

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 107 • 02/2008 www.n-c.gr

6€



» Η μεγάλη έρευνα
των «Ν.Χ.»:
Μύθοι & πραγματικότητες
για την προσέλκυση νέων
στο ναυτικό επάγγελμα

» 15 Έλληνες πλοιοκτήτες
καταθέτουν τους στόχους
και τα οράματά τους

Με την ευγενική χορηγία του RINA



RINA



STAVROS DAIFAS

MARINE ENTERPRISES S.A.

MANAGEMENT TEL.:

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

FAX: 210 4293525

e-mail: mail@slake.gr

PIRAEUS TELEX: 212134- 212869

ANSWER BACK: CNAP GR

CABLE: CNAPA - PIRAEUS

59, AKTI MIAOULI - PIRAEUS 185 36



ARCADIA SHIPMANAGEMENT "Tanker Company of the Year" Μια Μεγάλη Διάκριση. Ένα Μεγάλο Ευχαριστώ.

Με αίσθημα υπερηφάνειας για τη διάκριση και ευθύνης για το μέλλον, ευχαριστούμε τους ναυτικούς μας, τα στελέχη μας, τους συνεργάτες μας και όλους όσους συνέβαλαν στην ανάπτυξη και επιτυχία της Arcadia.



Η Arcadia τιμήθηκε με το βραβείο της Καλύτερης Εταιρίας Δεξαμενοπλοίων της χρονιάς - "Tanker Company of the Year" - στα "Lloyd's List Greek Shipping Awards 2007", για την υλοποίηση του μεγαλύτερου ναυπηγικού προγράμματος δεξαμενοπλοίων στον κόσμο. Το βραβείο έχει θεσμοθετήσει η έγκριτη εφημερίδα Lloyd's List. Η Arcadia, η νεότερη εταιρία που βραβεύεται στην ιστορία του θεσμού, διαχειρίζεται έναν από τους πλέον σύγχρονους στόλους παγκοσμίως που αριθμεί 15 δεξαμενόπλοια διηλυτού κελύφους με μέση ηλικία μικρότερη των 3 ετών. Αξιοσηπής της είναι η ελληνική σημαία να ταξιδεύει παντού, σε όλο τον κόσμο με ασφάλεια για το περιβάλλον και τους ανθρώπους. Μια μεγάλη διάκριση. Ένα μεγάλο ευχαριστώ.



ON TIME ...ANY TIME!



MV Canadian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

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



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

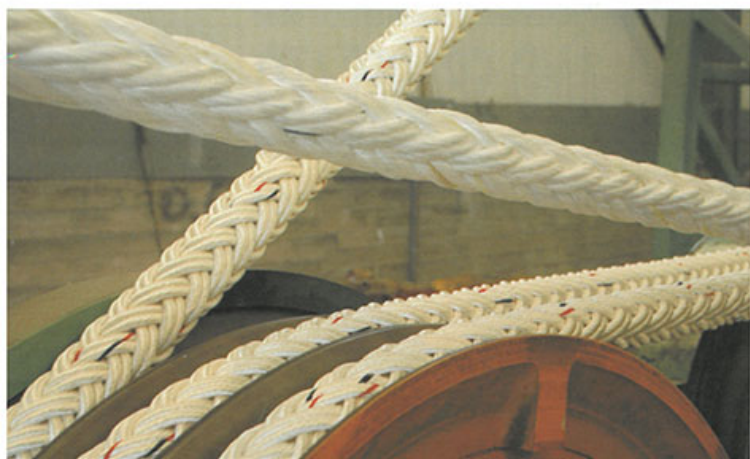
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



Fully automated production plant



The best sales team, ours



Test bench capacity of 500 tns



Products that move ahead, since 1967



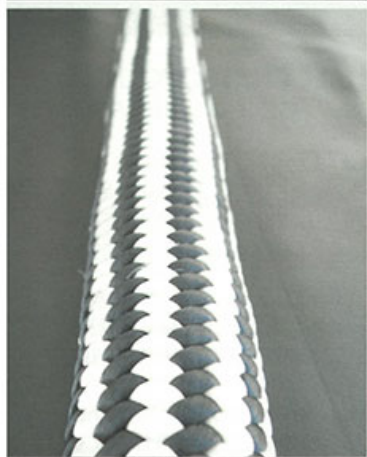
Manufacturing plant: more than 20.000m² of covered area



Advanced constructions with our wire ropes



Above all, your safety: Kapa mooring ropes



LNG's - LPG's and Tankers trust our Kapaneema Plus



This is how we do it. Which is why we do it better.

In a shipping and offshore industry rapidly growing worldwide, D. Koronakis S.A. provides secure and safe mooring for ships and harbors worldwide.

Creating innovative products and constantly investing in research and development, improving quality and services to the end-customer, implementing the production plant's state of the art testing facilities in the pursue of top quality and establishing a highly efficient global network with over 25 depots worldwide, identifies a pioneering spirit, ours.

Discover today the right product for your line of business.

securing your business



D. KORONAKIS S.A.

56, Grivas str., 18545 Piraeus Greece
T: +30 210.40.60.600 F: +30 210.46.15.211
koronakis@koronakis.gr www.koronakis.gr



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

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

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

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

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

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

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

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

request@generalturbos.com
generalturbos@ath.forthnet.gr

www.generalturbos.com

Different Cargo, Same Care

THE
sky is
the limit!

TOP SHIPS Inc. - the leading expert in crude and oil transportation - has acquired new dry bulk carrier vessels, maintained to the highest of international standards. With continuous advancements, we carry and protect valuable cargoes with absolute respect towards the environment. We constantly provide enhanced services meeting your needs to the maximum. Your world is our world and our future reward is your future satisfaction. Wherever you are all points of the compass lead to **TOP SHIPS Inc.**

NASDAQ
LISTED

1, VASSILISSIS SOFIAS STR. & MEGALOU ALEXANDROU STR., 151 24 MAROUSI, GREECE
TEL.: +30210-81.28.000, FAX: +30210-61.41.263, E-MAIL: ops@topships.org



TOP SHIPS inc.

www.topships.org

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ Ναυτικά Χρονικά

τεύχος 107 / Φεβρουάριος 2008

Κωδικός: 1449

Editorial ΣΕΛ. [08]

Το Οικονομικό Περιβάλλον της Ναυτιλίας ΣΕΛ. [14]

Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων & ξηρού φορτίου ΣΕΛ. [18]

Ναυτιλιακά Νέα

Το τέλος του καπιταλισμού:



Επιστολή του κ. Π. Κεφαλωνίτη ΣΕΛ. [24]

Αποκλειστική έρευνα των «Ν.Χ.»:

Μύθοι και πραγματικότητες για τους νέους που επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα ΣΕΛ. [36]

Τα στοιχεία της έρευνας ανά ΑΕΝ ΣΕΛ. [40]

Άποψη

Τις πταίει για τη χαμηλή προσέλευση; Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [58]

Αεροπόρος θα γεννώ

Του Σπύρου Ράνη ΣΕΛ. [60]

An investment in knowledge always pays the best interest:

Η σημαντική πρωτοβουλία του Ιταλικού Νηογνώμονα (RINA) στο χώρο της εκπαίδευσης ΣΕΛ. [62]

Πώς μπορούν να συμβάλουν οι επίκουροι της ναυτιλίας στη βελτίωση της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης; Το παράδειγμα του North of England και η Ακαδημία της Ύδρας ΣΕΛ. [64]



ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Η νέα γενιά των Ελλήνων πλοιοκτητών: Στόχοι και οράματα ΣΕΛ. [66]

Ο ανθρώπινος παράγοντας στη ναυτιλία Του Αλέξανδρου Καρκαντζού ΣΕΛ. [86]



Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε. και το σύστημα μέτρησης απόδοσης. Του Νίκου Δενιόζου ΣΕΛ. [90]

Επανεκδοση τεύχους «Ναυτικών Χρονικών», Ιανουάριος 1938 ΣΕΛ. [95]



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

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

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

Εκδότρια & Διευθύντρια: **Ιωάννα Μπίσια**

Σύμβουλος Έκδοσης: **Ηλίας Μπίσιας**

Διευθύντρια Σύνταξης: **Λίζα Μαρέλου**

Creative Director: **Γιώργος Παρασκευάς**

Ειδικοί Συνεργάτες: **Απ. Δόμβρος,**

Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,

Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: **Χρ. Καπάνταης**

Υπεύθυνη Διαφήμισης: **Δήμητρα Τσάκου**

Φωτογραφία: **Γιώργος Γιαννακής**

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

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες: 60 €

Ναυτικοί & φοιτητές: 50 €

Εταιρείες - Οργανισμοί: 70 €

Χώρες Ε.Ε.: 120 €

Χώρες εκτός Ε.Ε.: 140 €

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα

Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006

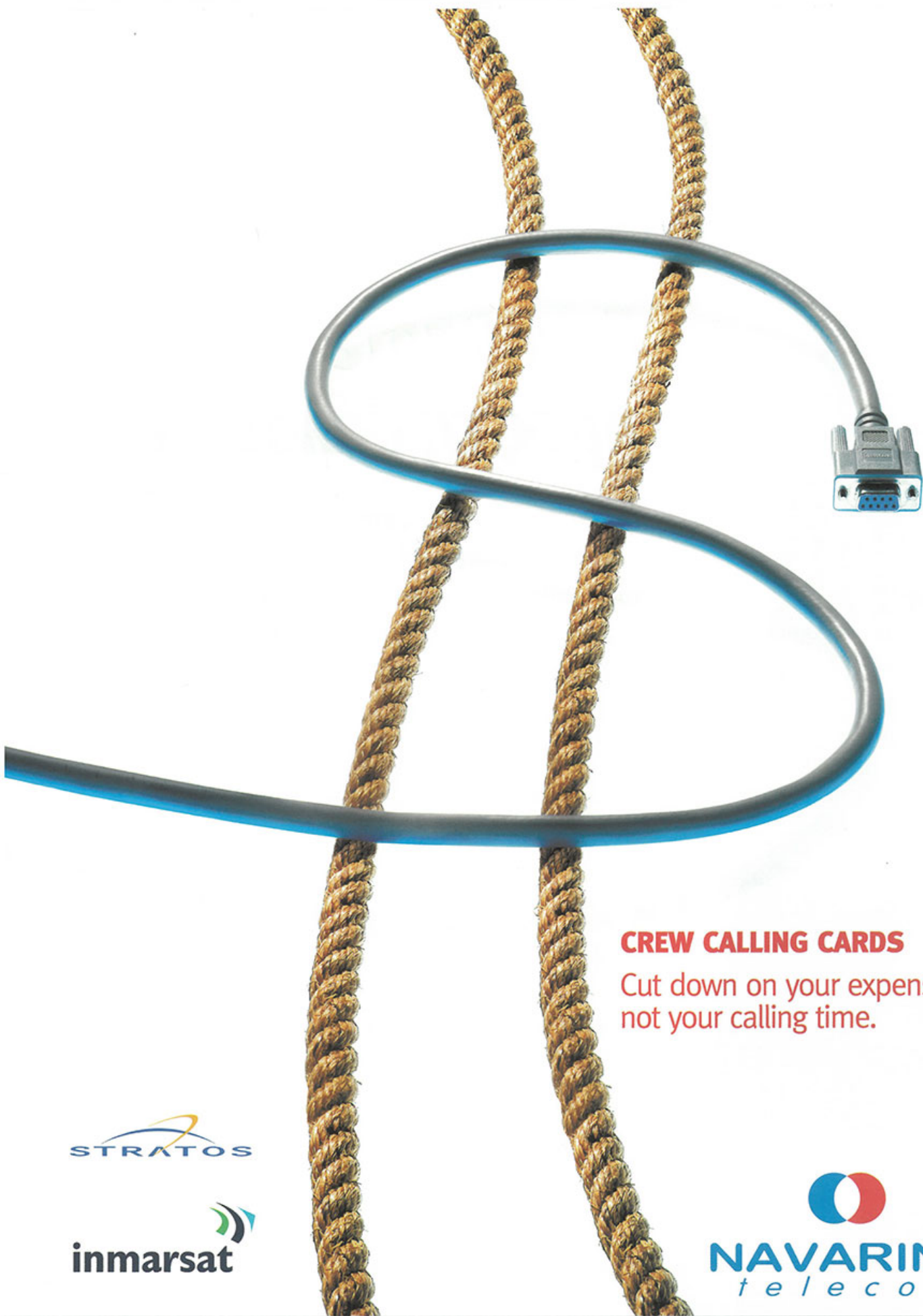
fax: 210 - 92.22.640

e-mail: editors@naftikachronika.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by IT BOX

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



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.

 STRATOS


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

Ερχόμαστε προς τη θάλασσα

Τα «Ναυτικά Χρονικά», στην πολυετή πορεία τους, ανέκαθεν παρακολουθούσαν και κατέγραφαν τους αειθαλείς συνεχιστές της ελληνικής ναυτιλίας. Σήμερα, σε μια κρίσιμη περίοδο για το μέλλον της ελληνικής ναυτοσύνης, ένα αφιέρωμα για τις σκέψεις, τους προβληματισμούς και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι συνεχιστές της πιο παραδοσιακής βιομηχανίας του τόπου μας είναι πιο επίκαιρο παρά ποτέ.

Με αυτόν το γνώμονα, ολοκληρώσαμε και παραθέτουμε μια σημαντική και αποκλειστική έρευνα για την ταυτότητα του σύγχρονου σπουδαστή στις ΑΕΝ της χώρας. Σκοπός μας είναι η ουσιαστική και συνολική καταγραφή ορισμένων ξεκάθαρων και ανατρεπτικών στοιχείων, που θα επικουρήσουν τόσο την Πολιτεία όσο και τους φορείς στη χάραξη κάποιας «εμπνευσμένης» στρατηγικής για το μέλλον του ναυτικού επαγγέλματος. Η έρευνα αυτή παρουσιάζεται σε μια εξαιρετικά δύσκολη περίοδο, τόσο για τη γοητεία του ναυτικού επαγγέλματος στους νέους όσο και για τη ναυτική εκπαίδευση, ενώ δημοσιογραφικά έχει ιδιαίτερο

ενδιαφέρον αφού έρχεται να καλύψει ένα μακροχρόνιο κενό γνώσης και πληροφόρησης πάνω στο θέμα αυτό.

Παράλληλα με το πρωτοποριακό αφιέρωμα στη νέα γενιά των ευέλpidων αξιωματικών Ε.Ν., απευθυνθήκαμε σε 14 νεότερους συνεχιστές αλλά και ιδρυτές-πρωτοπόρους ορισμένων ελπιδοφόρων ναυτιλιακών οίκων. Σκοπός μας είναι η παράλληλη καταγραφή του σύγχρονου προφίλ του νεότερου εφοπλιστικού κύκλου. Το συγκεκριμένο αφιέρωμα, με άλλους πάντοτε «πρωταγωνιστές», απασχόλησε διαχρονικά τη συντακτική ομάδα των «Ναυτικών Χρονικών» σε πε-

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



ριόδους που ως έντυπο αποτελούσε τη μοναδική πηγή ενημέρωσης για τη ναυτική οικογένεια, υπό τη διεύθυνση του ευφάνταστου και πρωτοπόρου Δημητρίου Κωττάκη. Και έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να ανατρέξει κάποιος στα παλαιότερα τεύχη, όπου νέοι ή ανερχόμενοι πλοιοκτήτες των προηγούμενων δεκαετιών ανέλυαν τις σκέψεις και τα οράματά τους. Πολλοί από αυτούς, έμπειροι και καταξιωμένοι σήμερα, κατάφεραν να υλοποιήσουν τα συγκεκριμένα οράματα, κατά μεγάλο βαθμό.

Όπως κάθε χρόνο, και φέτος επανεδίδουμε το τεύχος το οποίο κυκλοφόρησε πριν από 70 χρόνια, δηλαδή το ανασκοπικό τεύχος το οποίο τυπώθηκε τον Ιανουάριο του 1938. Η ανατύπωση του τεύχους έρχεται και πάλι να μας υπενθυμίσει ότι τα ναυτικά γράμματα και η ενημέρωση στάθηκαν ανέκαθεν κοντά στη ναυτική οικογένεια και οι δρόμοι τους υπήρξαν πα-

ράλληλοι, διαρκείς και σταθεροί. Αυτές τις μέρες αβεβαιότητας και μουνιάσματος που σκεπάζουν απαισιόδοξα την εκδοτική και δημοσιογραφική οικογένεια, επιθυμούμε με ταπεινότητα και σεβασμό να αναδείξουμε την πολύτιμη υποστήριξη που οφείλουν και μπορούν να προσφέρουν τα σύγχρονα μέσα ενημέρωσης στην πληροφόρηση, το στοχασμό και τον προβληματισμό της κοινής γνώμης. Η ιστορία ορισμένων εντύπων (αλλά και η απήχυσή τους στις αναγνωστικές ομάδες προς τις οποίες απευθύνονται) αποτελεί περίτρανη απόδειξη πως η ενημέρωση έχει σίγουρα ένα αισιόδοξο παρόν και ένα ελπιδοφόρο μέλλον. Εξάλλου, τα μέσα ενημέρωσης εκφράζουν, καθρεφτίζουν και αντανακλούν τις κοινωνίες που καταγράφουν. Μια δυνατή, διαυγής, εξωστρεφής και αισιόδοξη ναυτιλιακή οικογένεια οφείλει και μπορεί να απαιτεί μια ενημέρωση που αντανακλά και παραπέμπει σε αυτά τα υγιή χαρακτηριστικά.

Ηλίας Μπίσιας

TURBOMED

TURBO • TECHNOLOGY • WORLD CARE



Η TURBOMED

δουλεύει σε κάθε σημείο

του πλανήτη

και επεκτείνεται...

• SERVICE STATION - SPARE PARTS
FOR TURBOCHARGERS:

ABB MAN - B&W

• AUTHORIZED REPAIR SHOP:

MITSUBISHI **UE** **DIESEL ENGINE** **METurbo**
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

SIEMENS - NAPIER Turbochargers
Industrial Turbomachinery Limited

KBB  Kompressorenbau
Bannewitz GmbH

Yiannis Paraskevopoulos S.A.

Schisto Industrial Park (VIPAS), Block 2, Str. 1&2, 18863 Perama, Greece

tel: +30 210 4000111, mob.: + 30 6932 210060, +30 6947 008960-61-62-63

fax: +30 210 4000225, e-mail: turbomed@otenet.gr



www.turbomed.gr



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

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



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

Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας



Γ. Γρηγοριάδη
Finance & Research
George Moundreas Company S.A.

Είναι τέτοιος ο καταγίγισμος των **οικονομικών εξελίξεων** και των συγκεχυμένων πληροφοριών για τη φύσκα των ακινήτων των ΗΠΑ, ώστε ο κάθε παρατηρητής αξιολογεί τον τελευταίο καιρό το ένα ή το άλλο **διαφορετικό στοιχείο ως σημαντικότερο** για τις επιπτώσεις στις μεταφορές, και κάνει τις δικές του διαφορετικές εκτιμήσεις, αισιόδοξες ή απαισιόδοξες.

Ένας, π.χ., κρίνει από τις καταδύσεις... ολυμπιακών **προδιαγραφών της ναυλαγοράς** και ανησυχεί, χωρίς να δίνει πολλή σημασία στις έκτακτες συνέπειες περιορισμού των φορτίων από τη μάχη της **κινεζικής χαλβουργίας** με τις μεταλλευτικές εταιρείες για τις τιμές και από την κήρυξη Force Majeure από τα **ορυχεία άνθρακα** στην Αυστραλία και τη Ν. Αφρική λόγω πλημμυρών και ενεργειακών ελλειμμάτων αντίστοιχα. Άλλος, αντίθετα, αισιο-

δοξεί γιατί λαμβάνει αυτά τα τελευταία υπ' όψιν ως έχοντα **ημερομηνία λήξης**, όπως πιθανώς δείχνουν τα «επί του πιεστηρίου» σημερινά νέα για την ανοδική αντίδραση του δείκτη BCI κατά 1.100 μονάδες, καθώς και τις αντιστάσεις που επιδεικνύουν **περιπτωσιακά οι κεφαλαιαγορές**, ως ένδειξη ότι τα χειρότερα με τις ζημιές των subprime πέρασαν, οπότε θα αποφευχθεί η ύφεση.

Άλλος στηρίζει την απαισιόδοξία του στις εκτιμήσεις πολλών αναλυτών πως τα μέτρα **Bush και FED** δεν αρκούν για έξοδο από την ύφεση που προμηνύει η βύθιση της αμερικανικής ανάπτυξης δ' τριμήνου στο 0,6%, η ΕΚΤ ζει στον κόσμο της, ο ΟΡΕC δεν θα βοηθήσει την ανάπτυξη στο **θέμα της τιμής του πετρελαίου** με αύξηση της παραγωγής, και τα subprime μεταφυτεύονται γεωγραφικά σε Ευρώπη και Ιαπωνία αλλά και κλαδικά στις **ασφαλιστικές εταιρείες**. Άρα, η ύφεση είναι αναπόφευκτη, ενώ παράλληλα το τονάζ αυξάνεται. Άλλος πάλι αισιόδοξεί γιατί παρατηρεί ότι, εκτός από τις ανακοινώσεις τραπεζικών και άλλων ζημιών, ανακοινώνεται και αυξημένη ή καλύτερη του αναμενομένου κερδοφορία δ' τριμήνου παγκόσμιων κολοσσών όπως **Nokia, Xerox, Lockheed, Boeing, Caterpillar, Honeywell, Porsche, Microsoft, Eli Lilly, EMC, Dow Chemical, Roche, Kodak, Honda, Komatsu** κ.λπ., που δείχνει ότι κάπου μέσα στο θόρυβο, ίσως έχουμε χάσει την πραγματικότητα ότι η οικονομία δεν είναι μόνο η αγορά των subprime.

Με βάση αυτά και άλλα πολλά, όπως π.χ. η καθυστέρηση στα IPO's ως **αρνητικό στοιχείο**, η πέραν πάσης προσδοκίας αύξηση Δεκεμβρίου στις παραγωγικές διαρκών αγαθών κατά 5,2% στις ΗΠΑ ως **θετικό στοιχείο** κ.λπ., μπορεί κανείς να κρίνει τις προοπτικές αισιόδοξα ή απαισιόδοξα κατά το δοκούν ή να αμφιταλαντεύεται. Εκείνα όμως από τα τελευταία στοιχεία που αναμφίβολα γέρνουν την πλάστιγγα προς το **αισιόδοξο σενάριο** είναι, τι άλλο; Τα τελευταία νέα από την κινεζική οικονομία και η εξής ερμηνεία τους:

Το **2007**, και ειδικότερα το **τελευταίο τρίμηνο**, ήταν έτος όχι βέβαια ύφεσης αλλά αναμφίβολα σημαντικής ήδη επιβράδυνσης των **ανεπτυγμένων οικονομιών** με έναυσμα την κατάρρευση της **subprime** αγοράς ακινήτων των ΗΠΑ και την έκρηξη στις τιμές του πετρελαίου. Όταν λοιπόν μια τέτοια χρονιά... διάλεξε η κινεζική οικονομία να σημειώσει νέο ρεκόρ ανάπτυξης 11,4%, παρατηρούμε δε ισοφάριση της Γερμανίας σε συνολικό **ΑΕΠ \$ 3,5 τρις.**, ισοφάριση των ΗΠΑ που έχουν 5 φορές μεγαλύτερη οικονομία, σε ποσοστό συμμετοχής στην παγκόσμια ανάπτυξη με **17%**, επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής και των βιομηχανικών επενδύσεων με **18,5%** και **24,8%** έναντι **17,6** και **23,9** αντίστοιχα το 2006, και νέο άλμα-ρεκόρ στα συναλλαγματικά αποθέματα σχεδόν στο **\$ 1,4 τρις.**, τότε αποδεικνύεται πολύ σωστή η εκτίμηση της περασμένης ανασκόπησης, πως και η χειρότερη ύφεση στην αμερικανική οικονομία και στις άλλες ανεπτυγμένες, εάν επέλθει το 2008, δεν μπορεί να



MARMARAS NAVIGATION LTD

M/V AIGAION, 170.081 DWT, Built 2004

4 - 6 FILELLINON STR., 185 36, PIRAEUS GREECE
TEL: +30 210 45 89 000, FAX: +30 210 45 89 037
E-mail: crew@marmaras-nav.gr



μειώσει την **κινεζική ανάπτυξη** περισσότερο από 1% μόνο. Το αποδεικνύει το γεγονός ότι κατά το χειρότερο τρίμηνο του 2007, το δ' τρίμηνο, η **κινεζική επιβράδυνση** ήταν μόνο 0,3% από το γ' τρίμηνο και 0,2% από το συνολικό μέσον όρο επί ετησίας βάσεως. Η κύρια πηγή λοιπόν των μεταφορών χύδην θα συνεχίσει να ρέει. Η χώρα που θα καταναλώσει εφέτος περίπου 100 εκατ. τόνους περισσότερα μεταλλεύματα και θα αυξήσει τα τονο-μίλια στις εισαγωγές άνθρακα λόγω **προβλημάτων φόρτωσης** στην Αυστραλία με αναπόφευκτους τους μακρινότερους προμηθευτές όπως έχει γίνει και στο σιδηρομετάλλευμα, θα είναι σε θέση να προσφέρει ικανοποιητική στήριξη και εφέτος στις ναυλαγορές, απέναντι σε αντίξοες διεθνείς συνθήκες.

Όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις **υποχώρησης των τιμών** τονάζ ξηρού φορτίου υπό συνθήκες μικρού όγκου συναλλαγών, οι πιέσεις είναι μάλλον μεγαλύτερες από ό,τι φαίνεται. Όταν όμως ανακοινώνονται ακόμα πωλήσεις όπως του **LONG**

XING, 42.123 dwt (1971, Germany) για trading, το περιεργό θα ήταν... εάν δεν υπήρχαν πιέσεις στην αγορά.

• Μία από τις ακυρώσεις πρόσφατων αγοραπωλησιών που είχαν συμφωνηθεί στα συνήθη μέχρι το Δεκέμβριο ύψη τιμών, ήταν η πώληση του **ASTRON SPIRIT**, 65.767 dwt (1984, Sasebo). Το κλείσιμο που είχε ανακοινωθεί την περασμένη εβδομάδα προς \$ 34 εκατ. ακυρώθηκε, και κλείστηκε πάλι στους ίδιους Κινέζους αγοραστές προς \$ 28,5 εκατ. Το Panamax **AKROPOLIS**, 63.883 dwt (1983, Samsung) πουλήθηκε σε Ινδούς προς \$ 29 εκατ. όταν το παλαιότερο **MINOAN FLAME**, 65.960 dwt (1982, Namura) είχε πουληθεί προ 6 εβδομάδων προς \$ 35 εκατ. Στην περίπτωση της μεταπώλησης ενός Kamsarmax 82.000 dwt με παράδοση 30 μηνών προς \$ 53 εκατ., η συναλλαγή συγκρίνεται περίπου ισοδύναμη με την τελευταία πώληση Kamsarmax της Kambara Kisen τον περασμένο Μάιο προς \$ 55,5 εκατ. με παράδοση 19 μηνών.

• Μάλλον συρρικνωμένη η τιμή των \$ 42 εκατ. που πουλήθηκε το single hull **SUNRISE IV**, 259.631 dwt (1991, IHI). Ακόμα μεγαλύτερη η έκπτωση από τα last done στην πώληση των double sided Aframax **RED SEA**, **CHINA SEA** και **YELLOW SEA**, 84.841 dwt (1989/8/8, Mitsubishi) προς \$ 21 εκατ. το καθένα για μετασκευή. Ανοδικές τιμές στις πωλήσεις των Chem/Product tankers. Τα IMO II/III **BRITISH EXCELLENCE** και **BRITISH ENVIRONMENT**, 37.389 dwt (2003/2004, Hyundai Mipo) πουλήθηκαν στην Grand Union προς \$ 47,25 εκατ. το καθένα. Προ 6 εβδομάδων, το αδελφό **KERLAZ**, 37.255 dwt (2004, Hyundai) είχε πουληθεί προς \$ 42 εκατ. Το επίσης IMO II/III **ALIA**, 35.669 dwt (2003, STX) πουλήθηκε προς \$ 43 εκατ. αλλά με 5 χρόνια TC άγνωστων όρων. Το Product **OVERSEAS AQUAMAR**, 47.236 dwt (1998, Onomichi) που πουλήθηκε στην Polyar προς \$ 42,3 εκατ., δεν έχει πρόσφατη συγκρίσιμη charter free συναλλαγή. Εάν όμως λάβουμε υπόψη ότι είναι όλα due 3/2008 και ότι τον περασμένο Σεπτέμβριο τα αρκετά νεότερα **NORD SOUND** και **NORD STRAIT**, 45.900 dwt (2003/04, Kurushima) είχαν πουληθεί charter free προς \$ 52 εκατ. το καθένα, τότε η τιμή μάλλον έχει σκληρύνει. Τέλος, εντυπωσιακή ήταν η τιμή των \$ 5 εκατ. που πληρώθηκε από άγνωστους για το double bottom μικρό crude carrier **VEMAOIL VIII**, 5.678 dwt (1983, Hakata).

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

• Μετά από πολύ καιρό, η αγορά διαλύσεων έδωσε στίγμα του επιπέδου τιμών, που παρά την πτώση από τα επίπεδα του περασμένου φθινοπώρου λόγω δράσης του καρτέλ του Bangladesh, παραμένει υψηλό, αφού εκτός από την έλλειψη προσφοράς τονάζ για διάλυση, οι τιμές του χάλυβα, των πρώτων υλών και της ενέργειας παραμένουν ανοδικά. Το TT **SEABULK POWER**, 37.166 dwt (1969, USA) πουλήθηκε στην Ινδία προς \$ 545/ldt "as is" PG, και το **ATLANTIDA**, 87.542 dwt (1980, Sasebo) στη Σιγκαπούρη "as is" προς \$ 501/ldt. Στην περίπτωση δε του stainless **MRC CORAL**, 8.067 dwt (1978, Italy), οι Ινδοί διαλυτές πλήρωσαν το εντυπωσιακό \$1.000 /ldt. ©

Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

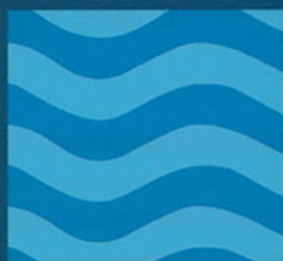
- Major Steel fabrication onboard all types of vessels
- Specialized in repairs of LPG carriers
- Major fabrication workshop services
- Major mechanical works onboard
- Mechanical workshop services
- Turbo chargers
- Piping
- Automation
- Hydraulic Services
- Generators
- Motor Rewinding
- Crude Oil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



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



M/T MELTEMI, 163.759 DWT, ICE CLASS 1A, BUILT 2006



DELTA
TANKERS

4 - 6 FILELLINON STR.,
185 36 PIRAEUS - GREECE

TEL: +30 210 45 57 000

FAX: +30 210 45 57 017

Internet: www.deltatankers.gr

e-mail: operation@deltatankers.gr,

crew@deltatankers.gr



Του Γιώργου Μπιστάκη
N. Cotzias Shipping Group (Sales and Purchase dept.)

Ναυλαγορά ξηρού φορτίου & δεξαμενόπλοιων

Το κλίμα αισιοδοξίας που επικράτησε το Νοέμβριο και ιδιαιτέρως το Δεκέμβριο για καλύτερες ημέρες στην αγορά δεξαμενοπλοίων έχει αντιστραφεί πλήρως, χωρίς να είναι αντιληπτό η έντονη διόρθωση που ξεκίνησε την 3η εβδομάδα του Δεκεμβρίου και εντάθηκε μετά την 8η Ιανουαρίου αν και τότε θα ολοκληρωθεί.

A. Ναυλαγορά ξηρού φορτίου

◆ BDI

Ο Baltic Dry Index, ύστερα από μια συνεχώς ανοδική πορεία στη διάρκεια του 2007, σημειώνοντας ιστορικό ρεκόρ το Νοέμβριο, άρχισε να διορθώνει σταθερά από τα μέσα Δεκεμβρίου και η διόρθωση αυτή καταγράφηκε εντονότερα από τα μέσα της δεύτερης εβδομάδας του Ιανουαρίου του 2008. Έτσι, από τα επίπεδα των 9.236 μονάδων δείκτη (21/12/07) ο BDI υποχώρησε στην περιοχή των 5.948 μονάδων δείκτη (24/1/08), με αποτέλεσμα οι απώλειές του τον τελευταίο μήνα να ξεπεράσουν το -35%.

◆ BCI - Αγορά Capesize

Παρόμοια η εικόνα στην αγορά των Capesize, με τη διόρθωση στο δείκτη BCI να περιορίζεται στα επίπεδα των 7.352 μονάδων δείκτη (24/1/08), από τις 13.708 (21/12/07) στα μέσα του Δεκεμβρίου, καταγράφοντας απώλειες μεγαλύτερες του -46% τον τελευταίο μήνα. Το ενδιαφέρον για ναυλώσεις χρονικής διάρκειας, τουλάχιστον στην πλευρά του Ειρηνικού, παραμένει περιορισμένο. Στον Ατλαντικό είναι αυξημένη η προσφορά τονάζ για φορτώσεις Βραζιλία με προορισμό Άπω Ανατολή, ενώ συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις για συμφωνία τιμής στον τόνο σιδηρομεταλλεύματος.





Ιανουάριος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Capesize τον Ιανουάριο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 172.250/την ημέρα

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 89.000/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 127.850/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 129.500/την ημέρα.

♦ BPI - Αγορά Panamax

Πτωτική και η αγορά των Panamax στον Ατλαντικό, με αρκετά νέα πλοία διαθέσιμα τόσο άμεσης διάθεσης όσο και μελλοντικά, ενώ στην Άπω Ανατολή η ζήτηση των προηγούμενων ημερών για ναυλώσεις μικρής χρονικής διάρκειας δείχνει να περιορίζεται αισθητά. Ο BPI από τις 8.422 (21/12/07) υποχώρησε στις 6.039 (24/1/08) μονάδες δείκτη, καταγράφοντας απώλειες πάνω από -28% για τον τελευταίο μήνα.

Ιανουάριος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Panamax τον Ιανουάριο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 76.000/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 70.500/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 52.750/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 48.375/την ημέρα.

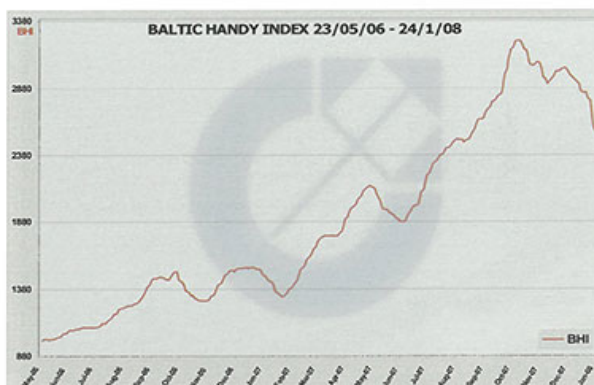
♦ Αγορά Supramax / Handies - BHSI

Παρά την αισιόδοξη εικόνα των πρώτων εβδομάδων, με την αγορά του Ατλαντικού να δείχνει ισχυρά αντίσταση και την αγορά του Ειρηνικού να διορθώνει ελαφρά από το τέλος του 2007, το κλίμα μεταβλήθηκε αισθητά ιδίως τις τελευταίες ημέρες. Η υπερπροσφορά τονάζ κυρίως στον Ειρηνικό αλλά και στη Μεσόγειο διόρθωσε αρκετά το επίπεδο των ναύλων στις παραπάνω αγορές.

Ιανουάριος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Handies τον Ιανουάριο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 71.750/την ημέρα.



Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 99.250/την ημέρα.

Μαύρη Θάλασσα → Άπω Ανατολή: στα \$ 67.250/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 40.375/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 42.750/την ημέρα.

Ποικίλες καθίστανται πλέον οι ενδείξεις πως η παγκόσμια οικονομία, όπως και οι ΗΠΑ, βαδίζει προς την επιβράδυνση, όπως προκύπτει μεταξύ άλλων και από τη σημαντική κάμψη του Baltic Dry Index, ενός δείκτη που αποτελεί ένδειξη για τους οικονομολόγους ώστε να καταλάβουν σε ποια επίπεδα κινείται το παγκόσμιο εμπόριο και η τάση σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη.

Η πρόσφατη ραγδαία πτώση του Baltic Dry Index καταγράφεται έπειτα από σημαντική άνοδο του κατά τα τελευταία δύο χρόνια. Η άνοδος αυτή αντιστοιχούσε στη συνεχιζόμενη ισχυρή ζήτηση από ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές όπως η Κίνα και η Ινδία για βασικές πρώτες ύλες αναγκαίες στη δημιουργία υποδομής, καθώς και στη σημαντική διακίνηση «καταναλωτικών προϊόντων». Η υποχώρηση του σχετίζεται με την πιθανότητα ύφεσης στην οικονομία των ΗΠΑ, η εξαγωγική πτυχή της οποίας παρουσίαζε άνηση και ελέω φθηνού δολαρίου, λένε οι αναλυτές.

Όταν η ζήτηση για προϊόντα όπως αυτά συρρικνώνεται, οι ναύλοι πέφτουν και ο δείκτης υποχωρεί.

Κάποιοι αναλυτές εξετάζουν την πιθανότητα η σημαντική κάμψη του δείκτη να οφείλεται και σε έκτακτους παράγοντες όπως η υποχώρηση του διακινούμενου όγκου μετάλλου από τη Βραζιλία (πιθανώς λόγω των συζητήσεων για συγχώνευση ανάμεσα στην BHP Billiton και την ανταγωνίστρια Rio Tinto) και οι καιρικές συνθήκες στην Αυστραλία, αλλά και στην πιθανή κίνηση των Κινέζων να μειώσουν τις εισαγωγές ώστε να πάρουν καλύτερες τιμές πρώτων υλών κατά τις επόμενες συμφωνίες.

Και ενώ οι αναλυτές στη Wall Street περιμένουν την επαλήθευση ή τη διάψευση της σημασίας της υποχώρησης του συγκεκριμένου δείκτη για την παγκόσμια οικονομία, σημιάδα ότι η αμερικανική ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι σε πτωτική τροχιά καθίστανται ήδη ορατά.

Οι αρκούδες, λοιπόν, κυριαρχούν. Προς το παρόν το σενάριο της ύφεσης φαίνεται να επικρατεί. Όχι μόνο στη Wall Street αλλά σε παγκόσμιο επίπεδο. Άλλωστε, όπως τουλάχιστον αποδεικνύει η τρέχουσα πορεία, οι ανά τον κόσμο αγορές δεν έπαψαν να αποτελούν συγκοινωνούντα δοχεία.



Β. Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων

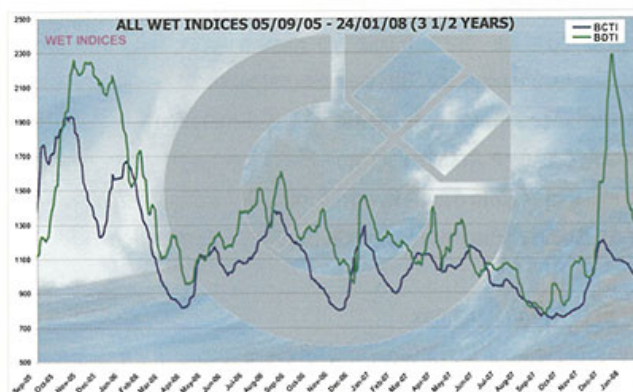
Αγορά αργού - Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)

Ο δείκτης BDTI, που σημείωσε ιστορικό ρεκόρ έτους στις 19 Δεκεμβρίου 2.279 μονάδες δείκτη, άρχισε να διορθώνει σταθερά λίγες ημέρες μετά και η διόρθωση αυτή καταγράφηκε εντονότερα από τα μέσα της δεύτερης εβδομάδας του Ιανουαρίου του 2008. Έτσι, από τα επίπεδα των 2.165 μονάδων δείκτη (21/12/07) ο BDTI υποχώρησε στην περιοχή των 1.218 μονάδων δείκτη (24/1/08), με αποτέλεσμα οι απώλειές του τον τελευταίο μήνα να ξεπεράσουν το -44%. Τον Ιανουάριο του '08, οι ναύλοι για τη μεταφορά «αργού» παρουσίασαν την ίδια εικόνα στο σύνολό τους, με πτωτικές τάσεις σε όλες τις διαδρομές.

Για τον Ιανουάριο του 2008 οι μέσοι όροι των «routes» που συνθέτουν τον BDTI σε World Scale έχουν ως εξής:

World Scale Average Rates Crude

Route	Route Description	Dec 2007	Jan 2008
TD1	280.000mt ME Gulf to US Gulf	154	133
TD2	260.000mt ME Gulf to Singapore	225	181
TD3	250.000mt ME Gulf to Japan	215	190
TD4	260.000mt W Africa to US Gulf	175	131
TD5	130.000mt W Africa to USAC	224	182
TD6	135.000mt Black Sea / Med	214	172
TD7	80.000mt North Sea to Cont	184	175
TD8	80.000mt Kuwait - Singapore	226	197
TD9	70.000mt Caribs to US Gulf	283	259
TD11	80.000mt Cross Med	191	198
TD12	55.000mt ARA to US Gulf	243	227



VLCC

Η αγορά των VLCC's συνέχισε τη σταθερή πτώση από τις αρχές του Ιανουαρίου '08. Αρχικά η μείωση της ζήτησης για μεταφορά πετρελαίου μαζί με την υπερπροσφορά τονάζ σε VLCC's, κυρίως στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, είναι οι κύριοι παράγοντες που επηρέασαν αρνητικά τα επίπεδα ναύλων για τον Ιανουάριο. Παρά το γεγονός ότι τις τελευταίες μέρες του Ιανουαρίου αρχίζουν σταδιακά να παρουσιάζονται φορτία VLCC's κυρίως από Αραβικό Κόλπο με ημερομηνίες Φεβρουαρίου -με τα διπλού τοιχώματος να εξακολουθούν να απολαμβάνουν συγκριτικά υψηλούς ναύλους, ενώ αντίθετα η έντονη παρουσία μονού τοιχώματος πλοίων δημιουργεί πτωτικές τάσεις-, εντούτοις τα επίπεδα των ναύλων δεν διαφοροποιούνται.

Suezmax

Υποτονική η εικόνα και των Suezmax με παρουσία τονάζ στην πλευρά του Ατλαντικού κυρίως στη Δυτική Αφρική, κάτι που επηρεάζει επιπλέον αρνητικά τα επίπεδα των VLCC's ναύλων. Χαμηλή η αγορά τους από τις προηγούμενες ναυλώσεις στα φορτία Β. Ευρώπης και Μεσογείου με προορισμό Κόλπο Αμερικής, διαπραγματεύεται ωστόσο σε συγκριτικά υψηλότερα επίπεδα. Υποτονική η εικόνα των Suezmax και στην Άπω Ανατολή, ενώ ενισχύθηκε στις διαδρομές από τη Δυτική Αφρική.

Why gamble?

(When you can have guaranteed success)



- With a World-Wide Service, offering 24/7 service & support, through 500 strategically located Service Agents averaging more than 5000 calls per year ...
- With a Suppliers List containing over 30 internationally-recognised companies and products...
- With over 400 VDR systems sold & installed since 2002; and over 250 S-VDR since 2006...
- With more than 110 Flag Authorizations for PSA Activities, and over 1200 active terminals under ISP...
- With company values including "Increase Operational Efficiency", "Improve Quality of Services Rendered to Customers" and a strong company background...

... At SRH Marine Electronics, we prefer the safer side of the industry; especially for our customers' vessels and crew.

From AIS to VDR, and nearly everything in between, SRH Marine Electronics is your safest bet.

SRH Marine Electronics S.A.
17-19 Grivas Street
185 45 Piraeus, Greece

Tel. 210 4110260
Fax. 210 4177784
E-mail. info@srhmar.gr
Web. www.srhmar.com





Aframax

Ο τομέας των Aframax παρουσίασε μεικτές τάσεις. Κινητικότητα παρουσιάζουν τα Aframax στη Β. Ευρώπη τόσο στα κυκλικά ταξίδια της περιοχής όσο και σε αυτά με προορισμό Κόλπο Αμερικής. Η σταθεροποίηση της αγοράς τους στη Μεσόγειο ανετράπη από τη χαμηλή δραστηριότητα σε πτωτική, υποτονικότερη στον Αραβικό Κόλπο και σταθερή στην Καραϊβική.

Αγορά προϊόντων - Baltic Clean Tanker Index (BCTI)

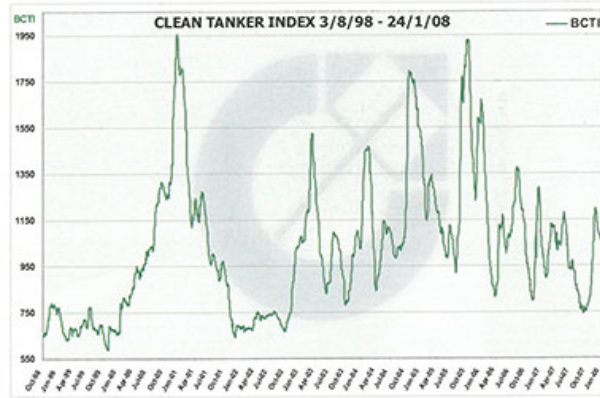
Ο δείκτης BCTI, που σημείωσε ιστορικό ρεκόρ έτους στις 6 Δεκεμβρίου 1.200 μονάδες δείκτη, άρχισε να διορθώνει ομαλά με την υποχώρηση να γίνεται εντονότερη μετά τις 11 Ιανουαρίου '08. Έτσι από τα επίπεδα των 1.094 μονάδων δείκτη (21/12/07) ο BCTI υποχώρησε στην περιοχή των 968 μονάδων δείκτη (24/1/08), με αποτέλεσμα οι απώλειές του τον τελευταίο μήνα να περιοριστούν στο -12%. Τα επίπεδα των ναύλων τον Ιανουάριο 2008 σε αυτή την αγορά δεν παρουσίασαν ιδιαίτερη διαφοροποίηση, με την επικράτηση κυρίως σταθεροποιητικών στα προηγούμενα επίπεδα τάσεων.

Για τον Ιανουάριο του 2008 οι μέσοι όροι των «routes» που συνθέτουν τον BCTI σε World Scale έχουν ως εξής:

World Scale Average Rates
Products

Route	Route Description	Dec 2007	Jan 2008
TC1	75.000mt Middle East Gulf - Japan	195	195
TC2_37	37.000mt Continent to USAC	235	236
TC3_38	38.000mt Caribbean - USAC	208	212
TC4	30.000mt Singapore to Japan	276	251
TC5	55.000mt Middle East to Japan	235	230

Η κινητικότητα κυρίως της αγοράς των VLCC's την τελευταία εβδομάδα, χωρίς να διαφοροποιεί τα επίπεδα των ναύλων γενικότερα, δημιουργεί κάποια ελπίδα ανάκαμψης.



Τα μέχρι στιγμής ενδεικτικά στοιχεία υποδηλώνουν αύξηση των παγκόσμιων αποθεμάτων πετρελαίου, ενώ οι προβλέψεις υποδεικνύουν ότι η ζήτηση δεν θα είναι και τόσο μεγάλη όσο είχε εκτιμηθεί αρχικά, εξαιτίας της επιβράδυνσης της παγκόσμιας οικονομίας.

Το θέμα πάντως είναι ότι οι υπουργοί Πετρελαίου του ΟΠΕΚ πιθανώς να μη λάβουν σοβαρά υπόψη τους την έκκληση της αμερικανικής κυβέρνησης για αύξηση της παραγωγής. Αντιθέτως, μάλιστα, κάποιοι από τους κόλπους του καρτέλ συζητούν το ενδεχόμενο μείωσης της παραγωγής, εάν όχι σε αυτή τη συνάντηση, ίσως σε αυτή του Μαρτίου.

Το επιχείρημα της αμερικανικής κυβέρνησης εδώ και μήνες είναι ότι η αυξανόμενη ζήτηση πετρελαίου σε πολλές περιοχές του πλανήτη έχει προκαλέσει ασυνήθιστη μείωση στα παγκόσμια αποθέματα. Η μείωση αυτή, όπως διαμήνυσε ο υπουργός Ενέργειας Σάμιουελ Μπόντμαν στους Σαουδάραβες, εκτίναξε τις τιμές πετρελαίου σε επίπεδα ανασταλτικά για την αμερικανική οικονομία.

Σήμερα όμως, οι υπουργοί Πετρελαίου του ΟΠΕΚ και οι περισσότεροι αναλυτές παρατηρούν μια διαφορετική εικόνα στην αγορά: αποθέματα που αυξάνονται ταχύτατα στις ΗΠΑ και πτωτική τάση στη χειμερινή ζήτηση επίσης στις ΗΠΑ. Το συμπέρασμα είναι ότι το υψηλό ενεργειακό κόστος, σε συνδυασμό με τους αυξημένους κινδύνους για την αμερικανική οικονομία, έχουν ήδη περιορίσει τη «δίψα» για πετρέλαιο, όχι μόνο στις ΗΠΑ αλλά και στα περισσότερα μέρη του ανεπτυγμένου κόσμου.

Την ίδια στιγμή, η παραγωγή αναμένεται να αυξηθεί σύντομα από τις χώρες που δεν ανήκουν στον ΟΠΕΚ, όπως η Βραζιλία. Επίσης, τα βιοκαύσιμα, ειδικά η αιθανόλη, αναμένεται να ασκήσουν αξιοσημείωτο αντίκτυπο εφέτος για πρώτη φορά μέχρι σήμερα, εξέλιξη που θα αυξήσει την προσφορά κατά 400.000 βαρέλια την ημέρα, σύμφωνα με εκτιμήσεις.

Οι αναλυτές δεν σπεύδουν να προεξοφλήσουν τίποτα ακόμη και επισημαίνουν ότι πολλά θα εξαρτηθούν τόσο από τις σημερινές τιμές του πετρελαίου διεθνώς, παράμετρος που επηρεάζει ισχυρά τη ζήτηση, όσο και από τις αποφάσεις των χωρών του ΟΠΕΚ που θα διαμορφώσουν/θα αλλάξουν την ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. ☺

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

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

KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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



■ DANAOS η μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων



Η ναυτιλιακή εταιρεία Danaos Corporation ανακοίνωσε την υπογραφή συμβολαίου που αφορά την παραλαβή τριών containerships, των «Hyundai Progress», «Hyundai Bridge» και «Hyundai Highway», 2.200 teu το κάθε ένα, τα οποία έχουν ναυπηγηθεί το 1998 στα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries. Τα πλοία αγοράστηκαν αντί του ποσού των 90 εκατομμυρίων δολαρίων από χρήματα που εξασφαλιστήκαν από ίδια κεφάλαια και υπάρχουσες

πιστωτικές διευκολύνσεις. Τα containerships που θα παραδοθούν μέχρι τα τέλη Μαρτίου 2008, χρονοναυλώθηκαν για 10 χρόνια από τη Hyundai Merchant Marine.

Το ναυπηγικό πρόγραμμα της ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακής εταιρείας ξεπερνά τα δύο δισεκατομμύρια δολάρια για τη ναυπήγηση 34 πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η Danaos είναι η μεγαλύτερη εταιρεία του κλάδου, εισηγμένη σε αμερικανικό χρηματιστήριο από πλευράς μεγέθους στόλου και κεφαλαιοποίησης, και κατατάσσεται μεταξύ των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως.

Τον περασμένο μήνα η εταιρεία του Ομίλου Κούστα παρέλαβε το 37ο πλοίο της, το οποίο ναυλώθηκε για 12 χρόνια στην εταιρεία Yang Ming Lines. ☉

■ Εξαγορά Quintana από Excel Maritime

Ραγδαίες ήταν οι εξελίξεις το μήνα Ιανουάριο για τις εισηγμένες στο αμερικανικό χρηματιστήριο, ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Δύο από αυτές ενώθηκαν δημιουργώντας τη μεγαλύτερη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία στην αγορά ξηρού φορτίου στο NYSE.

Πρόκειται για την εξαγορά της Quintana Maritime του κ. Σταμάτη Μόλαρη από την Excel Maritime του κ. Γαβριήλ Παναγιωτίδη.

Σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας η Quintana Maritime θα είναι θυγατρική της Excel, ενώ ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλός της κ. Σταμάτης Μόλαρης θα αναλάβει τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της Excel και ο επικεφαλής της Excel κ. Γαβριήλ Παναγιωτίδης θα παραμείνει πρόεδρος της εταιρείας.

Η συμφωνία συμπεριλαμβανομένων του χρέους της Quintana αλλά και άλλων δαπανών, ανέρχεται στο ποσό των 2,45 δισ. δολαρίων.

Η Excel Maritime θα καταβάλει 13 δολάρια ανά μετοχή για κάθε κοινή μετοχή της Quintana και επίσης 0,4084 μετοχές της Excel Maritime.

Ο νέος διευθύνων σύμβουλος της Excel κ. Μόλαρης σημείωσε ότι η προσφορά ήταν πολύ ελκυστική για τους μετόχους της Quintana και πρόσθεσε ότι το νέο σχήμα θα επιτύχει εξοικονομήσεις δαπανών ύψους 15-20 εκατ. δολ. Ο πρόεδρος της Excel Maritime κ. Γαβριήλ Παναγιωτίδης δήλωσε ότι αυτή η συμφωνία οδηγεί πιο κοντά στο στόχο της δημιουργίας μιας από τις μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς ξηρού φορτίου στον κόσμο.

Η νέα εταιρεία θα διαχειρίζεται ένα στόλο 47 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 3,7 εκατ. DWT. Μετά την παραλαβή των οκτώ πλοίων τύπου capesize που έχει παραγγείλει η Quintana και αναμένεται να παραδοθούν μέχρι τα τέλη του 2010, ο συνολικός στόλος θα αυξηθεί στα 55 πλοία με συνολική χωρητικότητα 5,2 εκατ. DWT και μέσον όρο ηλικίας τα 8,1 χρόνια. Η εξαγορά αναμένεται να ολοκληρωθεί στο δεύτερο τρίμηνο του 2008. ☉

■ OCEAN FREIGHT INC.

Πραγματοποιεί τους στόχους της



Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq Ocean Freight Inc. παρέλαβε πρόσφατα ένα suezmax tanker χωρητικότητας 149.085 dwt.

Η νέα παραλαβή αύξησε τον αριθμό του στόλου της εταιρείας σε 11 πλοία από 7 που απαριθμούσε τον Απρίλιο του 2007, όταν έγινε η δημοσιοποίηση της μετοχής της στο Nasdaq.

Στρατηγικός στόχος της εταιρείας είναι η επέκταση του στόλου της και οι πλέον συμφέρουσες χρονοναυλώσεις

των πλοίων της.

Ο στόλος των 11 πλοίων της Ocean Freight Inc. απαρτίζεται από 1 capesize bulkcarrier, 8 panamax bulkcarriers, 1 suezmax και 1 aframax tanker, συνολικής χωρητικότητας ενός εκατομμυρίου dwt. ☉

■ Οι εξελίξεις σε ΟΛΠ και ΟΛΘ

Για τις μεταρρυθμίσεις και τις τελευταίες εξελίξεις των διαγωνισμών των ΟΛΠ και ΟΛΘ ενημέρωσε τον πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ΑΝΠ, Γιώργος Βουλγαράκης.

Μετά τη συνάντηση ο κ. Βουλγαράκης δήλωσε στους δημοσιογράφους ότι είχε με τον πρωθυπουργό μια αναλυτική συζήτηση γύρω από τις μεταρρυθμίσεις στους λιμένες, τις εξελίξεις των διαγωνισμών και τις ρυθμίσεις που συμπεριλαμβάνουν πλέγμα εναλλακτικών λύσεων για τη διασφάλιση του προσωπικού των λιμένων.

Ο υπουργός ενημέρωσε επίσης τον κ. Καραμανλή για το ενδιαφέρον των εται-

ρειών χαρακτηρίζοντάς το μια μεγάλη μεταρρύθμιση για τα ελληνικά δεδομένα.

Λίγες ημέρες αργότερα, η κυβερνητική επιτροπή «εξουσιοδότησε» τον κ. Βουλ-



γαράκη να προωθήσει σύντομα στη Βουλή το πλαίσιο νόμου για την εξασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, ενώ ψήφει των διαγωνισμών παραχώρησης των δύο σταθμών εμπορευματοκιβωτίων

«Με τη σημερινή απόφαση της κυβέρνησής μας χαράσσεται μια νέα πορεία, ανοίγει ένας νέος δρόμος και σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα η Ελλάδα θα παίξει καταλυτικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή, ως ένα σημαντικό κέντρο που θα σηματοδοτεί τις εξελίξεις και δεν θα τις παρακολουθεί απλά» δήλωσε χαρακτηριστικά ο υπουργός ΕΝΑΝΠ.

Σημειώνεται ότι μέχρι στιγμής εκπρόσωποι δέκα εταιρειών έχουν παραλάβει την προκήρυξη από τον ΟΛΠ και έξι από τον ΟΛΘ. ☉

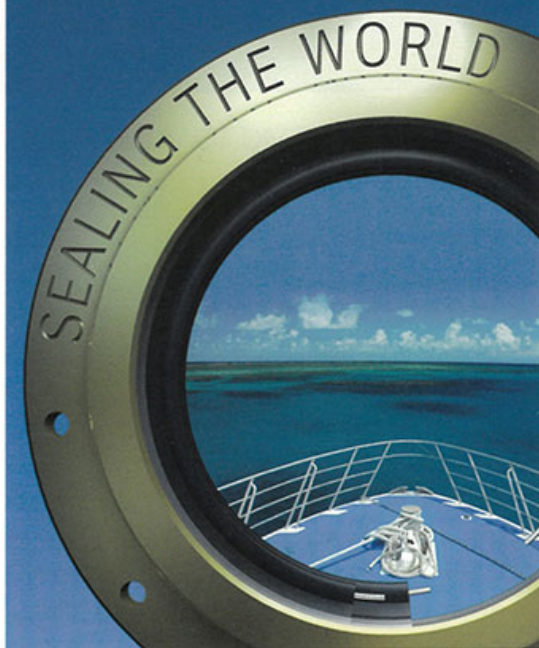
■ Ναυτιλιακό συνάλλαγμα



Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας, κατά το εντεκάμηνο Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 2007, ανήλθε σε 15.387,8 εκατομμύ-

ρια ευρώ έναντι 13.194,2 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εντεκαμήνου 2006, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 2.193,6 εκατομμύρια ευρώ. Ειδικότερα κατά το μήνα Νοέμβριο 2007, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.631,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.282,3 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Νοεμβρίου 2006. ☉

Simplex-Compact®



Simplex-Compact®

More than 50 years of know-how makes us one of the leaders in stern tube seals' technology. Safe and reliable, the right solution for your vessel. Go for it – contact us!

Our Representative:
MIE Company (Greece) Limited
E-mail: commercial@mie.gr
www.miegroup.com.cy

Blohm + Voss Industries GmbH
Hermann-Blohm-Str. 5
20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 3011 - 2639
Fax: +49 40 3011 - 1950
E-mail: sales.bvi@thyssenkrupp.com
www.simplex-turbulo.com

ThyssenKrupp Marine Systems



ThyssenKrupp



■ Αποζημιώσεις για το ναυάγιο «Erika»

Αποζημιώσεις συνολικού ύψους 192 εκατομμυρίων ευρώ επέβαλε η γαλλική Δικαιοσύνη στους υπεύθυνους του ναυαγίου του τάνκερ «Erika». Το πρόστιμο θα καταβληθεί από τη γαλλική πετρελαϊκή εταιρεία Total, την πλοιοκτήτρια εταιρεία, το διαχειριστή και τον ιταλικό ηγογνώμονα RINA.

Για το ναυάγιο του «Erika», που στάθηκε αφορμή για τη λήψη των σημαντικών μέτρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση σε θέματα ασφαλούς ναυσιπλοΐας, η πολιτική αγωγή είχε αξιώσει αποζημίωση ενός δις. ευρώ.

Το «Erika», το οποίο είχε ναυλωθεί από την Total, κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε στα ανοικτά του Βισκαϊκού κόλπου στις 12 Δεκεμβρίου 1999, με

αποτέλεσμα να χυθούν στη θάλασσα περίπου 20.000 τόνοι τοξικών καυσίμων, τα οποία μόλυναν τις ακτές σε μήκος 400 χιλιομέτρων και σκότωσαν γύρω στα 75.000 πουλιά. Θεωρείται η μεγαλύτερη περιβαλλοντική καταστροφή στην ιστορία της Γαλλίας.

Η Total, που είχε παραπεμφθεί μαζί με ακόμα 14 εναγόμενους, κρίθηκε ένοχη για αμέλεια και καταδικάστηκε στη χρηματική ποινή των 375.000 ευρώ. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Ινδός πλοίαρχος του τάνκερ, Καρούν Ματούρ, και τα τέσσερα μέλη των σωστικών συνεργείων απαλλάχθηκαν από τις κατηγορίες. Τέλος, η ναυλωτήρια εταιρεία Total και ο ιταλικός ηγογνώμονας RINA θα ασκήσουν έφεση στην απόφαση. ☉

■ Εργαστήριο για ναυτιλιακούς CEO

Από τις 18 έως και τις 29 Φεβρουαρίου 2008 θα διεξαχθεί το Εργαστήριο Επιχειρηματικότητας για άτομα που κατέχουν ή προετοιμάζονται να αναλάβουν καθήκοντα CEO σε ναυτιλιακή εταιρεία. Το Εργαστήριο διεξάγεται στη «Βιβλιοθήκη Λασκαρίδη» καθημερινά 5 - 8 μ.μ. και θα διαρκέσει δύο εβδομάδες. Από αυτές η πρώτη θα εστιαστεί σε βασικές προκλήσεις της ναυτιλιακής διαχείρισης, και η δεύτερη σε ζωτικές σημασίας θέματα στρατηγικής της επιχείρησης. Στο Εργαστήριο συμμετέχουν όπως πάντα γνωστοί εισηγητές, τα ονόματα και τις θεματικές ενότητες των οποίων μπορείτε να πληροφορηθείτε στην ιστοσελίδα www.akmo.org

Στο τέλος του Εργαστηρίου, όπως γίνεται σε κάθε εργαστήριο της ΑΚΜΟ, οι συμμετέχοντες θα κληθούν να μετρήσουν τις γνώσεις τους στο χώρο της ναυτιλίας και να εφοδιαστούν με το σχετικό πιστοποιητικό International Ship Manager Test.

Για περισσότερες πληροφορίες: 210-48.36.104,
Κα Σκαρπαθιώτου.

■ ΔΝΕ: Η χώρα μας θα μείνει μακριά και έξω από το τρένο της ανάπτυξης

Με την ευκαιρία του νέου έτους και της συμπλήρωσης 86 χρόνων συνεχούς παρουσίας της στο ναυτιλιακό στίβο, η Διεθνής Ναυτιλιακή Ένωση (ΔΝΕ) οργάνωσε εκδήλωση σε κεντρικό αθηναϊκό ξενοδοχείο. Το θέμα που κυριάρχησε στις συζητήσεις ήταν σχετικά με τους διαγωνισμούς για τις παραχωρήσεις των Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων σε ιδιώτες που προωθεί το YENANΠ, αλλά και οι διεθνείς εξελίξεις στους τομείς των Container, Car Terminal και κρουαζιέρας.

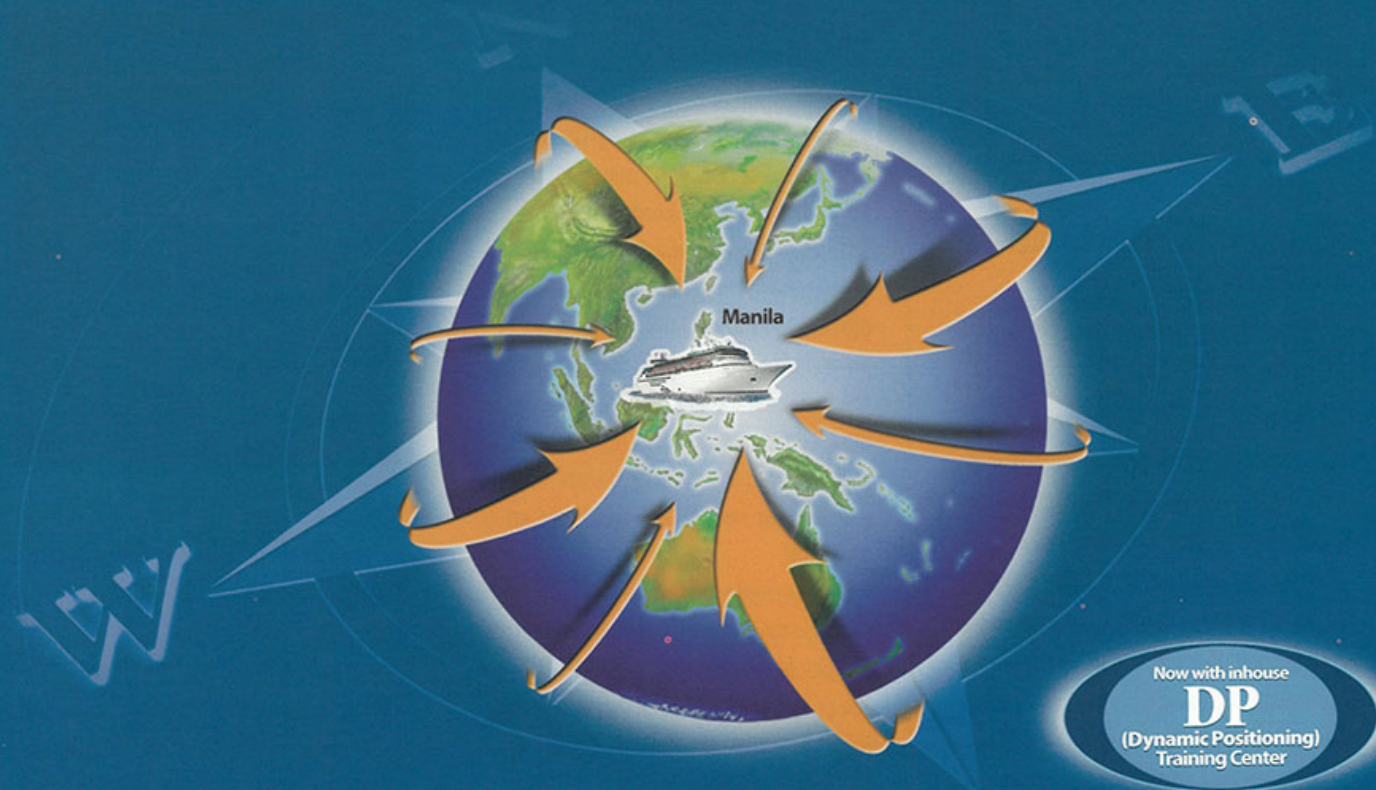
Στο χαιρετισμό του ο υπουργός ΕΝΑΝΠ κ. Γ. Βουλγαράκης επισήμανε τα θετικά στοιχεία της προωθούμενης διαδικασίας σχετικής με την εκχώρηση των δραστηριοτήτων των Containers Terminals σε ιδιώτες επενδυτές, η οποία θα δώσει νέα πνοή ανάπτυξης στα ελληνικά λιμάνια, με μέγιστα οφέλη στην οικονομία της χώρας. Εξέφρασε, δε, την εκτίμηση ότι σε περίπου 50 ημέρες θα υπάρξουν αποτελέσματα για όσους έχουν εκφράσει ενδιαφέρον.

Ο πρόεδρος της ΔΝΕ, Νίκος Αρβανίτης, επισήμανε στην ομιλία του τις αρνητι-

κές συνέπειες που θα προκύψουν όταν η χώρα μας, που διαθέτει ιδιαίτερως στρατηγική, γεωγραφική θέση στο χώρο των λιμένων, θα μείνει μακριά και έξω από το τρένο της ανάπτυξης. «Πιστεύουμε ότι οι εμπλεκόμενοι φορείς, ο καθεΐς με το θεσμικό ρόλο που του αναλογεί, θα σταθεί με ευαισθησία στο ζήτημα με γνώμονα το όφελος της εθνικής οικονομίας και της περαιτέρω ανάπτυξης της χώρας» τόνισε χαρακτηριστικά.

Ο κ. Αρβανίτης ανέφερε επίσης ότι η εξαγγελία του YENANΠ για τη διαδικασία εκχώρησης κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και συμπίπτει με τα όσα ισχύουν σήμερα στο λιμενικό τομέα, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Η Διεθνής Ναυτική Ένωση συμπληρώνει φέτος 86 χρόνια συνεχούς, δυναμικής και γόνιμης παρουσίας στη ναυτιλιακή κοινότητα, καλύπτοντας, ως γνωστόν, το 95% του συνόλου των δραστηριοτήτων του εμπορικού τομέα του λιμανιού και ειδικότερα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, του Car Terminal και της κρουαζιέρας, συνεισφέρει δε πάνω από 70% στα συνολικά έσοδα του ΟΛΠ. ☉

Seafarers **across** the world



Now with inhouse
DP
(Dynamic Positioning)
Training Center

Our **aim** your **targets**.

Our **mission** your **effectiveness**.

Our **orientation** the meeting point of **your needs**.

CROSSWORLD is not only «crewing agents».

Providing «Full Crew Management» we actually act as an extension of our clients crewing department. With a versatile and cost effect service, we are able to satisfy the need for highly trained and motivated officers and crew. Working with established training instructors and centres and using the latest computer based software we provide our crew with constant training. In coordination with our clients we can also design specific training requirements.

Experienced with different reputable shipping companies around the world, with a diverse fleet, we are able to supply highly trained and qualified crew to all types of vessels such as LPG, TANKERS, BULKERS, PCC, CONTAINERS and PASSENGER FERRIES just to name a few.



CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.



Manila 7th Floor, Sage House, 110 V.A. Rufino Street, Legaspi Village, Makati City 1229, Philippines
tel: (+632) 750.52.68 / (+632) 892.78.39 - fax: (+632) 892.72.42, e-mail: optns@cwmsi.com

Athens 71, Possidonos Ave & A.G. Papandreou Str., 166 74 Glyfada, Athens, Greece
tel: (+30) 210 89.83.587, (+30) 210 89.83.474, (+30) 210 89.83.465 - fax: (+30) 210 89.83.276, e-mail: info@cwmsi.com



■ TEN

Δυναμική παρουσία στην αγορά των πετρελαϊκών παραγώγων

Σε τριετή χρονοαύλωση δύο νεότευκτων πλοίων της προχώρησε η εισηγμένη στο NYSE ναυτιλιακή εταιρεία, Tsakos Energy Navigation (TEN). Πρόκειται για δύο panamax, το «Selecso» και το «Socrates», τα οποία ναυλώθηκαν σε πετρελαϊκή εταιρεία νοτιοαμερικανικών συμφερόντων. Τα έσοδα από τις ναυλώσεις αναμένεται να ξεπεράσουν τα 56 εκατ. δολάρια. Με την παράδοση των δύο αυτών πλοίων οι ημέρες του 2008 και του 2009, που καλύπτονται από χρονοαυλώσεις διαφόρων τύπων, αγγίζουν το 82% και 60% αντίστοιχα ενώ ο μέσος όρος χρονοαυλώσεων τα 2,1 χρόνια ανά πλοίο. Το σύνολο των εσόδων από αυτές τις μισθώσεις, προβλέπεται να ξεπεράσει τα 700 εκατ. δολάρια. ☉

■ Η Globus Maritime τιμήθηκε με το βραβείο «International IPO of the Year»

Η Globus Maritime Limited, διεθνής εταιρεία παροχής θαλάσσιων μεταφορών χύδην ξηρών φορτίων, τιμήθηκε με το βραβείο για «το διεθνές IPO της χρονιάς» («βραβείο διεθνούς δημόσιας εγγραφής») στην ετήσια τελετή των Quoted Company Awards.

Τα Quoted Company Awards αναγνωρίζουν τα επιτεύγματα των εταιρειών που είναι εισηγμένες στο FTSE 350 και παράλληλες αγορές. Τα κριτήρια για το βραβείο ήταν το ποσό των κεφαλαίων που η εταιρεία άντλησε από την εισαγωγή της στο χρηματιστήριο, το κόστος της εισαγωγής, η χρονική στιγμή καθώς επίσης ο τύπος της επιχείρησης που εισήχθη, το μέγεθός της και ο τομέας της.

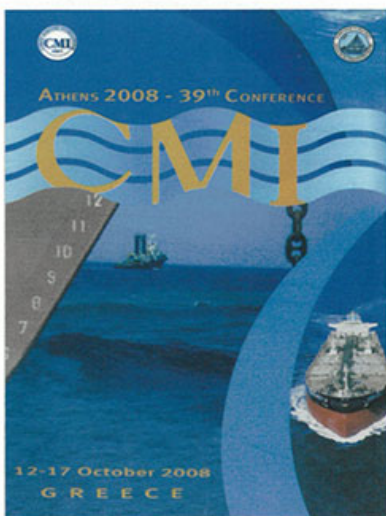
Η Globus εισήχθη στην αγορά AIM του Χρηματιστηρίου του Λονδίνου τον Ιούνιο 2007 ύστερα από μια ιδιωτική τοποθέτηση 8.423.333 μετοχών με τιμή τις 300 πένες, αντλώντας κεφάλαια £ 25,3 εκατομμυρίων (περίπου US\$ 50,4 εκατομμύρια).

Η ναυτιλιακή εταιρεία, που ανήκει στον όμιλο του κ. Γεωργίου Φειδάκη, εισήλθε στο χρηματιστήριο με στόλο πέντε φορτηγών πλοίων τύπου Handymax, και έχει επενδύσει από τότε περίπου US\$ 165 εκατομμύρια για να αποκτήσει τρία ακόμη πλοία, δύο τύπου Panamax και ένα τύ-



που Supramax, αυξάνοντας τη συνολική μεταφορική ικανότητα του στόλου της από 289.129 dwt σε 415.558 dwt.

Στην παραλαβή του βραβείου, ο κ. Γιώργος Καραγεωργίου, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, ανέφερε μεταξύ άλλων: «Η εισαγωγή μας στο χρηματιστήριο είναι ένας σημαντικός και στρατηγικός σταθμός στην ανάπτυξη της επιχείρησής μας. Τονίζουμε την προσήλωσή μας στην ενίσχυση της αξίας των μετοχών μας, τόσο με τη σωστή λειτουργία της εταιρείας μας όσο και με τη διατήρηση υψηλών προτύπων εταιρικής διακυβέρνησης και επενδυτικών σχέσεων». ☉



■ Διεθνές Συνέδριο της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής

Ένα από τα μεγαλύτερα διεθνή νομικά συνέδρια θα φιλοξενηθεί στην Ελλάδα τον Οκτώβριο του 2008. Πρόκειται για το 39ο Διεθνές Συνέδριο της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής (Comite Maritime International - CMI) το οποίο θα διεξαχθεί από 12 έως 17 Οκτωβρίου 2008 στον Αστέρα Βουλιαγμένης σε συνεργασία με την Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου.

Το CMI είναι ο αρχαιότερος διεθνής φορέας (από το 1897), με έδρα την Αμβέρσα, ο οποίος ασχολείται αποκλειστικά με θέματα ενοποίησης του ναυτικού δικαίου σε παγκόσμιο επίπεδο και έχει συντάξει και συμβάλει στην επεξεργασία πολλών διεθνών συμβάσεων στον τομέα του ναυτικού δικαίου.

Μέλη αυτού του οργανισμού είναι οι εθνικές ενώσεις ναυτικού δικαίου 54 χωρών, μεταξύ των οποίων και η ελληνική ένωση με πρόεδρο τον καθηγητή Ναυτικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, κ. Αντώνη Αντάπαση.

Το συνέδριο θα ασχοληθεί με τις σύγχρονες εξελίξεις στο ναυτικό δίκαιο και με θέματα ενοποίησης του κλάδου, με διεπιστημονικές συζητήσεις και αναλύσεις με στόχο την ανάδειξη λύσεων για τη ρύθμισή τους σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σχετικές πληροφορίες μπορείτε να δείτε στην ιστοσελίδα www.cmi2008athens.gr ☉

■ Να πυκνώσουν οι τάξεις της Helmera

Νέο Ships Manual εξέδωσε η περιβαλλοντική οργάνωση Helmera σε συνεργασία με τον Germanischer Lloyd (G.L.). Στη διάρκεια της παρουσίασης του νέου εγχειριδίου η Helmera πιστοποιήθηκε από τον G.L. για το εκπαιδευτικό της έργο. «Εκτιμούμε την εργασία που έχει κάνει η Helmera για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ασφάλεια των πλοίων», σημείωσε στην ομιλία του το μέλος του εκτελεστικού συμβουλίου του GL Dr Klein και στη συνέχεια παρέδωσε στην κ. Κριστιάνα Περκεζέ, επικεφαλής του ναυτιλιακού τομέα της περιβαλλοντικής οργάνωσης, το πιστοποιητικό Πρότυπου Ποιότητας ISO 9001:2000.

Στην ομιλία του ο πρόεδρος της οργάνωσης, Νίκος Παπαδάκης, τόνισε την ευμενή αντιμετώπιση των πλοίων-μελών της περιβαλλοντικής οργάνωσης από την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ, σημειώνοντας ότι η Helmera αποτελεί το «πράσινο διαβατήριο» για τα πλοία-μέλη της στη διάρκεια των επιθεωρήσεων και ελέγχων από τις λιμενικές αρχές.

Ο επίτιμος πρόεδρος της οργάνωσης και πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής του Γερμανικού Νηογνώμονα, καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, ζήτησε από τους εφοπλιστές να πυκνώσουν τις τάξεις της Helmera υποστηρίζοντας ότι ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων θα μπορούσε να είναι πολύ μεγαλύτερος, αφού τα οφέλη από τη συμμετοχή τους είναι πολύ σημαντικότερα. Στο πρόγραμμα του 2008 συμμετέχουν με παρουσιάσεις τους τα μέλη της Helmera, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Costamare Shipping Co. S.A., Danaos Shipping Company, Det Norske Veritas, Euronav Ship Management (Hellas), Germanischer Lloyd, Hellenic Register of Shipping, Lloyd's Register of Shipping και Rina Hellas, και για πρώτη φορά θα συμμετέχει το Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών του τμήματος Ναυπηγών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου με επικεφαλής τον καθηγητή Χαρίλαο Ψαραύτη. ☉

■ Ημερίδα με θέμα τους λιμένες



Την εθνική λιμενική πολιτική καθώς και το σχεδιασμό για τα νέα λιμενικά έργα στην Ελλάδα παρουσίασε ο κ. Γεώργιος Βλάχος, γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, σε ημερίδα που πραγματοποιήθηκε στη Θεσσαλονίκη.

Στη διάρκεια της ημερίδας αναλύθηκε η σημερινή εικόνα των λιμένων και της λιμενικής πολιτικής στη χώρα μας, ενώ ξένοι ομιλητές έδωσαν έμφαση στην παρουσίαση της ευρωπαϊκής εμπειρίας σε θέματα οργάνωσης, λειτουργίας και διαχείρισης λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, αναφέροντας παραδείγματα από επιτυχημένες πρακτικές χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. ☉



ABILITY & KNOWLEDGE METRICATION ORGANISATION

AKMO

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



7^ο ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ

CEOs

που και πότε: 18-29 Φεβρουαρίου, 5-8μμ.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ

Info: Μαρία Σκαρπαθιώτου
τηλ: 210 4836104
Email: m.skarpathiotou@akmo.org

www.akmo.org

■ Ελικόπτερο δωρεά στο νησί του από τον καπετάν Παν. Τσάκο



Ελικόπτερο το οποίο θα συμμετέχει στις διαδικασίες έρευνας, διάσωσης, πρόληψης και κατάσβεσης πυρκαγιών απέκτησε η Χίος.

Το εξαθέσιο, υπερσύγχρονο ελικόπτερο, τύπου SASS, είναι δωρεά του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκου», έχει βάση τα Καρδάμυλα Χίου και καλύπτει γενικότερα τη βόρεια περιοχή του νησιού.

Στην ομιλία του ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος ανέλυσε τους λόγους της δωρεάς, δηλώνοντας συγκεκριμένα:

«Κάναμε αυτή την κίνηση για να προστατέψουμε το λίγο πράσινο που έχει απομείνει. Αυτά τα λίγα πεύκα που έχουμε κυρίως πάνω στα Καρδάμυλα, που μερικοί τα έχουμε φυτέψει εμείς οι ίδιοι από παιδάκια ως ναυτοπρόσκοποι, τα έχουμε καθαρίσει, τα έχουμε ποτίσει, κουβαλώντας το νερό από το πηγάδι και τώρα τα βλέπουμε και τα καμαρώνουμε, και η ψυχή μας τρέμει μην τα χάσουμε και αυτά».

Τέλος, ο κ. Τσάκος ανέφερε ότι αναλαμβάνει τα έξοδα συντήρησης του ελικοπτήρου, των καυσίμων και των αποδοχών των πιλότων. ☉



Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου

Τα αποτελέσματα της έρευνας για τη δύναμη των ελληνικών πλοίων από 100 κοχ και άνω ανακοίνωσε η Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος.

Ειδικότερα για το μήνα Νοέμβριο 2007 περιλαμβάνονται όλα τα πλοία 100 κοχ και άνω που έχουν κατασκευαστεί αποκλειστικά ή κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και επιπλέον ανήκουν σε πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) που κατοικούν στη χώρα μας.

Σύμφωνα με την έρευνα, η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου το μήνα Νοέμβριο 2007 αριθμούσε συνολικά 2.055 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 37.565.481 κόρων ολικής χωρητικότητας (κοχ).

Από τα πλοία αυτά, τα 628 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.411.190 κοχ, τα 506 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 21.488.218 κοχ, και τα 921 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.666.073 κοχ.

Το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου 2001- Νοεμβρίου 2007 σημειώθηκε:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 4,5%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 37,5%.
- Αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 0,5%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 21,2%.
- Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 10,7%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 52,4%.
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 4,1%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 23,8%. ☉

■ Συνάντηση εργασίας γενικού γραμματέα και υπουργού



Στην Αθήνα για ολιγόμηρη επίσκεψη βρέθηκε ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO) κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος. Στη διάρκεια της επίσκεψής του, ο κ. Μητρόπουλος συναντήθηκε με τον υπουργό ΕΝΑΝΠ κ. Γ. Βουλγαράκη και συζήτησαν την τρέχουσα ναυτιλιακή επικαιρότητα όπως το θέμα των αέριων εκπομπών από τα πλοία, για το οποίο ο κ. Βουλγαράκης εξέφρασε την άποψη πως χρειάζονται διεθνείς κανόνες που να εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας και τομέα δραστηριότητας, και ότι η μοναδική λύση μπορεί να επιτευχθεί μέσω των μηχανισμών του IMO και της Σύμβασης MARPOL.

Επίσης, ο υπουργός ενημέρωσε το γενικό γραμματέα του IMO για τις ενέργειες διαφήμισης των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, που θα έχουν στόχο την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού σπουδαστών και την αναβάθμιση της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος. ☉

■ Είμαι φανατικός οπαδός της ελληνικής ναυτιλίας

Στη σπουδαιότητα και στον παγκόσμιο χαρακτήρα της ελληνικής ναυτιλίας αναφέρθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής Γ. Βουλγαράκης στη διάρκεια της ομιλίας του σε ημερίδα που διοργάνωσε στη Νέα Υόρκη, το Ελληνοαμερικανικό Επιμελητήριο με θέμα «Ναυτιλιακές Αγορές. Χρηματοπιστωτική φούσκα ή μοναδικές ευκαιρίες».

«Είμαι φανατικός οπαδός της ναυτιλίας. Πιστεύω όμως ότι αντιμετωπίζουμε πρόβλημα γοήτρου», δήλωσε ο υπουργός τονίζοντας την ανάγκη για μία συντονισμένη προσπάθεια ανάδειξης της προσφοράς της ναυτιλίας στην οικονομία και την κοινωνία μέσω των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

«Η ναυτιλία, δυστυχώς, συγκεντρώνει τα βλέμματα όταν τα πράγματα δεν πάνε κατ' ευχήν, για παράδειγμα σε περιστατικό ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος ή σε περιστατικό πειρατείας. Θα επιθυμούσα μια συντονισμένη προσπάθεια προαγωγής των επιτευγμάτων του κλάδου, όχι μόνον εκείνων που υφίστανται επ' ωφελεία της ασφάλειας ναυσιπλοΐας ή της προστασίας περιβάλλοντος, αλλά και εκείνων που σχετίζονται με την οικονομική δραστηριότητα», δήλωσε χαρακτηριστικά.

Κάνοντας αναφορά σε στοιχεία του Ινστιτούτου Ναυτιλίας και Εφοδιαστικής Μέριμνας ο κ. Βουλγαράκης υπογράμμισε ότι η ελληνική ναυτιλία απασχολεί 16.000 Έλληνες ναυτικούς, 1.200 επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, με 11.500 άκρως εξειδικευμένο προσωπικό. Ταυτόχρονα, το ναυτιλιακό πλέγμα (cluster), περιλαμβάνει εταιρείες, παροχές υπηρεσιών, τράπεζες, υπηρεσίες ναυπήγησης και ναυπηγοεπισκευής, στις οποίες απασχολούνται 200.000 εργαζόμενοι. Επίσης, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ισοδυναμεί με 16 δισ. € για το 2007 και καλύπτει το 1/3 περίπου του εμπορικού ελλείμματος της χώρας μας Αυτοί αντιστοιχούν στο 4-4,5% του ελληνικού εργατικού δυναμικού.

Στη συνέχεια ο κ. Βουλγαράκης τόνισε ότι δεν αρκεί μόνο η προσπάθεια στον επικοινωνιακό τομέα προκειμένου να βελτιωθεί η εικόνα της ναυτιλίας. Εκείνο που μετράει, δεν είναι η εικόνα, αλλά η ουσία και συνέχισε με μία αναφορά στις προσπάθειες για ελαχιστοποίηση των ναυτικών ατυχημάτων και των περιστατικών ρύπανσης.

«Πρέπει να θέσουμε προτεραιότητα στην ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας σε συνδυασμό με την ποιότητα, η οποία θα αποφέρει αξιόπιστες και αποτελεσματικές υπηρεσίες», σημείωσε ο ΥΕΝΑΝΠ. ☉



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γιώργος Βουλγαράκης, με τον πρόεδρο του Ελληνοαμερικανικού Επιμελητηρίου κ. Τζων Στρατάκη και τη γενική πρόξενο της Ελλάδας κα Αγνή Μπαλτά

■ Στρατηγική συμμαχία Ομίλου Ρέστη - Γ. Βαρδινογιάννη στο χώρο της ακτοπλοΐας

Σημαντικό πακέτο μετοχών της εταιρείας SEA STAR απέκτησε ο Όμιλος Ρέστη μέσω της συμμετοχής του στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου, έναντι του ποσού των 20 εκ. ευρώ. Επισημαίνεται ότι η εταιρεία SEA STAR κατέχει το 32,5% των μετοχών της ANEK μετά την απόκτηση 25.072.247 μετοχών της (έκαστη στην τιμή των 1,90 ευρώ).

Η επενδυτική χαρακτήρα στρατηγική κίνηση του Ομίλου Ρέστη πηγάζει από την πεποίθηση της ύπαρξης μεγάλων προοπτικών ανάπτυξης της SEA STAR τόσο στην ακτοπλοΐα της Μεσογείου, όσο και σε νέες δραστηριότητες.

Υπενθυμίζεται ότι πρόσφατα στην ελληνική ακτοπλοΐα εισήλθε και ο όμιλος Grimaldi με την απόκτηση του 26,7% των μετοχών της Minoan Lines έπειτα από συμφωνία ανταλλαγής μετοχών με τη Sea Star Capital, στην οποί-

α σημαντικός μέτοχος είναι ο κ. Γιάννης Βαρδινογιάννης, διευθύνων σύμβουλος της ANEK.

Μετά τη συμφωνία ο διευθύνων σύμβουλος των Μινωικών Γραμμών, Αντώνης Μανιαδάκης, προχώρησε στην παρακάτω δήλωση:

«Η εταιρεία μας τα τελευταία χρόνια επιτυγχάνει ισχυρές οικονομικές επιδόσεις, γεγονός που αποδεικνύεται και από την πορεία της μετοχής στο ελληνικό χρηματιστήριο. Αποτέλεσμα αυτού είναι η συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο της Minoan Lines του ομίλου Grimaldi, ενός από τους μεγαλύτερους σε παγκόσμιο επίπεδο ναυτιλιακούς ομίλους.

Η απόφαση αυτή του ομίλου Grimaldi, να επενδύσει δηλαδή στη Minoan Lines, αποδεικνύει με τον καλύτερο τρόπο ότι οι στρατηγικές επιλογές της διοίκησης της εταιρείας μας ήταν οι πλέον ενδεδειγμένες και αποτελεσματικές.» ☉

Το τέλος του Καπιταλισμού



Αγαπητέ κ. Μπίσια

Διαβάζοντας το άρθρο σας με τίτλο «Το τέλος του Καπιταλισμού (12/07)», σκέφτηκα ότι θα ήταν ενδιαφέρον αν ακουγόταν και η γνώμη της νεότερης γενιάς, όπως η δική μου. Έχω ακούσει το χαρακτηρισμό «γενιά του χρηματιστηρίου» καθότι έτυχε να είμαστε τα παιδιά των ανθρώπων οι οποίοι έζησαν την εποχή που το χρηματιστήριο έφτασε στην πόρτα του απλού καθημερινού πολίτη. Στα είκοσί μου χρόνια, λοιπόν, επιθυμώ να εκφράσω μian όψη του «καπιταλισμού» όπως τη βιώνουμε εμείς στην καθημερινότητά μας.

Διαβάζοντας παρακάτω, θα δείτε πως για εμάς, παρατηρείται ένα τέλμα παρά τέρμα του καπιταλισμού.

Κάνοντας μια αναδρομή στην πτώση του Τείχους του Βερολίνου, καθώς και την αλυσιδωτή αντίδραση την οποία πυροδότησε η συμβολική σημασία της πτώσης στον τρόπο αντιμετώπισης της καθημερινότητας, η εικόνα που εκτυλίσσεται μπροστά μας ξεκινά από την ανάγκη του ατόμου για την ικανοποίηση αναγκών. Αναγκών τις οποίες η σειρά παγκοσμίων πολέμων, Σιδηρών Παραπετασμάτων και ανταγωνισμού των καπιταλιστικών καθεστώτων εναντίον κομμουνιστικών στέρησε από τον απλό και καθημερινό πολίτη. Οι ανάγκες αυτές ξεκινούν από το όνειρο του «γιατί» για ένα σπίτι και δύο αυτοκίνητα, και μέσω της έκρηξης της βιομηχανίας και τις εξελίξεις των προϊόντων, οδήγησαν τις επόμενες γενιές σε αυτό που οι marketers λένε «chaos marketing». Τα χρήματα που δημιουργήθηκαν με τον κόπο, τον αγώνα του κόσμου, αλλά και με την εξέλιξη και την εξάπλωση των χρηματαγορών, από τις παλαιότερες γενιές, τα οποία μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου και στη συνέχεια με την πτώση του Τείχους του Βερολίνου όπως και άλλων «τειχών» και την απώλεια του διπολου, οδήγησαν όντως σε πρώιμο στάδιο στον άκρτο καπιταλισμό. Θεωρώ όμως ότι στη σημερινή εποχή, ο καπιταλισμός δεν έχει φθάσει σε ένα τέλος αλλά σε ένα τέλμα. Το προαναφερθέν «chaos marketing» είναι ένας όρος ο οποίος αναφέρεται στη μυριάδα προϊόντων που υπάρχουν στην παγκόσμια αγορά και στα κατά τι περισσότερα εναλλακτικά «substitutes» προϊόντα που απευθύνονται στην ίδια ανάγκη. Επί παραδείγματι, η ανάγκη για να λαμβάνουμε το email μας όποτε και όταν θέλουμε μπορεί να καλυφθεί από τον ηλεκτρονικό μας υπολογιστή, το PDA μας, το Blackberry μας, το απλό μας κινητό τηλέφωνο κ.λπ. Όλα καλύπτουν την ίδια ανάγκη και όμως όλα υπάρχουν και ανταγωνίζονται για το ποιο ταιριάζει πιο πολύ σε κάθε

| Σχόλιο του Πέτρου. Κεφαλωνίτη |

έναν από εμάς, καθώς αντιλαμβάνονται τα άτομα ως μέρος του συνόλου και όχι ως το σύνολο. Ανταγωνίζονται σε τέτοιο βαθμό, που εμείς οι ίδιοι έχουμε τόσο πολλές πληροφορίες για το εκάστοτε προϊόν, οι οποίες ξεπερνούν τον όγκο των αρκετών και φτάνουν στο επίπεδο του υπέρ το δέον. Κατά συνέπεια, έχουμε τόσο πολλές πληροφορίες, οι οποίες φέρουν σύγχυση και οδηγούν κατά καιρούς σε βεβιασμένες αποφάσεις και δημιουργούν αυτή την αίσθηση του τέλματος. Έχουμε τόσο πολλές πληροφορίες και εναλλακτικές, που να μην ξέρουμε τι να πρωτοδιαλέξουμε.

Ο ανταγωνισμός των εταιρειών στο θέμα marketing υπήρχε από καταβολής κόσμου, είτε αυτό λέγεται Marketing Mix είτε Web 2.0. Ποτέ όμως στο παρελθόν ο κόσμος δεν είχε βρεθεί αντιμέτωπος με την υπερκατανάλωση προϊόντων, τα οποία απευθύνονται σε αυτό που όρισε ο Abraham Maslow ως «Self Actualization» όταν συνέλαβε το concept του «Hierarchy of Needs». Έχοντας καλύψει τις ανάγκες διατροφής και στέγης, ασφάλειας και



κοινωνικής αποκατάστασης, έχουμε φθάσει στο να καταναλώνουμε με σκοπό να καλύψουμε υψηλότερες ανάγκες που μας δημιουργεί η ίδια η καθημερινότητα στην οποία ζούμε. Οι ειδικοί αναφέρονται σε αυτή τη συμπεριφορά ως «Peer Pressure». Επιτρέψτε μου πάντως να διατηρώ τις αμφιβολίες μου για το κατά πόσο η υπερκατανάλωση οδηγεί στο «Self Actualization» και όχι «Self Projection». Άρα, λοιπόν, από αυτό, μπορούμε να καταλάβουμε ότι ο καπιταλισμός έχει φέρει μια μυριάδα προϊόντων στην αγορά, τα οποία υπάρχουν όχι μόνο για να καλύψουν, αλλά για να υπερκαλύψουν

τις ανάγκες μας, καθώς και να δημιουργήσουν καινούργιες. Το αποτέλεσμα είναι, το δίχως άλλο, η τελμάτωση των καταναλωτών, οι οποίοι είναι φαινομενικά πνιγμένοι στα ατελείωτα εναλλακτικά. Στο σημείο αυτό, αξίζει να πλατειάσουμε λίγο, αναλογιζόμενοι το ρόλο του Διαδικτύου και των social networks, όπως για παράδειγμα το Hi5 κατά κόρων διαδεδομένο στην Ελλάδα, Facebook. Η εν λόγω ιστοσελίδα έχει 69 MM επισκέπτες ημερησίως με ετήσια αύξηση της τάξεως του 348% (σύμφωνα με την comScore global), πίσω από τα Yahoo!, MSN, Hotmail, YouTube, MySpace, Google. Οι ιστοσελίδες αυτές στήθηκαν με σκοπό οι εταιρείες διαφήμισης να μπορούν να συλλέξουν στοιχεία σχετικά με τους καταναλωτές έτσι ώστε να δημιουργήσουν πιο ακριβή προφίλ σχετικά με το εκάστοτε σύνολο και να μπορούν να διαφημιστούν προϊόντα σε ένα χώρο στον οποίο οι ενδιαφερόμενοι καταναλωτές θα το δουν και θα δραστηριοποιηθούν αναλόγως. Το ίδιο έκανε και η τηλεόραση παλαιότερα, με τη διαφορά ότι πλέον θεωρείται

FINITSI INDUSTRIAL & MARITIME SERVICES

**ISO, OHSAS, ISM, ISPS, TMSA
CE Marking, Shipping Agency
In House Training, Internal Audits**

Certified by DNV/RVA



403, Gr. Lampraki Ave. 187 57 Keratsini - Greece
Tel. / Fax: +30 210 40.15.901 e-mail: info@finitsi.com
web: www.finitsi.com



κατά κόρων υποβιβασμένο μέσο διαφήμισης. Οι προεκτάσεις αυτού του δικτύου, όμως, χρειάζονται προσοχή. Οι εταιρείες όντως διαμορφώνουν κατά τι πιο πληροφορημένες αντιλήψεις σχετικά με τους καταναλωτές. Οι καταναλωτές κερδίζουν από τα πιο ανταγωνιστικά προϊόντα, και από τη δυνατότητα που τους προσφέρεται να ανταλλάξουν εμπειρίες από τη χρήση του εκάστοτε προϊόντος στο αντίστοιχο forum το οποίο έχει στηθεί ειδικά γι' αυτό το προϊόν. Τους δίνεται επίσης η δυνατότητα να κρατήσουν επαφή με ανθρώπους τους οποίους η καθημερινότητά τους έχει απομακρυνθεί. Από την άλλη μεριά όμως, η κατάχρηση αυτής της δυνατότητας οδηγεί στον κοινωνικό αποκλεισμό και στην αντικοινωνική συμπεριφορά σε περίπτωση συναθροίσεων. Η κατανάλωση αυτών των προϊόντων και η παραγωγή τους από τη μεριά των εταιρειών προέρχεται από την ανάγκη του ατόμου να νιώθει «ασφαλής». Όχι μόνον απέναντι σε κίνδυνο, αλλά κυρίως απέναντι στην έλλειψη και τη στέρηση την οποία οι προγενέστεροι έζησαν λόγω των προαναφερθέντων συνθηκών. Είναι η αίσθηση ασφάλειας την οποία μας παρέχει ένα Blackberry, ότι οι συνεργάτες μας μπορούν να μας βρουν ανά πάσα στιγμή. Το να κρατάμε ένα Blackberry όμως και όχι ένα «απλό» κινητό τηλέφωνο, εξυπακούεται και μια δήλωση για το «status quo» μας. Η ερώτηση πάντως που πρέπει να τεθεί εδώ, και γι' αυτό πιστεύω στο τέλος και όχι στο τέρμα του καπιταλισμού, είναι κατά πόσο η υπερκατανάλωση αγαθών και το αίσθημα της ασφάλειας που φέρει ο πλούτος χωρούν σε μια εποχή στην οποία ενδεχομένως να ζήσουμε μια τετραετή (σύμφωνα με «industry specialists») ανακατανομή του πλούτου ανάμεσα στις παγκόσμιες δυνάμεις. Ενδεχομένως να αλλάξουν και οι «δυνάμεις» οι οποίες αποκαλούνται «παγκόσμιες». Δηλαδή, επί παραδείγματι, η επιρροή της Ρωσίας ως παγκόσμιου «hub» και τα «πεινασμένα» κεφάλαια

της Ασίας ενδεχομένως να μεταφέρουν το κέντρο της προσοχής, προσωρινά, από τη Δύση στην Ανατολή. Στο σημείο αυτό η Ευρώπη μπορεί να επωφεληθεί εκμεταλλευόμενη τους ιστορικούς και πολιτισμικούς δεσμούς της με τη Ρωσία. Σε συνδυασμό με την παροχή υπηρεσιών στις οποίες εξειδικεύεται, όπως διαχείριση κεφαλαίων, ασφάλειες και χρηματοδοτήσεις, όπου η εμπειρία και η τεχνική των ευρωπαϊκών οργανισμών υπερέχει των αντίστοιχων ρωσικών και ασιατικών, η Ευρώπη μπορεί να επαναπροσδιορίσει τη θέση της στον οικονομικό χάρτη, και με τη μετακίνηση της προσοχής προς την Ανατολή, να αποτελέσει κέντρο δραστηριοτήτων. Άλλωστε, καλή η ύπαρξη των κεφαλαίων, αλλά χρειάζονται και κάποιον να τα διαχειρίζεται. Το γεγονός αυτό όμως, αν όντως η εικόνα αλλάξει κατ' αυτόν τον τρόπο, θα ελαφρύνει κατά τι το «container» εξαγωγών της Ευρώπης. Δυστυχώς, οι υπηρεσίες και η τεχνογνωσία δεν μεταφέρονται με πλοία. Το hardware όμως; Η σκέψη αυτή σχετικά με το διαχειριστικό ρόλο της Ευρώπης μπορεί να ακούγεται κάπως «ρομαντική» δεδομένης της κατεύθυνσης της ροής των κεφαλαίων. Οι χρηματοδοτικοί οργανισμοί της Ε.Ε. δεν επιδοτούν επαρκώς τους μικρούς και μεσαίους οργανισμούς, σύμφωνα με τα κοινώς λεγόμενα. Αυτό έχει αποτέλεσμα τη συγκέντρωση των κεφαλαίων σε μεγάλους σε μέγεθος και μικρούς σε αριθμό οργανισμούς. Κατά συνέπεια, η «ραχοκοκαλιά» της Ευρώπης, αποτελούμενη από τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, υποσκάπτεται από

κινήσεις κυρίως πολιτικής παρά προοδευτικής σκοπιμότητας. Ο λαός λέει «τα λεφτά πάνε στα λεφτά», αλλά δεν χρειάζεται παρά να πας μια βόλτα στο City για να ακουστεί η λαϊκή ρήση του «Don't put all your eggs in one basket». Αυτή η μετατόπιση του βάρους ενδεχομένως να μην επηρεάσει δραματικά τον τρόπο κατανάλωσης των προϊόντων. Μετά την κρίση του 1990, οι επιχειρηματίες δεν επικέντρωναν την προσοχή τους στο τι θέλουν οι ίδιοι να παράγουν και κατόπιν να τοποθετήσουν τον οργανισμό τους έναντι του ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη αγορά. Ο νέος τρόπος επένδυσης των κεφαλαίων επικεντρώνεται στη μελέτη των αγορών, και αναλόγως ποιες φαίνονται πιο επικερδείς, τα κεφάλαια διοχετεύονται προς αυτές. Η ναυτιλία και δη η ελληνική, ως μια από τις πιο ανταγωνιστικές στον κόσμο, δεν αποτελεί εξαίρεση και ιδιαίτερα μετά την έκρηξη της αγοράς το 2002-2003. Μη παραδοσιακά investment ventures, όπως funds, στήθηκαν και συνεχίζουν να στήνονται για την εκμετάλλευση της αγοράς από αμιγώς επενδυτές και όχι εξ ολοκλήρου παραδοσιακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Λαμβάνοντας όλα τα παραπάνω υπόψη, το συμπέρασμα στο οποίο αποσκοπώ να καταλήξω είναι στο ότι όσο υπάρχει η ανθρώπινη ανάγκη για «ασφάλεια» και «διασφάλιση» αναγκών, θα υπάρχει και ζήτηση για κατανάλωση. Η υπερκατανάλωση που πηγάζει από τους προαναφερθέντες λόγους είναι αυτή που δημιουργεί το τέλος, ως συνέπεια του καπιταλισμού, ο οποίος με τη σειρά του δεν φθάνει στο τέλος. Κατά συνέπεια θα υπάρχει και ζήτηση για προϊόντα, η οποία θα οδηγήσει στη ζήτηση για μεταφορές και κατά προέκταση της ναυτιλίας. Πιστεύω πως ζούμε σε μια εποχή όπου το «crunch» θα οδηγήσει σε «realization, re-evaluation and re-adjustment». Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας, ☺

- 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





Μύθοι και πραγματικότητες για τους **Νέους** που επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα

Η Έρευνα υποστηρίχθηκε με την ευγενική χορηγία
του Ιταλικού Νηογνώμονα - RINA



RINA

Στα έντεκα χρόνια παρουσίας του υπογράφοντος στα ναυτιλιακά γράμματα, η σημαντικότερη και διαρκής αγωνία που εισπράττει η δημοσιογραφική ομάδα από τη ναυτιλιακή οικογένεια είναι η καθοδική προσέλευση των νέων στη θάλασσα. Με αυτόν το γνώμονα και με έναυσμα μια έρευνα που είχε ολοκληρωθεί από το διευθυντή της ΑΕΝ Μηχανικών Μακεδονίας, κ. Γ. Γκοτζαμάνη, συντάχθηκε η παρούσα έρευνα.

Η έρευνα που απευθύνθηκε σε όλους τους πρωτοετείς σπουδαστές των ΑΕΝ όλης της χώρας έχει κύριο σκοπό, όχι να τεκμηριώσει

επιστημονικά τις παρούσες τάσεις, όπως εκφράζονται από τους νέους, αλλά κυρίως να αποσαφηνίσει ορισμένες λανθασμένες αντιλήψεις και δογματισμούς που συντηρούνται άνευ λόγου σε όλες τις «σοβαρές» συζητήσεις γύρω από το θέμα αυτό.

Τα αποτελέσματα της έρευνας είναι εξαιρετικά ενδιαφέροντα και η αντιμετώπισή τους καλό θα ήταν να ξεδιαλύνει την «επιχειρηματολογία» όσων ασχολούνται με το θέμα αυτό και ομιλούν... χωρίς σαφή στοιχεία.

Οι απαντήσεις μάς προκάλεσαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους εξής λόγους:

Καταρρίπτεται -και πάλι, αλλά με σαφή στοιχεία αυτή τη φορά- η γενικευμένη πεποίθηση πως οι παραδοσιακές (άλλοτε) ναυτιλιακές περιοχές είναι «φυτώρια» για ευέλπιδες ναυτικούς. Μεγάλο λάθος. Άνδρος, Κάσος, Γαλαξίδι, Ιόνια νησιά έχουν ελάχιστους πρωτοετείς σπουδαστές στο ερωτηματολόγιό μας. Το ίδιο και τα μεγάλα λιμάνια της χώρας: ελάχιστοι από την Πάτρα, την Αλεξανδρούπολη και την Καβάλα. Σχεδόν κανείς επίσης δεν προέρχεται από το Λαύριο και τη Ραφήνα. Πολύ λίγοι αναλογικά προέρχονται και από το νομό Θεσσαλονίκης (4,5%).

Λιγότεροι (αναλογικά με το παρελθόν) προέρχονται πλέον και από τα νησιά του Βορείου Αιγαίου, που σαφώς γνωρίζουν για το ναυτικό επάγγελμα (Χίος και Μυτιλήνη). **Στον αντίποδα συναντήσαμε αρκετούς νέους από την Κεντρική Μακεδονία** (5,4% από πόλεις χωρίς θάλασσα, γεγονός που μας προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση) αλλά και **εξαιρετικά πολλούς από το λεκανοπέδιο Αττικής** (23,8%), τη Στερεά Ελλάδα (9,6%) και τη μη «ναυτιλιακή» περιφέρεια Πελοποννήσου (5,2%)! Οι παραπάνω μάλιστα θα δούμε με μια προσεκτική εξέταση των στοιχείων ότι δεν βρέθηκαν «κατά τύχη» στις ΑΕΝ όπου φοιτούν.

Αξιοσημείωτο μάλιστα είναι ότι πολλοί νέοι κατάγονται από τη μικρή γεωγραφικά και πληθυσμιακά Κάλυμνο ενώ μόνο το 1,3% είναι από την Κύπρο!



Περιοχές με εξαιρετικά μεγάλη ανεργία όμως (Ηπείρος, Θράκη) προφανώς δεν γνωρίζουν για το ναυτικό επάγγελμα... Είναι λοιπόν σαφές σε ποιες γεωγραφικές περιοχές θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην ενημέρωση των μαθητών και των τοπικών κοινωνιών.

Το 57,6% των σπουδαστών προέρχονται από ναυτιλιακή οικογένεια και απ' ό,τι διαφαίνεται, σχεδόν όλοι οι συγκεκριμένοι νέοι είχαν την οικογενειακή παράτρυνση για να επιλέξουν το ναυτικό επάγγελμα. Σε ορισμένα ερωτηματολόγια, όμως, λάβαμε ως απάντηση ότι η μητέρα υπήρξε αρνητική προς την επιλογή, σε αντίθεση με τον πατέρα. Εντύπωση επιπλέον μας προκάλεσαν τα αποτελέσματα της Χίου, που ενώ το 75,5% των νέων είναι από ναυτική οικογένεια, παράτρυνση είχε μόνο το 53%, αλλά και των πλοιαρχών της Κρήτης όπου το 28,5% των γονέων είναι αρνητικοί. **Ένα αρκετά υψηλό ποσοστό, 41,5%, όλων των σπουδαστών στις ΑΕΝ δεν έχει πάντως συγγενείς ναυτικούς**, με μεγαλύτερα ποσοστά στις ΑΕΝ στην Αττική, στη Μακεδονία και στην Κρήτη!

Το 29% γνώριζε για την ύπαρξη των ΑΕΝ από συγγενείς ναυτικούς και το 15,3% από τους γονείς τους. Διαφαίνεται ότι οι γονείς, ακόμα και σήμερα, επηρεάζουν σοβαρά την απόφαση του μαθητή, οπότε η γνώση τους για το ναυτικό επάγγελμα θα πρέπει να είναι προτεραιότητα σε οποιαδήποτε

εκστρατεία. Μόνο το 4% ενημερώθηκε από διαφήμιση, με μεγαλύτερα ποσοστά στην Αττική και πολύ υψηλά στην Κρήτη.

Το 75% των σπουδαστών είχαν τις ΑΕΝ ως πρώτη τους επιλογή. Στην Αττική μάλιστα ξεπερνά το 78% (όπου μάλιστα συναντάμε μικρό συγκριτικά ποσοστό οικογενειακής παράδοσης) ενώ στην Κύμη, τη Χίο και τις Οινούσσες το ποσοστό είναι πολύ υψηλότερο! Ακόμα ένας μύθος καταρρίπτεται, που θέλει τους νέους να εισάγονται στις συγκεκριμένες σχολές επειδή δεν έχουν άλλη επιλογή! **Αρνητική (ή πολύ αρνητική) στάση απέναντι στην τελική επιλογή των νέων είχε μόνο το 8,3% των γονέων. Το 40% από τους γονείς είναι μάλιστα πολύ θετικοί και το 46% θετικοί. Στο ίδιο πλαίσιο, το 26,3% των νέων έμαθαν για τις ΑΕΝ από «γνωστούς».** Μήπως τελικά η κοινωνία δεν είναι τόσο «εχθρική» ή αδιάφορη απέναντι στο ναυτικό επάγγελμα όσο φανταζόμαστε; **Το 11,7% των σπουδαστών είχε βαθμό απολυτηρίου από 16 έως 20 ενώ το 21% μεταξύ 14 και 16.**

Σε μερικές μάλιστα Ακαδημίες το ποσοστό είναι ακόμα πιο υψηλό (Ασπρό-

πυργος, Ύδρα, Μακεδονία κ.ά.). Ο ένας στους τρεις σπουδαστές, δηλαδή, έχει αρκετά υψηλό μορφωτικό επίπεδο...

Στις παρακάτω σελίδες σας παραθέτουμε τα στοιχεία σε σύνολο και ξεχωριστά ανά ΑΕΝ.

Ευχαριστούμε θερμά τον υπαρχηγό Λ.Σ., υποναύαρχο Αθανάσιο Μπούσιο, το διευθυντή Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΕΝ πλοίαρχο Λ.Σ. Δημήτρη Βασιλάκη και τον αντιπλοίαρχο Λ.Σ. Γρ. Κουφαλιώτη (γραφείο Εποπτείας και Λειτουργίας σχολών και Ναυτολογήσεων σπουδαστών) για την ιδιαίτερη υποστήριξη και το συντονισμό της συγκεκριμένης έρευνας. Επίσης τους διευθυντές και ιδιαίτερα τους σπουδαστές των ΑΕΝ. Χωρίς αυτούς δεν θα είχαμε κατορθώσει να ολοκληρώσουμε τα ακόλουθα αποτελέσματα.





Συνολικά
αποτελέσματα των
ΑΕΝ της χώρας

Σύνολο ερωτηθέντων
πρωτοετών σπουδαστών: 611

○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(94) 15,4%	(26) 4,2%	(161) 26,3%	(71) 11,6%	(181) 29,6%	(76) 12,4%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια
των αξιωματικών Εμπορικού
Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(521) 85,3%	(81) 13,2%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό
στο στενό οικογενειακό σας
περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(352) 57,6%	(254) 41,6%

○ Είχατε οικογενειακή
παρότρυνση για
την επιλογή σας

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(346) 56,6%	(247) 40,4%

○ Είναι η Ακαδημία
η πρώτη σας
επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(459) 75%	(134) 22%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας
απέναντι στην επιλογή σας

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
(4) 0,6%	(47) 7,7%	(20) 3,2	(244) 39,9%	(282) 46%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	125: 20,4%
12,1-14	173: 28,3%
14,1-16	130: 21,3%
16,1-18	58: 9,5%
18,1-20	14: 2,3%

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΑΤΤΙΚΗ	146	23,9%	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	28	4,6%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	28	4,6%	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	32	5,2%
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ	26	4,2%	ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	28	4,6%
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	33	5,4%	Ν. ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	46	7,5%
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	31	5,1%	ΚΡΗΤΗ	30	4,9%
ΗΠΕΙΡΟΣ	14	2,3%	ΚΥΠΡΟΣ	8	1,3%
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	24	3,9%	ΞΕΝΟΙ ΥΠΗΚΟΟΙ	4	0,6%
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	59	9,6%			

Σημεία: Ελληνική
Μήκος: 79 μέτρα
Πλάτος: 11.7 μέτρα
Ιπποδύναμη: 1.500 ίπποι
Ταχύτητα: 12 κόμβοι
• 1.500 Τόννοι



Στο ξεκίνημα
1975

Σημεία: Ελληνική
Μήκος: 157 μέτρα
Πλάτος: 25 μέτρα
Ιπποδύναμη: 12.000 ίπποι
Ταχύτητα: 18 κόμβοι
• 956 Εμπορευματοκιβώτια



1985

Ένα από τα 6 αδελφά πλοία

Σημεία: Ελληνική
Μήκος: 304 μέτρα
Πλάτος: 40 μέτρα
Ιπποδύναμη: 78.000 ίπποι
Ταχύτητα: 25,6 κόμβοι
• 6.420 Εμπορευματοκιβώτια



2000

Ένα από τα 8 αδελφά πλοία

Σημεία: Ελληνική
Μήκος: 351 μέτρα
Πλάτος: 43 μέτρα
Ιπποδύναμη: 102.000 ίπποι
Ταχύτητα: 25,5 κόμβοι
• 9.500 Εμπορευματοκιβώτια



Σήμερα

Ένα από τα 5 αδελφά πλοία



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Ξεκίνησε από ναυτικό, την εξέλιξη και την προκοπή της
την οφείλει στους συνεργάτες της έλληνες ναυτικούς,
στη θάλασσα και στη στεριά.

Είναι η εταιρεία που αυτό δεν το ξέχασε ποτέ και
το αποδεικνύει με τις ενέργειές της.

Πάντα χρειαζόμαστε ικανούς νέους συνεργάτες
για να συνεχίσουμε
μαζί το έργο των παλαιότερων.

Εάν ενδιαφέρεστε να είστε ένας από αυτούς,
επικοινωνήστε μαζί μας στο τηλέφωνο 210 94.90.180 ή
στείλτε το βιογραφικό σας στο Fax: 210 94.09.051-2,
στο e-mail: info@costamare.com,
στη διεύθυνση: Ζεφύρου 60 & Λ. Συγγρού, 175 64 Π. Φάληρο, Αθήνα.

ΑΕΝ Ασπροπύργου:

Σχολή Μηχανικών

Σύνολο απαντήσεων: 34



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(7) 20,6%	(2) 5,9%	(9) 26,5%	(2) 5,9%	(11) 32,4%	(11) 5,9%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(27) 79,4%	(4) 11,8%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(25) 73,5%	(7) 20,6%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(15) 44,1%	(17) 50%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(21) 61,8%	(11) 32,3%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας;

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(4) 11,8%	(1) 2,9%	(13) 38,2%	(14) 41,2%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	6
12,1-14	11
14,1-16	8
16,1-18	5
18,1-20	1

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΑΤΤΙΚΗ	17	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	4
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ		ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	4
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ		ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	2
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	1	ΚΡΗΤΗ	1
ΗΠΕΙΡΟΣ		ΚΥΠΡΟΣ	
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ		Ξένοι υπήκοοι	1

ΑΕΝ Ασπροπύργου: Σχολή Πλοιάρχων

Σύνολο απαντήσεων: 50



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(9) 18%	(4) 8%	(12) 24%	(9) 18%	(11) 22%	(5) 10%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(43) 86%	(6) 12%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(27) 54%	(23) 46%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(40) 80%	(10) 20%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(39) 78%	(11) 22%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(1) 2%	(3) 6%	(24) 48%	(22) 44%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	3
12.1-14	15
14.1-16	19
16.1-18	9
18.1-20	4

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΑΤΤΙΚΗ	41	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	3
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ		ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	1
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	1	ΚΡΗΤΗ	
ΗΠΕΙΡΟΣ		ΚΥΠΡΟΣ	
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	1	Ξένοι υπήκοοι	1

ΑΕΝ Υδρας

Σχολή Πλοιάρχων

Σύνολο απαντήσεων: 34



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(9) 26,5%		(9) 26,5%	(2) 5,9%	(12) 35,3%	(2) 5,9%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(33) 97%	(1) 2,9%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(27) 79,4%	(7) 20,6%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(20) 58,8%	(14) 41,2%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(26) 76,5%	(8) 23,5%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας;

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(6) 17,6%		(10) 29,4%	(18) 53%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	
12,1-14	13
14,1-16	11
16,1-18	6
18,1-20	2

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΥΔΡΑ	6	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	
ΑΤΤΙΚΗ	18	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	5
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ		ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ		ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1	ΚΡΗΤΗ	
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	1	ΚΥΠΡΟΣ	
ΗΠΕΙΡΟΣ		ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	1
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ			



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 18537 Πειραιάς

T 0030 210 455 8000 – Φ 0030 210 455 8010 – crew.gr@euronav.com

www.euronav.com



EURONAV

The ocean is our environment

ΑΕΝ Κρήτης:

Σχολή Πλοιάρχων

Σύνολο απαντήσεων: 42



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(6) 14,3%	(5) 11,9%	(5) 11,9%	(9) 21,4%	(10) 23,8%	(7) 16,6%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(32) 76,2%	(8) 19%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(17) 40,5%	(24) 57,2%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(14) 33,3%	(27) 64,3%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(28) 66,6%	(13) 31%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
(3) 7,1%	(9) 21,4%	(6) 14,3%	(6) 14,3%	(16) 38,1%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	12
12,1-14	10
14,1-16	9
16,1-18	8
18,1-20	2

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΑΤΤΙΚΗ	7	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	2	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ	1	ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	4
ΘΕΣΣΑΛΙΑ		ΚΡΗΤΗ	23
ΗΠΕΙΡΟΣ		ΚΥΠΡΟΣ	
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ		ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	2
		Ξένοι υπήκοοι	1

ΑΕΝ Κρήτης:

Σχολή Μηχανικών

Σύνολο απαντήσεων: 57



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(10) 17,5%	(2) 3,5%	(8) 14%	(4) 7%	(29) 50,9%	(4) 7%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(50) 87,7%	(6) 10,5%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(40) 70,2%	(15) 26,3%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(33) 57,9%	(23) 40,3%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(48) 84,2%	(7) 12,3%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας;

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(1) 1,7%	(1) 1,7%	(32) 56,1%	(23) 40,3%

* Δεν λάβαμε απαντήσεις σε ορισμένες ερωτήσεις

ΑΕΝ Ηπείρου

Σχολή Πλοιάρχων

Σύνολο απαντήσεων: 108



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(10) 9,2%	(6) 5,5%	(28) 25,9%	(12) 11,1%	(26) 24,1%	(19) 17,6%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(88) 81,5%	(16) 14,8%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(46) 42,6%	(55) 50,9%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(64) 59,3%	(34) 31,5%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(81) 75%	(16) 14,8%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας;

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(7) 6,5%		(42) 38,8%	(51) 47,2%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	32
12,1-14	24
14,1-16	15
16,1-18	6
18,1-20	

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΑΤΤΙΚΗ	23	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	17
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	3	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	6
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ	4	ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3	ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	4
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	4	ΚΡΗΤΗ	3
ΗΠΕΙΡΟΣ	9	ΚΥΠΡΟΣ	2
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	8	ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	10

ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΜΑΣ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



Bulk carriers με ελληνική σημαία



ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΜΕ ΚΑΙ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΜΕ ΣΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΜΑΣ:
ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

ΥΨΗΛΟΥΣ ΜΙΣΘΟΥΣ - ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ - ΔΩΡΑ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΣΙΓΟΥΡΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΜΑΣ

**Στόχος μας η επάνδρωση των πλοίων μας με Έλληνες ναυτικούς
που θα γεννηθούν και θα μεγαλώσουν επαγγελματικά μαζί μας**

Ακτή Μιαούλη 41, Πειραιάς 185.35 | Τηλ : 210 4292070 | Fax 210 4292118
Email: atlanticbulk@atlanticbulk.gr

ΑΕΝ Μακεδονίας:

Σχολή Πλοιάρχων

Σύνολο απαντήσεων: 47



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(8) 17%	(3) 6,4%	(17) 36,2%	(7) 14,9%	(5) 10,6%	(7) 14,9%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(41) 87,2%	(5) 10,7%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(18) 38,3%	(28) 59,6%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(22) 46,8%	(23) 48,9%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(31) 66%	(15) 32%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας;

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
(1) 2,1	(5) 10,6%	(2) 4,2%	(14) 29,8%	(24) 51%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	6
12,1-14	13
14,1-16	14
16,1-18	5
18,1-20	3

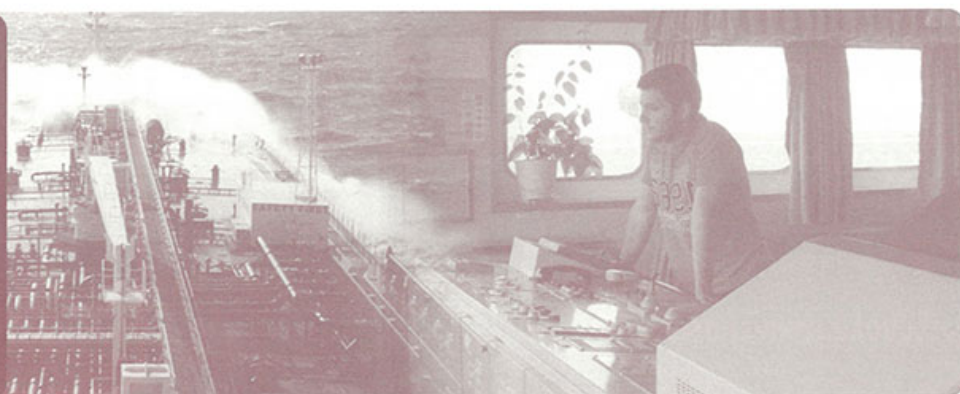
○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΑΤΤΙΚΗ		ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	2
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	5	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ	10	ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	13	ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	1
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	9	ΚΡΗΤΗ	
ΗΠΕΙΡΟΣ	1	ΚΥΠΡΟΣ	1
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ		ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	2

ΑΕΝ Μακεδονίας

Σχολή Μηχανικών

Σύνολο απαντήσεων: 80



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(10) 12,5%	(2) 2,5	(30) 37,5%	(12) 15%	(20) 25%	(6) 8%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(76) 95%	(4) 5%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(45) 56,2%	(37) 46,2%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(50) 62,5%	(30) 37,5%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(57) 72%	(23) 30%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(2) 2,5%		(37) 46,3%	(41) 52%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	32
12,1-14	20
14,1-16	18
16,1-18	7
18,1-20	

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΑΤΤΙΚΗ	3	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	1
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	16	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	4
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ	6	ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (Χαλκιδική)	20	ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	5
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	9	ΚΡΗΤΗ	1
ΗΠΕΙΡΟΣ	3	ΚΥΠΡΟΣ	1
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	2	Ξένοι υπήκοοι	1
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	8		

ΑΕΝ Κύμης

Σχολή Πλοιάρχων

Σύνολο απαντήσεων: 36



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(7) 19,4%	(1) 2,8%	(14) 38,8%	(4) 11,1%	(6) 16,7%	(4) 11,1%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(24) 66,6%	(12) 33,3%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(18) 50%	(18) 50%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(16) 44,4%	(18) 50%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(31) 86,1%	(5) 13,8%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(3) 8,3%	(4) 11,1%	(16) 44,4%	(13) 36,1%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

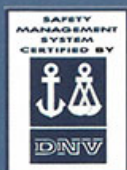
Έως: 10-12	6
12,1-14	17
14,1-16	8
16,1-18	3
18,1-20	

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΑΤΤΙΚΗ	7	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	3
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ		ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	2	ΚΡΗΤΗ	
ΗΠΕΙΡΟΣ		ΚΥΠΡΟΣ	1
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ		ΕΥΒΟΙΑ	17
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	3	ΝΟΤΙΑ ΕΥΒΟΙΑ	1



*Η Danaos Shipping
επενδύει
στον 21ο αιώνα και
παρέχει μόνιμη,
σταθερή και
υποσχόμενη καριέρα
για διπλωματούχους
Αξιωματικούς και
Πληρώματα*



danaos
shipping co ltd
ship managers

Ακτή Κονδύλη 14, Πειραιάς 185 45, Τηλ.: 210 4196400, Fax: 210 4220855
danship@danaos.gr • www.danaos.com

ΑΕΝ Χίου

Σχολή Μηχανικών

Σύνολο απαντήσεων: 45



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(8) 17,7%	(1) 2,2%	(15) 33,3%	(1) 2,2%	(19) 42,2%	(1) 2,2%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(38) 84,4%	(7) 15,5%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(34) 75,5%	(11) 24,4%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(24) 53,3%	(22) 48,8%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(39) 86,6%	(6) 13,3

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας;

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(2) 4,4%	(2) 4,4%	(16) 35,5%	(25) 55,5%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	9
12,1-14	20
14,1-16	12
16,1-18	
18,1-20	

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΧΙΟΣ	16	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	
ΑΤΤΙΚΗ	8	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	1
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ		ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ (Λέσβος)	1
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ	1	ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		ΚΡΗΤΗ	1
ΘΕΣΣΑΛΙΑ		ΚΥΠΡΟΣ	
ΗΠΕΙΡΟΣ		ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	3
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ			

ΑΕΝ Οινουσσών

Σχολή Πλοιάρχων

Σύνολο απαντήσεων: 16



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(1) 6,2%		(2) 12,5%	(1) 6,2%	(6) 37,5%	(5) 31,2%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(10) 62,5%	(5) 31,2%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(10) 62,5%	(5) 31,3%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(8) 50%	(7) 43,8%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(15) 93,8%	

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας;

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(1) 6,2%	(1) 6,2%	(6) 37,5%	(7) 43,8%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	7
12,1-14,	6
14,1-16,	
16,1-18	1
18,1-20	2

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΧΙΟΣ	6	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	
ΑΤΤΙΚΗ	4	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ		ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ (Μυτιλήνη)	3
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ		ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		ΚΡΗΤΗ	
ΘΕΣΣΑΛΙΑ		ΚΥΠΡΟΣ	
ΗΠΕΙΡΟΣ		ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	1
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ			

ΑΕΝ Ιονίων Νήσων

Σχολή Πλοιάρχων

Σύνολο απαντήσεων: 32



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(6) 18,8%		(8) 25%	(3) 9,3%	(10) 31,2%	(5) 15,6%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(30) 93,8%	(2) 9%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(23) 71,8%	(16) 50%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(23) 71,8%	(9) 28,1%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(20) 65%	(12) 37,5%

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(2) 6,2%		(16) 50%	(14) 43,8%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	10
12,1-14	11
14,1-16	9
16,1-18	2
18,1-20	

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΑΤΤΙΚΗ	5	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	4
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ		ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	2	ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	
ΗΠΕΙΡΟΣ		ΚΡΗΤΗ	1
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	3	ΚΥΠΡΟΣ	2
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	10	ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	1

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

ΑΕΝ Σύρου

Σχολή Πλοιάρχων

Σύνολο απαντήσεων: 30



○ Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Από τους γονείς μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Έχω συγγενείς ναυτικούς	Άλλο
(3) 10%		(4) 13,3%	(5) 16,6%	(16) 53,3%	(2) 6,6%

○ Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(26) 86,6%	(4) 13,3%

○ Έχετε κάποιον ναυτικό στο στενό οικογενειακό σας περιβάλλον

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(22) 73,3%	(8) 26,6%

○ Είχατε οικογενειακή παρότρυνση για την επιλογή σας;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(17) 56,6%	(13) 46%

○ Είναι η Ακαδημία η πρώτη σας επιλογή;

ΝΑΙ	ΟΧΙ
(23) 76,6%	(7) 23,3

○ Ποια ήταν η στάση της οικογένειάς σας απέναντι στην επιλογή σας;

Πολύ αρνητική	Αρνητική	Αδιάφορη	Πολύ θετική	Θετική
	(4) 13,3%		(12) 40%	(14) 46,6%

○ ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΤΗΡΙΟΥ

Έως: 10-12	2
12,1-14	13
14,1-16	7
16,1-18	6
18,1-20	

○ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ)

ΣΥΡΟΣ	3	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	
ΑΤΤΙΚΗ	7	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	2
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ		ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	1
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ/ ΘΡΑΚΗ		ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ/ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	14
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		ΚΡΗΤΗ	
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	2	ΚΥΠΡΟΣ	
ΗΠΕΙΡΟΣ	1		
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ			

M/T ALIAKMON, Passing Panama Canal



100% των πλοίων με Ελληνική Σημαία
Όλα τα πλοία μέλη της Ένωσης Προστασίας
θαλασσίτου Περιβάλλοντος (HELMERPA)
Προτεραιότητα μας η συνεχής εκπαίδευση,
ασφάλεια, υγεία των εργαζομένων και η
προστασία του περιβάλλοντος.

We believe in the potential of people,
in the training and education.
We maintain the highest standards
for health, safety and environmental issues.

S. LIVANOS HELLAS S.A.

Galaxias Building,
6 Skouze Str, 185 36 Piraeus
Tel: +30 210 4292730-4
Fax: +30 210 4292523
Tlx: 212428 LVNS GR



SUN ENTERPRISES LTD.

Livanos Building,
47-49 Akti Miaouli, 185 36 Piraeus
Tel: +30 210 4292910-14
Fax: +30 210 4292523
Tlx: 212491 SUN GR



Του Άλκη Κορρέ



Τις πταίει για τη χαμηλή προσέλευση;

Συγχαρητήρια στα «Ναυτικά Χρονικά» για την πρωτοβουλία. Είναι ιδιαίτερος ενδιαφέρον το σημείο που επιλέχθηκε, δηλαδή η αρχή της σταδιοδρομίας στη θάλασσα. Ο αριθμός των απαντηθέντων δελτίων είναι επίσης σημαντικότατος, διότι δεν μιλάμε για δείγμα, αλλά για ολόκληρο πληθυσμό.

Ας έρθουμε τώρα στα ευρήματα. Η προέλευση των νέων σπουδαστών στις Ακαδημίες δεν έχει αλλάξει ουσιαστικά από το 1978, και αυτό φαίνεται καθαρά ως εξής:

Τόποι προέλευσης σπουδαστών

Παραδοσιακά ναυτικές Περιοχές.....	20%
Λοιπές περιοχές.....	57%
Αττική.....	23%

Οι παραδοσιακά ναυτικές περιοχές δεν αποτελούν μεν πηγές πολλών σπουδαστών,

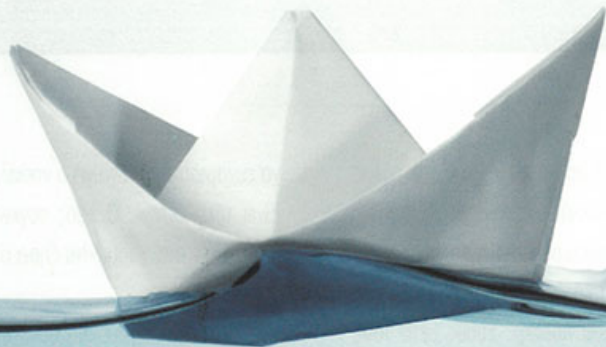
αλλά παρά την πρόοδο του τουρισμού, εξακολουθούν να στέλνουν νέους στη θάλασσα. Όλες μαζί δεν φθάνουν το ποσοστό της Αττικής, το οποίο πάντως με τη σειρά του δεν καλύπτει ούτε το μισό των «λοιπών περιοχών».

Αν οι γονείς θεωρηθούν συγγενείς και η κατηγορία τους αθροιστεί με αυτή των «συγγενών» και των «γνωστών», το 71% της πληροφόρησης προέρχεται από το ευρύτερο περιβάλλον γνωστών και συγγενών. Αυτό συγκρίνεται με το μικρό ποσοστό «από διαφήμιση» και «από μηχανογραφικό» που μαζί δεν ξεπερνούν το 16%. Παρά το γεγονός ότι η πιθανότητα να υπάρχει κάποιος ναυτικός στο στενό οικογενειακό περιβάλλον είναι υψηλότερη από το αντίθετο, η οικογενειακή παρότρυνση δεν είναι ισχυρή, δηλαδή λίγο πάνω από το 50%. Δεν θα σταθώ στο 56,6% που υπήρξε, αλλά στο 43,4% που ήταν -εκκωφαντικά θα έλεγα- απύουσα. Αυτό από μόνο του σημαίνει πράγματα που πρέπει να ψαχτούν. Πάντως, δύσκολα συμβιβάζεται αυτό το εύρημα με τη στάση της οικογένειας απέναντι στην επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος, που 86% θεωρεί «θετική» ή «πολύ θετική».

Έχουμε δηλαδή το παράδοξο, η οικογένεια από τη μια πλευρά να αφήνει το παιδί ελεύθερο να αποφασίσει, αλλά από την άλλη να εκφράζεται υπέρ της επιλογής του κατόπιν εορτής. Ίσως αυτό να έχει σχέση με τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος, την ευθύνη για τις οποίες προσπαθεί το οικογενειακό περιβάλλον να αποφύγει.

Τέλος, ο σταθμικός μέσος όρος βαθμού απολυτηρίου ευρίσκεται στο 12,3 και θεωρώ ότι είναι εντός πλαισίων. Οι νέοι αυτοί ναυτικοί, όσοι δηλαδή παραμένουν σε αυτό το επάγγελμα που χαρακτηρίζεται από σημαντική διαρροή, θα ανελιχθούν στην κορυφή της ναυτικής ιεραρχίας και κάποιοι από αυτούς θα εξελιχθούν σε στελέχη γραφείου. Το μεγάλο ερώτημα είναι αν θα βγάλουν, όπως στο παρελθόν, εφοπιστές. Ο χρόνος θα δείξει. ●

Το μόνο πλοίο που ταξιδεύει χωρίς εμάς...



... είναι αυτό το χάρτινο καραβάκι. Για περισσότερα από 39 χρόνια, η JET OIL σας ταξιδεύει στις ελληνικές θάλασσες, με σημεία ανεφοδιασμού στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας. Πάντα με άμεση και γρήγορη εξυπηρέτηση, με την καλύτερη ποιότητα καυσίμων, με συνέπεια, ασφάλεια και υψηλή περιβαλλοντολογική συνείδηση. Για κάθε πλοίο, μικρό ή μεγάλο, το ταξίδι αρχίζει με τη JET OIL...



PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.

PIRAEUS: tel. +30210 4283368, +30210 4284122

e-mail: bunkering@jetoil.gr

Αεροπόρος θα γενώ...



Του Σπύρου Ράνη

Managing director
Ranger Marine S.A.

Ο φείλω εγκαίρως να ενημερώσω τον αναγνώστη ότι το παρόν στερείται σπουδαιότητας ή τινός βαρύτητας, είναι ανεκδοτολογικού απλώς ύφους και υφής, δεν καυτηριάζει, δεν καταγγέλλει και δεν προτείνει νέες λύσεις επί «καυτών προβλημάτων», παλαιών ή νέων. Πράγμα εντελώς περιττόν άλλωστε, δεδομένου ότι πάσαν αρμοδιότητα επί παντός σπουδαίου, βαρέος ή απλώς επιστητού έχουν εργολαβικούς στη χώρα μας αναλάβει οι... -ολόγοι: Οικονομολόγοι, εμπορευματολόγοι, θεολόγοι, ενδυματολόγοι, θαλασσολόγοι... κοκ. κοκ. Ο κατάλογος είναι περίπου ανεξάντλητος, προστίθενται διαρκώς νέες επιστημονικές(;) ειδικότητες... -ολόγων, δεσπόζουσα δε μεταξύ αυτών θέση σταθερά διατηρούν οι επι-

κοινωνιολόγοι. Αλλά να μη νομισθεί ότι ο ρόλος των... -ολόγων είναι απλά επικοινωνιακός, αποφασιστικός είναι απεναντίας ο ρόλος τους στο κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό γίγνεσθαι και, φυσικά, στην «καθημερινότητα του πολίτη». Ευθύς μετά τους επικοινωνιολόγους, στην... -ολογική ιεραρχία αυτοδικαίως κατατάσσονται οι οικονομολόγοι, κύριο καθήκον των οποίων είναι να κάνουν θαύματα, είτε ξέρουν «τι τους γίνεται» είτε όχι, ακολουθούν δε δύο πειστικές ιστορίες σχετικά με το ρόλο των κορυφαίων... -ολόγων.

Ο βασιλιάς μιας μικρής ορεινής χώρας ήταν πολύ στενοχωρημένος. Βημάτιζε πάνω-κάτω στους ευρείς διαδρόμους του πολυτελούς ανακτόρου του, βαρύς κι αμίλητος. Πλησιάζουν διστακτικά οι οικονομολόγοι του Βασιλείου:

«Τι έχει ο αφέντης μας;»

«Τι να 'χω, δεν φτάνουν τα λεφτά!»

«Κι εμείς τι κάνουμε, μπρίκια κολλάμε;» λένε οι οικονομολόγοι φωνή μια.

«Θα δανειστούμε απ' το λαό, με υψηλό επιτόκιο για

να ευχαριστηθεί!» Βγαίνει ο τελάλης: «Ο βασιλιάς δίνει τόκο 30%». Ο λαός συγκινήθηκε και δεν πίστευε στ' αυτιά του. «Να ζήσει ο σωτήρας μας», έλεγαν.

Ό,τι είχανε το πήγανε στο παλάτι, μη χάσουν την ευκαιρία για γρήγορο και εύκολο κέρδος. Μάζεψε το παλάτι τσουβάλια ναπολεόνια, χρυσά φράγκα, λίρες, ECU κ.λπ. Γιατί, μόνο σκληρό νόμισμα εγένετο δεκτό.

Πιάνουν οι οικονομολόγοι τις λίμες, 40 μέρες και 40 νύχτες ρινίζανε με πάθος και επιμέλεια, μέχρι που τα νομίσματα μέινανε κάτι λιγότερο απ' το μισό. Το σοβαρό εθνικό έργο τους ήταν εξαιρετικά επίμοχθο, δεδομένου ότι επρόκειτο περί πολύ σκληρών, όπως είπαμε, νομισμάτων.

Εδώ φάνηκε η βαθιά επιστημονική κατάρτιση και δεξιότητα των οικονομολόγων, αφού τα απαστράπτοντα, λιποβαρή νομίσματα φάνταζαν ακόμη πιο καινούργια, ακόμη καλύτερα, για ακόμη καλύτερες μέρες.

Έμεινε ένας σωρός ρινίσματα -χρυσόσκονη,

ασημόσκη- αναλόγως. Ετοίμασαν τα καλούπια, πήραν μέταλλο απ' αυτό που κάνουν τενεκέδες, τ' ανακάτεψαν επιστημονικά με την εν λόγω χρυσόσκη, ασημόσκη, και «κόψανε» σωρούς νέα ολοκαίνουργα αστραφτερά νομίσματα.

Γέμισε το θησαυροφυλάκιο, που ο βασιλιάς αναγκάστηκε να το αναδομήσει. Πήραν και οι ομολογιούχοι, όπως τους θέλει η σύγχρονη ορολογία, το κεφάλαιο και τον τόκο τους κι ένα πιάτο φασολάδα, απ' το Παλάτι, κι έζησαν αυτοί καλά κι εμείς καλύτερα.

Σήμερα, χάρις στις αλματώδεις προόδους της σύγχρονης τεχνολογίας, οι οικονομολόγοι κάνουν τα ίδια ακριβώς θαύματα αυθημερόν, χωρίς μάλιστα λίμες και ρινίσματα.

Ένα άλλο περιστατικό των ημερών μας (το αναφέρει ο αλήστου μνήμης Γκρομικό στ' απομνημονεύματά του) προδίδει τη βαθιά επιστημονική κατάρτιση που κοσμεύει απαρεγκλίτως έκαστον αρχιερέα της Οικονομίας. Το Διοικητή, δηλαδή, της Κεντρικής Τράπεζας.

Όταν ο Κάστρο κατέλαβε την εξουσία, κάλεσε τα παλικάρια του να μοιράσει οφίτσια. Να βάλει στα πόστα σωστούς, πιστούς επαναστάτες. Έφτασε και στο πόστο του Διοικητή της Κεντρικής Τράπεζας της Κούβας. «Θέλω έναν καλό economista!» φώναξε ο Φιντέλ.

Σηκώθηκε ένας γενειοφόρος απ' τα πρώτα καθίσματα. Ήταν ο Τσε Γκεβάρα. «Αύριο», διέταξε ο Κάστρο, «να παρουσιαστείς στην Τράπεζα». Πήγε ο Γκεβάρα στην Τράπεζα, αμήχανος και προβληματισμένος. Κάλεσε τους διευθυντές. «Σύντροφοι», είπε, «δεν έχω ιδέα από οικονομικά». «Τότε γιατί σηκώθηκες;» ρώτησαν.

«Παράκουσα. Ο σύντροφος Κάστρο ζήτησε έναν καλό economista. Εγώ άκουσα "έναν καλό communista"!»

Φυσικά ο διορισμός παρέμεινε, και οι Κουβανέζοι γνωρίζουν ακόμη καλύτερες, έκτοτε, μέρες.

Έχει εδραιωθεί στους γονείς και τους νεαρούς αυτών βλαστούς η πεποίθηση ότι ένα πτυχίο («δώσ' το μου όπου κι όπως») αποτελεί το κλειδί προς επαγγελματική αποκατάσταση και κοινωνική κατάξιση. Μ' αυτό ο νέος... -ολόγος θ' αξιώσει ένα ψήγμα ευτυχίας στη ζωή, αλλά για επιτυχία και κατάξιση η συνταγή είναι «παραδοσιακή» - ένα απόθεμα γνώσεων, πείρα, φαντασία, αφοσίωση και κοινός νους. Αυτά συνιστούν το κλειδί, το πτυχίο, μπορεί να είναι το pass partout για μια θέση στο Δημόσιο. Η τεχνική - επαγγελματική εκπαίδευση έχει περάσει στο περιθώριο, έχει υποβαθμιστεί αφού πλέον οι ράπτριες είναι «τεχνολόγοι ενδύματος» και οι μαραγκοί «τεχνολόγοι ξύλου» και μαθαίνουν την τέχνη σε τριτοβάθμια τμήματα - ενώ οι καταναλωτές ψωνίζουν από κινέζικα ρουχάδικα, τα δε έπιπλα και κουφώματα μάς έρχονται από Ινδία έως και Αμερική.

Ισχύει στην Ανωτάτη ο νόμος του Gresham (το κακό νόμισμα διώχνει το καλό). Γιατί ο νέος να μοχθήσει 4-5 χρόνια για να πάρει ένα καλό -με αντίκρισμα πτυχίο- ενώ μπορεί να πάρει ένα «όμοιο» πληθωριστικό;

Η διάρκεια σπουδών στις Ακαδημίες Ε.Ν. είναι 4 χρόνια, τα τρία στο θρανίο. Όχι πως λογαριάσαμε την ύλη και τις γνώσεις και αποφασίσαμε ότι τόσος χρόνος απαιτείται για να διδαχθούν, αλλά για να ικανοποιηθεί το μοιραίο Άρθρο 16 (τριετής τουλά-

χιστον φοίτηση), να ενταχθούν οι ΑΕΝ στην τριτοβάθμια και οι καθηγητές αυτών να γίνουν αυθωρεί πανεπιστημιακοί. Και τι βλέπουν μερικοί ακόμα «ευεργετικοί» πανεπιστημιακοί... «Πώς είναι δυνατόν, οι πλοίαρχοι και οι μηχανικοί του Ε.Ν. που κυβερνούν πλωτά μεγαθήρια της σύγχρονης τεχνολογίας και κουμαντάρουν τεράστια μηχανοστάσια, να μην έχουν πτυχίο;». Διακηρύττουν οι κήνσορες της ανωτατοποίησης των ΑΕΝ. Κατά τη λογική αυτή, ο κυβερνήτης ενός αντίστοιχου εναέριου μεγαθηρίου με 500 ή 600 επιβαίνοντες θα έδενε να είναι διδάκτωρ Αεροπλανολογίας ή έστω Αερολογίας. Αλλά η σχολή πιλότων (Airline Transport Pilot's License) είναι διάρκειας εννέα μηνών. Παρέλκει να τονιστεί ότι ο ρόλος των πιλότων κάθε άλλο παρά απλός και εύκολος μπορεί να θεωρηθεί. Ο αέρας είναι εξαιρετικά απαιτητικό και αμφίβολης αξιοπιστίας στοιχείο. Και με το αεροπλάνο δεν μπορείς να κάνεις κρέτσι «μεσοπέλαγα» για ν' αλλάξεις έμβολο.

Βρήκα σε μια παλιά ανθολογία τους εξής στίχους - που παραδόξως ταιριάζουν γάντι στην τρέχουσα συγκυρία:

*Ποια είναι η χώρα που ανθεί φαιδρά πορτοκαλέα;
που βγάζει γάλα η συκή και θάλλει η μηλέα;
Λαός... ολόγων την οικεί- λένε πως είναι ναυτική.
Με ήπια πολιτική, και **αναψυκτηριακή**.*

Η αβάσταχτη ελαφρότητα του είναι, είν' εδώ. ☺

Το παράδειγμα του RINA

An investment in knowledge always pays the best interest



Οι κ. Σπ. Ζολώτας και St. Bertilone

Μετά την παρότρυνση της Ένωσης Ιταλών Εφοπλιστών ο ιταλικός νηογνώμονας RINA ανέλαβε μια σημαντική πρωτοβουλία στο χώρο της εκπαίδευσης που ξεπερνά τα γεωγραφικά όρια της Γηραιάς Ηπείρου. Ακολουθώντας τις προτάσεις και τις επισημασμένες αδυναμίες που αντιμετώπισε το σύνολο των Ιταλών πλοιοκτητών, ο νηογνώμονας εγκαίνιασε την Italian Maritime Academy στις Φιλιππίνες. Σκοπός της Ακαδημίας στη Μανίλα είναι η επιλογή, η μετεκπαίδευση και η προσαρμογή των εν ενεργεία ναυτικών στην ιταλική ναυτική κουλτούρα, στην τεχνολογία, στις απαιτήσεις και παραδόσεις της. Ο νέος αυτός οργανισμός χαιρεί της εμπιστοσύνης των Ιταλών πλοιοκτητών με αποτέλεσμα τη διευκόλυνσή τους σε θέματα επιλογής και προσαρμογής των υποψηφίων ναυτικών που θα ναυτολογηθούν σε πλοία του ιταλικού ή ιταλόκτητου στόλου.

Η συγκεκριμένη ίδρυση και λειτουργία της ακαδημίας είναι αποτέλεσμα τόσο της παραδοσιακά σταθερής και σημαντικής σχέσης συνεργασίας του νηογνώμονα και των πλοιοκτητών, όσο και μια ακόμα έκφανση της προσπάθειας του RINA για ουσιαστική συμβολή στη ναυτική εκπαίδευση. Ιστορικά ο RINA έχει επικουρήσει με τις γνώσεις και την εμπειρία του αρκετές ναυτικές ακαδημίες και πολυτεχνικές σχολές στην Ιταλία και σε αυτό το πλαίσιο η απόφαση για να ιδρυθεί η ακαδημία στην Ασία διακατέχεται από την ίδια κινητήρια στρατηγική.

Η δυσκολία των Ιταλών πλοιοκτητών είναι δεδομένη αυτή τη στιγμή τόσο στην εξεύρεση όσο και στο «φιλτράρισμα» των ικανών ναυτικών της νησιωτικής χώρας. Αυτό το κενό και τη συγκεκριμένη δυσκολία έρχεται να καλύψει η νέα ακαδημία, που προσφέρει τις υπηρεσίες της σε όλη την πελατειακή οικογένεια του νηογνώμονα. Κατά τον κ. Σπύρο Ζολώτα, διευθυντή του RINA στην Ελλάδα, οι γνώσεις που έχουν οι Surveyors από την καθημερινότητα ενός πλοίου και τις ανάγκες του είναι εξαιρετικής σπουδαιότητας για ένα ναυτικό, αφού τελικά ο Surveyor θα ελέγξει την αξιοπλοία ενός πλοίου αλλά και τις γνώσεις του πληρώματος. Οι σχέσεις μεταξύ του Surveyor και του πλοιάρχου είναι άμεσες, συνεχείς και καθοριστικές. Εάν ο πλοίαρχος δεν μπορεί να συνεργαστεί εποικοδομητικά με τους εκπροσώπους του νηογνώμονα,

τότε οι επιπτώσεις είναι πάντα δυσεπιλύτες. Με αυτό το σκεπτικό οι νηογνώμονες μπορούν να συνεισφέρουν με την εμπειρία τους στη μετεκπαίδευση και στην επιλογή ενός πληρώματος που θα μπορεί να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις τόσο τις δικές του όσο κυρίως της αγοράς και της νέας τεχνολογίας. Τα προβλήματα μάλιστα που αντιμετωπίζουν οι Surveyors με πληρώματα της Ασίας είναι ευρέως γνωστά και αυτό το κενό καλείται να συμπληρώσει η ίδρυση της συγκεκριμένης ακαδημίας. «Τους ενημερώνουμε και τους εκπαιδεύουμε εξ αρχής για το τι θα τους ζητηθεί στην πορεία της εργασίας τους. Τους εισάγουμε στην κουλτούρα της σύγχρονης τεχνολογίας και της σωστής επικοινωνιακής τακτικής που πρέπει να υιοθετούν απέναντι στους ελεγκτές και στους συνεργάτες τους» μας λέει κατηγορηματικά ο Έλληνας διευθυντής.

Ο Business Area Manager κ. Stefano Bertilone μάς εξηγεί ότι η αυστηρότητα της ιταλικής «κλειστής» νομοθεσίας περί συνθέσεων όσο και η δυσκολία στην εξεύρεση ιθαγενών ναυτικών έχει οδηγήσει αρκετούς πλοιοκτήτες στην απαραίτητη κατεύθυνσή τους προς τα νησιά της Ασίας. Η υπάρχουσα όμως προσφορά εργασίας από τις χώρες της Άπω Ανατολής ενίοτε τους αιφνιδιάζει αφού συνειδητοποιούν ότι οι γνώσεις των συγκεκριμένων ναυτικών δεν ανταποκρίνονται στη σύγχρονη πραγματικότητα. Επιπλέον απαιτείται τόσο μια πιο προσεκτική επιλογή όσο και μια ουσιαστική επιμόρφωσή τους. «Αυτή την ανάγκη ήρθαμε να υποστηρίξουμε» μας εξηγεί ο κ. Bertilone. Σήμερα εκπαιδεύονται στην ακαδημία 450 ναυτικοί σε ετήσια βάση ενώ η διοίκηση ήδη συνομιλήσε με το Hellenic Committee του RINA προκειμένου να τον ενημερώσει για την πορεία της ακαδημίας αλλά και τις ευνοϊκές προοπτικές συνεργασίας του ελληνικού εφοπλισμού και του συγκεκριμένου οργανισμού.

Ο Ugo Salerno ήταν φέτος ξεκάθαρος στην ομιλία του προς τους εργαζομένους και τα στελέχη του RINA: An investment in knowledge always pays the best interest. Με αυτή την πρόταση που υιοθέτησε από τον Benjamin Franklin, ο Ιταλός πρόεδρος έδωσε ένα σαφές και ξεκάθαρο στίγμα της ανθρωποκεντρικής διάστασης του ιταλικού νηογνώμονα. Στο ίδιο πλαίσιο μάλιστα ο RINA, σε συνεργασία με τη HELMEPA, διοργανώνει επιμορφωτικά σεμινάρια στην Ελλάδα για τους ναυτικούς των εταιρειών-μελών της. ©



TOW MAR

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance UAB

MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



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

Towage & Marine Assistance

S.Daukanto 3, 92123 Klaipeda, Lithuania

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

info@towage.lt

www.towage.lt



Πώς μπορούν να συμβάλουν οι επίκουροι της ναυτιλίας στη βελτίωση της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης;

Το παράδειγμα του North of England και η Ακαδημία της Ύδρας

Οι ελληνικές Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού υστερούν, κατά την άποψή μας, σε θέματα συνεργασίας και επαφής με τους φορείς και τους πρωταγωνιστές της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας. Σε αντίθεση με άλλα κέντρα ανώτατης εκπαίδευσης και μάθησης, οι Ακαδημίες δεν έχουν ακόμα «καταφέρει» να αναπτύξουν ένα διαρκή διάυλο επικοινωνίας και συνεργασίας με όλες εκείνες τις οργανώσεις, τις επιχειρήσεις, αλλά και τους εξειδικευμένους γνώστες ή τεχνοκράτες που ήδη έχουν αναπτυχθεί σε άλλα αντίστοιχα ιδρύματα εκπαίδευσης.

Ο διάυλος επικοινωνίας αυτός θα επέτρεπε τόσο στο εκπαιδευτικό προσωπικό όσο και στους σπουδαστές μια διαφορετική προσέγγιση στη μάθηση και στη γνώση με γνώμονα την «πραγματικότητα» του συγκεκριμένου κλάδου και όχι μόνο τη θεωρία που την περικλείει.

Το North of England P&I Club έπειτα από επανειλημμένες συζητήσεις των μελών του σχετικά με την υποστήριξη της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, αλλά και τη συνέχιση της ναυτικής μας παράδοσης, ανέπτυξε μια πρωτοβουλία που αξίζει αναφορά. Με παρότρυνση από φίλους και συνεργάτες, η διοίκηση του συγκεκριμένου Club αποφάσισε την ένθερμη και διαρκή πνευματική και ηθική υποστήριξη της ιστορικής σχολής της Ύδρας και με προοπτική την ανάπτυξη μιας σταθερής επικοινωνίας των σπουδαστών της σχολής με τα στελέχη της αγγλικής οργάνωσης.



Ο κ. **Tony Allen**, διευθυντής του γραφείου στην Αθήνα, μας επισήμανε ότι το Club διοργανώνει σε αυτό το πλαίσιο τακτικά in house σεμινάρια, όπου καλεί ομιλητές -στελέχη του- προκειμένου να αναπτύξουν θέματα από την καθημερινότητα ενός πλοίου στους νέους σπουδαστές. Με αυτά τα σεμινάρια οι νέοι έρχονται σε επαφή με την εμπορική και επιχειρηματική πραγματικότητα μιας ναυτιλιακής εταιρείας και παράλληλα προβληματίζονται σχετικά με το εξαιρετικά επίκαιρο κεφάλαιο που καλείται «ανθρώπινος παράγοντας/ Human element».

Ο κ. Allen μάς αναλύει ότι τα θέματα που εξετάζονται στα σεμινάρια περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως «ποια είναι η έννοια και η σημασία του ανθρώπινου παράγοντα αλλά και του Bridge team management;», «πώς αντιδρούν οι άνθρωποι σε θέματα διαχείρισης εξουσίας;», «πώς εφαρμόζεται η εκπαίδευση στην πράξη;», «ποιοι είναι οι δυσκολίες στην προσαρμογή της γνώσης στην καθημερινότητα ενός ναυτικού;», «πώς διευκολύνεται και πώς δυσκολεύει η επικοινωνία και η αλληλεπίδραση ανάμεσα στα μέλη ενός πληρώματος;»

Επιπροσθέτως, δίνεται έμφαση στην παρουσίαση συγκεκριμένων Case studies (Groundings, collisions) ενώ επεξηγείται διεξοδικά τόσο η σημασία του ανθρώπινου παράγοντα σε σχέση με την ασφάλεια εν πλω, όσο και η κατανόηση των τεράστιων επενδύσεων που σήμερα υποστηρίζονται σε θέματα ναυπηγικής τεχνολογίας.

Το Club επιβραβεύει επίσης τον καλύτερο σπου-

δαστή της σχολής με ένα χρηματικό έπαθλο ενώ ενημερώνεται τακτικά για θέματα που απασχολούν την ελληνική ναυτική εκπαίδευση, την προσέλκυση νέων στα θαλασσινά επαγγέλματα, αλλά και κυρίως τις αγωνίες και ανησυχίες του σύγχρονου ναυτικού.

Το North of England είναι σε μια σχέση συνεργασίας και σύμπραξης με τις ναυτιλιακές εταιρείες. Κατά τον κ. Allen, τα P & I Clubs γνωρίζουν και δεν στέκονται απαθής στο manning crisis, που θορυβεί τον κόσμο της ναυτιλίας. Σύμφωνα με τον ίδιο οι συγκεκριμένοι οργανισμοί οφείλουν να εκπαιδεύουν τις εταιρείες για τους τρόπους που μπορούν καλύτερα να αποφεύγουν δυσάρεστες «καταστάσεις» και όχι να προτείνουν τρόπους διοίκησης των πλοίων τους. Ο κ. Allen υποστηρίζει, επίσης, ότι η συστηματική ενασχόληση με τις νεότερες γενιές ναυτικών αντικατοπτρίζει την προτεραιότητα που οφείλουμε να δώσουμε στη ρεαλιστική εκπαίδευση του νέου αξιωματικού, ο οποίος τελικά πρέπει να γνωρίζει τις αληθινές διαστάσεις του επαγγέλματός του, τα ρίσκα, τις υποχρεώσεις, καθώς και την ικανοποίηση που θα πάρει από την εργασία του. ☺





Οι συνεχιστές ενός οράματος και μιας μεγάλης παράδοσης

Είναι η επόμενη γενιά των Ελλήνων πλοιοκτητών. Ορισμένοι συνεχίζουν την επιχειρηματική πορεία παραδοσιακών εφοπλιστικών εταιρειών με διαφορετικές δομές διοίκησης και ρίσκου βασισμένες στις σύγχρονες σπουδές τους, κυρίως στα χρηματοοικονομικά. Άλλοι καινοτομούν και δημιουργούν νέες εταιρείες που εισήχθησαν με επιτυχία στα διεθνή χρηματιστήρια. Στις στρατηγικές που ακολουθούν υπάρχουν κοινοί παρονομαστές: η ποιοτική αναβάθμιση του στόλου, η περιβαλλοντική ευαισθησία, η επιλογή στελεχών με γνώρισμα τη ναυτοσύνη, η αγάπη για το ναυτικό.

Η ερώτηση που τους απευθύναμε ήταν για το όραμα, τους στόχους και τη στρατηγική που ακολουθούν για την ανάπτυξη της εταιρείας.

*Οι απαντήσεις δημοσιεύονται με αλφαβητική σειρά

Με την ευγενική χορηγία της

ERNST & YOUNG
Quality In Everything We Do

Οι ναυτιλιακές εταιρείες σήμερα χάνουν τον παραδοσιακό και προσωπικό χαρακτήρα τους και μεταμορφώνονται σε επιχειρησιακούς ομίλους, συχνά κολοσσιαίους σε μέγεθος.

Η Olympic Gulf Tankers, ακολουθώντας τις επιχειρησιακές γραμμές που έθεσε και συνεχίζει να ενδυναμώνει ο ιδρυτής της και πατέρας μου, Αντώνιος Χ. Αντωνίου, χαράζει την αναπτυξιακή και δυναμική της πορεία, παραμένοντας ωστόσο πιστή στην οικογενειακή ιδιοσυγκρασία της. Ο πατέρας μου καταβάλλοντας υπεράνθρωπες προσπάθειες, που πολλές φορές επέφεραν και προσωπικό κόστος, έδωσε σάρκα και οστά σε ένα όραμα. . . Αυτό της δημιουργίας μιας πρότυπης ναυτιλιακής εταιρείας, ενός ναυτιλιακού εταιρικού ομίλου, ο οποίος θα μπορούσε να καταστεί δυνατός και δυναμικός, μοντέρνος και συνάμα παραδοσιακός, αποτιμώντας τον πρόποντα πάντοτε σεβασμό στο ζωτικό του πυρήνα, αυτόν των οικογενειακών δεσμών.

Όλοι οι άνθρωποι της Olympic Gulf Tankers προσπαθούμε να ενσαρκώνουμε τις σύγχρονες τάσεις του ναυτιλιακού περιβάλλοντος κάτω από την προοπτική παραδοσιακών οικογενειακών αξιών και δεσμών, που ενέπνευσαν το όραμά μας.



Χαράλαμπος Α. Αντωνίου

Olympic Gulf Tankers

Office Personnel Manager

Η αφοσίωση στο διαπροσωπικό χαρακτήρα των επαγγελματικών μας σχέσεων και στην πληρέστερη κάλυψη των αναγκών των πελατών μας μας οδηγούν στη δημιουργία ισχυρών και αξιόπιστων δεσμών. Θεωρούμε ότι ένα από τα ισχυρά χαρακτηριστικά μας είναι το προσωπικό ενδιαφέρον με το οποίο αντιμετωπίζουμε κάθε δεδομένη μεταφορά, και σε αυτόν τον τομέα συνεχίζουμε να εστιάζουμε. Ακρογωνιαίος λίθος των επιχειρήσεών μας είναι οι «οικογενειακοί δεσμοί», οι οποίοι διέπουν τις δραστηριότητες και τη δομή της OGT.

Οι αξίες μας είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τους στόχους τους οποίους θέτουμε ενώ όλο το επεκτατικό στρατηγικό πλάνο της εταιρείας είναι ομοίως δομημένο σε αυτές.

Έχοντας το χαρακτήρα της οικογενειακής επιχείρησης, η OGT δίνει ιδιαίτερο βάρος στον ανθρώπινο παράγοντα. Δεν είναι τυχαίο ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ανθρώπων μας - τόσο στα γραφεία της Ελλάδος και του εξωτερικού (Dubai, Colombo, Manila) όσο και στα πλοία - μας ακολουθούν από τη γέννηση της εταιρείας και στηρίζουν κάθε ενέργειά μας. Την ίδια στιγμή, επιλέγουμε να κάνουμε καινοτόμα βήματα, προσελκύοντας νέους ανθρώπους, με δυναμισμό, φρέσκιες ιδέες και θέληση για δημιουργική ενασχόληση στους επιχειρησιακούς μας κόλπους. Η σωστή κατάρτιση των ανθρώπων της OGT αποτελεί, για όλους εμάς, στόχο ζωτικής σημασίας. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο επενδύουμε σημαντικά χρηματικά ποσά τόσο στην επαγγελματική στελέχωση αυτών όσο και στην ενίσχυση των δεσμών οικογενειακής φύσεως ανάμεσά τους, με ορόσημο όλων των προσπαθειών μας τη δημιουργία της Olympic Gulf Marine Tankers στην πρωτεύουσα των Φιλιππίνων, Μανίλα.

Ο ιδρυτής της Olympic Gulf Tankers, Α. Αντωνίου, αλλά και όλοι εμείς τα μέλη της φυσικής οικογένειάς του είμαστε ενεργοί σε διάφορα διοικητικά και επιχειρησιακά επίπεδα μέσα στον εταιρικό όμιλο, συνδράμοντας με κάθε δυνατό τρόπο στην πραγματοποίηση της αποστολής μας, που προσωποποιείται σε μια ζωτική δέσμευση για ποιοτικές υπηρεσίες, χαμηλό κόστος και σεβασμό τόσο του περιβάλλοντος όσο και του ανθρώπινου παράγοντα.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο οικογενειακός χαρακτήρας της OGT δεν μας απαγορεύει να είμαστε προοδευτικοί και δημιουργικοί στον τρόπο με τον οποίο ορίζουμε την πολιτική της εταιρείας αλλά και αντιμετωπίζουμε τα επιχειρησιακά ζητήματα που προκύπτουν. Αυτό μπορεί εύκολα να διαπιστωθεί εάν κανείς παρατηρήσει το φάσμα της όλης δραστηριοποίησης της OGT.

Αναπτυξιακά και επενδυτικά προγράμματα, προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού (όπως η δημιουργία της OGMT στις Φιλιππίνες), μοντέρνες διοικητικές θεωρίες, προγράμματα ποιοτικού ελέγχου και εφαρμογής, εκπαιδευτικοί οδηγοί, συστήματα αυτοματισμών και διαχείρισης πληροφοριών υιοθετούνται, διαμορφώνονται και υλοποιούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνουμε τους στόχους που θέτουμε, να κινούμαστε δυναμικά στη νέα εποχή της ναυτιλιακής βιομηχανίας αλλά και να μένουμε πιστοί στις οικογενειακές αρχές και το χαρακτήρα της εταιρείας. **Πιστοί στα διακριτικά αυτά χαρακτηριστικά, που ακολουθούν την πορεία της OGT από τη γέννησή της έως σήμερα και εμπνέουν τα όνειρα και τις φιλοδοξίες μας.**





Οι δεσμοί της οικογένειάς μου με τη ναυτιλία είναι πολύχρονοι και πολυδιάστατοι, καθώς ξεκινούν κάπου στις αρχές του περασμένου αιώνα με το καρνάγιο του προπάππου μου μαστρο-Νικόλα Ψηλοπάτη στον Άγ. Ισίδωρο Σάμου, όπου ναυπηγήθηκαν μερικά από τα μεγαλύτερα για την εποχή ξύλινα σκαριά, τα οποία στη συνέχεια πέρασαν στη διαχείριση της οικογένειας ανοίγοντας το δρόμο προς την πλοιοκτησία και το θαλάσσιο εμπόριο. Εξέλιξη αυτής της πορείας υπήρξε η σημερινή Naftotrade Shipping and Commercial S.A. αποτελούμενη από ένα στόλο 20 πλοίων, η οποία παρά την αυστηρή εταιρική δομή που οι παρούσες συνθήκες υπαγορεύουν, διαρκώς εμπνέεται από τη ναυτοσύνη, το μεράκι και τη δημιουργικότητα των προκατόχων.

Είναι πραγματικότητα ότι η δημιουργία πρόσθετης αξίας σε μια ήδη υπάρχουσα επιτυχημένη εταιρεία είναι μεγάλη πρόκληση για εμένα και προϋποθέτει αφοσίωση σε ένα ισχυρό επιχειρηματικό όραμα, συστηματική ανάλυση για τη χάραξη δυναμικής στρατηγικής, ισχυρό γνωστικό υπόβαθρο και εντατική - συστηματική πληροφόρηση για την επίτευξη των επιμέρους στρατηγικών στόχων.

Μάρω Βαρβατέ **Director Naftotrade Shipping & Commercial Co. Ltd**



Οι προσωπικές μου προσπάθειες εστιάζονται στο η εταιρεία να βελτιώνεται συνεχώς και να προσφέρει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στους πελάτες και συνεργάτες της με τη σύμπραξη του σημαντικότερου παγίου της - των υπαλλήλων της- και με υψηλή αίσθηση εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Στη βάση αυτή το όραμα είναι η διατήρηση της διακριτής θέσης της εταιρείας με τακτικές που της εξασφαλίζουν συγκριτικά πλεονεκτήματα στην πρώτη παγκοσμιοποιημένη αγορά - τη ναυτιλία.

Θεωρώ πως η διασφάλιση ποιότητας σε όλα τα επίπεδα δραστηριοτήτων της εταιρείας μας προκύπτει από τη στρατηγική αδιάλειπτης επένδυσης σε έμπειρο και μορφωμένο ανθρώπινο δυναμικό και, κυρίως, από την αυστηρή εφαρμογή των κανόνων αποτελεσματικής εταιρικής διακυβέρνησης. Παράλληλα, η εξοικείωσή μου με «ευφυή» εργαλεία λήψης αποφάσεων στη ναυτιλία (συστήματα νευρωνικών δικτύων κ.ά.) αλλά και η αξιοποίηση σύγχρονων καινοτόμων χρηματοοικονομικών προϊόντων, όπως το πρόσφατο project του sale and lease back, αποτελούν μερικές πρακτικές εφαρμογές για την επίτευξη των παραπάνω στόχων.

Κλείνοντας, θα πρέπει να επισημάνω ότι σημαντική προϋπόθεση για την ανάπτυξη οράματος και στρατηγικών στόχων από τη νέα γενιά είναι η ύπαρξη κουλτούρας αποδοχής νέων πρακτικών από τους προγενέστερους. Προσωπικά είχα την τύχη να βρω συνθήκες ιδιαίτερα ευνοϊκές για το ξεκίνημα ενός νέου επιχειρηματία, καθώς σε κάθε καινοτομική ιδέα και διαφορετική πρόταση είχα την αμέριστη υποστήριξη του πατέρα μου και των υπολοίπων στελεχών.



Καρνάγιο μαστρο-Νικόλα Ψηλοπάτη στον όρμο Αγ. Ισιδώρου Σάμου (1957), σκαρί κτισμένο για τον καπετ. Περικλή Βαρβατέ.

intersleek® 900

Fluoropolymer foul release coating



Want to improve your profits
... and reduce emissions at the same time?

6%

predicted fuel
and emission
savings*

Intersleek® 900 is a new patented fluoropolymer foul release coating for all vessels above 10 knots. Exceptionally smooth with excellent foul release capabilities and good resistance to mechanical damage, Intersleek® 900 can improve your profits through a 6% reduction in your annual fuel bill and enhance your environmental profile.

To find out more visit:

[www.international-marine.com/
intersleek900](http://www.international-marine.com/intersleek900)

* Depending on application and in service conditions

 **International**
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, Piraeus 185 35, Greece
Tel: +30 210 4295140 (8 lines) Fax: +30 210 4295149
E-mail: ip.hellas@internationalpaint.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL



Αποφάσισα στη διάρκεια των σπουδών μου στην Αγγλία να δημιουργήσω μια δική μου επιχείρηση και να ξεκινήσω μια νέα δουλειά μακριά από τα φορτηγά πλοία, που ήταν το στοιχείο της οικογενειακής ναυτιλιακής εταιρείας.

Το 1999 και ενώ τελείωνα το master μου στο Λονδίνο, ίδρυσα τη Stealth Maritime Corp. που ειδικεύεται στα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου - το αρχικό κεφάλαιο μου το έδωσε ο πατέρας μου, διότι συμφωνούσε με το «timing» της επένδυσής μου.

Η εταιρεία αυτή πια έχει πάρει το δρόμο της και ελέγχει 12 μοντέρνα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος, όλα σε μακρές χρονοναυλώσεις σε πετρελαϊκές εταιρείες.

Χάρης Βαφειάς **Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος Stealthgas Ομίλου Βαφειά**



Η Stealthgas Inc. ιδρύθηκε από μένα στα τέλη του 2004, εισήχθη στο Χρηματιστήριο του Nasdaq τον Οκτώβριο του 2005 και σήμερα ελέγχει 40 LPG πλοία.

Ως στρατηγική έχω τη γρήγορη ανάπτυξη του στόλου αλλά πάντα με χρονοναυλώσεις ώστε να μειώνω το ρίσκο της spot ναυλαγοράς.

Επικεντρωνόμαστε μόνο σε μοντέρνα πλοία τελευταίας τεχνολογίας, κρατάμε τον τραπεζικό δανεισμό σε χαμηλά σχετικά επίπεδα και διατηρούμε πάντα ρευστότητα που είναι απαραίτητη, ειδικά σε περιόδους χαμηλών ναύλων.

Όσον αφορά τους στόχους μας, αυτοί είναι: διατήρηση της ηγετικής μας θέσης στο υγραέριο - που είναι και η ενέργεια του μέλλοντος μαζί με το φυσικό αέριο-, δημιουργία κέντρου εκπαίδευσης πληρωμάτων στο εξωτερικό λόγω της τεράστιας έλλειψης έμπειρων πληρωμάτων, διατήρηση ενός μοντέρνου στόλου δεξαμενόπλοιων, γύρω στα 15 πλοία, και περαιτέρω ενδυνάμωση των σχέσεών μας με τους μεγάλους ναυλωτές.

Ο χαμηλός δανεισμός σε συνδυασμό με μοίρασμα του ρίσκου μας σε διάφορους τομείς της ναυτιλίας θα οδηγήσει τον όμιλο σε μια πολύ υγιή θέση κατά την επόμενη δεκαετία!



Ο όμιλος Helios Shipping Group, στον οποίο τώρα ανήκουν τέσσερα κρουαζιερόπλοια εκ των οποίων τα τρία είναι ice-strengthened, είναι από τους πρωτοπόρους στον τομέα της εκπαιδευτικής και πολιτιστικής κρουαζιέρας πολυτελείας. Τα πλοία μας ταξιδεύουν ανά τον κόσμο σε δημοφιλείς προορισμούς όπως η Μεσόγειος, η Αφρική, η Αυστραλία και η Ν. Αμερική, αλλά και σε πιο ανεξερεύνητους τόπους όπως η Ανταρκτική και τα Great Lakes του Καναδά και των ΗΠΑ. Με περισσότερα από 35 έτη συνεχούς δραστηριότητας στο χώρο αυτό, η εταιρεία μας έχει εδραιωθεί ως μία από τις κυρίαρχες στο είδος της.

Στο πλαίσιο αυτό, θα ήθελα να αξιοποιήσω τη συλλογική εμπειρία που έχω αποκομίσει ζώντας την εξέλιξη της επιχείρησής μας από μικρό παιδί και σε αυτές τις βάσεις να συμμετάσχω στη βελτίωση και διεύρυνση των δραστηριοτήτων μας.



Μαριέττα Γιαννιτσιώτη **Tour Operation Director** Κατερίνα Γιαννιτσιώτη **Project & Development της Helios Shipping Group**

Πιο συγκεκριμένα, η αγορά της κρουαζιέρας παρουσιάζει μια έλλειψη σε μικρά πολυτελή κρουαζιερόπλοια, χωρητικότητας περίπου 100 επιβατών. Στατιστικά παρατηρούμε ότι η ζήτηση πλοίων αυτού του τύπου συνεχώς αυξάνεται καθώς προσφέρεται η δυνατότητα προσέγγισης σε ιδιαίτερους προορισμούς με μεγάλο ενδιαφέρον, συνδυάζοντας συνάμα υψηλού επιπέδου υπηρεσίες προσαρμοσμένες στα μέτρα του κάθε επιβάτη. Εκεί εστιάζεται και το δικό μας ενδιαφέρον.

Παράλληλα, οι εξελίξεις της τεχνολογίας προχωρούν με ολοένα και ταχύτερους ρυθμούς. Εμείς από την πλευρά μας τις παρακολουθούμε στενά και ανταποκρινόμαστε έτσι ώστε να παρέχουμε στους πελάτες μας τις δυνατότητες επικοινωνίας που απαιτεί η εποχή μας. Για παράδειγμα, προσφέρονται υπηρεσίες όπως ασύρματη σύνδεση internet σε όλα τα πλοία μας, είτε αυτά βρίσκονται στην κοντινή μας Μεσόγειο είτε ακόμα και στη μακρινή Ανταρκτική.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι τομέας ιδιαίτερα ανταγωνιστικός και ευάλωτος και επηρεάζεται συχνά από μη προβλέψιμους παράγοντες όπως οι διεθνείς πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις και τοπικές αναταραχές μεταξύ κρατών, καθιστώντας απαραίτητες τις άμεσες και κατάλληλες ενέργειες για την απρόσκοπτη και ασφαλή συνέχιση των κρουαζιερών μας.

Λαμβάνοντας υπόψη όλους τους ανωτέρω παράγοντες, η εταιρεία μας πρωταρχικά ακολουθεί όλους τους κανονισμούς ασφαλούς ναυσιπλοΐας σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα του IMO, και το όραμά μας δεν θα μπορούσε να είναι άλλο από το να συνεχίζουμε να προσφέρουμε τις υπηρεσίες μας στο επίπεδο που έχει μέχρι σήμερα καθιερωθεί, διατηρώντας πάντα τον πήχυ ψηλά, με σεβασμό προς τους ανθρώπους και το περιβάλλον.





Ο Ναυτιλιακός Όμιλος Γκιγκιλίνη έχει σταθερή παρουσία στην ελληνική ναυτιλία από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 και είναι μια από τις πιο αναγνωρίσιμες επιχειρήσεις του κλάδου στη Βόρεια Ελλάδα, η οποία ξεχωρίζει για την ποιότητα και την αξιοπιστία της. Ως σημερινός διευθύνων σύμβουλος του ομίλου, τολμώ να πω ότι η γνώση και η εμπειρία που αποκόμισα ζώντας την επιχείρηση από πολύ μικρή ηλικία είναι ταυτόχρονα τύχη και πρόκληση. Τύχη γιατί παρέχει συσσωρευμένη εμπειρία και γνώση του κλάδου, που δύσκολα κάποιος αποκομίζει διαφορετικά, πρόκληση γιατί βρίσκομαι πάντα σε εγρήγορση να μετουσιώσω αυτή την εμπειρία σε δημιουργικότητα και ανάπτυξη. Στόχος μου από τη στιγμή που ανέλαβα τον όμιλο, και που εν πολλοίς έχει επιτευχθεί, είναι να λειτουργούμε με υψηλά επαγγελματικά στάνταρ στα πρότυπα των μεγάλων αλλοδαπών πολυεθνικών εταιρειών του κλάδου Salvage & Towage, παραμένοντας ταυτόχρονα ευέλικτοι και δυναμικοί, κάτι που δύσκολα επιτυγχάνεται σε εταιρείες με πολυπρόσωπα διοικητικά σχήματα.

Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης **Managing Director Gigilinis Salvage & Towage**



Πιστεύω ότι αυτό που μας δίδαξε η ελληνική οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση είναι ότι η επιτυχία κρύβεται στις άμεσες αποφάσεις και πρωτοβουλίες. Η συλλογικότητα είναι αναγκαία στη λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά συχνά αποτελεί τροχοπέδη για ταχείες αποφάσεις που κατεξοχήν απαιτεί η ναυτιλία. Η στρατηγική μας για την ανάπτυξη της εταιρείας συμπεριλαμβάνει εξειδικευμένη γνώση και εμπέδωση των σύγχρονων μεθόδων και συστημάτων ποιότητας από τη μια και ανανέωση του στόλου μας από την άλλη με ένταξη και νέων μονάδων πολλαπλών δυνατοτήτων. Προσωπικό μου στοίχημα είναι η δυναμική είσοδος της επιχείρησης σε νέους τομείς δραστηριοτήτων, όπως αυτός των Offshore & Supply Services, αλλά και η επέκτασή μας σε νέες -γεωγραφικά- αγορές και προκλήσεις. Δουλεύουμε προς αυτήν την κατεύθυνση με σταθερά βήματα και τα ετήσια οικονομικά αποτελέσματα μας επιτρέπουν να είμαστε αισιόδοχοι.

Τέλος, συνεχίζοντας σήμερα την επιχειρηματική πορεία της οικογένειάς μου, θεωρώ ότι το σημαντικότερο στη ναυτιλία είναι να θέτεις νέους στόχους, αφουγκραζόμενος τις ανάγκες της εποχής, χωρίς όμως να ξεχνάς ότι η δύναμη βρίσκεται στη βάση, δηλαδή στα πληρώματα και το προσωπικό της επιχείρησης, και στη συνετή διοίκηση του υλικού και έμπυχου δυναμικού της.





S. HILIOU LTD

LEADER IN MARINE INDUSTRY SINCE 1980



Ice Blasting ■
(dry ice cleaning solution)

Hydro Blasting ■

Grid Blasting ■

Moulding / Gas free ■

Scraping ■

Painting ■

Cleaning ■

Abstraction of old coats ■

18, DIMOKRATIAS AVE., 188 63 PERAMA
T. +30 210 44 10 431, 210 40 22 652, 210 40 22 640
F. +30 210 44 16 887, 210 44 11 573
e-mail: info@hiliou.com
www.hiliou.com
www.s-hiliou.com





Το όραμα της Seabound Maritime Inc. είναι να παρέχει οικονομικά αποδοτικές και αξιόπιστες υπηρεσίες στους συνεργάτες της, σε συνδυασμό με την ασφαλής και ταχεία μεταφορά των εμπορευμάτων τους.

Δίνουμε σήμερα ιδιαίτερη έμφαση στην αύξηση της επιχειρηματικής μας αποδοτικότητας και συνέπειας, προκειμένου να αντεπεξέλθουμε στις αυξανόμενες ανάγκες της αγοράς. Μας απασχολεί ιδιαίτερα η διατήρηση και η βελτίωση των οικονομικών μας αποτελεσμάτων με σκοπό την άνοδο των καθαρών μας εσόδων. Αυτό εξασφαλίζεται και σε συνδυασμό με στενό έλεγχο των εξόδων της εταιρείας. Επιπλέον, αποτελεί ιδιαίτερη προτεραιότητά μας η διατήρηση αλλά και η διαρκής εφαρμογή των σύγχρονων τεχνολογικών καινοτομιών στο στόλο αλλά και στα γραφεία μας.

Μαρία-Χριστίνα Κτιστάκη **Managing Director, Seabound Maritime Inc.**



Η συνέπεια αλλά και η γρήγορη και αποτελεσματική προσαρμογή στις ανάγκες της διαρκούς μεταβαλλόμενης αγοράς σαφώς είναι δύο παράμετροι που αφορούν όλους μας.

Σε αυτό το πλαίσιο, όμως, επιθυμούμε να διατηρήσουμε την ταυτότητά μας ως μια ελληνική εταιρεία με ιδιωτικά κεφάλαια και με ανεξάρτητη διαχείριση, ενώ επιθυμούμε τη διατήρηση της εξειδίκευσής μας στη μεταφορά ξηρού φορτίου.

Γενικότερα ως προς τον εκσυγχρονισμό και της επέκταση του στόλου μας ακολουθούμε μια μετριοπαθή στρατηγική με γνώμονα τη συνετή διαχείριση, την εξαγορά ή και την πώληση πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Η αύξηση του αριθμού του στόλου μας ακολουθείται μόνο έπειτα από εμπεριστατωμένη ανάλυση της αγοράς και των προβλέψεων στο χώρο όπου κινούμαστε και περιορίζεται σε πλοία handysize και panamax. Ιδιαίτερη σημασία έχει για εμάς ο χρόνος αγοράς των πλοίων καθώς και η μεταπώλησή τους, όταν φυσικά κρίνουμε πως μια τέτοια κίνηση είτε μας συμφέρει είτε ενδείκνυται λόγω παλαιότητάς τους.

Η απόκτηση ενός στόλου ο οποίος θα μας εξασφαλίσει μια ευελιξία ως προς την προσέγγιση όλων των λιμανιών που επιθυμούμε να προσεγγίζουμε, αποτελεί επίσης μια σημαντική παράμετρο για τις αποφάσεις μας.



Η AEGEAN διανύει τη δεύτερη δεκαετία στο χώρο της ναυτιλίας και εξειδικεύεται στο χώρο των δεξαμενοπλοίων και συγκεκριμένα στη μεταφορά φορτίων για την εξυπηρέτηση των αναγκών της ίδιας της εταιρείας (σταθμοί bunkering και εσωτερική αγορά) και τη spot αγορά.

Η άποψή μου είναι ότι ένας επιτυχημένος σχεδιασμός για την ανάπτυξη μιας εταιρείας στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό τόσο στην έγκαιρη, όσο και στην ορθή εκτίμηση των εξελίξεων στο χώρο της ναυτιλίας, σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στο χώρο των αποθεμάτων πετρελαίου ανά τον κόσμο. Εμείς παρακολουθούμε από κοντά τις εξελίξεις και με βάση τα συμπεράσματα που βγάζουμε κάθε φορά, αναπροσαρμόζουμε στους στόχους μας.

Πάντως, εκτός από τις στρατηγικές αποφάσεις για την ανάπτυξη της εταιρείας (παραγγελίες νέων δεξαμενοπλοίων, αγορές κ.λπ.), δίνουμε μεγάλο βάρος στην τεχνολογία, ο ρόλος της οποίας έχει αναβαθμιστεί τα τελευταία χρόνια στη διοίκηση και τη λειτουργία μιας εταιρείας, αλλά και των ιδίων των πλοίων.



Γιώργος Μελισσανίδης **Πρόεδρος της Aegean Shipping Management**

Τέλος, μόνιμο μέλημά μας είναι ο ανθρώπινος παράγοντας, το στελεχικό δυναμικό, οι αξιωματικοί, τα πληρώματα, ακόμη και ο τελευταίος εργαζόμενος, γιατί τελικά ο άνθρωπος είναι αυτός που δίνει υπόσταση στα σχέδια και τις στρατηγικές.

OLYMPIC GULF TANKERS Co Ltd

Complexity is our Strong Point

OGT Headquarters

14 LONTOU STR. 16675 GLYFADA, HELLAS
Tel: +30 210 9602901-2 Fax: +30 210 9645982
email: ogt@olympicgroup.gr
Website: www.ogt.gr

INTERTANKO

Member of

IR



Είμαι ευτυχής που έχω την τύχη να συνεχίζω την παράδοση στην οικογενειακή μας επιχείρηση μαζί με τον αδελφό μου και την αδελφή μου, διότι έχουμε τη δυνατότητα να αντλούμε από ένα θησαυρό γνώσεων και εμπειριών. Μαθαίνουμε από λανθασμένες αποφάσεις και δυσκολίες του παρελθόντος, αλλά και από την αποτελεσματικότητα διαφορετικών επιτυχημένων επιχειρηματικών στρατηγικών που έχουμε βιώσει τα προηγούμενα χρόνια.

Με άλλα λόγια, η οικογενειακή μας επιχείρηση ήταν και είναι ένα μεγάλο σχολείο, που μας προετοίμασε με τον καλύτερο και πρακτικότερο τρόπο για να αναλάβουμε τη συνέχεια της διοίκησης και να χαράξουμε τη δική μας στρατηγική για το μέλλον, έχοντας πάντα φυσικά τον πατέρα μας ενεργά κοντά μας.

Ο εκσυγχρονισμός του στόλου μας είναι μία πτυχή της στρατηγικής μας που έχει ήδη ξεκινήσει να υλοποιείται μέσω των εκτεταμένων παραγγελιών πλοίων υγρού και ξηρού φορτίου και εγγυάται όχι μόνο την περαιτέρω ανάπτυξη, αλλά και την αντιμετώπιση των συνεχώς αυξανόμενων ναυτιλιακών κανονισμών και των απαιτήσεων των ναυλωτών μας.

Χαρίκλεια Μουνδρέα **Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.**



Ήδη μέσα στα επόμενα δύο χρόνια περιμένουμε να έχουν ολοκληρωθεί οι παραδόσεις δέκα χημικών IMO II 13.000 dwt πλοίων, τεσσάρων supramaxes 57.000 dwt, τεσσάρων χημικών IMO II 25.000 dwt, δύο panamax 75.000 dwt και τεσσάρων capesize 176.000 dwt πλοίων.

Περαιτέρω, η οικογένειά μου είναι πάντοτε κατά πηνήντα τοις εκατό μέτοχος της Good Faith Shipping Co., η οποία ιδρύθηκε από τον πατέρα μου και το Νίκο Φράγκο, που διαχειρίζεται στόλο είκοσι ενός πλοίων ξηρού φορτίου περίπου 1,4 εκατ. τόνων dwt. Παράλληλα, η άλλη μας εταιρεία, NGM Energy S.A., διαχειρίζεται ήδη ένα στόλο από έξι νεότευκτα χημικά IMO II πλοία.

Πιστεύουμε επίσης ότι η επιλογή στελεχών ικανών να αντιληφθούν τις απαιτήσεις της σύγχρονης ναυτιλίας και να εφαρμόσουν τη στρατηγική μας είναι εξίσου σημαντική και συγκαταλέγεται στις προτεραιότητές μας.

Η εισαγωγή της εταιρείας στο χρηματιστήριο και η πρόσβαση σε επιπλέον επενδυτικά κεφάλαια είναι ένας πιθανός στόχος μας, τον οποίο θα υλοποιήσουμε όταν κρίνουμε ότι οι συνθήκες στην κεφαλαιαγορά και στη ναυτιλία είναι ευνοϊκές.

Το βλέπουμε σαν ένα θετικό βήμα για μια υγιή και πετυχημένη παραδοσιακή εταιρεία σαν τη δική μας, προκειμένου να συμμετάσχει δυναμικά στις εξελίξεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπου τα μερίδια αγοράς μεγαλώνουν και ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών συρρικνώνεται.

Επίσης πιστεύω πως, παρόλο που η ελληνική ναυτιλία σήμερα είναι η πρώτη στον κόσμο, στο μέλλον θα συναντήσει μεγάλο ανταγωνισμό από ισχυρές οικονομικές δυνάμεις, όπως είναι η Κίνα, οπότε θα δούμε να μπαίνουν δυναμικά και στο χώρο της ναυτιλίας, επομένως πρέπει να είμαστε προετοιμασμένοι γι' αυτό.

Συνοψίζοντας, το όραμά μας περιλαμβάνει την επέκταση της εταιρείας μας, τη διατήρηση της οικονομικής ευρωστίας της επιχείρησης και του εκσυγχρονισμού του στόλου υπό οποιεσδήποτε συνθήκες ακόμα και αν αυτές είναι δυσμενείς και γι' αυτόν το λόγο προχωρούμε σχετικώς συντηρητικά στους στόχους μας.

Ακόμα, η πιθανή εισαγωγή μας στο χρηματιστήριο, όταν η στιγμή είναι κατάλληλη, και φυσικά η άρτια στελέχωση των γραφείων και των πλοίων μας με ικανούς και νέους ανθρώπους, που θα αντιμετωπίσουν με επιτυχία τις προκλήσεις του μέλλοντος. Στόχος μας είναι να πετύχουμε όλα τα παραπάνω έχοντας πάντα σε προτεραιότητα το σεβασμό του περιβάλλοντος, των εργαζομένων μας και των συνεργατών μας.

Τέλος, έχουμε πάντα στο μυαλό μας ότι η ναυτιλία είναι ένας χώρος, που πρέπει να είσαι πάντα ευέλικτος και όπου η στρατηγική και οι αποφάσεις δεν πρέπει να είναι απόλυτες, αλλά να αναθεωρούνται σύμφωνα με τις τρέχουσες εξελίξεις.

Material costs

Scheduling

Productivity

Innovation

Technical solutions

Communication

Support matters

Availability

Market knowledge

Impartiality

Trust

Rule clarity



Life is about reaching new heights. Our design and build expertise can help take your ship construction to new peaks of productivity without compromising safety, thanks to our in-depth knowledge of emerging technologies, markets and designs. If you need a hand up, trust us – when support **matters**.

— LIFE MATTERS

www.lr.org

**Lloyd's
Register**

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



Είχα την ευκαιρία να εργαστώ δίπλα στον πατέρα μου μόλις έξι χρόνια, αλλά αποκόμισα από αυτόν πολύτιμες εμπειρίες ζωής. Με άφησε να παίρνω αποφάσεις μόνος μου, έστω κι αν αυτές ήταν λανθασμένες, προκειμένου να αποκτήσω εμπειρίες που στο μέλλον αποδείχτηκαν υπερπολύτιμες. Τα τελευταία δέκα χρόνια, έχοντας δίπλα μου και τον αδελφό μου, προσπαθήσαμε να αλλάξουμε αρκετά πράγματα που σχετιζόνταν με νοοτροπίες και πρακτικές παλαιότερων εποχών, και το πετύχαμε μέσα σε διάστημα τριών ετών.

Τα τελευταία δέκα χρόνια, έχοντας δίπλα μου και τον αδελφό μου, προσπαθήσαμε να αλλάξουμε αρκετά πράγματα που σχετιζόνταν με νοοτροπίες και πρακτικές παλαιότερων εποχών, και το πετύχαμε μέσα σε διάστημα τριών ετών.

Βασίλης Μπακολίτσας **Director Sea Pioneer Shipping Corporation**



Κληρονομώντας μια σημαντική περιουσία, είχαμε την υποχρέωση να συνεχίσουμε το έργο του πατέρα μας και βασίσαμε τον όλο επιχειρηματικό σχεδιασμό πάνω στους άξονες: ποιότητα πλοίων, ποιότητα εργαζομένων και ποιότητα υπηρεσιών.

Με στόλο από πλοία ξηρού φορτίου αλλά και πετρελαιοφόρα, το κύριο μέλημά μας είναι η δημιουργία ενός πυρήνα ανθρώπινου δυναμικού στη θάλασσα αλλά και στη στεριά, που θα ανταποκρίνεται πλήρως στις όλο και αυξανόμενες ανάγκες λειτουργίας των πλοίων και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Από την άλλη πλευρά, έχοντας δημιουργήσει το σωστό ανθρώπινο δυναμικό, αποφασίσαμε να επενδύσουμε, με ίδια κεφάλαια, στην πρώτη φάση του προγράμματος ανανέωσης του στόλου μας και ως εκ τούτου προβήκαμε σε παραγγελίες τεσσάρων πετρελαιοφόρων και δύο φορτηγών πλοίων. Με αυτόν τον τρόπο σκοπεύουμε να εκπαιδεύσουμε τα υπάρχοντα πληρώματα στις καινούργιες τεχνολογίες, καθώς και να δημιουργήσουμε τη νέα γενιά ανθρώπινου δυναμικού που θα στελεχώσει το πλοία μας στις επόμενες δεκαετίες.

Πιστεύουμε ότι με σωστό προγραμματισμό, όραμα και σκληρή δουλειά, θα συνεχίσουμε την ανάπτυξη της εταιρείας με στόχο την περαιτέρω αύξηση του στόλου με νέα πλοία, τη διαρκή καλυτέρευση των υπηρεσιών προς τους πελάτες μας και την ολοένα ασφαλέστερη και φιλικότερη προς το περιβάλλον διαχείριση των πλοίων. Βασική προϋπόθεση για όλα αυτά θεωρώ πως είναι η σωστή επιλογή στελεχών στο γραφείο αλλά κυρίως στη θάλασσα. Ευελπιστώ πως στα επόμενα χρόνια θα μπορέσουμε να επανδρώσουμε τα καινούργια πλοία μας και με Έλληνες ναυτικούς, κάτι που έχουμε να κάνουμε από το 1982.

Τέλος, θα ήθελα να αναφέρω ότι έχοντας αρνηθεί διάφορες προτάσεις εισαγωγής σε διεθνή χρηματιστήρια (για λόγους που άπτονται της πολιτικής ναυλώσεων που ακολουθούμε), πιστεύουμε ακράδαντα στο αγγλικό «small is beautiful», προσθέτοντας την ίδια στιγμή το «private is flexible». Με άλλα λόγια, η δυνατότητα που έχουμε, ως οικογενειακή επιχείρηση, να παίρνουμε αποφάσεις γρήγορα και μόνοι μας σε ό,τι αφορά αγοραπωλησίες αλλά και ναυλώσεις πλοίων, μας έχει δώσει τη δυνατότητα πολλές φορές μέχρι σήμερα να αποβούμε σε εξαιρετικά συμφέρουσες επιχειρηματικές κινήσεις, κάτι που δύσκολα θα γινόταν κάτω από συνθήκες αναγκαστικής και αναλυτικής επεξεργασίας αυτών των κινήσεων σε τρίτους συμμετόχους.

Αρχικά η μορφή της λεγόμενης «παραδοσιακής ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας» έχει αλλάξει σημαντικά! Είναι πλέον ελάχιστες οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα που συνεχίζουν να είναι προσωποπαγείς και μόνο.

Ζώντας εδώ και δεκαετίες στην εποχή της εξειδίκευσης και της υπερανάλυσης σε θέματα που αφορούν την τεχνολογία (και όχι μόνο), έχουμε όλοι συνειδητοποιήσει ότι η σωστή κατάρτιση, σε επίπεδο ακαδημαϊκό, πρακτικό, αλλά και προσωπικό είναι το κυριότερο συστατικό για να λειτουργήσει σωστά οποιαδήποτε επιχείρηση. Άρα, ένα από τα στοιχεία που θεωρώ σημαντικότερα, είναι η σωστή εκπαίδευση και κατάρτιση όλων των στελεχών μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και των ναυτικών της και συνηγορώ ανεπιφύλακτα, με όλους τους τρόπους που μπορούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες και το κράτος να συνεισφέρουν σε αυτό! Έτσι κι αλλιώς, η σωστή εκπαίδευση είναι το ύψιστο όραμα, σε όλους τους τομείς!

Δεύτερο θέμα που θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό, είναι η «μορφή» που θέλει ο κάθε πλοιοκτήτης να δώσει στην εταιρεία του και η στρατηγική που θα ακολουθήσει για να δημιουργήσει μια «ευέλικτη» ναυτιλιακή εταιρεία: εισηγμένη ή μη εισηγμένη εταιρεία, με μεγάλες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, ή παλιά «δοκιμασμένη» και «σίγουρη



Ειρήνη Νταϊφρά Stavros Daifas Marine Enterprises S.A.

συνταγή», χρονοναυλωμένα πλοία ή μη, ανάλογα με το καθεστώς της εκάστοτε αγοράς. Παράγοντες πάρα πολύ σημαντικοί για την ανάπτυξη και συνέχιση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και ολόκληρης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τρίτο και σημαντικότερο θέμα θεωρώ την «περιβαλλοντολογική συνείδηση», που θα πρέπει να θεσπίσει και αναδείξει κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και κατ' επέκταση όλη η ναυτιλιακή βιομηχανία!

Εδώ και καιρό συζητείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση η ένταξη της ναυτιλίας στο ευρωπαϊκό «Emission Trading Scheme» (ETS), που έχει ήδη επιβάλει στη βιομηχανία από το 2005.

Ένα τεράστιο λάθος, στο οποίο θα πρέπει να αντιταχθούν όλοι οι άνθρωποι του ναυτιλιακού χώρου.

Από όλες ανεξαιρέτως τις μελέτες που έχουν διεξαχθεί έως τώρα, και για λογαριασμό της Ε.Ε., κατέγραψαν το «πλοίο» μακράν το πλέον φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς και ότι το ποσοστό του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) που εκπέμπει είναι ιδιαίτερα χαμηλό.

Ο χώρος της ναυτιλίας έχει να επιδείξει τεράστια οικολογική ευαισθησία και συνείδηση, σε εποχές που το φαινόμενο του θερμοκηπίου και η μείωση των ρύπων που ευθύνονται για διοξείδιο του άνθρακα ήταν έννοιες άγνωστες στην πλειονότητα των ανθρώπων. Λαμπρό παράδειγμα η ίδρυση της Helmera (Hellenic Marine Environment Protection Association) πριν από 26 χρόνια, το 1982!

Σε περίπτωση που δεν παρθούν άμεσα μέτρα, η Αφρική πολύ σύντομα θα έχει ακόμα λιγότερο νερό στη διάθεση της, που μεταφράζεται σε λιγότερη σοδειά και περισσότερη πείνα. Η δε άνοδος της στάθμης των θαλασσών θα απειλήσει μεγάλες παραθαλάσσιες πόλεις. Στην Ασία το λιώσιμο των πάγων των Ιμαλαΐων θα διαταράξει την υδάτινη ισορροπία και θα αυξηθούν οι κατολισθήσεις και οι πλημμύρες, με αποτέλεσμα να κινδυνεύσουν οι παράκτιες και πυκνοκατοικημένες περιοχές, που μεταφράζεται άμεσα σε μεγαλύτερη πείνα, επιδημίες και μετακινήσεις πληθυσμών σε δημογραφικά επιβαρυνμένες περιοχές. Ήδη, κάποια νησιά έχουν σβηστεί από το χάρτη, όπως και κάποιες ατόλες στην Ωκεανία. Στην Αυστραλία, έχουν ήδη εμφανιστεί οι πρώτοι περιβαλλοντικοί πρόσφυγες, που είδαν τα νησιά τους να χάνονται, ενώ οι άνυδρες νότιες και ανατολικές περιοχές της πέμπτης ηπείρου θα στεγνώσουν ακόμη περισσότερο.

Στη Λατινική Αμερική, η υπερθέρμανση έχει ήδη αρχίσει να πλήττει το οικολογικό σύστημα του Αμαζονίου, με τη σαβάνα να αντικαθιστά το τροπικό δάσος, ενώ αυξάνεται τρομερά ο κίνδυνος πλημμυρών σε περιοχές όπως το Ελ Σαλβαδόρ, η Γουιάνα και το δέλτα του Ρίο ντε λα Πλάτα. Αν η υπερθέρμανση συνεχιστεί με τους ίδιους ρυθμούς, θα επηρεάσει συντομότερα και τη σχετικά «ασφαλή» ήπειρο. Στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη θα λιγοστέψουν οι βροχές στη διάρκεια του καλοκαιριού με συνέπεια τόσο τη μείωση των υδάτινων πόρων όσο και την αύξηση των πυρκαγιών. Οι χώρες του Νότου ήδη βιώνουν αυτό το πρόβλημα.

Ο πλανήτης μας εκπέμπει «SOS», και ευτυχώς η ναυτιλία και οι άνθρωποί της το έχουν καταλάβει εδώ και χρόνια, ότι πρέπει να συμβάλουν στο να σωθεί η Γη (και κάνουν τα πάντα γι' αυτό), και να πείσουν και όλους τους υπόλοιπους φορείς στο να δώσουν χέρι βοήθειας για να σωθεί το «κοινό μας σπίτι»!





Ασφαλώς, όταν διαδέχεσαι κάτι επιτυχημένο, η κληρονομιά είναι βαριά. Ο πήχυς είναι ψηλά και πρέπει να τον ξεπεράσεις.

Στη δική μου περίπτωση είναι μια κληρονομιά, η οποία ξεκινάει από τις αρχές του περασμένου αιώνα, όταν ο Μιχάλης Μ. Ξυλάς, αδερφός του παππού μου Γιάννη Μ. Ξυλά, συνεταιρίστηκε με τον άλλο παππού μου Παναγιώτη Πουτού και αγόρασαν το πρώτο τους πλοίο.

Η παράδοση συνεχίστηκε για πολλά χρόνια, με πολλά πλοία, νέες κατασκευές από το 1955, γραφεία στον Πειραιά, στο Λονδίνο, στο Τόκιο, και με τις επόμενες γενιές ενεργές σε διάφορα στάδια. Ο πατέρας μου, ο οποίος ήταν απόφοιτος της Ναυτικής Αθηνών και είχε αναλάβει τη διαχείριση του ομίλου, έφυγε από τη ζωή ξαφνικά το 1987. Τότε λοιπόν γύρισα από την Αμερική, όπου μόλις είχα ολοκληρώσει τις σπουδές μου και εργαζόμουν ως εκπαιδευόμενος στη Citibank της Νέας Υόρκης.

Γιάννης Ξυλάς **President & CEO Ariston Navigation Corp.,**

Πρόεδρος Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά



Μετά ένα διάστημα προσαρμογής δύο ετών, αποφασίσαμε με τα εξαδέλφια να χωρίσουμε τον όμιλο ώστε ο καθένας να μπορεί να βάλει τη δική του σφραγίδα και, το βασικότερο, να μην κληρονομήσουμε στα παιδιά μας προβλήματα.

Έτσι ξεκίνησε η εταιρεία με τη σημερινή της μορφή, με έντονα τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία της παραδοσιακής οικογενειακής επιχείρησης, αλλά και με τις γνώσεις και εμπειρίες των σπουδών μου και της θητείας μου στην Αμερική.

Αυτά που κράτησα:

Παλιά ικανά στελέχη της επιχείρησης, στο γραφείο και στο πλοίο, με δύο ιδιαίτερα χαρακτηριστικά: ναυτοσύνη και αφοσίωση.

Εξωτερικούς συνεργάτες, όπως προμηθευτές, συνεργεία, πράκτορες, δικηγόρους, ασφαλιστές κ.ά. ανθρώπους και εταιρείες με μακρόχρονη συνεργασία, με τους οποίους είχαμε χτίσει σχέσεις αμοιβαίας εμπιστοσύνης και εκτίμησης.

Αυτά που έφερα:

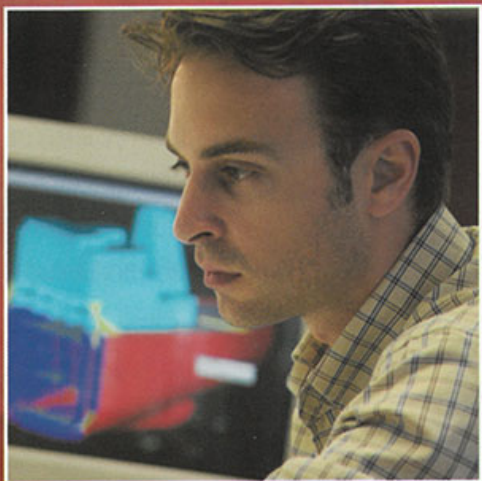
Νέα στελέχη με άριστες σπουδές και ειδίκευση κυρίως σε χρηματοοικονομικά και διαχείριση.

Νέα συστήματα τεχνολογικού εξοπλισμού γραφείων και λογισμικού, και διαδικασίες διαρκούς αναβάθμισης και αναζήτησης νέων.

Νέες συνεργασίες, κυρίως σε εμπορικό επίπεδο, με τη μορφή joint ventures, με διεθνείς εταιρείες μεταφορών αλλά και με βιομηχανικούς όμιλους, των οποίων αναλάβαμε τη μεταφορά των προϊόντων.

Το όραμά μου είναι η δουλειά μου να είναι πηγή ικανοποίησης και ευχαρίστησης, δικής μου αλλά και των συνεργατών μου. Ο στόχος μου δεν είναι να έχω τη μεγαλύτερη εταιρεία, ούτε τα περισσότερα πλοία, άλλωστε «ουκ εν τω πολλώ το ευ», αλλά μία επιχείρηση που προσφέρει στην παγκόσμια κοινωνία, καθώς και στην τοπική. Έχει τη δυναμική να αυξάνεται σταθερά και να επιτυγχάνει τους σκοπούς της.

Η στρατηγική είναι απλή: Άξια και ικανά στελέχη, γιατί τα στελέχη είναι ο μεγαλύτερος πλούτος των εταιρειών, και αργά, σταθερά βήματα. Και όπως έλεγε ο πάππος μου: «Να βλέπεις πέντε λεπτά νωρίτερα από τους άλλους».



Technical knowledge and
practical experience are
the pillars that support
maritime safety.

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



ABS

Setting Standards of Excellence



Δημιουργήσατε μια ναυτιλιακή εταιρεία με διαφορετική μορφή διοίκησης και ρίσκου από τη συνήθη παραδοσιακή εφοπλιστική, αυτόνομη επιχείρηση. Ποιοι είναι οι νέοι ορίζοντες και οι στόχοι που έχουν δημιουργηθεί από αυτά τα νέα μοντέλα των εισηγμένων σε διεθνή χρηματιστήρια ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών;

Είναι γνωστή σε όλους μας η άμεση προσαρμοστικότητα και ευελιξία που χαρακτηρίζουν την ελληνική ναυτιλία. Σε ένα περιβάλλον, λοιπόν, συνεχόμενων μεταβολών όπως το σημερινό δεν μπορούσε παρά να ανταποκριθεί, αξιοποιώντας τις δυνατότητες της εποχής.

Σε διεθνές επίπεδο, οι εξελίξεις και η πορεία των αμέσως επόμενων ετών σηματοδοτούνται από την αύξηση της ζήτησης για μεταφορά αγαθών και κατ' επέκταση των ναύλων τους, καθώς και τις αγοραπωλησίες πλοίων και ιδιαίτερα εκείνων που μεταφέρουν χύδην φορτία. Επιπλέον, οι νέες ανάγκες όσον αφορά την κατασκευή σύγχρονων πλοίων, το νέο πλαίσιο που διαμορφώνει η θέσπιση αυστηρών κανονισμών στα θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και οι ενιαίοι κανόνες αξιολόγησης των εταιρειών σε παγκόσμιο επίπεδο έχουν δημιουργήσει νέα επίπεδα ανταγωνισμού και προκλήσεων.

Ευάγγελος Πιστιόλης **CEO Top Ships Inc.**

Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναγνωρίζουν πως τα παραδοσιακά, κλειστά και οικογενειοκρατικά μοντέλα διοίκησης που γνωρίζαμε μέχρι σήμερα δεν μπορούν να ανταποκριθούν στη χρηματοδότηση των επενδύσεων και την ποιοτική αναβάθμιση που απαιτείται για να συνεχίσει η ναυτιλία μας να πρωταγωνιστεί και στρέφονται προς τα σύγχρονα χρηματοοικονομικά εργαλεία και τα διεθνή χρηματιστήρια, προκειμένου να εκμεταλλευτούν όσο το δυνατόν περισσότερο όλους τους παραπάνω νέους ορίζοντες που έχουν δημιουργηθεί.



**The South of England
Protection and
Indemnity Association
(Bermuda) Limited**

Hamilton, Bermuda

For further information regarding this
alternative P&I club please contact:

The South of England Services GmbH

ExecuJet Aviation Centre.
Bimenzältenstrasse 75, CH-8058
Zurich Airport, Switzerland

Tel +41 (0) 433 88 34 88

Fax +41 (0) 433 88 34 89

Email ships@soem-pandi.com

Website www.sepia-pandi.com



Η εταιρεία J.G. Roussos Shipping S.A. αποτελεί μια καθαρά παραδοσιακή, οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση, που ιδρύθηκε το 1990 από τον πατέρα μου Ιάκωβο και τον αδερφό μου Γεώργιο Ρούσσο. Ο πατέρας μου, με καταγωγή από την Κίμωλο Κυκλάδων, ξεκίνησε την καριέρα του ως μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού και το 1969 εισχώρησε στο χώρο της πλοιοκτησίας, όπου μετά 20 χρόνια εμπειρίας, με την είσοδο και ενασχόληση του αδερφού μου με τη ναυτιλία, αποφάσισε να κάνει μια νέα αρχή και να ιδρύσουν μαζί τη σημερινή εταιρεία.

Μεγαλώνοντας λοιπόν σε μια οικογένεια με πλούσια ναυτική παράδοση και αγάπη για τη θάλασσα, θέλησα και εγώ να ασχοληθώ με τη ναυτιλία και μαζί με τον αδερφό μου να συνεχίσουμε την επιτυχή πορεία του πατέρα μας, ο οποίος εξακολουθεί να δραστηριοποιείται στην εταιρεία προσφέροντας τις γνώσεις και εμπειρίες του καθημερινά. Έχοντας την κατάλληλη υποδομή, τις απαραίτητες γνώσεις και εμπειρίες ξεκινήσαμε να επεκτείνουμε τους ορίζοντές μας και να θέτουμε στόχους ανάπτυξης της εταιρείας. Η στρατηγική μας στηρίζεται πάντα στη λογική.



Βίκυ Ρούσσου Chief Financial Officer J.G. Roussos Shipping S.A.

Είναι σημαντικό να γνωρίζεις πρώτα τις δυνατότητές σου και στη συνέχεια να σκέφτεσαι αν πρέπει να πάρεις το ρίσκο και να αναλάβεις τον επιχειρηματικό κίνδυνο μιας επένδυσης. Πρέπει επίσης να υπάρχει πάντα η σωστή και διαρκής ενημέρωση για τις διεθνείς ναυτιλιακές και οικονομικές εξελίξεις, ώστε να παίρνει κανείς σημαντικές αποφάσεις για επενδύσεις στο σωστό timing.

Στο χρονικό διάστημα των τριών τελευταίων ετών, εκμεταλλευόμενοι τις ιστορικές σημασίες αξίες των πλοίων και την υψηλή ναυαγορά, προχωρήσαμε στην ολική ανανέωση του στόλου μας σε tonnage και σε ηλικία. Σήμερα η εταιρεία διαχειρίζεται τρία μοντέρνα φορτηγά πλοία τύπου handymax συνολικής χωρητικότητας 130.000 dwt και έχει δραστηριοποιηθεί και στο χώρο των newbuildings με την παραγγελία ενός πλοίου supramax σε ναυπηγείο της Ιαπωνίας, ενώ βρίσκεται ήδη σε διαπραγματεύσεις για την παραγγελία ενός ακόμη ιδίου πλοίου.

Βασικός στόχος για την πρόοδο της εταιρείας μας είναι η σωστή οργάνωση, χρησιμοποιώντας συστήματα διαχείρισης κατάλληλα προσαρμοσμένα στις ανάγκες της καθημερινής λειτουργίας της, ώστε να υπάρχει άμεση και σωστή επικοινωνία και ενημέρωση μεταξύ γραφείου και πλοίου. Σημαντικός παράγοντας, όμως, για να επιτευχθεί η ποιοτική και ασφαλής διαχείριση των πλοίων, σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς, είναι το ανθρώπινο δυναμικό. Γνωρίζουμε όλοι καλά το τεράστιο πρόβλημα το οποίο αντιμετωπίζει η παγκόσμια ναυτιλία με την έλλειψη ποιοτικών πληρωμάτων και την ανάγκη που υπάρχει για συνεχή αναπροσαρμογή και αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Η εταιρεία μας, παρακολουθώντας τις εξελίξεις στον τομέα αυτό με μεγάλη προσοχή, προσπαθεί και στοχεύει, εφαρμόζοντας μια συγκεκριμένη πολιτική για τα πληρώματα, να αξιολογεί και να διατηρεί ένα ικανοποιητικό ποσοστό ναυτικών με προσόντα που πληρούν τα στάνταρ της.

Το όραμά μας για το μέλλον της εταιρείας, πέραν της επέκτασης του στόλου και της βελτίωσης του επιπέδου παροχής υπηρεσιών που προσφέρουμε, είναι η διατήρηση του «καλού ονόματος» που πέτυχε να δημιουργήσει ο πατέρας μας. Είναι πολύ σημαντικό να προσδεύεις στον επαγγελματικό τομέα, έχοντας παράλληλα και την εκτίμηση των συνεργατών σου. Σίγουρα έχουν αλλάξει οι εποχές, οι απαιτήσεις έχουν αυξηθεί και ο πήχης της ποιτικής ναυτιλίας έχει ανέβει πολύ ψηλά. **Ευχόμαστε, λοιπόν, όλοι οι νέοι «διάδοχοι» που μεταφέρουν μια τόσο σημαντική κληρονομιά όπως η οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση, σε μια χώρα με πλούσια ναυτική παράδοση, να λειτουργούν με συνέπηση και διορατικότητα προκειμένου να αναδειχθούν στο τόσο ανταγωνιστικό περιβάλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας.**





Επιθυμώ κατ' αρχάς να σας ευχαριστήσω για την ευκαιρία που μου δίνετε να παρουσιάσω έστω και συνοπτικά στο περιοδικό σας το «όραμα», τη στρατηγική και τους στόχους του ομίλου μας. Θα μου επιτρέψετε να υπογραμμίσω πως για όλους εμάς που βρισκόμαστε στον Όμιλο Τσάκου, βιώνουμε καθημερινά το σύστημα αξιών του ομίλου μας, που βασίζεται στις οικογενειακές παραδόσεις μας, στις αρχές της «ιδιαιτέρης πατρίδας» μας, τα Καρδάμυλα, αλλά και στις αρχέγονες ιστορικές παραδόσεις της ναυτιλίας μας. Το σύστημα αυτό στηρίζεται στο σεβασμό των παραδόσεων και των αρχών του πολιτισμού μας, στην αξιοκρατία, στην αναγνώριση της προσπάθειας και την επιβράβευση της εργασίας. Θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε πως είναι το πλαίσιο όπου εντάσσονται τα οράματα, οι στρατηγικές και οι στόχοι του ομίλου μας.

Το όραμα αλλά και η αποστολή του ιδρυτού του ομίλου μας, Καπτ. Παναγιώτη Τσάκου, αλλά και όσων υπηρετούμε τον όμιλο θα μπορούσε να συνοψισθεί ως εξής: Η εξασφάλιση της συνέχειας της παρουσίας του ομίλου στις αγορές του κόσμου, η διατήρηση και βελτίωση της προσφοράς του τόσο στην ιδιωτική όσο και την κοινωνική οικονο-

Μαρία Τσάκου **Chief Executive Officer of Tsakos Group**



μία, η συνεχής δημιουργία όρων και προϋποθέσεων για την αυτόνομη και αυτοδύναμη ανάπτυξή του, η αδιάκοπη βελτίωση της θέσης του στο εθνικό και διεθνές οικονομικό - επιχειρηματικό «γίγνεσθαι» και η διατήρηση και βελτίωση της ταυτότητάς μας. Το όραμα αυτό, όπως αντιλαμβάνεσθε, προσδιορίζει μονοσήμαντα τις στρατηγικές μας επιλογές αλλά και τους επιμέρους στόχους μας. Ο όμιλος κινείται στρατηγικά με προτεραιότητα στους χώρους όπου παραδοσιακά δραστηριοποιείται, δηλαδή στη ναυτιλία, αξιοποιώντας τα όποια συγκριτικά πλεονεκτήματα έχει μέχρι τώρα δημιουργήσει αλλά και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στη διεθνή αγορά.

Ο ανθρώπινος παράγοντας, η περιβαλλοντική φροντίδα είναι στόχοι που τα τελευταία χρόνια παίζουν μεγάλο ρόλο στη στρατηγική του ομίλου.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι η οικογενειακή μας παράδοση, οι αρχές και η πίστη του ιδρυτού του ομίλου μας, αλλά και το σύστημα αξιών μας στο οποίο συνοπτικά αναφέρθηκα, είναι στενά δεμένα με το σεβασμό στον ανθρώπινο παράγοντα, στους εργαζόμενους και ιδιαίτερα στους ναυτικούς μας, τους οποίους ο πατέρας μου αλλά και εμείς θεωρούμε «δικούς» μας ανθρώπους, ως συγγενείς ως οικογένεια και δύναμή μας.



Ernst & Young is pleased to announce
**The 3rd Annual Shipping
Industry Forum**

**28th May 2008
Hotel Grande Bretagne, Athens**

This forum, the only one of its kind in Greece, provides our shipping clients with both access to our entire Network in the same place at the same time, and an excellent opportunity to exchange views and develop relationships with their peers from around the world.

For registration and
information please contact:
Fani Klironomou
+30 211 3006213

 **ERNST & YOUNG**
Quality In Everything We Do



Ο ανθρώπινος παράγοντας στη ναυτιλία



Είναι γενικώς αποδεκτό ότι το σύγχρονο εμπορικό πλοίο είναι ένα σύνθετο σύστημα, που αποτελείται από διάφορα πολύπλοκα υποσυστήματα. Τα υποσυστήματα αυτά, είτε αφορούν τη δομή ή το μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου ή άλλον τομέα, πρέπει να συνεργάζονται αποτελεσματικά και αποδοτικά μεταξύ τους με γνώμονα την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων σε αυτό. Τα τελευταία χρόνια, η ολοένα αυξανόμενη τάση για πολυπλοκότητα έχει αναδείξει την καθοριστική σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία. Έχει πλέον αναγνωρισθεί, πέρα από κάθε αμφιβολία, ότι ο άνθρωπος είναι η πλέον κρίσιμη παράμετρος για τη σωστή σχεδίαση και λειτουργία του πλοίου. Πρέπει να επισημανθεί βεβαίως εδώ ότι και το είδος του φορτίου, καθώς επίσης και οι περιοχές ναυσιπλοΐας, αποτελούν σημαντικές παραμέτρους.

Ι Του **Αλέξανδρου Κarkanizos** Ι
Πλοιάρχου Λιμενικού Σώματος, πρόεδρου της υποεπιτροπής Ευσταθείας Γραμμών Φόρτωσης και Ασφαλείας
Αλιευτικών Σκαφών (SLF) του IMO



Από το στάδιο της σχεδίασης είναι, λοιπόν, απαραίτητο να ληφθούν υπ' όψιν οι σχετικές λειτουργικές παράμετροι, καθώς και τα προβλήματα που σχετίζονται με αυτές. Στο εν λόγω πλαίσιο, οι ανάγκες άνετης διαβίωσης ή σωστής εκπαίδευσης των ναυτικών, για παράδειγμα, είναι απαραίτητο να αξιολογηθούν ενωρίς και να ενταχθούν στη σχεδιαστική διαδικασία ή στην πολιτική της ναυτιλιακής εταιρείας αντίστοιχα.

Γενικά, οι διαφορετικοί για το πλοίο ενδιαφερόμενοι (stakeholders) έχουν ξεχωριστές προτεραιότητες. Οι πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται πρωτίτως για πλοία ασφαλή, που είναι εύκολα στο χειρισμό και στη συντήρηση.

Οι φορτωτές (shippers) ενδιαφέρονται για πλοία ασφαλή, που δεν προκαλούν βλάβες στο φορτίο.

Οι επιβάτες ενδιαφέρονται για ασφαλή πλοία με άνετο και ενδιαφέρον περιβάλλον.

Οι ναυτικοί ενδιαφέρονται για ασφαλή πλοία, που προσφέρουν ένα άνετο και δημιουργικό περιβάλλον εργασίας.

Τέλος, η κοινωνία στο σύνολό της ενδιαφέρεται για ασφαλή και φιλικά προς περιβάλλον πλοία.

Από τα προαναφερθέντα προκύπτει αβίαστα το συ-

μπέρασμα, ότι υπάρχουν διαφορετικές ανάγκες, με έναν όμως κοινό παρονομαστή: την ασφάλεια.

Στο ανωτέρω πλαίσιο και μέχρι σήμερα, έχουμε την εμπειρία έκδοσης πλειάδας κανονισμών από διεθνείς οργανισμούς (IMO), περιφερειακούς οργανισμούς (E.E.), εθνικές κυβερνήσεις, καθώς και νηογνώμονες.

Οι εν λόγω κανονισμοί έχουν αναμφίβολα βοηθήσει ουσιαστικά, από μόνοι τους όμως δεν είναι δυνατόν να επιλύσουν το πρόβλημα στην ολότητά του. Απαιτείται και η ουσιαστική συνεισφορά των σχεδιαστών των πλοίων, καθώς και των ναυπηγείων.

Αναφορικά με τους πρώτους, η υιοθέτηση μιας ανθρωποκεντρικής φιλοσοφίας στη σχεδίαση των πλοίων μπορεί να βοηθήσει αποφασιστικά στην ελαχιστοποίηση της δυσαρμονίας μεταξύ των ναυτικών ή των επιβατών με το πλοίο και τα συστήματά του. Για παράδειγμα, ο εφοδιασμός του πλοίου με ένα εκ του μακρόθεν χειριζόμενο σύστημα φόρτωσης και ερματισμού μπορεί να μειώσει δραματικά την έκθεση των ναυτικών σε ένα σκληρό εργασιακό περιβάλλον.

Επίσης, η προσεκτική ανάλυση και μελέτη των διαφόρων μηχανημάτων σε σχέση με τον τρόπο και τον

τρόπο εγκατάστασής τους μπορεί να μειώσει το επίπεδο του θορύβου και των επαγόμενων δονήσεων (vibrations), με αποτέλεσμα ένα βιώσιμο περιβάλλον. Τέλος, έχει παρατηρηθεί ότι τα μεγάλα πανοραμικά παράθυρα δίνουν την αίσθηση του χώρου και της ελευθερίας.

Αναφορικά με τα δεύτερα και λόγω της μεγάλης ζήτησης τα τελευταία χρόνια για τη ναυπήγηση πλοίων, η αγορά έχει γίνει ουσιαστικά αγορά των ναυπηγών (shipbuilders market). Τα ναυπηγεία αναλαμβάνουν να χτίσουν μόνο πλοία συγκεκριμένης σχεδίασης και δεν είναι πρόθυμα να δεχθούν αποκλίσεις από προκαθορισμένες σχεδιάσεις (designs).

Ακόμη και στην περίπτωση όπου το τεχνικό επίτευξή του πλοιοκτήτη αιτείται τεκμηριωμένα τροποποιήσεις από την αρχική σχεδίαση, αντιμετωπίζει απροθυμία, ακόμη και άρνηση, από τα ναυπηγεία, τα οποία δεν είναι διατεθειμένα να διαταράξουν τη γραμμή παραγωγής. Είναι λοιπόν ασφαλές να ισχυρισθούμε πως η ναυτιλία σήμερα ζει στην εποχή του «πρετ α πορτέ». Εδώ προφανώς υπάρχει ένα πρόβλημα, που δεν είναι εύκολο να επιλυθεί.

Αυτά που αναφέραμε προηγουμένως αφορούν κυ-

ρίως τη σχεδίαση και κατασκευή του πλοίου. Εξίσου, όμως, σημαντικό ρόλο παίζει και ο ανθρώπινος παράγοντας στην καθημερινή λειτουργία του πλοίου. Από την ανάλυση 187 περιπτώσεων σύγκρουσης ή προσάραξης, που έγιναν στο πλαίσιο του IMO, προέκυψε ότι οι 150 από αυτές είχαν ως αιτία ανθρώπινο λάθος.

Στο εν λόγω πλαίσιο προέκυψε ότι η κόπωση (fatigue), η κακή επικοινωνία και η έλλειψη ικανότητας (competence) είναι πρωταρχικές αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων. Αναφορικά με την κόπωση,

παρατηρήθηκε ότι ατυχήματα συμβαίνουν κυρίως σε πλοία με οριακή επάνδρωση. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι το λιγοστό πλήρωμα ή οι διαδικασίες των φυλακών είναι οι μοναδικές αιτίες. Κόπωση μπορεί κάλλιστα να προκληθεί και από περιβαλλοντικές, επιχειρησιακές ή ψυχολογικές αιτίες. Από πολλές πλευρές πλέον επισημαίνεται η ανάγκη ανάπτυξης σχεδίου διαχείρισης της κόπωσης (fatigue management plan) από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Ένα τέτοιο σχέδιο πρέπει να περιέχει κατ'ελάχιστο πρόνοιες για τα ακόλουθα:

- Δημιουργία ενός ανοικτού περιβάλλοντος επικοινωνίας, όπου ενθαρρύνονται οι σχετικές με την κόπωση αναφορές.
- Υιοθέτηση διαδικασιών που ρυθμίζουν την επί του πλοίου εργασία σε συνδυασμό με περιόδους ανάπαυσης.
- Εκ περιτροπής ανάθεση εργασιών που απαιτούν υψηλή φυσική ή διανοητική προσπάθεια σε διαφορετικά άτομα.
- Προγραμματισμός των επίπνων εργασιών κατά τη διάρκεια της ημέρας.
- Επαναξιολόγηση των εργασιών ρουτίνας με σκοπό την αποτελεσματικότερη χρήση του προσωπικού.
- Υιοθέτηση πρακτικών για την αντιμετώπιση επί του πλοίου περιστατικών κόπωσης.
- Υιοθέτηση διαδικασιών που επιτρέπουν ικανό χρόνο κατά την αντικατάσταση μελών του πληρώματος.
- Λήψη πρόνοιες για την ικανοποιητική αναψυχή και κοινωνική ένταξη των μελών του πληρώματος.
- Εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού σε θέματα fatigue.
- Ελαχιστοποίηση των τηλεφωνικών κλήσεων και των e-mails από την εταιρεία προς το πλοίο. Εδώ πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπ' όψιν και η διαφορά ώρας (time-zones).

Η επιτυχημένη ομαδική εργασία βασίζεται πρωτίστως στην καλή επικοινωνία. Στη σημερινή εποχή με τη γενικευμένη πλέον χρήση πολυεθνικών πληρωμάτων, η επάνδρωση των πλοίων με ναυτικούς που χειρίζονται ικανοποιητικά την αγγλική γλώσσα,

τόσο σε προφορικό όσο και σε γραπτό επίπεδο, είναι επιβεβλημένη.

Η σημασία της ικανότητας στον προφορικό λόγο είναι αυταπόδεικτη. Και η σχετική όμως ικανότητα στο γραπτό λόγο είναι ιδιαίτερα σημαντική, λόγω της πληθώρας των διαδικασιών, των ερωτηματολογίων, των e-mails και των checklists.

Λόγω λοιπόν των προαναφερθέντων θεωρείται κρίσιμη επιλογή η υιοθέτηση πολιτικής εκπαίδευσης του προσωπικού των πλοίων στην αγγλική γλώσσα. Επίσης, λόγω της πολυεθνικότητας η ανάγκη για γνώση των πολιτιστικών (cultural) διαφορών είναι απαραίτητη για την πρόληψη, κατανόηση και επίλυση προβλημάτων που προέρχονται από παρεξηγήσεις ή λαθεμένη αντίληψη προθέσεων ή πράξεων.

Σε τελική ανάλυση, το ζητούμενο είναι η δυνατότητα σωστής εκτέλεσης της εργασίας που έχει ανατεθεί. Η ικανότητα (competence) είναι συνισταμένη πολλών παραμέτρων, όπως η εκπαίδευση, η επαγγελματική εξάσκηση (training), η γνώση, η σωστή αντίληψη των καταστάσεων, η εμπειρία και, βεβαίως, τα προσωπικά στοιχεία-χαρίσματα του κάθε εργαζόμενου.

Η εκπαίδευση είναι μια διαδικασία βαθμιαίας απόκτησης γνώσεων, μέσω μελέτης και καθοδήγησης. Η επαγγελματική εξάσκηση είναι η ανάπτυξη δεξιοτήτων ή απόκτηση γνώσεων μέσω καθοδήγησης και πρακτικής.

Στο εν λόγω πλαίσιο, είναι προφανές πως η γνώση μόνο δεν δίδει ικανότητα. Επίσης πρέπει να τονισθεί ότι από τη βιομηχανία των υπηρεσιών προσφέρεται καλό και κακό training. Η επιλογή, λοιπόν, του σωστού trainer είναι καθοριστικής σημασίας.

Η εκπαίδευση σε θέματα ηγεσίας είναι μια καθοριστική επιλογή, έτσι ώστε η ναυτιλιακή εταιρεία να δημιουργήσει το κατάλληλο περιβάλλον για τη διατήρηση και προαγωγή των ικανότερων με προφανή οφέλη για την επιχείρηση. Η ποιότητα, η υποκίνηση του προσωπικού και η επιτυχία συνδέονται άρρηκτα μεταξύ τους. Οι σωστές πολιτικές management οδηγούν σε κάθε περίπτωση σε υψηλότερη απόδοση. ●





Your partner in Malta

Providing :

- SHIP REGISTRATION
- SHIP SUPPLIES (including off-port conveyances), PORT SERVICES
- OFFSHORE LOGISTICS BASE SERVICES INCLUDING ENGINEERING SERVICES
- SORBENTS AND OIL SPILL RESPONSE EQUIPMENT
- TECHNICAL SERVICES

www.aost.com

Tel: +356 2138 0941



- OIL AND HNS SPILL RESPONSE ON 24 X 7 BASIS
- TRAINING
- CONTINGENCY PLANNING
- ENVIRONMENTAL CONSULTANCY

www.alphabriggs.com

Tel: +356 9966 6000 (24hrs)



Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε. και το σύστημα μέτρησης απόδοσης (Balance Scorecard)

■ 1. Εισαγωγή

Είναι γνωστό ότι οι επιχειρηματικοί οργανισμοί στο σύγχρονο, μεταβαλλόμενο με ταχύτητα, υψηλά ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι αναγκαίο να αφιερώνουν σημαντικό χρόνο, ενέργεια, καθώς και ανθρώπινους και χρηματικούς πόρους για να μετρούν την απόδοσή τους στην προσπάθεια που καταβάλλουν για την επίτευξη των στρατηγικών στόχων τους. Ασφαλώς σ' αυτούς τους οργανισμούς περιλαμβάνονται και οι Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε. της χώρας μας, ΟΛΠ. Α.Ε. & ΟΛΘ. Α.Ε. καθώς και αυτοί που από Λιμενικά Ταμεία μετατράπηκαν σε Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. Η μέτρηση της απόδοσής τους γίνεται με τα παραδοσιακά οικονομικά μέτρα, όπως ανάλυση ισολογισμών και λογαριασμού αποτελεσμάτων καθώς και με μια σειρά από αριθμοδείκτες. Ωστόσο, οι οργανισμοί αντιμετωπίζουν πολλά εμπόδια στην ανάπτυξη συστημάτων μέτρησης της απόδοσής τους που πραγματικά μετρούν σωστά πράγματα.

Του **Νίκου Δενιόζου**, Αντιπλοιάρχου Λ.Σ., οικονομολόγου M.Sc. Περιφερειακής και Αστικής Ανάπτυξης, διδάκτορος Πανεπιστημίου Αιγαίου

Αυτό λοιπόν που χρειάζεται, είναι ένα σύστημα που να εξισορροπεί την ιστορική ακρίβεια των οικονομικών μεγεθών με τους παράγοντες της μελλοντικής απόδοσης, ενώ επίσης αυτό το σύστημα πρέπει να βοηθά τους οργανισμούς στην εφαρμογή διαφοροποιημένων στρατηγικών. Το Σύστημα Μέτρησης Απόδοσης - Balanced Scorecard (BSC) είναι το εργαλείο που απαντά και στα δύο παραπάνω ζητήματα.

■ 2. Εννοιολογικός προσδιορισμός Συστήματος Μέτρησης Απόδοσης

Μέτρηση απόδοσης: Είναι η διαδικασία της ποσοτικοποίησης της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της δράσης. Ουσιαστικά αποτελεί τη διαδικασία εκτίμησης της προόδου προς την κατεύθυνση της επίτευξης προκαθορισμένων στόχων, συμπεριλαμβανομένης της πληροφορίας για:

- Την αποτελεσματικότητα με την οποία οι επιχειρησιακοί πόροι μετατρέπονται σε αγαθά και υπηρεσίες (outputs).
- Την ποιότητα αυτών των εξαγομένων.
- Την αποτελεσματικότητα των επιχειρησιακών διαδικασιών, σε όρους της συγκεκριμένης συνεισφοράς τους, στους στόχους της δράσης.

Το BSC αναπτύχθηκε από τους Robert Kaplan & David Norton στις αρχές της δεκαετίας του 1990, δημιουργώντας ένα σύστημα μέτρησης που διατηρεί τα παραδοσιακά οικονομικά μέτρα, αλλά προσθέτει επίσης τις προοπτικές της παρούσας και μελλοντικής αξίας μιας επιχείρησης, δηλαδή τους πελάτες (χρήστες), τους προμηθευτές, τους εργαζόμενους, την τεχνολογία, την καινοτομία και τις εσωτερικές διαδικασίες.



Ειδικότερα, το BSC βοηθά τους επιχειρηματικούς οργανισμούς στο να υπερκεράσουν δύο σημαντικά προβλήματα: α) Στο να μετράται αποτελεσματικά η απόδοση του οργανισμού και β) στο να εφαρμοσθεί η στρατηγική του οργανισμού με επιτυχία. Παράδοσιακά, η μέτρηση της απόδοσης μιας επιχείρησης διενεργείται με χρηματοοικονομικούς δείκτες, ωστόσο η μέθοδος αυτή έχει αποτελέσει αντικείμενο κριτικής τα τελευταία χρόνια. Βασικό σημείο της κριτικής αυτής εστιάζεται στο ότι αυτοί οι δείκτες δεν συμβιβάζονται με το σημερινό επιχειρηματικό περιβάλλον, στερούνται του στοιχείου της πρόβλεψης, στερούνται του τρόπου υπολογισμού της πραγματικής αξίας ή του κόστους σχέσεων που πρέπει να είναι διαλειτουργικές στο σύγχρονο περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης, μπορούν να θυσιάσουν ένα μακροπρόθεσμο όραμα σε σχέση με έρευνα και ανάπτυξη προς όφελος βραχυπρόθεσμων επιτευγμάτων και, τέλος, δεν είναι σχετικοί με πολλά επίπεδα του οργανισμού.

■ 3. Γιατί να εφαρμοσθεί το BSC στους Οργανισμούς Λιμένα της Ελλάδας

Οι διαχρονικές εξελίξεις στη ναυτιλία, στην τεχνολογία των μεταφορών, στην παραγωγική διαδικασία, καθώς και η παγκοσμιοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό και με την οικονομική ολοκλήρωση στον ευρωπαϊκό χώρο, μας οδηγούν στη διατύπωση της θέσης ότι τελικά μια λιμενική λειτουργία μπορεί να οριστεί ως εξής: «Ότι είναι ένας κόμβος στο μεταφορικό σύστημα, όπου συνυπάρχουν βιομηχανικές δραστηριότητες καθώς και δραστηριότητες logistics, με ισχυρό ναυτιλιακό χαρακτήρα και στον οποίο ένα

σύμπλεγμα λειτουργικών και χωρικών δραστηριοτήτων λαμβάνει χώρα. Δραστηριοτήτων που άμεσα ή έμμεσα είναι συνδεδεμένες με ενιαίες διαδικασίες μεταφορών και μετασχηματισμών στο πλαίσιο της αλυσίδας των logistics». Η έννοια του «ενιαίου των διαδικασιών και μεταφορών» σημαίνει ότι μια σύγχρονη λιμενική λειτουργία δεν πρέπει να θεωρείται ένα σημείο όπου σπάει η αλυσίδα των logistics, αλλά αντιθέτως θα πρέπει να θεωρείται ένα σημείο μεταφοράς προστιθέμενης αξίας. Η αποτελεσματικότητα είναι βασική συνιστώσα της ανταγωνιστικότητας και αποτελεί προϋπόθεση και αντανάκλασή της. Έτσι, μια λιμενική δραστηριότητα θα δημιουργήσει αξία όταν θα αξιοποιεί τις ευκαιρίες και θα αδρανοποιεί τους κινδύνους που προέρχονται από ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον, χρησιμοποιώντας και αναπτύσσοντας τις κομβικές ικανότητές της (Core Competencies) (Javidan M., 1998: 60-72). Εάν η λιμενική λειτουργία με τη στρατηγική της επιτυγχάνει η απόδοση στα κεφάλαιά της να υπερβαίνει το κόστος ευκαιρίας τους, αποκτά ανταγωνιστικό συγκριτικό πλεονέκτημα και η οικονομική προστιθέμενη αξία είναι θετική.

Συνεπώς, φρονούμε ότι κάτω από το εν λόγω πρίσμα θα πρέπει να δραστηριοποιούνται και οι Οργανισμοί Λιμένων της χώρας, όπου μεταξύ των άλλων η στρατηγική τους και η οργάνωσή τους απαιτούν υιοθέτηση συστήματος μέτρησης της απόδοσής τους. Ένα τέτοιο σύστημα όπως η BSC, θα βελτιώσει τους κύριους θεματικούς δείκτες (key thematic indicators) της εν θέματι λειτουργίας, ήτοι: α) Την αποτελεσματικότητα, β) την ικανότητα/αποδοτικότητα, γ) τη σχετικότητα, δ) την αξιοπιστία και ε) την οικονομική διατηρησιμότητα, με

συνέπεια να ικανοποιούνται ανάγκες όπως:

- Ταχύτερη και αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα.
- Πιο ορθολογική διαχείριση πόρων (more proper resource management) και
- Συνεχής βελτιστοποίηση της ποιότητας εξυπηρέτησης.

Η χρησιμοποίηση μόνο οικονομικών στοιχείων και χρηματοοικονομικών μετρήσεων ως η μόνη μέθοδος για αξιολόγηση των λειτουργιών, των δραστηριοτήτων και των αποτελεσμάτων έχει αποτελέσει αντικείμενο κριτικής τα τελευταία χρόνια. Προκειμένου να αντιμετωπισθούν προβλήματα που ανάγονται στη σύνδεση των μακροπρόθεσμων στρατηγικών στόχων με τις βραχυπρόθεσμες ενέργειες στο πλαίσιο εφαρμογής του BSC, οι Robert Kaplan & David Norton προτείνουν τέσσερα κύρια βήματα:

1. Διευκρίνιση και μετάφραση του οράματος και της στρατηγικής.
2. Κοινοποίηση και σύνδεση των στρατηγικών στόχων και μέτρων.
3. Προγραμματισμός, στόχοι και ευθυγράμμιση των στρατηγικών πρωτοβουλιών.
4. Ενίσχυση της στρατηγικής ανατροφοδότησης και εκμάθηση.

Ένα αποτελεσματικό BSC αποτελεί κάτι περισσότερο από μια ad hoc συλλογή χρηματοοικονομικών και μη στοιχείων. Ένα καλά σχεδιασμένο BSC θα πρέπει να αποκαλύπτει την ιστορία της ακολουθούμενης από τον οργανισμό στρατηγικής μέσα από μια σειρά σχέσεων αίτιου - αποτελέσματος, σχέσεων που είναι σύμφυτες με τα μέτρα του (δηλαδή του BSC). Οι σχέσεις αποκαλύπτονται μέσω μιας σειράς αναφορών - εκθέσεων του



τύπου «εάν - τότε», π.χ. εάν αυξηθεί η αφοσίωση των πελατών, τότε προσδοκούμε αύξηση των εσόδων. Τέλος, κατά την εφαρμογή του εν λόγω Συστήματος Διοίκησης Απόδοσης θα πρέπει να τονισθεί ιδιαίτερα η λέξη ισορροπία. Δηλαδή, είναι αναγκαία η ύπαρξη ισορροπίας μεταξύ:

- Των χρηματοοικονομικών και μη χρηματοοικονομικών δεικτών και
- Εσωτερικών και εξωτερικών συστατικών της επιχείρησης.

Δηλαδή δεικτών που απεικονίζουν υστερούσες αποδόσεις της επιχείρησης και δεικτών που απεικονίζουν τους «οδηγούς» για την ανατροπή αυτής της υστέρησης.

Τι είναι όμως αυτό που προσδίδει στο BSC μια ιδιαιτερότητα; Τέσσερα είναι τα χαρακτηριστικά που προσδίδουν αυτήν την ιδιαιτερότητα:

1. Το BSC αποτελεί μια απεικόνιση «εκ των άνω προς τα κάτω» της αποστολής και της στρατηγικής της επιχείρησης. Σε αντίθεση με τα μέσα μέτρησης της απόδοσης που οι πλείστες των επιχειρήσεων υιοθετούν και που είναι «εκ των κάτω προς τα άνω». Αυτά αντλούνται από τοπικές δραστηριότητες ή από ad hoc διαδικασίες, που συχνά δεν έχουν σχέση με την όλη στρατηγική της επιχείρησης.
2. Το BSC έχει την ιδιαιτερότητα να «κοιτάζει προς τα εμπρός». Οι παραδοσιακοί οικονομικοί δείκτες περιγράφουν την επίδοση της επιχειρηματικής μονάδας κατά τη διάρκεια της τελευταίας περιόδου αναφοράς, χωρίς να δείχνουν ωστόσο πώς οι managers μπορούν να βελτιώσουν την επίδοση κατά τον επόμενο χρόνο.
3. Το BSC συντελεί στην ολοκλήρωση των εσωτερικών

και εξωτερικών μέτρων επίδοσης της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Το γεγονός αυτό βοηθά τους managers να δουν εάν έχουν επιτύχει trade - offs μεταξύ των δεικτών επίδοσης κατά το παρελθόν και, επιπλέον, βοηθά να διασφαλισθεί ότι η μελλοντική επιτυχία σε ένα δείκτη επίδοσης δεν θα αποβεί σε βάρος ενός άλλου.

4. Το BSC βοηθά τους managers να εστιάσουν μόνο σε δείκτες - μέτρα επίδοσης, που είναι οι πλέον κρίσιμοι για την επιτυχία της στρατηγικής του επιχειρηματικού οργανισμού.

■ 4. Πλεονεκτήματα υιοθέτησης του BSC

Εν κατακλείδι, η εφαρμογή του BSC συνεπάγεται την υπαγωγή του management των λιμένων σε πέντε ουσιώδεις αρχές:

1. **Οι αλλαγές επέρχονται μέσω αποτελεσματικής ηγεσίας:** Ο ηγέτης πρέπει να αποφασίζει για τις αλλαγές σε σωστό timing, συσπειρώνοντας παράλληλα τους εργαζόμενους γύρω από τις αιτίες που επιβάλλουν το στρατηγικό μετασχηματισμό του επιχειρηματικού οργανισμού.
2. **Η μετάφραση της στρατηγικής σε επιχειρησιακούς όρους:** Ο ηγέτης πρέπει να δημιουργεί ένα στρατηγικό χάρτη που αποκαλύπτει τις ακριβείς κινήσεις του πώς οι στόχοι πρόκειται να επιτευχθούν, να περιλαμβάνει λεπτομερώς τη χρηματοοικονομική εικόνα του οργανισμού, τους κινδύνους, τη δημιουργία διαφοροποιήσεων αναφορικά με τη σημασία

των πελατών-χρηστών, τις εσωτερικές διαδικασίες και πολλά άλλα.

3. **Ευθυγράμμιση του οργανισμού με τη στρατηγική:** Ο ηγέτης πρέπει να εξασφαλίζει στρατηγικές διασυνδέσεις μεταξύ των διαφόρων μονάδων του επιχειρηματικού οργανισμού καθώς και συνέργεια όλων των μερών, προκειμένου να επιτυγχάνεται ένα σύνολο μεγαλύτερο από το άθροισμά τους.

4. **Να γίνει η στρατηγική καθημερινή ενασχόληση του κάθε εργαζόμενου:** Ο ηγέτης χρειάζεται να ωθεί κάθε εργαζόμενο στο να ασχολείται συνεχώς, μέσω τακτικής επικοινωνίας και ευθυγράμμισης, με τους προσωπικούς του στόχους, με τη συνολική στρατηγική, με την υιοθέτηση συστημάτων αμοιβών διαρθρωμένων αναλόγως.

5. **Να γίνει η στρατηγική μια συνεχής διαδικασία:** Ο ηγέτης πρέπει να εφαρμόζει μια διαδικασία που θέτει τον προϋπολογισμό του επιχειρηματικού οργανισμού σε συγχρονισμό με τη στρατηγική, που καθαυτή χρειάζεται μια ομαλή αναθεώρηση του management στη βάση συστημάτων μάθησης και ανατροφοδότησης.

Διεθνώς η εφαρμογή του Συστήματος Διοίκησης Απόδοσης έχει επεκταθεί σε πλήθος επιχειρήσεων και οργανισμών. Θεωρούμε ότι η εφαρμογή του και από τους Οργανισμούς Λιμένων της χώρας μας θα αποτελέσει μια ευχάριστη πρόκληση γι' αυτούς, αφού θα αποκτήσουν ένα στρατηγικό εργαλείο που θα τους βοηθήσει αποτελεσματικότερα στην επίτευξη των στόχων τους. ●



Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

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

Διαθέτουμε:

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

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

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



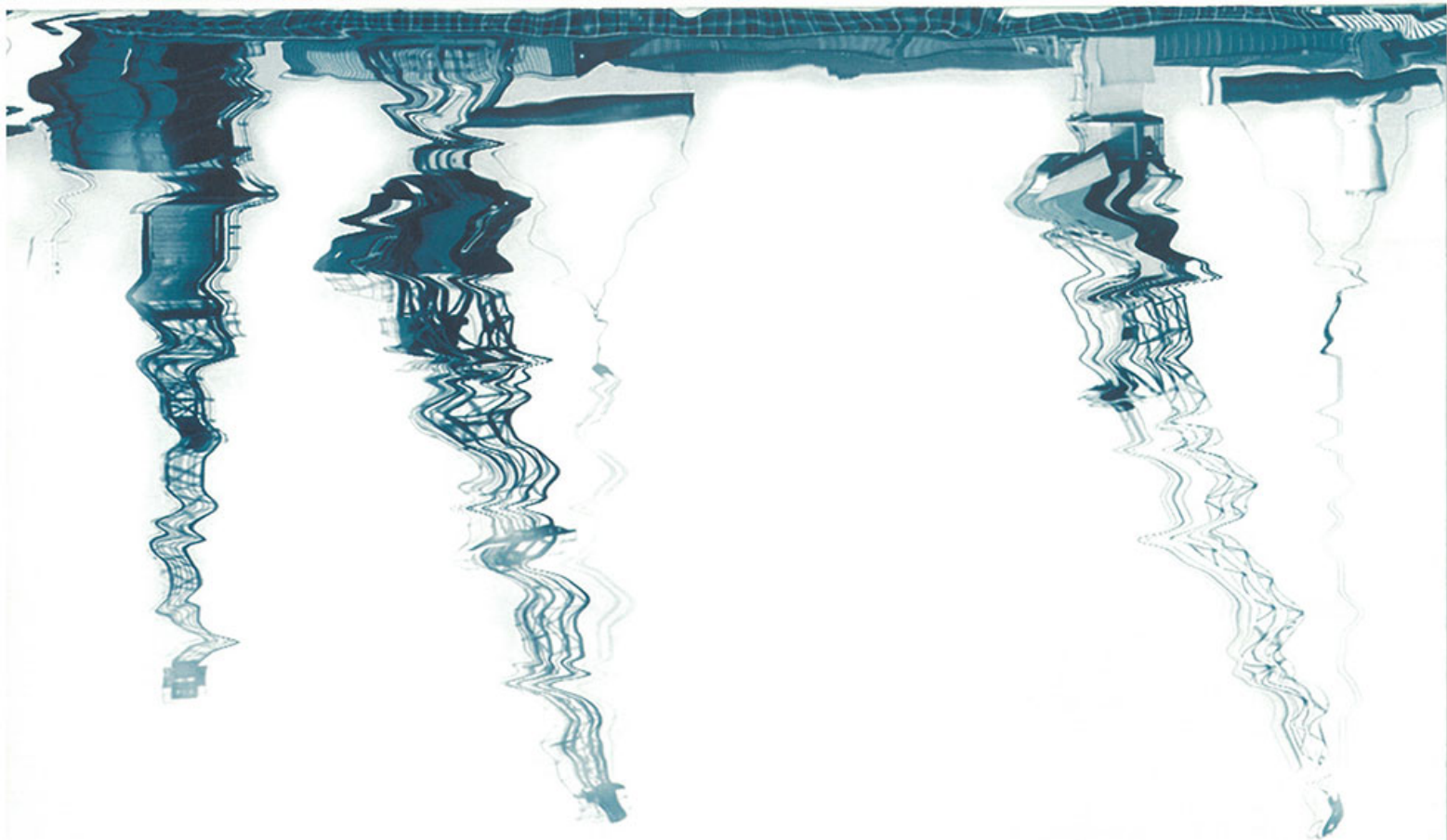
Λεωφ. Χατζηκυριακού 42
185 38, Πειραιάς
Τηλ: +30 210 429 0280 - 5
Fax: +30 210 429 0286
Email: info@hec.gr

www.hec.gr



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

NAYTIKA XPONIKA

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1938

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΕΤΟΣ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΟΝ

Ένα ακόμη έτος εις την μακράν της Ναυτιλίας μας σταδιοδρομίαν. Έτος, καλή τῇ μοίρᾳ, γόνιμον εις ἀποτελέσματα, επιτρέποντα τὰς ἀγαθοτέρας τῶν προβλέψεων καὶ θετικής δημιουργοῦντα προϋποθέσεις διὰ τὴν καλυτέραν αὐρίον.

Τὰ σκάφη μας ἐκινήθησαν ἐντατικώτερον, αἱ ἀποδόσεις των ὑπῆρξαν ἱκανοποιητικά, χάρις εἰς αὐτὰς ἐπέτυχεν ἡ Ναυτιλία, ἂν μὴ τι ἄλλο, τὴν οἰκονομικὴν της χειραφέτησιν, τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τὰς δανειακὰς υποχρεώσεις τοῦ παρελθόντος, πού ἐπεσώρευσαν εἰς τὸ παθητικὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου αἱ εἰς ὑψηλὰς τιμὰς ἀγοραὶ τῶν πρὸ τῆς κρίσεως ἐτῶν καὶ ἡ ἐξαιετὴς τῆς δυσπραγίας περίοδος.

Ἀλλὰ καὶ τῶν ναυτελλομένων μας ὄχι μικρὸν ὑπῆρξε τὸ ὄφελος ἀπὸ τὴν ζωὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀπασχόλησιν. Μετὰ τὴν ἀνεργίαν καὶ τὰς πτωχὰς τοῦ παρελθόντος ἀντιμισθίας, συνεχῶς καθ' ὅλον τὸ ἔτος εἰργάσθησαν αἱ 25 χιλιάδες τῶν ναυτεργατῶν μας, ἡμεῖς φθονοῦμεν ὁ ἐπαγγελματικὸς των μόχθος, ἀνετώτερα ἡδυνήθησαν νὰ παράσχουν τὰ μέσα τῆς συντηρήσεως τῶν οἰκογενειῶν των.

Αὐτὰ ἐν ὀλίγοις ὑπῆρξαν τὰ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου ἐτους εὐημερίας, χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμεν τὰ ἀπροσμέτρητα, ἄμεσα καὶ ἔμμεσα ἀγαθὰ, πού ἀπεκόμισεν ἡ καθόλου οἰκονομία τῆς χώρας ἡμῶν ἀπὸ τὴν ζωὴν τῶν πλοίων μας κίνησιν. Χάρις εἰς τὴν θαυμαστὴν ἐπιχειρηματικὴν τῶν ἐφοπλιστῶν της καὶ τὴν ἀπαράμιλλον εὐψυχίαν τῶν πληρωμάτων της, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐξεμεταλλεύθη, ὅσον ἐντατικώτερον τῆς ἐπέτρεψαν τὰ μέσα πού διέθετε, τὴν ἔκτακτον τῶν υπερβαλλουσῶν μεταφορῶν δραστηριότητα.

Τὸ ἀνατέλλον ἤδη ἔτος εὐρίσκει τὴν Ναυτιλίαν μας ἐν σταθερᾷ πλέον οἰκονομικῇ ἀναρρώσει, μὲ τονωμένας τὰς δυνάμεις καὶ ἀκμαίαν τὴν πίστιν τῶν παραγόντων της ἐπὶ τὸ μέλλον. Σκάφη νεότευκτα, τὸ ἐν μετὰ τὸ ἄλλο, καθειλκύθησαν καὶ ναυπηγούνται διὰ λογαριασμὸν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, τῶν ισχυρότερον συγκεκροτημένων, φορτηγὰ νεαρὰς ἡλικίας πλείστα ὅσα ἡγοράσθησαν, πνοὴ ζειδωρος, ἀναδημιουργική, ἤρχισε καὶ πάλιν νὰ ριπίζῃ τὴν Κυανόλευκον. Μικρὸν χρονικὸν διάστημα καλῶν ἐργασιῶν καὶ κατεδείχθη ἀρκούντως πόσον ἀκατάβλητος εἶνε ἡ πρωτοβουλία τοῦ Ἑλλήνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ἀπὸ ποῖαν πρὸς αὐτὰ ἐλαύνεται ὁρμή. Ἐμπλεοὶ αἰσιοδοξίας διὰ τὸ μέλλον ἐπιδικάζονται καὶ ἀπεδύθησαν εἰς τοὺς πλοῖμα διὰ τὴν πενιχρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀποδοχῶν, εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν δὲ τῶν μετὰ, ναυπηγικὰ προγράμματα, πλήρη ἔχοντες ἐπιγινώσκον τὰς ζωτικώτερον τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, πού δὲν εἶναι ἄλλο, παρὰ ἡ ποιοτικὴ βελτίωσις τοῦ πλωτοῦ της ὀφλίκου.

Ἀλλὰ θὰ εὐτυχίσῃ καὶ κατὰ τὸ ἀρξάμενον ἔτος τῶν αὐτῶν καλῶν ἡμερῶν νὰ ἀπολαύσῃ ἡ Ναυτιλία μας τὰς ἱκανοποιητικὰς ἀποδόσεις; Θὰ εὐτυχίσωμεν νὰ ἴδωμεν δικαιουμένας τὰς αἰσιοδοξοὺς προβλέψεις καὶ καρποφορούσας τὰς ἤδη καταβαλλομένας προσπάθειάς, ἔστω καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς μόνον τῆς ἀναγενομένης τῶν σκαφῶν μας; Τὸ εὐχόμεθα ὀλοφύγως, ἂν καὶ τῶν τελευταίων αὐτῶν μηνῶν ἡ καχεξία εἰς τὴν ναυπηγίαν, καὶ καθιερθεῖς τακτικὸς βασίμωσις νὰ τὸ προΐδωμεν. Ποσάκι δὲν διεψεύσθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων αἱ ἐλπίδες καὶ πόσας δὲν ἀπεκόμισαν πικρὰς ἀπογοητεύσεις οἱ περὶ τὴν θαλάσσιαν ἐπιχειρήσιν ἀσχολούμενοί; Τόσοι καὶ τόσοι ἀπροσδιόριστοι παράγοντες ἐπιδρῶντες καὶ ἀπεισέρχονται εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς ναυτιλίας καὶ δὴ τῆς φορτηγῆς. Καμμία ἄλλη βιομηχανία δὲν εἶνε τόσο ἐυπαθὴς εἰς τὰς διακυμάνσεις τῶν πολιτικο-οἰκονομικῶν πραγμάτων, ἀπὸ Κόσμου, ὅσον ἡ ναυτική. Ἀνέκαθεν ἀπετέλεσεν αὐτὴ τὸ βαρὺ μέτρον τῶν μετα-

πτώσεων τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ὅμως Ναυτιλίαν, τὴν μόλις τώρα εἰσελθοῦσαν εἰς τὸν δρόμον τῆς ἀνασυγκροτήσεως, τὴν στερουμένην καθε οἰκονομικοῦ περιθωρίου, ἀποθεματικοῦ τινος κεφαλαίου ἢ καὶ εὐθηνῶν πιστώσεων, τὴν ἐρειδομένην ἐπὶ τῶν ἰδίων της καὶ μόνον δυνάμεων, ἐπὶ τῶν ἀποδόσεων τῶν πλοίων της, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ ἐσωτερικὰ αὐτῆς προβλήματα, ἐπιτακτικὴ προβάλλει ἡ ἀνάγκη μακρὰς ὀπωσθήποτε καὶ ἀπροσκόπτου περιόδου ἱκανοποιητικῶν ἐργασιῶν.

Τὸ 1938 σταθμὸν ἀξιοσημείωτον, καθαρὸ ἱστορικόν, τῆς σταδιοδρομίας της θ' ἀποτελέσῃ. Ἄν τὸ ἀπελθόν ἔτος εὐρύτερος διηνοιξεν τοὺς ὁρίζοντας τῆς ἐμποροναυτικῆς ἡμῶν δραστηριότητος, εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν τοῦλάχιστον, διὰ πρώτην δὲ φορτὴν σταθερῶς διεγράφησαν αἱ ἐλπίδες, ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν ἡμῶν οἰκοδόμημα ἐδραίας, θὰ ἀποκτήσῃ τὰς βάσεις, τὸ ἀνατέλλον ἔτος θὰ σημάξῃ τὴν ἀποφασιστικὴν ἐπὶ τὰ βελτίω τροπὴν. Ἀπὸ τῶν καλῶν τῶν ἐργασιῶν τῆς Ναυτιλίας μας, ἐξέλιξιν ἐξαρτάται ἐν πολλοῖς καὶ αὐτὴ ἡ ὑπόστασις της. Ἐπὶ τῶν κερδῶν καὶ μόνον ἐξ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων μας ἡλπίσαμεν καὶ εἰς τὸ πᾶν, θὰ στηριχθῶμεν διὰ νὰ χωρησώμεν, ἂν μὴ εἰς τὴν ολοκλήρωσιν τοῦλάχιστον εἰς τὴν σταθερὰν τῶν προσπαθειῶν κατεύθυνσιν διὰ τὸν συγχρονισμόν τῆς ναυτιλιακῆς ἡμῶν ὀργανώσεως. Ἄν ὅμως ἀντιμετωπίσωμεν καὶ πάλιν τὰς γνωστέρας τοῦ παρελθόντος ἀσχετοῦς εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων μας καὶ ἐπαγέλθωμεν, ὅπως φόβοι ἤδη ἐκφράζονται — εἰς τὰς μετρίους ἀποδόσεις, δὲν θὰ εἶνε μικροί, οὐδὲ μακροὶ οἱ κίνδυνοι, πού θὰ ἐπαπειλήσουν τὴν σταδιοδρομίαν τῆς ἐθνικῆς Ναυτιλίας. Προβλεπόμεναι νὰ συγκαλονοῦν καὶ τὴν σημερινὴν της ἐξόχλησιν.

Δὲν υπερβάλλομεν τὸ παραπάν τὰ πράγματα. Πιο σφοδρὸν ἢ βαθυτέρα αὐτῶν ἐπὶ γινώσκω, ἡ ἀκριβοδικαία ἐκτίμησις τῶν ἐσωτερικῶν ἐμποροναυτικῶν ἡμῶν προβλημάτων, τῶν ὀργανικῶν τῆς Ναυτιλίας μας ἐλλείψεων καὶ τῶν ἐπικρεμαζομένων κινδύνων, καὶ ὑποχρεώσεων καὶ σῶρα, μὲ τὴν εἰσόδον τοῦ νέου ἐτους, πέρασιν ἐντυπώσεων τῆς συγκρίσεως καὶ τῆς υπερβέτους αἰσιοδοξίας, νὰ διεκτραγωδῶμεν τὴν ναυτιλιακὴν ἡμῶν πραγματικότητα. Αὐτὴν κυρίως πρέπει νὰ ἔχωμεν πάντοτε ὑπὸ ὄψιν μας, λογογιστῶντες δὲ αἰσιοδοξοῦντες, τῶν βασικῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας νὰ ἐπιδικάζωμεν καὶ μὲν τὴν ἄμεσον ἀντιμετώπισιν, τῶν δὲ τὴν βαθύτατον ἀντιμετώπισιν ἐπὶ λυαίν.

Πιστεύομεν ἀκραδάντως καὶ θὰ συμφωνήσωμεν μεθ' ἡμῶν οἱ μετὰ προσοχῆς παρακολοῦθοῦντες τὰ τῆς Ναυτιλίας, ὅτι παρὰ τὰς ἱκανοποιητικὰς ἀποδόσεις τοῦ ἀπελθόντος ἐτους ἀποτελέσματα, πολλοὺ γε καὶ δὴ, δὲν διεξήλθομεν ἀκόμη τὴν κρίσιν. Ὅχι ὅμως τὴν κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων, ἀλλὰ τὴν κρίσιν τὴν ἰδιαιτέραν τῆς ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας, τὴν ἐσωτερικὴν, ὑπὸ τὴν ὁποίαν ἀπὸ ἐτῶν ἤδη τελεῖ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον καὶ ἦτις ὁρμηρὴν ὀξύνεται. Ἀέριαι ἀτυχῶς διατηροῦνται τὰ προβλήματα τοῦ παρελθόντος καὶ ἐλάχιστα διὰ τῆς προσθήκης εἰς τὴν χωρητικότητά της νεοτευκτῶν τινῶν καὶ μικρᾶς ἡλικίας σκαφῶν, ἐτοιμάθη ἡ μηχανικὴ τῆς Ναυτιλίας μας. Σαθρὸν κατὰ ὅσον εἶνε τὸ ναυτιλιακὸν ἡμῶν οἰκοδόμημα, ἀνέκων ν' ἀντιστῇ εἰς τὰς ἐναντιότητες καὶ τὰς δυσχερείας, πού τόσο συχνά — συχνότερα τῶν περὶ τῶν ἐτῶν — ἐμφανίζονται εἰς τὴν θαλάσσιαν ἐπιχείρησιν. Ἀναστήλωσιν ἐκ βάθρων θὰ χρειασθῇ ἡ ναυτιλιακὴ ἡμῶν ὀργάνωσις, ἐπίμονοι δὲ καὶ ἀδιάλειπτοι φροντίδες πρέπει νὰ καταβληθῶν διὰ νὰ καταστήσωμεν τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, ἄξιον τῆς εὐρυτέρας ἀποστολῆς του, στερεῶς ἐνδυναμῶν

νά κρατήση την θέσιν του εις τὰς θαλάσσας, και έρρωμένως νά άντιστή εις τήν ώργανωμένην τοῦ ξενικοῦ άνταγωνισμοῦ ἐπί-θεσιν.

Γύρω μας, εις τήν κατά χώρας ναυτιλιακήν δραστηριότητα, μία αναδημιουργία συντελεῖται ἤδη ἀπό ἐτών και γοργῶ τῷ θήματι συνεχίζεται. Καμμία χώρα δέν ὑστερεῖ εις τήν προσπάθειαν τῆς αντιμετώπισης τῶν ναυτιλιακῶν τῆς ἐπιδιώξεων. Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία, μέ τήν τόσον ἀδοκίμως ἐπαυξηθεῖσαν ὑπερήλικον χωρητικότητα τῆς, μέ τήν ἀσφαλιστικήν τῆς πίστιν ἐν πάσῃ κυριολεξίᾳ καταρρακωμένην, μέ τήν κατεσπαρμένην ποικιλώνυμον πλοιοκτησίαν τῆς, μέ τήν ἑλλειψιν πληρωμάτων ἐπαγγελματικῶς ἀρτίως κατηρτισμένων και ὁμαλῶς διοικουμένων, μέ τήν πτωχείαν εις ἀποθεματικά, τήν ἀνυπαρξίαν ἐφεδρικῶν οἰκονομικῶν δυνάμεων, και τέλος μέ τήν ἀπουσίαν πάσης διὰ τὰς ὁμαδικὰς κατευθύνσεις ἐξυπακουμένης στενῆς τῶν παραγόντων αὐτῆς ἀλληλεγγύης, δέν θά δυνηθῇ ἐπὶ πολὺ νά κρατήσῃ τήν θέσιν τῆς εις τὸν θαλάσσιον στίβον, πολλῶ δὲ μᾶλλον νά τήν προαγάγῃ ὅταν οἱ πάντες, οἱ ἰσχυροὶ και τώρα συναγωνισταὶ τῆς, δλονέν ὀργανοῦνται, ἐνισχύουν τὰς δυνάμεις των, συγχρονίζονται, ἐνῶ αὐτὴ δέν ἡμπορεῖ νά ἀκολουθήσῃ τὸ παράδειγμά των. Ναυτιλία ἐκποτισθεῖσα ἀπὸ τὰς ἐθνικὰς τῆς δάσεις, μονόπλευρον ἔχουσα τήν σύνθεσιν αὐτῆς και τοιοῦτον ὄγκον πεπαλαιωμένης χωρητικότητος ἐμφανίζουσα, εὐεπίφορος κατὰ φυσικὴν συνέπειαν εἶνε εις τήν ἔκπτωσιν και τὸν περιορισμὸν τῆς δραστηριότητός τῆς.

Ἄς μὴ αὐταπατώμεθα ἀπὸ τήν κατά τὸ ἀπελθὸν ἔτος σημειωθείσαν ἀπότομον τῆς χωρητικότητος ζήτησιν. Θά παρέλθῃ και αὐτὴ, ἀν δέν παρῇληθεν ἤδη. Εἰς ὁμαλωτέρας συνθήκας ἐργασίας θά ἐπανέλθωμεν, καθ' ἃς ἡ ἐπιλογή τῶν καλῶν πλοίων και τῆς σημαίας ἀκόμη, θά εἶνε εὐχερὴς ἀπὸ τοὺς φορτωτάς. Τότε τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, τὸ παλαιόν, τὸ ἀσφαλιστικῶς θεβαρυμένον, τὸ ἀσχηχρόνιστον διὰ τήν καλὴν μεταφορὰν τῶν ὀπωσδήποτε εὐπαθῶν φορτίων, θ' ἀντιμετωπίσῃ ἀνυπερβλήτους δυσχερείας διὰ τήν ἀπασχόλησιν του. Κατ' ἀναπότρεπτον ἀνάγκην θά λάβῃ τήν ἄγουναν πρὸς τὰ ἐργοστάσια τῶν διαλύσεων, ἀφοῦ ἐν τῷ μεταξὺ οἱ ξένοι συναγωνισταὶ μας διὰ τῶν ναυπηγήσεων και τῶν ἀγορῶν θά δύνανται νά προσφέρουν περισσότερα πλοῖα, νεώτερα, ἐν πολλοῖς ἀπὸ τὰ ἰδικὰ μας καταλλήλοτερα.

Αὐτὸς και μόνον ὁ κίνδυνος, ὅστις ἄμεσος ἐπικρέμαται, μᾶς ὑποχρεώνει ν' ἀκολουθήσωμεν και ἡμεῖς τὸν δύσκολον δρόμον

τῆς ἀνασυγκροτήσεως. Χωροῦντες πρὸς αὐτὸν πάμπολλα θά συναντήσωμεν προβλήματα. Βῆμα πρὸς βῆμα, μέ πᾶσαν περίσκεψιν και συντηρητικότητα, συνεπικουρούμεν και τοῦ Κράτους, τοῦ Κράτους ὁμῶς τοῦ σημερινοῦ, ὅπερ μέ τόσῃ στοργῇ περιβάλλει τήν παραγωγικὴν τῆς χώρας ἀνάπτυξιν, πολὺτιμα δ' ἔχοντες ἐφόδια τήν ἀπαρασάλευτον πίστιν τῶν ἐφοπιστῶν μας και τήν καρτερικὴν τοῦ ἐμφύχου ὕλικου συνδρομήν, θά ἐπιδιώξωμεν κατὰ σταθμοὺς τήν ἐπίλυσιν των.

Δέν ὀρρωδούμεν πρὸ τῶν δυσχερειῶν, ἀρκεῖ ἐπ' ὀλίγον ἀκόμη και ἡ ἐργασία τῶν πλοίων μας νά προέλθῃ ἀρωγὸς εις τήν μεγάλην προσπάθειαν. Τὸ πρόσφατον παρελθὸν κατέδειξεν, ὅτι ἀπὸ τὰ ἐρείπια, ποὺ συνεσώρευσε ἡ κρίσις, κραταιότερα ἐξῆλθεν ἡ Ναυτιλία μας. Συνεκλονίσθη ἐκ θεμελίων, ἀλλὰ και δέν κατελύθη τὸ οἰκοδόμημά τῆς. Ἡ θάλασσα, μέ τήν ὁποίαν ἡ ψυχὴ τοῦ Ἑλλήνος ἐγαλουχήθη, θά εἶνε πάντοτε ὁ γνώριμος στίβος και τῶν ἐπιχειρηματικῶν του ἐπιδιώξεων. Δέν ἀπαισιοδοξοῦμεν διὰ τὸ μέλλον. Προσγειωμένοι ὁμῶς πρέπει νά εἴμεθα πάντοτε εις τήν ὥμην πραγματικότητος, ἥτις πολλὰ ἐπιτάσσει εις τοὺς παράγοντας τῆς Ναυτιλίας μας, εἴτε ἐφοπισταὶ εἶνε οὗτοι, εἴτε ναυτεργάται. Ἡ τύχη αὐτῆς εὐρίσκεται εις χεῖράς των.

Διαπιστώνοντες τὰς ἀτελείας τῆς ναυτιλιακῆς ἡμῶν ὀργάνωσης και ἐπισημαίνοντες τὰς ἀσθενεῖς αὐτῆς πλευράς, ἔργον πιστεύομεν ὠφελιμώτερον, ὅτι ἐπιτελούμεν ἀπὸ τήν διατύπωσιν τῶν τετριμμένων εὐχῶν και τῶν κατὰ συνθήκην κενῶν φράσεων.

Ἀπὸ τὸν ἐνδιάθετον κατεχόμενον πόνον νά ἴδωμεν τήν Ἑθνικὴν Ναυτιλίαν στερεῶ τῷ θήματι ἀναπτυσσομένην και ἐπιτελοῦσαν τήν εὐρύτεραν αὐτῆς ἀποστολήν, ἡθελησάμεν ἐν πάσῃ συντομίᾳ, μέ τήν εἴσοδον εις τὸ νέον ἔτος, τὸ κρίσιμον και ἀποφασιστικὸν διὰ τήν σταδιοδρομίαν τῆς, νά καταδείξωμεν πόσον τὸ ναυτιλιακὸν ἡμῶν οἰκοδόμημα, ἡ πλέον εὐρωστος αὐτῇ ἐκδήλωσις τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ἔχει ἀκόμη ἀνάγκην ἐξαιρετικῆς μερίμνης και ἰδιαίτερας στοργῆς. Διὰ νά ἐξιχθῇ τοῦτο ἐπιβλητικὸν και ὠραῖον, εἰς οἷαν περιωπὴν ὅσοι ἠγάπησαν τήν Ναυτιλίαν μας τὸ ὥραματίστησαν, διὰ νά τὸ ἴδωμεν ὑπερῆφάνως πυργούμενον, θυσίαι πολλαὶ και μόχθοι μεγάλοι ἀκόμη θ' ἀπαιτηθῶν. Τὸ παρελθὸν μᾶς διδάσκει, ὅτι ποτὲ δέν ἀπέλειπεν ἀπὸ τήν ναυτικὴν μας οἰκογένειαν ἡ συναίσθησις τοῦ καθήκοντος.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

Η ΘΕΣΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΙ ΕΓΚΥΡΟΙ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΑΠΟΦΕΙΣ

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς πολυσελίδου ταύτης ἐκδόσεως και τῆς ἀνασκοπήσεως τῶν κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος πεπραγμένων τῆς Ναυτιλίας μας, σκόπιμον ἐκρίναμεν τὴν πολὺτιμον συνεργασίαν ἐκλεκτῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων και ἐκεῖνων, ποὺ ὀπωσδήποτε γύρω ἀπὸ τήν θαλασσίαν ἐπιχειρήσιν ἐπαγγελματικῶς ἀσχολοῦνται ἢ εἰδικῶς περὶ τὰ ἐμποροναυτικά πράγματα ἐνέκυψαν, ἵνα διατυπώσουν οὗτοι τὰς ἀντιλήψεις των ἐπὶ τῶν ποικίλων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ζητημάτων.

Ἴσως αἱ ἐγκυροὶ τῶν συνεργατῶν αὐτῶν γνῶμαι νά χρησιμεύσουν εις τήν προώθησιν τῆς ἐπίλυσεως τῶν ναυτιλιακῶν μας προβλημάτων. Ἴσως ἀκόμη ἡ διαπίστωσις τῶν ὀργανικῶν ἐλλείψεων τῆς Ναυτιλίας μας, παρ' αὐτῶν τούτων τῶν ἐν-τός τοῦ ἐμποροναυτικοῦ κύκλου ἐπαγγελματικῶς κινουμένων και αἱ διαγραφόμεναι διὰ τήν αὐρίον ἀησυχία ν' ἀποτελέσουν τήν ἀπαρχὴν συντονισμένης κινήσεως διὰ τήν θεραπείαν τῶν ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν και τῶν μειονεκτημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Τὸ εὐχόμεθα και τὸ ἐλπίζομεν.

Τὰ χαμηλὰ ἔξοδα εἶναι ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας

Τοῦ κ. Γ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

Σήμερον ὁπότε, μετὰ τήν ἐξαετὴ περίπου κρίσιν, παρῇληθε και ἡ ἀνάπαυλα εὐημερίας, χρήσιμος τυγχάνει ἡ μελέτη τῶν γεγονότων τοῦ προσφάτου παρελθόντος και ἰδίᾳ ἡ πλήρης κατατοπίσις μας ἐπὶ τῶν πλεονεκτημάτων ἐκείνων, ἅτινα ἐπέτρεψαν εις τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον νά ἐπιδείξῃ τοσαύτην ἀντοχήν και συναγωνιστικὴν ἱκανότητα, ὥθῃσαν οὕτω τὸν Ἑλληνα ἐφοπιστὴν εις τήν πρόσδεσιν νέων μονάδων και τήν αὐξήσειν τῆς χωρητικότητός μας.

Και πράγματι, διὰ νά λάβῃ ὁ ἐμπορικὸς μας στόλος τήν ἑκτασιν, ἣν σήμερον κατέχει, διὰ νά ἐργάζεται και κινῆται ἐν ὥρᾳ κρίσεως, καθ' ἣν τὰ ξένα πλοῖα ἀθρόως παρωπλίζοντο, διὰ νά κατακτᾷ διαρκῶς νέας ἀγοράς και νά πολλαπλασιάζηται, ἐνῶ ἄλλων ἐθνικοτήτων οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι μειοῦντο, δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι κάποιαν δύναμιν θά εἶχεν, ἥς ἐστεροῦντο οἱ συναγωνισταὶ του. Τήν δύναμιν ὅθεν ταύτην πρέπει ἐπακριβῶς νά

προσδιορίσωμεν και νά διαφυλάξωμεν.

Ἀλλὰ ποῖον νά εἶνε τάχα τὸ προσὸν τοῦτο τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου; Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τοῦ πλωτοῦ ὕλικου, εἴμεθα δυστυχῶς οἱ τελευταῖοι τῶν ναυτικῶν Κρατῶν. Τὰ πλοῖά μας εἶνε παλαιὰ, ἄνευ προσόντων και δυσκόλου ἐκμεταλλεύσεως. Ἡ ἀσφαλιστικὴ μας θέσις, ὡς γνωστὸν, ἦτο και εἶνε πάντοτε μειονεκτικὴ και διὰ τὰ σώματα και τὰ φορτία και τὰ πληρώματα. Τὸ Ἑθνικὸν ἐμπόριον ἀπολύτως ἀνεπαρκὲς διὰ τήν ἀπασχόλησιν τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Ὡς ἐκ τούτου τὰ φορτηγὰ μας, ζητοῦντα ἐργασίαν εις τήν ξένην, ἀσχολοῦνται εις μεταφορὰς μακρὰν τῆς βάσεως των και ἐπιβαρύνονται μέ δαπάνας ἀνυπάρκτους διὰ τὰ πλοῖα ἄλλων ἐθνικοτήτων. Τὰ κεφάλαια τῶν ἐφοπιστῶν μας εἶνε πολὺ μικρὰ διὰ τήν ἀνετον διενέργειαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Τὰ σκάφη, θεβαρυμένα διὰ μεγάλων χρεῶν, ἀπερρόφων ἅπαντα τὰ διαθέσιμα τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τήν πλημμελεστάτην ἐξυπηρέτησιν τῶν βαρῶν. Ἐνῶ τὰ ξένα Κράτη ἐπεχορῆγουν ἀδρῶς τοὺς ἐμπορικοὺς των στόλους, τὸ Ἑλληνικὸν ναυτικὸν οὐδέποτε ἐθάρυεν οὐδ' ἐπ' ἐλάχιστον τὸ ἔθνος, οὐδεμίᾳς ποτὲ τυχὸν ἐνισχύσεως. Ἀλλὰ ποῦ λοιπόν, τὰ πλεονεκτήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου

Τὸ ἀορίστως καὶ ἀφειδῶς κηρυττόμενον «δαίμονιον τοῦ "Ελληνικοῦ ναυτίλου», εἶνε ἄρα γε ἐκεῖνο, τὸ ὅποιον ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς πλοιοκτητὰς τὴν τὴν προκοπὴν;

Ὁ ἐφοπλιστὴς μας, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀπλοῦς ἄνθρωπος, ναυτικός, ὅχι ὅμως ἀνωτέρας ἐμπορικῆς, ἐπιστημονικῆς ἢ ἄλλης μορφώσεως, δὲν νομίζω, οὔτε καὶ γνωρίζω νὰ ἐπέτυχε ποτὲ συνδυασμοὺς διαφυγόντας εἰς τοὺς ὀργανωμένους καὶ ἀνωτέρας μορφώσεως συναγωνιστάς μας.

Τὸ δαίμονιον ὅμως αὐτὸ τοῦ "Ελληνικοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὑπάρχει πράγματι καὶ εἶνε ὁ περιορισμὸς τῶν δαπανῶν καὶ ἡ νοικοκυρσύνη ἐν τῇ ναυτιλιακῇ ἐπιχειρήσει.

Αὐτὴ ἀκριδῶς ἡ οἰκονομία ἐν τῇ διαχειρίσει καὶ τῇ διεύθυνσει ἐν γένει καὶ ἐντὸς τῶν πλοίων, ἐπέτρεψε τὴν μείωσιν εἰς τὸ ἔλαττον τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως καὶ τοῦ κόστους τῆς κινήσεως τῶν φορητῶν μας. Ἡ οἰκονομία εἶνε, ἀκριδῶς ἐκεῖνη, ἥτις μᾶς ἔδωκε τὴν δυνατότητα νὰ ναυλῶμεν τὰ πλοῖα εἰς τοὺς χαμηλοὺς τῆς κρίσεως ναύλους χωρὶς νὰ ὑφίσταμεθα τὰς τὸσον συντριπτικὰς ζημίας, ὅς ἐπραγματοποιούσιν οἱ ξένοι. Αὐτὴ μᾶς ἐπέτρεψε νὰ ἀγοράζωμεν σκάφη, καθ' ἣν ἐποχὴν οἱ ἄλλοι, οἱ τότε πλεονεκτῆματα ἔχοντες, ὧν ἡμεῖς, ὡς ἀνωτέρω ἀνέπτυξα, ἐστερούμεθα, ἐπώλουν τὰ ἴδια των.

Αὐτὴ μᾶς ἔδωκε τὴν ἱκανότητα νὰ ἀνθέξωμεν μέχρι τῆς εὐημερίας. Δὲν πρέπει ν' ἀναζητῶμεν τὰ ἀπλὰ πράγματα εἰς θεωρητικὰς ἀοριστολογίας. Ὁ "Ελλην ἐφοπλιστὴς ἠγόραζε κατὰ τὴν κρίσιν πλοῖα, διότι ἡ οἰκονομικὴ διαχείρισις, περιορίζουσα τὰς ζημίας του, ἐπέτρεπε τοῦτο καὶ διότι εἶχε τὴν ἐλπίδα, ὅτι αἱ ἐργασίαι κάποτε θὰ καλυτερεύουσιν ἢ ὅτι, λόγω τῶν χαμηλῶν τῶν ἐξόδων καὶ μικρῶν ὀπισσῶν ζημιῶν, θ' ἀνθέξῃ μέχρι τότε. Οὔτε συμπεριφερόμενος ναύλους ἐπραγματοποιήσαμεν ποτὲ ἀπὸ τοὺς ξένους, οὔτε προτίμησιν εἶχομεν, οὔτε ἄλλους συνδυασμοὺς ἐπετύχομεν.

Οἰκονομία εἰς τὰ ἐξόδα διαχειρίσεως, εἰς τὰ ὑλικά, εἰς τὴν κατανάλωσιν, εἰς τοὺς μισθοὺς, εἰς τὰς ἀσφαλίσεις σωματίων, νοικοκυρσύνη, οἰκονομία ἐν τοῖς πλοίοις καὶ οἰκονομία εἰς τὴν διάθεσιν τῶν κεφαλαίων ἐπέτρεψαν εἰς ἡμᾶς νὰ ἐκμεταλλεύωμεθα σκάφη θεωρούμενα ὑπὸ τῶν ξένων ὡς παλαιὰ σίδηρα. Αὐτὸς ὁ περιορισμὸς τῶν ἐξόδων, ἡ δύναμις τῆς "Ελληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸσον ὑπὸ τῶν ξένων θαυμασθεῖσα, εἶνε ἐκεῖνος, ὅστις μόνος μᾶς ἐπέτρεψε νὰ ἐξυδμετέρωμεν τὰ τὸσα πλεονεκτήματα τῶν συναγωνιστῶν μας, μὲ θετικὴν μάστιγα ὑπὲρ ἡμῶν κλίσιν τῆς πλάστιγγος.

Αὐτὸν λοιπὸν τὸν παράγοντα πρέπει ὀπισσῶμεν νὰ διατηρήσωμεν, μὴ ἐνθαρρυνόμενοι ὑπερμέτρως, λόγω προσκαίρων ἐπιτυχῶν καὶ μὴ λησμονοῦντες τὴν ἰσχυρὰν θάσιν, ἐφ' ἣς ἐστηρίχθη, ἀνεπτύχθη καὶ ἠνδρώθη ὁ φορητὸς μας στόλος. Εἶνε ἀνάγκη νὰ παύσωμεν δημοιουργόντες πολυτελεῖς καὶ ὑπερβολικὰς δαπάνας, αἵτινες ὀλίγον κατ' ὀλίγον ἤρξαντο συσσωρευόμεναι. Τὰ περιθώρια διὰ μᾶς ἐξέλιπον.

Εὐρισκόμενοι ἤδη πρὸ νέας πιθανῆς κρίσεως, ὅς ἀναλογισθῶμεν τὸ πῶς κατὰ ταύτην θὰ ἀντεπεξέλθωμεν, ἐὰν καὶ τὸ μόνον πλεονεκτήματά μας, μεταξὺ τῶν μόνον ἐκμεταλλεῖται, τὴν οἰκονομίαν, ἀλογίστως οἱ ἴδιοι ἀποβάλλωμεν.

Καὶ θεθαίως εἰς πολλοὺς μεταφορικὰς τομεῖς οἱ ναῦλοι εἶνε ἀνώτεροι τῶν τῆς κρίσεως. Διὰ τὴν θέν νὰ ὁμιλῶμεν περὶ ἐπερχομένης κρίσεως;

Ἄλλ' ἢ ἀπόδοσις τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐργασίας καὶ τὸ ἀποτέλεσμα ἐνὸς ταξιδίου, δὲν ἐξαρτῶνται μόνον ἀπὸ τὸν ναῦλον. Δύο εἶνε οἱ συντελεσταὶ τοῦ κέρδους ἢ τῆς ζημίας: Ὁ ναῦλος καὶ τὰ

ἐξόδα. Ἐὰν ὅθεν παρὰ τὴν σοβαρωτάτην πτώσιν τοῦ πρώτου κατὰ τὸν τελευταῖον μῆνα, παρέμεινεν οὗτος εἰς ἐπίπεδα ἀνώτερα τῶν τῆς κρίσεως, δὲν σημαίνει, ὅτι τὸ πλοῖον κερδίζει. Διὰ νὰ σχηματίσωμεν σαφὴ περὶ τοῦτου ἀντίληψιν πρέπει νὰ μελετήσωμεν καὶ τὸ σκέλος τῶν ἐξόδων. Λαμβάνοντες ὅθεν ὡς θάσιν πλοῖον 8.000 τόνων περίπου, ἔχομεν, μεταξὺ τοῦ 1933 καὶ τῆς σήμερον, τὰς κάτωθι κεφαλαιώδεις διαφορὰς καὶ ἐπιβαρύνσεις, ἐκτὸς τῶν πολλαπλῶν δευτερευούσης σημασίας τοιούτων:

1) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΥ	
Μηνιαῖον μισθολόγιον 1933	£ 167.10.0
Μηνιαῖον μισθολόγιον 1937	£ 290

Διαφορὰ κατὰ μῆνα	£ 123.10.0
Διαφορὰ κατὰ ἔτος	£ 1.470

2) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΤΑΜΕΙΟΥ ΦΥΜΑΤΙΚΩΝ

Ἐπὶ μισθοδοσίᾳ Α. 290 πρὸς 2 ο) Α. 5.16.0 ἐπὶ 12 μηνῶν...	£ 69
Ἐν προκειμένῳ δὲν λαμβάνομεν ὑπ' ὄψιν τὰς προσθέτους ἐπιβαρύνσεις ὑπὲρ τοῦ Ταμείου τοῦτον, ἐπὶ τῶν προμηθειῶν, τροφίμων, λογαριασμῶν λατρῶν, κλινικῶν κλπ., αἵτινες οὐσιαστικῶς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπιπίπτουσιν.	

3) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΛΟΓΩ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΣΘΕΝΩΝ καὶ τῆς καταβολῆς παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ franchise ἐκ Α. 10 κατ' ἀσθενῆ ὡς καὶ τῶν 3 πενήτων, δι' ὧν ἠυξήθησαν αἱ ὑπὲρ τῶν clubs εἰσφοραί. Ἐτησίως περίπου κατὰ πλοῖον	» 250
---	-------

4) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΛΟΓΩ ΑΘΡΩΝ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ, μηδέποτε μέχρι σήμερον παρουσιασθεισῶν, ἢ ἀντικαταστάσεως παλιννοστουμένων. Ἐτησίως καὶ κατ' ἀτόμῳ τοῦτον τοῦλάχιστον	» 250
--	-------

ΕΣΩΤΕΡΙΚΑΙ ΕΤΗΣΙΟΙ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥ 1933 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ

5) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΛΟΓΩ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΙΜΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ:	
Μηνιαῖος κατὰ τὸ 1933	£ 54.7.6
Μηνιαῖος κατὰ τὸ 1937	£ 76.2.6

Διαφορὰ κατὰ μῆνα	£ 21.15.0
Διαφορὰ κατ' ἔτος	» 261

6) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΕΚ ΤΙΜΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ:

Ἐτησίᾳ διαφορὰ μεταξὺ 1933 καὶ σήμερον εἰς τὰς τρεχούσας τιμὰς περίπου	» 2.100
--	---------

7) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ:

Ἐτήσια ἀσφάλιστρα κατὰ τὸ 1933	£ 1.400
Ἐτήσια ἀσφάλιστρα κατὰ τὸ 1937 διὰ μερικὴν ἀσφάλειαν	£ 2.800 » 1.400

Ἐν ἡ περιπτώσει ὁ ἐφοπλιστὴς θελήσῃ νὰ ἀσφαλισθῇ ἐξ ὀλοκληρῶν τὰ ἀσφάλιστρα θὰ φθάσῃ ἐτησίως..... £ 3.500 μὲ ἐπιβάρυνσιν ἐτησίαν ἐκ £ 2.100.

8) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΕΚ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΤΙΜΩΝ ἐπισκευῶν, δεξαμενισμῶν, SURVEY κλπ. ἐτησίως περίπου	» 800
---	-------

9) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΕΚ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΕΞΟΔΩΝ ΔΙΜΕΝΩΝ ἐτησίως περίπου δι' ἑκάστον ἀτόμῳ πλοῖον ὡς καὶ συναλλαγματικῶν διαφορῶν καὶ μεσοπρομηθειῶν	» 1.050
---	---------

10) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ λόγω αὐξήσεως ἀξίας μεταφερομένων ἐμπορευμάτων, περίπου ἐτησίως.....	» 300
--	-------

11) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΤΙΜΗΣ ΥΛΙΚΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ἐτησίως περίπου	» 300
--	-------

ΗΤΟΙ ΟΛΙΚΑΙ ΕΤΗΣΙΑΙ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ ἐκμεταλλεύσεως Ἑλληνικοῦ πλοίου μερικῶς ἀσφαλιζομένου ἀπὸ τοῦ 1933 μέχρι σήμερον διὰ πλοῖον ἀγορασθὲν εἰς τιμὰς κρίσεως £ 8.250. Ἀν δὲ προσθέσωμεν καὶ τὴν ἐπὶ πλέον διαφορὰν δι' ὀλικὴν ἀσφάλειαν £ 700, ἔχομεν ὀλικὰς ἐτησίας ἐπιβαρύνσεις ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ὀλικῶς ἀσφαλιζομένου ἀπὸ τοῦ 1933 μέχρι σήμερον διὰ πλοῖον ἀγορασθὲν εἰς τιμὰς κρίσεως.. £ 8.950

12) ΕΤΗΣΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΣ μεταξὺ πλοίου ἀγορασθέντος εἰς τιμὰς κρίσεως καὶ εἰς τρεχούσας τιμὰς περίπου	» 2.334
--	---------

ΗΤΟΙ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ὡς ἀνωτέρω ΕΚ ΛΙΡΩΝ 8.950 ἐπιβαρύνσεων ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῆς διαφορᾶς ἀποσβέσεως ἐκ Λιρῶν 2.334 ἔχομεν συνολικὴν αὐξήσιν σκέλους δαπανῶν κινήσεως πλοίου μεταξὺ τοῦ 1933 καὶ τοῦ 1937 δι' Ἑλληνικὸν πλοῖον ἀγορασθὲν εἰς τρεχούσας τιμὰς..... £ 11.284

Εὐρισκόμεθα ὅθεν πρὸ σταθερᾶς χαλαρώσεως τῆς ναυαγορᾶς, ἐνῶ τὰ ἐξόδα σημαντικῶς αὐξηθέντα παραμένουν εἰς τὰ ἀνώτατα σημερινὰ ἐπίπεδα. Καὶ ὅσον μὲν ἀφορᾷ τοὺς ναύλους δὲν δύναται οὗτοι νὰ ἐπηρεασθῶσι παρ' ἐλάχιστα ἀπὸ τὰς ἰδικὰς μας πράξεις, ὡς ἐξαρτῶμενοι ἐξ ἀπολύτου διεθνούς φύσεως αἰτιῶν. Τὰ ἐξόδα ὅμως δυνάμεθα καὶ πρέπει, κατὰ πολλὰ τούτων κεφάλαια, νὰ περιορίζωμεν ὅταν εἶνε ἀνάγκη νὰ γίνεταί τοῦτο. Αὐτὸς ἀκριδῶς ὁ περιορισμὸς τῶν ἐξόδων κατὰ τὴν κατάλληλον στιγμὴν, ἡ οἰκονομία, ἡ οἰκοκυρσύνη ἐν τοῖς πλοίοις, εἶνε ἡ θαυμα-

CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS

SHIPPING AGENT
ROSARIO

CALLE SAN LORENZO 1338
20 PISO NO. 19

TELEGRAMS: KATRAMADOS
ROSARIO

Τὸ πρῶτον ἰδρυθὲν εἰς ΡΟΖΑΠΙΟ καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφεῖον Ἄντ'προσπ'εῖας Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων (Protecting Agency). Εὐκολία μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληροῦντα τὸ φορτίον των εἰς οἰονδήποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ Parana. Εἰς Σάν-Λορέντζο, Βίλλα Κονσταντίνου Σάν Νικολάς.

σία ικανότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτίλου καὶ ὁ κύριος παράγων τῆς ἐπιτυχίας.

Καὶ ὅσον μὲν ἀφορᾷ τὸν περιορισμὸν τῶν ἐπιβαρύνσεων καθαρὰς ἐσωτερικῆς φύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, εἶνε οὗτος ἔργον τοῦ Κράτους, τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ μελετήσῃ καὶ ἐπιληφθῇ τοῦ ζήτηματος, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἐπερχομένης κρίσεως. Ὁσον δ' ἀφορᾷ τὰ λοιπὰ ἔξοδα, οἱ ἐφοπισταὶ δυνάμεθα νὰ περιορίσωμεν τὸ κονδύλιον τῶν ἀσφαλιστρῶν ἀναλαμβάνοντες πάλιν μεγαλύτερον μέρος τῶν κινδύνων, ὅπως καὶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἐπράξαμεν. Ὁμοίως οἱ ἴδιοι πρέπει νὰ ἀσχοληθῶμεν σοβαρώτερον μὲ τὸ ζήτημα τῶν ἐπασφαλιστρῶν καὶ τοῦ σχηματισμοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ, ὅστις θ' ἀναλάβῃ τὴν ἐν προκειμένῳ προάψει τῶν συμφερόντων μας.

Πρὸ τοῦ κινδύνου ἂς περιβλήθωμεν τὴν πανοπλίαν τῆς Οἰκονομίας. Εἶνε ἡ μόνη, ἥτις θὰ μᾶς προστατεύσῃ.

Γ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Πρόεδρος Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος

Ὁ Ἀσφαλιστικὸς Ἐξοπλισμὸς

Τοῦ κ. Α. ΛΟΥΖΗ

Ἡ ἀσφαλιστικὴ χεираφέτησις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας πολλάκις ἀπετέλεσεν εἰς τὸ παρελθὸν θέμα ἀκαδημαϊκῶν συζητήσεων ἢ ὑπῆρξεν ἐν ἀπὸ τὰ ὄνειρα τῶν αἰσιοδόξων.

Πολλοὶ ἴσως πιστεύουν ἀκόμη, ὅτι εἶνε καὶ τι, περὶ τοῦ ὁποίου ἀκούομεν καὶ θὰ ἀκούσωμεν πολλά, ἀλλὰ τὸ ὁποῖον δὲν πρόκειται νὰ ἴδωμεν ποτέ.

Ἐν τούτοις, ἡ ἀσφαλιστικὴ χεираφέτησίς μας, ἢ, καλύτερον ἴσως, ὁ ἀσφαλιστικὸς ἐξοπλισμὸς τῆς Ναυτιλίας μας, εἶνε μέτρον τὸ ὁποῖον πρέπει ἀπαραιτήτως νὰ λάβωμεν ἀνευ περαιτέρω ἀναβολῆς.

Τῷ ὄντι δὲν εἶνε δυνατόν νὰ νοηθῇ ἐπιτυχὴς ἐξέλιξις ἐθνικῆς ναυτιλίας χωρὶς ἐθνικὴν ἀσφαλιστικὴν ὀργάνωσιν. Δὲν εἶνε λογικὸν νὰ θέλωμεν ναυτιλίαν καὶ νὰ τὴν ἀφίνωμεν ἐκτεθειμένην καὶ εὐπρόσβλητον ἀπὸ τῆς ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς.

Βεβαίως ἡ ἴδρυσις ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν δὲν εἶνε ἔργον τῶν ἐφοπιστῶν καὶ θὰ ἔλεγε κανεὶς, ὅτι μόνον μὲ τὸ ν' ἀγοράζωμεν πλοία διδομένην τὴν εὐκαιρίαν εἰς τοὺς θέλοντας ν' ἀσχοληθῶν εἰς ἀσφαλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, ὅπως ὀργανωθῶν καὶ ἀποκτήσῃ τὸν πυρῆνα ἐπικερδοῦς πελατείας. Δυστυχῶς δὲν φαίνεται ν' ἀνεπτυχθῇ παρ' ἡμῖν ἐπαρκῶς ἡ ἀσφαλιστικὴ νοοτροπία ἢ νὰ ὑπάρχῃ ἡ ἀπαιτούμενη ἐμπιστοσύνη τοῦ κεφαλαίου εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐπιχείρησιν. Πρέπει ἡμεῖς οἱ ἴδιοι συνεπῶς οἱ ἐφοπισταὶ νὰ λάβωμεν τὴν πρωτοβουλίαν τῆς δημιουργίας τῆς ἀσφαλιστικῆς μας ὀργανώσεως, ἐὰν θέλωμεν νὰ ἔχωμεν ναυτιλίαν βιώσιμον.

Ἀπὸ κοινοῦ μετ' ἄλλων συναδέλφων ἐνταῦθα εἶχομεν πέρυσιν τὴν εὐκαιρίαν νὰ υποδείξωμεν εἰς σημαίνοντας Ἑλληνικοὺς οἰκονομικοὺς κύκλους, ὅτι ἡ αὐξήσις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡ μεγάλη ποιοτικὴ βελτίωσις αὐτῆς, ἡ ἐπιτελεσθεῖσα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρέχουν πᾶσαν ἐλπίδα εἰς τὸ Ἑλληνικὸν κεφάλαιον νὰ τοποθετηθῇ ἐπιμελῶς εἰς ἀσφαλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, ταῦτοχρόνως δὲ νὰ βοηθήσῃ τὴν Ναυτιλίαν μας, ὅπως βαθμυδῶς ἀπαλλαγῇ ἀπὸ τὴν μειονεκτικὴν θέσιν, ἣν ἔχει εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν.

Συγκεκριμένως ὑπεδείξαμεν, ὅπως ἰδρυθῇ ἐν Ἀγγλίᾳ μία σοβαρὰ ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία μὲ Ἀγγλοελληνικὰ κεφάλαια καὶ μὲ εἰδικὸν σκοπὸν, μεταξὺ ἄλλων, τὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν ἀσφαλιστὴν σκαφῶν Ἑλληνικῶν καὶ φορτίων ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς, εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν ὁποίων ἀπασχολοῦνται, ὡς γνωστὸν, τὰ περισσότερα καὶ καλύτερα πλοία μας.

Ἡ ἀνάγκη καὶ χρησιμότης τοιαύτης συμπληρωματικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς εἶνε σήμερον ἔτι μᾶλλον προφανὴς κατόπιν τῆς ἐσχάτως γενομένης νέας διαρρυθμίσεως τῶν ἀσφαλιστρῶν τῶν φορτίων Ν. Ἀμερικῆς εἰς θάλασσας τῆς ἡμετέρας Ναυτιλίας.

Τὸ ζήτημα τῶν ἐπασφαλιστρῶν τοῦ Πλέϊτ εἶνε ἀρκετὰ γνωστὸν εἰς τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Ἐμποροὶ καὶ ἀσφαλισταὶ πρὸ πολλοῦ ἀπέκτησαν τὴν συνήθειαν νὰ κανονίζουν ἄλλο ἀσφάλιστρον διὰ τὰ φορτία, πού μεταφέρονται διὰ πλοίων ξένων καὶ ἄλλο, μεγαλύτερον βεβαίως, δι' ὅσα μεταφέρονται δι' Ἑλληνικῶν. Οἱ Ἑλληνες ἐφοπισταὶ ἐξ ἄλλου διὰ νὰ μὴ χάνουν τὴν «προτίμησιν», ὅπως λέγουσιν, εἰς τὰς ναυλώσεις, δηλαδὴ ἐπειδὴ θέλουν νὰ ἀκολουθοῦν τὴν τακτικὴν τῆς ἡσσονος ἀντιστά-

σεως» προθύμως πληρώνουν τὴν διαφορὰν.

Κι' ἔτσι σιγὰ - σιγὰ καὶ πολὺ φυσικὰ οἱ ἔμποροι καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ ἐλαττώνουν τὰ «βασικά» ἀσφάλιστρα καὶ αὐξάνουν τὰ Ἑλληνικά. Δὲν ἤμποροῦσε δὲ λογικῶς νὰ γίνῃ ἀλλοιόωτικα, ἀφοῦ ἡ ἐλάττωσις τοῦ βασικοῦ ἀσφαλιστροῦ πηγαίνει εἰς τὴν τσέπην τῶν ἐμπόρων, τοὺς δὲ ἀσφαλιστὰς δὲν ζημιώνει, διότι οὗτοι πάλιν καρποῦνται τὸ ἡυξημένον «Ἑλληνικόν» ἀσφάλιστρον, τὸ ὁποῖον πληρώνουν ὅχι οἱ ἔμποροι, ἀλλὰ οἱ ὑπομονητικοὶ καὶ πάντοτε τρομοκρατημένοι «ραγιάδες».

Οὕτως ἐξεκρίσθη ἡ κατάστασις μέχρις οὗ — πέρυσιν — οἱ «ραγιάδες» ἐτόλμησαν ἐπὶ τέλους νὰ ἐπαναστατήσουν ἢ μᾶλλον νὰ ἀπεργήσουν. Οἱ οἰωνοὶ ἦσαν ἀριστοὶ καὶ ἡ ἀπεργία θὰ ἐπετύγχανεν, ἐὰν τὸν ἀρχικὸν ἐνθουσιασμὸν δὲν διεδέχετο ἀποτόμως ὁ πανικὸς καὶ ἡ ἀκράτητος ὑποχώρησις τῆς ἀποφράδος 9ης Νοεμβρίου 1936.

Φυσικὴ συνέπεια τῆς ὑποχωρήσεως ἐκείνης ἦτο ἡ ἐφετεινὴ ἐκ μέρους ἐμπόρων καὶ ἀσφαλιστῶν νέα καὶ ἐπαχθεστέρα δι' ἡμᾶς διαρρυθμίσαι τῶν ἀσφαλιστρῶν, διὰ τῆς ὁποίας ζητεῖται οὐτε πολὺ οὐτε ὀλίγον, διπλασιασμὸς τοῦ φόρου τῆς ὑποτελείας διὰ τὸ 1938!

Ὁ φόρος αὗτος ὑπολογίζεται εἰς Λ. Α. 120.000 καὶ ἀποτελεῖ τὴν ἐπιχορήγησιν, τὴν ὁποίαν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία πρέπει νὰ δίδῃ εἰς τοὺς ἐμπόρους ἢ τοὺς ἀσφαλιστὰς ἢ τὰς ξένας ναυτιλίας.

Πρὸ τοιαύτης καταστάσεως δύο εἶνε τὰ ἐνδεικνύμενα μέσα ἀμύνεως, τὰ ὁποῖα ὀφείλομεν νὰ μεταχειρισθῶμεν:

1ον) Ἡ ἀπεργία. Εἴπομεν καὶ λέγομεν εἰς τοὺς ἐμπόρους, ὅτι ἂν θέλουν νὰ ἐργάζωνται μαζὶ μας πρέπει νὰ ρυθμίζον καλότερα τὰ ἀσφάλιστρα τῶν καὶ ὅχι νὰ καρποῦνται ἐλαττώσεις εἰς ἀντάλλαγμα αὐξήσεων πληρωνομένων ἀπὸ ἡμᾶς! Καὶ ὅτι δὲν ἐννοοῦμεν πλέον νὰ ὑπογράψωμεν συμβόλαια ναυλώσεων μὲ τὸν ὅρον, καθ' ὃν ἐπειδὴ εἴμεθα Ἑλληνες ἀναλαμβάνομεν οὐσιαστικῶς νὰ πληρώνωμεν φόρον κατωτερότητος.

Δοθέντος, ὅτι βασίζονται εἰς ἡμᾶς διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν 50% περίπου τῶν φορτίων τῶν εἶνε προφανές, ὅτι ἡ ἐπιτυχία, ἐὰν ἐμμελῶμεν εἰς τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν, εἶνε ἐξησφαλισμένη.

2ον) Νὰ ὀργανωθῶμεν ἀσφαλιστικῶς, ἰδρύοντες, ὡς ἀνωτέρω ἐξετέθη, σοβαρὰν ἀσφαλιστικὴν ἐταιρίαν ἐν Λονδίνῳ, οὕτως ὥστε νὰ ὑπάρχῃ συμπληρωματικὴ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ εὐνοϊκὴ πρὸς τὰς Ἑλληνικὰς ἀσφαλίσεις.

Ποῖα ἄρα γε εἶνε αἱ δυσκολίαι διὰ τὴν ἴδρυσιν τοιαύτης ἐταιρίας; Μήπως δὲν ὑπάρχουν χρήματα; Τὸ κεφάλαιον πού χρειάζεται εἶνε μόνον λίρ. Ἀγγλ. 250.000. Δὲν πρόκειται βέβαια ν' ἀσφαλίζωμεν ὀλόκληρον τὴν ἀξίαν ἐκάστου φορτίου, νὰ πάρωμεν δηλαδὴ ὅλην τὴν ἐργασίαν ἀπὸ τὰ Λούδς καὶ τὰς Ἀγγλικὰς ἐταιρίας. Κάθε ἄλλο. Πρόκειται κυρίως νὰ ἀποδείξωμεν, ὅτι ἔχομεν πεποιθήσιν εἰς τὰ πλοία μας, τοὺς πλοιάρχους μας καὶ τὰ πληρώματά μας, ὅτι ἔχομεν τὴν διάθεσιν καὶ τὸ σθένος νὰ ὑποστηρίξωμεν ὅτι λέγομεν δι' ἔργων καὶ μὲ τὴν τσέπην μας, ὅτι ἐννοοῦμεν τέλος νὰ ἀμυνθῶμεν. Πρόκειται, μὲ τρόπον πρακτικόν, καὶ ὅχι μόνον μὲ λόγια νὰ ἐνθαρρύνωμεν ὑπὲρ τῶν ἀπόψεών μας ἐκείνους ἐκ τῶν ἀσφαλιστῶν, οἱ ὅποιοι διὰκινεῖται κάπως εὐνοϊκῶς πρὸς ἡμᾶς. Ν' ἀντασφαλίζωμεν τοὺς διστακτικούς. Ἀπλούστατα νὰ ἐξοπισθῶμεν ἀναλόγως τῶν δυνάμεων μας καὶ ἔτσι νὰ γίνωμεν σεβαστοὶ εἰς τοὺς φίλους μας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὁποίων βαθμυδῶς ἐλαττοῦται, ἐφ' ὅσον μᾶς χαρακτηρίζει ραγιαδισμός, ἀδράνεια καὶ ἀδιαφορία διὰ τὰ συμφέροντά μας καὶ τὴν ὑπόληψίν μας, ἀλλ' ἀσφαλῶς θὰ αὐξηθῇ μόλις δεῖξωμεν ζωτικότητα καὶ δράσιν πρὸς ὀρθὰς κατευθύνσεις. Τὸ κεφάλαιον τῶν Λ. Α. 250.000 εἶνε ἀρκετὸν καὶ εὐκόλον νὰ εὑρεθῇ. Τὸ σωτήριον ἔτος 1937 ἤμπορεῖ νὰ μὴ μᾶς ἔκαμεν ὅλους πλουσίους, ἀλλὰ πάντως ἐβελτίωσε τὴν θέσιν ἐκάστου ἐξ ἡμῶν τόσο, ὥστε εἴτε εἴμεθα ἀκόμη χρεωμένοι εἴτε ὅχι, νὰ ἤμποροῦμεν νὰ διαθέσωμεν ἀμέσως ὑπὲρ τοιούτου σκοποῦ μερικὰς ἐκατοντάδας λίρων κατ' ἀτμόπλοιον. Ἐχομεν ἐπομένως τὸ ἥμισυ περίπου τοῦ ὀνομαστικοῦ κεφαλαίου ἑτοιμον, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἐὰν δὲν τὸ καλύψουν ἐντελῶς τὰ Ἑλληνικὰ πιστωτικὰ καὶ ἄλλα ἰδρύματα καὶ Ἀγγλοὶ καὶ Ἑλληνες μέτοχοι θὰ ἤμποροῦμε ἡμεῖς οἱ ἴδιοι σιγὰ - σιγὰ νὰ καλύψωμεν.

Ποῖα ἄλλα ἄρα γε δυσκολία ὑπάρχουν; Μήπως πρόκειται νὰ διαφωνήσωμεν εἰς τὴν ἐκλογὴν τοῦ Προέδρου τῆς Ἐταιρίας; Μήπως πρέπει νὰ μείνῃ τὸ πρᾶγμα ἐν ἐκκρεμότητι καὶ νὰ πληρώνωμεν ἐν τῷ μεταξύ Λ. Α. 120.000 ἐτησίως ἢ ὅσα περισσό-

τερα απαιτήση ή βουλή και ή κεκτημένη ταχύτης των εμπόρων, ασφαλιστών και μεσιτών, έως ότου έκαστος εξ ήμών πεισθή, ότι θα είνε εκείνος ο «Κύριος Πρόεδρος»; Ἀλλὰ νομίζομεν, ότι τὰ Ἑλληνικά Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου οὔτε διεφώνησαν, οὔτε ἐκοπίσαν πολὺ διὰ νὰ εὐρυν τὸν κατάλληλον Πρόεδρον, ὅταν ὥρηναν ὡς ὅταν ὡργάνωσαν τὸ σύμφωνον τῆς συνεργασίας, τοῦ ὁποῦ οὐ ὑπῆρξαν καὶ εἶνε οἱ πλέον φιλόπονοι ἐργάται, φρουροὶ καὶ φύλακες. Θέλομεν καὶ Συμβούλιον. Καὶ διατὶ νὰ μὴ ἀποτελέσουν τὸ Συμβούλιον ὅλοι οἱ προϊστάμενοι τῶν χάριτι θεῆς αὐξανόμενων καὶ πληθυνόμενων ἐν Λονδίῳ Γραφείων, μετὰ τὴν προσθήκην μάλιστα καὶ Ἀγγλῶν «ἀσφαλιστικῶν» ἐκ τῶν πολλῶν ἢ ὀλίγων φίλων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας; Χρειάζεται βέβαια καὶ Διευθυντής, ὁ ὁποῖος θὰ πληρώνεται. Ἀλλ' εὐτυχῶς τὸ Λονδίνον ἔχει ἀπειρίαν ἐξόχως κατηρητισμένων ασφαλιστῶν καὶ εἶνε τόσον εὐκολον νὰ εὐρωμεν ἕνα καλὸν ασφαλιστὴν ἐδῶ, ὅσον εἶνε εὐκολον νὰ εὐρεθῇ ἕνας καλὸς δικηγόρος εἰς Ἀθήνας. Ἀλλὰ δὲν πρόκειται νὰ ἐκθέσωμεν ἀπλῶς μίαν ἰδέαν παλαιάν ἢ νέαν, πρωτότυπον ἢ ὄχι καὶ νὰ τὸνίσωμεν, ὅτι ἡ πραγματοποιήσις τῆς θὰ ἦτο ὠφέλιμος. Λέγομεν, ὅτι ἐὰν θέλωμεν νὰ ζήσωμεν καὶ νὰ ἐργαζώμεθα ὡς κοινοὶ μὲν ἄνθρωποι, ἀλλ' ὄχι ὡς ἐφήμεροι τυχοδιώκται, ἐὰν θέλωμεν ν' ἀποκτήσωμεν καὶ νὰ διατηρήσωμεν ἀξίαν λόγου ἐθνικὴν Ναυτιλίαν — καὶ ἀσφαλῶς τὸ θέλομεν καὶ ἡμεῖς καὶ τὸ Κράτος — πρέπει ἀμέσως νὰ ὁργανωθῶμεν ἀσφαλιστικῶς.

Ἡ ὁργάνωσις αὐτὴ ἀπαιτῆτος διὰ τὴν ἐξύψωσιν τοῦ ἐθνικοῦ γοήτρου, τὸ ὁποῖον ἀντιθέτως καταρρίπτει ἡ ἑλλείψις τοιαύτης ὁργανώσεως, πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ τὴν πρώτην φροντίδα ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ καὶ ὅλων ὅσοι ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας οἰασδήποτε θυσίας καὶ ὅσουσδήποτε κόπους καὶ ἂν ἀπαιτήσῃ ἀπὸ ἐκαστον ἐξ ἡμῶν.

Εὐχομαι εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ν' ἀναγγείλουν ἐντὸς τοῦ Νέου Ἑτους τὴν ἰδρυσιν καὶ τὴν ἐναρξιν τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἀγγλοελληνικῆς ἀσφαλιστικῆς Ἑταιρίας. Εἶμαι βέβαιος, ότι δὲν ζήτουν σήμερον καλυτέραν εὐχὴν.

Λονδίνον 17 Δεκεμβρίου 1937

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ

Διὰ τὴν διατήρησιν τῆς ναυτικῆς κληρονομίας

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Ἀνέμενα νὰ ἐπέλθῃ πρῶτον ἡ διεθνὴς συνεννόησις διὰ τὰ κατώτατα ὅρια τῶν ναύλων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, πρὶν ἢ διατυπώσω καὶ πάλιν τὰς ἀπόψεις μου ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς εἰσόδου εἰς τὸ νέον ἔτος καὶ τοῦτο, διότι χωρὶς τὴν διεθνήν συνεργασίαν, ἀλλοῖα πιστεύω, ότι θὰ ἔπρεπε νὰ ἦτο ἡ τακτικὴ τῆς Ναυτιλίας μας, διάφορος ἐκείνην, τὴν ὅποιαν, ὡς κατωτέρω ἀναπτύσω.

Ἡ νέα συμφωνία μεταξὺ τῶν κυριωτέρων φορτηγῶν ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου πρόκειται νὰ μᾶς διασφαλίσῃ ἀπὸ τὸν πανικόν, ἀπὸ τὸν ὁποῖον, ὡς φαίνεται, λόγω τῆς τελευταίως σημειωθείσης ἐλλείψεως ἐργασίας, ἔχουν καταληφθῇ οἱ πλοιοκτῆται, παρὰ τὴν οικονομικὴν ἐνίσχυσιν τὴν προεβλεπτομένην ἀπὸ τοὺς καλοὺς ναύλους τοῦ 1937. Λέγω τοῦτο μετὰ πεποιθήσεως, διότι ἡ συνεργασία θὰ ἐκταθῇ ἀναμφιβόλως ἐτι μᾶλλον διὰ τοῦ καθορισμοῦ κατωτάτων ὁρίων ναύλων καὶ εἰς ἄλλους τομᾶς τῆς ναυτιλίας, ὡς καὶ πρὸς τὸ παρὸν εἶνε ἐκτεθειμένοι εἰς τὸν ἐλεύθερον ἀνταγωνισμόν, θὰ συμπεριληφθῶν δὲ εἰς τὰ σχέδια καὶ οἱ ναῦλοι τῶν γαιανθράκων, οἱ ὁποῖοι κατέπεσαν εἰς ἐπίπεδα ἀσύμφορα ἐξ αἰτίας τῶν περιορισμῶν περὶ κενῶν καὶ ἀναυλώτων πλοίων, πού ἐπέβαλεν εἰς τὰ σκάφη αὐτὸ τοῦτο τὸ σχέδιον τοῦ Πλέιτ διὰ τῆς Διοικήσεως Ἐπιτροπῆς.

Ἐκεῖνο ὅμως πού θὰ ὑποδοθῇ τὸς πλοιοκτῆτας καὶ θὰ ἐνισχύσῃ αὐτοὺς ψυχολογικῶς, θὰ εἶνε ἡ σύστασις τοῦ ὁργανισμοῦ παροπλισμοῦ τῶν πλοίων κατὰ τὸ πρότυπον τοῦ «ποῦλ» τῶν «τάνκερς», διότι θὰ ἀπαλλάξῃ ἕνα ἐκαστον πλοιοκτῆτην ἀπὸ τὸ διλήμμα, πού τοῦ παρουσιάζεται εἰς περίπτωσιν ἀπραξίας τῆς ναυλαγοράς, περὶ τοῦ τί θὰ ἦτο προτιμότερον: Νὰ παροπλίσῃ τὸ πλοῖόν του ζημιῶντων ποσὸν Α. ἢ νὰ τὸ ταξιδεύσῃ, ἐλπίζων, ότι δὲν θὰ ὑποστῇ ζημίας ἢ θὰ ζημιώσῃ ποσὸν Β μικρότερον τοῦ Α;

Τὸ πρόβλημα τοῦτο ἐμελετήθη ἤδη εἰς τὸ παρελθόν καὶ διάφορα σχέδια κατὰ καιροὺς προετάθησαν. Σήμερον, ὡς ἔχω λόγους νὰ τὸ πιστεύω ἀπὸ συνομιλίας μου μετὰ σοβαροὺς Ἀγγλοὺς πλοιοκτῆτας, εἶνε οὗτοι τῆς γνώμης, ότι ἐπέστη ὁ κατάλληλος

χρόνος, ἵνα προχωρήσωμεν περαιτέρω εἰς τὴν συνεργασίαν. Εἶμαι βέβαιος, ότι καὶ οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ δὲν θὰ διστάσουν νὰ συμφωνήσουν, ὅποτε καὶ αἱ ἄλλαι ναυτιλίαι θὰ ἀκολουθήσουν αὐτοὺς.

Ἡ γνώμη μου θὰ ἦτο νὰ ἐφαρμοσθῇ ἕνα σχέδιον παροπλισμοῦ μετὰ ἀποζημιώσιν κατὰ τόνον 10 λιρῶν ἡμερησίως, δι' ὅσον χρόνον ἤθελεν ἐκουσίως παροπλισθῇ ἕνα σκάφος, ὑπὸ τὸν ὅρον, ότι τοῦτο διατηρεῖ τὴν κλάσιν του καὶ εἶνε καθ' ὅλα ἑτοιμον πρὸς ταξίδιον.

Ὁ καθορισμὸς κατωτάτων ὁρίων ναύλων ρυθμίζει μὲν τὴν ἐργασίαν τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ δὲν δημιουργεῖ αὐτομάτως φορτία. Ἄν ἔχωμεν Χ ἀριθμὸν φορτίων πρὸς φόρτωσιν, ἡ μείωσις τῶν ναύλων εἴτε μέσῳ τῆς Ἐπιτροπῆς, εἴτε ὄχι, εἴτε ἐπισήμως, εἴτε ἀνεπίσημως, δὲν θὰ αὐξήσῃ τὰς φορτώσεις.

Ἑλλήν πλοιοκτῆτης ἐκ τῶν σοδαρωτέρων μοῦ παρετήρησε πρὸ ἡμερῶν, ότι τὰ ἀτμόπλοιά του ἀπὸ τοῦ 1933 μέχρι τοῦ 1936 χωρὶς ποτὲ ν' ἀκινήτησιν, κανὲν ἐν τούτοις κέρδος δὲν ἀπεκόμισε κατὰ τὴν περίοδον αὐτήν. Ἐπιβεβαιῶ καὶ ἐγὼ τοῦτο διὰ τὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Χωρὶς ἀμφιβολίαν, οἱ τότε κρατοῦντες ναῦλοι, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀρχικῶς καθορισθέντων κατωτάτων ὁρίων ἦσαν ἀσύμφοροι. Ἡ ἄνευ ὁμῶς οὐδεμιᾶς ἀποζημιώσεως ἀργοῦσα χωρητικότης ἐπίεζε τὴν ἀγορὰν καὶ καθήλωνεν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα τοὺς ναύλους.

Μέσα θεραπείας τῆς τότε καταστάσεως δεδαίως ὑπῆρχον, ἀλλὰ δὲν ἐδέχθημεν νὰ τὰ ἐφαρμόσωμεν. Εἶχον πολλοὶ ἐξ ἡμῶν τὴν ἀντίληψιν, ότι ἂν ὑψώναμεν διὰ τῶν σχεδίων τοὺς ναύλους, θὰ προσεϊκνύετο χωρητικότης πρὸς τὸν τομέα τοῦ Πλέιτ ἀπὸ ἄλλας ἀγοράς, ἥτις θὰ ἐνήσκει συναγωνισμόν, ὥστε τὰ ὑψηλὰ κατώτατα ὅρια θὰ ἦτο ἀδύνατον νὰ κρατηθῶν, ἐνθ' ἐξ ἄλλου, διὰ τῆς ἐπιβολῆς μεγάλου κόστους μεταφορᾶς, θὰ παρημποδίζετο ἡ διάθεσις τῶν σιτηρῶν. Πάντα ταῦτα ἀπεδείχθησαν φόβοι ἀβάσιμοι καὶ τὸ γεγονός, ότι, ὅταν τὸ Πλέιτ ἦτο εἰς τὰ 37) 6, ἐπωλοῦντο τὰ σιτηρὰ ἐλευθέρως μετὰ τὸν ναῦλον αὐτὸν καὶ τώρα μετὰ ναῦλον 25) — δὲν εἶνε δυνατόν νὰ διατεθοῦν εὐχερῶς, εἶνε ἀρκετὸν νὰ μᾶς πείσῃ, ότι ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου δὲν παίζει καὶ σημαντικὸν πάντοτε ρόλον εἰς τὴν τοποθέτησιν προϊόντος τινὸς καὶ δὴ τῶν σιτηρῶν.

Ἐφ' ὅσον λοιπὸν ἡ πτώσις τῶν ναύλων δὲν δημιουργεῖ ἐργασίαν καὶ ἡ ὑψώσις ἐξ ἄλλου δὲν παρεμποδίζει τὴν διεύρυνσιν αὐτῆς, δὲν θὰ ἦτο λογικὸν αἰ ὑπάρχουσαι μεταφοραὶ νὰ διενεργηθῶν θάσει λογικὸν τιнос κέρδους; Ἄν ὡς ἔσαιν διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν κατωτάτων ὁρίων λάβωμεν τὸ ἀπησχολημένον κεφάλαιον — τὸ σημερινὸν κόστος μιᾶς ναυπηγήσεως — θὰ ἀπαιτηθῶν ἐπίπεδα ναύλων ἱκανὰ ν' ἀποφέρουν κέρδος καλύπτον 4% δι' ἀποσβέσιν, πλέον 4% τοῦλάχιστον διὰ τόκον κεφαλαίων καὶ 2% δι' ἐπιθεώρησιν, ἐπισκευὰς κλπ., ἥτοι κέρδη λιρῶν 12 ἕως 13.000 ἐτησίως.

Φοβοῦμαι, ότι τὰ 25) — τοῦ Πλέιτ δὲν καλύπτουν τὸ ποσὸν αὐτό, ἂν ληφθῶν ὑπ' ὄψιν καθυστερήσεις ἀπὸ ἀπροόπτου ἀπεργίας, συγκρούσεις καὶ ἀδარίας, οἱ συνήθεις δηλ. κίνδυνοι τῆς ναυσιπλοίας, συνυπολογισθῶν δὲ καὶ οἱ σημερινοὶ ναῦλοι τῶν γαιανθράκων πρὸς τὴν Ν. Ἀμερικὴν, τοὺς ὁποῖους εἶνε ὑποχρεωμένα νὰ δέχωνται τὰ σκάφη διὰ νὰ δυνήσων νὰ πλεύσουν πρὸς τὸ Πλέιτ. Αἱ ἀνωτέρω περιπτώσεις περιορίζουν κατὰ πολὺ καὶ τὸ μέτριον κέρδος ἀπὸ τὸν ναῦλον τῶν 25) —.

Νομίζω οὕτως ἀναπόφευκτον τὴν αὐξήσιν τῆς θάσεως τοῦ κατωτάτου ὁρίου τοῦ Πλέιτ εἰς τὰ 27) 6, ἴσως καὶ ἄνω, εὐθὺς ὡς καταστῇ ἀντιληπτὸν ἀπὸ τοὺς ἔχοντας μεγάλας ἀξίας ν' ἀποσβέσουν, ότι τὸ παρὸν ἐπίπεδον τῶν ναύλων δὲν τοὺς ὑποδοθῇ πρὸς τοῦτο. Δὲν πρέπει νὰ χαθῇ ἐξ ἄλλου ἡ εὐκαιρία τῆς τοιαύτης αὐξήσεως, διότι οὕτω θὰ καταστῇ εὐχερεστερά ἡ συνεργασία εἰς τὸ σχέδιον τοῦ παροπλισμοῦ.

Εἶνε ἀναμφισβήτητον, ότι ἡ πτώσις τῶν ναύλων ἀπὸ τὰ 37) 6 εἰς τὰ 25) — ἐπὶ χιλίων ναυλώσεων τοῦ Πλέιτ — κατὰ μέσον ὅρον εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν ἀνέρχεται ἡ ἐτήσια ἐργασία τῆς Ἀργεντινῆς — σημαίνει ζημίαν κολοσσίαν διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν £ 4.300.000, ἥτοι πλέον ἢ δις τὸ ποσὸν τῆς Ἀγγλικῆς ἐπιχορηγήσεως. Ἐν τούτοις τὸ ποσὸν αὐτὸ θὰ ἡδύνατο νὰ διασωθῇ, ἂν ὑπῆρχε τρόπος καταπολεμήσεως τοῦ πανικοῦ, πού ἐδημιούργησεν — εἶνε ἀληθές — ἡ ἀπραξία, ἡ ἐπληθούσα ὁμῶς ἀπὸ τὴν ἀπληστίαν ὅλων ἀνεξαιρέτως τῶν πλοιοκτῆτων. Ἀπέστεργον νὰ ναυλώσουν τὰ σκάφη των εἰς τὰ 37) 6, ἀπαιτοῦντες μόνον 40) —,

ἐν ὧ ἀργότερον αὐτοὶ οὗτοι κατεστρατήγησαν τὴν «συμφωνίαν κυρίων» καὶ ἐξήτουν, ὑπὸ κατάστασιν ὑστερισμοῦ διατελοῦντες, τὴν ἄδειαν νὰ ναυλώσουν μὲ ἐπαχθὴ ἐπασφάλιστρα, μὲ δυσαναλόγως πολλὰ κυβικά, ὅπως ἐξασφαλίσουν οἰανδήποτε ἐπιστροφὴν τοῦ πλοίου των.

Μὲ τὴν καθιέρωσιν ὅμως τοῦ σχεδίου παροπλισμοῦ ἐπὶ ἀποζημιώσεσι, θ' ἀπεφεύγαμεν τὴν μεγάλην αὐτὴν πτώσιν μὲ ὑποθετικὴν θυσίαν, ὅχι πραγματικὴν, πολὺ μικρότεραν. Ἄν π. χ. ἐπεβάλλετο ἀπὸ τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν μία εἰσφορά 2) 6 κατὰ τόνον εἰς θάρος τῶν ἐργαζομένων πλοίων, ἵνα χρησιμεύσῃ ὡς ἀποζημιώσεσι εἰς τὰ τυχόν παροπλιζόμενα καὶ τὴν εἰσφορὰν ταύτην ἐκάλυπτεν ἡ Ἐπιτροπὴ ἀμέσως μὲ ἀντίστοιχον ἀνατίμησιν τῶν ναύλων τοῦ Πλέιτ, χωρὶς νὰ στοιχίσῃ τοῦτο εἰς οὐδὲν ἐκ τῶν συμπεριλαμβανένων πλοιοκτητῶν, ἕνα ποσὸν πέραν τῶν 800.000 λιρῶν θὰ συνεκέντρωτο ἐτησίως, ἱκανὸν ν' ἀποζημιώσῃ ὑπὲρ τὰ 200 σκάφη, ἅτινα πιθανῶς νὰ παρωπλίζοντο ἐκ τῆς ἀπραξίας, μὲ 4.000 λιρῶν ἐτησίως ἕκαστον. Ἄν ἐλειτουργεῖ τοιοῦτον σχέδιον, θὰ ἦτο δυνατόν νὰ πληρώνωνται διὰ μεταφοράς γαιανθράκων πρὸς τὸ Πλέιτ ναῦλοι 7) 6; Θὰ ἐπερίμεναν τὰ σκάφη ἕνα μῆνα καὶ θὰ εἰσεπράττον ὅλα αὐτῶν τὰ ἐξόδα, εἰς περίπτωσιν δὲ κακῆς ἐσοδείας, μόνον ὅσα θὰ ἐχρειάζετο ἡ ἀγορὰ θὰ διεισθύνοντο καὶ οἱ ναῦλοι οὕτω θὰ διεισθύνοντο σταθεροί.

Τὸ σχέδιον τοῦ παροπλισμοῦ πρέπει νὰ εἶνε ἐπὶ ἐκουσίας θέσεως, πρέπει δηλαδὴ νὰ ἐμφανίζῃ εἰς τὸν πλοιοκτήτην πρὸς ἐπιλογὴν καὶ τὰς δύο πλευράς τοῦ διλήμματος, τοῦ ἀποζημιουμένου παροπλισμοῦ ἢ τῆς ἐκκινήσεως τοῦ σκάφους του μὲ ἀνεπαρκῆς κέρδος, πιθανῶς δὲ καὶ μὲ ζημίαν. Δὲν θ' ἀντίκειται δὲ τοῦτο εἰς τὰ συμφέροντα τοῦ νέου σκάφους, διότι δὲν θὰ τὸ ὑποχρεώσῃ νὰ παροπλισθῇ μὲ ὅλως ἀνεπαρκῆ ἀποζημιώσιν, τὸν αὐτὸν θὰ τοῦ ἀφίσῃ τὸ πεδῖον δράσεως ἐλεύθερον καὶ θὰ τείνῃ νὰ θέσῃ ἐκτός τῆς ἀγορᾶς τὰ παλαιὰ καὶ ἀντιοικονομικὰ σκάφη, τῶν ὁποίων δὲ ὁ ρόλος ὑπῆρξε νὰ σπαταλήσων τοὺς καλοὺς ναύλους, θέσει τὸν ὁποῖον ἕνα καλὸν οἰκονομικὸν σκάφος θ' ἀπεκόμιζε καὶ ἱκανὰ κέρδη.

Ἄν ἕνα σχεδὸν ἑκατομμύριον λιρῶν δύναται νὰ συγκεντρωθῇ ἐτησίως ἀπὸ ἕνα μόνον τομέα τῆς ναυλαγορᾶς, εὐκολον εἶνε νὰ ὑπολογισθῇ τὸ ποσόν, πού θὰ εἰσπραχθῇ, ἂν ἤθελε καθιερωθῇ ἡ συνεισφορά ἀπὸ ὅλας τὰς ἀγορὰς καὶ δι' ὅλας τὰς ναυλώσεις. Δὲν θὰ ἦτο ἴσως ἀναγκαῖον δλόκληρον τὸ ποσόν, ὅπως καὶ προκειμένου περὶ τοῦ «ποῦλ» τῶν δεξαμενοπλοίων, δὲν καταβάλλεται εἰς τὰ παρωπλισμένα «τάνκερς» δλόκληρον τὸ ποσὸν πού εἰσπράττεται. Ἡ ἀποζημιώσις εἶνε ὠρισμένη καὶ τὸ ἐπιπλέον ποσὸν ἐπιστρέφεται εἰς τοὺς συμμετέχοντας τοῦ «ποῦλ» πλοιοκτῆτας. Διὰ τοῦτο καὶ νομίζω τὴν ἐκ τῆς συνεισφορᾶς ζημίαν ὑποθετικὴν καὶ οὐχὶ πραγματικὴν. Τὴν ψυχολογικὴν ὅμως ἐνίσχυσιν πού θὰ ἀρυσθῇ ἡ Ναυτιλία ἀπὸ τὸ σχέδιον παροπλισμοῦ πιστεύω ἀνυπολόγιστον ἀξίας.

Ὁ πανικὸς τῶν τελευταίων ἐβδομάδων ἐπέφερε ζημίαν ἀπὸ τὴν πτώσιν τῶν ναύλων £ 4.000.000 ἐτησίως καὶ ἂν δὲν ὑπῆρχε τὸ σχέδιον, τὰ 4.000.000 εὐκόλως θὰ ἐφθάνον εἰς τὰ 8.000.000 λιρῶν, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ καὶ ἡ καταπληκτικὴ ζημία ἀπὸ τὴν ἔκπτωσιν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων.

Δὲν ἐπιχειρῶ νὰ εἰσελθῶ εἰς λεπτομερείας τοῦ σχεδίου παροπλισμοῦ, τὰς γενικάς του μόνον γραμμὰς ἠθέλησα νὰ σκιαγραφήσω διὰ ν' ἀποδείξω εἰς τοὺς ἀγαγόμενους τῶν Ἑλληνικῶν Χρονικῶν πόσον εὐκόλος εἶνε ἡ ἐφαρμογὴ του καὶ ποῖα ὠφέληματα δύναται νὰ προσπορίσῃ τοῦτο εἰς τὴν ναυτιλίαν μὲ ἐλαχίστας θυσίας. Τόλμω νὰ προῖδω, ὅτι κατὰ τὸ 1938 θὰ ἐπιβληθῇ τοῦτο ὅχι ἀπὸ τὰς περιστάσεις, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν φρόνησιν καὶ τὴν πρόνοιαν διὰ τὸ μέλλον. «Τῶν φρονίμων τὰ παιδιὰ πρὶν πεινάσουν μαγερεύουν».

Ἐνα τοιοῦτον σχέδιον εἶχον ἐκπονήσει ἀπὸ τοῦ 1935 καὶ μεγάλως εἰς αὐτὸ ἠλπίζον, λόγῳ τῶν ὑποσχέσεων πού ἔλαβα τότε ἀπὸ Ἀγγλοὺς φίλους ἐφοπλιστάς. Ἡ καλύτερευσίς τῶν ναύλων, λόγῳ τοῦ Ἀθρησινιακοῦ πολέμου καὶ κατόπιν αὐτοῦ, ἡ σχετικὴ εὐξεία τῆς ναυλαγορᾶς, ἐδημιουργήσαν ἐνδοιασμοὺς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν του εἰς τοὺς φίλους μου πλοιοκτῆτας, ἀλλὰ καὶ εἰς ἐμὲ τὸν προτεινάντα. Ἐν τούτοις, ἂν ἐλειτουργεῖ σήμερον, οἱ ναῦλοι θὰ ἦσαν 37) — ἴσως καὶ 40 σελίνια.

ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις, τολμῶ νὰ εἶμαι αἰσιόδοξος διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἐξακολουθῶ ὅμως διακηρύττων τὴν ἀνάγκην τῆς ἀναγεώσεως τοῦ πλωτοῦ τῆς ὕλικου καὶ τῆς ἀποξενώσε-

ως τοῦ στόλου μας ἀπὸ μονάδας παλαιὰς καὶ ἀντιοικονομικᾶς. Τὰ πολλὰ σκάφη, μολονότι βοηθοῦν εἰς τὰς ἐποχὰς τῶν μεγάλων ναύλων, εἶνε μειονέκτημα διὰ τὰς περιστάσεις τῆς ἀπραξίας καὶ δὴ ὅταν εἶνε ταῦτα ἀνεπιθύμητα, παλαιὰ καὶ πολυέξοδα. Πωλήσεις πρέπει νὰ γίνωνται, πωλήσεις ἔγκαιροι καὶ πρὸς διάλυσιν ἀκόμη. Δὲν πρέπει νὰ περιμένωμεν τὴν κρίσιν διὰ νὰ τὸ πράξωμεν. Ἄν αἱ ἐργασίαι σταθεροποιηθῶν καὶ αἱ τιμαὶ τῶν σκαφῶν θὰ μείνουν σταθερῶς ὑψηλαί, ἐφόσον δὲ ὁ τόκος εἰς τὴν Ἀγγλίαν μείνῃ χαμηλὸς καὶ τὰ σκάφη θ' ἀποδίδουν καλὺτερον εἰσόδημα. Πρέπει νὰ πωλήσωμεν ἀκόμη καὶ ἐπὶ πιστώσει, εἰ δυνατόν, ἂν δὲ τις ἐξ ἡμῶν θέλει ν' ἀγοράσῃ ἀτμόπλοιο δι' εἰδικὸν σκοπὸν ἢ ὅχι, ἄς προτιμήσῃ τὸ Ἑλληνικόν.

Ἐνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα λάθη τῆς σταδιοδρομίας μου θεωρῶ τὴν ἀγορὰν διὰ πελάτας τοῦ Γραφείου μας, ἣν ἐνήργησα ἐγὼ ὁ ἴδιος, δύο Ἀγγλικῶν φορητῶν παλαιῶν, εἰς τιμὰς record περίπου 100.000 λιρῶν τὰ δύο. Ἐπρεπε νὰ εἶχον πωλήσει δύο παρομοίας μονάδας τοῦ στόλου μας, τὰς ὁποίας καὶ εἶχον εἰς χεῖράς μου. Δὲν πρέπει νὰ ἐπαναληφθοῦν τοιαῦτα σφάλματα. Ἀνάγκη νὰ διαφυλάξωμεν τὸ δλίγον εἶμα, πού μετῆγγισεν εἰς τὸν ὄργανισμόν μας ἡ περίοδος τῶν καλῶν ναύλων τοῦ 1937 καὶ ἐν δεδομένην στιγμῇ νὰ ναυπηγήσωμεν νέα σκάφη.

Αἱ νέαι μονάδες τοῦ στόλου μας θὰ ἀπαλλάξουν βαθμὴν τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ ἀπὸ τὰ ἐπασφάλιστρα, ὡς καὶ ἀπὸ τὰς ἄλλας προκαταλήψεις, πού ἀκολουθοῦν τὴν ἐμπορικὴν ἡμῶν σημαίαν. Ἐντὸς τοῦ 1938 ἡ Ἀγγλικὴ Ναυτιλία θὰ ἔχη 22 νεο-ναυπηγῆτα σκάφη. Ὑπάρχει ἴσως τάσις ἐπικρίσεως τοῦ τολμήματος ναυπηγήσεως σκαφῶν εἰς ὑψηλὰς τιμὰς, πλὴν πιστεύω ἀκραδάντως, ὅτι ἡ πολιτικὴ τοῦ κ. Σ. Λιδανού, ὅστις θαρραλέως προχωρεῖ μὲ 10 νέας μονάδας, δίδων εἰς ἡμᾶς ὅλους τὸ παράδειγμα, εἶνε ὀρθή. Οὕτω μόνον θὰ διατηρήσωμεν τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόστασιν, μέχρις ὅτου καὶ ἄλλοι εἶτε συντηρητικώτεροι, εἶτε μὴ ἔχοντες τὰ μέσα ἐνθαρρυνθοῦν ἢ τοῦλάχιστον τὸν μιμηθῶν. Δὲν ἀμφισβάλλω, ὅτι καὶ οἱ κρατικοὶ μας ἐξοπλισμοὶ θὰ ἐστοίχιζαν πολὺ εὐθηνότερα πρὸ 3 ἢ 4 ἐτῶν, ἴσως καὶ νὰ στοιχίσουν δλιγότερα μετὰ 3 ἢ 4 χρόνια, ἢ Πατρίς μας ὅμως τοὺς χρειάζεται ἀμέσως. Ἡ σύγκρισις ἴσως νὰ μὴ εἶνε ἐπιτυχής, πλὴν εἶμαι ἐξ ἐκείνων πού φρονῶ, ὅτι τὸ ἐμπόριον εἶνε ἕνας συνεχὴς παγκόσμιος οἰκονομικὸς πόλεμος καὶ μία καλῶς ὀργανωμένη ναυτιλία καὶ ἰσχυρὰ εἶνε καὶ τόσον ἀποτελεσματικὴ, ὅσον καὶ μία ἰσχυρὰ μοῖρα θωρηκτῶν.

Κεφάλαιον 20 χιλιάδων λιρῶν προτιμητέον νὰ τοποθετηθῇ εἰς νέον σκάφος, τὸ ὁποῖον θὰ ἀποσβεσθῇ ἐντὸς 25 ἐτῶν. Δὲν θ' ἀποφέρῃ ποτὲ μεγάλην ζημίαν, ἂν μάλιστα τὸ σκάφος αὐτὸ ἐναυπηγηθῇ ἀπὸ ἐφοπλιστὴν, ὅστις ἐπώλησεν εἰς καλὴν τιμὴν τὸ μεταχειρισμένον πλοῖόν του. Ἡ πτώσις τῆς ἀξίας τοῦ παλαιοῦ σκάφους θὰ εἶνε διπλάσια εἰς περίοδον κρίσεως ἔναντι τοῦ νεοναυπηγήτου, τοῦ ὁποίου τὸ κόστος θὰ ὑπετιμᾶτο κατὰ 20 χιλιάδας λιρῶν. Ἡ ἀπόκτησις συνεπῶς τοῦ νεοτεκνίου δὲν ἀποτελεῖ ἐπικίνδυνον ἐγχείρημα. Εἶνε ἀσφαλὲς τοποθέτησις.

Εἰς ἕν καὶ μόνον σημεῖον πρέπει ν' ἀποβλέπωμεν. Νὰ πωλήσωμεν. Νὰ ἀναγεώσωμεν τὰ σκάφη μας, διὰ νὰ διατηρήσωμεν τὴν ναυτικὴν κληρονομίαν.

Λονδίνον, Δεκέμβριος 1937

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Ἡ ναυλαγορά: Ἡ θέσις τῆς καὶ αἱ προβλέψεις

Τοῦ κ. Β. Μ. ΜΑΥΡΟΛΕΟΝΤΟΣ

Πλέον ἢ ἀκατάλληλος ἴσως νὰ εἶνε ἡ στιγμὴ, καθ' ἣν προβάλλεται τὸ ἐρώτημα ἐπὶ τῶν πιθανῶν προβλέψεων διὰ τὴν πορείαν τῶν ναύλων κατὰ τὸ 1938. Ἐὰν τοῦτο ἐτίθετο εἰς ἐμὲ πρὸ ὀκτὼ ἐβδομάδων, ὁμολογῶ, ὅτι δὲν θὰ ἐδίσταζα κατηγορηματικῶς ν' ἀπαντήσω, ὅτι ὑφίσταντο εὐόωνοι αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν συνέχισιν τῆς ναυτιλιακῆς εὐημερίας. Πράγματι οὐδέποτε ὑπῆρξαν ἀγαθότεραι προβλέψεις.

Κατόπιν ὅμως τῶν προσφάτων γεγονότων εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἡ περὶ εὐτυχὸς ἐξελίξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς Ναυτιλίας γνώμη θὰ ἦτο τοῦλάχιστον παρακινδυνευμένη. Αὐτὴ, ἄλλως τε, ἡ πρὸς τὰ κάτω τροπὴ τῶν ναύλων καταδεικνύει πόσον παράτολμον εἶνε νὰ διατυπώσῃ τις προβλέψεις, διὰ τὴν ναυλαγοράν.

Ἐν τούτοις, ἐὰν θὰ πειραθῶμεν ν' ἀναζητήσωμεν τὰ αἷτια τῆς προσφάτου ὑποχωρήσεως τῶν ναύλων, ἴσως νὰ φθάσωμεν, ἂν

μή τι περισσότερο, εις λογικά τινα συμπεράσματα ως πρὸς τὰς πιθανότητας, πού διαφαίνονται διὰ τὴν καλὴν ἢ κακὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ 1938.

Μόλις πρὸ ὀκτώ εἰδομάτων ρόδινο διεγράφετο ὁ ναυτιλιακὸς ὁρίζων. Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἐπλήρωνεν 26) — δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρότερνταμ, τὸ Πλέιτ 37) 6, ὁ Κόλπος τοῦ Μεξικοῦ 6) —, ἡ Αὐστράλια 19) — ὑπὲρ τὸ σχέδιον, ὁ Εἰρηνικός 48) —, τὸ Νταλνὸ 50) —, ἡ Σαϊγκὼν 52) —, οἱ γαιάνθρακες τῆς Μεσογείου ἦσαν γύρω τῶν 13) — ἕως 14) 6, τοῦ Πλέιτ δὲ 14) — ἕως 16) — κλπ. Τότε ὅμως καὶ παρὰ πᾶσαν προσδοκίαν, τὴν 4ην Ὀκτωβρίου, ἡ Μαύρη Θάλασσα ἀπεσύρθη ἀπὸ τὴν ἀγορὰν τῶν ναύλων καὶ οἱ φορτωταὶ τοῦ Πλέιτ ὑπεβίβασαν τὰς παρ' αὐτῶν προσφερομένας τιμὰς ἀπὸ τὸ ὑψηλὸν σημεῖον τῶν 38) —, εἰς τὰ 36) —, εἰς τὰ 34) —, εἰς τὰ 32) — καὶ οὕτω καθεξῆς. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντέστησαν εἰς τὴν πτώσιν αὐτὴν, μετὰ τὴν ἐλπίδα, ὅτι ἡ Μαύρη Θάλασσα καὶ τὸ Πλέιτ, αἱ κύρια αὐταὶ τῶν γεννημάτων ἀγοραὶ, θὰ ἐπανελάμβανον τὰς ἐργασίας των, ἰδίᾳ δὲ ἡ Ἀργεντινὴ, δεδομένου, ὅτι ἡ πρὸς τὰ ἐκεῖ διαθέσιμος χωρητικότης ἦτο ἐλαχίστη. Αἱ ἐλπίδες ὅμως διεψεύσθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων. Ἡ πρώτη ἐκ τῶν δύο αὐτῶν ἀγορῶν παρέμεινεν ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ, εἰς τὴν δευτέραν οἱ ναῦλοι περιέστησαν εἰς τὴν ὀνομαστικὴν τιμὴν τῶν 30) —. Ἡ «συμφωνία κυρίων» συνετέλεσεν εἰς τὸ νὰ συγκρατηθῶν οἱ ναῦλοι εἰς τὰ 30) —, τὰ ἀποτελέσματα δὲ εἶνε γνωστὸν πόσον καταστρεπτικὰ ὑπῆρξαν δι' ὅσους ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν παρέμειναν πιστοὶ εἰς τὴν συμφωνίαν ἐκείνην.

Ἐν τῇ μεταξὺ αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ ἐν ζωηρότητι, ὅπως δὴ ποτε, διετηροῦντο, ἀλλὰ μετὰ ναύλους καὶ αὐταὶ ἐν ὑποχωρήσει, ἥτις ἐκυμαίνεται μεταξὺ τῶν 10 ἕως 25%. Ποία ἦτο ἡ ἀφορμὴ τῆς αἰφνιδίας ταύτης ὑποχωρήσεως τῶν ναύλων καὶ εἰς τὰς δευτερευούσης κινήσεως ἀγορᾶς, ἀφοῦ ὁ ὄγκος τῶν φορτώσεων ἦτο εἰσὲς ποτε μεγάλος; Κατὰ τὴν ἐμὴν γνώμην, τίποτε ἄλλο δὲν ἐπέδρασε περισσότερο, παρὰ ἡ ἀπότομος ἀλλαγὴ τῆς ἐφοπλιστικῆς τακτικῆς εἰς τὰς ναυλώσεις. Ἀπὸ τὰς προναυλώσεις, εἰς τὰ ἔτοιμα καὶ μετὰ ἄμεσον φόρτωσιν.

Νομίζω, ὅτι δὲν ὑπερέβαλλεν τὴν πραγματικότητα, διαπιστώνων, ὅτι ὅλοι οἱ πλοιοκτῆται, ἐξαιρέσει ἐλαχίστων, ἐπικινδύνως κερδοσκοποῦντων, εἶχον υἱοθετήσει κατὰ τὴν μεταξὺ τοῦ Ἰανουαρίου μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ 1937 περίοδον συντηρητικὴν πράγματι τακτικὴν εἰς τὰς ναυλώσεις των. Ἐκλείαν τὰ σκάφη των ἀρκετὸν χρόνον πρὶν ἢ ταῦτα καταστῶν διαθέσιμα, τόσον ἐν Εὐρώπῃ, ὅσον καὶ ἀλλὰχοῦ. Ἐσπεύδον νὰ ἐξασφαλίσουν τοὺς ἱκανοποιητικοὺς προσφερομένους ναύλους, αἵτινες, ἄλλως τε, ἦσαν κατὰ τὸ πλεῖστον 100 τοῖς ἑκατὸν ὑψηλότεροι, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς κρατοῦντας κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1936. Ἡ τοῦ ἡ πρώτη καλὴ εὐκαιρία, πού τοῖς παρείχετο, μετὰ τὴν ἐπταετὴ τῆς δυσπραγίας καὶ τῶν ζημιῶν περίοδον διὰ νὰ εἰσκομίσουν καὶ αὐτοὶ κέρδος τι εἰς τὰ κενὰ ταμεία των.

Ἐν τούτοις πρὸς μεγάλην τῶν ἐφοπλιστῶν αὐτῶν ἐκπληξιν καὶ μετὰ περισσὴν δόσιν ἐπιπολαίας ζηλοφθονίας διεπιστάνων οὗτοι, ὅτι τὰ πλοία τῶν ὀλίγων μεγάλων κερδοσκοπῶν τῶν ναύλων ἐκλείοντο μετὰ 4) —, 5) — καὶ 7) — πολλάκις σελλίνα ἐπὶ πλεόν τῶν ἰδικῶν των. Κινούμενοι δὲ τότε ἀτυχῶς ἀπὸ τὰς προαναφερθέντα αἰσθημάτων, τόσον γνῶριμα εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν μας οἰκογένειαν, ἀπεφάσισαν ὅλοι ὁμοῦ καὶ ταυτοχρόνως νὰ μεταβάλουν ἄρδην τὴν ἐπὶ τῶν ναυλώσεων προτέραν τακτικὴν των. Ἀντὶ πλεόν νὰ προναυλώσουν, κατέληξαν εἰς τὴν ἄμεσον φόρτωσιν, τὸ «prompt - spot» Δυστυχῶς δὲν θὰ ἡδύνατο νὰ ἐκλέξουν πλεόν ἀκατάλληλον σιγμὴν καὶ κατὰ συνέπειαν πολλὰ πλοία, ἔτοιμα πρὸς φόρτωσιν, ἐρρίφθησαν ταυτοχρόνως καὶ ἀθρόως εἰς ὅλας τὰς ἀγοράς, καθ' ἣν μάλιστα ἐποχὴν ἦσαν ἐλάχιστα ἐπιθυμητά. Ἀποτέλεσμα δὲν ἦτο ἄλλο παρὰ ἡ κατάρρευσις τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἐνδεχόμενον εἶνε νὰ διαφωνήσῃ τις ὡς πρὸς τὴν ἄνω αἰτίαν τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Ἰσως πρὸς ἄλλην κατεύθυνσιν ν' ἀναζητηθῶν τὰ αἷτια, ὡς λ. χ. εἰς τὸν σημειωθέντα χρηματιστηριακὸν πανικὸν τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Ὑόρκης, εἰς τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὀλῶν, τὴν ἑλλειψιν ἐπαρκούς ἐξαγωγικοῦ πλεονάσματος εἰς τὴν Ἀργεντινὴν, τὴν καθυστέρησιν τῆς ἐσοδείας τοῦ σίτου κλπ. Θὰ ἐπεθύμουν ὅμως νὰ ὑπομνήσω ἐν προκειμένῳ, δι, καθ' ὃν χρόνον ἐλάμβαναν χώραν τὰ ἀνωτέρω γεγονότα, οἱ ναυλωταὶ ὅλου τοῦ κόσμου μετὰ σπουδῆς προσεπάθουν νὰ ναυλώσουν πλοία εἰς λίαν ὑψηλοὺς ναύλους διὰ με-

ταγενεστέρως φορτώσεις ὑπὸ τὰ εἰρωνικά μάλιστα μειδιάματα τῶν ἐφοπλιστῶν.

Συνεπῶς οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οὐδεὶς ἄλλος ὑπῆρξαν οἱ πρωταρχικοὶ αἰτίαι τῆς ὑποχωρήσεως τῶν ναύλων, ὑποχωρήσεως, ὅμως, ἥτις ὅπως δὴ ποτε θὰ ἐπῆρχετο, ἀλλὰ βραδυτέρων. Ἀπλῶς οὗτοι ἐπετάχυναν τὴν ἡμέραν. Ἡ ὑπερβολικὴ αἰσιοδοξία τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἡ παρ' αὐτῶν ἀπορριψὶς τῶν προσφερομένων ὑψηλῶν ναύλων διὰ μελλοντικὰς φορτώσεις ἐδημιούργησαν εἰς τοὺς ναυλωτάς τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι πράγματι ὑπῆρχε μεγάλη ἑλλειψὶς χωρητικότητος. Τοῦτο φυσικὰ ἐκ τῶν ὑστέρων ἀπεδείχθη ψευδές.

Ἡ δὲ ἡ κατάσταση ἀντεστράφη. Οἱ ἐφοπλισταὶ ζητοῦν τώρα νὰ ἐπιτύχουν μελλοντικὰς ἐργασίας καὶ οἱ ναυλωταὶ φοβοῦνται νὰ ἐκταθῶν εἰς ὑποχρεώσεις. Ἀποτέλεσμα τούτου εἶνε ἡ σημερινὴ ἀπραξία, ἥτις θέλει καταλήξῃ εἴτε πρὸς ὄφελος τῶν ἐφοπλιστῶν, εἴτε πρὸς ὄφελος τῶν φορτωτῶν. Ποία τὴν αἰτίαν εἶνε αἱ πιθανότητες δι' ἐκατέραν τῶν δύο παρατάξεων; Νομίζω, ὅτι, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἐσοδεῶν, τοῦ ἐξοπλιστικοῦ προγράμματος τῆς Ἀγγλίας, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διὰ μακροχρόνιους χρονικὰς ναυλώσεις ἀπασχολημένων σκαφῶν, τῆς ἀβεβαιότητος τῶν πολιτικῶν πραγμάτων τοῦ κόσμου κλπ., αἱ πιθανότητες εἶνε 60 % ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ 40 % ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν.

Ἐκφράζων τὴν γνώμην ταύτην, δὲν λησμονῶ φυσικὰ καὶ τὴν μελετωμένην διετὴ συνεργασίαν ἐπὶ τῶν ναύλων μετὰ τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν. Ἄν ληφθῇ καὶ τοῦτο ὑπ' ὄψιν ἐτι μᾶλλον ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν διαγράφονται αἱ προβλέψεις.

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, Δεκέμβριος 1937

ΒΑΣ. Μ. ΜΑΥΡΟΛΕΩΝ

Τινὰ περὶ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος

Τοῦ κ. Κ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

Εἰς τὸ φύλλον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Μαρτίου 1937 ἐπὶ τῇ βάσει ὡς ὁλόν τε λεπτομεροῦς ἐρεύνης, προϋπολόγιζον τὸ εἰσκομισθόμενον ἐν τῇ Χώρᾳ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, κατὰ τὴν λήγον ἔτος, εἰς ποσὸν κυμαινόμενον μεταξὺ λιρῶν Ἀγγλίας 1.950.000 καὶ 2.050.000.

Ὁ ἀριθμὸς οὗτος ἐπεβεβαιώθη καὶ ὑπὸ τῶν πρὸς τὰς Γενικὰς Συνελεύσεις τῶν Μετόχων ἐκθέσεων τῶν Διοικητῶν Τραπεζῶν Ἑλλάδος καὶ Ἑθνικῆς, αἵτινες ἀνεβίβασον τὸ σχετικὸν συνάλλαγμα κατὰ μὲν τὸ ἔτος 1935 εἰς Λ. Α. 1.500.000, κατὰ δὲ τὸ ἔτος 1936 εἰς Λ. Α. 1.750.000. Λαμβανομένης δ' ὑπ' ὄψιν τῆς μείζονος ναυτιλιακῆς κινήσεως, ἣν ἐσημείωσε τὸ τρέχον ἔτος, ἐν ἀντιπαράθεσιν μὲ τὰ ἔτη 1935 καὶ 1936, τῆς ἐτι μᾶλλον διογκώσεως Ἑλληνικῆς χωρητικότητος κατ' αὐτό, τῆς ἐπηρεαζομένης ἐξαγωγῆς ἐξ Ἑλλάδος ὁμοειδῶν φορτίων μεταφερομένων διὰ τῶν καθαρίων φορητῶν ἀτμοπλοίων (τράμπς), προέκυπτεν, ὅτι οἱ ἐμοὶ ἐπηρεαζόμενοι ἀριθμοὶ διὰ τὸ ἔτος 1937, δὲν θὰ ἀφίσταντο τῆς πραγματικότητος.

Ἰδωμεν ἤδη ὅποια εἶνε ἡ στατιστικὴ ἐπαλήθευσις τῶν ὑπολογισμῶν μου καὶ κατὰ πόσον οὗτοι προσεπικυροῦνται ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς κινήσεως τῶν σχετικῶν τραπεζικῶν λογαριασμῶν.

Ἐξ ὅσων πληροφωριῶν ἠδυνήθην νὰ συγκεντρώσω τὸ προκύπτον ὡς πωλητὴν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα εἰς Ἑλληνικὰς Τραπεζὰς ὑπολογίζεται κατὰ τὸ 1937 συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Σεπτεμβρίου, εἰς Λ. Α. 1.100.000 περίπου. Ἡ μηνιαία δ' ἀπόδοσις, κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας λήγοντος Σεπτεμβρίου, ἦτο ἐκ Λ. Α. 160.000 περίπου. Λαμβάνοντες δ' ὡς βάσιν τὸν ἀριθμὸν τούτον διὰ τοὺς τρεῖς ὑπολειπομένους μῆνας, Ὀκτώβριον, Νοέμβριον καὶ Δεκέμβριον τοῦ ἔτους 1937, ἔχομεν ἐπὶ πλεόν ποσὸν Λ. Α. 480.000, ἥτοι συνολικῶς διὰ τὸ 1937 Λ. Α. 1.580.000. Τοιαῦτα ἔσονται περίπου τὰ καθαρῶς στατιστικὰ ἀποτελέσματα τῆς ληγούσης χρήσεως, ὑπολειπόμενα τῶν ὑπολογισμῶν μου κατὰ Λ. Α. 420.000 ὡς ἔγγιστα. Ἡ διαφορὰ ὅμως αὕτη ἐλαττοῦται εἰς Λ. Α. 370.000, ἐὰν προσθεσώμεν εἰς τὸ ἄνω ποσὸν 1.580.000 ποσὸν ἐκ Λ. Α. 50.000, ὅπερ περίπου ἀπέδωσαν αἱ εἰς συνάλλαγμα εἰσφοραὶ τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τὴν Ἑθνικὴν Ἀεροπορίαν ὡς καὶ διὰ τοὺς διαφόρους ἐράνους ὑπὲρ τῆς κοινωνικῆς προνοίας, αἵτινες εἰσφοραὶ δὲν ἔχουν συμπεριληφθῇ εἰς τὸ ἀνωτέρω στατιστικὸν ἀποτέλεσμα, ὅπερ οὕτω φθάσει εἰς Λ. Α. 1.630.000.

Καθ' ἕτερον ὅμως ὑπολογισμόν, ἐὰν, δι' οὗς λόγους κατωτέρω ἀναφέρω, ἀγνοοῦντες τὰ ἀποτελέσματα τῶν πρώτων μηνῶν τῆς παρούσης χρήσεως, λάβωμεν ὡς μέσον ὅρον μηνιαίας εἰσαγω-

γής, την του μηνός Σεπτεμβρίου τούτου, ήτοι Α. Α. 160.000, έχομεν έτησίαν εισαγωγήν έξωτερικού συναλλάγματος εκ Α. Α. 1.920.000, κατά το έτος 1937. Σχετικώς με τον τοιοϋτον ύπολογισμόν, είνε χαρακτηριστικόν, ότι αι μηνιαίαι καταστάσεις εισαγομένου ναυτιλιακού συναλλάγματος παρουσιάζουσι προοδευτικώς έπαυξανόμενον, τὸ εισομιζόμενον έξωτερικόν τουτο συνάλλαγμα, από μηνός εις μήνα. Τί άλλο αποδεικνύει τὸ γεγονός τουτο, ή ότι, άφ' ής συνεστήθη ειδικός έλεγχος παρακολουθήσεως του ναυτιλιακού συναλλάγματος, και έλέγχεται εκ του σύνεγγυς, ή εισαγωγική κίνησις του μετά περισσοτέρας ακριθείας, προϊόντος δέ του χρόνου εξοικειούται επί μάλλον και μάλλον αι άρμόδιοι ύπηρεσίαι, εις την νέαν δι' αὐτάς εργασίαν, αι στατιστικαί των αποτελεσμάτων, κατ' αναπόδραστον ανάγκην ύστεροῦσαι άρχικώς, όλονέν τελειοποιούνται και ήδη άρχονται πλησιάζουσαι προς την πραγματικότητα.

Εάν δ' οὗς άνω νεοπαγής έλεγχος, έλειτούργει άπ' άρχής του έτους μετά της αὐτης εξειδικευμένης ακριθείας, ήν ήδη απέκτησε, λόγω της κτηθείσης διά της παρόδου του χρόνου πείρας της ύπηρεσίας και της φιλοτιμίας και κατά πάντα αξιοπαινον εργασίας του προϊσταμένου αὐτης κ. Κων. Καμπάνη, τὰ αποτελέσματα της κινήσεως του σχετικού συγκεντρωτικού λογαριασμοῦ, θά ήσαν άσφαλώς κατά πολύ άνώτερα και ακριθέστερα και θά προσήγγισον πολύ περισσότερον προς τὸ αληθὺς και πράγματι εισαχθέν εν τῷ τόπῳ ναυτιλιακόν συνάλλαγμα.

Εν προκειμένῳ όφειλομεν προσέτι νά όμολογήσωμεν, ότι εάν, εκ παραλλήλου προς την επιδειχθεϊσαν παρὰ της άρμοδίας ύπηρεσίας του Έλέγχου Ναυτιλιακού Συναλλάγματος επιμέλειαν της στατιστικής παρακολουθήσεως του συναλλάγματος τουτου, έπεδεικνύετο και άνάλογος φροντίς και προσοχή εκ μέρους των ενδιαφερομένων πλοιοκτητῶν και ήξιούτο παρὰ τούτων, όπως εις τὸ όπερ εκχωροῦσι συνάλλαγμα προσδίδηται ὁ προσήκων ειδικός χαρακτηρισμός του ναυτιλιακού, ισχυρίζομαι μετά πεποιθήσεως, ότι τὰ αποτελέσματα θά ήσαν πολύ άνώτερα των υπό των στατιστικῶν θεβαιουμένων. "Όλος ένδεικτικῶς αναφέρω, ότι έχω πρό όθαλαμίων σειρὰν περιπτώσεων εκχωρήσεως παρ' έφοπλιστῶν ίκανών ποσῶν έξωτερικού συναλλάγματος δι' Ίδρυσιν ένταῦθα δισημηχανιῶν και άλλας επενδύσεις των εν Ελλάδι, ως και έξοδα συντηρήσεως των, καθ' ἃς έδόθη παρὰ της άγοραστρίας Τραπεζης χαρακτηρισμός «Κινήσεως Κεφαλαίων», πάντῃ δηλαδὴ ξένος προς τὸ ναυτιλιακόν συνάλλαγμα. Όμοίως τὰ έμβάσματα των μισθῶν των πληρωμάτων, άτινα εν τη πραγματικότητι είνε σημαντικώτατα, ύπολογισθέντα παρ' έμοῦ διά τὸ τρέχον έτος εις Α. Α. 660.000, παρὰ δέ των «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εις Α. Α. 760.000 (ϊδε φύλλα 15ης Μαρτ. και 1ης Ἀπριλ. 1937) (*), άντιθέτως στατιστικῶς απέδωσαν πενιχρότατα αποτελέσματα, άτε χαρακτηρίζομενα εκ συστήματος παρὰ των πλείστων Τραπεζῶν ως μεταναστευτικόν συνάλλαγμα, λόγω της κρατούσης περιέργου άντιλήψεως, ότι πᾶν μικροέμβασμα εκ της άλλοδαπῆς προέρχεται εκ μετανάστου. Μοῦ έδόθη επανειλημμένως άφορμή διαπιστώσεως του γεγονότος τουτου. Τελευταίως μάλιστα έτέθησαν ύπ' όψει μου αποδείξεις Ὑποκαταστήματος Ἀνδρου μεγάλης Τραπεζης, φέρουσαι τοιοῦτον έσφαλμένον χαρακτηρισμόν προελεύσεως, ένῳ είνε τοῖς πᾶσι γνωστόν, ότι Ἑλληνας μετανάσται έργατικοί εν Ἀγγλίᾳ δέν ύπάρχουν και ότι έμβασμα εις Λίρας Ἀγγλίας εκ του έξωτερικού Ἑλληνος έργατου, δύναται νά χαρακτηρισθῇ κατά σχεδόν άμάχητον τεκμήριον, ως έχον ναυτιλιακὴν την προέλευσιν.

Θά ήτο πολύ εύχερεστέρα ή διακρίβωσις του προσήκοντος χαρακτηρισμοῦ των τοιούτων ναυτεργατικῶν έμβασμάτων, εάν εν τη πράξει ήκολούθειτο τὸ σύστημα, όπερ καθιέρωσε σχετικόν νομοθετικόν διάταγμα, επιτάσσον όπως τὰ έμβάσματα έξωτερικού συναλλάγματος παρὰ των πληρωμάτων, διενεργῶνται παρὰ των

πλοιάρχων, είτε μέσω των έφοπλιστῶν, ύποχρέων όντων εις εκχώρησιν ίσοπόσου συναλλάγματος τη Τραπεζῇ της Ἑλλάδος, είτε μέσω Τραπεζῶν. Ἀλλά τὰ πληρώματα, οίονει δυσπιστοῦνται προς τὸ σύστημα τουτο, έμβάζουσιν άπ' εὐθείας προς τὸν δικαιούχον, ίσως διότι φοβοῦνται ένδεχομένης καθυστερήσεως εκτελέσεως των έμβασμάτων των. Δυστυχῶς δ' εξαίρεισι της Τραπεζης της Ἑλλάδος, ήτις είνε προς τουτο καλῶς όργανωμένη και κέκτηται και ίδιον ενδιαφέρον από στατιστικής άπόψεως, αι ύπόλοιποι Τράπεζαι οὐδέν συμφέρον οικονομικόν ή άλλο έξυπηρετοῦσι διά του προσήκοντος χαρακτηρισμοῦ, ίσως μάλιστα εκλαμβάνουσι τουτο ως άγγραίαν και αἰτίαν άπωλείας χρόνου, οἱ ένεκεν φοβοῦμαι, ότι θά εξακολουθῶσιν άδιαφοροῦσαι εν προκειμένῳ.

Κατὰ ταῦτα θά ήτο εύχης έργον νά συστηθῇ παρὰ του Ἑλέγχου Ναυτιλιακού Συναλλάγματος της Τραπεζης της Ἑλλάδος, προς τὰς λοιπὰς Τράπεζας, όπως κατά την προς αὐτάς εκχώρησιν έξωτερικού συναλλάγματος, έρωτᾶται ειδικῶς ὁ εκχωρητής, όποία ή προέλευσις αὐτοῦ, και ποία τὰ επαγγέλματα του εκχωροῦντος και του δικαιούχου του σχετικού έμβάσματος, ίνα επιτυγχάνηται ὁ προσήκων χαρακτηρισμός, νά τονισθῇ δ' όλως ιδιαιτέρως ή σπουδαιότης του πράγματος από στατιστικής άπόψεως.

Τὸ τοιοῦτον δέ δέν ενδιαφέρει από στενῆς και μόνον έμποροναυτικής άπόψεως, αλλά κέκτηται οὐσιώδη σπουδαιότητα πολὺ γενικωτέραν, στατιστικὴν τε και οικονομικήν.

Όσαῦτως θά έδει οι έφοπλισταί νά καταβάλωσι την δέουσαν προσοχήν και νά επιμένωσιν άπολύτως, ίνα αναγράφωνται, επί των αποδείξεων του παρ' αὐτῶν παραχωρουμένου ταις Τραπεζαῖς έξωτερικού συναλλάγματος, αι λέξεις «ναυτιλιακόν συνάλλαγμα». Τὸ τοιοῦτον ενδιαφέρει αὐτοῦς τοῦς ίδίους προσωπικῶς, αλλά και γενικώτερον την Ναυτιλίαν εν τῷ συνόλῳ αὐτης. Εἰς σχετικὴν προς τὰ μέλη της σύστασιν, έχει ήδη δεόντως προβῇ ή Ἑνωσις Ἑλλήνων Ἑφοπλιστῶν. Ὁ όρθός χαρακτηρισμός του «ναυτιλιακού συναλλάγματος», τό γε νῦν έχον, δίδεται μόνον εις τὰς περιπτώσεις εκχωρήσεως συναλλάγματος παρ' έφοπλιστῶν, εις εκτέλεσιν νομίμου ύποχρεώσεως αὐτῶν. Κατὰ τὰς εκουσίας όμως πωλήσεις ναυτιλιακού συναλλάγματος ταις Τραπεζαῖς, παρ' έφοπλιστῶν, χαρακτηρίζεται κατά κανόνα τὸ εκχωρούμενον συνάλλαγμα, υπό τον όρον «Κινήσις Κεφαλαίων», τὸ τοιοῦτον όλως πεπλανημένως. Εκ πάντων των προεκτεθέντων, μετά πεποιθήσεως ύποστηρίζω, ότι τὸ κατά τὸ έτος 1937 εισκομισθέν εν τη χώρα ναυτιλιακόν συνάλλαγμα άσφαλῶς θά υπερβαίη τὰς Α. Α. 2.000.000, κατά την προσωπικὴν μου δέ γνώμην πιθανόν νά προσεγγίξῃ τὰς Α. Α. 2.500.000.

Πάντα δέ ταῦτα από γενικωτέρας άπόψεως αποδεικνύουσιν όπόσον σπουδαῖος και πολύτιμος συναλλαγματικὸς παράγων είνε ή Ἑμπορικὴ Ναυτιλία μας και δι' ή φορητὸς τοιαύτη, ήτις πλὴν της μεγάλης συνδρομῆς της κατά τοῦς πολέμους ως βοηθητικὸς στόλος και των ύπηρεσιῶν της εν εἰρήνῃ προς τὸ Ἑθνικόν γόητρον της χώρας, ής επιδεικνύει την σημαίαν εις τὰ πέρατα της ύδρογειοῦ, αποτελοῦσα ένα οίονει συνεκτικόν κρίκον της μητρὸς Πατρίδος προς τὸν απόδημον Ἑλληνισμόν, πλὴν της άπασχολήσεως τῶσαν εργατικῶν χειρῶν, αἵτινες λόγω της πτωχείας του έδάφους μας δέν θά εύρισκον άλλην ένασχόλησιν, συμβάλλει σπουδαίως εις την αίσθητήν ελάττωσιν του παθητικού μας έμπορικου ίσοζυγίου.

Ἀθήναι 24 Δεκεμβρίου 1937

ΚΩΝ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

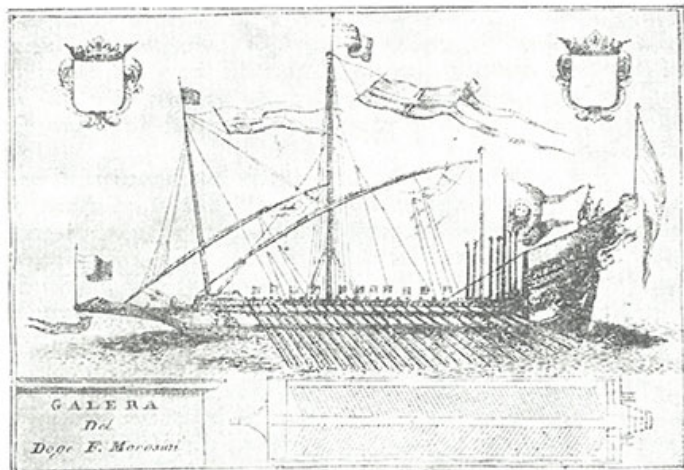
(*) ΣΗΜ.— Ὁ ύπολογισμός του εισαγομένου συναλλάγματος εκ ναυτεργατικῶν μισθοδοσιῶν, έγένετο επί τη βάσει των κατά Μάρτιον ε. ε. Ισχυόντων μισθολογίων, καθ' ἃ οι συνολικῶς πληρωνόμενοι μισθοί εις ναυτεργάτας της φορητοῦ Ναυτιλίας κατά τὸ έτος 1937 συνεποσύντο εις Α. Α. 1.280.000. Ἀλλ' έκτοτε ή Ἑλληνική χωρητικότης διωγκώθη διά νέων άγορῶν και μεταστάσεως υπό την Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων άνηκόντων εις Ἑλληνας, άλλ' έχόντων ξένας σημαίας. Ἐπίσης τὰ ναυτεργατικά μισθολόγια ύπέστησαν σημαντικὰ αύξήσεις, ἃς χονδρικῶς από του έτους 1933 μέχρι σήμερα δυνάμεθα νά προσδιορίσωμεν εις Α. Α. 665.000 περίπου (αύξεις κατά πλοῖον Α. Α. 1.470). Συνεπῶς τὸ ναυτεργατικόν εισόδημα είνε σημερον πολὺ μεγαλύτερον και τὰ έμβάσματα των ναυτεργατῶν έχομεν πάντα λόγον νά πιστεύωμεν, ότι θά είνε περισσότερα των ὧν ύπελογίσαμεν.

Τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον τοῦ Πειραιῶς

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Κ. ΣΤΡΙΓΚΟΥ

Θὰ περιέχη, ὡς πάντοτε, τόσας μελέτας ἢ πανηγυρικὴ ἐκδοσις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», θὰ εὕρῃ εἰς τὰς στήλας τῶν θέσιν πληθὺς τοσαύτης ἐργασίας σχετικῆς μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας διὰ τὸ λήγον ἔτος, ὥστε νὰ δικαιολογηταί εἰς ἐμὲ νὰ ἀσχοληθῶ μὲ ζήτημα ἀπτόμενον πῶς τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος.

Ἦρχισε τὸ 1937 μὲ μίαν λαμπρὰν προοπτικὴν, πραγματοποιηθεῖσαν ὅσον κανεὶς δὲν ἠλπίζε, διὰ νὰ λήξῃ μὲ μίαν δύσιν τόσο ἀπρόοπτον. Ἄλλοι ἀρμοδιώτεροι ἡμῶν θὰ ἀσχοληθοῦν μὲ τὰς παρατηρηθείσας ἀντιθέσεις καὶ θὰ ἡμπορέσουν νὰ ἐμφανίσουν ἀνάγλυφα τὰ διδάγματα, πού πρέπει νὰ ἀρυσθῇ ὁ ἐσπολιστικὸς κόσμος καὶ οἱ ἰθύνοντες, ἀπὸ τὸ παρελθόν. Ἡμεῖς ἐπωφελοῦμενοι



Ἡ ναυαρχὶς τοῦ Ναυάρχου Μοροζίνη

τῆς φιλοξενίας πού μᾶς παρέχουν αἱ σελίδες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀπαξ τοῦ ἔτους, θὰ διατυπώσωμεν τὰς σκέψεις μας ἐπὶ θέματος ἔξω τῶν ἐπαγγελματικῶν ἐπιδιώξεων, οὐχ ἦττον ὅμως, ἐνδιαφέροντος τόσο τὸν Πειραιᾶ, ὅσον καὶ τὸν ναυτικὸν κόσμον.

Ἡ ἐπ'ἀνόδῳ μου ἀπὸ τὸ ἐφετεῖόν μου ταξιδί εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἔτυχε νὰ συμπίσῃ μὲ τὴν Ἐκθεσὶν Θεσσαλονίκης, ὅπου διὰ πρώτην φοράν ἐπεδείχθη διὰ τοῦ Ναυτικοῦ Περιπτέρου κάποια πτυχὴ τῆς θαλασσινῆς ἱστορίας τῆς Χώρας μας. Ἡ ἔκθεσις ἔληξε καὶ τὰ ἀποσταλμένα ἀντικείμενα ἐιδικῆς ὁλης φύσεως ἐπανήλθον εἰς τὸν Ναύσταθμον ἢ εἰς τὰς ἄλλας ὑπηρεσίας, πού τὰ εἶχον ἀποστείλει. Ἔτσι ὁ πλέον ναυτικὸς τόπος τῆς Μεσογείου θυθίζεται εἰς τὸν ὕπνον τοῦ καὶ τὴν ἀφάνειαν εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἐκδηλωσιν τοῦ κυριωτέρου κλάδου τῆς ἐνεργητικότητός του.

Ἡ ἐπίσκεψις τοῦ Ναυτικοῦ Περιπτέρου τῆς Ἐκθέσεως μὲ ἀφῆκε σκεπτικόν διὰ τὴν πτωχείαν τῆς ἐμφανίσεώς του, συνέπειαν θεαίως τῆς προσωρινότητος.

Ἦρχομαι ἀπὸ τὴν παραρρήγιον πόλιν τοῦ Ντούσσελτορφ, τῆς ὁποίας τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον μοῦ εἶχε κάμει ἐξαιρετικὴν ἐντύπωσιν ὅχι διὰ τὴν ποικιλίαν καὶ τὸν πλοῦτον τῶν ἐκθεμάτων, ὅσον διὰ τὴν μεθοδικότητα τῆς ἐμφανίσεως καὶ κατατάξεως, ἢ ὁποία ἀπέδιδε πλήρη τὴν εἰκόνα τῆς μακραίωνος ναυτικῆς κινήσεως τοῦ Ρήνου.

Μεταξὺ τῶν διαφόρων ἐκθεμάτων ἡ προσοχή μου ἔπεσεν εἰς τὸ πρότυπον πλωτοῦ ἀλευρομύλου, ὅστις ἐκινεῖτο μὲ τὸ ρεῦμα τοῦ ποταμοῦ καὶ ὁ ὁποῖος ἐταξίδευε καθ' ὅλην τὴν διαδρομὴν τοῦ Ρήνου προσεγγίζων εἰς τὰ διάφορα παραρρήγια χωρία διὰ νὰ ἀλῇ. Τὸ Ναυτικὸν ἐπίσημον Μουσεῖον τοῦ Βερολίνου, ἀπέναντι τοῦ σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ τῆς Φρειδερίχστράσσε, τὸ ὁποῖον ἐπεσκέφθην ἀργότερα, εἶνε μία ζωντανὴ ἱστορία τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Γερμανίας. Ὅλαι αἱ Χανσεατικαὶ πόλεις ἔχουν δανείσει ἓνα μέρος τῆς λαμπρᾶς τῶν θαλασσινῆς ἱστορίας καὶ τῆς τόλμης τῶν ναυτικῶν των, ἢ ὁποία τοὺς ἔφερε κυριάρχους τοῦ Λονδίνου ἐπὶ μακρὰν σειρὰν ἐτῶν. Σχέδια λιμανιῶν, μέσων ἐκφορτώσεως, ἀναπαράστασις τοῦ καὶ σήμερον ὑπάρχοντος μεσαιωνικοῦ ξυλίνου γερανοῦ τοῦ ἄλλοτε σπουδαίου ἐμπορικοῦ λιμένος τοῦ Λούνεμπουργκ, ἀναπαράστασις τῶν ὀχυρῶν τοῦ λιμένος τῆς Λυδέκης, τοῦ Ἀμβούργου, τοῦ Στετίνου, τῆς Βρέμης καὶ τοῦ Δάν-

τσι, σειρὰ τῶν τύπων ὄλων τῶν πλοίων μέχρι τοῦ «Βρέμεν» τοῦ Βορειογερμανικοῦ Λόυδ, ἐξιστοροῦν ὅλα μίαν ἱστορίαν ἐνδὸς λαοῦ ἀπὸ τὴν ἐποχὴν, πού τοῦ ἐγίνε γνώριμον τὸ ὕγρον στοιχεῖον. Ἐκεῖ κοντὰ ὅλα τὰ πρότυπα τῶν Γερμανικῶν ὑποβρυχίων, πού ἔδρασαν εἰς τὸν παγκόσμιον πόλεμον, τῶν πλοίων πού ἐδόξασαν τὸ Γερμανικὸν ναυτικὸν εἰς τὸ Κορονέλ, διὰ νὰ θυβισθοῦν ὀλίγον κατόπιν εἰς τὰς νήσους τῆς Φάκλαντ. Τὰ ἡμερολόγια καὶ αἱ σημαῖαι διαφόρων ἐποχῶν ἐξιστοροῦν ὅ,τι ὁ Γερμανὸς ναυτίλος ἔκαμε διὰ τὴν πατρίδα του καὶ πρόκεινται ὡς ὑπόδειγμα διὰ τὴν νεολαίαν. Εἶνε διὰ τὰ ναυτικὰ ἔθνη ἡ ἐπίδειξις τῆς ναυτικῆς τῶν ἱστορίας, τόσο σπουδαία, ὥστε καὶ τὸ ἐλάχιστον ἀντικείμενον τὸ σημειοῦν σταθμὸν εἰς αὐτὴν ἐπιζήλωσ ἐπιδεικνύεται. Εἰς τὸ Ἀμβούργον ὅχι μόνον ἡ πόλις ἔχει τὸ ἰδικόν της Μουσεῖον, ἀλλὰ καὶ ἐπιδεικνύεται εἰς τοὺς ξένους μία ἐνδιαφέρουσα συλλογὴ τοῦ πλοιάρχου Haase σχηματισμένη ἀπὸ τὰ ὑπερπόντια ταξιδία του.

Ἐνε γνωστὸν πόσον ὁ Ἀγγλὸς Βασιλεὺς ἐπέδειξεν ἐφέτος ἐνδιαφέρον διὰ τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον τοῦ Γκρήνουιτς καὶ πόσα κειμήλια καὶ ἀναμνηστικὰ εἶδη ἀπέστειλεν ἡ Βασιλικὴ Οἰκογένεια διὰ τὸν πλουτισμὸν τοῦ Μουσείου τούτου, διὰ τὸ ὁποῖον κάθε Ἀγγλὸς ἐκδηλοῖ τὴν ἀγάπην του.

Ἀλλὰ διὰ νὰ ἐλθωμεν πλησιέστερον, ἂς ὁμιλήσωμεν διὰ τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον τῆς Βενετίας, τοῦ ὁποίου τὴν εἴσοδον φυλάσσουν οἱ Λέοντες τοῦ Πειραιῶς μὲ τὰς Ρουνικάς ἐπιγραφάς, λάφυρον τοῦ Φραγκίσκου Μοροζίνη μετὰ τὴν κατάκτησιν τῆς Ἀττικῆς, ἢ ὁποία εἶνε συνδεμένη μὲ τὴν ἀνατίναξιν τοῦ Παρθενῶνος. Εἶνε τοῦτο ἀπὸ τὰ πλουσιώτερα εἰς τὸ εἶδος των, ἀντάξιον τῆς ἱστορίας τῆς Βασιλείας τοῦ Ἀδρία.

Ἀπὸ τοὺς πίνακας, πού ἐξιστοροῦν τὰς κατὰ θάλασσαν νίκας τῆς Δημοκρατίας, προέχει ὁ τῆς ναυμαχίας τῆς Ναυπάκτου ἢ ὁποία δικαίως ἐπωνομάσθη ὡς «Ναυμαχία τῆς Σαλαμίνας τοῦ Μεσαίωνα». Ἔσωσε καὶ αὐτὴ τὴν Εὐρώπην ἀπὸ τὴν ὑποδούλωσιν, ἀνάλογα μὲ τὴν νίκην τῶν Ἀθηναίων πλοίων, πού διεφύλαξαν τὸν τότε πολιτισμὸν ἀπὸ τὰ Ἀσιατικὰ στίφη. Ἀπὸ τὸ Μουσεῖον δὲν λείπουν φυσικὰ καὶ αἱ ἀναπαραστάσεις ἐμπλοκῶν μὲ πειρατικὰ πλοῖα διαφόρων ὁμάδων Ἑνετικῶν πλοίων, εἰς τὰ ὁποία ἦτο ἐμπειπιστευμένη ἡ ἐξασφάλισις τῶν συγκοινωνιῶν, κυρίως ἀπὸ Αἰγύπτου εἰς Ἀδριατικὴν, ὁδοῦ ἐξυπηρετούσης τὸ ὑπερθαλάσσιον Ἑνετικὸν ἐμπόριον. Αἱ νηοπομπαὶ εἶνε ἐφεύρεσις τῆς ἐποχῆς ἐκείνης. Τὰ μπαχαρικά τῶν Ἰνδιῶν καὶ τῆς Ἀφρικῆς διεκομίζοντο ὑποχρεωτικὰ μὲ καραβάνια ἕως τὴν Αἴγυπτον διὰ νὰ ταξιδεύσουν ἀναγκαστικῶς μὲ Ἑνετικὰ πλοῖα μέχρι τοῦ μυχοῦ τῆς Ἀδριατικῆς, ὁπόθεν διὰ τῶν παγωμένων διόδων τῶν Ἀλπεων ἔφθαναν εἰς τοὺς καταναλωτὰς τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Ἡ Μαρκιανὴ Βιβλιοθήκη συμπληρῶναι μὲ τὸ ἄπειρόν της



Μία ἄποψις τῆς ἰδιωτικῆς ναυτικῆς συλλογῆς τοῦ πλοιάρχου Haase εἰς Ἀμβούργον.

ὀλικὸν τὴν ναυτικὴν ἱστορίαν τῆς Βενετίας, τὸ Ναυτικὸν τῆς ὁμοῦ Μουσείου δίδει ὁλοζώντανα τὸ μέτρον τῆς θαλασσίας δυνάμεως τῆς Πατρισιακῆς αὐτῆς Δημοκρατίας. Ἔτσι μὲ τὸ ὑποχρεωτικὸν αὐτὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον συνεσπρεῦθησαν ἀφθονα πλοῦται, ἀπὸ τὰ ὁποία ἐκτίσθησαν τὰ παλάτια τοῦ Canale

Grande και εκυβερνάτο ή Μεσόγειος από μίαν μικροσκοπικήν Δημοκρατίαν.

Πώς νά ξεχάση κανείς τόν δολόχρυσον «Βουκένταυρον», υπό τόν όποιον ό Δόγης έτέλει τούς συμβολικούς του γάμους με τήν θάλασσαν, τούς τύπους τών γαλερών, πού κατεναυμάχησαν οι Βενετοί τούς αντίζήλους των Γενοβέζους εις τήν Γκιότζια, καθώς και διάφορα αναμνηστικά των θαλασσιών των επιτυχιών εις τήν Πελοπόννησον, Κρήτην, Κύπρον, Δαρδανέλλια, Φώκιες κλπ. Όλόκληρα κομμάτια από γαλέρες, γαλιάτσες και πλοία γραμμής, πού έχουν σχέσις με τά ιστορικά γεγονότα και ναυτικά κατορθώματα από τού 1200 έως τού 1700 δίδουν μίαν άκριβή ιδέαν μιās ιστορίας άληθώς ενδιαφερούσης. Δέν λείπει ούτε ή άλυσίδα, πού έδένετο στα πόδια των κατεργαρέων, ούτε τó πανί πού έτυλίγεται στή κνήμη τους διά νά μήν προξενούνται πληγαί, ούτε αί χειραλύσεις όταν οι δυστυχείς ούτοι σκιάβοι εξήρχοντο εις τήν ξηρά. Φανάρια σαν εκείνα πού είδομεν εις τήν πρύμνην τού Ιταλικού εκπαιδευτικού «Αμέρικο Βεσπούτσι» όταν ήτο εις Πειραιά, υπάρχουν όλων τών τύπων και όλων τών εποχών, μερικά τών οποίων είνε άληθινά καλλιτεχνήματα.

Όταν βλέπη κανείς πώς διαφυλάσσεται από τόσας και τόσας και διά τόσας γενεάς πάν στοιχείον ιστορούν τήν ζωήν της θαλάσσης από τούς διαφόρους λαούς, άπορεί με τήν άκηδιάν πού ήμεις έχομεν έως τώρα έν προκειμένω επιδείξει.

Ναυτικού Μουσείου στερείται ή πλέον ναυτική χώρα τού κόσμου και άπειρία κειμηλίων τού άγώνος, όπλων, έγγραφων, σημαιών, τύπων πλοίων από τών παλαιότερων χρόνων μέχρι σήμερον άγνοούνται από τήν Έλληνικήν νεολαίαν. Άχαριστία άχαρηκτήριστος πρós τήν θάλασσαν, πρós τó στοιχείον εκείνο, πού από της Άργοναυτικής έκστρατείας των Τρωϊκών πολέμων, τού άγώνος της Άνεξαρτησίας μέχρι σήμερον διεδόθησε τάς άρετάς της φυλής μας και έδωκε τά υλικά μέσα πρós άνωτέρας εξορμήσεις. Και όμως ένα κατάλληλον οίκημα εις Πειραιά θά μπορούσε νά γεμίση άμέσως με τήν φροντίδα μιās επιτροπής με ένα μέτριον προϋπολογισμόν έσόδων. Η Μύκονος, αί Σπέτσαι, ή Ύδρα, όλα τά σπίτια των καταγομένων από ναυτικές νήσους καί θά έχουν νά συνεισφέρουν διά τήν πρώτην εμφάνισιν. Με μικράν τινα προσπάθειαν μερικοί φιλότιμοι άνθρωποι θά μπορούσαν νά στολίσουν τόν Πειραιά και νά προικίσουν τήν Ελλάδα με ένα Μουσείον, τó όποιον θά έδέχετο τήν έπίσκεψιν και πολλών ξένων.

Έχω τήν γνώμην, ότι τó πρώτον έργον της «Θαλασσίας Ένώσεως» θά έπρεπε νά ήτο ή συλλογή όλων των αντιπροσωπευτικών ειδών της Ναυτικής Ιστορίας της Ελλάδος. Υλικόν υπάρχουν άφθονον και κινδυνεύει νά χαθῇ διά παντός, εάν δέν κάμωμεν

ό,τι πρó πολλού έπρεπε νά γίνη. Ό Δήμος Πειραιώς, ό Όργανισμός Λιμένος υπέχουσιν ευθύνην, διότι παρέλειψαν ένα καθήκον πρós τó Έθνος, πρós τήν πόλιν τού Πειραιώς και πρós τήν Έλληνικήν ιστορίαν ακόμη. Εις τó Μουσείον αυτό οι Έλληνες θά έχουν όχι μόνον νά σπουδάσουν και νά μορφώνωνται, αλλά και νά σπρώχνωνται πρós τήν άγάπην της θαλάσσης. Θά έχουν νά ίδουν εκεί οι Έλληνες τούς ώραίους τύπους των τρεχαντηριών και τις γραφικές μπρατζέρες και θά παρακολουθήσουν τήν εξέλιξιν της ιστιοπλοίας από της τριήρεως μέχρι των σημερινών βενζινοπλοίων. Θά έκτεθούν γραφικώς και σχηματικώς όλοι οι τρόποι της άλιείας και σπογγαλιείας καθ' όλην των τών ιστορίαν, ώστε ή έπίσκεψις τού Μουσείου νά μη στί πρόγραμμα και των ξένων, πού έρχονται εις τήν Ελλάδα. Παρά τήν Άκρόπολιν θά έχωμεν νά παρουσιάσωμεν εις τούς ξένους και κάτι τι τó όποιον δέν μπορούν νά ίδουν άλλου, διότι κανείς τόπος δέν μπορεί νά παρουσιάση τήν Έλληνικήν ποικιλίαν. Υπάρχουν άνθρωποι ακόμη, πού νομίζουν, ότι τά σφουγγάρια φυτρώνουν σε κήπους και είνε εύκολον νά έννοήση κανείς τó ενδιαφέρον πού θά προκαλέση μία αναπαράστασις της άλιείας των σπόγγων διά τού κάμακος, της καγκάδας, τού γυμνού δύτου και τού όπλισμένου με σκάφανδρον.

Ό γράφων θά έθετε εις τήν διάθεσιν τού Ναυτικού Μουσείου πρότυπα, γιώτ, πλουσίαν συλλογήν κογχυλίων τού Ναυάρχου Αποστόλη, όπλα ναυτικά, άκεδούζια, πίνακας ναυτικού περιεχομένου τού Άλταμούρα, Γιαννούκου, Χατζή, Βολονάκη, Χειμών κλπ., διδωθήκην όλόκληρον από γεωγραφίας και Άτλαντας με πλήρη τήν πεποίθησιν, ότι όλοι αί ναυτικά οίκογένεια θά θελήσουν νά πλουτίσουν τó Μουσείον με ενδιαφέροντα άντικείμενα.

Η Μύκονος, ή Θήρα, τά Δωδεκάνησα, τά Ψαρρά, αί Σπέτσαι, ή Ύδρα, τó Γαλαξίδι, ή Έρμιονίς με επιτροπάς «Φίλων τού Ναυτικού Μουσείου» πού θά σχηματίζοντο επί τόπου, θά συνέλεγον ένα υλικόν άξιον λόγου, ώστε νά σχηματισθῇ ό πυρην πλουτιζόμενος από τόν Ναύσταθμον, όπου υπάρχουν από έτών τά έκθέματα της Ναυτικής Έκθέσεως τού Βορδó. Τά Υπουργεία των Ναυτικών και Έμπορικῆς Ναυτιλίας θά παρεκαλούντο νά λάβουν υπό τήν προστασίαν των τó Ναυτικόν Μουσείον τού Πειραιώς, τó όποιον δέν θά είνε Πειραιϊκόν έδρυμα, αλλά και Έθνικόν τοιοῦτον. Θά σημειώση τούτο όχι μόνον σταθμόν εις τόν πολιτισμόν μας, αλλά και παράπλευρα πρós τόν μορφωτικόν σκοπόν, καταλλήλως διαφημιζόμενον, θά συντελέση εις τήν δημιουργίαν άξιολόγου τουριστικής κινήσεως.

Γ. Κ. ΣΤΡΙΓΚΟΣ

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY COMP. LTD

Telegrams: WILTON, SCHIEDAM

Teleph: 69074 (8 Lines)

PRIVATE FLOATING DOCKS

Docks	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

ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΝ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Τὴν αὐτὴν τῶν προηγουμένων ἐτῶν τηρήσαντες μέθοδον, ἐπεζητήσαμεν καὶ ἐφέτος τὴν ἐργασίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου — τὴν ἐντατικὴν καὶ ἀμεινῶτον κατὰ τοὺς πρώτους δέκα, ἰδίᾳ, μῆνας τοῦ 1937 — νὰ παρακολουθώμεν. Τὸ ἔργον ἐφέτος ἦτο δυσχερέστερον καὶ διότι ὁ ὄγκος τῆς Ναυτιλίας μας ἔτι μᾶλλον ἐπημύνηθη καὶ πολλὰ ναυλώσεις δὲν ἀνεκοινοῦντο, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ κίνησις τῶν φορτηγῶν μας ἦτο τόσον δραστήρια, ὥστε νὰ διαφεύγῃ πολυλάκις τῆς προσοχῆς μας. Πάντως, τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἡμετέρας ἐρεύνης δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶν ἀφιστάμενα αἰσθητῶς τῆς πραγματικότητος.

Εἰς τὴν στατιστικὴν μας περὶ τοῦ οἰκονομικοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας περιελήφθησαν τὰ τε ποντοπόρα καὶ τὰ Μεσογειᾶ καὶ σκάφη, πλὴν ἐκείνων — ἐλαχίστων (*) ὅμως — ἅτινα ἐξετέλεσαν συνεχῆ ταξίδια πρὸς τὴν Ἰσπανίαν, τῶν ὁποίων ἀγνωστον παρέμεινε τὸ προϊόν τῆς ἐργασίας των. Εἰς 1.780.000 τ. γκρὸς ἀνέρχεται ἡ χωρητικότης, ἥτις ἐλήφθη ὑπ' ὄψιν εἰς τοὺς ὑπολογισμούς μας. Δι' ὅσα εὐάριθμα σκάφη αἱ ναυλώσεις δὲν εἶχον ἀνακοινωθῇ, ἐλάβομεν ὡς θάσιον τὴν μέσην τιμὴν τοῦ ναύλου, καθ' ἣν ἐποχὴν ἐπραγματοποιούντο παρ' αὐτῶν τὰ ἀντίστοιχα ταξίδια. Ὅσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλου τὰ παραληφθέντα φορτία ἐξ ἐκαστοῦ τοιμῆς, δὲν ἐξετάσθημεν εἰς τὸ 5 ἕως 10% πλέον ἢ ἑλάττω, ἀλλὰ περιωρίσθημεν, εἰς ἃ ποσὸν ἀνεφέροντο αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις.

Τὰ συμπεράσματα τῆς ὁλης ταύτης ἐρεύνης μας ἀπεδείχθησαν μὲν ἀκριβῶς ἀνάλογα πρὸς τὴν ζωηρότητα, μεθ' ἣς ἐκινήθη ἡ παγκόσμιος ναυτιλία κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος, δυσαναλόγως ὅμως ὑποδεέστερα τῆς ἀποδόσεως, ποὺ ἐπέτυχον ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῶν ἄλλων σημαίᾳ, κατέχουσαι καὶ πλοῖα διαφόρων κατηγοριῶν, ἀλλὰ καὶ πλωτὸν ὑλικὸν συγχρονισμένον, προτιμώμενον εἰς μεταφοράς με' ὑψηλοῦς ναύλους, καὶ με' οἰκονομικώτερον τὴν ἐκμετάλλευσιν. Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων τῶν μεγάλων ξένων ναυτιλιῶν, διὰ τὸ 1936, διὰ τινὰς δ' ἐξ αὐτῶν καὶ διὰ τὸ α' ἐξάμηνον τοῦ 1937. Οὐδὲ εἰς τὸ ἥμισυ τῶν κατὰ τόνον εἰσπράξεων τῶν ἑσόδων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἀπασχολήθη τοῦτο κυρίως εἰς μεταφορὰς σιτηρῶν, γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων. Ἐλάχιστα ἦσαν τὰ φορτία μεγαλυτέρως ἀξίας, ἅτινα μετεφέρθησαν διὰ φορτηγῶν μας. Οἱ ναῦλοι ποὺ εἰσέπραξαν, ἦσαν πάντοτε πτωχοί, ἀνάλογοι πρὸς τὴν περιωρισμένην ἀξίαν τῶν φορτίων των.

Ἡ κίνησις ὅμως εἰς φορτία μεταλλευμάτων καὶ αἱ μεταφοραὶ σιτηρῶν, ἀπὸ τὸν γνῶριμον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας τομέα τοῦ Πλέιτ, ὑπῆρξαν τόσον ζωηραί, ὥστε νὰ δικαιολογήσων καὶ τὸν μᾶλλον παρηλικὸν σκαφὸν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, τὴν ἐργασίαν. Κέρδη ἀπέκομισε καὶ ἡ Ναυτιλία μας ἰκανά. Ὅχι θεθαίως τόσα, ὅσα ἐκ τῶν πάσης κατηγορίας πλοίων των αἱ ξένη ναυτιλία. Ἀπὸ τὰ κέρδη ὅμως αὐτά, ἅτινα αἰσθητῶς ἀνεκούφισαν τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, τὸ τοσαύτως ὑποστάν ἐπὶ μίαν ὁλόκληρον ἐξαετικὴν συντριπτικὰς ζημίας, ἐλάχιστα ἀπέμειναν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῶν τελικῶν λογαριασμῶν τῆς Ναυτιλίας. Εἰς τὸ τέρμα τοῦ 1936, θάσιμοι ὑπολογισμοὶ ἀνεβίβαν τὰς δανειακάς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ παθητικὰ ὀδόλια τῶν τρεχουσέων παρὰ τοῖς γραφείοις τοῦ Λονδίνου λογαριασμῶν εἰς 2.500.000 λιρῶν. Τὰς ὑποχρεώσεις τῆς αὐτῆς, χάρις εἰς τὴν καλὴν περίοδον τῶν ναυλῶν, ἐπέτυχεν ἡ Ναυτιλία νὰ καλύψῃ, σχεδὸν ἐξ ὁλοκλήρου. Πέραν αὐτῶν, 1.000.000 λιρῶν διετεθήσαν κατὰ τὸ 1937 εἰς ἀγορὰς νέων πλοίων καὶ εἰς προκαταβολὰς διὰ τὰ ναυπηγηθέντα ἢ ὑπὸ κατασκευὴν τελούντα σκάφη, ἐνῶ καὶ εἰς ὑπὲρ τὸ 1.000.000 λιρῶν ὑπολογίζονται τὰ δάνεια, ἅτινα ἀναποτρέπτως θὰ ἐπιβαρύνουν τὰ νεότευκτα πλοῖα.

Ὁ πλὴν θάσιμος ὑπολογισμὸς τῆς ἀποδόσεως τῶν σκαφῶν μας διὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος δύνανται «grosso modo» εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσὸν τῶν 3.500.000 λιρῶν νὰ συνοψισθῇ. Ὁ ὄγκος φυσικῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων, ἐκ τῆς ἐρεύνης μας ἀποδεικνύεται — ὅπως καὶ πράγματι ἦτο — κατὰ πολὺ ὑπέρτερος τοῦ 1936. Οἱ ναῦλοι διετετρήθησαν ἀνατιμημένοι, διὰ τινὰς μῆνας τοῦ ἔτους, κατὰ τὸ ἥμισυ αὐτοῦ, εἰς ποσοστὸν 50—60% καὶ πέραν, ἐναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Κατὰ μέσον ὅρον ὅλα τὰ πλοῖα ἀπῆλυσαν μίαν ἢ δύο μόνον ναυλώσεις εἰς ὑψηλὰς τιμὰς, ἦσαν ὅμως καὶ τὰ ἑξοδα ἐπίσης ὑψηλότερα. Τὰ ἀσφάλιστα ἀνῆλθον εἰς τὸ τριπλάσιον, ἐναντι τῶν μεγάλων ἀξιών τῶν πλοίων καὶ τῆς ἀσφαλίσεως αὐτῶν δι' ὅλους τοὺς κινδύνους, αἱ μισθοποροδοσίαι ἐπίσης, οἱ γαιανθράκες, τὰ ὑλικά καὶ τὰ ἑξοδα ἐπισκευῶν, διπλασία τῶν ἐπιπέδων τοῦ 1936. Ἀν ἐπομένως αἱ ἀκαθαρστοὶ εἰσπράξεις ὑπερέβησαν κατὰ 40 ἕως 50 % τὰ ἑσοδα τῆς Ναυτιλίας μας τὰ πραγματοποιηθέντα τὸ 1936, μόλις ἕνα ποσοστὸν 20 % τῶν ἐπὶ πλέον τούτων εἰσπράξεων πρέπει νὰ θεωρηθῇ, ὡς καθαρὰ ἐπαύξησις τῶν ναυτιλιακῶν κερδῶν. Δὲν ἀναφέρομεν τὸ ποσοστὸν τοῦτο ἐκ τοῦ προχείρου, ἀλλὰ θάσιμεν λογαριασμῶν ταξιδίων, εἰς τοὺς ὁποίους, ὅπως ἐπιβάλλεται εἰς κάθε ὁ-

γιά ἐπιχείρησιν, προεβλέφθησαν, τὸ μὲν ἀποσβέσεις διὰ τὰς ἐχούσας τόσας ἀπροόπτους μεταπτώσεις ἀξίας τῶν πλοίων, καὶ διὰ τὰς ἐνδεχομένας — προκειμένου μάλιστα περὶ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως — καθυστερήσεις καὶ δυσμενεῖς ἐνὸς ταξιδίου ἐκβάσεις, τὸ δὲ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς τετραετοῦς ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων καὶ τῶν κατ' ἔτος ἀναγκαίων ἐπισκευῶν συντηρήσεως.

Ἀν ὅλα τὰ ἀνωτέρω κονδύλια συμπεριληφθοῦν εἰς τοὺς ἐκ πρώτης ὕψεως τόσον κερδοφόρους ἐμφανιζομένους λογαριασμοὺς τῶν ταξιδίων, θὰ κατεδεικνύετο, ὅτι τὰ κέρδη τῆς Ναυτιλίας καὶ δι' ἡ τῆς Ἑλληνικῆς με' τὰ πολυδάπανα σκάφη, τὰ χρῆζοντα συνεχῶν ἐπισκευῶν καὶ κατὰ τὸ 1937, ἔτος ζωηροτάτης κινήσεως, πολὺ ἀπείχον ἀπὸ τοῦ ν' ἀποτελοῦν πακτωλὸν χρυσοῦ, ὡς ἐπιπολαίως τινὲς πρὸς στιγμὴν ἐπίστευσαν. Ὑπῆρξαν θεθαίως ἀρκετά, ἀλλὰ διετεθήσαν σχεδὸν ἐξ ὁλοκλήρου, ὡς προανεφέραμεν, ἐνῶ τώρα ποὺ ἡ Ναυτιλία μας ἀντικρύζει καὶ πάλιν εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς δυσκόλου στιγμῆς, ἔχει μὲν τὸν στόλον τῆς ἐλευθέρου ὑποχρεώσεων, χωρὶς ὅμως νὰ διαθέτῃ καὶ ἀποθεματικὰ, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς πιθανὰς ζημίας, πολλῶν δὲ μᾶλλον τὸ σοβαρώτερον τῶν προβλημάτων τῆς, τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ποιοτικῆς τῆς καταστάσεως.

Ἰσως τινὲς νὰ ἀμφισβητήσων τὸ θάσιμον τῶν ὑπολογισμῶν μας ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀποδόσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Δυνάμεθα νὰ τοὺς διαβεβαιώσωμεν, ὅτι οὐδὲ τὸ παράπαν ὑπολείπονται τῆς πραγματικότητος. Εἰς θάσιμον αὐστηρόν ὑπεβάλαμεν τοὺς σχετικούς ἀριθμοὺς καὶ διεπιστώσαμεν τὴν ἀκρίβειαν αὐτῶν. Διὰ νὰ ὁμιλήσῃ τις περὶ θετικῶν κερδῶν ἀπὸ μίαν ναυτιλίαν, ἔχουσιν τὴν σύνθεσιν τῆς Ἑλληνικῆς, μετὰ μίαν μάλιστα ἐξαετὴ κρίσιν, ἀπαιτεῖται μακρὰ περίοδος εὐημερίας καὶ πλήρης τῆς θέσεως τῆς διασφάλισης, διὰ τῆς ἐπιλύσεως τῶν ζωτικῶν τῶν προβλημάτων τῆς, διὰ τοῦ συγχρονισμοῦ τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὑλικοῦ.

Ἡδὴ, ἂς εἰσελθῶμεν εἰς τὴν λεπτομερεστέραν ἀνάλυσιν τῆς ἀπασχολήσεως τῶν φορτηγῶν μας ἀνὰ τοὺς διαφόρους τομείς κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος. Θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὴν ἀναγραφὴν τῶν παραληφθέντων φορτίων ἐξ ὅλων τῶν ἀγορῶν, καθὼς καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐκτελεσθέντων ταξιδίων, χωρὶς νὰ ἀναφέρωμεν τὰ συνολικά ποσὰ τῶν εἰσπραχθέντων ναυλῶν, ἅτινα ἐπιφυλάσσομεθα — ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ μας ὅπως θαυότερον ἐρευνήσωμεν τὰς τῆς οἰκονομικῆς ἀποδόσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου — νὰ δημοσιεύσωμεν ἐν καιρῷ, συγκρίνοντες αὐτὰ με' τὰ στατιστικὰ δεδομένα τοῦ εἰσοδήματος τῶν ξένων ναυτιλιῶν.

Α') Ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ

Τὸν κύριον ὄγκον ἐργασίας τῆς ναυτιλίας μας ἀπέδωκε καὶ πάλιν ἡ ἀγορὰ τῆς Ἀργεντινῆς. Ἡ ἀδιάλειπτος ζωηρότης τῶν ἐκείθεν φορτώσεων προσεῖκνε τὰ πλοῖα, ἅτινα εὐκόλως καὶ αἰσθητῶς ἐπικερδῆ ἐξευρίσκον ἐκείθεν ἀπασχολήσιν. Ἡ στατιστικὴ μας ἀναφέρεται εἰς τὴν μέχρι τῆς 15ης Δεκεμβρίου περίοδον, περιελάβομεν ὅμως καὶ τὰς ἀπὸ 15ης Δεκεμβρίου 1936 φορτώσεις.

Ὅπως, ἡ ναυτιλία μας ἐξετέλεσε διὰ τῶν σκαφῶν τῆς 557 ταξίδια κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν διάστημα ἐκ τοῦ Πλέιτ καὶ παρέλαβεν ἐκείθεν 3.757.750 τ. περίπου γεννημάτων διὰ τὰς ἀκολουθούσας προορισμούς: Δι' Ἀγγλίαν καὶ Ἡπειρωτ. Εὐρώπην 2.867.850 τ. με' 426 πλοῖα. Διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ Καναδὰν 439.900 τ. με' 63 σκάφη. Διὰ τὴν Μεσόγειον 219.500 τ. με' 32 σκάφη. Διὰ τὴν Ἑλλάδα 209.400 τ. με' 32 σκάφη καὶ διὰ τὴν Βραζιλίαν καὶ Ἰαπωνίαν 21.100 τ. με' 3 πλοῖα. Ἐχομεν ἀκόμη ἐξ Ἀργεντινῆς καὶ ἕνα φορτίον δι' 6000 τόν. ξυλείας. Τὸ 1936 μετεφέραμεν διὰ 379 σκαφῶν 2.532.073 τόνους. Ἡ Ναυτιλία μας δηλαδὴ διετετρήσεν εἰς τὸ Πλέιτ καὶ ἐπὶ περσιτῶν ἐβελτίωσε τὴν θέσιν τῆς μεταξὺ τῆς παγκοσμίου φορτηγοῦ ναυτιλίας, δεδομένου, ὅτι μετεφερε κατὰ τὸ 1937 τὰ 40 ο)ο καὶ πλέον τῶν ἐξ Ἀργεντινῆς ἐξαγωγῶν εἰς γεννήματα, αἵτινες ἀνῆλθον μέχρι τῆς 16ης Δεκεμβρίου εἰς 52.400.000 κούωτρες.

Β') Σοβιετικοὶ λιμένες

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν συμμετοχὴν τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὰς Σοβιετικὰς μεταφορὰς, ἀνεμάνετο νὰ ὑπολειφθῇ αὐτὴ τῶν προηγουμένων ἐτῶν. Ὡς γράφομεν καὶ εἰς ἐτέραν σελίδα, ἡ ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ἐπιδιωκόμενη ναυτιλιακὴ ἐπάρκεια καὶ ὁ περιορισμὸς τῶν πρὸς ἐξαγωγὴν πρώτων ὑλῶν, ἐμείωσαν αἰσθητῶς τὴν ἀπασχολήσιν τῶν ξένων πλοίων, ἐπομένως δὲ καὶ τῆς Ἑλληνικῆς, ἥτις ἀνέκαθεν ἐθεώρει τὴν Ρωσικὴν ἀγορὰν μίαν ἐκ τῶν κυριωτέρων τῆς βάσεων.

Ὁ ὄγκος τῶν παραληφθέντων φορτίων ἀνῆλθεν εἰς 1.332.600 τ. δι' ὅλα τὰ εἶδη, με' ἐκτελεσθέντα 267 ταξίδια, πλὴν τῶν χρονικῶν ναυλώσεων, διὰ τὰς ὁποίας ἀπασχολήθησαν 22 σκάφη μας κυρίως εἰς τὴν Λευκὴν Θάλασσαν, ἐπὶ χρονικὸν διάστημα 4 ἕως 6 μηνῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ξυλείας. Ἐχομεν ἀκόμη τὴν μεταφορὰν 34.200 κυβ. μέτρων ξυλείας, 15.755 στάνταρτς καὶ 3949 φάβοις. Κατ' εἶδη φορτίων, μετεφέρθησαν 563.150 τ. σιτηρῶν ἀπὸ Νότιον Ρωσίαν διὰ διαφόρους προορισμούς, 362.970 τ. γαιανθράκων καὶ ἀνθρακίτων, ἐκ τῶν ὁποίων 120.000 τ. περίπου δι' Ἑλλάδα. Μεταλλεύματα 256.189 τ., ζαχαρεῖς 26.700 τ., σίσις, ἀπατίτ (ἐκ Μούρμανσκ) καὶ διάφορα ἄλλα γενικά 123.600 τ.

Τὸ 1936 εἰχομεν μεταφέρει 1.424.459 τ., 124.084 κυβ. μέτρα καὶ 54.684 στάνταρτς ξυλείας, με' ἐκτελεσθέντα ταξίδια 343, πλὴν τῶν ἐτά-

(*) Τὰ πλείστα τῶν ἐργασθέντων εἰς τὰ Ἰσπανικὰ παράλια Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι, διὰ λόγους ἀσφαλεστέρας ναυσιπλοίας, εἶχον προβῇ εὐθὺς ἀπὸ τῶν πρώτων ταξιδίων των εἰς τὴν ὕψωσιν τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας.

ίμ - τσάρτερς», αΐτινες περιελάμβανον 16 σκάφη.

Γ') 'Εξ' Αγγλίας—Κόντινεντ (γαιάνθρακες)

Ζωηροτάτη υπήρξεν, ιδίαι εκ των λιμένων Λάντσι, Γδύνιας, Έμ-
δεν, Ρότερνταμ και Άμβέρσης η παραλαβή φορτίων γαιανθράκων
παρά των φορτηγών μας. Από μὲν τὴν Ἀγγλίαν μετέφεραν ἡ Ναυτι-
λία μας συνολικῶς 1.695.260 τ. γαιανθράκων διὰ 361 σκαφῶν, ἔναντι
1.115.870 τ. τοῦ 1936. Τὰ φορτία ταῦτα προωρίζοντο: Διὰ Ν. Ἀμερι-
κὴν 192 πλοῖα μὲ 1.105.000 τ. διὰ τὴν Μεσόγειον 88 πλοῖα μὲ 438.660
τ. διὰ τὴν Ἑλλάδα 28 πλοῖα μὲ 111.600 τ. καὶ διὰ διαφόρους ἄλλους προ-
ορισμοὺς (λ. χ. διὰ Β. Γαλλίαν, Χιλήν, Ποντίσερρὺ καὶ Ζαμαΐκα) 13
πλοῖα μὲ 40.000 τ. περίπου.

Ἐκ τοῦ Κόντινεντ διὰ 475 πλοίων μετέφεραμεν 2.556.450 τ. περίπου
γαιανθράκων διὰ τοὺς ἀκολουθοῦντας προορισμοὺς: Διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
1.082.450 τ. μὲ 180 πλοῖα. Διὰ Μεσόγειον 817.015 τ. μὲ 155 σκάφη. Δι'
Ἑλλάδα 651.065 τ. μὲ 138 σκάφη καὶ εἰς τοπικὰς μεταφορὰς — ὅσας
ἠδυνήθημεν νὰ συγκεντρώσωμεν — 6000 τ. μὲ 2 πλοῖα. Τὸ 1936 μετε-
φέραμεν ἐκ Κόντινεντ διὰ 378 πλοίων 2.158.677 τ. γαιανθράκων, ἐξ ὧν
τὸ μεγαλύτερον μέρος προωρίζετο διὰ Μεσόγειον καὶ Ἑλλάδα.

Δ') Ἰνδία, Ἀπὼ Ἀνατολή, Αὐστράλια

Ἀποδοτικὴν μὲν, οὐχὶ ὅμως εἰς οἷαν κατὰ τὸ 1936 ἔκτασιν, ἐνεφά-
νισεν ἐργασίαν ἡ Ναυτιλία μας τὸ ἀπελθὼν ἔτος ἀπὸ τοὺς πέραν τοῦ
Σουεῦς τομεῖς. Τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά, ἐφόσον ἐξεύρισκον ἀφθονον ἐρ-
γασίαν ἀπὸ τὴν γνώριμον ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ καὶ ἀπέφενον νὰ κατευθύν-
θωσιν πρὸς τὰ ὕδατα τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς. Εἰς 88 σκάφη, μὲ παραλη-
φέντα φορτία 668.450 τ. περίπου ἀνέχεται τὸ σύνολον τῆς κινήσεως
τῆς Ναυτιλίας μας ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀγορῶν. Ἐχομεν οὕτως, ἐξ Ἰνδι-
ῶν διὰ φυστίκια καὶ γεννήματα 28 σκάφη μὲ 194.700 τ., ἐξ Ἰνδοκίνας
(μεταλλεύματα καὶ ἀνθρακίτη) 23 σκάφη μὲ 179.500 τ., ἀπὸ Σαϊγκὼν
(δρυῖν) 17 σκάφη μὲ 134.700 τ., ἀπὸ Νταϊρεν — Νταλὺν (σόγια) 13
σκάφη μὲ 101.000 τ., ἐξ Αὐστραλίας (γεννήματα) 4 πλοῖα μὲ 34.050
τ., ἐκ Φιλιππίνων 1 φορτίον μὲ 9200 τ. ζαχαρέως καὶ δύο διάφορα τα-
ξίδια μὲ 15.300 τόννους.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς χρονικὰς ναυλώσεις ἀναφέρομεν αὐτὰς εἰς τὸν
γενικὸν περὶ «τάϊμ - τσάρτερς» κατάλογον.

Ε') Βόρειος Ἀμερικὴ, Καναδᾶς—Βόρ. Εἰρηνικός

Καὶ εἰς τοὺς ὑπερατλαντικοὺς λιμένας, λόγῳ καὶ τῆς πρὸς ἐκεῖ κα-
τευθύνσεως πολλῶν ἐμπορτικῶν ἐξ Ἀργεντινῆς σκαφῶν, ζωηρὰ υπήρξεν
ἡ ἐργασία τῆς Ναυτιλίας μας. Τὰ φορτία, ἄλλως τε, τῶν παλαιοσιδή-
ρων παρέσχον ἀφθόνους ναυλώσεις, ὑπερτριπλασίας τοῦ 1936. Μετε-
φέρθησαν ἐν ὅλῳ δι' 141 σκαφῶν μὲ 943.000 τ. διαφόρων φορτίων, ἡ-
τοι: Παλαιοσιδήρα 516.500 τ. δι' 68 πλοίων, σιτηρὰ 288.000 κούρ-
τερς δι' 9 σκαφῶν, γενικά καὶ ξυλεία ἀπὸ Βαγκούδερ 133.300 τ. διὰ
17 πλοίων, μεταλλεύματα καὶ φωσφάτα 77.400 τ. διὰ 10 σκαφῶν, ζα-
χαρεῖς ἐκ Κούβας 81.100 τ. δι' 11 σκαφῶν, γαιάνθρακες καὶ πίσσα
104.600 τ. διὰ 18 πλοίων, ξυλεία Νέας Γῆς (Καναδᾶ) 1700 στάνταρτς
καὶ 6000 φάδοις διὰ 4 σκαφῶν καὶ τέλος νιτρᾶτα ἐκ Χιλῆς 31.000 τ.
διὰ 4 πλοίων. Σημειωτέον, ὅτι εἰς μεταφορὰς νιτρᾶτων ἀπασχολήθησαν
πολλὰ Ἑλληνικὰ σκάφη κλεισθέντα «τάϊμ - τσάρτερς».

ΣΤ') Δούναβις—Κωνσταντιῆς

Τὴν συνήθη συνεκέντρωσιν ἡ ἀγορὰ αὕτη ἐργασίαν διὰ τὴν Ναυ-
τιλίαν μας, αἰσθητῶς μειωμένην ὅμως ἔναντι τῶν ζωηρῶν ἐξαγωγῶν
τῆς παλαιστράς ἐποχῆς. Εἰς 240 περίπου ἀνέρχονται τὰ ἐκτελεσθέντα
ταξίδια τῶν πλοίων μας, ἐκ τῶν ὁποίων 175 μετέφεραν 598.384 τ. γεν-
νημάτων (διὰ Κόντινεντ 365.760 τ., διὰ Μεσόγειον 69.689 τ. καὶ δι'
Ἑλλάδα 152.935 τ.) καὶ 60 πλοῖα μετέφεραν 5500 βαγόνια ξυλείας, κυ-
ρίως δι' Ἑλλάδα καὶ Ἀνατ. Μεσόγειον καὶ ἕνα φορτίον δι' Ἀγγλίαν.
Ἐχομεν ἐπίσης ἐκ Κωνσταντινῆς καὶ Πύργου 15.000 τ. περίπου σιτη-
ρῶν, μὲ 7 πλοῖα καὶ περὶ τὰ 40 ταξίδια μεταφορὰς σφαγίων εἰς Ἑλλάδα
καὶ Ἀνατ. Μεσόγειον.

Η') Τὰ μεταλλεύματα

Τὰ ἐφοπλιστικὰ προγράμματα καὶ ἡ αὐξοῦσα βιομηχανικὴ δραστη-
ριότης τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν φυσικὸν ἦτο ἄμεσον νὰ ἔχουν ἐπίδρα-
σιν εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῶν μεταλλευμάτων. Ἀπὸ ὧν τοὺς
λιμένας τῆς Μεσογείου, τῆς Βορ. Δυτ. καὶ Νότ. Ἀφρικῆς καὶ τῆς Ἑ-
ρυθρᾶς Θαλάσσης, καθ' ὅλον τὸ ἔτος ὀγκώδεις υπήρξαν αἱ μεταφοραὶ
μεταλλευμάτων δι' Ἀγγλίαν καὶ Κόντινεντ. Εἰς 1.821.000 τ. ὑπολογί-
ζεται τὸ σύνολον τῶν μεταλλευμάτων, ἅτινα μετέφέρθησαν διὰ 420 Ἑλ-
ληνικῶν σκαφῶν. Οὕτως, ἐκ Β. Ἀφρικῆς δι' 94 σκαφῶν μετέφέρθησαν
385.000 τ., ἐξ Ἰσπανίας διὰ 52 σκαφῶν 282.300 τ., ἐκ διαφόρων Με-
σογειακῶν κέντρων (ἐξαιρέσει τῆς Ἑλλάδος) δι' 80 πλοίων 258.851 τ.,

ἐξ Ἑλλάδος δι' 143 σκαφῶν 579.000 τόννων, ἐξ Ἑρυθρᾶς Θαλάσσης δι'
26 πλοίων 129.000 τ. καὶ ἐκ λιμένων Νοτίου καὶ Δυτικῆς Ἀφρικῆς διὰ 18
σκαφῶν 134.000 τ. Ἐκ τῆς Βραζιλίας ἀφ' ἑτέρου μετεφέρθησαν διὰ 7
πλοίων 46.349 τ. καὶ διαφόρων ἄλλων κατευθύνσεων 6.500 τ. διὰ 3 πλοίων.

Θ') Αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ

Ἄν ὅμως αἱ κατὰ κεφάλαιον ἀναφερθεῖσαι ἀγοραὶ τὸν κύριον ὄγκον
τῆς ἐργασίας τῆς Ναυτιλίας μας παρέσχον, ὅχι μικρὰν μεταφορικὴν κί-
νησιν ἀπεκόμισεν τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν εἰς παντοῖα καὶ ἐκ πάσης προ-
ελεύσεως φορτία. Ἦτο τόσον δραστηρία ἡ ἀπασχολήσις τῶν πλοίων μας
εἰς μεταφορὰς τοπικοῦ οὕτως εἰπεῖν, χαρκατῆρος, ὥστε πολλὰς δύσκο-
λος ἀπέβαιναν ὁ καθορισμὸς τῶν μεταφερομένων εἰδῶν καὶ τῶν ποσῶν
τῶν ναύλων. Μὲ πᾶσαν δυνατὴν ἀκρίβειαν παρηκολογήσαμεν καὶ τὸ με-
ταφορικὸν τοῦτο ἔργον τῶν φορτηγῶν μας. Μᾶς διέφυγε δεδαῖως ποσο-
στὸν τι τοῦτον, μὴ δυνάμενον ὅμως ν' ἀλλοιωσῇ αἰσθητῶς τοὺς σχετικoὺς
ἀριθμοὺς.

Πρῶτον ἔχομεν τὰ «τάϊμ - τσάρτερς» τὰς χρονικὰς δηλαδὴ ναυλώ-
σεις Ἑλληνικῶν σκαφῶν δι' ὑπερπόντια ταξίδια Βορ. Ἀμερικῆς καὶ Ἰα-
πωνίας, αἵτινες πράγματι ἐξαιρετικῶς ἀφθονοὶ υπήρξαν. Οἱ μεγάλοι ἐξα-
γωγικοὶ οἰκοὶ καὶ αἱ ἐταιρίαι γραμμῶν, προκειμένου νὰ ἐξακέρσουσιν εἰς τὰς
μεταφορὰς τῶν προετιμῶν τὴν ναυλωσιν μεγάλων σκαφῶν ἐπὶ χρονικῶν τι-
μῶν, ἐξικινύοντο πολλὰς μέχρι καὶ 1 ἔτους, διὰ νὰ ἐξασφαλί-
σουν τὴν μεταφορὰν μεταλλευμάτων, νιτρᾶτων καὶ λοιπῶν πρώτων ὑ-
λῶν, μὲ σταθεροὺς ναύλους. Τὰ τάϊμ - τσάρτερς διὰ τὸ 1937 ἀνῆλθον
εἰς 130 σκάφη μὲ εἰσπραχθέντα ναῦλον λιγῶν Ἀγγλίας 1.383.000 πε-
ρίπου.

Ἀπὸ τὴν Βαλτικὴν 17 σκάφη μας μετέφεραν πρὸς τὴν Μεσόγειον
32.000 στάντ. ξυλείας. Φορτία ἁλωτος ἐξ Ἰταλίας, Σμύρνης, Ἄδεν
κλπ. διὰ 22 σκαφῶν μετεφέρθησαν τόννοι 142.000. Ἀπὸ τὰ Δαλματικὰ
παράλια, 14 φορτηγά μετέφεραν 20.000 τόννων γεννήματα, 5.300 στάντ.
καὶ 3.750 κyb. μέτρα ξυλείας καὶ 5.500 τόννων τοιμήν. Ἀπὸ τοὺς Τουρ-
κικοὺς λιμένας, πλὴν τῆς τακτικῆς γραμμῆς τῆς «Ἑλληνικῆς», 53 φορ-
τηγά παρέλαβον διὰ διαφόρους προορισμοὺς γαιάνθρακα, σιτηρὰ καὶ
μεταλλεύματα τόννους 135.000. Ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρειαν διὰ 21 πλοίων
μετεφέρθησαν 125.000 τ. βαμβακόσποροι δι' Ἀγγλίαν. Ἀπὸ τὴν Ἀμβέρσαν,
πλὴν τῶν φορτίων τῆς «Ἑλληνικῆς» παρέλαβον 19 πλοῖα μὲ 68.000 τόν-
νεων εἶδη, σιδηρὰ κλπ. Ἐχομεν ἀκόμη 3 φορτία σιδηροτροχιῶν 15.300
τόνων διὰ Βατοῦν καὶ ἐκεῖθεν διὰ Περισκὸν κόλπον καὶ τέλος φορτία
πᾶσης ποιότητος καὶ προελεύσεως, ἡτοι ἄσφαλτον, ἐλαοπηρῆας, θεῖον,
φελούς, μαλτερόπαιδες, πίσσες κλπ. τόννους 59.030 μὲ 29 σκάφη. Ὅσον
ἀφορᾷ τὴν ἐξ Ἑλλάδος μεταφορὰν οἶνων, θηραϊκῆς γῆς κλπ. προϊόντων
μας ἡ στατιστικὴ μας περιέλαβε, πλὴν τῶν μεταλλευμάτων, 28 σκάφη
39.520 τόννων.

Τὰ ταξίδια τῶν σκαφῶν τῆς «Ἑλληνικῆς» τῆς μοναδικῆς τακτικῆς
γραμμῆς μας πρὸς τὸ Κόντινεντ ἐκ τῆς Μεσογείου ἀνῆλθον κατὰ τὸ 1937
εἰς 56, τὸ δὲ μεταφορικὸν τῆς ἔργον περιέλαβε 192.000 τόν. γενικῶν εἰ-
δῶν ἐκ Τουρκίας καὶ Ἑλλάδος καὶ ἐκ τοῦ Κόντινεντ πρὸς τὴν Μεσόγειον.

Αἱ μεταφοραὶ τέλος πετρελαίων διὰ τῶν Ἑλληνικῶν «ἐπὶ πλοίων» ἐμ-
φανίζονται κατὰ τὸ 1937 μειωμένα, τὸ μὲν διότι ὀρισμένα μεγάλα δεξα-
μενόπλοια ἔνωσαν ξένας σημαίας μεσοῦντος τοῦ ἔτους, τὸ δὲ διότι τινὰ
ἐξ αὐτῶν ἦσαν ναυλωμένα εἰς χρονικὰς ναυλώσεις. Διὰ τῶν ταξιδίων,
ποῦ ἐπὶ ναύλῳ ἐξετέλεσαν τὰ δεξαμενόπλοια μὲς μετεφέρθησαν 420.000
τόννοι πετρελαίων διὰ διαφόρους προορισμοὺς δι' 83 πλοίων, κυρίως ἐκ
Κων/τῆς, Βατοῦν, καὶ Κόλπου Μεξικῶ. Σημειωτέον, ὅτι 10 ἐκ τῶν ταξι-
δίων τούτων ἐξετέλεσθησαν πρὸς τὴν Ἰσπανίαν, ὅπου ἔν ἐκ τῶν δεξαμε-
νοπλοίων μας τὸ «Λουκία», τραγικὸν εὗρε τὸ τέρας τῆς σταδιοδρομίας του.

Ἀνακεφαλαιοῦντες ὡς ἄνω τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας
μας ἔχομεν ἐν ὅλῳ ἐκτελεσθέντα ταξίδια 2961 καὶ φορτία παντὸς εἶδους
τόνων 14.646.144 καὶ διὰ τὴν ξυλείαν στάνταρτς 54.755, φάδοις 9.994,
κyb. μ. 37.950, βαγ. 5.500 καὶ τέλος 288.000 κούρτερς σιτηρῶν.

Μικρῶν τινων σκαφῶν αἱ μεταφοραὶ θὰ διέλαθον τῆς προσοχῆς μας,
πάντως, ὅμως, ἐξαιρουμένων τῶν βάσει χρονικῶν ναυλώσεων μεταφο-
ρῶν, τὰ 95 ο/ο καὶ πλέον τῆς κινήσεως τῶν φορτηγῶν μας περιελήφθη-
σαν εἰς τὴν ἐξέτασιν τῆς ταῦτην. Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς εἰσπραχθέντας ναύ-
λους, τοὺς ὁποίους καὶ ἐφέτος ἐν πάσῃ δυνατῇ λεπτομερείᾳ βάσει τῶν
κλεισθεῖσων ναυλώσεων συνεκέντρώσαμεν, ἐπιφυλασσόμεθα, ὥπως καὶ ἂν-
ωτέρω γράφωμεν, νὰ ἀσχοληθῶμεν εἰδικῶς μὲ τοὺς σχετικoὺς ἀριθμοὺς
εἰς ἐπόμενον τευχὸς μας. Ἀναλυτικώτερον θὰ συγκρίνωμεν αὐτοὺς μὲ τὸ
εἰσὸδῳμα τῶν ξένων ναυτιλίων, ἵνα καταδείξωμεν τὰς προκυντούσας δια-
φορὰς.

Διὰ τὸ εἰσοκομθὲν εἰς τὴν χώραν μας συνάλλαγμα ἐκ τοῦ ἀκαθαρί-
στου εἰσοδήματος τῆς Ναυτιλίας μας παρέλκει νὰ ἀσχοληθῶμεν ἐφόσον
ὁ κ. Κ. Ε. Ἐμπειρικός εἰς ἄλλην σελίδα εἰδικῶς ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλ-
λόγηματος ἀσχολεῖται, βάσει ἀπικριβωμένων στοιχείων.

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN ΚΕΡΚΥΡΑ

BOYDLEY & KONTHEΣ-WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOYDLEY-ΚΕΡΚΥΡΑ

CODES: SCOTT'S 1906 (10TH)

WOODLEY-CORFU

BENTLEYS-WATKINS

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ. 2-23 & 4-72

ABC. 5 & 6 MARCONI

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1937

ΑΜΕΙΩΤΟΣ Ο ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΕΘΝΙΚΙΣΜΟΣ

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΣΤΙΒΟΝ

‘Από τὴν ἐνδελεχῇ παρακολούθησιν τῶν κατὰ Χώρας ἐμποροναυτικῶν ἐπιδιώξεων, τὸ θασικὸν συνάγεται συμπέρασμα, ὅτι οἱ ναυτιλιακοὶ ἐξοπλισμοὶ καὶ ἡ ἀδιάλειπτος ἀνησυχία διὰ τὴν αὐρίον οὐδ’ ἐπ’ ἐλάχιστον καὶ κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος— ἔτος εὐημερίας διὰ τὴν θαλάσσιαν ἐπιχείρησιν— ὑπελείφθησαν τοῦ παρελθόντος. Τούναντιον, ἔτι μᾶλλον ἐπετάθησαν. Ἡ Ναυτιλία, κύριον ὄργανον τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος κάθε λαοῦ, εὐτυχίσαντος μικρὰν ἢ μεγάλην νὰ ἔχη πρὸς τὴν θάλασσαν διέξοδον, ἀνεξαρτήτως τῆς ἰδίας αὐτῆς παραγωγικῆς δυνάμεως, ἀκολουθεῖ ἐγγύτατα τὸν ἀνταγωνισμόν, ὅστις ἀκράτητος διεξάγεται ἐπὶ τοῦ ἐμποροναυτικοῦ πεδίου καὶ ὅστις προωρῶσται νὰ τονωθῇ, ἀκόμη καὶ ὅταν ποτὲ αἱ κλεισταὶ σήμερον διὰ τὴν ἐλευθερίαν τοῦ ἐμπορικῶν συναλλαγῶν θύραι ἀνοίχθωσιν εἰς τὴν διεθνή Οἰκονομίαν. Χῶραι προσφάτως εἰσελθούσαι εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον καὶ Χῶραι μακραινῶνας ἔχουσαι τὰς ναυτιλιακὰς παραδόσεις καὶ θαλασσιὰς τῆς θαλάσσης ἐμπορίας τὴν εἰδίκευσιν, ἀμιλλῶνται εἰς προσπαθείας, αἱ μὲν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν τὴν ἐπάρκειαν, αἱ δὲ διὰ τὴν διαφύλαξιν ὑπὲρ τῶν ἰδίων πλοίων τῶν ἐθνικῶν τῶν μεταφορῶν, αἱ δὲ διὰ τὴν προάσπισιν τῆς διακυβευομένης θέσεώς των εἰς τὰς θαλάσσας, ὁργανοῦσαι ἀρτιώτερον τὰς ναυτιλίας των καὶ συγχονίζουσαι τὰ πλοία αὐτῶν διὰ τῆς προσαρμογῆς των εἰς τὰς προόδους τῆς μηχανικῆς καὶ τῆς ναυπηγικῆς τέχνης. Ἡ θάλασσα διέθρυψε πάντοτε τὸ ἐθνικὸν γόητρον κάθε λαοῦ. Χάριν αὐτοῦ ἀκριβῶς τοῦ γόητρον, ἀλλὰ καὶ πρὸς ἐξυπηρέτησιν ζωτικῶν ἐκάστου ἔθνους συμφερόντων, οἱ δημόσιοι προϋπολογισμοὶ ἐπαχθῶς ἐπιβαρύνονται εἰς ἐπιχορηγήσεις, εὐθηνὰς πιστώσεις καὶ παντοῖα ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας προστατευτικὰ συστήματα. Τὸ καθεστὸς ἐξ ἄλλου τῆς διευθυνομένης οἰκονομίας, τῶν περιορισμῶν καὶ τῆς αὐταρκείας ἥτο φυσικὸν νὰ περιλάβῃ ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν του καὶ τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, εἰς ὅσα — τουλάχιστον — Κράτη, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν, ἐφηρμόσθησαν τὰ μέτρα τῶν περιορισμῶν. Ὁ ναυτιλιακὸς ἐθνικισμὸς ἀπετέλεσε κύριον γνώρισμα τῶν ἐκ τῆς κρίσεως προελθόντων οἰκονομικῶν συστημάτων. Ἰσως, ἀν τὰ πράγματα τοῦ Κόσμου μίαν ἡμέραν ἀναλάβουν τὴν κανονικὴν τὴν τροχίαν, ὅποτε κάθε Λαὸς θὰ δύναται νὰ προσφέρῃ διὰ τὴν εὐημερίαν τοῦ συνόλου τὰς ὑπηρεσίας του, τὴν ἐπὶ τῶν ὁποίων εἰδίκευσιν ἡ φύσις ἐχάρισεν εἰς αὐτόν, ἀν οἱ φραγμοὶ τοῦ ἐμπορίου καταπέσουν, νὰ ἰδωμεν τότε καὶ τὴν ναυτιλίαν ἀπαλλασσομένην τῶν σήμερινῶν περιορισμῶν καὶ διακρίσεων καὶ ἀναζητοῦσαν τὴν πρὸς τὴν ἐπὶ φυσικοῦ καὶ ἡθικοῦ ὁδῶν ἐργασίας. Θὰ εὐτυχίσωμεν, ἀρὰ γε, ν’ ἀντικρύσωμεν τὴν ἡμέραν αὐτήν; Ἐν τῷ μεταξύ ὅλοι ἐξοπλίζονται....

Βαλκανικαὶ Χῶραι

Αἱ ναυτιλιακαὶ τῶν ἐπιδιώξεις

Μεταξὺ τῶν χαρακτηριστικῶν τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου οἰκονομικῶν φαινομένων συγκαταλέγεται καὶ τὸ γεγονός, ὅτι χῶραι, κατ’ ἐξοχὴν γεωγραφικὰ, ἐστράφησαν πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ ὅχι μόνον ἀπέκτησαν, σὺν τῇ παρόδῳ τῶν ἐτῶν, ἱκανὴν χωρητικότητα, ἀλλὰ καὶ ἐπιτυχῶς διεξάγονον σήμερον — τηρουμένων βέβαια τῶν ἀναλογιών — τὰ θαλάσσια ἔργα. Τὰ Βαλκάνια, καὶ ἰδίᾳ ἡ Νοτιοσλαβία καὶ ἡ Τουρκία, ἀποτελοῦν παραδείγματα λαῶν γεωγραφικῶν, τῶν ὁποίων ἡ νεαρὰ ἐμπορικὴ ναυτιλία δὴσήμεραι ἀναπτύσσεται. Εἰς δευτέραν μοῖραν ἔρχονται αἱ ναυτιλίας τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Βουλγαρίας, αἱ ὁποῖαι δὲν ἐπέτυχον, φυσικὰ, μίαν εὐρείαν τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τῶν ἐνίσχυσιν καὶ τῶν ναυτικῶν τῶν ὑπηρεσιῶν ἐπέκτασιν, διητήσαντες ὅμως ὠριμένους ἐθνικὰς ὠφελείας γραμμὰς καὶ διὰ τὴν πρὸς ναυπήγησιν παραγγελιών τῶν αἰσθητῶς πρόκειται νὰ βελτιώσων τὸ ἐπίπεδον τῶν ἀπὸ θαλάσσης συγκοινωνιῶν αὐτῶν.

Ἡ ΝΟΤΙΟΣΛΑΒΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ εἶνε μικρὰ μὲν εἰς ὄγκον, ἀλλ’ ὑποδειγματικὴ εἰς ὁργάνωσιν δι’ ὅλους σχεδὸν τοὺς κλάδους τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Κατέχει ὅριον δικτυὸν ἀκτοπλοικῶν συγκοινωνιῶν, ἐξυπηρετεῖ ἀκεραίως καὶ διὰ σκαφῶν συγχρονισμένων τὴν τουριστικὴν ἀνὰ τὰ γραφικὰ παράλια τῆς Δαλματίας κίνησιν, ἀπέκτησε δύο μεγάλα τουριστικὰ «ἐλάνερς» διὰ Μεσογειακὰ ταξίδια, διατηρεῖ δὲ καὶ τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Ἑγγύς Ἀνατολήν, τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Ἠπειρωτικὴν Εὐρώπην. Συνδυάζουσα ἡ Νοτιοσλαβικὴ ναυτιλία τὴν ναυτικὴν τοῦ ἐμφύου ὕλικου τῶν Δαλματικῶν, τὴν ὁργανωτικὴν εὐστέρειαν τῶν ἄλλοτε Αὐστριακῶν καὶ Οὐγγρῶν, Νοτιοσλαβικῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν κρατικὴν ἐνίσχυσιν εἰς πᾶν, δι’ ἀφορρὰ τὴν θαλάσσιαν ἐπιχείρησιν, τὴν ἐπέκτασιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ πρὸς τὸν Νοτιοσλαβικὸν λιμέναν, ἐπέτυχεν ἀξιόλογον νὰ καταλάβῃ θέσιν εἰς τὸν διεθνὴ στίβον. Χαρακτηριστικὸν λ. χ. εἶνε, ὅτι ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς ἡ Νοτιοσλαβικὴ ναυτιλία γενικῶς καὶ τὸ ποντοπόρον αὐτῆς «εἰσράμπε», ἰδιαιτέρως, ἀρίστης ἀπολαμβάνουσι πίστεως καὶ ἔχουν ἐξασφαλίσαι ἀσφαλιστικὴν μεταχείρισιν ἰσοτίμων πρὸς τὰς ναυτιλίας τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν.

Τὸ παρελθὸν ἔτος ἡ Νοτιοσλαβικὴ φορητὸς ναυτιλία εἰργασθῇ καὶ αὐτὴ ἱκανοποιητικώτατα χάρις εἰς τὴν ἐπικρατήσαντα μεταφορικὴν ζωηρότητα καὶ εἰς τοὺς ὑψηλοὺς ναύλους. Αἱ μετὰ τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας συναφθεῖσαι ἐξ ἄλλου ἐμπορικὰ συμφωνία καὶ ἡ τελωνειακὴ τοιαύτη μετὰ τὴν Αὐστρίαν, ὑπεβόηθησαν ἀρκούντως τὴν τοποθέτησιν τῶν Νοτιοσλαβικῶν προϊόντων καὶ παρέσχον μίαν καλὴν πρόσθετον ἐργασίαν εἰς τὰ ἐθνικὰ πλοία καὶ τοὺς Δαλματικούς λιμένας. Οἱ τελευταῖοι οὖν ἡμέτεροι ἐνεργάτως ἀνεπάρκειαν διὰ τὴν ὁμαλὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν κινήσεων καὶ προεκάλεσαν ἐπίσπευσιν τῶν κυβερνητικῶν σχεδίων διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τὴν πύκνωσιν τοῦ δικτύου τῶν ἀπὸ ξηρᾶς συγκοινωνιῶν. Κατὰ Μάρτιον παρελθ. ἔτους ὁ Ὑπουργὸς τῆς Συγκοινωνίας ἐξουσιοδοτήθη νὰ συνάψῃ δάνειον μέχρι ποσὸς 100.000.000 δηνარიῶν διὰ τὴν διαρρύθμισιν καὶ τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τῶν ἐθνικῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς, ὅστινες ἐπακονοῦν διὰ σιδηροδρομικῶν γραμμῶν πρὸς τὰ μεγάλα παραγωγικὰ κέντρα τῆς ἐνδοχώρας καὶ οἷτινες οὕτω συγκεντρώνουν διευθύνει πλέον χαρακτηριστικῶς ἐξαγωγικὴν κίνησιν. Παράλληλως ἐξουσιοδοτήθη καὶ ὁ ἐπὶ τῶν Οἰκο-

νομικῶν ὑπουργὸς, ὅπως προβῇ εἰς τὴν σύναψιν δανείου 500 ἑκατ. δηνარიῶν, διὰ τὴν πύκνωσιν τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τῆς χώρας.

Τὸ δάνειον τῶν 100 ἑκατ. δηνარიῶν διὰ τοὺς λιμένας ἐπετεύχθη, διὰ δὲ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ συνεστήθη εἰδικὸν ταμεῖον, με πόρους τὰς λιμενικὰς εἰσπράξεις, ἐναντι τῶν ὁποίων ἡ Κρατικὴ Τράπεζα Ὑποθηκῶν ἐδέχθη τὴν καταβολὴν τοῦ ἀνωτέρου ποσοῦ. Ἐπιπολοῦντες ἡ ἐγκριστὴ μελέτης τῶν διαφόρων ἔργων καὶ ἡ τμηματικὴ προκήρυξις διαγωνισμῶν διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς πρώτης σειρᾶς, ἥτις ἀφεώρα τοὺς λιμένας τοῦ Σουσκὰ καὶ τοῦ Σπαλάτου. Ἔργα μικροτέρας κλίμακος ἐξετελέσθησαν καὶ εἰς ἄλλους λιμένας, ἡ δὲ κυβερνήσις τοῦ Βελιγραδίου ἐπιθυμοῦσα νὰ δώσῃ μίαν οἰκωτέραν λύσιν εἰς τὸ ὅλον λιμενικὸν πρόβλημα τῆς χώρας, ἐξηγγεῖλεν ἥδη, ὅτι ἀντιμετωπίζει τὴν ἐφαρμογὴν εὐρυτάτου προγράμματος νέων κατασκευῶν καὶ βελτιώσεων, ἀντὶ συνολικῆς δαπάνης 500 ἑκατ. δηνარიῶν ἐντὸς μᾶς πενταετίας.

Ὡς πρὸς τὴν δύναμιν καὶ τὴν ἐργασίαν τῆς Νοτιοσλαβικῆς ναυτιλίας ἔχομεν νὰ σημειώσωμεν, ὅτι κατέχει αὐτὴ σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 387.866 τόνων γκρός. Εἰς τὴν δύναμιν αὐτὴν συμπεριλαμβάνονται 64 φορητὰ ποντοπόρα ταξιδίων, 287.573 τ. γκρός, 23 σκάφη 32.421 τ. διὰ Μεσογειακὰς γραμμὰς καὶ ἀρκετὰ ἀτμόπλοια καὶ βενζινοκίνητα σκάφη, 42.335 τόνων διὰ τὰς συγκοινωνίας τῶν Δαλματικῶν λιμένων καὶ διὰ τὴν ἀλιείαν. Δέον νὰ σημειωθῇ ἐπ’ εὐκαιρίᾳ, ὅτι ἡ ἀλιευτικὴ τῆς χώρας ταύτης βιομηχανία εἶνε ἀρκετὰ ἀνεπτυγμένη, ἀπασχολοῦσα 6553 πλοία 11.860 τόνων, με προωστήριον δύναμιν 3.000 ἵππων, με ἀπασχολήσιν 20.000 προσώπων καὶ με ἀξίαν σκαφῶν καὶ ἀλιευτικῶν ἐργαλείων ἀναδιδομένην εἰς 60 εκατομμύρια δηνარიῶν καὶ πλέον. Ἡ κυβερνήσις τοῦ Βελιγραδίου ὑποστηρίζει ἐκθύμως τὴν ἀλιείαν, ἐπαγορεύει δὲ καὶ τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν. Αἱ πρὸς τὰς κυριώτερας ναυτικὰς ἐταιρίας παρεχόμεναι ἀμοιβαὶ ναυσιπλοίας ἀνέρχονται εἰς 60 ἑκατ. δηνარიῶν ἑτησίως (268.000 λιρῶν περίπου), τὸ δὲ σύνολον τῶν ἀπασχολουμένων κεφαλαίων 12 ναυτικῶν ἐταιριῶν ἀνέρχεται εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1937 εἰς 400 ἑκατ. δηνარიῶν (ἥτοι 1.820.000 λιρῶν περίπου). Ἡ δύναμις τῆς Νοτιοσλαβικῆς ναυτιλίας ἐνεφάνισε κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ποῖαν τινα μείωσιν, διότι αἱ προσκτήσεις νέων σκαφῶν δὲν ἐκάλυψαν τὴν εἰς ὑψηλὰς τιμὰς πωληθεῖσαν παλαιὰν χωρητικότητα.

Ἀξιόλογος ἐν τούτοις ὑπῆρξεν ἡ καταβληθεῖσα τὸ παρελ. ἔτος προσπάθεια διὰ τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τῆς Νοτιοσλαβικῆς ναυτιλίας, ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, μελετᾶται δὲ ἥδη ἡ παραγγελία εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου ὀκτὼ ἐμπορικῶν σκαφῶν, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἓνα θὰ εἶνε χωρητικότητος 10.000 τόνων. Τμηματικὰ παραγγελία διὰ μικρὰ σκάφη τῆς Δαλματικῆς ἀκτοπλοίας ἐπραγματοποιήθησαν ἥδη διαρκούντος τοῦ ἔτους εἰς τὰ ἐθνικὰ ναυπηγεῖα, ἅτινα πρὸς τοὺς ἄλλους ναυπηγοὺς τὰ σκάφη ἐλαφρῶν τινων πολεμικῶν, ἐνθ’ ἐκάλυψαν καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων δι’ ἐπισκευὰς καὶ ἐπιθεωρήσεις. Παραγγέλαι σκαφῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν μὲν ἐδόθησαν, πέραν μᾶς τῆς «Οκεανία» εἰς Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα δι’ ἓνα μικτὸν «ἐλάνερ» 6500 τόνων. Λέγεται, ὅτι ἡ ἰδία ἐταιρία πρόκειται νὰ προβῇ καὶ εἰς δευτέραν ναυπήγησιν ἀδελφοῦ πλοίου.

Ἡ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ δὲν παρουσιάζει βεβαίως τὴν εὐρύτητα τῆς Νοτιοσλαβικῆς δραστηριότητος, ἐπραγματοποίησεν ὅμως κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους ἀρκετὰ θήματα ἀναπτύξεως πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ὁργανώσεως τῆς ἐργασίας τῆς καὶ ἀνεπείσεως τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὕλικου. Κατὰ Φεβρουάριον ὑπεγράφησαν ἐν Ἀγκύρᾳ μετὰ τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κ. Ἀζελάλ Μπαγιάρ καὶ τοῦ ἀντιπροσώπου τῶν

Γερμανικών ναυπηγείων Krupp τα συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν 14 ἀτμοπλοίων διαφόρων μεγεθῶν, προορισμῶν καὶ τύπων, εἰς ἀνακαίνισιν τοῦ πεπαιδευμένου πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Κρατικῆς ἀτμοπλοίας. Ἐκ τῶν 14 αὐτῶν τὰ 6 εἶχον παραγγελθῆ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1936. Τὸ συνολικὸν κόστος τῆς παραγγελίας ὑπελογίσθη εἰς 10 ἑκατ. Τουρκικῶν λιρῶν, πρόκειται δὲ νὰ ἐξοφληθῇ τμηματικῶς ἐντὸς ὀκταετίας διὰ τοῦ Γερμανοτουρκικοῦ «κλήριγκ». Ἡ παράδοσις τῶν νέων πλοίων θὰ ἀρχίσῃ πραγματοποιουμένη ἀπὸ τοῦ Μαρτίου τοῦ ἀρξαμένου ἔτους καὶ πέραν. Τέσσαρα ἐκ τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν προορίζονται διὰ τὴν μικρὰν ἀκτοπλοίαν, ἡτοὶ δύο διὰ τὴν «Ἀκάϊ» καὶ δύο διὰ τὰς συγκοινωνίας τοῦ κόλπου τῆς Σμύρνης. Τὰ ὑπόλοιπα 10 πλοία προορίζονται διὰ τὴν θάλασσαν τοῦ Μαρμαρᾶ, διὰ τὴν γραμμὴν Κωνσταντινουπόλεως — Μερσίνης καὶ διὰ τὰς πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν τακτικὰς ὑπηρεσίας. Τὰ τῆς θαλάσσης τοῦ Μαρμαρᾶ θὰ εἶνε 1000 τ. γκρὸς καὶ ταχύτητος 18 μιλίων, τὰ τῆς γραμμῆς Μερσίνης, 3.000 τ. γκρὸς καὶ ταχύτητος 13.5 μιλίων, τὰ δὲ τῶν γραμμῶν τῆς Μαύρης Θαλάσσης 5000 τ. γκρὸς καὶ ταχύτητος 16.5 μιλίων. Ἐπὶ πλέον τὰ τελευταῖα ταῦτα σκάφη θὰ ἐφοδιαστοῦν μετὰ ἐγκαταστάσεις ψυγείων, ὅλα δὲ τὰ παραγγελθέντα πλοία θὰ παρέχουν κατὰ ἀνείσιν εἰς τοὺς ἐπιβάτας καὶ θὰ διαθέτουν συγχρονισμένα μηχανικὰ μέσα διὰ τὰς ταχείας φορτοεκφορτώσεις καὶ τὴν ἐν γένει καλὴν μεταχείρισιν τῶν φορτίων.

Παραλλήλως πρὸς τὴν ναυτιλίαν, ἡ κυβερνητικὴ μέριμνα ἐστράφη — ὅσῃς τοῦ πενταετοῦς βιομηχανικοῦ σχεδίου τῆς Ἀγκύρας — καὶ πρὸς τὴν ἀπόκτησιν ἐπαρκῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων, δυναμένων πρὸς τὸ παρῶν μὲν νὰ καλύπτουν τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων καὶ ν' ἀναλαμβάνουν κατασκευὰς μικρῶν σκαφῶν, βραδυτέρων δὲ ἰκανῶν νὰ ἀναδέχωνται καὶ μείζονος κλίμακος ναυπηγήσεις πολεμικῶν σκαφῶν καὶ ἐμπορικῶν πλοίων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐκλείσθησαν μετὰ ξένους οἴκους συμφωνίαι ἐπεκτάσεως τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Κερατιοῦ Κόλπου, περὶ δὲ τὰ τέλη τοῦ ἔτους ἐλήφθη ἀπόφασις διὰ τὴν μετακλίνεσιν ἐν Τουρκίᾳ ἀρκετῶν Ἀγγλῶν ναυπηγῶν καὶ τεχνιτῶν πρὸς μόρφωσιν καταλλήλου ἐμπύχου Τουρκικοῦ ὑλικοῦ. Ὅσοῦδ' ὅποτε, καὶ μετὰ τὰς ὑφισταμένους μειονεκτικὰς ἐγκαταστάσεις τῶν, ἡδυνήθησαν κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος τὰ Τουρκικὰ ναυπηγεία νὰ προβοῦν εἰς τινὰς κατασκευὰς μικρῶν ἀτμοκινήτων σκαφῶν εἰς λογαριασμὸν τῆς «Σιρκέτ» διὰ τὴν συγκοινωνίαν τῶν νήσων. Οὕτω, τὴν 1ην Ἰουλίου κατεκλινύθη μετὰ πᾶσαν ἐπισημότητα εἰς τὸ Χάσκι τοῦ ἀτμοπλοίου «Βεϊκὸς», ἔχον διαστάσεις μήκους 35 μέτρων καὶ πλάτους 6.60 μέτρων. Τὸ σκάφος τοῦτο συμπληρωθὲν ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀνέπτυξε δὲ κατὰ τὰς δοκιμὰς τοῦ ταχύτητος 12 μιλίων. Ἡδὲ ἐντὸς τοῦ Ἰανουαρίου πρόκειται νὰ κατεκλινύθῃ δεύτερον ἀδελφὸν σκάφος, ὅπερ καὶ θὰ τεθῇ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὸν προσεχῆ Μάιον.

Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς λιμένας ἐξηκολούθησεν ἐφαρμοζομένη ἡ τακτικὴ τῆς κρατικοποιήσεώς των. Μετὰ τὴν Κων)πολιν καὶ τὴν Σμύρνην, ἡ κυβερνήσις τῆς Ἀγκύρας ἀνέλαβεν ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν της τὴν διοίκησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ λιμένος τῆς Τραπεζοῦντος, ὅστις καὶ προώριστα ν' ἀποτελέσῃ τὴν ἀφετηρίαν ἐνὸς εὐρυτάτου ὁδικοῦ δικτύου μέλλοντος νὰ συνδέσῃ τὰ Τουρκικὰ παράλια τοῦ Εὐξείνου μετὰ τὴν Περσικὴν ἐνδοχώραν. Διὰ τῆς κατασκευῆς τοῦ ὁδικοῦ τοῦτου δικτύου ἀναμένουν οἱ ἀρμόδιοι Τουρκικοὶ κύκλοι ν' αὐξηθῇ σημαντικῶς ἡ διὰ Τραπεζοῦντος διαμετακομιστικὴ κίνησις τοῦ Περσικοῦ ἐμπορίου. Δέον ἐνταῦθα νὰ σημειωθῇ, ὅτι πρὸς εὐδόξωσιν τῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, τῶν λιμένων καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐπιδιώξεων της, προσέβη ἡ Τουρκικὴ κυβερνήσις εἰς τὴν ἰδρυσιν Ναυτικῆς Τραπεζῆς, ἥτις καὶ συνεκέντρωσεν ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν της τὰς ὑπηρεσίας τῆς Κρατικῆς ἀτμοπλοίας, τῆς «Ἀκάϊ», τῶν νεορρί-

ων καὶ δεξαμενῶν, τὴν ναυαγοσωστικὴν ὑπηρεσίαν, καθὼς καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν κρατικοποιουμένων λιμένων. Ἐδρὰ τῆς Τραπεζῆς ταύτης ὠρίσθη ἡ Κων)λις, τὰ δὲ ἰδρυτικὰ της κεφάλαια ὠρίσθησαν εἰς 50 ἑκατ. Τουρκικῶν λιρῶν. Ἡ Τράπεζα αὕτη (Turkish Bank of Affairs) ἐπελήφθη συντόμως τοῦ ἔργου της καὶ διὰ τῆς μετακλήσεως τοῦ Ἀγγλοῦ λιμενολόγου κ. Gibb κατέστρωσε τὸ πρῶτον μέρος τοῦ βετοῦς σχεδίου διὰ τὰς τεχνικὰς διαρρυθμίσεις τῶν λιμένων Κων)λεως καὶ Σμύρνης καὶ τὴν ἰδρυσιν νέου λιμένος εἰς Τσατάλ Ἀκίε, ἐπὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ πλησίον τοῦ Ζογκουλδάκ. Ἡ κατασκευὴ τοῦ τελευταίου τούτου λιμένος θεωρεῖται ἐξαιρετικῆς σημασίας, διότι μέσῳ τοῦ Ζογκουλδάκ διοχετεύεται σήμερον, τόσον πλημμυρῶς, ὀλόκληρος ἡ ἐξαγωγικὴ κίνησις τῶν γαιανθρόων τῆς Πηκλίας καὶ μέγα μέρος τῶν προϊόντων μίᾳς εὐρυτάτης ἐνδοχώρας, τῆς ὁποίας προβλέπεται τὸν ὅσον τῆς ἐξαγωγικῆς κινήσεως, μετὰ τὴν ἰδρυσιν παρ' Ἀγγλοτουρκικοῦ ὁμίλου τῶν ὑψικαμένων τοῦ Καρσίν. Διὰ τὰ σχέδια ἐπεκτάσεως καὶ βελτιώσεως τοῦ λιμένος τῆς Κων)λεως προϋπελογίσθη δαπάνη 1½ ἑκατ. Ἀγγλικῶν λιρῶν, διὰ δὲ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ προγράμματος διαρρυθμίσεως τῶν Τουρκικῶν λιμένων ποσὸν 5 ἑκατ. Ἀγγλικῶν, ὅπερ θὰ κατανεμηθῇ εἰς πέντε οἰκονομικὰς χρήσεις.

Ἡ ΡΟΥΜΑΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ διετήρησε καὶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος τὰς τακτικὰς αὐτῆς γραμμὰς καὶ συνέχισε τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιῶν ἡλικίας ἐπαβατηγῶν σκαφῶν τῆς «Κρατικῆς Ἀτμοπλοίας». Ὡς γνωστόν, περὶ τὰ τέλη τοῦ 1936 εἶχε διαβιβασθῇ εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεία «B. & W.» ἡ παραγγελία δύο ἐπαβατηγῶν μωτορσιπς ἀνωτάτης κλάσεως, ταχύτητος 18 μιλίων τὴν ὥραν καὶ μεγεθὸς 7.000 τ. γκρὸς διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς ταχείας Ρουμανικῆς γραμμῆς Κωνσταντίνης — Πειραιῶς — Ἀλεξανδρείας. Ἡ τρῶπις τοῦ πρώτου ἐκ τῶν δύο αὐτῶν σκαφῶν ἐτέθη τὸν παρελθόντα Μάιον, τὸ δὲ σκάφος ἀναμένεται νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐντὸς τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ 1938 καὶ τὸ δεύτερον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1939. Λήγοντος τοῦ ἔτους διεβιβάσθησαν εἰς τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεία αἱ παραγγελίαι τεσσάρων μικτῶν μωτορσιπς, ὡς ἀνέγραψαν ἤδη τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον αὐτῶν τεύχος. Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς λιμένας ἀρκετὰ συμπληρώσεις ἐπραγματοποιήθησαν εἰς τὴν Κωνσταντίνην, διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ὁποίας παρηγγέλη καὶ μία πλωτὴ δεξαμενὴ, ἐνῶ καὶ ἡ Εὐρωπαϊκὴ τοῦ Δουνάβεως Ἐπιτροπὴ φαίνεται ἤδη ἀντιμετωπίζουσα ἀποφασιστικώτερον τὸ πρόβλημα διασφαλίσεως τῆς ναυσιπλοίας εἰς τὸν Ποταμὸν.

Καὶ διὰ τὴν ΒΟΥΛΓΑΡΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ ἔχομεν ὀλίγα τιμὰ νὰ σημειώσωμεν. Παρέλαβεν αὕτη τὸ παραγγελθὲν ἀπὸ τοῦ 1936 εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεία «Nertun» πλωτὸν ψυγεῖον «Varna» 3000 τ. d. w. καὶ ταχύτητος 12 μιλίων, παρήγγειλε δὲ εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία δύο ἀδελφὰ σκάφη ὀνομασθέντα «Chirka» καὶ «Selurka», ἵνα συμπληρώσῃ δι' αὐτῶν καὶ βελτίωσῃ τὸ πλωτὸν ὑλικὸν τῆς Βουλγαρικῆς πρὸς τὴν Ἠπειρωτικὴν Εὐρώπην γραμμῆς καὶ ὅπως ἀρτιώτερον ἐξυπηρετήσῃ τὰς ἐθνικὰς ἐξαγωγὰς νωπῶν καρπῶν, κατεψυγμένων κρεάτων, ὠν καὶ τῶν ἐν γένει εὐπαθῶν φορτίων. Δέον νὰ σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι ἡ κυβερνήσις τῆς Σόφιας ἐστρεψε τὴν προσοχὴν της καὶ πρὸς τὴν δημιουργίαν ἀξιολόγου στόλου ποταμοπλοίων διὰ τὴν ἐξυπηρετήσιν τῶν μέσῳ Δουνάβεως Βουλγαρικῶν ἐξαγωγῶν πρὸς τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην. Τὸ ἐκπονηθὲν, ἐν προκειμένῳ, σχέδιον, περιελάμβανε 6 ἕως 8 μεγάλης χωρητικότητος καὶ ταχύτητος βενζινοκίνητα ποταμόπλοια, ἅτινα θὰ ἀνελάμβανον τὰς τακτικὰς μεταφορὰς ἐκ τῶν παραδουναβίων λιμένων εἰς Ρέγ-κενσμποργκ, ὁπόθεν θὰ διοχετεύονταν τὰ βουλγαρικὰ προϊόντα εἰς τὰς καταναλωτικὰς ἀγορὰς τῆς Μεσευρώπης.

W. KUNSTMANN - STETTIN

BERLIN - SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ
ΝΑΥΛΟΣΕΙΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΎΔ-Swinemünde

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

"Kunstmania, Stettin,
"Leschaco, Berlin,
"Kunstmann, Swinemünde,

ΚΟΔΙΚΕΣ:

Scott's 1906, 1885,
Watkins and Appendix,
Seedienst, Boe, The New Boe

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

Stettin 25601 (5 lines)
Berlin 113131
Swinemünde 2036

IN EMDEN: LEXZAU, SCHARBAU & Co.

Βέλγιον

Περιορισμένη ή ναυτιλιακή επίδοσις

Ἡ παγκόσμιος οικονομική κρίσις ἀφ' ἑνὸς καὶ ὁ σφοδρὸς συναγωνισμὸς τῶν ξένων σημαίων ἀφ' ἑτέρου, ἀπετέλεσαν τὰ βαρύτερα πλήγματα, ὑπὸ τὰ ὁποῖα κατέρρευσεν ὁ ἀσθενὴς, ἄλλως τε, καὶ εἰς τὸν νῆα καὶ εἰς οἰκονομικὰ περιθώρια, ἐμπορικὸς στόλος τοῦ Βελγίου. Ἡ δραστηριότης τοῦ λιμενικοῦ συγκροτήματος τῆς Ἀμβέρσης, ἐνὸς δηλαδὴ ἀπὸ τῶν κυριωτέρων λιμένων τοῦ κόσμου καὶ ὁ εὐθηνότερος τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, δὲν ἤρκεσε νὰ παράσῃ τὰ μέσα συντηρήσεως μιᾶς σεβαστῆς ἐθνικῆς χωρητικότητος, δεδομένου ὅτι ἡ κυβερνήσις τῶν Βρυξελλῶν, ἐπιμελῶς φροντίζουσα διὰ τὴν λιμενικὴν τῆς Ἀμβέρσης ἀκμὴν καὶ τὴν προάσπισιν τῶν ἐξ αὐτῆς σημαντικῆς τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας συμφερόντων, ἀπέφυγε νὰ προσέλθῃ εἰς μέτρα προστατευτικὰ τῆς ναυτιλίας τῆς, ὡς λ. χ. διακρίσεως σημαίας κλπ. Τὸ 1936, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν, αἰτνες ἔβλεπον τοὺς στόλους τῶν ἀραιουμένων καὶ τὴν πτώσιν τῶν μοιραῖς ἐπερχομένην, παρεχώρησεν ἡ Βελγικὴ κυβερνήσις πίστωσιν 35 ἑκατομμυρίων φράγκων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας, ἔναντι 25 ἑκατομ. φρ. τοῦ προηγουμένου ἔτους, διὰ τὴν πληρωμὴν ἐπιχορηγήσεων, βασιζομένην ἐπὶ ἀναλογικῆς κλίμακος, μὲ ἀνώτατον ὅριον 0.50 τοῦ φράγκου κατὰ τόννον καὶ ἡμέραν ταξιδίου. Διετέθησαν ἐπίσης 51.4 ἑκατ. φράγκων ὑπὲρ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ 34.4 ἑκατομ. φρ. διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ταχυτάτου λαίνοφ ἀδελφοῦ τοῦ «Prins Baudouin», διὰ τὴν κυβερνητικὴν γραμμὴν Ὀστάνδης — Ντόβερ. Αἱ πιστώσεις αὗται ἀνεφέροντο εἰς μίαν τριετίαν, μὲ πρόβλεψιν ἐξαντλήσεως τῶν τὸ 1938.

Τὸ ἀναγραφέν εἰς τὸν Κρατικὸν προϋπολογισμὸν διὰ τὸ 1937 κονδύλιον ἀνῆρχετο εἰς 25 ἑκατ. φράγκων, ἐπρόκειτο δὲ δι' αὐτοῦ νὰ διατηρηθῶν ὀλίγα τινὲς ὑπάρχοντα τακτικά γράμματα καὶ νὰ συνεχισθῇ τὸ πρόγραμμα ἐνὶ νέων κατασκευῶν. Κατὰ τὴν εἰσήγησιν τοῦ ἀνωτέρω κονδυλίου εἰς τὴν ἀρμόδιαν ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας, ὁ Βέλγος ὑπουργὸς τῆς Συγκοινωνίας ἐτόνισεν, ὅτι εὐθὺς ὡς συνεπληρῶν ἡ ἀπαραιτήτος ἀνανέωσις ὁρισμένου ἀριθμοῦ σκαφῶν καὶ ἐφόσον θὰ διετεροῦντο οἱ ναῦλοι εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, ἡ κυβερνήσις θὰ δέκοιτο τὰς ἀμοιβὰς διὰ τὴν ἐλαφρύνῃ τὰ βάρος τοῦ προϋπολογισμοῦ. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκ 51.4 ἑκατ. φράγκων πίστωσιν διὰ τὰς ναυτικὰς κατασκευὰς ἐδηλώθη, ὅτι ἡ Βελγικὴ χωρητικότης, κατέχουσα τὸ 1923 δύναμιν 540.000 τ. γκρῶς, κατέπεσε τὸ 1935 εἰς 350.000 τ., μὲ περαιτέρω μείωσιν κατὰ τὰ δύο ἐπόμενα ἔτη. Ἐκδηλος, συνεπὲς, ἀπέβαινεν ἡ ἀνάγκη τὸν ὥσεως τῶν ναυπηγήσεων, τὸσον διὰ τὴν ἀπόκτησιν καινουργῶν τινῶν μονόδρων, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῶν ἀνέργων προσωπικῶν τῶν ναυπηγείων. Αἱ πρῶται, βάσει τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς, κατασκευαὶ παρ' ἰδιωτικῶν ἐταιριῶν, ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναυπήγησιν δύο μεγάλων ὀλιεντικῶν ὤκεανῶν, τριῶν φορτηγῶν 8000 τόννων, ἐνὸς 7500 τ. καὶ ἑτέρων τεσσάρων σκαφῶν τῶν 600 τόννων.

Ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν αὐτὴν τακτικὴν οὐδόλως ἀπέμειναν ἱκανοποιημένοι οἱ Βέλγοι ἐφοπλισταί. Εἰς τὴν ἐτρίαν τῆς ὁργανώσεως τῶν ἑκθεσίων, ἐτονίζετο, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1936 καὶ ἐντεῦθεν διεβιβάσθησαν μὲν παραγγελίαι 13 σκαφῶν 49.000 τόννων d. w., ἀλλ' ἡ ἐργασία αὕτη ἀπεκόπη μᾶλλον εἰς τὴν ἀνακούφισιν 4.000 ἐργατῶν καὶ τεχνιτῶν τῶν ναυπηγείων εἰς βάρος τῶν ἐφοπλιστῶν, καθόσον αἱ διὰ τὴν ναυτιλίαν παρασχεθεῖσαι ἀμοιβαὶ ναυσιπλοίας περιήλθον τελικῶς εἰς τὰ ναυπηγεία. «Μολοντί — κατέληγεν ἡ ἑκθεσις — οἱ Βέλγοι ἐφοπλισταὶ φαίνονται σήμερον ὡς ἐπιχορηγούμενοι ἀπὸ τὸ Βελγικὸν δημόσιον, ἐν τούτοις εἰς τὴν πραγματικότητά οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιχορηγοῦν τὰ ναυπηγεία, δεδομένου, ὅτι πρόκειται νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὸ δημόσιον τὰς καταβαλλομένας πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ἀμοιβῶν».

Ἡ σημαντικωτέρα ἐξ ἄλλων ναυπηγικῆ ἐν Βελγίῳ ἐργασία κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἀφεῶρα τὴν ναυπήγησιν τοῦ ἐπιβατηγῶν κυβερνητικοῦ μόντορσι «Prins Albert», ὅπερ ἐσλήθη κατ' Ὀκτώβριον εἰς τὴν ὑπερσοίαν τῆς ταχείας γραμμῆς Ὀστάνδης — Ντόβερ. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος κατασκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία Kockerrill, ἐφωδιασμένον μὲ δύο μηχανὰς Ντῆζελ, τύπου «Σουλτσερ», δωδεκακυλίνδρους, δυνάμει 17.000 ἰππων καὶ ἀνέπτυξε κατὰ τὰς δοκιμὰς τοῦ ταχύτητά 25 3/4 μιλίων, ἤτοι κατὰ 114 μίλιον μεγαλιτέραν ἀπὸ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Prins Baudouin». Ἡ ταχύτης αὕτη κατέρριπεν ὅλα τὰ ὑπάρχοντα «ρεκὼρ» διὰ δηζελοκίνητα ἐπιβατηγὰ σκάφη. Τὸ «Prins Albert» εἶνε 2938 τ. γκρῶς δύναται νὰ μεταφέρει 1800 ἐπιβάτας καὶ φέρει πέντε καταστρώματα.

Γαλλία

Ὑπὸ τὴν μόνιμον ἀπειλὴν τῆς ἐκπτώσεως

Οὐδ' αὐταὶ αἱ τὸσον ἱκανοποιητικαὶ συνθήκαι, αἰτνες διέπουν καθ' ὅλον σχεδὸν τὸ ἔτος τὰς θαλασσίας μεταφορὰς καὶ τὴν ἡσυχάναν ἀνακουφιστικὴν ἐπιδράσιν εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς παγκοσμίου ναυτικῆς βιομηχανίας, δὲν ἤρκεσαν διὰ νὰ ἐξαγάγουν τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν ἀπὸ τῆν δύσκολον θέσιν, εἰς ἣν περιήλθεν ἐξ ἀφορμῆς τῶν δυσχερῶν βαρῶν τῆς κοινωνικῆς νομοθεσίας, τῆς ἐτι μᾶλλον εὐρυνθείσης ἀπὸ τοῦ 1936 παρὰ τοῦ κ. Μπλουί. Αἱ πολυσχιδεῖς κρατικαὶ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀρωγαὶ καὶ αἱ τὸσον δαπανηραὶ πιστώσεις, αἱ ἀναγραφόμεναι εἰς τὸν κρατικὸν προϋπολογισμὸν πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν Γαλλικῶν τακτικῶν γραμμῶν, τοῦ ἐλευθέρου ἐφοπλισμοῦ, τῶν ἐθνικῶν ναυπηγείων καὶ τῆς ἀλιείας, δὲν ἐπέτυχαν τελικῶς νὰ καλύψουν τὰς ἐκ τῆς κοινωνικῆς προνοίας δημιουργηθείσας ὑποχρεώσεις τῶν πλοιοκτητῶν, δὲν κατώρθωσαν οὐδ' ἐπ' ἐλάχιστον νὰ βελτιώσουν τὴν θέσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, παρ' ὅλας τὰς ὑπὸ τῶν διοικήσεων τῶν τελευταίων τούτων ἐπιδιωχθείσας αὐστηρὰς οικονομίας. Τὸ Γαλλικὸν «ἐλάνερ» καὶ τὸ Γαλλικὸν φορτηγόν, πλὴν ἐλαχίστων ἐξαιρέσεων εἰς εἰδικὰς περιπτώσεις ἐσωτερικῶν μονοπωλιακῶν μεταφορῶν, παρέμειναν ἀνίκανα ν' ἀντιμετωπίσουν τὸν συνα-

γωνισμὸν τῶν ξένων σημαίων, ἐνθ' καὶ τὰ Γαλλικὰ ναυπηγεία μὲ τὸ ἡν-ξημένον κόστος τῶν κατασκευῶν τῶν, δὲν ἠδυνήθησαν νὰ προσελκύσουν ἐπαρκῆ διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἐργασίαν. Ὑπὸ τοιαύτας ἀπογοητευτικὰς συνθήκας διέτρεψε τὸ λῆξαν ἔτος διὰ τὸν Γαλλικὸν ἐφοπλισμὸν, ὅστις, πρὸς τοὺς ἄλλους, ἐδέχθη καὶ τὰ πλήγματα ποὺ προήρχοντο ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀπὸ τὴν ὑποτίμησιν τοῦ ἐθνικοῦ νομισματος καὶ ἀφ' ἑτέρου ἀπὸ τὰς σιγνὰς διαταραχὰς τοῦ ναυτεργατικοῦ καὶ λιμενεργατικοῦ παραγόντων. Εἶνε ἀληθές, ὅτι ἡ ὑποτίμησις τοῦ Γαλλικοῦ φράγκου ὠφέλησε τὰς γραμμὰς τῆς Γαλλικῆς ἀκτοπλοίας, ἀλλ' ἡ ὠφέλεια αὕτη — γενικῶς κρινομένη — ἦτο ἀσήμενος ἔναντι τῶν ζημιῶν τῶν ποτοπόρων Γαλλικῶν πλοίων, ἅτινα ὑπέκειντο εἰς δαπάνας εἰς ξένα νομίσματα καὶ δὲν ἐκάλυπτον, εἰμὴ ἕνα ποσοστὸν 2 ο/ο περίπου. Ἐλέχθη ἀκόμη, ὅτι τὰ νομοθετήματα κοινωνικῆς προνοίας, ἠῤῥησαν τὸ ἐπίπεδον τῶν δαπανῶν εἰς τὸ ὀκταπλάσιον τοῦ προπολεμικοῦ, ὅτι αἱ σημερινὰ δαπάναι τῶν πλοίων ἦσαν ἀνώτεροι κατὰ 40 ο/ο ἔναντι καθὲ ὑπολογισμοῦ βασιζομένου ἐπὶ τοῦ τιμαριθμοῦ τοῦ κόστους τῆς ζωῆς, ὅτι ἡ νομισματικὴ ὑποτίμησις δὲν ἠνθύνει ἐμὴ μόνον ἐκείνα τὰ πλοία, τὰ ἐκτελοῦντα μεταφορὰς πρὸς τὰς Γαλλικὰς Κτήσεις καὶ ἐξ αὐτῶν πρὸς τὴν Μητροπόλιν, οὐχὶ δὲ καὶ ταῦτα ἀδιακρίτως, ἀλλ' ἐφόσον εἰργάζοντο δῶσαι μακροχρόνιον συμβολαίων καὶ ἐπυρτάνειν εἰς τὰς διοικήσεις τῶν πνεύμα σοδαρῶν οἰκονομῶν. Τὰ βάρος κοινωνικῆς προνοίας ἐπῆρξε κατὰ ποσοστὸν 200/ο ἡ ἐπέκτασις καὶ εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν τῆς ἐβδομάδος τῶν 40 ὥρων, παρ' ὅλην τὴν ἐκδηλωθεῖσαν ἐφοπλιστικὴν ἀντίδρασιν. Αἱ παρασχεθεῖσαι, ὡς ἀντάλλαγμα, κρατικαὶ ἀρωγαὶ δὲν ἦσαν ἀνάλογοι πρὸς τὰ προστεθέντα νέα βάρος, οἱ δὲ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ δὲν ἔπαυσαν ἔκτοτε νὰ ζητοῦν καὶ νέας μακρὰς διαρκείας ἐνισχύσεις, μὲ τὸ δικαιολογημένον ἐπιχείρημα, ὅτι ὁλέθρια ἀναμένονται διὰ ἀποτελέσματα τῆς κυβερνητικῆς ταύτης τακτικῆς ἔναντι μιᾶς εὐπαθοῦς βιομηχανίας ὑποκειμένης, ἀλλὰ καὶ ἐκτεθειμένης ἀπὸ καιροῦ ἤδη, εἰς τὸν ἀνίσον διεθνή συναγωνισμὸν.

Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ αὐταὶ αἱ ἀφθόνως ἐπιχορηγούμεναι τακτικαὶ γραμμαὶ, παρουσίασαν εἰς τὸ τέλος τῆς οἰκονομικῆς χρήσεως σημαντικώτατα ἐλλείμματα, καθιστῶντα ἐξόχως δυσχερῆ τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τῶν συμβατικῶν ἐταιριῶν. Ἡ Γαλλικὴ κυβερνήσις κατιδοῦσα τὸ ἀπροχώρητον, ἀλλὰ καὶ ἐπιδιώκοντα ταυτοχρόνως νὰ μετριάσῃ τὴν διαρκοὶν τοῦ δημοσίου χρήματος πρὸς κάλυψιν τῶν συνεχῶν ζημιῶν τῶν ἐπιχορηγούμενων ἐταιριῶν, προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ν' ἀντιμετώπισῃ τὴν κατάστασιν δι' ἑνὸς περισσώτερον αὐστηροῦ καὶ συστηματικοῦ ἐλέγχου. Ἐπιστεῖθη, ὅτι οὐχὶ τὰ μέτρα τῆς κοινωνικῆς προνοίας, ἀλλ' ἡ πολυτέλεια διοικήσεως τῶν ἐπὶ συμβάσει μὲ τὸ Κράτος ἐργαζομένων ἐπιχειρήσεων, ἐδημιούργησε τὴν δύσκολον αὐτὴν θέσιν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐδημοσιεύθη ὁ ἀναγκαστικὸς νόμος τῆς 25ης Αὐγούστου, εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἑκθεσιν τοῦ ὁποίου ἀνεφέρετο, ὅτι τὰ ἀπὸ ἐτῶν διογχοῦμενα ἐλλείμματα τῶν ἐταιριῶν «Μεσσαζερ», «C. G. T.», «Νοτίου Ἀτλαντικοῦ» καὶ «Φρασιον» ἔφθασαν κατὰ 500 ἑκατομμύρια φράγκων, ἔναντι 256 ἑκατ. μόνον τοῦ 1930. Τὰ κολοσσιαία ταῦτα ἐλλείμματα ἦτο ὑπόχρεως νὰ καλύψῃ ἡ Κυβερνήσις. «Καθίσταται φανερὸν — ἐτονίζετο εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἑκθεσιν — ὅτι ὁ Γαλλικὸς προϋπολογισμὸς ἀναλαμβάνει ὁσημέραι καὶ πλέον ἐπαχθεῖς ὑποχρεώσεις, χωρὶς νὰ συνεπολογίζονται καὶ αἱ ὑπὸ τύπον ἀρωγῆς παρεχόμεναι εἰς τὰ ἐθνικὰ πλοία σημαντικαὶ ἐπιχορηγήσεις. Ἡ ἐνίσχυσις τοῦ ἐλέγχου θέλει



Established 1874

HÖEGS Anti - Corrosive & Anti - Fouling Compositions
are of first-class Quality and
used allover the world

Transit - Depot at Piraeus
AGENT FOR Greece:
THEODOR E. KELLER, ATHENS

Tel. 23-954

συντελέσει εις περαιτέρω αύστηράς οικονομίας, διά τής προηγουμένης έγκρίσεως παρά του ύπουργού των Οικονομικών κάθε αποφάσεως σχετικής με τούς όρους εκμεταλλεύσεως των ύφισταμένων γραμμών και με τās συναφείς διοικητικάς συνθήκας των ένδιαφερομένων επιχειρήσεων. Βάσει του άνωτέρω νόμου ύπεχρώθησαν αί μετά του Γαλλικού δημοσίου συμβεβλημένοι ναυτικά έταιρία νά υποβάλουν πρό τής 1ης Σεπτεμβρίου εκάστου έτους εις τόν ύπουργόν των Οικονομικών τās προβλέψεις των επί των πιθανών εισπράξεων και δαπανών του έπομένου έτους, αΐτινες έμπίπτουν εις τόν ειδικόν λογαριασμόν εκμεταλλεύσεως των γραμμών, τόν προβλεπόμενον από τās έν ισχύϊ συμβάσεις.

Τό μέτρον τούτο προώριται ίσως νά περιορίση κάπως τās δαπάνας των συμβατικών έταιριών και ν' απαλλάξη τούς προϋπολογισμούς των από κάθε περιττόν κοινδύλιον, χωρίς όμως και νά λύη τά γενικά προβλήματα του Γαλλικού έφοπλισμού, ίδια δε τά άναφερόμενα εις τόν οικονομικόν πλοίσιν. Παρ' όλας τās προσπαθείας, ή Γαλλική έμπορική ναυτιλία παραμένει πάντοτε ή περισσότερον βεβαρυνμένη ναυτιλία του κόσμου, διά δε τήν άνακούφισιν τής άπαιτουται άποφασιστικότερα μέτρα. Τήν αντίληψιν αύτήν έμόρφωσαν περί τά τέλη του έτους και αύτοι οι έργατικοί παράγοντες, οι όποιοι ήρχισαν νά όμολογούν, ότι ή συσσωρευμένη τώσων βαρών θά κάμψη μίαν ήμέραν τόν έθνικόν πλοίσιν, επί ποφανεϊ ζήμια και τής οικονομίας του τόπου, αλλά και των έξ αυτού άποζώντων.

Πρός τήν κατεύθυνσιν μιάς θετικότερας ύποστηρίξεως τής ναυτιλίας έστράφη από τινος και ή κυβέρνησις των Παρισίων. Ό Γάλλος άρμόδιος ύφυπουργός επιδιώκων τήν εκπόνησιν ένός πολυετούς προγράμματος άναεώσεως τής παλαιάς χωρητικότητος, άπύθνηεν από διμήνου τόν γνωστόν πρός τούς έφοπλιστάς έρωτηματολόγιον, διά τήν παρ' αύτων ύπόδειξιν των καταλληλοτέρων τύπων πλοίων εις τās διαφόρους κατηγορίας του ύπερποντίου Γαλλικού έμπορίου και του άπαιτουμένου άριθμού σκαφών δι' εκάστον τύπον, πρός κάλυψιν τόσο των μεταφορικών, όσον και των συγκοινωνιακών τής Γαλλίας άναγκών. Από τήν συγκέντρωσιν των άπαντήσεων και από τά πορίσματα που θά ήντλούντο έξ αύτων, προτίθεται ό Γάλλος ύφυπουργός νά σκιαγραφήσιν έν καιρῷ επί τή βάσει επαρκών δεδομένων, τās γενικάς γραμμάς ένός ναυπηγικού προγράμματος έπιτυχάνων ταυτοχρόνως διά τήν εφαρμογήν του, τήν έφοπλιστικήν ύποστήριξιν. Εάν ή αναληφθείσα προσπάθεια τελεσφορήσῃ, θά τῷ άποδείξουν οι προσεχείς μήνες. Οι Γάλλοι έφοπλιστάι, πάντως, δέν άποδίδουν μετά προθυμίας εις τήν ύπουργικήν ταύτην ένεργείαν, μολοντί μερίς έξ αύτων δείκνυνται διστακτική, ως πρός τήν άποτελεσματικότητα του μελετωμένου σχεδίου. Έτονίσθη παρά των άρμόδιων εκπροσώπων τής «Ένώσεως των Γάλλων έφοπλιστών», ότι ό έμπορικῶς στόλος τής χώρας και από ποιοτικής πλευράς, δέν εύρίσκεται εις εύχάριστον σημείον. Ό μέσος όρος ηλικίας των Γαλλικών πλοίων κυμαίνεται εις τά 15 1/2 έτη, αί δε άναεώσεις καθυστερούν εις βαθμόν προκαλούντα άνησυχίας. Τό παρελθόν έτος λ. χ. ή χωρητικότης των νεοτεκνών Γαλλικών σκαφών μετά βίας άνήλθεν εις 42.000 τόννων, καθ' στιγμήν αί κανονικάι έτήσια αντικαταστάσεις έπρεπε νά περιλάβουν 160.000 τόννους γκρός. Τά παραταθέντα επί έννεάμηνον από τῷ Αύγουστου π. έ. εύεργετήματα και έπιχορηγήσεις του νόμου Tasso πρός κάλυψιν των προσθέντων εκ τής κοινωνικής νομοθεσίας βαρών, όχι μόνον δέν άνεχαίτισαν τήν περαιτέρω μείωσιν τής Γαλλικής χωρητικότητος, άλλ' ούδέ ένεδάρουν τās νέας ναυπηγήσεις. Οι Γάλλοι έφοπλιστάι άποκρούουν τά ήμίμετρα και τās προσωρινότητας, ύποστηρίζουν δε τήν εφαρμογήν μιάς τακτικής μακροχρονίων προστατευτικών μέτρων, διότι φρονούν, ότι ούτω μόνον είναι δυνατόν νά επανέλθῃ ή έμπιστοσύνη του Κεφαλαίου εις τά θαλάσσια έργα. Ας προσθέσωμεν ήδη και όλίγα τινα επί των πιστώσεων, που άνεγράφησαν εις τόν προϋπολογισμόν τής νέας χρήσεως 1938—39. Τό ύφυπουργείον τής Ναυτιλίας έζήτησεν ήδη μίαν συνολικήν πίστωσιν 887.744.314 φράγκων, έναντι άντιστοίχου τού αύτης διά τήν χρήσιν 1937—38 έξ 911.894.353 φρ. Η διά τόν νέον οί-

κονομικόν έτος πίστωσις πρόκειται νά κατανεμηθῇ ως έξής: Δι' έπιχορήγησιν των τακτικών γραμμών "Απὸ Ἀνατολῆς, Αὐστραλίας, Δυτ. Ἀφρικῆς καὶ Ἀνατ. Μεσογείου (έταιρία Μεσσαεζερή) 265.000.000 φράγκων. Διά τήν ένίσχυσιν των γραμμών του Βορ. Ἀτλαντικοῦ (C.G.T.) 135.000.000 φρ. καὶ του Νοτίου Ἀτλαντικοῦ (έταιρία «Sud - Atlantique») 32.000.000 φρ. Διά τήν λειτουργίαν των ταχυδρομικῶν ύπηρεσιών καὶ των γενικῶς όφελιμότητος τοιούτων μεταξύ Μητροπόλεως καὶ Κτήσεων (γραμμή Κορσικῆς κλπ.) 14.000.000 φρ. Πρὸς ένίσχυσιν τής μὴ έπιχορηγομένης ναυτιλίας (νόμος Tasso) 89.900.000 φρ., πρὸς ένθάρρυνσιν τής αλιευτικῆς βιομηχανίας 14.400.000 φρ., διά τήν συμμετοχήν εις τούς τόκους των δανείων τής «Ναυτικῆς Πίστεως» 35.000.000 φρ. καὶ δι' έπιχορήγησιν του «Έθνικοῦ Ἰδρύματος των Ἀπομάχων» 265.000.000 φράγκων.

Αὐτά, από τής πλευράς των τακτικῶν γραμμῶν καὶ των φορτηγῶν «τράμπς», διότι τὰ δεξαμενόπλοια καὶ τὰ πλοία - ψυγεία έχουν έφελκύσει άποτελεσματικότερον τήν κυβερνητικήν προσοχήν. Ὅσον άφορᾷ μάλιστα τὰ δεξαμενόπλοια, άνεγνωρίσθη από καιροῦ ή έθνική ανάγκη τής ένισχύσεώς των, ώστε νά επαρκούν εις τήν άποκλειστικήν δι' αύτων κάλυψιν των εις καύσιμα έλαια έθνικῶν μεταφορῶν. Εἰς τήν Γαλλίαν τὰ πετρέλαια καὶ γενικῶς τὰ τούτων παράγωγα άποτελοῦν κρατικόν μονοπώλιον, ή δε χρηματοδότησις των «τάνκερς» βασίζεται επί των θετικωτέρων δυνατῶν έγγυήσεων, ένῶ καὶ ή εκμετάλλευσίς εἰνε — ως πρὸς τούς ναύλους — παντελῶς άπηλλαγμένη από τόν ξενικόν συναγωνισμόν.

Ὡς πρὸς τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν τής Γαλλίας, δέν εἰνε καὶ ταύτης ή θέσις καλύτερα από τήν θέσιν τής ναυτιλίας. Τά βάρη εκ τής κοινωνικῆς νομοθεσίας επέτειναν τήν αύξησιν του κόστους των κατασκευῶν καὶ έφυγάδευσαν κάθε έλπίδα προσελκύσεως παραγγελιών εκ τής αλλοδαπῆς, έφόσον αύτοι οὔτοι οι Γάλλοι πλοιοκτῆται, όσάκις δέν τυγχάνουν τής κυβερνητικῆς προστασίας, τοποθετοῦν τās παραγγελίας των εις τὰ ναυπηγεία του έξωτερικοῦ. Χάριν κυρίως τής ένισχύσεως των Γαλλικῶν ναυπηγείων καὶ των άνέργων προσοπαζών των, παράγγειλεν ή Γαλλική κυβέρνησις από των άρχῶν του 1937 πέντε εν δλω σκάφη, ήτοι τρία μικτά φορτηγά των 9000 τόννων d. w. εκάστον καὶ ταχύτητα 17 μιλίων καὶ δύο πλοία ψυγεία, διαθέσασα τās σχετικῶς πιστώσεις από τῷ Κεφάλαιον των δημοσίων έργων. Αἱ παραγγελίαι αὐται, αἰτινες εύρίσκονται έν τῷ περατοῦσθαι, καὶ ή κατασκευή του νέου λάινερ τής έταιρίας του «Νοτίου Ἀτλαντικοῦ» εις αντικατάστασιν του πρὸ έτών άποτεφρωθέντος «L' Atlantique», καθώς καὶ σοροαδικαί τινες εις μικράν κλίμακα παραγγελίαι ιδιωτῶν έφοπλιστῶν, ήσαν τῷ άπαντον τής ναυπηγικῆς εργασίας έν Γαλλίᾳ. Τῷ νέον «λάινερ» ώνομάσθη «Pasteur» καὶ θά καθελκυθῇ εκ των ναυπηγείων Πενοῆ, του Σαιν Ναζαίρ, τὸν προσεχῆ Φεβρουάριον. Εἰνε σκάφος 28.000 τόννων γκρός, προορίζεται διά τήν τακτικήν πρὸς τήν Νότιον Ἀμερικὴν ύπηρεσίαν, θά έφοδιασθῇ δε με μηχανὰς δυνάμεως 60.000 ίππων, αἰτινες, θά τῷ έξασφαλίσουν ικανοποιητικὴν ταχύτητα. Τῷ παρελθόν έτος καθελκύσθη εκ των ναυπηγείων τής Δουγκέρκης καὶ τῷ μεγαλύτερον Γαλλικόν δεξαμενόπλοιον του κόσμου, τῷ «Emil Miguet» 14.114 τόννων γκρός.

Πρὶν ή κλείσωμεν τās όλίγας γραμμάς τής παρούσης συνοπτικῆς άνασκοπήσεως όφειλομεν νά μνημονεύσωμεν καὶ ένα σημαντικόν διά τήν Γαλλικὴν ναυτιλίαν γεγονός, σημειωθῆν κατά τῷ παρελθόν έτος, γεγονός προκαλέσαν εύμενῆ σχόλια των διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων καὶ διαθρῦσαν τῷ Γαλλικόν γόητρον. Πρόκειται διά τήν άναμνησθήτητον πλέον έπιτυχίαν του σούπερ - λάινερ «Νορμανδία». Ό πλωτὸς οὗτος κολοσσός, άφού επί τινες μήνας ύπέστη εις τās δεξαμενάς του Σαιν Ναζαίρ τās γνωστάς τροποποιήσεις καὶ βελτιώσεις πρὸς μείωσιν του κραδασμοῦ του σκάφους καὶ πρὸς άπόδοσιν τής άνωτάτης αὐτοῦ ταχύτητος, έπέτυχε κατά τῷ πρώτον έαρινόν του ταξίδιον νά καταρρίψῃ τῷ ρεκόρ του «Queen Mary», διά μιάς ταχυτάτης από Βορ. Ἀμερικῆς εις Εὐρώπην διαδρομῆς. Επέτυχε δηλαδή νά διανύσῃ απόστασιν 2978 μιλίων από φάρον Ambrose μέχρι των βράχων Bishop εις 4 ήμέρας, 6' λεπτά καὶ 23'', με μέσην ταχύτητα 30.99 μιλίων, έναντι 30.63 μιλίων

RED HAND

ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

The RED HAND COMPOSITIONS Co.

4, CARLTON GARDENS,

LONDON, S.W.1.

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING

AND FORWARDING CO. S.A.

OMIROU 16

PIRAEUS



Trade Mark

διὰ τὸ Ἀγγλικὸν ἐλάινερ». Ἐν συνεχείᾳ, ἡ «Νορμανδία» ἐπέτυχε κατ' Αὐγουστον τοῦ π. ἔ. νὰ ἐκτελέσῃ — πρώτην φοράν ἐν τῇ ἱστορίᾳ τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ — τὴν πρὸς δυσμὰς διαδρομὴν, εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τῶν τεσσάρων ἡμερῶν, ἤτοι εἰς 3 ἡμέρας, 22 ὥρας καὶ 4' λεπτά, διανύσασα 2936 μίλια με μέσην ταχύτητα 31.20 μιλίων τὴν ὥραν. Τοιοῦτοτρόπος ἐκέρδιεν ὁριστικῶς τὸ παρ' Ἀγγλων ἀθλοθετηθὲν γέρας τῆς ταχύτητος καὶ τὸν περίφημον «Κυανοὺν Ἐπαισεύοντα».

Ἄν κανεὶς ἐξαιρέσῃ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς «Νορμανδίας», μίαν δηλαδὴ ἐπιτυχίαν ἐκφεύγουσαν ἐντελῶς ἀπὸ τὸ ἐπαγγελματικὸν πλαίσιον τοῦ Γαλλικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ μηδεμίαν ἀσχετοῦσαν ἐπιδράσιν εἰς τὰ διακυβεύμενα γενικά συμφέροντα τῆς ὁλόκληρης τῶν Γαλλικῶν πλοίων, ἡ ἐμπορικὴ τῆς χώρας ταύτης ναυτιλία διανύει σήμερον μίαν ἐπικίνδυνον περιόδον καὶ ἀντιμετωπίζει μόνιμως τὸ φάσμα τῆς ἐκπτώσεως. Ἀκολουθεῖ καὶ αὐτὴ τὴν τύχην τῶν ναυτιλιῶν, πού ἐξήρτησαν τὴν θέσιν τῶν ἀπὸ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν καὶ ἐφήρμοσαν μεθόδους διοικήσεως τῶν πλοίων τῶν, ἄκρας προοδευτικῆς, οὐχὶ κοινῆς ἀπὸ ὅλα τὰ κράτη παραδεδεγμένας. Εἰδικώτερον μάλιστα διὰ τὴν Γαλλίαν, ἐπιτείνονται αἱ δυσχερεῖαι τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς καὶ ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν τακτικὴν, ἡ ὁποία στρέφει τὴν προστατευτικὴν τῆς μέριμναν περισσότερον τοῦ δέοντος πρὸς τοὺς πολλούς, τοὺς ναυτεργάτας, ἐπὶ προφανεῖ ἡμίαι καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, ἀλλὰ καὶ αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐμφύχου ὕλικου τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας.

Γερμανία

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀναδημιουργία

Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, διὰ τὴν Γερμανίαν τὸ κύριον ὄργανον τῆς ἐμποροβιομηχανικῆς τῆς δραστηριότητος, τὸν βασικὸν φορέα κάθε Γερμανικοῦ προϊόντος ἀνὰ τὴν παγκόσμιον ἀγοράν. Χάρης εἰς τὴν ἰσχυρὰν ναυτιλίαν τῆς, τὴν βασίζουσιν τὴν ἐργασίαν αὐτῆς εἰς ἓνα πικνότερον πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείου δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν, ἀλλὰ καὶ χάρις εἰς τὴν ἀπόλυτον, σχεδόν, προτίμησιν τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου, ἀπὸ τοὺς Γερμανοὺς εἰσαγωγεῖς καὶ ἐξαγωγεῖς, κατέστη δυνατόν ποιοτικῶς εἰς τὴν Γερμανίαν νὰ κατακτήσῃ τὰς ξένους ἀγοράς καὶ νὰ παρουσιάσῃ τὸ θαῦμα μίας πρωτοφανοῦς εἰς ἔκτασιν διεσόδους τῶν βιομηχανικῶν τῆς προϊόντων. Μετὰ τὸν πόλεμον, ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία, συντετριμμένη εἰς ὄγκον, μετ' οἰκονομικὰ περιθώρια μηδαμινά, μετ' ἐρηρῆς ἐπὶ συναπτά ἔτη τὴν ἐπαφὴν τῆς μετ' ὅσον ὑπόλοιπον κόσμον, ἐπέδωκε εἰς μίαν κοινὴν, ἀλλὰ συστηματικὴν ἐργασίαν περισυλλογῆς καὶ ἀνορθώσεως. Ἐπέτυχε σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἀποκτήσῃ νέον πλωτὸν ὕλικον, νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν μίαν μετὰ τὴν ἄλλην τὰς γραμμὰς τῆς, νὰ ἐπανασυνδέσῃ τοὺς δεσμούς τῆς μετὰ τὰς ξένους ἀγοράς καὶ νὰ ἀναλάβῃ ἐκ νέου καὶ ἀποτελεσματικῶς τὴν προσπάθειαν τῆς εὐρυτέρας τῶν Γερμανικῶν προϊόντων μεταφορᾶς καὶ διαδόσεως ἀνὰ τὴν ἀλλοδαπήν. Βεβαίως, ὑπολείπεται ἀκόμη εἰς ὄγκον ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία, ἐναντι τῆς ποιοτικῆς τῆς δυνάμεως, εἶνε ὅμως γεγονός, ὅτι τὸ 1937 ἀποφασιστικὸν διεδραμάτισε ρόλον διὰ τὴν ἀπαρχὴν μίας σοβαρώτερας κινήσεως πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ναυτιλιακῶν τῆς χώρας ταύτης προβλημάτων, τῶν ἀναφερομένων ἰδίᾳ εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὕλικου καὶ εἰς τὴν ἀπόκτησιν ἐπαρκούς χωρητικότητος εἰς «τράμπς» φορηγὰ. Ἡ κυβερνήσις τοῦ τρίτου Ράιχ καὶ οἱ παρ' αὐτῶ ἐκπρόσωποι τῆς ναυτιλίας, μετὰ προσοχῆς καὶ ἐνδιαφέροντος ἐστράφησαν πρὸς τὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα. Εἶνε ἀληθές, ὅτι ἡ κρατικὴ πρὸς τὴν ναυτιλίαν δοθῆτα ἦτο πενιχρά, ἀφ' ἐνὸς μὲν λόγῳ τῶν πτωχῶν περιθωρίων τοῦ Γερμανικοῦ προϋπολογισμοῦ, ἀλλὰ καὶ διότι ἀφ' ἑτέρου ὁ Γερμανικὸς ἐφοπλισμὸς δὲν ἐπέθυμε νὰ ἐναποθέσῃ τὴν τύχην του εἰς μόνον τὰ προστατευτικὰ συστήματα. Κυρίως, ἡ παρασχεθεῖσα πρὸς τὴν

ναυτιλίαν κυβερνητικὴ ἀρωγὴ, ἔτεινε νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν συναγωνιστικὴν ἰσορροπίαν, λόγῳ τῶν συναλλαγματικῶν διαφορῶν, τοῦ Γερμανικοῦ πλοίου, ἐναντι τῶν ξένων σημαίων καὶ νὰ διατηρήσῃ ἀλώβητον ἀπὸ τὴν ξενικὴν διείσδυσιν τὸ δίκτυον ὁρισμένων γραμμῶν ἐθνικῆς ὀφελιμότητος καὶ ἰδιαίτερας διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας σημασίας. Ἡ ἀρχὴ αὕτη ἐτηρηθῆ πιστῶς, ἡ δὲ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία ἀφέθη ἐλευθέρᾳ καὶ ἀνεπηρέαστος νὰ ἀναπτύχῃ ἐπωφελῶς διὰ τὸ Γερμανικὸν πλοῖον.

Ἀληθές ἀκόμη εἶνε, ὅτι ἡ τόσον ζωηρὰ διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν ἐργασία, ἥτις ἐσημειώθη κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, δὲν ὑπῆρξε καὶ τόσον ἱκανοποιητικὴ διὰ τὴν Γερμανικὴν εἰδικῶς ναυτιλίαν. Κατὰ τὸν δόκτορα Ἐσμπέργκερ, μετεφέρθησαν, ἁπλῶς, ὑπὸ τῶν Γερμανικῶν σκαφῶν περισσότερα φορτία, ἐνῷ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν εἰσπραχθέντων ναυλίων, μικρὰ τις μόνον προέκυψεν ὀφέλεια. Ἀποδίδεται τοῦτο εἰς τὴν ἰδιοσυτάτην τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας σύνθεσιν. Ἡ Γερμανικὴ χωρητικότης (κατὰ ποσοστὸν 75 ο)ο καὶ πλέον) ἀποτελεῖται ἀπὸ σκάφη τακτικῶν γραμμῶν, ἐργαζόμενα ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῶν διαφόρων «διασκέψεων» καὶ ἐπὶ τῇ βάσει ναυτολογίων, ἅτινα ἠυξήθησαν δραδῶς καὶ εἰς περιορισμένην κλίμακα. Ἡ ἀνατίμησις τῶν ναυλίων ἠνύνησε πρωτίστως τὰ «τράμπς», εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ὁποίων ἀνήκουν τὰ 20 ο)ο μολὶς τῆς Γερμανικῆς χωρητικότητος. Ἐπὶ δυνάμει 3.800.000 τ. γκρός, τὰ φορηγὰ περιλαμβάνουν μίαν χωρητικότητα 600.000 τ. μόνον, ὁμοῦ μετὰ τῶν μικρῶν φορηγῶν τῶν ἀποκλειστικῶς ἀπασχολουμένων εἰς τὸν εἰδικὸν τομέα τῶν μεταφορῶν ἐν τῇ Βαλτικῇ. Τὰ ὀλιγάριθμα ποτοπύρα Γερμανικὰ «τράμπς» εὐρέθησαν κατὰ τὴν ζωηρότητα τῆς ναυλαγορᾶς, δεδαρμένα μετ' ὑποχρεώσεως χρονικῶν συμβολαίων, ἅτινα εἶχον συναφθῇ εἰς χαμηλὰς τιμὰς.

Ἡ ἔλλειψις ἐπαρκούς ἀριθμοῦ «τράμπς» φορηγῶν, πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ Γερμανικοῦ ἀναφοδισμοῦ εἰς πρώτας ὕλας καὶ συνεπῶς πρὸς ἐξοικονομῆσαι σημαντικῶν ποσῶν ξένου συναλλαγματός, διαδράκοντος ἤδη εἰς τὰς ξένους σημαίας, παρέσχε λαβὴν, ὅπως γίνῃ ἡ δέουσα προέλευσις εἰς τὰ τετραετῆ σχέδιον τῆς βιομηχανικῆς ἀνορθώσεως, διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἱκανῆς χωρητικότητος φορηγῶν σκαφῶν. Τὰς ἐν προκειμένῳ ἀνησυχίας τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τοῦ Ράιχ, ἐπέτεινε καὶ ἡ στατιστικὴ διαπίστωσις μίας μειώσεως τῆς ἐθνικῆς χωρητικότητος μετὰ τῶν ἐτῶν 1931 — 37 κατὰ ποσοστὸν 15 ο)ο. Παραλλήλως πρὸς τὴν ἀνάγκην περισσοτέρων «τράμπς» ἀντιμετωπίζεται ἐν τῇ Γερμανίᾳ καὶ τὸ πρόβλημα ἀνανέωσης τῶν παλαιότερας ἡλικίας πλοίων. Εἰς σχετικῶν ὁρίων τοῦ ὁ Γερμανὸς Ὑφυπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κ. Κοενίγς ἐτόνιζεν, ὅτι ἡ μειονεκτικὴ θέσις τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, συνεπείᾳ τῆς νομοματικῆς καταστάσεως τῆς χώρας, ἐπηρέασε σοβαρῶς τὴν ἐργασίαν τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου καὶ ἐπεδράζονε τὸν ρυθμὸν τῆς ἀνανέωσης τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ ὕλικου. «Ἄνευ τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς — εἶπεν ὁ κ. Κοενίγς — ἀκέραιος ὑφίσταται ὁ κίνδυνος νὰ περιέλθῃ ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη εἰς κατὰστασιν πτωροῦ γήρατος, ἐάν ἐν τῷ μεταξύ δὲν χωρήσῃ ἀποφασιστικῶς εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀνανέωσης». Περίληψιν αὐτῆς σημερινοῦ ἡ Γερμανικὴ χωρητικότης πλοία 3.800.000 τ. γκρός περίπου, οὕτως ὥστε μετ' ἐκείνην ἀπέσβεσιν 5 ο)ο θὰ ἔπρεπε νὰ κατεσκευάζοντο ἐτησίως 190.000 τ. γκρός, χάριν μίας ρυθμικῆς τῶν υπερηλικίων πλοίων ἀντικαταστάσεως. Τὰ νεοανατῆγτα σκάφη προσήγγισαν μὲν κατὰ τὴν πενταετίαν 1930 — 35 τὴν ἀνωτέραν ἀναλογία (750.000 τ. γκρός περίπου), κατέλειπον ὅμως ἓνα ἑλλείμμα, πρὸς κάλυψιν τοῦ ὁποίου πρέπει νὰ κατασκευάζωνται ἐτησίως 265.000 τ. γκρός κατὰ τὰ τέσσαρα προσεχῆ ἔτη.

Τὸ πρόβλημα τῶν ἀνανεώσεων ἔθιξεν εἰς ὁμίλιαν τοῦ καὶ ὁ κ. Ἐσμπέργκερ, τονίσας ὅτι τὰ 68 ο)ο τῆς Γερμανικῆς χωρητικότητος ἀναφέρονται εἰς σκάφη ἡλικίας ἀνω τῶν 10 ἐτῶν, 27,4 ο)ο εἰς πλοία 3 ἔως 10 ἐτῶν καὶ μόνον 4,6 ο)ο ἀφοροῦν συγχρονισμένα νεοανατῆγτα σκάφη. Τὰ ἀνω τῶν 20 ἐτῶν Γερμανικὰ πλοία ἀντιπροσωπεύουν ποσοστὸν 20 ο)ο ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ἐθνικῆς χωρητικότητος, τὰ δὲ «τράμπς» ὡκεανοπύρα φορηγὰ, μολὶς καλύπτουν, κατ' ὄγκον, ἓνα ποσοστὸν 5ο)ο (170.000 τ. γκρός περίπου).

Διὰ τὴν ἀπόκτησιν φορηγοῦ χωρητικότητος, ἱκανῆς νὰ ἐξαρκέσῃ εἰς τὰς μεταφορὰς πρώτων ὕλων πρὸς τοὺς ἐθνικοὺς λιμένες, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιότερας ἡλικίας σκαφῶν, σοβαρὰ ὑφίστανται δυσκολία, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκῶν πρὸς τοῦτο διαθέσιμων κεφαλαίων ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἑταίριων, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἀπὸ τὴν ἀδυναμίαν τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων νὰ δεχθοῦν καὶ νέας εἰς εὐρυτέραν κλίμακα παραγγελίας, εἰμὴ μόνον προκειμένου διὰ μακροχρονίους παραδόσεις. Χάρης εἰς τὰ συστήματα ἀνταλλαγῆς καὶ συμψηφισμῶν τῶν ἐν Γερμανίᾳ «νεκρῶν παθητικῶν ὑπολοίπων» τῶν «μπλοκ» πιστώσεων, ἐπέτυχον τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα νὰ προσελκύσῃ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς — ἀκόμη καὶ ἐξ αὐτῆς τῆς Μεγάλης Βρετανίας — σημαντικὰς εἰς ἔκτασιν καὶ ἀξίαν παραγγελίας σκαφῶν, εἰς τρόπον ὥστε ἐκάλυψαν διὰ πολὺμηνον διάστημα τὴν παραγωγικὴν δυναμικότητα τῶν ἐσχαρῶν τῶν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 6' 3μηνίου κατεσκευάζοντο ἐν Γερμανίᾳ 132 σκάφη 416.881 τ. γκρός καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 7' 3μηνίου 118 σκάφη 383.468 τόνων, ἐνῷ ἡ ἀνὰ χεῖρας ἐργασία τῶν Γερμανῶν ναυπηγῶν περιελάμβανε κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους παραγγελίας 266 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 1.060.815 τ. γκρός.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN ROTTERDAM

Rotterdam Steamship Company Ltd.

(N. V. Rotterdamsch Scheepvaartbedrijf)

Shipbrokers Agents

Telegrams: «DIOSKUROI»

Telephones: 56615-2 lines

Residence: 11185

20, Willemskade

ROTTERDAM

Greek Shipping Agency

(Grieksch Scheepvaart Agentuur)

Shipbrokers Agents

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20, Willemskade

ROTTERDAM,

Ned. Expeditie en Controlebedrijf

Expeditie en Controleurs

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20, Willemskade

ROTTERDAM,

GREEK SHIPPING AGENCY

(Grieksch Scheepvaart-Agentuur)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722-46225

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

Αι ναυπηγήσεις διά λογαριασμόν άλλοδαπών έφοπλιστών εκάλυπτον τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς ὑπὸ εκτέλεσιν ἐργασίας. Αἱ παραδόσεις ξένων ναυπηγήσεων ἀνῆλθον κατὰ τοὺς ὀκτὼ πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους εἰς 42 πλοία 179.000 τ. γκρός, ἐναντὶ 64.164 τ. (8μηνον 1936) καὶ 58.672 τ. γκρός διὰ τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα τοῦ 1935. Κατ' ἀξίαν αἱ ναυπηγήσεις αὗται ἀνῆρχοντο εἰς 67.66 ἑκατομμύρια μάρκων διὰ τὸ 8μηνον τοῦ 1937, ἐναντὶ 20 ἑκατομ. μάρκων διὰ τὸ 8μηνον τοῦ 1936 καὶ 14.77 ἑκατ. μάρκων διὰ τὸ 8μηνον τοῦ 1935. Ἡ πορεία ἐξ ἄλλου τῶν ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγήσεων κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν ἐμφανίζεται ἀπὸ τὸν ἑξῆς πίνακα:

Ἔτη	Πλοία	Τ. γκρός
1932	15	80.799
1933	43	42.195
1934	—	73.733
1935	78	226.343
1936	161	379.981

Αὕτη ἐν ἀμυνθῇ σημασία ὑπῆρξεν ἡ ἐξέλιξις τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας τῆς Γερμανίας κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος. Τὰ προβλήματα τῆς ἡλικίας καὶ τῶν «τράμπς», τεθέντα κατ' ἐπανάληψιν ὑπὸ μελέτην ἀπὸ μέρους τῶν ναυτιλιακῶν παρὰ τῷ τρίτῳ Ράιχ ἐκπροσώπων καὶ ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμοδιωτέρων παραγόντων τοῦ Γερμανικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἀποτελοῦν ἤδη τὸ ἀντικείμενον ἐνδυσφύροντος καὶ τυγχάνοντος τῆς ἀμειώτου κυβερνητικῆς προσοχῆς. Βάσιμος ὅθεν κρατεῖ ἡ βεβαιότης, ὅτι τὸ 1938 θύλει ἀποτελέσει σταθμὸν καὶ πρὸς τὰς δύο αὐτὰς κατευθύνσεις, ἰδίᾳ δὲ πρὸς τὴν ἀπόκτησιν ἐπαρκὸς χωρητικότητος «τράμπς», ἥτις χαρακτηρίζεται ἐν Γερμανίᾳ ὡς ὑψίστης ἀνάγκης, τῶς διὰ τὴν ἐξοικονόμησιν σοβαρῶν ποσῶν συναλλαγμάτων, ὅσων καὶ διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ Γερμανικοῦ, εἰς γεννήματα καὶ πρώτας ὕλας: ἀνεφοδιασμοῦ, ἀπὸ τῶν κηδεμονίαν τῶν ξένων σημαίων.

Ἡν. Πολιτεῖαι

Νέαι ἀπόπειραι ἀνασυγκροτήσεως

Ὅταν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1936 ὁ πρόεδρος κ. Ρούζβελτ, ἐπισκέφθη τὴν Νότιον Ἀμερικὴν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς «Παναμερικανικῆς Διασκεψέως», εἶχεν ἀποκομίσει ἐντυπώσεις οὐχὶ καὶ τὸσον ἱκανοποιητικὰς διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὰ «standings» ἐνδοαμερικανικῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Πρωτίστως εἶχε διαπιστώσει τὴν μειονεκτικότητα τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος καὶ τὴν κατωτερότητα τῶν τακτικῶν Ἀμερικανικῶν γραμμῶν. Εἶχεν ἔκτοτε ὁ κ. Ρούζβελτ ὑποδείξει τὴν ναυπηγὴσιν τριῶν ὑπερωκεανίων διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῆς Ἀμερικανικῆς σημαίας πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν καὶ τὴν λήψιν δραστηκῶν μέτρων διὰ τὴν εὐπρεπέστεραν ἐμφάνισιν τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν ἀποκατάστασιν εἰς αὐτὰ τοῦ αἰσθηματος αὐστηρᾶς πειθαρχίας. Ἡ δὲ ἐξυδέρχεια τοῦ Ἀμερικανοῦ Προέδρου εἶχε διαπιστώσει τὰ πλέον εὐπαθῆ τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας σημαία. Καὶ ὡς πρὸς μὲν τὸ πλῆθος ὑλικόν, ἡ ἀρμοδιότης καὶ ἡ πρωτοβουλία — δεδομένου τοῦ χαρακτῆρος τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας — ἐξηγοῦτο ἀποκλειστικῶς σχεδὸν ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν κυβερνητικῶν πιστώσεων. Ὅσον ἀφορᾷ δὲ τὸ ἐμφυχὸν ὑλικόν, παραλλήλως πρὸς τὴν σύντονον λήψιν ἀσθητικῶν νομοθετικῶν μέτρων, ἐπεβάλλετο καὶ ἡ συστηματικὴ τῶν πληρωμάτων διαπαιδαγώγησις καὶ ἡ μετὰ αὐτὸν προπαγάνδα τῶν ὑγίων ἀρχῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων θὰ ἦδυνάτο νὰ βασισθῇ τὸ ὅλον οἰκοδόμημα.

Ὁ παράγων τοῦ πειθαρχικοῦ ναυτεργατοῦ ὑψίστην ἐνεῖχεν ἀνάγκαν σημασίαν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μᾶς χώρας ἀνάπτυξιν. Προκειμένου διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μάλιστα, ὅπου τὸσον συχνὰ εἶνε αἱ ἐργατικαὶ ἀνωμαλίες καὶ τὸσον εὐρείαι αἱ προστριβαὶ κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, παρ' ὅλην τὴν ἀνωτερότητα τῶν ἀπολαυτῶν καὶ τοῦ ὑψηλοῦ ἐν γένει ἐπιπέδου ζωῆς τῶν Ἀμερικανικῶν πληρωμάτων, ἡ ἀποκατάστασις μᾶς πειθαρχίας καὶ τάξεως εἰς τὸ ἐθνικὸν πλοῖον περιλαμβάνει τὸν θεμελιώδη διὰ τὴν μελλοντικὴν αὐτοῦ ἐξέλιξιν παράγοντα. Πλειστάκις

κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους ἐφαίνετο τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς Ἀμερικανικῆς κοινωνίας φυσιογνωμίαν ἐπέκριναν μὲ δριμύτητα ἐκφράσεων τὸ ἀπειθαρχεῖν τῶν Ἀμερικανικῶν πληρωμάτων καὶ ἐτόνισαν τοὺς κινδύνους ἐκ τῆς ὁσμῆρας φυγαδευομένης ἐμπιστοσύνης τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοιντοῦ πρὸς τὸ ἐθνικὸν πλοῖον. Εἰς τὴν ἑλλειψιν τῆς πειθαρχίας ἀπεδόθη ἔν τιμι μέτρον καὶ ὑπ' αὐτὸν ἀκόμη τῶν κρατικῶν ἐκπροσώπων ἡ κακοδαμονία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ τὸ προσωπικὸν τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων ἐπαδεικνύουν μίαν ἀπροκάλυπτον τοῦ καθήκοντος τῶν περιφρόνησιν καὶ ὑποπίπτουν εἰς ἀδικήματα προκαλοῦντα τὴν ἀγανάκτησιν τῶν ἐπιβατῶν, ἐκθέτοντα δὲ πολλὰκις εἰς κίνδυνον καὶ αὐτὴν ταύτην τὴν ἀσφαλὴ τοῦ πλοίου ναυσιπλοῖαν. Ἐπιφανὴς Ἀμερικανὸς δημοσιογράφος ταξιδεύσας διὰ Καναδοῦ ὑπερωκεανίου καὶ δι' Ἀμερικανικοῦ τοιοῦτον εὗρε τὴν εὐκαιρίαν νὰ συγκρίνῃ τὴν οἰκτράν ἐπὶ τοῦ τελευταίου πλοίου κατάστασιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς πειθαρχίας. «Ἡ ἑλλειψὶς πειθαρχίας — ἔγραφεν εἰς τὸ περιοδικὸν «Liberty» — ὀφείλεται εἰς περιέργου νοστοροσίαν τῶν πληρωμάτων, ἅτινα θεωροῦν ἐαυτὰ ἰσότημα πρὸς τοὺς ἐπιβάτας. Ἡ ἀπουσία τῶν ταξικῶν διακρίσεων ἀπὸ τὰ πλοία — μὴ παρατηρουμένη εἰς καμμίαν ἄλλην ναυτιλίαν — ἀποτελεῖ ἓνα ἀπὸ τὰ πλέον τρωτά σημεῖα καὶ ἀπὸ τὰ σοβαρώτερα μειονεκτήματα τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Ὁ αὐτὸς ἀρθρογράφος ἐτόνισεν, ὅτι ἐπὶ τοῦ Καναδικοῦ πλοίου κατεῖχτο ἀπὸ τὸ αἰσθημα τῆς ἀσφαλείας, ἐνῶ δὲν συνέβαινε τὸ αὐτὸ καὶ ὅταν ἐπέβαινε τοῦ Ἀμερικανικοῦ σκάφους.

Εἰς διάλειξιν, ἀφ' ἑτέρου πρὸς τὴν «Λέσχην τῆς Ἑλικας» γενομένην ὑπὸ τοῦ πρώην Κρατικοῦ διευθυντοῦ τῆς Ναυσιπλοίας, ἐτονίζετο, ὅτι ἡ ἐμῆθ τῶν πληρωμάτων προεκάλει συχνότατα ἐπὶ τῶν πλοίων λυπηρὰ ἐπεισόδια, ἐνῶ καὶ ἡ ἀναίδεια, ἔτι δὲ καὶ ὁ γυναικισμὸς ἐνίων ἀνδρῶν τῶν πληρωμάτων, ἐδημιουργοῦν περιπτώσεις προσβολῆς τῆς ἡθικῆς. Εἰς αὐτὸ τοῦτο τὸ «Δελτίον» τοῦ Ναυτικοῦ Χρηματιστηρίου τῆς Νέας Ὑόρκης ὑπεδεικνύετο — προσφάτως ἀκόμη — ὅτι καὶ συχνὰ ἀπεργίαι, ἡ μειωμένη ἀποδοτικότητα τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος καὶ τὸ ἀπειθαρχεῖν αὐτοῦ, τὰ ὑπερβολικὰ ἔξοδα, καὶ αἱ σημειούμεναι ἐξ ἀφορμῆς τῶν πληρωμάτων καὶ λιμενεργατῶν καθυστερήσεις τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων. θὰ ὀδηγήσουν μοιραίως τὰς ναυτικὰς ἐταιρίας πρὸς τὴν καταστροφὴν καὶ τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν πρὸς τὴν πλήρη ἔκπτωσιν. Αἱ ἀλήθειαι αὗται, ποὺ κατὰ κόρον τονίζονται εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, κατεδείχθησαν διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν κατὰ τὴν πρό τινων μόλις ἐβδομάδων ἐπισυνέλευσιν ἀπώλειαν τοῦ Ἀμερικανικοῦ ὑπερωκεανίου «Πρόεδρος Χούβερ» εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς. Τὸ πλῆρωμα, ὅχι μόνον δὲν ἐπειθάρχησεν, ἐνώπιον τοῦ κινδύνου, εἰς τὰς διαταγὰς τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν, ὅχι μόνον δὲν ἐστρεψε κάθε προσπάθειάν του πρὸς τὴν παροχὴν βοηθείας εἰς τοὺς 450 ἐπιβάτας καὶ μάλιστα τὰ γυναικόπαιδα καὶ τοὺς γέροντας, ἀλλ' αὐτόχρονα ἐπέδειξε διαγωγὴν ἀμαυροῦσαν τὸν πολιτισμὸν καὶ σπιλῶνουσαν τὸ αἶσθημα τῆς αὐτοθυσίας, ποῦ ἔχουν τὸσον προηγμένοι οἱ θαλασσινοὶ ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Εὐθὺς μετὰ τὴν προσάραξιν τοῦ πλοίου, τὸ πλῆρωμα ἐστασίασε, ἐληλάτησε τὰ τρόφιμα καὶ τὰς ἀποσκευὰς τῶν ἐπιβατῶν, κατέλαβε τὰς σωσιβεῖς λέμβους καὶ ἐφρόντισεν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον διὰ τὴν ἰδίαν του σωτηρίαν. Ἐλαβον μάλιστα χώραν καὶ σκηνὰ ἀπρεπεῖς εἰς βάρος γυναικῶν. Τόση ἦτο ἡ ἐπικρατήσασα ἀναρχία, ὥστε ἡ ἀγανάκτησις τοῦ πλοιάρχου τὸν ὑπερέβησε καὶ ζήτησιν τὴν ἄμεσον βοήθειαν Ἱαπωνικῶν πολεμικῶν πρὸς διάσωσιν τῶν ἐπιβατῶν τοῦ πλοίου καὶ πρὸς τιμωρίαν τοῦ παρεκτραπέντος πληρώματος. Ὅταν, βραδύτερον, ἐφθάσαν ἐπὶ τόπον καὶ Ἀμερικανικὰ πολεμικά, οἱ στασιασταὶ ναῦται συνελήφθησαν καὶ ἐφυλακίσθησαν...

Ἠσχολήθημεν τὸσον πολὺ ἐν τῇ ἀνασκόπησιν ταύτῃ μὲ τὴν οἰκτράν κατάστασιν τοῦ ἐμφύχου ὑλικοῦ τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, διό-

CARL TIEDEMANN

HAMBURG

STEVEDORE

PROPRIETOR: JOHN REHR

TEL. ADP. "FAIRPLAY,"
HAMBURG

1879 - 1937
[58]

TELEPHONE: 36-2626
36 2627

CONTRACTORS FOR PNEUMATIC ELEVATORS QUICKEST DISPATCH

FIRST CLASS REFERENCES

τι ησκήσεν, άσκει και θα άσκηση αύτη σημαντική επίδραση εις την άναπτύξιν της. Κάθε κρατική προσπάθεια, κάθε ιδιωτική πρωτοβουλία, κάθε κυβερνητική θυσία χρημάτων, εινε προωρισμένα να ναυαγήσουν, εάν δεν πρυτανεύση ή τάξις και ή πειθαρχία.

“Όσον άφορά ήδη την καταβληθείσαν κατά τό παρελθόν έτος προσπάθειαν διά την έξυγιάνειν και άνασυγκρότησιν της ‘Αμερικανικής χωρητικότητας, πολλά έχει τις να σημειώση. Καί εις τας ‘Ηνωμένας Πολιτείας, τό ενδιαφέρον των ύπευθύνων κύκλων στρέφεται εις την απαλλαγήν του έξωτερικού έμπορίου της χώρας από την κηδεμονίαν των ξένων σημαίων, διά της συν τώ χρόνι άποκρίσεως ένός συγχρονισμένου έμπορίου στόλου, ίκανού επίσης να παράσχη τας υπηρεσίας του, έν δεδομένη στιγμή, και εις την ένδικήν άμυναν. Διά την έπιτυχίαν των άνωτέρω επιδιώξεων ελήφθη πρόνοια έξασφαλίσεως ίκανοποιητικών πιστώσεων, ένθ και σχέδια ήδη πρακτικά έξεπονήθησαν. ‘Η ‘Ανωτάτη Ναυτική ‘Επιτροπή έθεσεν επί τάπητος τό όλον ναυτιλιακόν πρόβλημα των ‘Ηνωμένων Πολιτειών και από της οικονομικής αυτού πλευράς και από της άπόψεως του ύφισταμένου πλωτού ύλικού. Πρωτίστως, άπεφασίσθη και ήρχισε γοργώς συντελουμένη ή έξκαθάρισις του από έτών άργούντος κυβερνητικού στόλου. Κατόπιν αύστηρών κατά πλοίων έπιθεωρήσεων παρ’ επιτροπής έμπειρογνομώνων, κατενεύθησαν τά κυβερνητικά σκάφη εις τρεις κατηγορίας: Εις τά δυνάμενα να έξραστούν, κατόπιν μικράς τιнос δαπάνης, ήτις θα επέτρεπε και την χρησιμοποίησιν των σκαφών τούτων εις τας βοηθητικάς υπηρεσίας του πολεμικού στόλου της χώρας. Εις τά παρουσιάζοντα, κατόπιν ριζικών έπισκευών και βελτιώσεων, την δυνατότητα περαιτέρω διά τινα έτη έκμεταλλεύσεως. Καί τέλος εις τά άνίκανα πρὸς πλούν, άτινα και κατεδικάσθησαν όριστικώς εις την διάλυσιν. Τά τελικά πορίσματα της άνωτέρω κατανομής παρέσχον από του ‘Ιουλίου και έντεύθεν τό άντικείμενον σειράς δλης διεθνών διαγωνισμών, κατά τους οποίους πλείστα όσα μέχρι της στιγμής ‘Αμερικανικά φορτηγά έπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν ή εις άλλοδαπούς πρὸς περαιτέρω έκμετάλλευσιν, άνευ όμως του δικαιώματος της προσεγγίσεως εις ‘Αμερικανικόν λιμένα επί μίαν δεκαετίαν. Διά του τρόπου τούτου τεματίζεται τόσον άδόξως ή κατά τόν πόλεμον έπακρατήσασα ναυτιλιακή πολιτική των ‘Ηνωμένων Πολιτειών, ήτις έκστρεψεν ήλιγγιώδη άριθμόν έκατομμυρίων δολλαρίων εις βάρος των φορολογουμένων ‘Αμερικανών πολιτών. Διά της έξκαθαρίσεως ταύτης απαλλάσσεται και ή ‘Αμερικανική χωρητικότητα από ένα σοβαρόν ποσοστόν σκαφών πολεμικής ναυπηγήσεως.

Μετά την πρώτην αυτήν πράξιν έξκαθαρίσεως ή ‘Ανωτάτη Ναυτική ‘Επιτροπή προέβη εις συντονισμόν των ενεργειών και της άπαιτούμενης προεργασίας διά τόν καταρτισμόν των σχεδίων προοδευτικής άνανεώσεως του πλωτού ύλικού, υπό την κυβερνητικήν βοήθειαν και έν συνεργασία μετά των έπιχορηγουμένων ναυτικών έταιριών. ‘Η κατάστασις, υπό την όποιαν εύρε την ‘Αμερικανικήν χωρητικότητα ή Ναυτική ‘Επιτροπή κάθε άλλο παρά ίκανοποιητική ήτο. Κατά την γνώμη του προέδρου της ‘Επιτροπής κ. Kennedy ή ναυτιλία των ‘Ηνωμένων Πολιτειών άσθενεί βαρέως και διατρέχει τόν κίνδυνον καταρρεύσεως. Τά περισσότερα των έν υπηρεσία σκαφών της — πολεμικής κατασκευής — θεωρούνται ήδη μειονεκτικά και ύπερηλικά, άνίκανα δι’ έπικερδή έκμετάλλευσιν και πάνυ άκατάλληλα, όπως άντιμετωπίζουν τά καινούργια πλοία των ξένων ναυτιλιών, ίδια δέ τά ταχύπλοα ‘Ιαπωνικά φορτηγά γραμμής

και τά έπιβατηγά «μότορσις». Εις την πρώτην έτησίαν έκθεισε της ‘Ναυτικής ‘Επιτροπής άνεφέρετο, ότι ή ποντοπλοούσα ‘Αμερικανική ναυτιλία περιλαμβάνει 1422 σκάφη 2000 τ. γκρός και άνω έκαστον, συνολικής δέ χωρητικότητας 8.407.000 τ. γκρός. Έκ των πλοίων αυτών 1305 χωρητικότητας 7.402.000 τ. γκρός, θα έχουν τό 1942 ήλικίαν ύπερτέραν των 20 έτών. Επίσης έκ των υπό της κυβερνήσεως έπιχορηγουμένων 155 σκαφών 1.032.375 τόννων γκρός, τά 131 θα ύπερδούν μετά πενταετίαν τό όριον της είκοσαετούς ήλικίας και πρέπει όπωσδήποτε ν’ άντικατασταθύν διά νεωτέρων. Έτονίζετο άκόμη εις την ίδιαν έκθεσιν, ότι τά πτωχά χρηματικά περιθώρια των έπιχορηγουμένων έταιριών δεν επέτρεπον τας άναανεώσεις, άνευ της κρατικής βοηθείας. Έκ των 31, άλλως τε, συμβατικών έταιριών, έπτά άνέστειλαν ή έπρόκειτο να άναστείλουν τας εργασίας των, άρκετά άλλαι προσέφυγον εις διαφόρους συνδυασμούς συγχωνεύσεως και μόνον έννέα πρόκειται να έπιζησουν υπό την σημερινήν αυτών μορφήν. Αι τελευταίαι αύται έταιρία ύπέδειξαν την έπιθυμίαν των όπως προδούν κατά την προσεχή πενταετίαν εις την ναυπήγησιν 65 σκαφών, χρηματοδοτούσαι ένα ποσοστόν της εργασίας ταύτης έκ των ίδιων των κεφαλαίων και καλύπτουσαι τό ύπόλοιπον του κόστους από την κρατικήν άρωγήν.

Υπό τας άνωτέρω συνθήκας εύνόητον καθίσταται, ότι ή ιδιωτική πρωτοβουλία εις την άνανεώσιν της ένδικής χωρητικότητας θα εινε περιωρισμένη και ότι τό σημαντικώτερον μέρος των έν προκειμένω δαπανών θα έπιπέση και πάλιν εις τό Δημόσιον Θησαυροφυλάκιον. Τούτο έχει, άλλως τε, προβλεφθή υπό της ‘Ανωτάτης ‘Επιτροπής, ή όποια έστήριξε τά τελικά συμπεράσματα της επί των γενικών άρ’ ένός γραμμών, πού έτέθησαν από τόν Πρόεδρον κ. Ρούζβελτ, επί των ήδη παρὰ της ‘Επιτροπής διαθεσίμων Κεφαλαίων έξ 150 εκατ. δολλαρίων και επί μιάς προοπτικής ιδιωτικής συνεργασίας μέχρι ποσού 50 εκατ. δολλαρίων εις ένίσχυσιν του ναυπηγικού προγράμματος. Κατά τό έγκριθέν υπό του ‘Αμερικανού προέδρου πενταετές σχέδιον, προβλέπεται ή κατασκευή 95 σκαφών, ήτοι 60 φορτηγών γραμμής, έκ των όποιών τά 14 θα άναπτύσσων μεγάλην ταχύτητα, ώστε έπιτυχώς ν’ άντιμετωπίσουν τόν ‘Ιαπωνικόν συναγωνισμόν εις τόν τομέα του Βορείου Ειρηνικού, 24 μικτών σκαφών, 10 μεγάλων δεξαμενοπλοίων και ένός ελαίνερ» διά την γραμμήν του Βορείου ‘Ατλαντικού, άδελφού τύπου των ύπαρχόντων «Manhattan» και «Washington», άλλα κατά τι μείζονος χωρητικότητας. Τό αναλυτικώτερον έξ άλλον πρόγραμμα της ‘Ανωτάτης Ναυτικής ‘Επιτροπής — άναφερόμενον κυρίως εις την άπαρχήν των κρατικών διά την ναυτιλίαν άποφάσεων — προδίδει την ναυπήγησιν μιάς είκοσάδος μικτών «ελαίνερ» και τεινών εις την όριστικήν άποδοχήν ώρισμένων τύπων σκαφών, προσαρμοζόμενων εις τόν ειδικόν διά κάθε «Trade» προορισμόν, άλλα και συμβαλλόντων — διά της έπαναλήψεως των ναυπηγήσεων επί των αυτών σχεδίων — εις την είδικεισιν των ‘Αμερικανικών ναυπηγείων και συγχρόνως εις την μείωσιν του ναυπηγικού κόστους. ‘Αναφορικά με τόν τρόπον της χρηματοδοτήσεως, προερίθρη ή έλαφρά (κατά 25 ο/ο) συμβολή των προτιθεμένων να προδούν εις ναυπηγήσεις ιδιωτών και ή καταβολή των ύπολοίπων υπό της ‘Επιτροπής. ‘Η έξαγορά των κρατικών αυτών πλοίων από των ιδιωτικών έταιριών θα πραγματοποιηται δι’ ίσων έτησίων δόσεων, έντός μιάς 20ετίας, με έλαφρόν τινα τόκον και άφρό από τό σύνολον της ναυπηγικής δαπάνης άφαιρεθή (εις βάρος του κράτους) ή διαφορά του κόστους δι’ όμοιαν ναυπήγησιν μεταξύ ‘Αμερικανικών και ξένων ναυπηγείων. ‘Ως βάσις διά τό έν τή άλλοδαπή κόστος, πρόκειται να ληφθούν διά μέν τά φορτηγά και μικτά σκάφη τά Σκανδιναβικά ναυπηγεία, διά δέ τό τρίτον «ελαίνερ» τά ‘Ολλανδικά τοιαύτα, ένθα κατασκευάζεται — τό παρατήρησον πρὸς τό ‘Αμερικανικόν — ‘Ολλανδικόν ύπερωκεανίον «Νιού ‘Αμστερνταμ».

“Όταν όλοι αι άνωτέρω μελέται και προεργασίαι συνεπληρώθησαν, δόδθη — κατόπιν διαγωνισμού — εις τά ναυπηγεία του «Νιούπορτ - Νιού» ή παραγγελία του τρίτου ύπερωκεανίου, επί της βάσεως σχεδίων, άτινα ένεκρίθησαν και παρὰ του ‘Αμερικανικού Ναυαρχείου, ίνα ταύτα πληρούν κάθε προϋπόθεσιν διά την ένδεχομένην μετατροπήν του πλοίου εις βοηθητικόν του πολεμικού στόλου. Τό νέον ύπερωκεανίον θα στοιχίση γύρω των 17 1/2 έκατομμυρίων δολλαρίων, θα τεθή έν υπηρεσία 28 μήνας από της ύπογραφής των συμβολαίων, ήτοι τό 6’ βμήνον του 1939 και θα έχη διαστάσεις μήκους 723 ποδών, πλάτους 92 ποδών και ύψους από του άνωτάτου καταστρώματος 75 ποδών, με έμφορτον χωρητικότητας 34.000 τόννων γκρός. Θα άναπτύσση μέσην ύπηρεσιακήν ταχύτητα 22 μίλων, θα έχη πλήρωμα 630 άνδρών και θα διαθέτη διαμερίσματα άνετα διά 1200 έπιβάτας εις τρεις κατηγορίας θέσεων. ‘Η κατασκευή του ύπερωκεανίου τούτου γίνεται διά λογαριασμόν των «United States Lines», αίνες, υπό την ποιικήν ρήτραν προστίμου 1.000.000 δολλαρίων, έχουν αναλάβει την ύποχρέωσιν άντικαταστάσεως του παροπλισθέντος από τριετίας πολυδαπάνη ύπερωκεανίου «Λεβιάθαν». ‘Η ύπογραφή των συμβολαίων διά την ναυπήγησιν του τρίτου ελαίνερ» άπέτελει την όριστικήν του «Λεβιάθαν» καταδίκην. Πράγματι, τό σκάφος τούτο έπωλήθη λήγοντος του έτους εις ‘Αγγλους διαλυτάς, αντί τιμής γύρω των 800.000 δολλαρίων, με παραλαβήν, ως έστι και εύρίσκεται εις την Νέαν ‘Υόρκην, θα διαλυθή δέ κατά τους προσεχείς μήνας εις τό Ρόζνθ. “Όσον άφορά τό πρόγραμμα των φορτηγών γραμμής, έζητήθησαν κατά Δεκέμβριον υπό της ‘Ναυτικής ‘Επιτροπής προσφοραί έκ μέρους των ‘Αμερικανικών ναυπηγείων διά την άνάληψιν της κατασκευής 12 σκαφών, 13.900 τόννων d. w. έκάστου και ταχύτητας 15 1/2 μίλων, δυναμένων δ’ εύχερώς να μετατραπούν εις βοηθητικά του πολεμικού στόλου. ‘Η δαπάνη διά τας ναυπηγήσεις ταύτας ύπολογίζεται να διακυμανθή περίξ των 20 έκατομμυρίων δολλαρίων. Δέον ένταύθα να σημειώσωμεν, ότι ή ‘Ανωτάτη Ναυτική ‘Επιτροπή, πρὸ πάσης άλλης άποφάσεως της και πρὸ πάσης έκπονήσεως σχεδίου νέου κατασκευών, είχε φροντίσει να ορθώσει, προσωρινώς μέν, άλλα κατά τρόπον τεματίζοντα τας άσκόπους του δημοσίου πλούτου δαπάνας, τό έπίμαχον από έτών ζήτημα των ταχυδρομικών συμβολαίων. Αι παλαιά συμφωνία άντικατεστάθησαν από 1ης ‘Ιουλίου δι’ έμνηνον διαρκείας συμ-

THE KOPPERS COAL CO

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις :

“ELPINCOAL.”

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

εις Ν. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην, Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.

KOPPERS POCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

Πράκτορες:

H. FLETCHER, Coal Exports & Agency, Ltd.
112/113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3

Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON

Τηλέφ. No. ROYAL 4140

βάσεων — με πρόωπον ισοχρόνου ανανεώσεως — αΐτινες καθορίζουν την παροχή των άμοιβών ναυσιπλοίας επί τη βάσει του διαφορικού κόστους εκμεταλλεύσεως μεταξύ 'Αμερικανικών και ξένων πλοίων. Αυτή, εν γενικάς γραμμάς ύψηξεν ή καταβλήθεισα τὸ παρελθὸν ἔτος προσπάθεια ἐξυγιάνσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, με ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν προάσπασιν τῶν γενικωτέρων ἐμποροναυτικῶν συμφερόντων τῆς χώρας, τὴν βελτίωσιν τῆς ἀμύνης τῶν συγκαταστάσεων τῆς ἐν καιρῷ πολέμου καὶ τὴν διαφύλαξιν ἱκανοῦ ποσοστοῦ τοῦ ἐξωτερικοῦ 'Αμερικανικοῦ ἐμπορίου ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς σημαίας. Τὸ ποσοστὸν αὐτὸ ἐκυμαίνοτο τὸ 1935 εἰς 23 ο)ο μόνον διὰ τὰ 'Αμερικανικὰ πλοία, ἐναντί 77 ο)ο διὰ τὰς ξένας σημαίας.

Καὶ ἡ κρατικὴ μὲν πρόνοια προσέλαβεν ἤδη μίαν ὀρισμένην μορφήν καὶ ἐξεδηλώθη ὑπὸ σαφεῖς καὶ θετικὰς κατευθύνσεις. Τὸ ἐν προκειμένῳ δίλημμα ἀναφέρεται εἰς τὰς ὑπαρχούσας ἐλπίδας ἐπιτυχίας τῆς προσπάθειας. Τόσον οἱ ἀρμόδιοι 'Αμερικανικοὶ κύκλοι, ὅσον καὶ οἱ ξένοι ἐφοπλισταί, μετὰ δυσπιστίας παρακολουθοῦν τὴν ἐνδεχομένην ἀποτελεσματικότητά τῆς κυβερνητικῆς ταύτης ἐνεργείας. Ὑπὲρ πάσαν ὕλικήν ἀρωγὴν κείται πάντοτε ὁ παράγων τῆς πειθαρχίας καὶ τῆς τάξεως τοῦ ἐμπύχου ὕλικου. Κανένα μέτρον ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω δὲν πρόκειται τελικῶς νὰ τελεσφορήσῃ, ἐὰν δὲν ἀποβῇ χαρακτηριστικὸν αὐτοῦ γνώρισμα ἡ πειθαρχία τῶν πληρωμάτων καὶ τοῦ ἰδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἢ πρωτόβουλος δραστηριότης.

Ἰαπωνία

Ἡ ναυτιλία ὄργανον τῶν ἐθνικῶν ἐπιδιώξεων

Προκειμένου ν' ἀσχοληθῇ κανεὶς μετὰ τὰ πεπραγμένα τῆς Ἰαπωνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τὰς σημαντικὰς ἀναπτύξεις τῆς, τοὺς ἀντικειμενικοὺς αὐτῆς σκοποὺς ἡγεμονίας εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς, ἐπικρατήσεως εἰς τὸν Εἰρηνικὸν καὶ κατακτήσεως ἀξιολόγου θέσεως εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφορὰς καὶ συγκοινωνίας, πρέπει νὰ ἔχη ὑπ' ὄψιν τοῦ μερικὰ χαρακτηριστικὰ δεδομένα, ποὺ ἀποτελοῦν στοιχεῖα κεφαλαιώδους σημασίας διὰ τὴν πρόοδον ἐνὸς ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Ἡ Ἰαπωνία εἶνε κράτος διομηχανικόν. Διακρίνεται διὰ τὸ εὐθὺν κόστος τῶν προϊόντων τῆς καὶ ἐπομένως δύναται ἐπιτυχῶς νὰ συναγωνισθῇ εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν τὰ ἀντίστοιχα ξένα προϊόντα. Ἐχει συνεπῶς νὰ ἐξυπηρετήσῃ σοβαρὰς ἐξαγωγὰς, ἐνῶ καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ τῆς ἰδίᾳ μάλιστα αἱ ἀναφερόμεναι εἰς πρώτας ὕλας, εἶνε εὐρύταται. Τὴν ἐπικράτησίν τῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα εὐνοεῖ ἐπιπροσθέτως ὁ παράγων τῶν εὐθηνῶν εἰς μισθοδοσίαν πληρωμάτων καὶ τὸ λιτοδιακτον αὐτῶν, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐγνωσμένην τοῦ Ἰάπωνος πειθαρχίαν καὶ ἐργατικότητά. Πλὴν αὐτῶν, τὴν ναυτιλιακὴν προώθησιν ἐνισχύει σημαντικώτατα καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος, τὸ ὁποῖον ἐπιθυμεῖ, χάριν τῆς ἀμύνης τῆς νησιωτικῆς αὐτοκρατορίας, νὰ διαθέτῃ ἕνα ἰσχυρὸν καὶ συγχρονισμένον ἐμπορικὸν στόλον, δυνάμενον, ἐν δεδομένη στιγμή νὰ χρησιμοποιηθῇ ἱκανοποιητικῶς εἰς τὰς βοηθητικὰς τοῦ πολεμικοῦ στόλου ὑπηρεσίας.

Πόσῃν ἐπετέλεσαν πρόοδον εἰς τὴν θάλασσαν οἱ Ἰάπωνες κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, διεκδικούντες ἀποτελεσματικῶς τὸ μονοπώλιον σχεδὸν εἰς τὰς μεταφορὰς πρὸς διαφόρους κατευθύνσεις, ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰς ἀνησυχίας τῶν ξένων ναυτιλιακῶν κύκλων, καὶ ἰδίᾳ τῶν Ἀγγλι-

κῶν καὶ Ἀμερικανικῶν, οἱ ὁποῖοι βλέπουν περιοριζομένην τὴν ἐργασίαν τῶν σημαίων τῶν ἀκόμη καὶ εἰς τομεῖς, ἐνθα ἀνέκαθεν ἤσκουν πραγματικὴν ἡγεμονίαν, ἐδῶ μὲν ἡ Ἀγγλικὴ ἐπικρατεία, ἐκεῖ δὲ ἡ Ἀμερικανικὴ ἀποκλειστικότης. Ἀποκαλυπτικὴ τῶν Ἰαπωνικῶν τάσεων καὶ τῶν ξενικῶν ἀνησυχιῶν ὑπῆρξεν ἡ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ἀναπτυχθεῖσα ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ τύπου συζητήσεως μεταξὺ τοῦ προέδρου τῆς «P. & O.» κ. Α. Shaw, τοῦ Λόρδου Λόυδ καὶ τοῦ ἐν Λονδίνῳ ἐκπροσώπου τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐφοπλισμοῦ κ. Saito. Αἱ ἐπικρίσεις τῶν ἐπιφανῶν αὐτῶν Ἀγγλῶν καὶ αἱ ἀπαντήσεις τοῦ κ. Saito ἐνεφάνισαν ἀπτότε-ραν τὴν Ἰαπωνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα. Ἀπὸ διαφόρους ἀνακοινώσεως εἰς τὰς γενικάς συνελεύσεις μεγάλων Ἀγγλικῶν ναυτικῶν ἐταιρειῶν, τῶν ὁποίων τὰ σκάφη ἀσχολοῦνται εἰς ταξίδια ἐκείθεν τῶν διωρῶν Σουέξ καὶ Παναμᾶ σαφῆς προέκυπτεν ὁ ὑπαινιγμὸς, ὅτι ὁ Ἰαπωνικὸς ἐμπορικὸς στόλος εἶνε ὑπέρτερος τῶν ἐθνικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς καὶ ὅτι ἡ ἱκανότης τοῦ καλύπτει διπλάσιον τοῦ σημερινοῦ ὄγκου τοῦ ἐξωτερικοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐμπορίου. Τὴν ἐκ τοῦ ὑπαινιγμοῦ τοῦτου καὶ ἐκ τῶν συναφῶν δηλώσεων τοῦ Λόρδου Λόυδ προκλήθεισαν ἐντύπωσιν ἐπεχείρησε νὰ ἄρῃ ὁ κ. Saito δι' ἐπιστολῆς τοῦ πρὸς τοὺς «Τάιμς», εἰς τὴν ὁποίαν ἔγραφε μεταξὺ ἄλλων:

«Εἶνε ἀληθές, ὅτι ἡ Ἰαπωνία κατέχει σήμερον μίαν ναυτιλίαν κατὰ τι ἀνωτέραν τῶν 4.000.000 τ. γκρῶς, ἐναντί 1.700.000 τοῦ 1914, ἀλλ' εἶνε ἐξ ἴσου ἀληθές, ὅτι τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας ἀπὸ 1200 ἐκατ. τοῦ 1914 εἶχεν αὐξηθῇ τὸ 1935 εἰς 5200 ἐκατ. γιέν. Τοιοῦτοτρόπως ἡ ἐθνικὴ χωρητικότης θὰ ἔκρεπε νὰ αὐξηθῇ εἰς 7.480.000 τ. γκρῶς. Πλεονάζουσα χωρητικότης — ἐτόνιζεν ὁ κ. Saito — δὲν ὑφίσταται εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ἥτις τοῦναντίον ἔχει ἀνάγκην καὶ νέων πλοίων. Ὁ Εὐρωπαϊκὸς πόλεμος εἶχε προκαλέσει ριζικὴν μεταβολὴν εἰς τὰς Ἰαπωνικὰς περὶ ναυτιλίας βλέψεις. Εὐρέθη αἰφνιδίως τότε ἡ Ἰαπωνία ἐστρεμμένη τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ξένων πλοίων καὶ ὑπερχωρῶθη ἐκ τῶν πραγματικῶν νὰ ἐνισχύσῃ δραστηρίως τὴν χωρητικότητά τῆς. Ἀφ' ἐτέρου, ὀλίγοι μόνον γνωρίζουν, ὅτι τὸ Ἰαπωνικὸν ἐξωτερικὸν ἐμπόριον ἠδὲξήθη εἰς τόσον βαθμὸν, ὥστε ν' ἀριθμῇ κατ' ἔτος φορτία 35 ἐκατ. τόννων καὶ ἔτερα 25 ἐκατ. τόννων διὰ τοὺς μεταξὺ Ἰαπωνίας, Μαντζουρίας καὶ Κίνας μεταφορὰς. Ἐτερος συντελεστής, ποὺ εὐνοεῖ τὴν ἀπόκτησιν ἰσχυρᾶς ναυτιλίας, ἔγκειται — κατὰ τὸν κ. Saito — εἰς τὴν ἀνάγκην τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς χώρας εἰς πρώτας ὕλας ἐκ μακρυνῶν ἀποστάσεων».

Ἡ δοθεῖσα εἰς τὴν ἐπιστολὴν ταύτην ἀπάντησις ἀπὸ μέρους τοῦ Λόρδου Λόυδ, βασιζομένη εἰς γεγονότα καὶ στατιστικὸς ἀριθμοὺς ἀπεδείκνυε τὸ δάσιμον τῶν Βρετανικῶν ἀνησυχιῶν. Τόσον γοργῶς — ἐτόνιζεν ὁ ἐπιφανὴς Ἀγγλὸς — ὑπεισέρχονται τὰ Ἰαπωνικὰ πλοία εἰς τὸ Βρετανικὸν πλοίσιν ἐργασίας, ὥστε ν' ἀπειλοῦνται πράγματι ὀρισμέναι συγκοινωνίαι τῆς Αὐτοκρατορίας. Α. χ. εἰς τὴν γραμμὴν Καλκούτας — Ἰαπωνίας ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ἀπασχολουμένης χωρητικότητος, τὰ 61 ο)ο ἀναφέρονται εἰς Ἰαπωνικὰ πλοία. Τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν διὰ τὴν γραμμὴν Βομβάης — Ἰαπωνίας εἶνε 80 ο)ο διὰ τὴν Ἰαπωνικὴν σημαίαν, γενικῶς δὲ εἰς τὸ μεταφορικὸν ἐμπόριον Ἰνδιῶν — Ἰαπωνίας διεκδικοῦν οἱ Ἰάπωνες τὰ 73 ο)ο, μεταξὺ Ἰαπωνίας — Αὐστραλίας, τὰ 79 ο)ο, καὶ μεταξὺ Ἰαπωνίας — Εὐρώπης τὰ 12 ο)ο, ἐνῶ καὶ πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον ἰδρύθη Ἰαπωνικὴ ἐπικυρηγούμενη γραμμή,

ΤΗΛΕΦ. 36939
158)9 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL., BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

απορροφήσασα μέχρι της στιγμής ποσοστόν 10 ο)ο της εκείθεν εργασίας. Είς τούς τομείς Χόγκ Κόγκ, Σιγκαπούρης, Πενάγκ, Κεβλάνης και Μπούργκας, οι κατάπλοι από άπολλοι Ιαπωνικών σκαφών ηύξηθησαν κατά ποσοστόν κυμαινόμενον από 6.7 έως 26 ο)ο, α) δ' Ιαπωνικά γραμμά) επανκώθησαν είς θαυμόν ένδεικνύοντα μίαν επικίνδυνον διεύθυνσιν. Κατά τόν λόφρον Λούδ, τó ποσοστόν συμμετοχής της Ιαπωνίας είς τó παγκόσμιον έμποριον ήτο 3.53 ο)ο τó 1935, ένθ' ó Ιαπωνικός έμπορικός στόλος εκάλυπτε τά 6.85 ο)ο της παγκοσμίου χωρητικότητος. Η έν προκειμένω συγκρίσας μέ την Μεγάλην Βρεταννίαν απέδεικνε, ότι ή μέν 'Αγγλική ναυτιλία είνε σήμεραν κατά 2.000.000 τ. γκρός μικροτέρα της προπολεμικής, ένθ' ή 'Ιαπωνική ηύξηθή κατά 147 ο)ο έναντι τού 1914, χωρίς νά υπολογίζεται και ή πρόσθεσις της κυβερνήσεως τού Τόκιο, όπως αύξήση την ύπάρχουσαν ναυτιλίαν της από 4 είς 7 έως 8 εκατομμύρια τόννων γκρός.

Πράγματι τó πεντάετς 'Ιαπωνικόν σχέδιον προέβλεπε διά την περίοδον 1937—38 δαπάνην 40 έκ.ατ. γιέν και διά την πενταετίαν 150 έκ. γιέν, χάριν των νέων ναυπηγήσεων, χωρίς είς τά κονδυλία ταύτα νά υπολογίζονται και 950.000 λίραι, αίτινες άνεγράφησαν είς τόν 'Ιαπωνικόν προϋπολογισμόν τού 1937—38 διά ναυτιλιακάς επχορηγήσεις.

Μίαν εικόνα έπίσης των προόδων της 'Ιαπωνικής ναυτιλιας παρέσχεν είς διάλεξίν του και ó 'Αγγλος ναυπηγός κ. Hardy, τονίσας ότι ή 'Ιαπωνία άποτελεί μοναδικόν, ίσως, φαινόμενον ναυτικής χώρας, είς την όποιαν α) κυβερνητικά επχορηγήσεις διετέθησαν έπωφελώς διά την ναυτικήν βιομηχανίαν. Πλήν της διογκώσεως τού τονάζ, ένισχυθή και ή μεταφορική ικανότης τού 'Ιαπωνικού πλοίου, διότι, χάρις είς τās νέας ναυπηγήσεις, ηύξηθή σημαντικώτατα τó έπίπεδον της ταχύτητος. Τά 'Ιαπωνικά σκάφη, είπε, διακρίνονται σήμεραν από τά χαρακτηριστικά γνωρίσματα της ποιοτικής άνωτερότητος, των συγχρονισμένων ως προς τά σκάφη σχεδίων, της άρτίας εξαρτύσεως και της οικονομικής προώσεως. Η κατηγορία των ελαίνερος κατατάσσει την 'Ιαπωνίαν είς την πρώτην θέσιν μεταξύ όλων των ναυτιλιών, ένθ' και ως προς τά ετράμπς, αξιόλογοι παρ' αύτης επραγματοποιήσαν πρόοδοι. Α) οικονομικά συνθήκαι και ή γεωγραφική θέσις της 'Ιαπωνίας υπερχώσαν αύτην νά καταλάβη την άνωτάτην βαθμίδα και όσον άφορρά τά δεξαμενόπλοια, των όποιων ή ίδιότης κατασκευή και ή όλος εξαιρετική ταχύτης των, έπιτρέπει είς αύτά νά μεταφέρουν μέταξιν έξ 'Ιαπωνίας κατά τά ταξίδια εξορμήσεως και νά έπιστρέφουν μέ φορτία καυσίμων ελαίων είς τās εθνικάς βάσεις.

Πέραν όμως των ξένων κρίσεων διά την 'Ιαπωνικήν ναυτιλίαν, ως ίδωμεν τί αύτη έπέτελεσε κατά τó παρελθόν έτος. Πρωταρχικώς ήκολούθησεν εύρέα προγράμματα άναεώσεων τού παλαιού πλωτού της ήλικού, παρallήλως δέ έστράφη είς την ένίσχυσιν και πύκνωσιν τού δικτύου τακτικών γραμμών προς όλας τās μεγάλας συγκοινωνιακάς άρτηρίας. Η «Ν. Υ. Κ.» μάλιστα έφθασε νά ίδρύσθ και γραμμήν τού «Γύρου τού Κόσμου», διαθέντα προς τούτο τρία νεοναυπηγήτα μεγάλα χωρητικότητος φορτηγά - ελαίνερος ταχύτητος 19 1/2 μιλίων. Η εύρύτης όμως των ναυτιλιακών εργασιών και α) έμποροβιομηχανικά άνάγκαι της χώρας, έν συνδυασμώ μέ την γενικωτέρα κυβερνητικήν προστατικήν, την τείνουσαν νά κατανείμη την εθνικήν χωρητικότητα έπωφελέστερον διά τās μεταφορικάς άνάγκας της χώρας και νά θέσθ την ναυτιλίαν υπό την άμεσον κρατικήν έποπτείαν, έπέβαλν την άνάγκην της συνεργασίας και της πρακτικωτέρας άνακατανομής των πλοίων και των ύπηρεσιών. Ούτω την 1ην 'Ιουλίου — υπό την α)γίδα τού ύπουργείου Συγκοινωνίας — συνήφθη συμφωνία τριετούς κοινοπραξίας των έπτά κυριωτέρων 'Ιαπωνικών ναυτικών εταιριών, αίτινες έχουν υπό τόν έλεγχόν των σκάφη συνολικής χωρητικότητος υπερέρας των 2.000.000 τόννων γκρός. Η συνεργασία άφεόρα τās ναυλώσεις, τόν έλεγχον των μεταφερομένων φορτίων και γενικώς την όρθολογιστικήν κατανομήν τού τονάζ αναλόγως της έκάστοτε προσφοράς και ζήτησεως, καθώς και την, έν δεδομένη στιγμή, προσπάθειαν ανατιμήσεως των ναυλών, όπου αύτη θά έθεωρείτο αναγκαία. Έπρόκειτο μάλλον περί συνεργασίας των ετράμπς, άν και οι ίδιότητες των έπτά εταιριών απέβλεπον έννοικώς είς την επέκτασιν της και είς τās εργασίας των ελαίνερος. Τó 'Ιαπωνικόν έξ άλλου ύπουργείον, εύνοούν την άνωτέρω συνεργασίαν, άπεσκόπει όπως παρακαμφθόν δι' αύτης α) δυσχέρειαι τού έμπορίου και της βιομηχανίας, ως προς την επάρκειαν των μεταφορικών μέσων και όπως άποφραυχθή ή αίτηθείσα υπό των 'Ιαπώνων έφοπιστών χαλάρωσις των συναλλαγματικών και νομοθετικών περιορισμών διά την εισαγωγήν με-

ταχειρισμένων πλοίων εκ της άλλοδαπής.

Όλίγον όμως χρόνον μετά την άνωτέρω συμφωνίαν επήλθεν ή Σινοιαπωνική ρήξις, ήτις έδωκε λαβήν είς την λήψην υπό τού Τόκιο σειράς όλης οικονομικών μέτρων δι' άπαντας τούς κλάδους της εθνικής παραγωγής, φυσικά δέ και της ναυτικής βιομηχανίας. Κατηρήσθη υπό της Κυβερνήσεως και έψηφίσθη υπό της 'Ιαπωνικής Διαιτης νομοσχέδιον, προέβλεπον την λήψην μέτρων αναλόγων προς εκείνα, άτινα είχαν εφαρμσθή κατά την διάρκειαν τού Εύρωπαϊκού πολέμου και τά όποια περιωρίσαν την ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν, θέτοντα την ναυτιλιακήν και την ναυπηγικήν εργασίαν υπό τόν άπόλυτον σχεδόν, κυβερνητικόν έλεγχον. Διά τού νομοσχεδίου ήροντο οι έν ισχύι περιορισμοί διά την εισαγωγήν παλαιών πλοίων, άκυρωθέντων των όρίων ήλικίας μέχρι 5 έτών και της έπιτρεπομένης ταχύτητος των 13 1/2 μιλίων και άνω. Οι δύο όυτοι φραγμοί έδυσχέρανον μέν την ηολόγησιν πλοίων μεταχειρισμένων υπό την 'Ιαπωνικήν σημαίαν, ύπεβοήθουν όμως σημαντικώτατα την κρατικήν προσπάθειαν βελτιώσεως τού πλωτού ήλικού. Έτέρα αξιόλογος τού νομοσχεδίου διάταξις ήτο ή αναφερομένη είς τās παρ' 'Ιαπωνικών πλοίων μεταφοράς μεταξύ ξένων λιμένων. Δι' αύτης εξουσιοδοτείτο ή κυβερνήσις τού Τόκιο, όπως άπαγορεύη ή περιορίσθ — κατά την έκάστοτε αντίληψίν της — τās μεταφοράς ταύτας, ώστε νά εξοικονομηται ή άπαραίτητος διά τās εθνικάς άνάγκας χωρητικότης. Η 'Ιαπωνική κυβερνήσις έπεφύλαξεν έπίσης είς έαυτήν τó δικαίωμα νά ρυθμίσθ έκάστοτε τās τιμές των ναυλών των 'Ιαπωνικών πλοίων, τās ναυλώσεις αύτων, μη έξαιρουμένων ουδέ των χρονικών τοιούτων, τó κόστος των ναυπηγήσεων, έτι δέ και τās τιμές των άγορών και πωλήσεων πλοίων.

Όσον άφορρά έξ άλλου την ναυπηγικήν βιομηχανίαν της 'Ιαπωνίας, τó 1937 διέφρευσε δι' αύτην υπό μίαν εξαιρετικήν δραστηριότητα, την όποιαν όμως επηρέασε κατά τούς τελευταίους μήνας ή έλλειψις έπαρκών ποσοτήτων πρώτων ύλών και κυρίως χάλυθος. Αρχομένον τού έτους, άρκετά διεβιβάσθησαν παραγγελία υπό τών μεγάλων 'Ιαπωνικών εταιριών και υπό ιδιωτών έφοπιστών, τó δέ σύνολον της εργασίας ύπελογίζετο είς 141 πλοία (1000 τ. γκρός και άνω έκαστον), ήλικής χωρητικότητος 883.200 τόννων γκρός. Έκ των σκαφών αύτων 104 πλοία 613.000 τ. γκρός ήσαν φορτηγά ετράμπς και ελαίνερος, 20 ήσαν δεξαμενόπλοια 158.850 τ. γκρός, 8 φαιανωθηρικά 69.250 τ. και 9 εταβατηγά 41.700 τ. γκρός. Α) βάσει τού σχεδίου δοθείσα παραγγελία υπό των μεγάλων εταιριών (πίστωσις 33 έκ.ατ. γιέν), κατενέμοντο κυρίως μεταξύ της «Νίππον Γιουσέν» και της «Οζάκα Σόζεν». Η πρώτη παρήγγειλεν 7 σκάφη 94.000 τ. γκρός και αξίας 20.180.000 γιέν, ή δέ δεύτερα 5 σκάφη 56.000 τ. και αξίας 12.320.000 γιέν, μεταξύ των όποιων κατέλεγοντο και δύο ύπερωκεανία 13.000 τ. γκρός έκαστον, προορίζόμενα διά την γραμμήν 'Ιαπωνίας — Νοτίου 'Ατλαντικού. Τό υπό έφαρμογήν έξ άλλου πρόγραμμα της «Ν. Υ. Κ.» προέβλεπε ναυπηγήσεις 11 φορτηγών των 7000 τ. γκρός και ταχύτητος 19 μιλίων, 4 φορτηγών των 4000 τ. γκρός και ταχύτητος 17 μιλίων, 3 ύπερωκεανίων 16.500 τ. γκρός έκαστον και ταχύτητος 21 μιλίων διά την ένίσχυσιν των γραμμών προς την Εύρώπην, 2 ύπερωκεανίων των 11.700 τ. γκρός και ταχύτητος 20 μιλίων, διά την γραμμήν 'Ιαπωνίας — Αυστραλίας, καθώς και έτέρων 2 ύπερωκεανίων των 10.600 τ. γκρός και ταχύτητος 20 μιλίων διά την βελτίωσιν της γραμμής 'Ιαπωνίας — Αγίου Φραγκίσκου.

Κατά Σεπτέμβριον, είχαν έτι περαιτέρω εύρυνθ ή εργασία των 'Ιαπωνικών ναυπηγείων, διότι έτέλουν υπό παραγγελίαν 155 πλοία (1000 τ. γκρός και άνω έκαστον) συνολικής χωρητικότητος 1.133.000 τ. γκρός, ό ρυθμός όμως των καθελύσεων και παραδόσεων έπεβραδύνετο, συνεπείς της έλλείψεως χάλυθος. Έναντι της προβλεπομένης παραδόσεως σκαφών 470.000 τ. γκρός κατά τó 1937, θά συμπληρωθούν μόνον 380.000 τ., α) δέ διοικήσεις των 'Ιαπωνικών ναυπηγείων διά διαβήματος των προς την κυβερνήσιν τού Τόκιο, υπέδειξαν την άνάγκην της άρσεως των συναλλαγματικών περιορισμών διά την προμήθειαν μεγάλων ποσοτήτων πρώτων ύλών. Πάντως και άν ακόμη τó αίτηθέν συνάλλαγμα χωρηγηθή, δέν άναμένεται ταχεία και εύχερης ή κάλυψις των είς χάλυβα 'Ιαπωνικών άναγκών, διότι ή έν προκειμένω έλλειψις ενέχει διεθνή χαρακτήρα. Υπό τās συνθήκας αύτας, ή εύρύτης των 'Ιαπωνικών κατασκευών θά διατηρηθή περιορισμένη πως, ή δέ προβλεψις αύξήσεως των νέων ναυπηγήσεων είς 1.380.000 τ. γκρός κατά τó εισελθόν έτος, δέν φαίνεται νά πραγματοποιηθή έξ ολοκλήρου. Κατά την παρούσαν στιγμήν, ή προσοχή των έν 'Ιαπωνία ίδυνόντων, στρέφεται άμείωτος προς την εξέλιξιν τού πολέμου και προς τά ένδεχόμενα άπρόδοπα όξυτέρων διεθνών περιπλοκών, ή δέ δραστηριότης των νέων κατασκευών, αλλά και της αναπτύξεως της 'Ιαπωνικής ναυτιλιακής εργασίας, έχει άμβλυνθ, τεθείσα είς δευτερεύουσαν μοίραν.

Ίταλία

Ναυτιλιακή προώθησις υπό τόν Κρατικόν παρεμβατισμόν

Κράτος τελούν υπό τó καθεστώς της διευθυνομένης οικονομίας, όλον είνε ή 'Ιταλία, δέν ήδύνατο είμν ή θέση και την ναυτιλίαν του υπό την άμεσον κυβερνητικήν έπίβλεψιν. Τί μέχρι σήμεραν έπραξεν ή κυβερνήσις της Ρώμης ύπέρ της έν γένει ναυτιλιακής παραγωγής της 'Ιταλίας, είνε εύρύτατα γνωστόν. Ό δημόσιος κορβανάς ήνοιχθη από έτών και ό χρυσός έφρευσε προς την θάλασσαν, ένθ' ποικίλα μέτρα νομοθετικής μορφής και διοικητικής χροιάς συνώδυσαν την όλην σύντονον προσπάθειαν, της όποιας ή άναμφισβήτητος άποτελεσματικότης δέν όφείλεται άποκλειστικώς και μόνον είς την κυβερνητικήν άποφασιστικότητα, αλλά και είς τούς συντελεστές της έμπιστοσύνης άφ' ενός των έφοπιστών προς τούς ήγγάτας τού 'Ιταλικού έθνους και της άποκατασταθείσης έξ άλλου αύστηράς τού έργατικού παράγοντος πειθαρχίας. Υπό τās συνθήκας αύτας επένυεν ή 'Ιταλική ναυτιλία νά καθορίσθ σαφώς τās κατευθύνσεις και τās επιδιώξεις της και

Κ. Ε. ΣΠΥΡΙΔΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ"

Έβδομαδιαία τακτικά άναχωρήσεις διά των Νορβηγικών άτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,,

διά ΛΟΝΔΙΝΟΝ και ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εύθείαν και διά μεταφορτώσεων δι' όλην την 'Αγγλίαν και ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορία: Μέγαρον 'Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων, Α' όροφος. Τηλέφ. 41—478. Πειραιά.

να βαδίσω σταθερῶς πρὸς τὴν ἀναδημιουργίαν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς. Τὸ Ἰταλικὸν πλοῖον ἐμφανίζεται σήμερον εἰς τακτικὰς γραμμὰς πρὸς ὅλας τὰς Ἡπείρους, συνδέει τὴν Μητροπόλιν μὲ τὰ πέρατα τῆς Ὑδρογείου, ἐφελκύνει ζήλοφθονον τὸ δλέμμα τῶν ἀντιπάλων ξένων σημαίων καὶ κυριολεκτικῶς ἡγεμονεῖ εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ τὰς συγκοινωνίας τοῦ Μεσογειακοῦ τομέως.

Ἡ τοιαύτη ὁμως ἱκανοποιητικὴ ἀνάπτυξις δὲν σημαίνει καὶ εὐμερίαν, ἐφ' ὅσον δὲν παύει ἡ Ἰταλικὴ ναυτιλία νὰ ἐξαρτάται ἀπὸ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμὸν, εἰς τὸν ὁποῖον ἐστοίχισε διὰ τὴν χρήσιν 1937 — 1938 εἰς ἐπιχορηγήσεις ποσὰ 286.114.350 λιρετῶν. Ἡ ὑποτίμησις τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος, αἱ αἰσθηταὶ διὰ τὴν οικονομικὴν ζωὴν τῆς Ἰταλίας συνέτειναν τοῦ πολέμου πρὸς τὴν Αἰθιοπικὴν καὶ αἱ σημαντικαὶ δαπάναι διὰ τὰ εὐρέα ὑπὸ ἐφαρμογὴν προγράμματα ἐξοπλισμοῦ, τρία δηλαδὴ γεγονότα, ἅτινα βαρὺν ἔσχον ἀντίκτυπον εἰς τὴν οικονομίαν τῆς Ἰταλίας καὶ ὑπεχρέωσαν αὐτὴν εἰς τὴν περιστολὴν δαπανῶν καὶ παραγωγικῶν καὶ εἰς τὴν λήψιν ἐξαιρετικῶν αὐστηρῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν, δὲν ἀνέκοψαν ἐν τούτοις, εἰς οἷαν ἀνεμένετο ἔκτασιν, τὴν προστατευτικὴν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας κυβερνητικὴν πρόνοιαν, μολοντί ἐπεσώρευον δυσχερείας πολλὰς εἰς τὸν Ἰταλικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ κυρίως εἰς τοὺς ἰδιοκτῆτας τῶν ἐτράμπες.

Ἀγγόντος τοῦ 1936 ἐπεδιώχθη καὶ νέα ἀναδιοργάνωσις τῆς ναυτιλίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν διὰ τῆς ἰσχυροποιήσεως τῶν ὁμίλων «Ἰταλία», «Λούδ Τριεστίν», «Τυρρένια» καὶ «Ἀντριάτικα», δάσει μᾶς πρακτικώτερας ἀνακατανομῆς τῆς ναυτιλιακῆς αὐτῶν κατὰ θαλασσίους τομεῖς δραστηριότητος, ἐνῶ παραλλήλως ἰδρύθη καὶ ἤρξατο λειτουργεῖν ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1937 καὶ ὁ οικονομικὸς ὀργανισμὸς «Finmare» ἐπιφορτισμένος μὲ τὸν συντονισμὸν τῆς ἐνείας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν προσπάθειας. Ὁ ὀργανισμὸς οὗτος, θέσας ὑπὸ τὸν ἑλεγχόν του τὰς τέσσαρας μεγάλας ἐταιρίας καὶ ἀναλαβὸν νὰ χρηματοδοτήσῃ αὐτὰς διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τῶν καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν νεωτέρων ἡλικίας σκαφῶν τῶν, ἐφωδιάσθη μὲ κεφάλαια 900 ἑκατομμυρίων λιρετῶν, ἐξευρεθέντα δι' ἐσωτερικοῦ ὁμολογιακοῦ δανείου, ἡγγυημένου ὑπὸ τοῦ Κράτους, εἰκοσαετοῦς διαρκείας καὶ μὲ τόκον 4 ½ ο.ο. Τὸ δάνειον τοῦτο ἐξεδόθη ὑπὸ τοῦ «Ἰνστιτούτου τῆς Βιομηχανικῆς Ἀνορθώσεως» καὶ ἐκαλύφθη ταχύτατα δι' 21.000 ἑγγράφων. Ἐπικολούθησε Β. Δ. κατανομῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς τετραεῖς χρονικὰς περιόδους καὶ καθορισμοῦ τῆς κλίμακος αὐξήσεως τῶν κρατικῶν ἀμοιβῶν ἀναλόγως πρὸς τὰ ἐκάστοτε παρεχόμενα ὑπὸ τῶν συμβατικῶν ἐταιριῶν μερίσματα εἰς τοὺς μετόχους τῶν. Ἡ τοιαύτη ἀναδιοργάνωσις τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας συνωδεύθη εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους καὶ μὲ ἀνακοινώσεις τῶν ἀρμοδίων κυβερνητικῶν ἐκπροσώπων, συμφώνως πρὸς τὰς ὁποίας ταχέως θὰ ἐξεπονεῖτο συγκεκριμένον πρόγραμμα ναυτικῶν κατασκευῶν, οὕτως ἡ ἐφαρμογὴ θὰ ἤρχιζεν ἐντὸς τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ 1937 καὶ ἡ ὁλοκλήρωσις του θὰ συνετελεῖτο ἐντὸς μᾶς ἐξαετίας. Ἀπὸ τὰς πρώτας ἐνεργείας — ὡς εἶχε τότε λεχθῇ — θὰ ἦτο ἡ παραγγελία ἐνὸς μεγάλου ἐλάνερ» διὰ τὴν Ἀνατολήν, ὥστε νὰ ἐπανεῖλθῃ τὸ μότορσιπ «Victoria» εἰς τὴν γραμμὴν Ἀλεξαν-

δρείας καὶ ἡ ἀντικατάστασις τῶν μηχανῶν προώσεως τῶν ὑπερωκεανίων «Roma» καὶ «Augustus», διὰ ν' ἀποκτήσουν ταῦτα ταχύτητα 28 μιλίων καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ σούπερ - λάινερς «Rex» καὶ «Conte di Savoia», νὰ ἐξασφαλίσουν μίαν ἐβδομαδιαίαν ταχείαν ὑπηρεσίαν Ἰταλίας — Βορείου Ἀμερικῆς. Προεβλέπετο, ἐν συνεχείᾳ, ἡ τμηματικὴ σὺν τῷ χρόνῳ ἀνανέωσις τῶν παλαιῶν πλοίων τοῦ «Λούδ Τριεστίν», τῆς «Τυρρένια» καὶ τῆς «Ἀντριάτικα», λαμβανομένης συγχρόνως προνοίας, οὐχὶ μόνον διὰ τὴν ἰσχυροποίησιν τῶν γραμμῶν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν πύκνωσιν τῶν τακτικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην καὶ τοὺς Σκανδιναυικοὺς λιμένας, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐνὸς ἐπαρκοῦς καὶ συγχρονισμένου στόλου πλοίων - ψυγείων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῶν θανάων τῆς Σομαλίας καὶ τῶν ἐσπεριδοειδῶν τῆς Νοτίου Ἰταλίας.

Ἄλλα καὶ πρὸς τὸν στόλον τῶν «ετράμπες» ἐστράφη ἡ κυβερνητικὴ πρόνοια καὶ μολοντί κανένα δραστηριὸν ὑπὲρ αὐτοῦ μέτρον δὲν ἐλήφθη διαρκούντος τοῦ ἔτους, πέραν τῆς γνωστῆς πρὸς τὸν ἐλεύθερον ἐφοπλισμὸν προστασίας διὰ τῶν παρεχομένων ἀμοιβῶν ναυσιπλοίας, ἐν τούτοις αἱ πολὺμνηοι συζητήσεις διεμορφώθησαν τελευταίως εἰς θετικά συμπεράσματα, τῶν ὁποίων δὲν θὰ βραδύνῃ ἡ ἐν τῇ πράξει ἐκδήλωσις. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ θὰ προβῶμεν εἰς μίαν διευκρινιστικὴν παρένθεσιν. Περισσότερον πάσης ἄλλης χώρας ἡ Ἰταλία, ἀντιμετωπίζουσα μάλιστα καὶ σοβαρὰς συναλλαγματικὰς δυσχερείας, ἔχει στρέψῃ ἀπὸ τινων ἐτῶν τὴν προσοχὴν τῆς εἰς τὴν ἐξασφάλισιν μᾶς πλήρους ναυτιλιακῆς αὐταρκείας, οὐ μόνον εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν χώραν πρώτων ὑλῶν, ὡς λ. χ. τῶν σιτηρῶν, μεταλλευμάτων, γαιανθράκων κλπ. Κατὰ τὴν περίοδον 1922—26 τὰ 56 ἕως 58 ο.ο τῶν Ἰταλικῶν ἐξαγωγῶν καὶ τὰ 40 ἕως 43 ο.ο τῶν εἰσαγωγῶν εἶχον καλυφθῇ διὰ τῶν ἐθνικῶν πλοίων, ἔκτοτε δὲ τὰ ποσοστὰ ταῦτα ἐβελτιώοντο σταθερῶς, ἕως οὗ κατὰ τοὺς ἐννέα πρώτους μῆνας τοῦ 1937, τὰ μὲν Ἰταλικά σκάφη μετέφεραν 8.269.885 μετρικῶν τόννων τῆς ἐθνικῆς κινήσεως ἀπὸ καὶ διὰ τὸ ἐξωτερικόν, τὰ δὲ ξένα πλοία 2.430.559 μετρικῶν τόννων, ἐναντι ἀντιστοιχῶν διὰ τὸ ἅμηνον τοῦ 1936 ἀριθμῶν 6.853.193 τ. διὰ τὰ Ἰταλικά πλοία καὶ 1.801.000 τ. διὰ τὰ ξένα. Τὸ μεγαλύτερον τμήμα τῶν εἰς γαιανθράκας εἰσαγωγῶν μετεφέρθη τὸ παρελθὸν ἔτος δι' Ἰταλικῶν σκαφῶν, ἀνάλογος δὲ ἀναμένεται, ὅτι θὰ εἶνε καὶ ἡ αὐξήσις τοῦ Ἰταλικοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς καὶ εἰς τὰς ὑπολοίπους μεταφορὰς. Αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν συμμετοχὴν ἐπιδιώκει νὰ τονώσῃ ἡ Ἰταλικὴ κυβερνήσις, δι' ἣ καὶ χαρακτηριστικῶς ἀνέφερε, πρὸ τινων μόλις ἐβδομάδων, εἰς τὴν συνέλευσιν τῶν ἐθνικῶν φασιστικῶν ὀργανώσεων, ὁ πρόεδρος τῆς Ὀμοσπονδίας τῶν Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ὑφυπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κόμης Cao di San Mareo: «Ἐπιθυμία τῆς κυβερνήσεως εἶνε, ὅπως ἡ χώρα ἀποκτήσῃ εἰς τὸ ἐξωτερικόν αὐτῆς ἐμπόριον, τὴν ἀνεξαρτησίαν τῆς ἀπὸ τὰς ξένας σημαίας. Θέλομεν νὰ περιέλθουν σὺν τῷ χρόνῳ εἰς τὰ ἐθνικά πλοία, ὅσοι ναῖοι καταβάλλονται σήμερον εἰς τὰ ξένα σκάφη δι' Ἰταλικάς μεταφορὰς».

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,"

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ
ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ

TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST. CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: CAMREX, CARDIFF "H SUNDERLAND

Αυτή υπήρξε ανέναντη ή κεντρική ιδέα της κυβερνητικής τακτικής της ‘Ιταλίας, όσον άφορά τα ναυτιλιακά πράγματα και πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν ἔτι μᾶλλον συντονισμέναι κατεβλήθησαν ἐνέργειαι τὸ παρελθὸν ἔτος, ὁπότε καὶ σχετικαὶ ὑποδείξεις καὶ συστάσεις κατ’ ἐπανάληψιν ἐγένοντο πρὸς τοὺς ‘Ιταλοὺς εἰσαγωγεῖς καὶ ἐξαγωγεῖς διὰ τὴν προτίμησιν τῶν ‘Ιταλικῶν πλοίων. Μετὰ τὴν σύνοτον αὐτὴν παρέκβασιν — διὰ τὴν πληρεστέραν κατανόησιν τῆς ‘Ιταλικῆς νοστορίας — συνεχίζομεν τὴν περαιτέρω ἀνασκόπησιν τῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ τῆς χώρας ταύτης πεπραγμένων κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος. Διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ προγράμματος τῶν νέων ναυπηγήσεων καὶ γενικῶς διὰ τὴν χάραξιν τῶν νέων γραμμῶν, βάσει τῶν ὁποίων θὰ προωθῶνται καὶ διηρυνεῖται ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης τῆς ‘Ιταλίας, εἶχον ἐκλεγῇ ἀπὸ τῆς παρελθούσης ‘Ανοξέως δύο ἐπιτροπαί, ἡ μία διὰ τὰς τακτικὰς γραμμὰς καὶ ἡ ἑτέρα διὰ τὴν φορητὴν ναυτιλίαν. Τὰ πορίσματα τῆς μελέτης τῶν δύο αὐτῶν ἐπιτροπῶν ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον συζητήσεων εἰς τὸ ‘Ινστιτοῦτον Ναυτιλίας καὶ ‘Αεροπορίας κατ’ ἀρχὴν, ἀκολουθῶν δὲ εἰς τὴν καταρτισθεῖσαν ‘Ανωτάτην ‘Επιτροπὴν Ἀνταρκείας, εἰς τὴν ὁποίαν μετέσχον εἰδικοί ἐμπειρογνώμονες καὶ οἱ διευθυνταὶ τῶν μεγάλων ‘Ιταλικῶν ἐπιχειρήσεων. Ἀπόρροια τῶν μελετῶν καὶ συζητήσεων ὑπῆρξεν ἡ ἀκόλουθος ἐπίσημος ἀνακοίνωσις πρὸς τὸν ‘Ιταλικὸν τύπον περὶ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος ‘Οκτωβρίου: ‘Ο Ντοῦσε ἐξήτασε λεπτομερῶς τὴν κατάστασιν τοῦ ‘Ιταλικοῦ θαλασσοῦ ἐμπορίου, ἐπεσκόπησε τὴν ἐξέλιξιν αὐτοῦ μετὰ τὸν πόλεμον, ἀνεφέρθη εἰς τὰ ληφθέντα κατὰ τὸ ἀπώτερον καὶ τὸ ἐγγὺς μέλλον μέτρα καὶ ἐπέδειξε τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἐφαρμοσθῇ συντόμως τὸ νέον πρόγραμμα. Αἱ νέαι ναυπηγήσεις πρέπει ν’ ἀνήκουν εἰς τὴν τύπον πλοίων, οἷσιν ν’ ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ὑπηρεσίας καὶ τοῦ ἐμπορίου, διὰ τὸ ὁποῖον προορίζονται.

Αἱ ὑπάρχουσαι, μετὰ τὰς ἀνωτέρω ἀνακοινώσεις, πληροφορίες, ὁμιλοῦν περὶ μιᾶς ἐνδεδειγμένης αἰδήσεως τῆς ‘Ιταλικῆς χωρητικότητος κατὰ 1.000.000 τόνων γκρός. Ἐπὶ τῆς βάσεως αὐτῆς ἐστηρίχθησαν αἱ γενικαὶ γραμμαὶ ἐνὸς σχεδίου προβλεπόντος τὴν τμηματικὴν ἀπὸ τοῦ ἀρξάμενου ἔτους ναυπήγησιν 84 πλοίων 250.000 τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὁποίων 9 σκάφη 86.000 τ. διὰ τὴν ‘Ιταλίαν, 13 τόνων 82.000 διὰ τὸ ‘Αλφὺ Τριεστίνου, 17 τόνων 43.000 διὰ τὴν ‘Τυρρένιας καὶ 5 τόνων 39.000 διὰ τὴν ‘Αντριάτιαν. Προβλέπεται ἐπίσης ἡ ναυπήγησις 37 φορητῶν «λαίνερς» 144.000 τ. γκρός, εἰς ἀντικατάστασιν ἱσοδύναμον παλαιότερας χωρητικότητος, ἥτις καὶ θὰ πωληθῇ εἰς τοὺς ἰδιώτας ἐφοπλιστὰς τῶν «τράμπερς», ὥστε ν’ ἀποφειχθῇ ἡ διάθεσις συναλλάγματος διὰ τὴν ἀγορὰν μεταχειρισμένων φορητῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Ἡ δαπάνη τῶν ἀνωτέρω ναυπηγήσεων, καθὼς καὶ τῶν μετατροπῶν καὶ βελτιώσεων τῶν ὑπερωκεανίων «Roma» καὶ «Augustus», ὑπολογίζεται εἰς 1600 περίπου ἑκατομμύρια λιρετῶν. Ἀπαρχὴ τῶν ναυπηγήσεων θὰ γίνῃ πιθανῶς, μὲ τὴν παραγγελίαν ἀριθμοῦ τινὸς διζελοκινήτων φορητῶν γραμμῶν, 5000 τ. γκρός ἑκάστου, διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην ‘Ιταλικῶν ὑπηρεσιῶν, αἵτινες σφοδρότατον ὑφίστανται τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων σημαίων. Θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ ἐνίσχυσις τῶν γραμμῶν τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ ἀνανεωθῶν οἱ στόλοι τοῦ πρὸς τὴν ἐγγὺς Ἀνατολὴν πικνοῦ δικτύου ‘Ιταλικῶν γραμμῶν. Εἰς τὰς πληροφορίες αὐτὰς προστίθεται καὶ ἡ λεπτομέρεια, ὅτι ἀντὶ τῶν μεγάλων «λαίνερς» προκρίνονται τὰ σκάφη τῶν 15.000 ἕως 20.000 τ. γκρός, μετὰ ταχύτητα φθάνουσιν, εἰ δυνατόν, τὰ 35 μίλια, ἔστω καὶ μὲ θυσίαν τμήματος τοῦ δι’ ἐπιβάτας χώρου.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν καθαρῶς φορητὴν ‘Ιταλικὴν ναυτιλίαν, ἡ δρᾶσις

τῆς καθ’ ὅλον τὸ 1937 ἦτο περιορισμένη καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς σοβαρῶς παρημποδίσθη ἀπὸ τοὺς συναλλαγματικούς φραγμούς. Μεταχειρισμένα φορητὰ, ὀλίγιστα ἠγοράσθησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, ἐνῶ καὶ αἱ ἀντικαταστάσεις διὰ νεοαναπηγῶν σκαφῶν ὑπῆρξαν ἐντελῶς ἀσημαντοί. Ἡ ἀνανέωσις τοῦ στόλου τῶν «τράμπερς», ἥτις ἀπετέλει εἰς τὸ παρελθὸν τὸ ἀντικείμενον εὐρείας ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας, μετέστη καὶ αὐτὴ μὲ τὴν σειρὰν τῆς εἰς τὸν κύκλον τοῦ κρατικοῦ ἐλέγχου. Ἡ ‘Ιταλικὴ κυβερνήσις ἐπιδιώκει καὶ διὰ τὴν κατηγορίαν αὐτὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ κλάδου, νὰ διασφαλίσῃ τὰς νέας παραγγελίας ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν ναυπηγείων καὶ συγχρόνως νὰ εὐνοήσῃ τὴν ἀπόκτησιν ὠριμένων τύπων δι’ ἕκαστον εἰδικὸν προορισμὸν μεταφορῶν καὶ τομῆς ἐργασίας. Βάσει τῶν ἀρχῶν αὐτῶν ἐδόθη περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους εἰς τὰ ‘Ιταλικά ναυπηγεῖα ἡ πρώτη παραγγελία δύο φορητῶν «μότορσιπς», μεγάλης χωρητικότητος, ἀπὸ τῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκῶν Lauro, τῆς Νεαπόλεως.

Ὅσον δ’ ἀφορᾷ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ἐπόμενον ἦτο ἀσημαντὸν νὰ παρουσιάσῃ κίνησιν, ἐφόσον τὸ 1937 κατηνάλωθη ἐξ ὀλοκλήρου εἰς συζητήσεις καὶ μελέτας τῶν σχεδίων ἀναδιοργανώσεως τῆς ‘Ιταλικῆς ναυτιλίας. Τὰ μόνα, ἀπὸ ναυπηγικῆς πλευρᾶς, ἐνδιαφέροντα γεγονότα, ὑπῆρξαν ἡ αὔξησις τῶν ἀμοιβῶν διὰ ναυπηγήσεις ἐν ‘Ιταλίᾳ ἀπὸ 7½ εἰς 54 ἑκατ. λιρετῶν καὶ ἡ δημοσίευσις τοῦ Β. Δ., διὰ τὸν ὁποῖον, ὅσα ναυπηγεῖα ἐτέλουν ὑπὸ τὴν ἰδιωτικὴν ἐκμετάλλευσιν, ἐτίθεντο ὑπὸ κρατικὸν ἐλέγχον. Ἐξουσιοδοτεῖτο, δηλονότι, τὸ ‘Ινστιτοῦτον τῆς Βιομηχανικῆς Ἀνορθώσεως ν’ ἀναλάβῃ τὰ 50 ο/ο τοῦ κεφαλαίου τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἀπασχολοῦν κεφάλαια οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 100 ἑκατομμυρίων λιρετῶν. Τοιοῦτοτρόπως, τὸ σύνολον σχεδὸν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἥτις — ὡς γνωστὸν — σπουδαῖον διαδραματίζει ὅλον εἰς τὴν ἀσφάλειαν μιᾶς χώρας, περιήλθεν ὑπὸ τὸν ἐλέγχον τῆς κυβερνήσεως διευκολυνομένης οὕτως, ἀφ’ ἐνὸς μὲν τῆς εἰδικεύσεως τῶν ναυπηγείων εἰς ὠριμένας κατηγορίας σκαφῶν, ἀφ’ ἑτέρου δὲ τῆς ἀραιωτέρας καὶ εὐχεστερέρας ἐφαρμογῆς τοῦ ἀποφασισθέντος ναυπηγικοῦ προγράμματος. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1937 ὀλίγα μόνον μικρὰ σκάφη κατεσκευάζοντο εἰς τὰ ‘Ιταλικά ναυπηγεῖα, ἐνῶ εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἡ ὑπὸ ναυπήγησιν χωρητικότης ἀνῆρχετο εἰς 77.519 τ. γκρός, χωρὶς νὰ ὑπολογίζονται πρόσφατοι τινὲς ‘Ιταλικά καὶ ξένα παραγγεῖλια, ἡ ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐργασία θὰ ἀρχίσῃ κατὰ τὸ ἀρξάμενον ἔτος.

Τὴν ἔλλειψιν ‘Ιταλικῶν παραγγεῖλιων ἀνεπλήρωσεν, ἐν τινι μέτρῳ, ἡ προσέλκυσις ἐργασίας ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, εἰς τὴν παροχῆς ἀξιολόγων εὐκολιών, ἀναφερομένων, κυρίως, εἰς τὴν πληρωμὴν σεβαστοῦ ποσοστοῦ τῆς ἀξίας τῶν νέων πλοίων, εἰς εἶδος. Οὕτως, ἐξησφάλισαν τὰ ‘Ιταλικά ναυπηγεῖα τὴν παραγγελίαν τοῦ Σουηδικοῦ «ἐλάνερς» τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἐνὸς δηλαδὴ ὑπερωκεανίου 28.000 τ. γκρός καὶ εὐθὺς κατόπιν τὴν παραγγελίαν καὶ ἐνὸς Νορβηγικοῦ ἐπιβατηγικοῦ «μότορσιπς», κατὰ τὴν μεγαλύτερον τοῦ ὑπάρχοντος «Venus» (5407 τ. γκρός), ἀντὶ δαπάνης 8.000.000 Νορβηγικῶν κορωνῶν, ἐξ ὧν τὰ 3 μόνον ἑκατομμύρια θὰ καταβληθῶν τοῖς μετρητοῖς. Τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἀξίας θὰ καλυφθῇ διὰ παραδόσεως ἰχθυὺν ἀλιπαστῶν, ἰχθυελαιῶν καὶ ἰδιῶς βακαλίων. Πλὴν τῶν ἀνωτέρω παραγγεῖλιων, ἐξησφαλίσθη ἡ ναυπήγησις ἐλαφρῶν τινων πολεμικῶν διὰ τὴν Περίσιν καὶ μικρῶν ἐμπορικῶν πλοίων διὰ τὴν Οὐρουουάνη, καθὼς καὶ ἐνὸς εἰδικοῦ σκάφους μεταφορᾶς προσκρινητῶν διὰ λογαριασμὸν Πορτογάλων παραληπτῶν. Μία ἀξιόλογος παραγγελία ἐδόθη εἰς τὰ ‘Ιταλικά ναυπηγεῖα ὑπὸ τῆς Ρουμανικῆς κυβερνήσεως περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους. Ἀφεώρα αὕτη τὴν κατασκευὴν τεσσάρων μικτῶν «μότορσιπς», 5000 τ. γκρός ἑκάστου, μὲ μηχανὰς Fiat, δυνάμει 32000 ἰσπῶν ἄξονος. Τὰ Ρουμανικά ταῦτα σκάφη θὰ ἐφοδιασθῶν μὲ διαμερίσματα δι’ 20 ἐπιβάτας, θὰ διαβῶνιν ὡρὸν ψυγείου διὰ 500 τόνους εὐπαθῶν φορτίων καὶ θὰ ἀναπτύσσων ταχύτητα 13 μίλων. Τὸ 1938 προβλέπεται διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς ‘Ιταλίας δραστηριώτερον εἰς ἐργασίαν, διότι κατὰ τὴν διάρκειάν του θὰ διαδίδωσιν αἱ πρῶται προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ ναυπηγικοῦ σχεδίου τῆς Ρώμης νέαι παραγγελίαι. Ἄν τὸ ἀπελθὸν ἔτος ὑπῆρξε διὰ τὴν ‘Ιταλικὴν ναυτιλίαν καὶ τὰ ναυπηγεῖα γόνιμον εἰς συζητήσεις, τὸ νέον ἔτος προβλέπεται γόνιμον εἰς ἐργασίαν ναυπηγικὴν καὶ εἰς τὴν ἔτι ἐπέκτασιν τῆς ναυτιλιακῆς ‘Ιταλικῆς δραστηριότητος.

Ἰσπανία

Καὶ ἡ κατάρρευσις ἐπῆλθε...

Πέραν μιᾶς πλήρους, μιᾶς πραγματικῆς καταρρέσεως, τίποτε ἄλλο δὲν ἔχομεν νὰ σημειώσωμεν διὰ τὴν ἄτυχον Ἰσπανικὴν ναυτιλίαν. Ἀπὸ 18 καὶ πλέον μηνῶν ὁ συνεχιζόμενος ἐμφύλιος σπαραγμὸς ἔχει νεκρώσει κάθε κίνησιν καὶ κάθε ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν εἰς τὴν Ἰβηρικὴν χερσόνησον. Ὡς ἦτο ἐπόμενον ἠκολούθησε καὶ ἡ ναυτιλία τὴν τύχην τῶν ὑπολοίπων τῆς χώρας ταύτης βιομηχανιῶν. Ἡ κυβερνήσις τῆς Μαδρίτης ἀφ’ ἐνὸς καὶ ἡ κυβερνήσις τῆς Σαλαμάνκας ἀφ’ ἑτέρου ἔλαβον ὑπὸ τὴν κατοχὴν τῶν ὅσα πλοία ἐκάστη ἠδυνήθησαν καὶ ἄλλα μὲν ἐξ αὐτῶν τὰ μετέτρεψαν εἰς βοηθητικὰ εὐδρόμια, ἄλλα δὲ τὰ διέθεσαν ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς πολεμικὰς μεταφορὰς καὶ τὸν εἰς τρόφιμα ἀνεφοδιασμὸν τοῦ πληθυσμοῦ τῶν δύο ἀντιμαχομένων παρατάξεων. Αἱ τακτικαὶ πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν Ἰσπανικά γραμμαὶ διεκόπησαν, ὀλιγάριθμα δὲ Ἰσπανικά σκάφη παρέμειναν εἰς τὸν στίβον τῆς ἐλευθέρως ἐργασίας καὶ ἀναλαμβάνον μεταφορὰς μεταξὺ ξένων λιμένων. Καὶ αὐτὰ ὅμως τὰ ὀλιγάριθμα σκάφη μειώνονται σὺν τῷ χρόνῳ, διότι οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἡ ἀναγκάζονται νὰ τὰ μεταφέρουν ὑπὸ διαφόρους ξένους σημαίας, κυρίως ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν ἢ ὑποχρεώνονται νὰ τὰ διαθέσωσιν εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς Ἰσπανικῆς παρατάξεως. Πεντηήκοντα καὶ πλέον Ἰσπανικά «τράμπερς» φορητὰ, ἅπανα κατὰ τὴν ἐκρήξιν τοῦ ἐμφυλίου σπαραγμοῦ εὐρέθησαν εἰς διαφόρους ξένους λιμένας, ὅπου καὶ παρέμειναν ἐπὶ μῆνας παραπλισμένα, ἐπωλήθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους εἰς Ἰταλοὺς, Ἀγγλοὺς καὶ Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς. Ὅσον ἀφορᾷ τὰ κατεχόμενα ὑπὸ τῶν ἐρυθρῶν σκάφη, πολλὰ ἐξ αὐτῶν, διὰ ν’ ἀποφύγουν τὴν σύλληψιν ἀπὸ τὸν ἐθνη-

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΘΛΕΦ. } ΑΘΗΝΑΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ
30-151 & 30-152 44-348 & 41-614 8-57

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ
HAMBURG - AMERIKA LINE
NORDDEUTSCHER LLOYD
HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G.
WOERMAN LINE, DEUTSCHE OST- AFRIKA LINE

Κατ’εὐθείαν φορτωτικά διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠὸ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικά κατ’εὐθείαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — —

“ΕΛΛΑΣ”

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ—Τηλ.30-153 — 30-154
ΤΑΞΙΔΙΑ—ΕΚΔΡΟΜΑΙ—ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

κόν στόλον του στρατηγού κ. Φράνκο, μετεβιβάσθησαν εις νεοϊδρύτους εν τῷ ἐξωτερικῷ ἐταιρίας καὶ ταξιθεύουν ὑπὸ τὰς σημαίας τοῦ Μεξικοῦ καὶ τοῦ Παναμά, εἰς τρόπον ὥστε ὀλίγιστα μόνον σκάφη παρέμειναν ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν ἢ τὴν ἐρυθρὰν σημαίαν. Ἡ Ἰσπανικὴ χωρητικότης — ὅμως — πέραν τῶν εἰκονικῶν μεταβιβάσεων — ἐμειώθη σοβαρώτατα ἐκ τῶν πολεμικῶν κινδύνων. Δεκάδες ὅλα μικρῶν καὶ μεγάλων, παλαιῶν καὶ νεοτεύκτων Ἰσπανικῶν φορητῶν, δεξαμενοπλοίων καὶ «λάινερς» κατεστράφησαν συνεπεία τορπιλλισμῶν, βομβαρδισμῶν, ἐκρήξεων καὶ ἐναερίων ἐπιθέσεων, εἰς τρόπον ὥστε σήμερον — ἐλλείψει ἐπαρκῶν στοιχείων — νὰ μὴ εἶνε δυνατός ὁ ἀκριβὴς καθορισμὸς τῆς ἐναπομεινάσης Ἰσπανικῆς ναυτιλίας. Καὶ ἐν τῷ μεταξύ ὁ πόλεμος συνεχίζεται.

Μεγ. Βρεταννία

Ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης τῆς Θαλασσοκρατείας

Τὰ σκήπτρα εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐκράτησε καὶ θὰ κρατήσῃ ἀναμφισβητήτως ἡ Μεγάλῃ Βρεταννία, παρὰ τὰς σημαντικὰς δυσχερείας, πού ἀντιμετωπίζει ἡ κρατικὰ ναυτιλία, ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐπιχορηγομένων πλοίων. Κατέχουσα τὸν ἰσχυρότερον καὶ πλέον συγχρονισμὸν ἐμπορικῶν στόλων, δυνάμενον εὐχερῶς νὰ συντηρηθῇ ἀπὸ τὴν ἐθνικὴν ἐξαγωγικὴν κίνησιν καὶ ἀπὸ τὰς πλουσίας πηγὰς τῶν Βρεταννικῶν κτήσεων, οὐδὲν ἄλλο ἐπιδιώκει παρὰ νὰ διατηρήσῃ τὰ κεκτημένα, ἀλώ-θητον νὰ κρατήσῃ τὴν ἐμποροναυτικὴν τῆς ὑπόστασιν, χάριν τῶν γενικωτέρων ἐθνικῶν συμφερόντων καὶ αὐτοῦ τοῦ γοήτρου τῆς θαλασσοκρατείας. Ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία προτύργιον δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἀπὸ θαλάσσης ἐμπορίου καὶ τὸ ἰσχυρότερον ἔρειμα κατὰ τῶν μεθόδων τῆς τεχνητῆς ἐνισχύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τῶν διακρίσεων καὶ τῆς αὐταρκειᾶς τῶν διαφορῶν ση-μαίων, τοῦ κρατικῶν παρεμβατισμοῦ εἰς τὰ ναυτιλιακά πράγματα. Τὸ γενικώτερον αὐτῆς συμφέρον ὑπαγορεύει τὴν ἐπικράτησιν τοῦ δόγματος: ἐλευθερία θαλάσσης, ἰσότης μεταχειρίσεως, ἐλευθερία λιμένες, ἐλευθε-ρος ἀνταγωνισμὸς εἰς τὸν ὑπερπόντιον στίβον. Αἱ μικραὶ ναυτιλίας πού δὲν ἔχουν ἰδίαν ἐθνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν διὰ νὰ δικαιολογήσων τὴν ὑπόστασιν τῶν, μόνον καὶ ἐφόσον ἡ Μεγάλῃ Βρεταννία θ' ἀκολουθή-σῃ τὸ δόγμα τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν, θὰ δυνηθοῦν νὰ ζήσουν καὶ ν' ἀναπτυχθοῦν.

Ἡ ὑποδειγματικὴ ὁργάνωσις τῶν Βρεταννικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τὰ ἀφθονα αὐτῶν ἀποθεματικά, αἱ πολυτελεῖς παραδόσεις, ἡ ἐγνωσμένη συντηρητικότης καὶ τὸ ἐξειδικευμένον τῆς ἐφοπλιστικῆς κα-ταρτίσεως, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀρωγὴ τοῦ κοινοῦ αἰσθήματος ὑπὲρ τῆς ναυτιλια-κῆς ἐπικρατήσεως, ἀποτελοῦν τοὺς οὐχὶ εὐκαταφρόνητους παράγον-τας, οἵτινες ὑποβοηθοῦν τὴν ἰσχύϊν τῆς Μ. Βρεταννίας εἰς τὰ θαλάσσια ἔρ-γα. Ἐνε ἀληθὲς, ὅτι ἀμείωτος καὶ κατὰ τὸ 1937 παρετάθη ὁ ναυτιλια-κὸς ἐθνικισμὸς διαφορῶν χωρῶν, ἀλλ' ἐπίσης ἀληθὲς τυγχάνει, ὅτι καὶ οἱ Ἀγγλοὶ οὐδόλως ὑστέρησαν εἰς τὸν ἐξοπλισμὸν καὶ τὴν ἀνασυγκρό-τησιν, εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ παλαιότερου τῶν πλωτοῦ ὕλικου, εἰς κάθε προσπάθειαν τείνουσαν νὰ βελτιώσῃ τὰς γραμμὰς τῶν καὶ νὰ τονώσῃ τὸ

παγκόσμιον αἰσθημα ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸ Βρεταννικὸν πλοῖον. Ἰδιαί-τερά κατεβλήθη μέριμνα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ἀνωτέρου ἐπιπέδου πλω-τοῦ ὕλικου εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς, τῆς Νοτ. Ἀφρικῆς καὶ τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἐνθα ἐντονότερον ἐκδηλοῦται τῶν ξένων ση-μαίων ὁ ἀνταγωνισμὸς. Ἡ ὁμαλὴ συνεργασία μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ πληρωμάτων ἠνθώσε σημαντικώτατα τὰς ἐν προκειμένῳ προσπάθειας, ἐνῶ καὶ ἡ κυβερνήσις τοῦ City, ἐχομένη τῶν ἱστορικῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ διὰ μέσον τῶν αἰώνων παραδόσεων τῆς χώρας, ὑπεβοήθησε τὴν ναυτι-λιακὴν ἀνάπτυξιν, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ὑπεισέλθῃ εἰς τὰ ἔργα τοῦ ἐφο-πλισμοῦ ἢ νὰ μειώσῃ ἐπ' ἐλάχιστον τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν. Ὁ πα-ρεμβατισμὸς, κρατεῖται ὥς τὸ τελευταῖον πλὴν ἀμύνῃς κατὰ πάσης ξε-νικῆς ἐπιθέσεως, ἥτις θὰ ἔτεινε νὰ περιορίσῃ τὴν δραστηριότητα τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου καὶ νὰ μειώσῃ τὸ ναυτιλιακὸν γόητρον τῆς Μεγάλῃς Βρεταννίας. Ἀληθὲς βεβαίως εἶνε, ὅτι ἡ σημερινὴ θέσις τῆς Ἀγγλι-κῆς ναυτιλίας ἐμφανίζεται κατωτέρα ἐναντι τῆς προηγουμένης ἐπο-χῆς. Ἐπ' αὐτῇ ὅμως εἰς τὰ πρὸ τοῦ 1914 ἐπίπεδα θὰ εἶνε δύσκολος. Ὁ πόλεμος καὶ ἡ κρίσις ὑπεχρέωσαν ν' ἀποκτήσουν ναυτιλιακὴν συνει-δῆσιν ὅλα αἱ ὁποσδήποτε ἔχουσιν πρὸς τὴν θάλασσαν διέξοδον χωρὰι Νὰ πιστεύσῃ τις ἐξ ἄλλου εἰς τὴν κατάργησιν τῶν Κρατικῶν ἐπιχορη-γήσεων, ὅποτε αὐτομάτως θὰ προέλθῃ ἡ ναυτιλιακὴ τῆς Μεγάλῃς Βε-ταννίας ἐπικράτησις, εἶνε ἐπίσης ἀδύνατον. Τὸ μόνον δέβαιον εἶνε, ὅτι ἐν οὐδεμῇ περιπτώσει ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία θὰ καταπέσῃ πέραν τῶν ἐπιπέδων, εἰς τὰ ὅποια ἤχθη κατὰ τὰ τελευταῖα τῆς κρίσεως ἐτη. Βέβαι-ον ἀκόμη εἶνε, ὅτι ἡ ἐκδηλουμένη ἐν Ἀγγλίᾳ τάσις πρὸς τὴν διεθνῇ συνεργασίαν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ναυτιλιακῆς εὐημερίας, ἀποτελεῖ τὴν ἰσάτην προσπάθειαν διατηρήσεως τῆς θέσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοῖ-ου εἰς τὰ ὁμαλὰ, τὰ φιλελεύθερα συστήματα ἐργασίας. Ἄν ἡ προσπά-θεια αὕτη τελικῶς ἀποτύχῃ τότε πλέον καὶ ἡ Μεγάλῃ Βρεταννία, χάριν τῶν διακυβευομένων ὑφίσταντο συμφερόντων τῆς, θέλει τραπῇ πρὸς τὴν λήψιν μέτρων ἐντόνου προστατευτισμοῦ. Καὶ τότε θὰ ἐπαληθεύσων αἱ πρὸ διετίας δημοσιευθεῖσαι δηλώσεις τοῦ ἡδὴ λόρδου Ράνσμαν πρὸς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, καθ' ἃς «ἡ Μεγάλῃ Βρεταννία δὲν θὰ ἐπα-τρέψῃ τὴν ὁποσδήποτε ἐκπτώσιν τῆς Ναυτιλίας τῆς, οὐδὲ ν' ἀπειληθοῦν αἱ ζωτικῆς σημασίας ἐνδοαυτοκρατορικαὶ συγκοινωνίαι τῆς».

Μετὰ τὴν σύντομον αὐτὴν σκιαγράφην τῶν ἀπωτέρων τῆς Βρε-ταννικῆς ναυτιλίας τάσεων καὶ πρὶν ἢ εἰσελθῶμεν εἰς τὰ παρ' αὐτῆς πεπραγμένα κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, θὰ παραθέσωμεν ὀλίγα τινὰ περὶ τῆς παρούσης θέσεως τοῦ συνόλου τῆς Ἀγγλικῆς χωρητικότητος. Τὸ 1914 μὲ δύναμιν 18.9 ἑκατομμυρίων τόννων κατεῖχεν αὕτη τὰ 44 ο)ο τοῦ παγκοσμίου τοννάζ, ἐνῶ σήμερον, μὲ δύναμιν 17.2 ἑκατ. τόννων κα-τέχει μόνον τὰ 28 ο)ο. Ἐὰν ἀπὸ τὴν δύναμιν αὐτὴν ἀφαιρεθοῦν τὰ ἱ-στιοφόρα, τὰ δεξαμενόπλοια καὶ τὰ μὴ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μετα-φορὰν ἐμπορευμάτων σκάφη, παραμένουν διὰ τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπό-ριον Βρεταννικὰ πλοῖα 14 ἑκατ. τόννων γκρὸς. Τὰ ἄνω τῶν 2000 τ. γκρὸς πλοῖα ὑπερποντίων πλῶν τοῦ παγκοσμίου τοννάζ, ἠξήθησαν ἀπὸ 34 ἑκατ. τ. τοῦ 1914 εἰς 52 ἑκατ. τ. γκρὸς τὸ 1937, ἐνῶ τὰ ἀντίστοιχα σκάφη τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἐμειώθησαν κατὰ τὰ αὐτὰ ὑπὸ σύγ-

TELEPHONE:
LEITH 37011
(4 LINES)

CABLES:
LINDSAY, LEITH

W. N. LINDSAY LIMITED

137, CONSTITUTION STREET
LEITH

SHIPBROKERS AND STEVEDORES

KEENEST QUOTATIONS FOR LOADING

OR DISCHARGING ALL CLASSES OF CARGO

ALL ENQUIRIES DIRECT TO W. N. LINDSAY LTD. LEITH

OR TO LONDON AGENTS,

A. E. SHEPPARD & Co.,

6, LLOYD'S AVENUE

LONDON E.C. 3.

TELEPHONE: ROYAL 4954

κρίσιν ετη από 17.6 εις 15 εκατομμύρια τόννων γκρός περίπου. Εις την ιδίαν κατηγορίαν, τὰ πλοία τῶν λοιπῶν χωρῶν ηὑξήθησαν, ἀντιθέτως, ἀπὸ 16.3 εις 34 εκατ. τ. γκρός. Ἀφ' ἐτέρου ὅμως τὰ 60 ο/ο τοῦ Βρετανικοῦ τὸννάζ εἶνε ἡλικίας μέχρι 15 ἐτῶν, ἐνῶ τὰ 60 ο/ο τῶν λοιπῶν σημαίων ἀπαρτίζονται ἀπὸ σκάφη ἡλικίας ἀνω τῶν 15 ἐτῶν. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ταχύτητα τοῦ ἡμῶν τῆς Βρετανικῆς χωρητικότητος κατατάσσεται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν 12 μιλίων καὶ ἀνω, ἐνῶ τὰ 70 ο/ο τοῦ τὸννάζ τῶν ὑπολοίπων ναυτιλῶν ἀναφέρονται εἰς πλοία ταχύτητος μέχρι 12 μιλίων.

Ἀπὸ ποιοτικῆς συνεισφοράς, τὸ Ἀγγλικὸν πλοῖον ἴσεται εἰς μοῖραν καλυτέραν ἀπὸ τὰς ἄλλας χώρας, δι' ὃ καὶ εἰς τὴν τελευταίαν ἐκθεσιν τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ ἐτονίσθη, ὅτι ἡ περιστολὴ τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας δὲν ὠφείλετο τόσον εἰς τὸν συναγωνισμόν τῶν ξένων πλοίων, ὅσον εἰς τὴν ἐκπτώσιν τῆς διεθνούς ἐμπορικῆς κινήσεως. Τὸ ἀνησυχητικώτερον σημεῖον ἔκειτο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι εἰς ὠριμώμεναις γραμμὰς ὑπεχώρησε τὸ Ἀγγλικὸν τὸννάζ ἐλλείψει τῶν οικονομικῶν προϋποθέσεων, αἵτινες δικαιολογοῦν τὴν ἐκτέλεσιν μᾶς γραμμῆς, ἐνῶ εἰς τὰς ἰδίαις γραμμὰς ἐτονίσθη ἡ διεύθυνσις τῶν ἐπιχειρηματικῶν ξένων πλοίων, ἀκριβῶς διότι ἐπιχειροῦντο. Οὕτως, ἐνῶ κατὰ τὸ 1913 τὰ 94.3 ο/ο τοῦ ἐνδοαυτοκρατορικοῦ ἐμπορίου διεπορεύοντο δι' Ἀγγλικῶν πλοίων, τὸ 1936 τὸ ποσοστὸν τοῦτο κατῆλθεν εἰς 90.4 ο/ο, ἐνῶ παρὰ τὴν ἐνεφάνισεν μείωσιν περισσότερο ἀσθητὴν ἢ Ἀγγλικὴ συμμετοχὴ εἰς τὸ μεταφορικὸν ἐμπόριον πρὸς τὴν Ἠπειρωτικὴν Εὐρώπην καὶ τὰς Βορείους χώρας. Τὸ Ἀγγλικὸν ἦδη ἐνδιαφέρων στρέφεται σημερὸν εἰς τὴν διασφάλισιν τῶν ἐνδοαυτοκρατορικῶν συγκοινωνιῶν, αἵτινες τόσον διὰ τὴν Μητροπόλιν, ὅσον καὶ διὰ τὰς Κτήσεις, ζωτικὰ συγκεντρῶνουν συμφέροντα, μία δὲ πιθανὴ περαιτέρω ἐκπτώσις ἡδύνατο — ἐνδεχομένης — καὶ αὐτοὺς τοὺς ὑφισταμένους μὲ τὰς Κτήσεις δεσμούς νὰ χαλαρώσῃ. Πείθει περὶ τοῦτου τὸ ἐκδηλωθὲν ἀμείωτον Βρετανικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὰς γραμμὰς τοῦ Εἰρηνικοῦ ὠκεανοῦ, ἐνθα δίαιος ἐξεδηλώθη ἀπὸ τινῶν ἐτῶν ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν Ἰαπωνικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν πλοίων. Ἡ ἀπειλὴ διακοπῆς τῶν πρὸς τὴν Αὐστραλίαν καὶ Νέαν Ζηλανδίαν Ἀγγλικῶν γραμμῶν ἀπέτελεσεν ἀντικείμενον καὶ τῆς συγκληθείσης ἐν Λονδίνῳ τὸ παρελθὸν ἔτος Αὐτοκρατορικῆς Διασκέψεως. Αἱ γενόμεναι τότε γνωσταὶ δηλώσεις τοῦ πρωθυπουργοῦ τῆς Αὐστραλίας καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῆς Νέας Ζηλαντίας καὶ τοῦ Καναδά, ἐνεφάνισαν τὴν ἀποδομένην εἰς τὰς ἐν λόγω γραμμὰς σημασίαν καὶ συνεφώνησαν εἰς τὴν ἐνδάρρυνσιν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐταιριῶν διὰ τῆς καθιερώσεως ἰκανῶν ἐπιχειρησέων ἀπὸ τὰς ἐξυμνηστικῶν Κτήσεων. Ἐλνε ὁδὸν βέβαιον, ὅτι τὸ πρόβλημα τοῦ Εἰρηνικοῦ, τόσον ἀποφασιστικῶς ἀντιμετωπισθὲν, θὰ εὐδοκῇ διὰ τῆς παραγγελίας κατὰ τοὺς προσεχέεις μῆνας δύο Ἀγγλικῶν ὑπερωκεανίων τῶν 25.000 τ. γκρός, ἢ τοῦ σκαφὸς μεγαλυτέρων καὶ ταχυτέρων ἀπὸ τὰ ἀντίπαλα εἰς τὸν ἴδιον τομέα Ἀμερικανικὰ καὶ Ἰαπωνικὰ εἰσέλθουσιν.

Πάντως ὁ ξενικὸς ἀνταγωνισμὸς παρέσχε λαβὴν εἰς ἐμφανεῖς Ἀγγλῶν νὰ τόνισουν, ὅτι ἡ Βρετανικὴ ναυτιλία διέρχεται μίαν καμπὴν εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς καὶ συγχρόνως νὰ ἐπικαλεσθῶν μείζονα τῆς ναυτιλίας κυβερνητικὴν προστασίαν. Καθημερινῶς εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τύπον ἐδημοσιεύοντο κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος συγκρίσεις τῶν ἐπιχειρησέων καὶ τῶν προστατευτικῶν μεθόδων τῶν ξένων σημαίων, ἐτι δὲ καὶ τῶν παρεχομένων εἰς ἐτέρας Ἀγγλικὰς βιομηχανίας κρατικῶν διευκολύνσεων καὶ ἀρωγῶν. Σκοπὸς τῶν ἐν λόγω δημοσιευμάτων ἀπετέλει — ὡς εἶνε εὐνόητον — ἡ προσέλκυσις τοῦ κυβερνητικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν λήψιν ἐπιθυμητῶν τινῶν μέτρων ἐμμέσου προστασίας τῶν ναυτιλιακῶν τῆς Μεγάλῃς Βρετανίας συμφερόντων.

Ἐνα ἀπὸ τὰ προβλήματα τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ὑπῆρξε καὶ ἡ ἀνησυχία τῆς ἐπέκτασις τοῦ Ἰαπωνικοῦ πλοίου εἰς τοὺς τομεῖς τῆς «Ρ. & Ο.» καὶ Shaw — παρέχει ἀφειδῶς τὴν ἀρωγὴν τῆς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἰαπωνικοῦ πλοίου καὶ τὴν παγίωσιν τῆς θέσεώς του εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς, ἐνῶ ἡ Βρετανικὴ τακτικὴ εἶνε ἐκ διαμέτρου ἀντίθετος. Ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἐργάζεται ἐπὶ καθαρῶς οικονομικῶν βάσεων καὶ δρᾷ ὑπὸ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν παραγόντων τῆς, ἐνῶ ἐλάχιστον ἐπιδεικνύεται ἀπὸ τοῦ Κράτους ἐνδιαφέρον διὰ τὰς τύχας τῆς. Αἱ ἐπικρίσεις αὐτὰ καὶ ἡ πολεμικὴ τοῦ ναυτικοῦ τύπου «περὶ Ἰαπωνικῆς ἐπιδρομῆς εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν Ἰνδιῶν καὶ εἰς τὴν σταθερὰν ἐν τῇ Ἀπὸ Ἀνατολῇ ἐπιδεικνύουσιν τὸν συναγωνισμόν πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν», προεκάλεσαν δὴλον ἐν τῇ Βουλῇ τῶν Κοινοτήτων τοῦ τότε ὑφυπουργοῦ τοῦ «Board of Trade» κ. Burgin, καθ' ἣν ἡ εἰδικὴ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων ἐπιτροπὴ μελετᾷ τὴν κατάστασιν, προκειμένου νὰ ὑποβάλῃ ἐν καιρῷ εἰς εἰδικὴν ἐκθεσιν τὰς γνώμας τῆς. Τὰ πορίσματα τῆς ἐν λόγω μελέτης ἀποσκόλησαν τὴν συνελεύουσαν περὶ τὰ μέσα

τοῦ ἔτους Αὐτοκρατορικῆς Διάσκεψιν, παρὰ τῇ ὁποίᾳ καὶ ἐπεκράτησεν ἡ ἀκόλουθος ἀποφάσις: «Αἱ ἐπιχειρήσεις καὶ τὰ παντοῖα προστατευτικὰ συστήματα, ἅτινα ἐφήρμοσαν οἱ αἱ μεγάλα ναυτικὰ χῶρα, ὑποχρεῶνουν τὴν Μεγάλαν Βρετανίαν νὰ προέλθῃ — εἰς περιπτώσιν καταστάσεως τῶν — εἰς ὁρισμένα μέτρα ἀμύνης, χαρακτηριζόμενα ὡς ἀναπόφευκτα».

Ὅσον ἀφορᾷ ἀποκλειστικῶς τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν τῶν «τράμπερ», ἐβελτίωσεν αὕτη τὴν θέσιν τῆς, οικονομικῶς καὶ ποιοτικῶς κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, χάρις εἰς τὴν ἐπικρατήσαν μεταφορικὴν ζωηρότητα καὶ τοὺς ὑψηλοὺς ναύλους, οἵτινες ἐπέτρεψαν τὴν παραγγελίαν σειρὰς ὅλης οικονομικῶν φορηγῶν εἰς τὰ ἐθνικὰ ναυπηγεία. Τὸ 1937 ὑπῆρξε τὸ τέρας τῆς ἐκ 2.000.000 λιρῶν ετησίως ἐπιχειρησεως, ἥτις καθιερώθη ἀπὸ τοῦ 1935 ὑπὲρ τῶν Ἀγγλικῶν φορηγῶν, ὅπως δυνηθῶν ταῦτα καὶ ἀντιμετωπίσουν ἐπιτυχῶς τὴν παγκόσμιον τότε κρίσιν, ἡ ὁποία τὰ ἡπείλει μὲ πραγματικὴν κατάρρευσιν. Ὡς γνωστὸν, ὁ περὶ ἐπιχειρησεως Ἀγγλικὸς νόμος προέβλεπε τὴν αὐτόματον κατάρρευσιν τῶν, ἀφ' ἧς στιγμῆς ὁ μέσος ὅρος τῶν ναύλων θὰ ἐφθάνεν εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1929. Πάντως, εἰς τὴν ἐκθεσιν τῆς «Διοικητικῆς Ἐπαρτοῦς» ἐτονίσθη κατὰ Φεβρουάριον π. ἔ., ὅτι τὸ 1937 δὲν θὰ ἐπληρώοντο αἱ κρατικαὶ ἀμοιβαὶ, λόγω τῆς ἀνατιμῆσεως τῶν ναύλων, προσετίθη δὲ ὅτι «ὁλίγοι μῆνες εὐμερίας δὲν ἀρχοῦν ν' ἀποκαταστήσουν τὴν βιομηχανίαν εἰς τὴν πρὸ τῆς κρίσεως θέσιν τῆς». Βάσει ἀπικριβωμένων υπολογισμῶν, διὰ νὰ δυνηθῇ ἡ Βρετανικὴ φορηγὸς ναυτιλία καὶ ἀνακτήσῃ τὸ ἀπολεσθὲν κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως ἔδαφος, θὰ ἐπρεπε ἐκ τῶν μελλοντικῶν κερδῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν τῆς νὰ καλύψῃ ἕνα ποσὸν 10 εκατ. λιρῶν, ὅσαι—δηλαδή — ἀποσβέσει ὑπολείπονται νὰ γίνωιν διὰ τὰ ἐξ τελευταία ἔτη εἰς τὰς ἀξίας τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς, τὰς ἀναγεγραμμένας εἰς τὰ βιβλία τῶν ἐπιχειρήσεως.

Τὴν φορηγὸν ναυτιλίαν, πλὴν τοῦ ζητήματος τῆς ἀνανεώσεως τῶν παλαιωτέρας ἡλικίας σκαφῶν τῆς, ἀπασχόλησε καὶ τὸ ζήτημα τῆς ἀνανεώσεως, ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1938, τῆς διεθνούς συνεργασίας τῶν «τράμπερ», ἥτις τόσα ὀφείλη προσέπειραν εἰς τοὺς Ἀγγλους καὶ ξένους πλοιοκτῆτας καὶ τόσας ἀπεσώθηκες δεβαίας ζημίας κατὰ τὴν περίοδον τῆς δυσπραγίας, διὰ τῆς πιστῆς τηρήσεως τῶν γνωστῶν σχεδίων κατωτάτων ὁρίων τιμῶν τῶν ναύλων. Εἰς τὴν συνεργασίαν ἀπέδιδε κεφαλαιώδη σημασίαν ὁ Βρετανικὸς ἐφοπλισμὸς. Αὐτὸς οὗτος, ὁ λόγος Essendon ὁμιλῶν κατ' Αὐγουστον εἰς τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς «Furness - Withy & Co», ἐτόνισεν ὅτι: «Τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὁμοιάζει σήμερον ἐν πολλοῖς μὲ τὴν πολιτικὴν. Ἡ ναυτιλία ἀποτελεῖ μίαν βιομηχανίαν εὐπαθῆ, ἐπηρεαζομένην ἀπὸ κάθε ἀνομιαν ἐνῶ τίποτε δὲν τὴν ὠφελεῖ περισσότερο ἀπὸ τὴν μὴ ἐπέμβασιν τρίτων εἰς τὸν δρόμον τῆς. Ἡ διὰ τῆς συνεργασίας ὀρθολογιστικὴ κατανομή τοῦ τὸννάζ ἀποτελεῖ παράγοντα λίαν ἐννοικὸν διὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ φορητοῦ πλοίου». Τὴν ἀποφιν αὐτὴν ἐδικαίωσαν πλήρως τὰ πράγματα καὶ δὲν ἀμφιβάλλω, ὅτι τόσον οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταί, ὅσον καὶ οἱ ξένοι συνάδελφοί των, θὰ ἐξακολούθουν νὰ ὑποστηρίζουν κάθε λογικὸν μέτρον, ποῦ θὰ ἀπαιτεῖτο διὰ τὴν συνέχισιν τῆς στενῆς συνεργασίας εἰς τὴν ναυπηγείαν».

Ὑπὸ τὴν ἐκδηλὸν ἐπιθυμίαν τῆς δόττης τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ κατόπιν ἐπανελημμένων ἐν Λονδίνῳ συσκέψεων, συνεκροτήθη τὴν 20ὴν Ὀκτωβρίου ἐν Λονδίνῳ, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ σερ Vernon Thompson, ἡ συνέλευσις τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν τῶν «τράμπερ», καθ' ἣν καὶ ἐνεκρίθη ὁριστικῶς τὸ τελικὸν σχέδιον παρατάσεως ἐπὶ μίαν διετίαν ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1938 τῆς διεθνούς ἐπὶ τῶν ναύλων συνεργασίας. Ρητὴ προϋπόθεσις ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, εἰς τὸ ὁποῖον ἐκλήθησαν νὰ προσχωρήσουν καὶ οἱ ξένοι ἐφοπλισταί, ἐτέθη ἡ ἀποδοχὴ τοῦ ἀπὸ τὰ 90 ο/ο τῆς Βρετανικῆς φορηγῆς χωρητικότητος. Τὸ οὗτω τεθὲν ὅριον ἐκαλύφθη, ἡ δὲ συνεργασία, συμπεράσει καὶ τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν, ἀπεφασίσθη ὁριστικῶς πλέον νὰ συνεχισθῇ.

Ἀπὸ τῆς ναυπηγικῆς πλευρᾶς, ὑπῆρξεν ἀνώτερον πάσης προσδοκίας τὸ 1937. Παρὰ τὸ ἡξημένον κόστος τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν, παρὰ τὸν ἀποτελεσματικὸν ἐν πολλοῖς συναγωνισμῶν τῶν ξένων ναυπηγείων, παρὰ τὴν ἐλλειψὴν πρῶτων ὑλῶν καὶ ἰδία χάλυβος, ἀθρόα παραγγελία πλοίων παντὸς μεγέθους, τύπου καὶ κατηγορίας ἐποποθετήθησαν εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεία, ἅτινα ἐξησφάλισαν ἐπίσης καὶ μίαν εὐρύτερην ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐργασίαν. Καθ' ὅλον τὸ ἔτος αἱ ἐσχάραι ἦσαν κατελκυσμέναι, ἐκάστην δὲ καθέλκυον πλοῖον τὴν διεδέχετο ἡ τοποθέτησις τῆς τρόπος ἐτέρου. Κορωνίδα τῶν ἐν Ἀγγλία ναυτικῶν κατασκευῶν ἀπέτελεσεν ἡ ἐναρξίς τῆς ναυπηγείας τοῦ ἀδελφοῦ πλοίου τοῦ «Queen Mary», διὰ τοῦ ὁποίου ἡ «Κιούναρ - Οὐάιτ Στάρ» προτίθεται — συμφώνως πρὸς τὰς γνωστὰς ἀντιλήψεις τῆς — νὰ ἐξασφαλίσῃ διὰ δύο μόνον ταχυτάτων πλωτῶν κολοσσῶν, τὴν ἐβδομαδιαίαν τακτικὴν ὑπηρεσίαν τῆς μεταξὺ Σαουθάμπτον καὶ Νέας Ὑόρκης. Ὅταν ἐτέθη ἡ τρόπος τοῦ νέου ὑπερωκεανίου εἰς τὰ ναυπηγεία John Brown, τοῦ ποτα-

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo. —of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

“WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)

After Hours: 21851

Telegr.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

μού Clyde, και κατεγράφη το πλοίο, ως το υπ' αριθ. 552 εις τὰ διβλία των ναυπηγών, ανεκοινώθησαν και αὐτὰ περὶ των χαρακτηριστικῶν του πληροφορία. Θὰ ἔχη τοῦτο χωρητικότητά γύρω των 90.000 τ. γκρό, τὸ δὲ σχέδιόν του, εἶνε παρόμοιον πρὸς τὸ τοῦ «Queen Mary», με ὀλίγας τινὰς μόνον μετατροπὰς καὶ βελτιώσεις, ὑπαγορευθείσας ἀπὸ τὴν κτηθεῖσαν πείραν ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πρώτου «σοῦπερ - λαίνερ». Αἱ ἀξιολογώτεραι τροποποιήσεις συνίστανται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν των νεωτέρων δεδομένων, ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν των καπνοδόχων καὶ τὸ ἀεροδυναμικὸν σχῆμα των ὑπερκατασκευασμάτων. Δι' αὐτῶν ἀλλοιοῦνται πῶς αἱ συνθέσεις ναυπηγικαὶ γραμμαὶ των σκαφῶν τῆς «Κιοῦναρ», ἀλλ' ὑποστηρίζεται, ὅτι τὸ ἀεροδυναμικὸν σχῆμα τῆς πλώρας καὶ των γεφυρῶν καὶ ἡ ἀποδοχὴ δύο καπνοδόχων, ἀντὶ τριῶν, θὰ προσδώσουν εἰς τὸν νέον κολοσσὸν ἀρμονικωτέρας γραμμὰς καὶ περισσύτερον ἐπιβλητικὴν ἐμφάνισιν. Τὸ μεγαλύτερον ἐξ ἄλλων μῆκος τοῦ νέου πλοίου (1030 πόδες, ἔναντι 1018 τῆς «Βασιλίσσης Μαίρης») καὶ ὠριμότεναι τροποποιήσεις των ὑφάλων, αἵτινες ἐγένοντο ἀποδεκταὶ κατὰ τὰς ἐπὶ προτύπων δοκιμασίας ἐν δεξαμενῇ, θὰ συντελέσουν καὶ εἰς τὴν ἐπαύξειν τῆς ταχύτητός του.

Εἰς τὴν συνοπτικὴν ταύτην ἀνασκόπησιν μας θὰ προσθέσωμεν καὶ ὀλίγα τινὰ ἐπὶ των πλέον ἀξιολόγων μέτρων, διοικητικῶν καὶ νομοθετικῶν χαρακτήρος, ἅτινα ἐλήφθησαν κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος εἰς τὴν Μεγάλῃν Βρετανίαν καὶ προωρῶντο νὰ βελτιώσουν τὰς συνθήκας ὑγιεινῆς ἐπὶ των πλοίων διαμονῆς, νὰ ἀσφαλίσουν τὴν οικονομικὴν θέσιν των ἀπομάχων ναυτικῶν, νὰ προσεγγίσουν τὸ ἐμφυχὸν ὕλικόν του πολεμικοῦ καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, διὰ τὴν πλέον ἐπιτυχὴ χρησιμοποίησιν τοῦ τελευταίου, ἐν περιπτώσει πολέμου καὶ τέλος νὰ προωθήσουν τὴν ἐργασίαν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Τὰ μέτρα ταῦτα συγκρίνεται εἰς τοὺς τεθέντας ἐν ἰσχύϊ νέους Κανονισμοὺς περὶ των διατιθεμένων διὰ τὴν ἐνδιαιτήσιν τοῦ πληρώματος διαμερισμάτων, εἰς τὴν ἰδρυσιν γενικοῦ Ταμείου συντάξεων των ναυτιλλομένων καὶ εἰς τὴν γνωστὴν μετεκπαίδευσιν των πλοιαρχῶν καὶ ἀξιωματικῶν ναυσιπλοίας εἰς τὰ ζητήματα ἀμύνων των ἐμπορικῶν πλοίων ἀπὸ ὑποβρυχίου ἐπιδρομὰς καὶ ἐναερίου ἐπιθέσεις. Ἡ διὰ τὰ ναυπηγία καὶ τὴν παρ' αὐτῶν προσέλευσιν παραγγελιών ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ληφθεῖσα πρόνοια — κατόπιν ὑποδείξεως τῆς μὲς Ward ἐν τῇ Βουλῇ των Κοινοτήτων — συνίστατο εἰς τὴν ἄρσιν ὠρισμένων περιορισμῶν, ὥστε τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου νὰ ἔχη ἐφεξῆς τὴν εὐχέρειαν παροχῆς τῆς κρατικῆς ἐγγυήσεως διὰ τὴν ἐκάστοτε σύναψιν ὑπὸ των ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων ἀπαραίτητων δανείων.

Πρὶν ἢ κλείσωμεν τὰς παρούσας γραμμὰς, θὰ σημειώσωμεν καὶ τρεῖς σημαντικὰς διὰ τὸν Βρετανικὸν ἐφοπλισμὸν ἀπωλείας ἐμφανῶν προσωποποιήσεων του. Τὸν θάνατον τοῦ λόρδου Runciman (πατρός), τοῦ σερ Joseph Isherwood, ἐκ των διατρεπεστέρων Ἀγγλῶν ναυπηγῶν καὶ τοῦ λόρδου Kysland, ἄλλοτε μεγιστάνος τῆς ναυτιλίας, ὅστις καὶ «θασιλεὺς των θαλασσῶν» ἀπεκαλεῖτο, ὅταν εἰς τὸν κολοφῶνα τῆς δόξης του εὐρισκόμενος διηύθυνε 41 ναυτικὰς ἐταιρίας καὶ προήδρευε των διοικητικῶν συμβουλίων ἑτέρων 33.

Ὀλλανδία

Μετὰ τὴν ὀξύτητα τῆς κρίσεως, ἡ ἀνασυγκρότησις

Ἡ Ὀλλανδικὴ ναυτιλία δύναται νὰ χαρακτηρηθῇ ὡς ἀδελφὴ των Σκανδιναβικῶν ναυτιλιῶν, διότι τὸσον εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς χωρητικότητός της, ὅσον καὶ εἰς τὰς κατηγορίας των ταξιῶν καὶ εἰς τὰ συστήματα ἐργασίας οὐδόλως διαφέρει ἀπὸ αὐτάς. Ἐξυπηρετεῖ ἕνα εὐρύτατον καὶ πυκνὸν δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν, με βάσιν τοὺς μεγάλους ἐθνικοὺς λιμένας, διαστέλλει ἱκανὸν ἀριθμὸν δεξαμενοπλοίων διὰ καύσιμα ἔλαια καὶ πλοίων - ψυγείων διὰ μεταφοράς φορτίων ὑποκειμένων εἰς ἀλλοίωσιν, ἔχει ἀρκετὰ «τράμπς» καὶ κατέχει τὰ σκήπτρα εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς μεταξὺ των λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης, τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης. Χαρακτηριστικῶς μάλιστα ἀναφέρεται, ὅτι τὸ ἥμισυ τοῦ ὅλου ἀριθμοῦ μικρῶν ἀκτοπλοικῶν σκαφῶν, ἀπασχολουμένων εἰς τὸ προμνησθὲν «Trade», ἀνήκει εἰς τὴν Ὀλλανδικὴν ναυτιλίαν. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν τακτικὴν των Ὀλλανδῶν ἐφοπλιστῶν, μολοντὶ εἶνε θιασῶται των ὑγιῶν ἀρχῶν τῆς ἰσο-

τήτος των σημαίων καὶ τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ, ὑπεχρεώθησαν ἐν τούτοις κατὰ τὴν τελευταίαν πολυετῇ οικονομικῇ κρίσει νὰ προσφύγουν εἰς τὰς κυβερνητικὰς ἐπιχορηγήσεις διὰ νὰ προλάβουν τὴν ἐκπτώσιν τῆς ἐθνικῆς χωρητικότητος καὶ τὴν δεβαίαν κατάρρευσιν πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Πράγματι ἡ κυβερνήσις τῆς Χάγης παρέσχεν ἀρκετὰς διευκολύνσεις εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν διὰ τοῦ ἰδρυθέντος ἡμικρατικοῦ πιστωτικοῦ ὁργανισμοῦ «Benas», δραδύτερον δὲ καθιέρωσε καὶ ἐπιχορηγήσεις 8.000.000 φιορινίων ἐτησίως. Ὅταν ὅμως ἡ ἐργασία των πλοίων ἐβελτιώθη εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936 καὶ ἐπεκράτησε κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1937 ἡ γνωστὴ σταθερὰ ἀνατιμητικὴ πορεία των ναύλων, ἡ Ὀλλανδικὴ κυβερνήσις, ἀναθεωροῦσα τὰς ἀποφάσεις της, ἐμείωσε τὴν πίστωσιν δι' ἐπιχορηγήσεις ἀπὸ 8 εἰς 4 1/2 ἑκατομμύρια φράγκων, με τὴν χαρακτηριστικὴν μάλιστα δήλωσιν, ὅτι καὶ τὸ μειωμένον αὐτὸ κονδύλιον δὲν θὰ ἐπληρώνετο, ἐὰν σταθερὰ περιόδος ἀναβιώσεως των ναύλων ἐπεκράτει, ἐξασφαλίζουσα τὴν εὐμερίαν καὶ αὐτάρκειαν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι ἐδέχθησαν τὴν κυβερνητικὴν ταύτην ἀπόφασιν με ποῖαν τινα ἀπογοήτευσιν, τονίζοντες, ὅτι ἡ ἀναβίωσις τῆς ναυλαγορᾶς προσπορίσει μὲν ὀφέλη εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἅτινα ὅμως ἐκμηδενίζονται κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν ἀπὸ τὴν μέχρι πρότινος διατήρησιν τοῦ φιορινίου εἰς τὴν βάσιν τῆς χρυσῆς ἰσοτιμίας.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν συμβολὴν τῆς Ὀλλανδικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα ὑπῆρξεν αὕτη ἀξιολόγος, ἀκόμη καὶ κατὰ τὰ ἔτη τῆς κρίσεως. Τὸ 1936 αἱ μικταὶ ἐκ ναύλων εἰσπράξεις των 99 ο/ο τῆς Ὀλλανδικῆς χωρητικότητος ἀνῆλθον εἰς 139 ἑκατ. guilders, ἔναντι 121 τοῦ 1935, τὸ δὲ μικτὸν εἰσόδημα των ἐπιβατηγῶν γραμμῶν εἰς 34 ἑκατ. ἔναντι 33 τοῦ προηγούμενου ἔτους. Τὸ καθαρὸν ἀφ' ἑτέρου εἰσόδημα, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν κάθε κονδυλίου δαπανῶν, ἀνῆλθε τὸ 1936 εἰς 93 ἑκατομμύρια guilders, παρουσιάσαν μίαν βελτίωσιν 17 ἑκατομμυρίων, ἔναντι τοῦ 1935. Εὐνόητον ἀποβαίνει, ὅτι μία ἀκόμη μεγαλύτερα βελτίωσις θὰ προκύψῃ διὰ τὸ λῆξαν ἔτος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1936. Ἀπὸ μίαν σιγήτησιν μεταξὺ ἐφοπλιστικῶν παραγόντων, διεξαχθεῖσαν ἀπὸ των σπηλιῶν τοῦ Ὀλλανδικοῦ ναυτικοῦ τύπου κατὰ τὸν παρελθόντα Ὀκτώβριον, προέκυψεν, ὅτι τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως των «τράμπς» θὰ ἦσαν, διὰ τὸ 1937, καλύτερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ των «λάινερς», διότι, ὡς εἶνε γνωστὸν, αἱ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν δὲν ἐπωφελοῦνται τόσον ταχέως ἐκ τῆς ἀνατιμήσεως των ναύλων, ὥπως συμβαίνει με τὰ «τράμπς». Μία, φεφ' εἰπεῖν, Ὀλλανδικὴ ἐταιρία φορτηγῶν πλοίων ἀνεκοίνωσεν, ὅτι ἐπέτυχε κατὰ τὸ τελευταῖον δωδεκάμηνον νὰ ἐξοφλήσῃ χρέος τῆς πρὸς τὸ Ὀλλανδικὸν δημόσιον ἐκ 2.000.000 φιορινίων, προερχόμενον ἐκ δανείου.

Γεγονὸς πάντως εἶνε, ἔστω καὶ με ποῖαν τινα διαφορὰν ἀναλογίᾳ, ὅτι ὅλαι αἱ κατηγορίαι τῆς Ὀλλανδικῆς ναυτιλίας ἐπραγματοποίησαν ἱκανοποιητικὰς εἰσπράξεις ἀπὸ τὴν ἐντατικὴν καὶ εἰς ὑψηλοὺς ναύλους ἀπασχόλησιν των σκαφῶν των κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, ὅποτε πλείσται παραγγελίαι πλοίων διεβιδάσθησαν ἀπὸ μέρους διαφόρων ἐταιριῶν, ἐξετελέσθησαν εὐρεῖα ἐπισκεφαὶ καὶ βελτιώσεις ὑπαρχόντων σκαφῶν καὶ ἐπικυνώθησαν αἱ τακτικαὶ Ὀλλανδικαὶ γραμμαὶ, ἰδίᾳ δὲ αἱ κατευθυνόμεναι πρὸς τὰς Ὀλλανδικὰς Ἰνδίας καὶ τὴν Ἀνατολικὴν καὶ Νότιον Ἀφρικήν. Οἱ ἐφοπλιστὰὶ των «τράμπς» ἀπασχολήθησαν ἐπίσης σοβαρῶς με τὸ πρόβλημα τῆς ἀνανεώσεως των στόλων των καὶ προέβησαν εἰς ἀρκετὰς παραγγελίας, αἵτινες θὰ ὑφύοντο περαιτέρω, ἐὰν δὲν ᾤξυνετο ἀφ' ἑνὸς τὸ ναυπηγικὸν κόστος καὶ ἀν' ἀφ' ἑτέρου δὲν παρεκωλύετο αἱ ναυπηγικαὶ ἐργασίαι ἀπὸ τὴν αἰσθητὴν ἑλλειψιν σιδήρου καὶ χάλυβος. Σημειωτέον, ὅτι ἡ μέση ἡλικία τοῦ Ὀλλανδικοῦ στόλου εἶνε ἤδη 13 ἔτων καὶ ὅτι χωρὶς τὸν συνυπολογισμὸν των δεξαμενοπλοίων, τὰ 66 ο/ο τῆς χωρητικότητος ἔχουν ἡλικίαν ἄνω των 10 ἔτων καὶ ὅτι 3 1/2 μόνον τοὺς ἑκατὸν εἶνε κάτω των 5 ἔτων. Ἐὰν ἡ Ὀλλανδικὴ ναυτιλία, ἐτόνιζαν σχετικῶς οἱ ἐφοπλισταὶ της, ἐπιδίδκει νὰ διατηρήσῃ τὴν ποιοτικὴν της κατάστασιν εἰς ἀνώτερον ἐπίπεδον καὶ καθοριζόμενων ὡς ὅριον ζωῆς των πλοίων των 20 ἔτων, 50 ο/ο τῆς χωρητικότητός της πρέπει νὰ εἶνε ἔτι πέραν των 10 ἔτων ἡλικίας καὶ τὰ 25 ο/ο ἔτι ἄνω των 5 ἔτων. Εὐρύτατον ἐπομένως πρέπει νὰ εἶνε τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ μέλλοντος διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τ' ἀνωτέρω ὅρια ἡλικίας.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγή γαιανθράκων ὅλων των προελεύσεων. Ἀνθρακεῦσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεὶ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

Ἀντιπρόσωποι: EN ΛΟΝΔΙΝΩ: **LINDSAY BLEE & Co. LTD.**

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

EN POTTERDAM: **COAL TRADING ASSOCIATION**

Westerkade 2, ROTTERDAM

Τὸ σημαντικώτερον διὰ τὴν Ὀλλανδικὴν ναυτιλίαν γεγονός ἐστὶν ἡ συντελεσθεῖσα τὴν 10ην Ἀπριλίου καθέλκυσις ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Ρόττερνταμ τοῦ μεγαλύτερου Ὀλλανδικοῦ ὑπερωκεανίου «Νιού Ἀμστερνταμ» 36.000 τ. γκρόν. Ἀνάδοχος τοῦ σκάφους παρέστη ἡ Βασιλικὴ Ναυτιλία, ἡ δὲ τελετὴ τῆς καθέλκυσεως προσέλαβε πανηγυρικὸν χαρακτῆρα διὰ τῆς συμμετοχῆς χιλιάδων λαοῦ. Τὸ νέον σκάφος, προσωριζόμενον νὰ ἐνισχύσῃ τὴν Ὀλλανδικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἀπ’ ἐνὸς μὲν ἀποτελεῖ ἐκδήλωσιν τῆς τελειότητος τῆς ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, συνεισφέροντας διὰ τὴν κατασκευὴν του καὶ ἀπ’ ἑτέρου περικλείει ὅλα τὰ στοιχεῖα ἐνὸς πρακτικοῦ πλοίου, τοῦ ὁποῖου ἡ οικονομικὴ ἐκμετάλλευσις προώριται ν’ ἀποφέρῃ κέρδη εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν «Holland - America Lijn». Διαθέτει 24 θαλάμους ἐξαιρετικῆς πολυτελείας καὶ κοιτώνισκους διὰ 358 ἐπιβάτας α’ θέσεως, 453 εἰσαγωγιστῶν - κλάσας καὶ 209 γ’ θέσεως, καθὼς καὶ θαλάμους διὰ τὸ ἐξ 705 ἀνδρῶν πλήρωμά του. Προσωθείται διὰ μηχανῶν συνολικῆς δυνάμεως 34.000 ἵππων, αἵτινες θὰ τῷ ἐξασφαλίσουν μίαν ὑπηρεσίαν ταχύτητα 21 ἕως 22 μιλίων, ὥστε θὰ ἐκτελῇ τὴν πλήρη διαδρομὴν του ἀπὸ Ρόττερνταμ εἰς Νέαν Ὑόρκην, μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς Ἀγγλίαν καὶ Γαλλίαν, ἐντὸς 6—6½ ἡμερῶν. Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν πρόκειται νὰ εἰσέλθῃ τὸν ἐφετεινὸν Ἀπρίλιον. Ἀξιόλογον τοῦ νέου ὑπερωκεανίου χαρακτηριστικὸν ἔγκειται εἰς τὴν ληφθεῖσαν πρόνοιαν ἀποσώσεως τῶν ἐκ τοῦ πυρὸς κινδύνων, δι’ ἐνὸς συστήματος αὐτομάτως λειτουργοῦσης πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας. Εἰς ὅλα τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου, αἰθούσας, θαλάμους, διαδρόμους, κύτῃ, ἀποθήκας, κλίμακας, μηχανοστάσια κλπ. ἐτοποθετήθησαν 4000 περίπου πυροσβεστήρες, τιθέμενοι αὐτομάτως εἰς λειτουργίαν, εὐθὺς ὡς ἀναπτυχθῇ εἰς ἓνα σημεῖον τοῦ σκάφους θερμότης ὑπερτέρας τῆς ἐκάστοτε ρυθμιζομένης. Τριάντα πυροσβεστικοὶ σταθμοί, τοποθετημένοι εἰς τὰς πλέον ἐπικαίρους θέσεις τοῦ ὑπερωκεανίου, μεταδίδουν δι’ ὀπτικῶν σημείων τὸ σήνημα συναγερμοῦ καὶ ὑποδεικνύουν ἐπὶ εἰδικῷ πίνακος τὸ σημεῖον τοῦ πλοίου, ἐνθα ἐξεργάγῃ πυρκαϊά.

Ἐτερον χαρακτηριστικὸν τοῦ «Νιού Ἀμστερνταμ», ἔγκειται εἰς τὸ ἀνώτερον ἐπίπεδον ἀσφαλείας τῶν ἐπιβατῶν του. Πρόκειται τὸ σκάφος νὰ ἐφοδιασθῇ μὲ σωσιβεῖους λέμβους τοῦ νεωτάτου συστήματος «Birniebright», κατασκευασμένους ἀπὸ εἰδικῶν ἐλαφρῶν μετάλλων. Αἱ λέμβοι αὗται παρουσιάζουν ἀρκετὰ προτερήματα ἀσφαλείας. Εἴκοσι δύο ἐξ αὐτῶν θὰ παρέχουν καταφύγιον, ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος, εἰς 1946 πρόσωπα. Τὸ συνολικὸν βάρος ἐκάστης λέμβου εἶνε μικρότερον κατὰ 1500 κιλά ἀπὸ τὰς συνήθεις, ἡ δὲ καθέλκυσις των ἀπὸ τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν θάλασσαν προβλέπεται ταχυτάτη. Αἱ 16 ἐκ τῶν 22 λέμβων θὰ προωθούνται μὲ τὸ σύστημα «Fleming» καὶ αἱ ὑπόλοιποι 6 διὰ

κινητῶν Ντίζελ. Τὸ νέον ὑπερωκεανίον διαθρύπτει τὸ Ὀλλανδικὸν γόητρον, ἀντικατοπτρίζει δὲ τὸ ἀνώτερον ἐπίπεδον τῆς Ἑθνικῆς βιομηχανίας, ἥτις ἔχει φθάσει εἰς ἐπίσθλον σημεῖον τελειότητος. Πράγματι τὰ Ὀλλανδικὰ ναυπηγεία φημίζονται διὰ τὰς κατασκευὰς των, ἐπέτυχον δὲ κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος νὰ συγκεντρώσων σεβαστὰς εἰς ὄγκον παραγωγείας τῆς Ὀλλανδικῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ ξένου ἐφοπλισμοῦ, ἐνθ’ καὶ ὡς πρὸς τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων, ἐφείλκυσαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μίαν ἐργασίαν ἱκανοποιητικῆς ἐκτάσεως καὶ ἐντελῶς ἀσυνήθῃ. Σημειώομεν ἐπ’ εὐκαιρίᾳ, ὅτι καὶ πλείστα Ἑλληνικὰ σκάφη ἐξετέλεσαν τὰς ἐπισκευὰς των ἐν Ὀλλανδίᾳ. Σημαντικώτεραι περιπτώσεις ἦσαν αἱ γενόμεναι μετατροπαὶ ἀπὸ «τάνκερς» εἰς «τράμπς» φορητὰ τῶν ἀτμοπλοίων «Ὅρος Δίρφους» καὶ «Ὅρος Χελμός» καὶ ἡ ἐπισκευὴ τῶν μεγάλων ἐκ πυρκαϊᾶς ζημιῶν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Πετράκης Νομικός». Εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς Ὀλλανδίας ἀπασχολοῦνται 20.000 πρόσωπα, τὸ δὲ ἐτήσιον κόστος τῶν ἐργασιῶν τῆς ὑπολογίζεται εἰς 40 ἑκατομμύρια φιορινίων.

Πολωνία

Δραστηρία πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα στροφῇ

Ἡ Πολωνικὴ ναυτιλία, ἀριθμοῦσα ζῶν 20 περίπου ἐτῶν, ὅσῃν διηλαθῇ καὶ ἡ ἀνεξαρτησία τῆς χώρας ταύτης, ἀποτελεῖ ἀντιπροσωπευτικὸν παράδειγμα ἀναπτύξεως καὶ εὐρυτέρας δράσεως, μὲ βασίμους ἐλπίδας διὰ μίαν ὥραιότεραν μελλοντικὴν δημιουργίαν. Κράτος ἐξαγωγικὸν ἡ Πολωνία, μὲ ὑπολογισμὸν βιομηχανίαν καὶ μὲ ἀκμαίαν γεωργικὴν παραγωγὴν, κατεῖδεν ἀμέσως τὴν σημασίαν, ποῦ ἐνεῖχεν ἡ ἀπόκτησις ἰδίων ἐθνικῶν λιμένων καὶ ἰδίας ναυτιλίας πρὸς διοχέτευσιν τῶν πολλαπλῶν ἐθνικῶν προϊόντων, δι’ ἃ καὶ ἐστράφη μὲ ἀποφασιστικότητα πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἡ προοδευτικὴ αὐξήσις τῆς χωρητικότητος, ἡ δημιουργία κυρίως ἐθνικοῦ δικτύου τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἡ ἐντατικὴ ἐνίσχυσις ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τοῦ λιμένος τῆς Γδύνιας, ὅπως ἀποβῇ λιμὴν διεθνοῦς χαρακτῆρος καὶ ἐθνικὴ βάσις περιοπῆς, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐξωτερικοῦ Πολωνικοῦ ἐμπορίου, συνεκέντρωσαν τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν ἐπίμονον προσπάθειαν τῆς κυβερνήσεως τῆς Βαρσοβίας. Τὸ 1937 εὗρε τὴν Πολωνικὴν ναυτιλίαν μὲ δικτίων γραμμῶν ὁλόν ἐκτεταμένον καὶ μὲ τὸν λιμένα τῆς Γδύνιας ἀποτελοῦντα κόμβον θαλασσίων συγκοινωνιῶν πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις τῆς Ὑδρογείου, διὰ Πολωνικῶν καὶ ξένων «ἀλάνερς». Ἡ πείρα μὲς ἐδίδαξεν — ἐτόνιζεν ἐν ἀρχῇ τοῦ ἔτους ὁ Πολωνὸς ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου κατὰ τὴν εἰσηγησίαν του ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ — ὅτι δὲν εἴμεθα ὀλιγώτερον ἱκανοὶ περὶ τὰ θαλάσσια ἔργα ἀπὸ τὰς παλαιότερας ναυτιλίας τοῦ Κόσμου. Τὰ και-

C. K. HANSEN

COPENHAGEN

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1856

ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΟΣ, ΚΑΝΟΝΙΣΤΗΣ
ΑΒΑΡΙΩΝ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗΣ & ΠΡΑΚΤΩΡ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΤΗΛ ΔΙΕΥΘ. “HANSEN,”

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: CENTRAL 72 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ), ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ STATS 13 (2 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΟΛΟΙ ΟΙ ΚΩΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ

ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΗΜΕΡΑΣ & ΝΥΚΤΟΣ ΔΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΒΑΡΙΩΝ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 53010 CENTRAL

νοργή Πολωνικά ύπερωκεάνια του Βορ. 'Ατλαντικού ἀπολαύουν ἐξόχου φήμης μεταξὺ τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινού, ὅλα σχεδὸν τὰ σκάφη γραμμῆς εἶνε ἀπολύτως συγχρονισμένα καὶ κατὰλληλα διὰ τὰς ἐξαγωγὰς τῶν προϊόντων τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς, ἡ δὲ ναυπήγησις καὶ ἄλλων πλοίων σημαντικῶς πρόκειται νὰ βελτιώσῃ τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον τῶν ἐθνικῶν γραμμῶν. "Ὅλα αὐτὰ ὅμως — ἐξηκολούθησεν ὁ ἡγουργὸς τοῦ 'Εμπορίου — δὲν μᾶς ικανοποιοῦν, ἐὰν δὲν αὐξήσωμεν σημαντικώτατα τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν πλοίων μας εἰς τὸ ἐθνικὸν ἐμπόριον. Σήμερον τὰ 9)10 τῶν ἐκ Πολωνικῶν λιμένων παραλαμβανομένων φορτίων μεταφέρονται εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν διὰ ξένων σκαφῶν, εἰς τὰ ὅποια οἱ Πολωνοὶ ἐξαγωγεῖς πληρώνουν ἐτησίως 120 ἑκατ. ζλότους, εἰς βάρος —φυσικᾶ— τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου".

Ἐπόμενον ἦτο, μὲ τοιαύτας σκέψεις καὶ μὲ οὕτω τιθεμένας τὰς κατευθύνσεις τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς, ἐναντι τῆς κρατικῆς Πολωνικῆς ναυτιλίας, νὰ ἐνισχυθῇ αὐτῇ ἀκόμη περισσότερον κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1937 ἡ ὅλη δύναμις αὐτῆς περιελάμβανε 96 πλοῖα 97.000 τόννων γκρός, ἅτινα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α' ἡμῆνου μετέφεραν 772.000 τ. ἐμπορευμάτων, ἐναντι 611.000 τ. τοῦ ἀντιστοίχου ἡμῆνου τοῦ 1936. Τὸ σύνολον ἀφ' ἑτέρου τοῦ ἐξωτερικοῦ Πολωνικοῦ ἐμπορίου ἠδὲ καὶ τὸ 1936 εἰς 8.9 ἑκατ. τόννων (ἐναντι 7.2 ἑκατ. τ. τοῦ 1935), οὕτως ὥστε ἡ συμμετοχὴ τῆς ἐθνικῆς σημαίας ἐκάλυπεν ἕνα ποσοστὸν 8 ο)ο μόνον. Τὸ γεγονός αὐτὸ ἐσχολιάσθη εὐρύτατα ἀπὸ τὸν τύπον τῆς Βαρσοβίας, ὅστις καὶ ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην μᾶς ταχείας προσθήκης 80.000 ἕως 100.000 τόννων εἰς τὴν ὑπάρχουσαν ἐθνικὴν χωρητικότητα, ἵνα ἐξασφαλίσῃ αὐτῇ ποσοστὸν 15 ἕως 20 ο)ο εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας. Ἐπομένως παρὰ τὴν ὑπό τοῦ τύπου καὶ ὑπὸ τῶν ἀρμοδιατέρων παραγόντων ἡ ἀνάγκη μᾶς ταχείας ἀναπτύξεως τοῦ στόλου τῶν «τράμπς», δεδομένου, ὅτι αἱ βασικώτεραι Πολωνικαὶ ἐξαγωγαὶ ἀναφέρονται, κυρίως, εἰς ἀκατέργαστα προϊόντα.

Ἀποτελέσματα τῶν ἀνωτέρω ὑποδείξεων, ἀλλὰ καὶ τῆς κυβερνητικῆς ἐπιθυμίας, ὑπῆρξεν ὁ καταρτισμὸς τετραετοῦς ναυπηγικοῦ προγράμματος, περιλαμβανόντος τὴν κατασκευὴν μᾶς δεκάδος σκαφῶν διαφόρων μεγεθῶν, προορισμῶν καὶ τύπων, συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 40.000 τόννων d. w. περίπου. Κατὰ τὰς ἀνακοινωθείσας λεπτομερείας, πρόκειται νὰ ναυπηγηθῶν δύο «λάινερς» 10.000 τ. ἕκαστον διὰ τὴν γραμμὴν Γδύνιας — Νοτίου Ἀμερικῆς, τὴν ὅποιαν ἐξυπηρετεῖ, ὡς γνωστόν, ἡ «Γδύνια - Ἀμερिका Λάιν», ἐν συνεργασίᾳ μετὰ μᾶς Φινλανδικῆς ἐταιρείας, δύο πλοῖα τῶν 1000 τόννων d. w., διὰ τὴν νέαν γραμμὴν μεταξὺ Γδύνιας καὶ λιμένων τῆς Δυτικῆς Φινλανδίας, δύο μικτὰ «λάινερς» διὰ τὴν γραμμὴν πρὸς τὸ Μεξικὸν καὶ δύο φορτηγὰ γραμμῆς διὰ τὴν βελτιώσιν τῆς ὑφισταμένης τακτικῆς ὑπηρεσίας ἐκ Γδύνιας πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Δύο ἕτερα σκάφη, θὰ εἶνε τὸ μὲν ἕνα εἰδικὸν γαιανθοκαφόρον, 2800 τόννων d. w., διὰ τὴν μεταφορὰν Πολωνικῶν γαιανθοκάρων εἰς Σουηδίαν καὶ Δανίαν, τὸ δὲ ἄλλο θὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς πλωτὸς σταθμὸς ἀνθρακίσσεως τῶν πλοίων εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Γδύνιας. Βάσει τοῦ προγράμματος τούτου διεβιβάσθησαν ἤδη αἱ πρῶται παραγγελίαι εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δανίας καὶ τοῦ Δάντσιχ. Οὕτως, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Δάντσιχ ἀνέστη ἡ κατασκευὴ δύο ταχυπλῶν μικτῶν σκαφῶν, 5000 τ. d. w. ἕκαστον διὰ τὴν νέαν γραμμὴν πρὸς τὸν Κόλπον Μεξικῶ, ἥτις θὰ τελῇ ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλεισιν μᾶς ἐταιρείας, γνωστῆς ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀτμοπλοῖα τοῦ δάμβρακος». Ἐκαστον τῶν δύο αὐτῶν σκαφῶν θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὰς δυνάμει 6650 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσῃ ταχύτητα 16 μιλίων. Ἐτέρα παραγγελία ἐδόθη εἰς τὰ Δανικά ναυπηγεῖα τοῦ Νaksκον, ἀφορώσα μικτὸν «λάινερ» 11.500 τόννων γκρός, ἐφοδιασθῆσιν μὲ μηχανὰς Ντῆζελ καὶ προοριζόμενον νὰ ἐξυπηρετήσῃ, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Gdynia - America Line», τὴν γραμμὴν Νοτίου Ἀμερικῆς ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἕτερον ἀδελφὸν σκάφος, οὗτινος ἡ κατασκευὴ ἀνέτεθη εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεῖα «Swan, Hunter & Wigham

Richardson». Τὰ δύο ταῦτα σκάφη προβλέπεται ν' ἀντικαταστήσουν τὰ ἤδη ἐξυπηρετοῦντα τὴν γραμμὴν Νοτίου Ἀμερικῆς ἀτμόπλοια «Kosciuszko» καὶ «Pulaski». Ἐκαστον τῶν ἀδελφῶν «λάινερς» θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 480 ποδῶν καὶ πλάτους 66 ποδῶν, θὰ προωθοῦνται δὲ ἀπὸ δύο μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ δυνάμει 12.500 ἵππων, αἵτινες θὰ ἐξασφαλίσουν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 17 μιλίων, μὲ πληρὴς φορτίον. Δι' ἐπαβάτας θὰ διατίθενται διαμερίσματα μὲ 1000 θέσεις, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ 286 θὰ εἶνε α' καὶ «τουριστ - κλάς», αἱ δὲ ὑπόλοιποι διὰ μετανάστας. Τὸ κόστος ἐκάστης ναυπηγήσεως κυμαίνεται γύρω τῶν 450.000 λιρών, μὲ πληρωμὴν εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα, ἀμφότερα δὲ τὰ πλοῖα θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐντὸς τοῦ 1939.

Πλὴν ὅμως τῆς αὐστητῆς ἐνισχύσεως τῆς Πολωνικῆς χωρητικότητος διὰ τῶν ἀνωτέρω νέων κατασκευῶν, καθὼς καὶ διὰ τῆς ἀγορᾶς παρ' ἰδιωτῶν τινων ἐφοπλιστῶν μερικῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν, νεωτέρας σχετικῶς ἡλικίας, ἠνύνησεν ἡ Πολωνικὴ κυβέρνησις, χάριν καὶ τῆς ἀμύνης τῆς χώρας, τὴν ἀπόκτησιν ἰδίας ναυπηγικῆς βιομηχανίας, δυναμένης ν' ἀναδεχθῇ κατασκευὰς εὐνότερας κλίμακος διὰ πολεμικὰ καὶ ἐμπορικὰ σκάφη. Αἱ ἐν προκειμένῳ ἐνέργειαι ἀπέβησαν ἐπιτυχεῖς, κατόπιν δὲ μακροχρονίων διαπραγματεύσεων ὑπεγράφη τὸν παρελθόντα Δεκεμβρίου εἰς τὴν ἐν Λονδίνῳ Πολωνικὴν πρεσβείαν, μεταξὺ τοῦ Ἀγγλικοῦ Οἴκου «J. Samuel White & Co, Ltd» καὶ τοῦ μεγαλύτερου Πολωνικοῦ Οἴκου κατασκευῆς μηχανῶν καὶ ἐπεξεργασίας χάλυβος, σύμβασιν, ἀποδίδουσα εἰς τὴν ἐγκατάστασιν ναυπηγείων εἰς τὴν Γδύνιαν. Ἡ προκειμένη ἐπιχείρησις, ἐνέχουσα ἰδιωτικὸν χαρακτήρα, θὰ ἐνισχύεται ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ θὰ διαθέτῃ ἐσχάρας μέχρι 120 μέτρων μήκους, ὥστε ν' ἀναλαμβάνῃ καὶ ναυπηγήσῃ πλοίων χωρητικότητος ἕως 11.000 τόννων.

Τὰ ἀνωτέρω πεπραγμένα εἰς διάστημα ἐνὸς καὶ μόνον ἔτους ἀποδεικνύουν ἐμφανῶς τὴν θέλησιν τῆς ἐν Βαρσοβίᾳ κυβερνήσεως, ὅπως ἡ Πολωνικὴ σημαία διεκδικήσῃ μίαν ἀνωτέραν θέσιν εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον. Τὸ γεγονός, ὅτι ὅλη σχεδὸν ἡ προσπάθεια αὕτη ἐκπηγάει μὲχρι σήμερον ἀπὸ τὴν κρατικὴν δραστηριότητα δὲν εἶνε ἀποθαρρυντικόν, δεδομένου, ὅτι ἡ κυβέρνησις διὰ τῶν ἐν προκειμένῳ ἐνεργειῶν τῆς, ἀφ' ἐνὸς μὲν ποδηγετεῖ καὶ ἐνισχύει τὴν νεαρὰν τῆς χώρας ναυτιλίαν εἰς τὰ πρῶτα τῆς δὴματα καὶ ἀφ' ἑτέρου ὑποκινεῖ καὶ ἐνθαρρύνει τὴν μετ' ἐμπιστοσύνης στροφὴν τοῦ ἰδιωτικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Συζητοῦνται μάλιστα καὶ ὠρισμένα μέτρα οἰκονομικοῦ χαρακτήρος, ἅτινα ὑπὸ μορφὴν νομοθετικῆν θὰ ἐφελεῖν, ὡς πιστεύεται, τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Κυριώτερον ἐκ τῶν μελετωμένων μέτρων θὰ εἶνε ἡ παροχὴ δανείων μὲ εὐθὴνόν τόκον.

Σκανδιναυικαὶ Χῶραι

Αἱ ὑποδειγματικώτεραι ναυτιλίαι

Τὸ ἀπτότερον παράδειγμα μᾶς ὑγιὸς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν ἐλευθέρων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, προσέχεται ἀναμφιστήτως ἀπὸ τὰς τρεῖς Σκανδιναυικὰς χώρας. Οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν καταδικάζοντες ἀνέκαθεν τὰ ποικίλα προστατευτικὰ συστήματα καὶ ἀποκρούοντες τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα, ὑπὸ οἰανδήποτε μορφὴν ἐκδηλούμενον, ἐπέτυχον καὶ τὴν πολυτελεῖ οἰκονομικὴν κρίσιν νὰ διεξέλθουν μὲ ὀλιγωτέρας ζημίας καὶ τὴν θέσιν τῶν ἀκραίων νὰ διατηρήσουν εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Οὐδέποτε οἱ Νορβηγοὶ, οἱ Σουηδοὶ καὶ οἱ Δανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐσκέφθησαν νὰ προσφύγουν εἰς τὸν δημόσιον πλοῦτον διὰ νὰ ἐνισχύσουν τὴν θέσιν τῶν. Παλαίοντες μὲ τὰς ἰδίας αὐτῶν οἰκονομικὰς δυνάμεις, διαθέτοντες ὅμως σεβαστὰ ἀποθεματικά καὶ ὀργανωμένας ἐπιχειρήσεις ἔχοντες δὲ ὑπὲρ αὐτῶν τὰ πολύτιμα προτερήματα τῆς ναυτικότητος τοῦ ἐμψύχου ὕψους, τῶν καινοουργῶν καὶ εὐχρηστῶν οἰκονομικῶν σκαφῶν καὶ τὴν συστηματο-

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ ΘΕΣΣΟΝΙΚΗΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

"ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,"

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 44-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ι. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ

ΕΤΑΙΡΙΑ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΩΛΗΤΑΙ

ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΘ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ποιημένην από δεκάδων ετών μονοπωλιακήν, τρόπον τινά, εργασίαν των εις ώριμμένας κατηγορίας μεταφορών του υπερθαλασίου εμπορίου, παρέμειναν ακλόνητοι εις τας εναντιότητας των δυσκολιών ημερών και κατώρθωσαν ν' αντεπεξέλθουν ικανοποιητικατά προς τόν σφοδρόν συναγωνισμόν των επιχειρησυστημάτων ξένων σημαίων. Τό μόνον αίτημα πού υπέβαλον εις τας κυβερνήσεις των οι Σκανδιναβοί εφοπλισταί υπήρξεν ή αποφυγή ένδεχομένων υπερμέτρων φορολογιών και ή μετά συνέσεως προσχώρησις εις διεθνείς συμβάσεις, άναφερομένας εις τήν σύνθεσιν και τας ώρας εργασίας των πληρωμάτων. Έπί του τελευταίου τούτου έκδηλος υπήρξεν ή ένιαία και όμόφωνος αντίδρασις του εφοπλισμού των τριών χωρών, όταν αί οικείαι κυβερνήσεις εξέγγειλαν τόν καταρτισμόν νομοσχεδίων διά τήν εφαρμογήν του όκταώρου εις τά πλοία. Υπό τήν πίεσιν των προταχθέντων έπιχειρημάτων αί κυβερνήσεις υπεχώρησαν μέ τήν δήλωσιν, όταν αί οικείαι κυβερνήσεις εξέγγειλαν τόν καταρτισμόν νομοσχεδίων διά τήν εφαρμογήν του όκταώρου εις τά πλοία. Υπό τήν πίεσιν των προταχθέντων έπιχειρημάτων αί κυβερνήσεις υπεχώρησαν μέ τήν δήλωσιν, όταν αί οικείαι κυβερνήσεις εξέγγειλαν τόν καταρτισμόν νομοσχεδίων διά τήν εφαρμογήν του όκταώρου εις τά πλοία. Υπό τήν πίεσιν των προταχθέντων έπιχειρημάτων αί κυβερνήσεις υπεχώρησαν μέ τήν δήλωσιν, όταν αί οικείαι κυβερνήσεις εξέγγειλαν τόν καταρτισμόν νομοσχεδίων διά τήν εφαρμογήν του όκταώρου εις τά πλοία.

Η ΔΑΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ κατέχουσα μίαν συνολικήν χωρητικότητα 1.100.000 τ. γκρό, άπαρτιζομένην κυρίως από συγχρονισμένα και νεώτερα, σχετικώς, ήλικίας δηζελοκίνητα σκάφη, άποτελεί διά τήν οικονομίαν της χώρας τήν δεύτεραν πλουτοφόρον πηγήν, μετά τήν γεωργίαν. Με είσόδημα 235 εκατ. κορωνών κατά τό 1936 και έτι περαιτέρω ηύξημένον κατά τό 1937, ούδέποτε έπέδιώξε τήν κυβερνητικήν άρωγήν, μολοντί πλείστα πρόσ τοούτο είχε δικαιώματα, έναντι της πολυτιμής συμβολής της εις τό έθνικόν ισοζύγιον των πληρωμών. Η μόνη έπιθυμία των Δανών εφοπλιστών έστρέφετο εις τήν άπάλλαγήν της ναυτιλίας έξ ένδεχομένων φορολογικών βαρών, ώστε να καταστή δυνατή ή άποταμίευσίς επαρκών τινων άποθεματικών, χάριν της εύχερεστερας και άκινδύνου άντιμετωπίσεως μιάς πιθανής νέας κρίσεως εις τήν τώσον εύπαθή ναυτικήν βιομηχανίαν. Ίδού τί έν προκειμένω έτονίζετο εις τήν τελευταίαν έτησίαν έκθεσιν προς τήν γενικήν συνέλευσιν των Δανών εφοπλιστών: «Η πρόσφατος είσέτι έποχή της κρίσεως, ήτο κατεσπαρμένη μέ δυσχερείας, άνευ προηγουμένου διά τήν παρούσαν εφοπλιστικήν γενεάν. Αί δυσκολίαι όμως και τά έμπόδια ύφίστανται πάντοτε διά τήν Δανικήν ναυτιλίαν. Τά έξοδα των σκαφών εινε μεγάλα, αί άρχαί δείκνυνται έξαιρετικώς αύστηραί διά τας έπί των πλοίων συνθήκας διαβιώσεως και εργασίας και αί άπαιτήσεις των πληρωμάτων διά τήν τροφοδοσίαν κρίνονται, ως ύπερβολικοί. Οι Δανοί πλοιοκίτηται έχουν ανάγκην όμαλότητος διά να σταθεροποιήσουν τήν θέσιν των. Έάν δε ή ανάγκη αυτή δέν γίνη εύκαιρώς άντιληπτή από τήν κυβέρνησιν της Κοπεγχάγης και από τόν έργατικόν παράγοντα, τότε ή έθνική ναυτική βιομηχανία, αί υπερέφρανοι παραδόσεις της και όλα τά όφέλη, πού προσπορίζει ή εργασία των πλοίων εις τήν οικονομίαν του τόπου, θα εύρεθούν μοιραίως έν κινδύνω».

Έντονα παράγοντα των Δανών εφοπλιστών προεκάλεσαν και τά κυβερνητικά μέτρα προστασίας του συναλλάγματος, άτίνα άπέτεισαν φραγμόν διά τήν εισαγωγήν μεταχειρισμένων πλοίων προς ένίσχυσιν της έθνικής χωρητικότητας και ήπειλσαν προς στιγμήν να διαταράξουν τας συναλλαγάς μέ τήν Νορβηγίαν. Λόγω των άνωτέρω περιορισμών, άρκεται άγοραί Νορβηγικών πλοίων υπό Δανικών εταιριών έμταυώθησαν, επί προφανεί ζημία των γενικωτέρων ναυτιλιακών συμφερόντων της Δανίας, ένφ και οι Νορβηγοί πωληται δυσχερεστήθησαν εις βαθμόν, όστις ένκινδύνευσε να χαλαρώση τας έμποροναυτικάς σχέσεις των δύο χωρών και να φυγαδεύση αξιόλογον Νορβηγικήν εργασίαν από τά Δανικά ναυπηγεία. Ο άνασκοπών τά της Δανικής ναυτιλίας δέν δύναται να παράδω και τήν λαμπράν εξέλιξιν της ναυπηγικής βιομηχανίας, τώσον ειδικευμένης εις τήν κατασκευήν δηζελοκινήτων σκαφών. Τά Δανικά ναυπηγεία ειργάσθησαν τό παρελθόν έτος έντατικώτατα, έξησφάλισαν δε

πλείστας όσας έκ της άλλοδαπής παραγγελίας, χάρις εις τούς εύνοϊκούς τεχνικούς και χρηματικούς όρους. Μεταξύ των παραδοθέντων σκαφών συγκατελέγετο και τό Σοβιετικόν μικτόν μότορσιπ «Svanetia» 4000 τ. γκρό, προοριζόμενον διά τήν τακτικήν γραμμήν Όδησσού — Κων)λεως — Πειραιώς — Άλεξανδρείας, ένφ μεταξύ της άρξαμένης νέας εργασίας περιελαμβάνετο και ή άφορώσα τά παραγγελλθέντα υπό της Ρουμανίας δύο έπιβατηγά «μότορ - λάινερς» διά τήν ταχεία ύπηρεσίαν Κωνσταντίας — Κων)πόλεως — Πειραιώς — Άλεξανδρείας, παραδοτέα έντός του 1938.

Η ΝΟΡΒΗΓΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ εινε μία από τας ύποδειγματικάς έν τφ κόσμω. Αριθμεί σήμεραν περί τό 1900 έλικοκίνητα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 4.300.000 τ. γκρό, έκ των όποιων 1355 πλοία 1.892.308 τ. γκρό εινε άτμοκίνητα και 539 τόννων 2.396.961 εινε μότορσιπς. Εινε χαρακτηριστική ή προτίμησις της μηχανής έσωτερικής καύσεως διά τήν πρόωσιν των Νορβηγικών σκαφών. Η άτμοκίνητος χωρητικότης από ετών ήδη έλαττώνεται σταθερώς, ένφ ή δηζελοκίνητος τοιαύτη, διαρκώς ένισχυομένη, καλύπτει ήδη τά 60 ο)ο και πλέον του έθνικου τόνναζ. Κατά τόν προόδον της «Ένώσεως των Νορβηγών Έφοπλιστών» κ. Klaveness, ή ναυτιλία, άποτελούσα τήν κατ' έξοχήν έθνικήν βιομηχανίαν της Νορβηγίας, όφείλει τήν άνάπτυξιν και τήν ευημερίαν της εις τήν ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν. «Η Ικανότης — ειπε εις μίαν διάλεξιν του — προσαρμογής εις τας έκάστοτε έπικρατούσας συνθήκας και ή έμπορική εύστροφία εις τήν έκμετάλλευσιν των πλοίων άποτελούν τούς δύο κεφαλαιώδεις συντελεστάς προόδου εις τά θαλάσσια έργα, μετά τούς όποιους έρχεται ή ειδίκευσίς εις τας διαφόρους κατηγορίας των υπερθαλασίων μεταφορών». Εις τό τελευταίον τούτο έπίπεδον, οι Νορβηγοί εφοπλισταί έρχονται επί κεφαλής.

Και εις τήν Νορβηγίαν οι εφοπλισταί ούδέποτε έπέδιώξαν τήν κυβερνητικήν βοήθειαν, έπέκριναν όμως τήν τακτικήν του σοσιαλιστικού Όσλο εις συσώρευσιν βαρών δι' ένα κλάδον του Έθνικου πλούτου, όστις εισφέρει κατ' έτος εις τό ισοζύγιον των έθνικών πληρωμών ένα εισόδημα κυμαινόμενον μεταξύ 250 έως 300 εκατομμυρίων κορωνών. Πολύλακίς έτονίσθη και υπό των εφοπλιστικών παραγόντων και υπό του έγγωρίον ναυτικού τύπου, ότι ή Νορβηγική ναυτιλία ζητεί άπλώς άπάλλαγήν από τά πρόσθετα φορολογικά βάρη και καλύτεραν κρατικήν μεταχείρισιν κατά τήν σύναψιν των διαφόρων έμπορικων συμφωνιών. «Όσον άφορᾷ τας έπικρίσεις ξένων τινών κύκλων, ότι ή Νορβηγική ναυτιλία διωγκώθη ύπερμέτρως κατά τά τελευταία έτη, παρεσχέθη ή άπάντησις, ότι αί νέαι ναυπηγήσεις άφείρων κατά τό πλείστον ειδικούς τύπους σκαφών, ένφ των «τράμπς» και των πλοίων γραμμής ή χωρητικότης έμειώθη μεταξύ των ετών 1930 και 1937 από 2.609.000 εις 2.552.000 τόννων γκρό».

Τό πρόβλημα της άνανέωσης ικανού αριθμού μικρών και μεγάλων σκαφών παλαιότερας ήλικίας άπησχόλησεν άρκύντως τούς Νορβηγούς εφοπλιστάς κατά τό παρελθόν έτος. Έπί του άντικειμένου τούτου μάστιχα έβραβεύθησαν υπό της «Έφοπλιστικής Ένώσεως» του Όσλο και δύο ένδιαφέρονται ναυτιλιακά μελέται. Η μία, όφειλομένη εις εξέχοντα Νορβηγόν οικονομολόγον άπεδείκνυν, ότι ή τάσις προς άπόκτησιν σκαφών μεγαλυτέρων μεγέθους, έδει ν' άναζητηθή εις τό γεγονός, ότι τά διατιθέμενα κεφάλαια και αί δαπάναι έκμεταλλεύσεως κατά τόνον, ύποβιβάζονται διά τά μεγάλα πλοία, κατ' αναλογίαν προς τήν αύξησιν της χωρητικότητας. Η έτέρα μελέτη, όφειλομένη εις τόν κ. Kildahl, συνέκρινε ποιοτικώς τήν Νορβηγικήν και τήν Γερμανικήν ναυτιλίαν, μέ τό συμπέρασμα, ότι τό πρόβλημα της άνανέωσης των Νορβηγικών πλοίων ένείχεν έπείγουσαν μάλλον μορφήν διά τά κάτω των 4000 τ. σκάφη, όπου — πλην της ήλικίας — παρετηρείτο, ότι και τά περισσότερα μικρά πλοία ήσαν άτμοκίνητα και συνεπώς μειονεκτικά έναντι των καινούργων δηζελοκινήτων. Όπωσδήποτε, τό 1937 προωθήθη σημαντικώς ή ποιοτική βελτίωσις του Νορβηγικού πλωτου ύλικου, δεδομένου, ότι περί τά

Tel. addr.: Ugleexport MOSCOW

Address: Kaljajevsky Str. MOSCOW 61

SOJUSUGLEEXPORT

EXPORTS :

DONETZ STEAM AND GAS COALS, AND ANTHRACITE AND BRIQUETTES

BUNKERING AT SOVIET PORTS

(Odessa, Nicolaev, Theodosia, Mariupol, Novorossiisk, Poti & Leningrad)

Large stocks of best quality Donetz Bunker coal «F» brand available.

QUICK DESPATCH

τέλη του έτους έτέλουν υπό κατασκευήν διά λογαριασμόν Νορβηγών έφοπλιστών σκάφη 663.000 τόννων, εκ των οποίων 329.000 τόννοι άφείρων μεγάλη δηζελοκίνητα τάνκερς. Είς τὰ Έθνικά ναυπηγεία κατασκευάζονται πλοία 59.000 τ. μόνον, τὰ δὲ υπόλοιπα εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν καὶ κυρίως εἰς τὴν Δανίαν, τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν. Εἰς τὰ Ἱταλικά ναυπηγεία μίαν μόνον Νορβηγικὴ παραγγελία ἐδόθη κατὰ τὰ μέσα τοῦ έτους, ἀφορῶσα ἓνα «εἰσβατηγόν - λάινερ» κατὰ τὰ μεγαλύτανα τοῦ ὑπάρχοντος «Venus» (5307 τ. γκρός), προοριζόμενον νὰ βελτιώσῃ τὴν τακτικὴν συγκοινωνιακὴν ὑπηρεσίαν μεταξὺ Μπέργκεν καὶ Λονδίνου. Αἱ ἀθροαί, σημειώ- τέον, παραγγελίαι ναυπηγήσεων, τὸ κόστος τῶν ὁποίων ὑπελογίζετο εἰς 12 ἑκατομ. λίρων, εἰς πολλὰς ἐνέβαλεν ἀνησυχίας τοὺς συντηρητικώτερον τῶν Νορβηγῶν έφοπλιστῶν. Ἐφοβοῦντο οὗτοι καὶ πολὺ δικαίως, ὅτι δυσχερέστατον θ' ἀνακύβῃ πρόβλημα ἐξοφλήσεως τῶν ἐκ τῶν ναυπηγήσεων τοῦτων ὑποχρεώσεων, ἂν ὀλίγον τι οἱ καλοὶ ναῦλοι ἤθελον καὶ πάλιν ἐκ- πέσει.

Η ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ τέλος, περιλαμβάνουσα μίαν χωρητικό- τητα 1.480.000 τ. γκρός, πολὺτιμον παρέχει ἀρωγὴν εἰς τὴν ἀξιολόγον οικονομίαν τῆς χώρας. Ἐξυπηρετοῦσα ἓνα πυκνότερον δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν ἐκ τῶν μητροπολιτικῶν λιμένων πρὸς τὴν ἀλλοδαπὴν, γίνε- ται ὁ φορεὺς τῆς εὐρύτερας ὁσμῆραι τοποθετήσεως τῶν πλοισίων προῦ- ὄντων τῆς ἀνθούσης Σουηδικῆς βιομηχανίας καὶ τοῦ βασικοῦ πλούτου τῆς χώρας ἀνὰ τὴν παγκόσμιον ἀγοράν, ἐνθ' συγχρόνως, ὅχι μόνον ἱσο- σκελίζει διὰ τοῦ εἰσοδηματός της τὸ ἐμπορικὸν τῆς Σουηδίας ἱσοζύγιον (111 ἑκατ. κορωνῶν), ἀλλὰ καὶ ὑπολογισμὸν καταλείπει περιθώριον ἐνε- ργητικοῦ ὑπολοίπου. Τὸ 1936, αἱ εἰσπράξεις τῆς Σουηδικῆς ναυτιλίας ἔ- φθασαν τὰ 269 ἑκατ. κορωνῶν (μὲ δαπάνας εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν 133 ἑ- κατομμυρίων), ἐνθ' κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος αἱ εἰσπράξεις ἀναμένονται ἐ- παισθητῶς βελτιωμένα, λόγω τῆς ἐπικρατήσεως ναυτιλιακῆς ζωνηρότη- τος καὶ εἰς ὅγκον μεταφερθέντων φορτίων καὶ εἰς πληρωθέντας ἠξήμη- νους ναύλους.

Παρά ταῦτα ἡ Σουηδικὴ χωρητικότης ἔχει σημαντικὸν ποσοστὸν σκα- φῶν παλαιᾶς ἡλικίας κυρίως φορηγῶν «τράμπς» καὶ ἀκέραιον ἀντιμετω- πίζει τὸ πρόβλημα τῆς ἀνανεώσεως. Κατὰ μίαν ἐπίσημον ἔρευναν, τὰ 69. 7 ο)ο τῶν Σουηδικῶν «τράμπς» καὶ τὰ 24.2 ο)ο τῶν «λάινερς», εἶνε ἡλι- κίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἐτῶν, ἐὰν δὲ οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται δὲν ἀκολουθῇσιν συντόμως εὐρύτερα προγράμματα ἀνανεώσεων, μία πιθανὴ μελλοντικὴ κρίσις εἰς τὰς θαλάσσις μεταφορὰς θὰ συνετελεῖ ἀναποφεύ- κτως εἰς τὴν καταβαράθρωσιν τῶν ναυτιλιακῶν τῶν συμφερόντων καὶ εἰς μίαν μεγαλύτερον τῆς ἐθνικῆς χωρητικότητος ἔκπτωσιν. Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἀντιθέτως, εὐρίσκειται ὑπὸ ἓνα πυρετώδη ὄραγμα ἐκτελου- μένης ἐργασίας καὶ προσελκύσεως νέων παραγγελιῶν. Τὸ 1937 ἡ ἀπόδοσις τῶν Σουηδικῶν ναυπηγείων ἔφθασεν εἰς τὸ ἀνώτατον αὐτῆς ὅριον, με συν- τελουμένην ἐργασίαν εἰς σκάφη 140.000 τ. γκρός καὶ πλέον καὶ μὲ ἀνὰ χεῖ- ρας παραγγελίας δι' ἑτέρους 550.000 τόννους, εἰς διαταγὴν Σουηδῶν καὶ ξένων έφοπλιστῶν. Τὰ περισσότερα τῶν ὑπὸ ναυπηγίαν πλοίων ἀνεφε- ροντο εἰς δηζελοκίνητα τάνκερς, ἐκ τῶν ὁποίων δύο, συνολικῆς χωρητικό- τητος 27.200 τ. d. w. προορίζονται διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Ἡ κυ- ριότερα Σουηδικὴ παραγγελία, ἀφορῶσα τὸ ἐπιβατηγὸν ὑπερκοκκῆριον «Stockholm» 28.000 τ. γκρός, προοριζόμενον διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Σουη- δικῆς ὑπὲρ τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν γραμμῆς, ἐδόθη, ὡς γνωστὸν εἰς τὰ Ἱταλικά ναυπηγεία, δεδομένου, ὅτι τὰ ναυπηγεία «Giovanerker» — τὰ μόνα δυνάμενα ν' ἀναλάβουν τόσον εὐρείαν ἐργασίαν — ἦσαν ἀπηχο- λημένα διὰ μακρὰν χρονικὴν περίοδον με παραγγελίας πλοίων 400.000 τόννων, προοριζόμενων κατὰ ποσοστὸν 45 ο)ο δι' ἀλλοδαποὺς έφοπλι- στάς, 40 ο)ο διὰ Σουηδοὺς καὶ 15 ο)ο διὰ Νορβηγούς.

Τὸ γενικώτερον συμπέρασμα ἀπὸ τὴν περιεκτικὴν αὐτὴν ἀνασκόπη- σιν δύναται νὰ συνοψισθῇ εἰς τὸ ὅτι αἱ Σκανδιναβικαὶ ναυτιλίαι, παρὰ τὰς δυσκόλους στιγμὰς τῶν, παρὰ τὴν ἀντιμετώπισιν καὶ παρ' αὐτὸν ἀρκετῶν προβλημάτων μείζονος ποιοτικῆς βελτιώσεως καὶ ἐργατικῶν δι- εκδικήσεων, εἶνε ἐν τούτοις αἱ περισσότερον ὑγιεῖς ναυτιλίαι τοῦ κό- σμου. Ἡ μελλοντικὴ ἐργασία τῶν εἶνε ἐξησφαλισμένη καὶ ἡ εὐημερία τῶν ἔχει διαφυλαχθῇ ἀπὸ αὐτὴν ταύτην τὴν συνετὴν καὶ συστηματοποιημένην έφοπλιστικὴν τακτικὴν, ἀπὸ τῆς εἰς περιωπὴν ἀναχθεῖσαν πίστιν πρὸς τὸ Σκανδιναβικὸν πλοῖον. Τὸ ἐννεῖμα τοῦ Ὁσλοῦ, εἰς τὸ ὁποῖον προσε- χώρησε καὶ ὁ Ὁλλανδικὸς έφοπλισμὸς, κατευθύνει τὰς τύχας τοῦ Σκαν- διναβικοῦ πλοίου, προωρισμένου νὰ κατακτήσῃ περισσότερον ἐπιφανῆ θέσιν τῆς σημερινῆς, ὅταν ἀμαλὰ συνθηκῇ ἀποκατασταθῶν εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφορὰς, ὅταν καταπέσουν τὰ τεῖχη τῶν τελωνειακῶν φραγμῶν καὶ ἐπικρατήσῃ ἡ ἀρχὴ τῶν ἐλευθέρων ἐμπορικῶν συναλ- λαγῶν.

Σοβ. Ρωσσία

Πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπάρκειαν

Ἡ ἀπὸ ἐτῶν ἐπιδιώξις τῆς Μόσχας, διὰ τὴν ὑπὲρ τῆς οικονομίας τῆς χώρας διασφάλισιν τῆς εὐρύτερας συμμετοχῆς τοῦ Σοβιετικοῦ πλοίου εἰς τὴν μεταφορικὴν τῆς κίνησιν, ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος μὲ ὁπωσδήποτε ἐπιτυχῇ ἀποτελέσματα. Δύο τινὰ συνέβαλον εἰς τοῦτο: Αἱ μειωμένα, ὁπωσδήποτε, Σοβιετικὰ ἐξαγωγὰ κατὰ τὸ 1937 καὶ ἡ ἀπὸ τετραετίας, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς δηλαδὴ τῆς παγκοσμίου οικονο- μικῆς κρίσεως χρονολογούμενη ἔμμεσις ὑπὸ τῶν ἀστικῶν χωρῶν διευκό- λυνσις τοῦ «Σόδοργκφλοτ» εἰς τὴν ἀπόκτησιν σεβαστῆς χωρητικότητος. Εὐρύτατα εἶνε γνωστὰ, ἐν προκειμένῳ, αἱ ἀθροαί κατὰ τὴν τελευταίαν ἰδίᾳ τριετίαν ἀγοραὶ φορηγῶν πλοίων ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ἐκ τῆς ἀλλοδα- πῆς καὶ μάλιστα ἐπὶ πιστώσει καὶ αἱ εὐρεταὶ παραγγελίαι πλοίων ὑπὸ λίαν εὐνοϊκοὺς ὁρους πληρωμῆς εἰς τὰ ξένα ναυπηγεία, εἰς τὰ Δανικά, τὰ Ἀγγλικά, τὰ Ὁλλανδικά, τὰ Γαλλικά καὶ τὰ Ἰαπωνικά. Εἰς τὰ τε- λευταία ταῦτα αἱ δοθεῖσαι παραγγελίαι ἀφείρων κυρίως σκάφη ἀλι-

ευτικά καὶ φαιαινοθηρικά, τῶν ὁποίων ἡ κατασκευὴ ἐγένετο ἐναντι τοῦ τιμήματος τῶν ἐξαγορασθέντων ὑπὸ τῆς Ἰαπωνίας Μαντζουριανῶν συ- δηροδρόμων. Ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία ὑπῆρξεν ἡ μόνη ἰσως χώρα, ἡ ὁποία ἐπωφελήθη ἀπὸ τὴν καχεξίαν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ἐκμετάλλευ- θεῖσα, ἀφ' ἐνὸς ὅσον ἡδύνατο, τὰς δυσχερείας τῶν ξένων ἀγορῶν, διὰ τῆς συνάψεως ἐμπορικῶν συμφωνιῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἐξησφαλίξεν ἀρ- κετὰ εἰσαγωγικά ἀνταλλάγματα, ἐναντι τῆς παροχῆς ἐργασίας εἰς τὰς ξένας ναυτιλίας καὶ ἐπιτυχούσα ἀφ' ἑτέρου νὰ ἀγοράσῃ σκάφη, λόγω τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως εἰς ἐθνηνάς τιμὰς. Ὅταν δὲ ἐπέτυχῃ τὴν ἀ- πόκτησιν ἐπαρκoῦς χωρητικότητος, ἤρχισε θετικώτερον νὰ ἐκδηλώσῃ τὰς ἐπιδιώξεις της, εἰς τρόπον ὥστε, ἐνθ' ὁ 1930 τὰ Ρωσσικά σκάφη ἐκά- λυπτον τὰ 4 ο)ο μόνον τῆς ἐξαγωγικῆς κινήσεως τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπο- ρίου, τὸ 1936 τὸ ποσοστὸν τοῦτο ἠῤῥῆθη εἰς τὰ 50 ο)ο, μὲ περαιτέρω ἰσως αὐξήσιν κατὰ τὸ 1937, ὁπότε, λόγω καὶ τῆς προοιούσης ἐκδιωμηχα- νοποιήσεως τῆς χώρας καὶ τῆς μεγαλυτέρας ἐσωτερικῆς καταναλώσεως πλοίων ὧδον περιεστάλησαν αἱ ἐξαγωγαὶ γαιανθράκων, μεταλλευμά- των καὶ πετρελαίου.

Αὐτὰ, ἀπὸ γενικώτερας πλευρᾶς. Ἡ λεπτομερεστέρα ἀνασκόπη- σις τῶν πεπραγμένων τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθὸν ἔ- τος, μολοντὶ πεῖθει, ὅτι διεψεύσθησαν διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν αἱ ἀρχι- καὶ προβλέψεις διὰ τὰς ὑπερθαλάσσιους καὶ ποταμίους μεταφορὰς, διὰ τὴν περαιτέρω ἐνίσχυσιν τῶν λιμένων καὶ διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῆς ναυπη- γικῆς βιομηχανίας, ἐν τούτοις ἐμφανίζει, ὡς εὐδοκῶνται εἰς τὴν μέτρῳ τὰς βασικάς προϋποθέσεις τῶν ἐμποροναυτικῶν ἐν γένει ἐπιδιώξεων τῶν Σοβιέτ. Αἱ διὰ τὸ 1937 προβλέψεις τοῦ πενταετοῦς σχεδίου ἀνεβίβαζον τὰς διὰ θαλάσσης καὶ ποταμῶν μελλούσας νὰ πραγματοποιηθῶν μετα- φορὰς εἰς 35.5 ἑκατομμύρια τόννων παντοίων φορτίων, ἤτοι εἰς 29 ἑκατ. τόννων διὰ τοὺς τομεῖς τῆς Νοτ. Ρωσσίας καὶ 6.5 ἑκατ. τόννων διὰ τοὺς Βορείους τομεῖς. Τὰ Ρωσσικά πλοία προεβλέπετο νὰ μεταφέρουν εἰς τὸ ἔξωτερον 5.5 ἑκατομμύρια τόννων φορτίων καὶ νὰ καλύψουν τὴν ὀ- λότητα σχεδὸν τῶν ἀπὸ θαλάσσης Σοβιετικῶν εἰσαγωγῶν, ὁ ὅγκος τῶν ὁποίων ὅμως δὲν ὑπερβαίνει τὰς 740.000 τ. ἐμπορευμάτων. Αἱ προβλέ- ψεις αὗται ἐδασίζοντο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ τέλος τοῦ 1936 εὗρε τὴν Σοβιετικὴν ναυτιλίαν ἀριθμοῦσαν χωρητικότητα ὑπερτέραν πῶς τοῦ 1.500.000 τόννων γκρός καὶ εἰς τὸ ὅτι ἐπέτυχεν αὕτη κατὰ τὸ 1936 νὰ διαπορθμύσῃ 4.377.000 τ. ἐμπορευμάτων (50 ο)ο περίου τῶν Ρωσσι- κῶν ἐξαγωγῶν) ἐναντι 3.832.000 τ. κατὰ τὸ 1935. Κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος ἡ «Σόδορφαχτ» ἐναύλωσε ἓνα πλοῖα διὰ τὴν μεταφορὰν 5.572.000 τ. ἐμ- πορευμάτων καὶ ὁμοειδῶν φορτίων, ὧν τὰ 88 ο)ο ἀνεφέροντο, εἰς ἐξα- γωγὰς. Ἐπὶ ἐνὸς συνολικοῦ ἀριθμοῦ 1467 ἐκτελεσθέντων ταξιδίων ὑπὸ Ρωσσικῶν σκαφῶν, τὰ 364 ἀφείρων τὸν τομέα Μαύρης Θαλάσσης καὶ Ἀζοφικῆς, 342 τὸ Λένινγκρανδ, 724 τὴν Βόρειον Θάλασσαν, 30 τὴν θά- λασσαν τοῦ Καρὰ, τρία τὴν Ἀπὸ Ἀνατολὴν καὶ τέσσαρα ἀνεφέροντο εἰς μεταφορὰς μεταξὺ ξένων λιμένων. Ἡ ἀναλογία εἰς τὴν ἀπασχόλη- σιν ἑθνικῶν πλοίων ἐτονώθη κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος. Στατιστικά, δημο- σιυνθεῖσαι τὸν παρελθόντα Αὐγούστον εἰς τὸν τύπον τῆς Μόσχας, ἀνε- φερουν, ὅτι κατὰ τὸ α' ἡμῆνον τοῦ 1937 ἐναυλώθησαν ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ἓνα πλοῖα διὰ τὴν μεταφορὰν 3.100.000 τόννων μόνον διαφόρων ἐμ- πορευμάτων καὶ προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων γαιανθράκων, πετρελαί- ων, μεταλλευμάτων καὶ λοιπῶν εἰδῶν, φορτωθέντων ἐξ Ἀζοφικῆς καὶ Μαύρης θαλάσσης διὰ τὴν Εὐρώπην. Αἱ μεταφοραὶ αὗται διὰ ξένων πλοίων, συγκρινόμεναι πρὸς τὰς ἀντιστοίχους τοῦ 1936 ἦσαν μειωμένα κατὰ ποσοστὸν 17 ο)ο. Τὴν διαφοράν ταύτην ἐπωφελήθησαν τὰ σκάφη τοῦ «Σόδοργκφλοτ», ἅτινα ἐπιδίδονται, πρὸς τοῖς ἄλλοις καὶ εἰς εὐρυ- τέρας μεταφορὰς φορτίων ξυλείας ἀπὸ τὴν Λευκὴν Θάλασσαν, ἀλλὰ καὶ εἰς σποραδικὰς μεταφορὰς μεταξὺ ξένων χωρῶν.

Παραθέτομεν ἐνταῦθα χαρακτηριστικὸν πῖνακα τῶν ναυλωθέντων ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ξένων πλοίων κατὰ τὴν τελευταίαν ἑπταετίαν, ἐκ τοῦ ὁποῖου σαφὲς προκύπτει ἡ ἐπελθούσα μείωσις εἰς τὴν συμμετοχὴν τῶν ξένων ναυτιλίων εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερου τῶν Σοβιέτ ἐμ- πορίου:

Ἔτος 1930	ἐναυλώθησαν	3571	ξένα	πλοῖα
» 1931	»	4045	»	»
» 1932	»	3454	»	»
» 1933	»	3001	»	»
» 1934	»	2437	»	»
» 1935	»	2272	»	»
» 1936	»	1467	»	»

NORDISCHE KONTROLL Ges. m.b.h.

Luisenhof

HAMBURG 8.

also at BREMEN and ROTTERDAM

Agencies at all Continental Ports and U.K.

Tallying and Checkweighing for Owners' account at all European Ports

Hamburg orders 1936 about 800.000 tons
Hamburg orders 1937 about 1.500.000 tons

Telegrams: Kornopsynas, Hamburg

London representative: Cargo Supervisors Ltd.
Telephone: Avenue 5877 Bevis Marks, House, E.C.3

“Όσον άφορᾷ τὰς ἐξυπηρετουμένας τακτικὰς γραμμὰς ὑπὸ τῶν Ρωσικῶν πλοίων διετερήθησαν αὐταὶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, ἰδρῦθησαν δὲ καὶ ἐπτά νέαι ὑπηρεσίαι, ἧτοι μία εἰς Βαλτικὴν μὲ ἀφετηρίαν τὸ Λένινγκρανδ, ἡ τοῦ Βορρά μὲ ἔδραν τὸν Ἀρχάγγελον, ἡ τῆς Ἀζοφικῆς μὲ ἔδραν τὸ Ροστόβ, ἡ τῆς Κασπίας μὲ ἔδραν τὸ Μπακού, ἡ τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς μὲ ἔδραν τὸ Βλαδιβοστόκ καὶ ἡ γραμμὴ Sochi. Αἱ δύο ὑπόλοιποι γραμμαὶ ἀφαιροῦν τὸν τομέα τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἐξ αὐτῶν δὲ ἡ μία, μὲ ἔδραν τὴν Ὀδησσὸν ἀνεφέρετο εἰς ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα, ἡ δ' ἄλλη μὲ ἔδραν τὸ Τυαρσε (περιλαμβάνουσα ἀποκλειστικῶς τάνκερς) προωρίζετο διὰ τὴν μεταφορὰν καυσίμων ἐλαίων.

Ὡς πρὸς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, αἱ ὑπάρχουσαι πληροφορίες προέρχονται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ Σοβιετικὰς πηγὰς καὶ διακρίνονται ἀπὸ πνεύμα ὑπερβολῆς, ἀγνοοῦνται δὲ ἀπὸ τοὺς ἀνεγνωρισμένους ἔξενους ὁρισμένους Νηογνομόνων. Παρὰ τὰ ἐκάστοτε ἐξαγγελλόμενα ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους κύκλους τῆς Μόσχας, αἱ ναυπηγικαὶ ἐργασίαι εἰς τὴν Ρωσσίαν χωλαίνουν, αἱ συμπληρώσεις τῶν ὑπὸ ναυπηγῶν σκαφῶν ἀπαυτοῦν μεγάλα χρονικά διαστήματα, ἐνῶ αἱ συχναὶ ἀβαρίαι τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ σκαφῶν, ἀπασχολοῦν εὐρύτατα τὰ ναυπηγεῖα εἰς μακροχρόνιους καὶ δαπανηρὰς ἐπισκευὰς, ἐπὶ προφανεῖ ζήμια τῆς παραγωγικότητός των. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1937 ἀνεγράφετο εἰς τὸν Σοβιετικὸν τύπον ἡ πληροφορία, καθ' ἣν ἐπρόκειτο ἐντὸς τοῦ ἔτους νὰ συμπληρωθῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βαλτικῆς τρία εἰδικὰ διὰ ξυλείαν φορτηγὰ, ὁμοίου τύπου μὲ τὸ πρὸ τριετίας καθελκυσθὲν φορτηγὸν «Καρά». Ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ἀρκτικῆς θαλάσσης θὰ ἐνισχυέτο ἀπὸ τὰς ἐν Ἰαπωνίᾳ ναυπηγήσεις, ἐνῶ ἐξ ἄλλου τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λένινγκρανδ καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης θὰ παρέδιδον σεβαστὸν ἀριθμὸν σκαφῶν διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων, ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν ἀνά χεῖρας ἐργασίαν. Τὸ τέλος τοῦ 1937 εἶρε τὴν Σοβιετικὴν ναυτιλίαν ἐνισχυομένην ἀπὸ σποραδικὰς τινας ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς — ἰδίᾳ ἐκ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν — ἀγορὰς ἐνίων μεταχειρισμένων πλοίων καὶ ἀπὸ τὰς παραδόσεις τῶν ναυπηγῶν τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ Σοβιετικῶν σκαφῶν, ἐνῶ ἡ προβλεφθεῖσα ἐνίσχυσις ἀπὸ τὴν Σοβιετικὴν παραγωγὴν ὑπῆρξεν ἐν τῇ πραγματικότητι λίαν περιορισμένη καὶ ἀφορῶσα ὀλίγα μόνον σκάφη ἀκτοπλοικῶν γραμμῶν καὶ δεξαμενόπλοια, καθὼς καὶ τινα πλοία ποταμῶν καὶ παγοθραυστικά ἢ ρυμουλκὰ. Αἱ κατὰ Δεκέμβριον μεταβιβασθεῖσαι, ὡς πρὸς τὴν πορείαν τῶν ναυπηγήσεων Σοβιετικαὶ πληροφορίες, ἐβεβαίουν, ὅτι ἀρκετὰ σκάφη πρόκειται ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν νὰ παραδοθῶν. Μεταξὺ αὐτῶν συγκαταριθμοῦνται τὰ τάνκερς «Dunbas» 10.500 τ., «Azerbaizan» 7900 τ. καὶ «Peregonik» 2100 τ., δύο εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλευμάτων φορτηγὰ 5000 τόννων ἕκαστον, τὸ φορτηγὸν ξυλείας «Pinega» 3350 τ., τὸ φορτηγὸν μώτορσιπ «Spartakovets» 1100 τ. καὶ τινα ἄλλα μικρὰ πλοία. Κατὰ τὰς αὐτὰς πληροφορίες, τὸ Ἐπιτροπᾶτον τῶν Μεταφορῶν «μεριμνᾷ διὰ τὴν ταχείαν συμπλήρωσιν» ἑνδεκα ἄλλων ποντοπόρων φορτηγῶν καὶ μικτῶν «εἰλίμενους». Δύο ἐξ αὐτῶν, τὰ ὑπερωκεανία φορτηγὰ μώτορσιπς «Tud» καὶ «Proletariat» 11.000 τ. ἕκαστον, συντόμως, ὡς λέγεται, θὰ καθελκυσθῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μαριουπόλεως καὶ τῆς Χερσῶνος, παρὰλλήλως πρὸς πέντε μικρὰ μώτορσιπς τῶν 300 τόννων, ἐνῶ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λένινγκρανδ θὰ παραδώσιν τὰ φορτηγὰ ξυλείας «Vaga» καὶ «Vychegda» 3350 τόννων ἕκαστον, τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Tagarong θὰ συμπληρώσων τὸ φορτηγὸν μώτορσιπ «Kamyshin» 1500 τ. καὶ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τυαρσε τὸ τάνκερ «Ural» 7900 τόννων. Ἐκ τῶν ἑνδεκα αὐτῶν σκαφῶν, μόνον τὸ «Charaev» καθελκύσθη, ἐνῶ τὰ ὑπόλοιπα δὲν πρόκειται νὰ καθελκυσθῶν πρὸ τοῦ 1939 καὶ τὸ «Proletariat» πρὸ τοῦ 1940.

Ἐπομένως αἱ σημαντικώτεραι κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος προσθῆκαι

προέρχοντο ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, τὸ δὲ ἀξιολογώτερον σκάφος ἦτο τὸ κατασκευασθὲν εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα μικτὸν μώτορσιπ «Svanetia» 4000 τ. γκρός. προοριζόμενον νὰ δελτιώσῃ τὴν γραμμὴν Ὀδησσὸς — Κωνσταντινουπόλεως — Πειραιῶς — Ἀλεξανδρείας. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἔχει διαστάσεις μήκους 320 ποδῶν, πλάτους 48 καὶ ὕψους 27, εἶνε δὲ ἐφωδιασμένον μὲ διαμερίσματα διὰ 244 ἐπιβάτας εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων καὶ διαθέτει χώρον 78.000 κ. π. δι' ἐμπορεύματα. Αἱ μηχαναὶ του εἶνε Ντίζελ, τύπου «B. & W.» καὶ δυνάμειος 4000 ἵππων, ἀποδίδουσαι εἰς τὸ πλοῖον ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16½ μιλίων. Ἡ σημαντικωτέρα ἐξ ἄλλου κατασκευὴ εἰς Σοβιετικὰ ναυπηγεῖα ἀνεφέρετο εἰς τὸ μεγαλύτερον παγοθραυστικὸν σκάφος τοῦ κόσμου «Joseph Stalin», ἐκτοπίσματος 11.000 τόννων, ὅπερ καθελκύσθη τὸ παρελθὸν θέρος εἰς τὸ Λένινγκρανδ. Τὸ σκάφος τοῦτο προωθείται ἀπὸ δύο ἀτμομηχανὰς συνολικῆς δυνάμειος 3350 ἵππων, τροφοδοτούμενας ἀπὸ ἐννέα λέβητας καὶ δυνάμειος ν' ἀποδόσων εἰς τὸ πλοῖον ταχύτητα 15 ½ τοῦλάχιστον μιλίων. Καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ σκάφους ἐτοποθετήθησαν ἐνισχύσεις διὰ δευτέρας σειρὰς χαλυβδίνων πλευρικῶν ἐλασμάτων, πάχους μέχρι 2 ἰντσῶν, ὥστε νὰ παρουσιάζουν ἀνάλογον ἀντίστασιν τὰ σημεῖα ἐπαφῆς μὲ τοὺς πάγους, ἅτινα ἱφίστανται μεγίστην πίεσιν. Ὁ διὰ καύσιμον ὕλην διατιθέμενος χώρος, περιλαμβάνων 4000 τ. γαιανθράκων, καθὼς καὶ αἱ μεγάλαι δεξαμεναὶ γλυκεῶς ὕδατος, θὰ ἐπιτρέπουσιν εἰς τὸ πλοῖον ν' ἀναλαμβάνῃ μακροχρόνιους πλόας ἀνὰ τὴν Ἀρκτικὴν θάλασσαν. Τὰ βοηθητικὰ τῶν μηχανήματων εἶνε ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἄρτια, τὰ διατιθέμενα ναυαγιοσωτικά μέσα ἀπολύτως ἐπαρκῆ, ἡ δὲ ναυσιπλοία του θὰ διευκολύνεται καὶ ἀπὸ τρία ὑπάρχοντα ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀεροσκάφη, ἧτοι ἀπὸ ἑνα εὐμέγεθες ἀεροπλάνον καὶ δύο μικρότερα ὑδροπλάνα.

Πρόοδοι ἀφ' ἐτέρου ἀξιόλογοι ἐπετελέσθησαν ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς δελτιώσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ δικτύου συγκοινωνιῶν τῆς Σοβιετικῆς ἑνδοχώρας, μέσῳ ποταμῶν καὶ διωρυγῶν. Τὴν 2αν Μαῖου π. ἔ. διὰ πρῶτὴν φορὰν ὁ λιμὴν τῆς Μόσχας ἐπεκοινώνησε μὲ τὴν θάλασσαν διὰ τοῦ κατάπλου ἐνὸς στολισκοῦ ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ρυμουλκῶν, ἅτινα ἐνεκαίνισαν τὴν συμπληρωθεῖσαν διώρυγαν Βόλγα — Μόσχας, μήκους 80 μιλίων. Ἡ διώρυξ αὕτη, διὰ τὴν ὁποίαν ἀπτητήθη τετραετὴς ἐργασία, προὐρίσται νὰ συνδέσῃ ἀπ' εὐθείας τὴν Μόσχαν, διὰ δικτύου ποταμῶν καὶ διωρυγῶν, μὲ πέντε θαλάσσας, τὴν Βαλτικὴν, Λευκὴν, Κασπίαν, Ἀζοφικὴν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Κατὰ τὰς σχετικὰς τοῦ πρακτορείου Tass ἀνακοινώσεις, ἡ ἐτησίᾳ κίνησις ἐμπορευμάτων, μέσῳ τῆς νέας διωρυγῆς, προβλέπεται νὰ φθάσῃ εἰς τὰ 15 ἑκατ. τόννων, συντομευομένης καὶ τῆς ἀποστάσεως μεταξὺ Μόσχας καὶ Λένινγκρανδ κατὰ 1100 χιλιόμετρα. Τὸ πλάτος καὶ τὸ βάθος τῆς διωρυγῆς ἐπιτρέπουσιν τὸν διάπλου καὶ εἰς μεγάλᾳ ἀκόμη ποταμόπλοια, μέχρι χωρητικότητος 18.000 τόννων φορτίου. Τὸ ὅλον ἔργον τῆς συνδέσεως τῶν πέντε θαλασσῶν θὰ συμπληρωθῇ μέχρι τοῦ 1942, ὁπότε καὶ θὰ λυθῇ πλεόν τὸ πρόβλημα τῶν μεταφορῶν πρὸς τὰς Νοτίους καὶ Νοτιοανατολικὰς περιοχὰς τῆς Ἑυρωπαϊκῆς Ρωσσίας, ἐπὶ μήκους 700 μιλίων ἀπὸ Στάλινγκρανδ εἰς Ροστόβ καὶ Ἀζοφικὴν καὶ ἀπὸ τῆς πόλεως Kulach μέχρι τοῦ Ντόν. Τὸ συγκρότημα τῆς διωρυγῆς Βόλγα — Ντόν θὰ δημιουργήσῃ μίαν ἀπ' εὐθείας πλωτὴν ὁδὸν ἀπὸ τὰ δάση τῆς περιφερείας Καμα μέχρι τῆς φαλακρᾶς περιοχῆς τοῦ Ντότον καὶ ἀπὸ τῆς ἀνθρακοφόρου λεκάνης τοῦ Ντόννετς μέχρι τῶν βιομηχανικῶν περιφερειῶν τοῦ Ντόν, ἔνθα σοβαρὰ ποσότητες γαιανθράκων καταναλίσκονται. Συνενοῦνται, δηλαδή, αἱ πλοῦσαι εἰς ξυλείαν, μεταλλεύματα, πετρέλαια, γεννήματα καὶ χημικὰ προϊόντα περιφέρειαι καὶ συγχρόνως θὰ ἀνακουφισθῶν αἱ σιδηροδρομικαὶ μεταφοραὶ ἀπὸ Ντόννετς εἰς Βόλγαν καὶ Στάλινγκρανδ μέχρι τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ μέχρι τοῦ λεκανοπεδίου τοῦ Ντόννετς.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ A.E GENERAL ISNURANCE OF GREECE CO. LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & CO. LTD

EXCHANGE CHAMBERS
24, ST. MARY AXE
LONDON E.C. 3.

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ 1937

Τοῦ κ. ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ Ναυπηγοῦ τοῦ Β.Ν.

Ἐντατικὴ ἀπασχόλησις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ὄλων τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου εἶνε τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικὸν τῆς κινήσεως τοῦ διαρρευσάντος δωδεκαμήνου. Εἶνε γνωστὰ τὰ διεθνῆ γεγονότα, εἰς τὰ ὁποῖα ὀφείλεται ἡ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1936 ἀρξαμένη ἀναζωπύρωσις τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως, ὅπως εἶνε γνωστὴ καὶ ἡ ὑφισταμένη εἰσέτι ἀσαφὴς διεθνὴς κατάστασις, ἥτις συνέβαλεν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῶν ναυτικῶν Ἐπιτελείων διαφόρων χωρῶν περὶ ἐνισχύσεως τῶν πολεμικῶν τῶν στόλων. Ἡ πραγματοποιήσις τῶν προγραμμάτων τῶν διαφόρων Ἐπιτελείων, ἰδίᾳ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, ἀλλὰ καὶ τῶν ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ τῶν ἐκτὸς τῆς Εἰρήνης ἀκόμη, ἦτο φυσικὸν ν' ἀπασχολήσῃ ποσοστὸν τῆς δυναμικότητος τῆς διεθνούς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, μεγαλύτερον τοῦ συνήθους. Ἡ τοποθέτησις τῶν πολεμικῶν παραγγελιῶν, αἰτίας περιλαμβανόντων παντὸς τύπου καὶ μεγέθους πολεμικὰ καὶ βοηθητικὰ τῶν στόλων, γενομένη πολλὰ καὶ ἀσυνήθεις κατ' ἀνάγκην μικροπροθέτους διορίας παραδόσεως, προεκάλεσε ζήτησιν παρὰ τὸν ναυπηγὸν πρώτων ὧλων καὶ κυρίως χάλυβος καὶ σιδήρου, με ἀποτελέσματα οὐ μόνον τὴν ἀπότομον, ἀλλὰ τὰς ἀρχὰς ἰδίᾳ τοῦ 1937, αὔξῃσιν τῶν τιμῶν ὧλων τῶν μετᾶλλων, ἀλλὰ καὶ τὴν σπάνιν αὐτῶν.

Παραλλήλως συνεχίσθη ἡ τοποθέτησις παραγγελιῶν ἐμπορικῶν πλοίων, πολὺ πέραν τοῦ συνήθους κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὀρίου, ἐνισχυθεῖσα οὐ μόνον ἐκ τῆς μέχρι τῶν τελευταίων σχεδὸν μὴνδων διαρκῶς αὐξανόμενης ζητήσεως χωρητικότητος, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῶν κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο ἐπιτευχθέντων κερδῶν, λόγῳ τῆς καλῆς ἐργασίας τῶν ἐν κινήσει πλοίων. Ὁὕτως ἡ αὐξήσις αὐτῆς τῶν παραγγελιῶν παρουσιάζει σταθερῶς αὐξανόμενην εἰς ἕκαστον ναυπηγικὸν τρίμηνον, βάσει τῶν στατιστικῶν τοῦ

Λούδ Ρέτζιστερ, τὴν ὑπὸ ναυπήγησιν διεθνή χωρητικότητα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος 1936, τὸ ὁποῖον ὡς γνωστὸν παρουσίασεν σημαντικὴν διαφορὰν ἔναντι τῶν προηγούμενων ἔτων τῆς κρίσεως. Αἱ παραγγελίαι ἐμπορικῶν πλοίων ἐγένοντο κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἢ τῶν μεμονωμένων ἐφοπλιστῶν, με τὰσιν πάντοτε ἐφύρνεως τῶν ἐργασιῶν τῶν.

Εἰς ταύτας ὁμως προσετέθη ἀρκετὴ χωρητικότης ὀφειλομένη εἰς τὴν πραγματοποιήσιν τῶν σχεδίων ἐνισχύσεως ἢ καὶ δημιουργίας ἀκόμη ναυτιλιακῆς κινήσεως ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων διαφόρων χωρῶν. Ἡ πολιτικὴ αὐτὴ εἶνε βεβαίως μία περαιτέρω συνέπεια τῆς διεθνούς καταστάσεως καὶ τῆς ἀπὸ ἐτῶν ὑπὸ πολλῶν κρατῶν ἀκολουθουμένης τακτικῆς τῆς αὐταρκείας. Ἐκ τῶν τάσεων τούτων καὶ τῶν σχετικῶν προσπαθειῶν, περὶ ὧν λεπτομερῶς γίνεται λόγος κατωτέρω κατὰ χώρας, ἰδιαίτερας μνείας τυγχάνει τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεων τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, τοῦ ὁποίου ἡ πραγματοποιήσις ἤρχισεν ἐν μέρει, τὸ ἀποφασισθὲν ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς Ἰταλίας, καὶ τὸ τῶν μικροτέρων ναυτικῶν χωρῶν, στενωπῶρας ἐννοεῖται ἐκτάσεως, πάντως ὁμως ἀξιόλογον, μετὰ τῶν ὁποίων καὶ τὸ τῶν Βαλκανικῶν Χωρῶν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, αἱ παραγγελίαι κατέκλυσαν μέχρι πλήρους κορεσμοῦ τὰ ναυπηγεῖα, καὶ τὰ ὑπὸ συζήτησιν προγράμματα καὶ αἱ νέαι ἀποφάσεις ναυπηγήσεων ἐξασφάλισαν δι' αὐτὰ ἐργασίαν διὰ πολλὰ ἀκόμη ἔτη. Ἦδη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1937 τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα δὲν ἐδέχοντο διὰ πολλοῦς μῆνας νέας παραγγελίας, ἡ δὲ ἐν Εὐρώπῃ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἐδέχτο παραγγελίας με προθεσμίας τὸσον μακροχρόνιους, ὥστε εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἰσοδυνάμει ἡ ἀποδοχὴ τῶν με ἀρνησιν. Τοῦτο ὁμως δὲν σημαίνει, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία προσεπορίσθη ἢ πρόκειται νὰ ἀποκομίσῃ σημαντικὰ κέρδη. Ἡ αὐξήσις τῶν τιμῶν καὶ ἡ ἔλλειψις ὑλικοῦ, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ αὐξήσις τῶν ἡμερομισθίων εἰς πολλὰς χώρας, ἀκόμη δὲ ἡ μὴ καλῇ, μέσῃ ἀπόδοσις τοῦ ἀδιακρίτως ποιοῦ ἐπιτρατευθέντος τεχνικοῦ προσωπικοῦ ἤβλησαν ὑπερβαλλόντως τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν, ὥστε πολλὰ παραγγελία κλεισθεῖσαι ἐπωφελεῖς διὰ τὸ ναυπηγεῖον νὰ ἀποδίδουν παθητικὰ μετὰ δήμενον.

Ἡ σπάνις τοῦ ὑλικοῦ καὶ αἱ μεγάλαι προθεσμίας παραδόσεως αὐτοῦ ὑπὸ τῶν χαλυδουργείων, ἠπέρχετο περαιτέρω μία αἰτία ἀποτομῆς πολλῶν παραγγελιῶν. Εἰς μίαν μάλιστα ὥρισμένην περίοδον διεδόθη, ὅτι

καὶ ἀρξάμεναι ναυπηγήσεις ἐπρόκειτο νὰ ἀναβληθῶν διακοπόμεναι, πολλὰ ὁμως τούτων ὄντως ἐπεβραδύνθησαν. Ἐξαιρέσεις τῆς πληθωρικής ἀπασχολήσεως παρετήρηθη κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους εἰς τὴν Γερμανίαν, ἔνθα ὑπῆρχε μὲν ἐπαρκὴς ἐργασία διὰ τοὺς ναυπηγούς, ἀλλὰ με ἀρκετὸν περιθώριον ἐντατικωτέρας παραγωγῆς. Αἱ μεγάλαι τιμαὶ κόστους κατέστησαν διστακτικούς τοὺς Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν τοποθέτησιν νέων παραγγελιῶν, πρὸς ἀνανέωσιν ἢ ἐνίσχυσιν τοῦ στόλου τῶν. Τὸ πρόβλημα ἄλλως τε τοῦτο ἀντιμετώπισαν καὶ οἱ Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ Σκανδιναβοὶ, ἀλλὰ καὶ οἱ Ἰταλοὶ, προκειμένου περὶ φορτηγῶν σκαφῶν, προετίμησαν οὗτοι τὴν ἀγορὰν παλαιότερων πλοίων καὶ τὴν ναυπήγησιν ἐλαχίστων καινουργῶν. Αἱ τιμαὶ τῶν ἐτοιμῶν φορτηγῶν πλοίων ὑπῆρξαν, καὶ διὰ μεγάλης σχετικῆς ἡλικίας σκάφη, ἀρκετὰ ὑψηλαί, ἐξ οὗ καὶ ἐθεωρήθη σκοπιμωτέρα ἡ παραγγελία νέων σκαφῶν, τῶν ὁποίων ἀρκετὸν ποσοστὸν τῆς δαπάνης θὰ ἐκάλυπτεν ἡ τιμὴ ἐκποίσεως τῶν παλαιῶν.

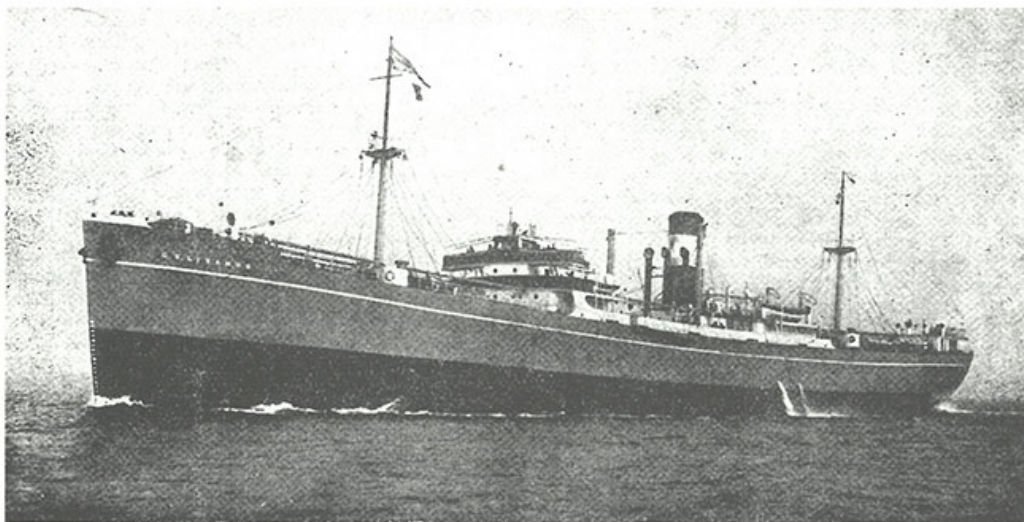
Τύποι τῶν πλοίων

Καὶ ταῦτα μὲν ὡς πρὸς τὸ ποσόν. Ὡς πρὸς τὸ ποιὸν καὶ τὰς κατηγορίας τῶν ναυπηγηθέντων ἐν βλῷ ἢ ἐν μέρει πλοίων, οὐδὲν τὸ ἀξιοσημείων ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς, καὶ ἐν συγκρίσει πάντοτε πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη, δύναται νὰ ἐξαρθῇ.

Διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν διεξήχθησαν ἐνδιαφέρονται συζητήσεις ὡς πρὸς τὸ πρόβλημα τῶν «εἰσόδων» τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Οἱ Ἀγγλοὶ ναυπηγοὶ ἤδη τὸ Νο 552, ἀδελφὸν τοῦ «QUEEN MARY» εἰς τὰ ἴδια ναυπηγεῖα, καὶ συζητοῦν ἀπὸ τοῦδε περὶ

πλοίων μεγαλυτέρων διαστάσεων. Χαρακτηριστικαὶ αἱ εἰς αὐτὰ εἶνε αἱ ἀπόψεις τοῦ ἐπιφανοῦς θεωρητικοῦ Bauer, ὅστις εἰς πρόσφατον διάλεξιν τοῦ ἀντιμετωπίζει τὸ πρόβλημα τῆς ἐγκαταστάσεως μηχανῶν 500.000 ἵππων ἐπὶ πλοίου. Τὴν κατασκευὴν τοσαύτης ἰσχύος νέμους μηχανῶν θεωρεῖ οὐχὶ ἀνυπέρβλητον διὰ τὸ προσεχὲς ἢ καὶ τὸ ἐγγὺς ἀκόμη μέλλον καὶ ὑπενθυμίζει τὴν κατάπληξιν τῶν τεχνικῶν, ὅτε ἀνγγέλθη ἡ κατασκευὴ τῶν 75.000 ἵππων μόνον μηχανῶν τῆς «Μαν-ριτανίας», μέγεθος τὸ ὁποῖον σήμερον οὐδεμίαν αἰσθῆσιν ἐμποιεῖ. Διὰ τὴν ἱπποδύναμιν τῶν 500.000 ἵππων, προβλέπει ὡς ἀπαραίτητους διαστάσεις τοῦ ὑπερωκεανίου τοῦ μέλλοντος, ἐκτόπισμα 110.000 τόννων, με μῆκος 1230 ποδῶν, πλάτος 130 καὶ βύθισμα 39, διὰ νὰ δοθῇ εἰς τὸ πλοῖον τοῦτο ἡ κάπως ὑπερβολικὴ ταχύτης τῶν 40 μιλίων. Διὰ ταχύτητα 35 μιλίων καὶ τὰς αὐτὰς διαστάσεις ἡ ἱπποδύναμις θὰ ἀνέρχεται εἰς 275.000 ἵππων.

Τὰς αὐτὰς περίπου ἀπόψεις ὑπεστήριξαν εἰς μεταγενεστέραν διάλεξιν τῶν καὶ οἱ κ. de Malglaive καὶ Α. Hardy, ἐξ ὧν ὁ πρῶτος διενθύνων τὰ ἐν Λονδίνῳ γραφεῖα τῆς «Γαλλικῆς Ὑπερωκεανίου Ἐταιρίας» ἰδιοκτητοῦ τῆς «NORMANDIE», ἀπχεῖ τρόπον τινὰ τὰς γαλλικὰς ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόψεις, δεδομένου, ὅτι οὗτος ὑπῆρξεν ἐκ τῶν καλύτερητων καὶ ὑποστηρικτῶν τῆς ἰδέας τῆς ναυπηγήσεως τοῦ ὑπερωκεανίου τοῦτο. Μετὰ τὸ ἐγκυρον τῆς γνώμης τοῦ ὑποστηρίζει τὸ σκόπιμον ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως τῆς ναυπηγήσεως ὑπερωκεανίου Μαμουθ. Ἡ ναυπήγησις κατὰ τὰ συμπεράσματα τοῦ κ. Hardy ἔσεται ἐφικτὴ μετὰ τὴν προόδουσαν σημερινὴν τεχνικὴν ἐξέλιξιν, ἀπὸ τῶν ὁποίων ἀναμένεται ἡ δυνατότης τῆς κατασκευῆς τῆς μηχανῆς τῶν 500.000 ἵππων. Ἰδιαίτερα σημασία ἀπεδόθη κατὰ τὴν διάλεξιν ταύτην εἰς τὴν πλήρη σχεδὸν ἀεροδυναμικὴν διαμόρφωσιν τῶν ἐξάλλων καὶ τῶν ὑπερακασκευῶν, περὶ τῆς ὁποίας ἄλλως τε ἐπραγματεύθη καὶ ὁ Bauer, οἱ ὁμοληταὶ δὲ θεωροῦν τὸ σχῆμα τοῦτο οὐ μόνον ἐφικτόν, ἀλλὰ προσαρμοστικόν πρὸς τὰς συνθήκας μεταφορῶν ἐνὸς τοιοῦτου πλοίου. Μετὰ τὴν σχεδὸν ἐφαρμογὴν τῶν ἀεροδυναμικῶν δεδομένων ἔχει ναυπηγηθῇ ἤδη τὸ Ἀμερικανικὸν πλοῖον «KALAKALA», με ὥρισμένας δὲ ἀναλογίας, ὡς πρὸς τὸ μέγεθος καὶ τὴν ἐμφάνισιν, ἐδημοσιεύθη καὶ εἰς τὸν ἡμερήσιον Ἑλληνικὸν τύπον σχεδίασμα τοῦ πιθανοῦ μέλλοντος «Μαμουθ» τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ.



Τὸ νεοναυπηγικὸν «Γ. Σ. Λιβανός»

Ἀντίστροφον πρὸς τὰς ἀπόψεις ταύτας, εἶνε τὸ συμπέρασμα τῶν σχετικῶν συζητήσεων, ἐν Γερμανίᾳ, Ἰταλίᾳ καὶ Ἀμερικῇ, αἵτινες εἶνε αἱ ὑπολειπόμεναι ἐνδιαφερόμεναι διὰ τὴν γραμμὴν Βορ. Ἀτλαντικοῦ ᾧ-
ραι. Εἰς τὴν Ἀμερικὴν κατόπιν πολλῶν συζητήσεων ἀπεφασίσθη ἡ κα-
τασκευὴ τοῦ τρίτου «λάινερ» πρὸς συμπλήρωσιν τῆς δυνάδος «MAN-
HATTAN» καὶ «WASHINGTON», καὶ ἀνετέθη ἡδὴ ἡ ναυπηγικὸς του
εἰς τὰ ἐν New Port News ναυπηγεῖα, καθορισθέντος τοῦ μεγέθους του
εἰς 32.000 ἕως 33.000 τόννων γκρῶς, ἔναντι τῶν 24.000 τῶν δύο ἀνα-
φερόντων πλοίων. Εἰς τὴν ἀπόφασιν ταύτην ἠχθῆσαν οἱ Ἀμερικανοὶ
ἐκ τῆς πικρᾶς πείρας, ἣν ἀπεκόμισαν ἐκ τῆς διαχειρίσεως τοῦ «LEVI-
THAN», ἥτις κατέλειπε διαρκῶς ζημίαν, καὶ ἐκ τῆς οἰκονομικῆς ἀπο-
δόσεως τῶν μικροτέρων «λάινερς».

Εἰς τὰ αὐτὰ συμπεράσματα κατέληξαν καὶ αἱ ἐν Γερμανίᾳ συζη-
τήσεις, θεωρήσασαι ὡς μὴ ἐξησφαλισμένην τὴν οἰκονομικὴν ἀπόδοσιν

ὁποῖον εἰκονίζεται ἐνταῦθα, σιντελεσθεῖσα ἐντὸς ἑνεαμηνίου, καὶ συνι-
σταμένη εἰς τὴν ἐπαμύκνουν τῆς πρῶρας τοῦ πλοίου κατὰ 15 πόδας.

Ναυπηγικά στοιχεία

Ἀπὸ ἀπόψεως σχήματος τῶν πλοίων, οὐδὲν νεώτερον στοιχεῖον
προσετέθη εἰς τὴν ἐπαυξηθεῖσαν πρὸδον τῶν προηγουμένων ἐτῶν.

Εἰς τὸ σχῆμα τῆς πρῶρας ἡ κεκλιμένη σκεῖρα ἐπεκράτησε γενικῶς
ἀντὶ τῆς καθέτου, τὸ δὲ σχῆμα τῆς πρύμνης καταδρομικοῦ ἐφηρμοσθη
ἐπίσης εἰς τὴν πλειονότητα τῶν νεοεὐκτων ἀνεξαρτήτως τύπου καὶ
προορισμοῦ.

Διὰ τὸ σχῆμα τῶν ὑφάλων, παρετηρήθη ὁμοίως ἐφαρμογὴ τῶν ὀ-
ρικῶν λύσεων, ὡς τοῦ Maier καὶ Areforn, ἐπὶ εἰδικῶν πάντως πλοίων.
Διὰ τὰ κοινὰ φορηγὰ, ἰδίᾳ τύπου «τράμπς», ὑπεστηρίχθη, διὰ τὰ σχήματα
ταῦτα, καὶ ἰδίως τὸ πρῶτον, ἀρμόζοντα περισσώτερον εἰς πλοῖα σχετικῶς με-
γάλης ταχύτητος, δὲν ἀνταποκρίνον-
ται πλήρως πρὸς τὸν εἰδικὸν σκοπὸν
τῶν φορηγῶν καὶ ἰδίᾳ πρὸς τὴν ἀ-
νάγκην τοῦ νὰ τηρηθῇ τὸ κόστος αὐ-
τῶν εἰς χαμηλὸν ἐπίπεδον.

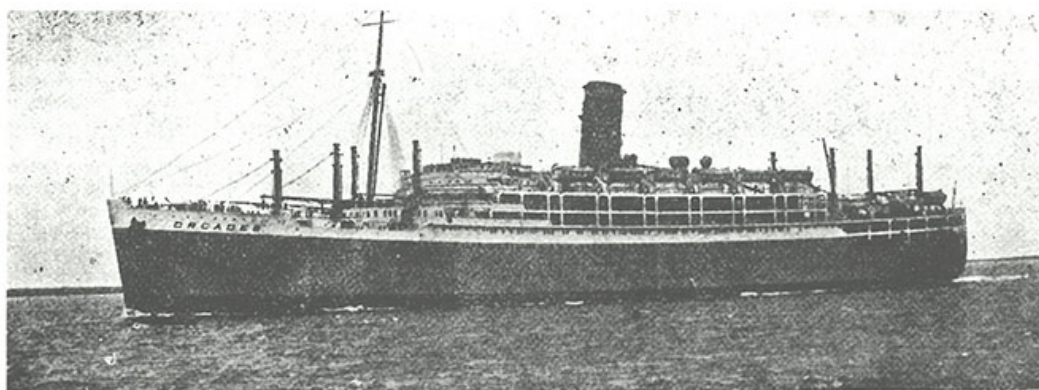
Εἰς τὸ σχῆμα τῶν ὑπερκατασκευ-
ῶν καὶ τὴν διάταξιν αὐτῶν εἶνε ἐξό-
χως χαρακτηριστικὴ ῥηξικελεύθων
λύσεων, ἡ ἐνταῦθα εἰκονιζομένη γέ-
φυρα τοῦ Ἀγγλικοῦ λάινερ «DELI-
US», ἡ ὁποία περιλαμβάνει τὴν κα-
ποδόχον εἰς ἑν κατασκευαστικὸν σύ-
νολον, ἐπὶ σκοπῷ μειώσεως τῆς ἀν-
τιστάσεως τῶν ἐξάλων. Συγχρόνως
στεγάζεται ὑπὸ καλοὺς ὄρους ὁ ἀσύρ-
ματος καὶ εὐρύνεται ὁ τομεὺς παρα-
τηρήσεως ἀπὸ τῆς γεφύρας πρὸς τὴν
πρύμνην.

Εἰς τὰς μεθόδους ναυπηγήσεως,
παρετηρήθη ἡ συνήθης ἐφαρμογὴ τοῦ
συστήματος διαμήκων νομέων κατὰ
τὸ σύστημα «ISHERWOOD» εἰς τὰ
πετρελαιοφόρα. Τὸ εἰκονιζόμενον «ESSO - BELGIUM» ἐναυπηγήθη
καὶ κατὰ τὸ σύστημα τοῦτο καὶ με ὑφάλα ἀρκαφορμῶν συνδυάζον δηλαδὴ
καὶ εἰς τὸ σχῆμα τῶν ὑφάλων καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν δύο μεθόδους
ὀφειλομένης εἰς τὸν ἐκλείψαντα κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους διαπρεπῆ Ἀγ-
γλον ναυπηγὸν Sir Isherwood.

Εἰς τὴν ἡλεκτροκόλλησιν ἐσημειώθη πρὸδος ἀρκετὴ καὶ τὰ ἐξ ὀ-
λοκληροῦ δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως πλοῖα δὲν ἀναφέρονται πλέον εἰς
πλοῖα λιμνῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῶν ποταμῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς μεγάλα
ποντοπόρα πλοῖα, ἰδίᾳ πετρελαιοφόρα, εἰς τὰ ὁποῖα τὸ ἐνιαῖον τῆς ἐ-
σωτερικῆς διαρρέσεως εἰς δεξαμενάς, ἐπιτρέπει τὴν ἐφαρμογὴν ὀρθο-
λογιστικῆς μεθόδου διὰ τὴν συγκόλλησιν. Τὸ ρεκόρ ἀνήκει καὶ αὐτὶς
εἰς τὴν Ἀμερικὴν, ἐνθα ἐναυπηγήθη πετρελαιοφόρον 18.500 τόννων d.w.
με ἡλεκτροσυγκολλημένον ὁλόκληρον τὸ σκάφος εἰς τὴν περιοχὴν τῶν
δεξαμενῶν, πλὴν δηλ. τῆς πρῶρας καὶ τῆς πρύμνης.

Ἡ ἐσωτερικὴ διαρρύθμισις τῶν πλοίων, ὡς πρὸς τὴν διάταξιν τῶν
κυτῶν καὶ τῶν διαμερισμάτων, δὲν παρουσίασαν οὐδὲν τὸ καινοφανές.
Ἐδημιουργήθησαν ἡδὴ ἐκ τῶν προηγουμένων ἐτῶν ἀρκετὰ πρότυπα,
ἰδίᾳ εἰδικῶν πλοίων, ὡς τὰ τῆς μεταφορᾶς ὀπωρῶν, με χαρακτηριστι-
κὰς θέσεις τῶν θαλάμων τῶν εὐπαθῶν ὀπωρῶν, καὶ οἱ τύποι οὗτοι, βα-
σανισθέντες ἐν τῇ πράξει, χρησιμεύουν εἰσὶν ὡς πρότυπα διὰ τὰς νέας
ναυπηγήσεις. Ὁ τύπος τοῦ πλοίου με τοὺς λέβητας εἰς τὸ κατάστρωμα,
γνωστὸς ὑπὸ τὸ ὄνομα τοῦ Νορβηγικοῦ ναυπηγοῦ Medahl, ἐξακολουθεῖ
σποραδικῶς ναυπηγούμενος, ἰδίᾳ διὰ λογαριασμὸν Σκανδιναυῶν ἐφοπλι-
στῶν, τὸ δὲ μέγεθός του τυποποιηθὲν, τρόπον τινά, ἀπὸ τῶν 3.500—4000
τόνων ἐξελιχθῆ σημερον μέχρι 7.000 τόννων φορτίου.

Σχετικῶς με τὴν δημιουργίαν ἐνιαῖον τύπου πλοίων ἐνδιαφέρουσα
εἶνε ἡ πρότασις Ἀμερικανῶν ναυπηγῶν, ὅπως ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς πραγμα-
τοποιήσεως τοῦ εὐρυτάτου ναυπηγικοῦ προγράμματος τῆς ἀναδιοργανώ-
σεως τοῦ στόλου τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, ἐφαρμοσθῇ τὸ σύστημα



Τὸ νέον τουριστικὸν λάινερ «ORCADES» τῆς «Orient Lines» ἀδελφὸν πλοῖον τοῦ «ORION».

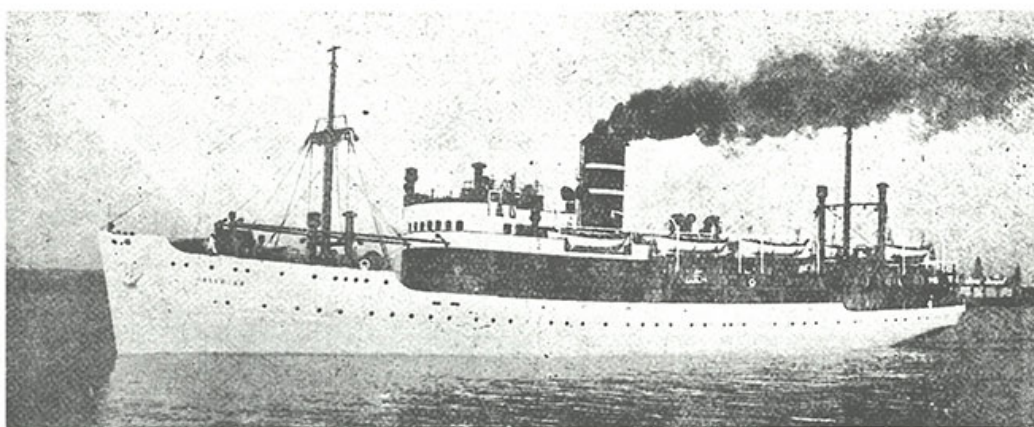
τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν, ἰδίᾳ διὰ τὰς συναλλαγματικὰς συνθήκας, ὅφ'
ἂς τελεῖ ἡ Γερμανία, καίτοι τὰ σχέδια δι' ἐν τοιοῦτον πλοῖον λέγεται,
ὅτι ἔχουν ἐτοιμασθῇ ὑπὸ τῶν Γερμανῶν ναυπηγῶν. Ὡς οἰκονομικὸν κατὰ
τὸν Δρ. Forster τοῦ Ἀμβούργου θεωρεῖται «λάινερ» 30.000 ἕως 35.000
τόνων γκρῶς, μήκους ὡς ἔγγιστα 220 μέτρων καὶ ταχύτητος 23½ — 24
μιλίων, με στροβιλοηλεκτρικὴν ἢ διζελοηλεκτρικὴν πρῶσιν, διὰ τὰς ὁ-
ποίας ὑπάρχει ἡδὴ ἐπαρκὴς πείρα εἰς τὴν Γερμανίαν.

Τὰ σχέδια τέλος τῶν Ἰταλῶν ναυπηγῶν περιορίζουν ὁμοίως τὸ μέ-
γεθος εἰς πλοῖα 15.000—20.000 τόννων γκρῶς, δυνάμενα ἱκανοποιητι-
κῶς ν' ἀπασχοληθοῦν καὶ δι' ἄλλας ὑπερωκεανίους γραμμὰς, αὐξάνουν
ὅμως τὴν ταχύτητα εἰς 35 μίλια, τιμὴν δηλ. πρωτοφανῆ δι' ἐμπορικὰ
σκάφη.

Διὰ τὴν ἐπακολουθοῦσαν κατηγορίαν τῶν ἐπιβατηγῶν «λάινερς» ἡ
σχετικὴ κίνησις περιορίσθη εἰς ἐλάχιστα σκάφη. Μεταξὺ τούτων εἶνε
τὸ «STOCKHOLM» 28.000 τόννων γκρῶς ναυπηγούμενον καὶ αὐτὸ διὰ
τὴν γραμμὴν Βορ. Ἀμερικῆς ἐν Ἰταλίᾳ. Ἡ ἀνάθεσις τῆς παραγγε-
λίας ταύτης εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν προεκάλεσεν εὐρύτητα σχόλια εἰς Σουηδίαν,
διὰ λογαριασμὸν τῆς ὁποίας καὶ ναυπηγεῖται, ὑποστηρικθέντος, ὅτι ἔδει
νὰ ναυπηγηθῇ ὑπὸ Σουηδικῶν ναυπηγείων. Περαιτέρω τὸ ἐν Ὀλλαν-
δίᾳ κατασκευαζόμενον «Νιού Ἀμστερνταμ» ὀλικῆς χωρητικότητος
33.000 τόννων, εἶνε ἡ μάλλον ἐνδιαφερόνσα ναυπήγησις τοῦ ἀπελθόν-
τος ἔτους, καθὼς καὶ τὸ Νορβηγικὸν «OSLOFJORD» 18.000 τόν. γκρῶς,
ναυπηγούμενον εἰς τὴν Γερμανίαν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν παρετηρήθη ὁμοί-
ως ἀρκετὴ κίνησις με τὴν παράδοσιν τοῦ τουριστικοῦ «ORCADES» καὶ
τὴν καθέλκυσιν τῶν λάινερς «STRATHEDEN» καὶ «STRATHAL-
LAN» τῆς Peninsular.

Μικτὰ «λάινερς» καὶ καθαρῶς φορηγὰ ἀθρόα παρηγγέλθησαν καὶ
ἐναυπηγήθησαν ἢ ναυπηγοῦνται, τῶσόν ἐν Ἀγγλίᾳ, ὅσον ἰδίᾳ καὶ εἰς
τὰς Σκανδιναβικὰς χώρας ἢ διὰ λογαριασμὸν Σκανδιναυῶν ἐφοπλιστῶν.
Εἰς εἰδικὰ πλοῖα ἢ κινήσεις περιλαμβάνει τὴν ναυπήγησιν εἰς ὅλας σχε-
δὸν τὰς χώρας πλοίων μεταφορᾶς ὀ-
πωρῶν ἢ θανάων εἰς περιορισμέ-
νην πάντως ἔκτασιν. Ἰδιαίτερος ζῶ-
ηρὸς ρυθμὸς ἐπεκράτησεν εἰς τὴν πα-
ραγγελίαν καὶ ναυπήγησιν δεξαμενο-
πλοίων, κατ' ἐξοχὴν δὲ διζελοκινή-
των, εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας.
Ἀξιοσημείωτος ναυπήγησις εἰδικοῦ
πλοίου εἶνε ἡ ἐν Γερμανίᾳ καθέλκυ-
σις τοῦ φαλαινωθρικοῦ «UNITAS»
καὶ ἡ ἐν Ρωσίᾳ τοῦ παγοθραυστικοῦ
«Στάλιν», περὶ ὧν λεπτομέρειαι πα-
ρέχονται κατωτέρω.

Ὁ ρυθμὸς πρὸς νέας κατασκευὰς
οὐ μὴ ἀλλὰ καὶ τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον
τῶν ναύλων, δὲν ἀφῆκαν περιθώριον
δι' ἐκτεταμένους μετασκευὰς, με τὰς
ὁποίας κατὰ τὰ προηγουμένα ἔτη, ἡ
σχολοῦντο ἐπαρκῶς διάφορα ναυπη-
γεῖα. Ὡς σοβαρώτερα μετασκευῆ, ἀν
μὴ καὶ μοναδικὴ πρῆπει νὰ ἀναφερθῇ
ἡ τοῦ «ARRUNDEL CASTLE», τὸ



Τὸ Φινλανδικὸν ἐπιβατηγὸν «AALOTAR» μήκους 275 ποδῶν. Ἐπιτυχὴς τύπος πλοίου μεγάλης ἀκτοπλοίας.

της εν σειρᾷ παραγωγῆς, τὸ ἐφαρμοσθὲν καὶ διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν περὶ τὸ τέλος τοῦ πολέμου πλοίων «στάνταρτ», τὰ ὅποια ὅμως ἀπεδείχθησαν ἐν τῇ πράξει ἀποτυχημένα. Ἐκ τοῦ λόγου δὲ τούτου ἡ πρότασις αὕτη συνήντησε σοβαρὰν ἀντίδρασιν.

Ἰδιαίτερας μνείας τυγχάνει ὡς πρὸς τὴν ἐσωτερικὴν διαρρύθμισιν τῶν πλοίων, ἡ λαμβανομένη πρόνοια διὰ τὴν καλυτέραν ἐνδιαίτησιν τοῦ πληρώματος, οὐ μόνον ἐπὶ νεοτεχνῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν παλαιότερων πλοίων διὰ μετασκευῆς. Εὐρύταται συζητήσεις διεξήχθησαν σχετικῶς ἐν Ἀγγλίᾳ, Γερμανίᾳ, εἰς τὰς Σκανδιναβικὰς χώρας καὶ εἰς τὴν Ἀμερικανὴν ἀναπτυχθεῖσας οὕτως εἰπεῖν ποῖας τινος ἀμύλλης διὰ τὴν θέσπισιν διατάξεων ἀνεωτέρας, ἀλλὰ κυρίως ὑγιεινότερας ἐνδιαίτησεως τῶν πληρωμάτων. Τὸ «Board of Trade» ἐξέδωκεν νέους κανονισμοὺς εἰς τροποποίησιν τῶν παλαιότερων. Οἱ χωριστοὶ θάλαμοι, ὁ ἀπλετος καὶ εὐχάριστος φωτισμός, ὁ τεχνικὸς ἐξοπλισμός καὶ ἡ τέχνη διὰ ραδιοφώνων κλπ., εἶνε τὰ σπουδαιότερα ἀντικείμενα τῆς σχετικῆς ἀπασχολήσεως, ἐπεκτεινομένης κατ' ἀναλογίαν καὶ εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν. Ἡ διαβόητος «πλώρη» ἐτέθη ὑπὸ διωγμῶν.

Μηχαναὶ

Διὰ τὴν πρόωσιν τῶν νεοτεχνῶν πλοίων, ἰσχυροὶ αἱ καθιερωθεῖσαι ἤδη ἀπὸ ἐτῶν ἀρχαί, ὡς πρὸς τὴν σκοπιμωτέραν ἐκλογὴν τοῦ μέσου προώσεως. Διὰ τὰ ταχύπλοα καὶ μεγάλα σχετικῶς «εἰσπράττες» ἐπρωτιμῆθη καὶ αὐτὴ ὁ ἀτμοστροβίλος, ἐνῶ διὰ τὰ μικρότερα τούτων καὶ τὰ φορτηγὰ «εἰσπράττες» αἱ μηχαναὶ Ντίζελ κατὰ μεγίστην πλειοψηφίαν, τῆς παλινδρομικῆς περιορισθείσης εἰς τὰ καθαρῶς φορτηγὰ «εἰσπράττες» καὶ μὲ μειωμένον ἐναντι τῶν προηγουμένων ἐτῶν ποσοστὸν εἰς τὰ τῶν ἄλλων τύπων πλοία.

Ἀτμοστροβίλοι ἐγκατεστάθησαν μὲ ἀπλοῦς μειωτήρας στροφῶν, τύπου μικτοῦ δράσεως καὶ ἀντιδράσεως, ἄνευ οὐδενὸς ἰδιαίτερου χαρακτηριστικοῦ εἰς τὴν κατασκευὴν. Τοιαῦτα ἐγκαταστάσεις ἐπρωτιμῆθησαν κατὰ παρέκδοσιν τοῦ γενικοῦ σχεδὸν κανόνος καὶ εἰς δεξαμενόπλοια Ἀμερικανικῆς ναυπηγήσεως, ἐνῶ εἰς τὰ εἰς τὴν Εὐρώπῃ ναυπηγούμενα δεξαμενόπλοια εἶνε διὰ σχεδὸν δηζελοκίνητα.

Ὁ ἐπικρατέστερος τύπος μηχανῆς Διζελ εἶνε ὁ τῆς διχρόνου ἀπλῆς ἐνεργείας, παραγωγῆς τῶν γνωστοτέρων ἐργοστασίων τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀγγλίας. Ἡ ἐπέκτασις τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν μηχανῶν Διζελ, θεωρεῖται πλέον καὶ εἶνε τι τὸ φυσικόν. Χαρακτηριστικὸν εἶνε, ὅτι καὶ μικρὸν ἀνθρακοφόρον ἐφωδιάσθη διὰ πετρελαιομηχανῆς. Κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος οὐδεμία ἀξία ἐξάρσεως πρόοδος ἐσημειώθη εἰς τοὺς τύπους τῶν μηχανῶν τούτων ἢ εἰς τὴν κατασκευὴν των, καθὼς καὶ εἰς τὸ συνδυασμένον σύστημα τῆς δηζελοηλεκτρικῆς προώσεως.

Διὰ τὴν παλινδρομικὴν μηχανὴν καὶ τὴν συναφεῇ ἐγκατάστασιν τῶν λεβήτων ἔχει ἐπίσης ἡδη καθιερωθῇ ὁ ἐξελιγμένος τύπος τῆς οικονομικῆς μηχανῆς, μὲ τὴν προθέρμανσιν τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος, μὲ τὴν προθέρμανσιν τοῦ ἀέρος καύσεως, ἐν συνδυασμῷ μὲ τεχνητὸν ἐλκυστὸν μὲ τὸν ὑπέρθερμον ἀτμὸν καὶ τὰς βαλβίδας ἀντὶ σωτῶν, τούλαχιστον εἰς τὸν κύλινδρον τῆς ὑψηλῆς πίεσεως. Εἰς τὰ παρελόμενα ταῦτα προσετέθη κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος καὶ ὁ ἀναθερμαντήρ τοῦ ἀτμοῦ, διὰ τοῦ ὁποίου ἐφωδιάσθησαν ὑπὸ τῆς «North Eastern» τὰ νεότευκτα φορτηγὰ «LOWTHER CASTLE» καὶ «LANCASTER CASTLE». Περὶ τῆς σκοπιμότητος τοῦ ἀναθερμαντήρος τούτου, ἀναθερμαίνοντος τὸν ἀτμὸν τῆς ἐξαγωγῆς τῆς ὑψηλῆς πίεσεως πρὸ τῆς εἰσόδου του εἰς τὸ ἀτμοκινῶν τῆς μέσης, ἐπραγματεύθησαν ἡδη ἐκτενῶς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς προηγούμενον τεύχος. Τὰ κατὰ τὸν δοκιμαστικὸν πλοῦν ἀποτελέσματα καὶ παρατηρήσεις ἐκ τῶν ταξιδίων ἀμφοτέρων τῶν πλοίων, παρουσιάζουν ὄντως ἀρκετὴν οικονομίαν, ὑποβιβασθείσης τῆς μέσης καταναλώσεως εἰς 1,1 λίτρας ἀνθρακος ἀνὰ δυναμώδειακτὸν ἵππον καὶ ὥραν.

Ἡ χρησιμοποίησις τῆς ἐξαγωγῆς τῆς χαμηλῆς

πίεσεως διὰ τὴν κίνησιν τοῦ ἀτμοστροβίλου ἐξαμίσσεως, κατὰ τὰς γνωστὰς μεθόδους Bauer Wach Elsinore κλπ. ἐφηρμοσθῇ ἐπίσης ἐπὶ πλοίων ἐγκαταστάσεων παλινδρομικῶν μηχανῶν, χωρὶς τὴν προσθήκην οὐδενὸς νέου στοιχείου, πέραν τῆς διαπιστώσεως τῶν ὄντως οικονομικῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ συνδυασμοῦ τούτου.

Ἡ κατὰ χώρας ναυπηγικὴ κίνησις κατὰ τὸ 1937 ἔχει εἰδικώτερον ὡς κάτωθι:

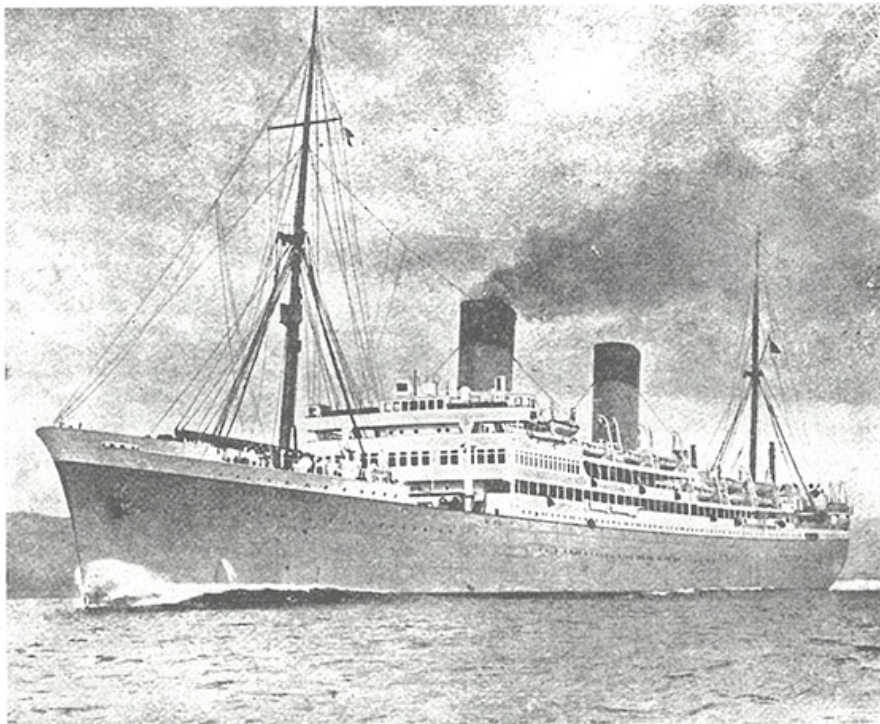
ΑΓΓΛΙΑ

Ἡ μεγαλύτερα ναυπηγικὴ ζωηρότης παρετηρήθη εἰς τὸ Ἡν. Βασίλειον, ἐν συγκρίσει πάντοτε πρὸς τὴν κίνησιν τῶν προηγουμένων ἐτῶν, λόγῳ ἰδίᾳ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προγράμματος νέων ναυπηγήσεων τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, περὶ τῶν ὁποίων δὲν πρόκειται ν' ἀσχοληθῶμεν δεδαιώς ἐνταῦθα.

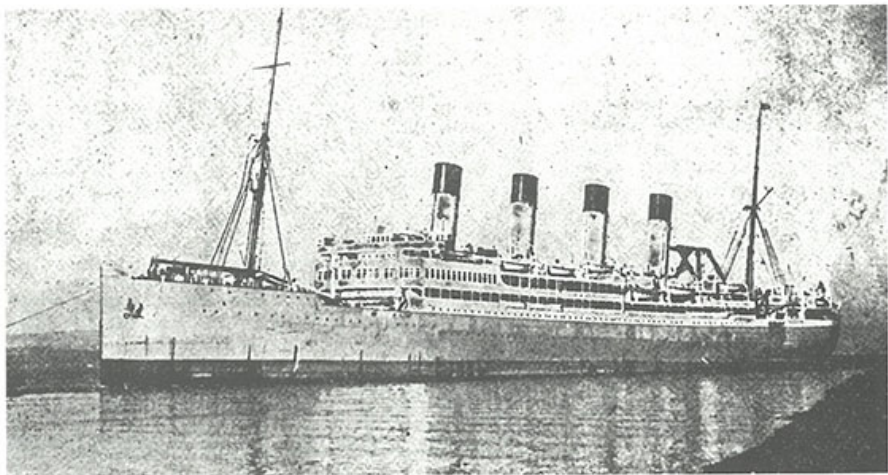
Ἡ σοβαρώτερα ναυπηγία εἶνε πάντοτε ἡ τοῦ Νο 552, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν Τζὼν Μπρόουν, ἐνθα καθελκύσθη καὶ τὸ «QUEEN MARY». Σχετικῶς μὲ τὸ δεύτερον τοῦτο σκάφος ἐγνώσθη, ὅτι θὰ εἶνε κατὰ 12 πόδας μακρότερον τοῦ πρώτου, ἐπιτυγχανομένης οὕτω καλυτέρας συνθήκης προσαρμογῆς τοῦ μήκους τοῦ πλοίου πρὸς τὸ κύμα τῆς πλώρας διὰ τὴν μείωσιν τῆς ἀντιστάσεως. Ἀκόμη λέγεται, ὅτι ἡ διαμόρφωσις τῶν ὑφάλων τοῦ πλοίου διαφέρει τῶν τῆς «QUEEN MARY» καὶ ἐλπίζεται μὲ τὸν νέον μήκος καὶ τὰ νέα ὑφάλα νὰ ἐπιτευχθῇ καὶ μεγαλύτερα ταχύτητες. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἐξωτερικὴ ὄψις τῶν πλοίων θὰ διαφέρει. Τὸ πρόστεγον τοῦ δευτέρου θὰ ἐκταθῇ μέχρι τῶν γεφυρῶν, καταργουμένης οὕτω τῆς εἰς τὴν πῶραν χαβοῦζας, ἥτις ἀπεδείχθη οὐχὶ συντελεστικὴ καλῆς ναυσίπλοιας ἐν θαλασσοταραχῇ εἰς τὸ πρῶτον.

Ἡ κατάργησις περαιτέρω τῆς μᾶς τῶν τριῶν καπνοδόχων, λόγῳ ἐφαρμογῆς ἰσχυροτέρων λεβήτων καὶ μειώσεως συνεπῶς τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν, θὰ ἐπατρέψῃ νέαν διαρρύθμισιν τῶν ὑπερχατασκευῶν, αἵτινες καὶ θὰ διαταχθῶσιν ἐπὶ τὸ ἀεροδυναμικώτερον, δίδουσαι εἰς τὸ σκάφος διαφορετικὴν ὄψιν, μὲ τὰς ὁπτικὰς ἐπανήσεις τοῦ μήκους. Πρὸς τοῦτο καὶ ἡ ἐξαρτία καὶ τὰ ὑπερεξέχοντα τμήματα οἷον ἀνεμοδόχοι κλπ. θὰ περιορισθῶσιν εἰς τρόπον ὥστε τὸ πλοῖον νὰ φαίνεται μὲ μικρότερα ἔξαλα. Τὸ σκάφος, εἰς τὸ ὁποῖον ἐφαρμόζεται εὐρύτερον ἢ ἡλεκτροσυγκόλλησις προβλέπεται, ὅτι θὰ καθελκύσθῃ κατὰ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1938.

Ἡ κίνησις εἰς ἐπιβατηγὰ «εἰσπράττες» μικρότερον μεγέθους δὲν ὑπερέβη τὴν συνήθη. Ἡ κατὰ Σεπτέμβριον καθέλκυσις τοῦ «CAPETOWN CASTLE» τῆς «Union Castle» εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Harland and Wolff», ὑπῆρξεν ἡ τοῦ μεγαλύτερου πλοίου ἐν Ἀγγλίᾳ μετὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ «QUEEN MARY». Πρόκειται περὶ προτύπου ἐπιβατηγῶν λάινερ 26.500



Τὸ «ARRUNDEL CASTLE» τῆς «Union Castle» μετὰ τὴν μετασκευὴν.



Τὸ «ARRUNDEL CASTLE» τῆς «Union Castle» πρὸ τῆς μετασκευῆς.

τόνων γκρὸς περίπου, προσωθούμενου διὰ μηχανῶν Δῆζελ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν. Εἰς τὰ ναυπηγεία τῶν «Vickers - Armstrongs» καθελεῖσθαι περαιτέρω τὰ στροβιλοκίνητα λάινερς «STRATHEDEN» καὶ «STRATHALLEN» τῆς Πενίνσουλας 24.000 τόννων γκρὸς ἕκαστον καὶ διαστάσεων 664X84X47,6, ταχύτητος 21 κόμβων μετὰ ρυθμίσει μεταφορᾶς 1000 περίπου ἐπιβατῶν, ἐξ ὧν οἱ 450 Α' θέσι. Τὰ ἴδια ναυπηγεία παρέδωσαν τὸ «ORCADES», οὗτινος φωτογραφία παρατίθεται εἰς τὰς σελίδας αὐτὰς καὶ τὸ ὁποῖον ἐξετέλεσε τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον μετὰ περιηγητὰς ἀνὰ τὴν Μεσόγειον. Ἀνήκει τοῦτο εἰς τὴν «Orient Line» καὶ εἶνε ἀδελφὸν πλοῖον τοῦ «ORION», χωρητικότητος 23.930 κόρρων, στροβιλοκίνητον. Ἐκ τῶν μικροτέρων ἐπιβατηγῶν λάινερς τὸ «CIRCASSIA» καὶ

θρακοφόρον 1300 τόννων φορτίου, διὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Αὐστραλίας, ἐφοδιασμένον μετὰ δὲ τὰς συγχρόνους τελειοποιήσεις εἰς τὴν ἐγκατάστασιν τῶν μηχανῶν καὶ μετὰ μηχανικὰς ἐσχάρας.

Ὁ τύπος τῶν ναυπηγηθέντων δεξαμενοπλοίων, ὡς καὶ τῶν κοινῶν φορτηγῶν «τράμπς», οὐδὲν τὸ ἰδιαιτέρον χαρακτηρηστικὸν παρουσιάζει. Βεβαίως εἶνε τύπου ἐξειλιγμένου τόσο εἰς τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους, τὴν διαμόρφωσιν τῶν ὑφάλων καὶ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτῶν, ὅσον ποδοστημάτων, ἐλικος, πηδαλίου, ὅσον καὶ εἰς τὴν ἐγκατάστασιν τῶν μηχανῶν, λεβήτων καὶ μηχανημάτων. Ἀκόμη ἡ ἐσωτερικὴ τῶν διαίρεισις, τὰ ἐνδιατήματα, ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ καταστρώματος, ἡ ἐξαρτία καὶ τὰ μέσα ναυσιπλοίας εἶνε τύπου συγχρονισμένου.

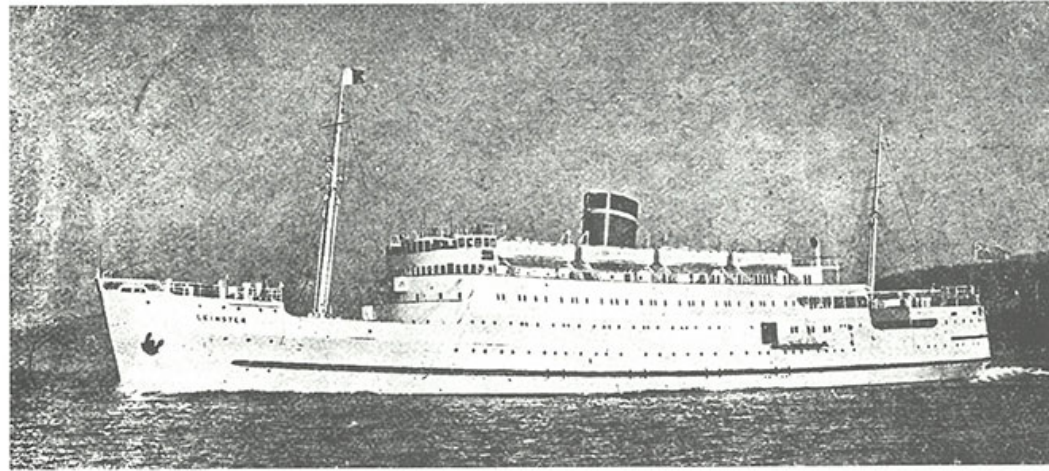
Διὰ λογαριασμὸν ξένων ἐφοπλιστῶν ἐναυπηγήθησαν ἢ εὐρίσκονται ὑπὸ ναυπήγησιν ἀρκετὰ πλοία. Μεταξὺ τῶν καλυτέρων πελατῶν συγκαταλέγονται οἱ Πολωνοί, παραγγέλλαντες μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ 2 ἐπιβατηγὰ ἐλαίνερς 11.500 τόννων ὀλίγης ταχύτητος 17 κόμβων, διὰ τὴν γραμμὴν Γδύνιας — Νοτ. Ἀμερικῆς, οἱ Ἕλληνες μετὰ τὰς γνωστὰς παρ' ἡμῖν παραγγελίας τῶν φορτηγῶν, περὶ ὧν κατωτέρω, καθὼς καὶ οἱ Σκανδιναβοὶ ἐφοπλισταὶ δι' εἰδικὰ πλοία (τάνκερ κλπ.).

Εἰς μετασκευὰς παρετηρήθη ἐλαχίστη κίνησις, περιορισθεῖσα σχεδὸν ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν μετασκευὴν τοῦ «ARUNDEL CASTLE» ναυπηγήσεως τοῦ 1921. Τοῦ πλοίου τοῦτου ἐπεμνήνθη ἡ πρῶτα κατὰ 15 πόδας καὶ ἐδόθη εἰς τὴν στεῖραν σχῆμα τοξοειδὲς κεκλιμένον. Ἐκ τῆς ἐπιμηκύνσεως ἐπηυξήθη καὶ ἡ χωρητικότης εἰς 19.118 τόννους. Οἱ παλαιοὶ στροβίλοι τοῦ πλοίου ἀντικατεστάθησαν διὰ νέων, ὑψηλοτέρως πίσεως, ὁμοίως

δὲ καὶ οἱ 11 κυλινδρικοὶ ἀνθρακολέβητες φυσικοῦ ἐλκυσμοῦ, καὶ 220 λιτρῶν, διὰ τεσσάρων νέων τύπου BALCOCK — JOHNSON πετρελαιολεβήτων πίσεως 425 λιτρῶν. Ἀφῆθησαν μόνον δύο κυλινδρικοὶ διὰ τὰς βοηθητικὰς ἐργασίας. Ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τῶν λεβήτων περιορίσθη ὁ ἀριθμὸς τῶν 4 καπνοδόχων εἰς 2 καὶ τὸ πλοῖον ὡς ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν παρατιθεμένων εἰς ἄλλην σελίδα φωτογραφιῶν φαίνεται νὰ ἤλλαξε κυριολεκτικῶς ὄψιν.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ἡ Γερμανικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἡσχολήθη περισσώτερον μετὰ παραγγελίας ξένων ἐφοπλιστῶν, ἰδίᾳ Σκανδιναβῶν, παρὰ μετὰ ἐντοπίων. Ἀνεφέρθη ἤδη, ὅτι αὐτόθι δὲν παρετηρήθη πληθώρα παραγγελιῶν ἐν σχέσει θεθαίως μετὰ τὴν ἀλλαγὴν σημειωθείσαν, καὶ τοῦτο ἴσως ὀφείλεται εἰς τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκούς ὑλικοῦ δοθέντος, ὅτι μεγάλα ποσότητες αὐτοῦ ἐξήχθησαν καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Μεταξὺ τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν ἐπεκράτησε ἀρκετὴ συντηρητικότης διὰ τὴν παραγγελίαν νέων πλοίων, ἰδίᾳ φορτηγῶν, ὀφειλομένη εἰς τὸ ἐπινηυμένον κόστος τῶν ναυπηγήσεων καὶ τὴν ἔλλειψιν οἰκονομικῶν μέσων. Τὰ μεγαλύτερα ναυπηγούμενα πλοία εἶνε τῆς ὁργανώσεως «Kraft durch Freude» (Δύναμις διὰ τῆς Χαράς) παραγγελλθέντα τρία εἰδικὰ ἐπιβατηγὰ πλοία, ἀναφυγῆς τῶν ἐργατῶν. Τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν καθελκυσθὲν ὑπὸ τὸν Blohm καὶ Voss (τὰ δύο ναυπηγοῦνται εἰς τὸ Howaldswerke καὶ εἰς τὸ Shihaw) εἶνε 25.000 τόννων γκρὸς καὶ διαστάσεων 695X78X57 κατὰ ἄλλῃ νὰ μεταφέρῃ ἀνέτως 1460 ἐπιβάτας προσωθούμενον ὑπὸ μηχανῆς 9000 ἵππων, ἐξασφαλίζουσαν ταχύτητα 15½ κόμβων.



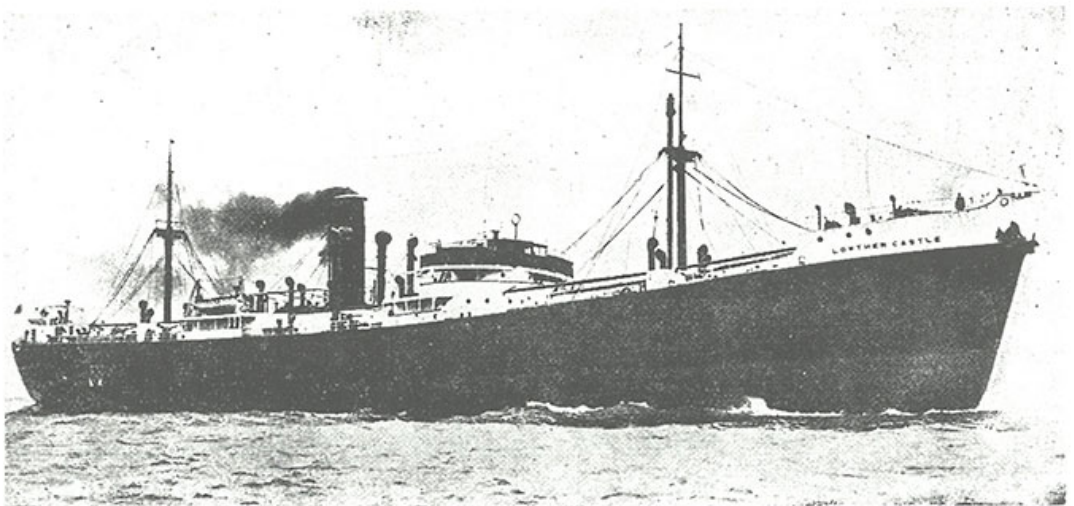
Τὸ M/s «LEINSTER» ἀντιπροσωπεύον τὸν σύγχρονον τύπον τῶν cross channel πλοίων.

«CILICIA» τῆς «Anchor Line» ἐναυπηγήθησαν ὑπὸ τῶν Fairfield. Τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν, τὸ ὁποῖον εἶνε καὶ τὸ πρῶτον «μότοροισι» τῆς Ἑταιρίας ταύτης ἐξετέλεσεν ἤδη τὸν πρῶτον πλοῦν εἰς Ἰνδίας. Εἶνε σκάφη, 11.200 τόννων, διαστάσεων 506X66X35,6 ποδῶν, ταχύτητος 16,5 κόμβων μεταφέροντα 320 ἐπιβάτας θέσεων καὶ 80 ἱθαγενεῖς. Ἐνδιαφέρον τύπος εἶνε ἐπίσης τὸ «DUNERA» τῆς «British India» διαστάσεων 517X63X35 ποδῶν καὶ 11.000 τ. γκρὸς, διεσκευασμένου ὡς πρῶτης τάξεως ἐπιβατηγὸν λάινερ 14,5 κόμβων, ἀλλὰ καὶ κατὰ ἄλλῃ ὡς ὀπλιτωγὸν διὰ μεταφορὰν 200 περίπου ἀξιωματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν καὶ 1150 ὀπλιτῶν, ὡς καὶ 165 μελῶν τῶν οἰκογενειῶν τῶν τελευταίων.

Εἰς ἐπιβατηγὰ ἀκτοπλοία τῶν Βρετανικῶν νήσων, ἐνδιαφέρον τύπος εἶνε τὰ «FENELLA» καὶ «TYNWALL» προοριζόμενα διὰ τὴν συγκοινωνίαν μετὰ τὴν νήσον Man 2200 τόννων γκρὸς, προσωθούμενα ὑπὸ ἀτμοστροβίλων 8000 ἀτμοτοίπων καὶ ἀναπτύσσοντα ταχύτητα 21,5 κόμβων. Ὁμοίως τὸ «MUNSTER» 4320 τόννων διὰ τὸν νυκτερινὸν διάπλουν τῆς συγκοινωνίας Λίδερπουλ — Δουβλίνο, ἀδελφὸν τοῦ «Εἰκονιζομένου «LEINSTER». Διὰ τὴν συγκοινωνίαν εἰς τὸν Τάμεσιν καὶ μετὰ αὐτοῦ καὶ Χερσούργου καὶ Ὀλλανδικῶν λιμένων ἐτέθη ἐν ἐνεργείᾳ τὸ «ROYAL SOVEREIGN» 1600 τόννων γκρὸς, τὸ ὁποῖον εἶνε καὶ τὸ πρῶτον δηζελοκίνητον πλοῖον τοῦ Ταμῆσεως.

Μεγαλύτερα κίνησις παρετηρήθη εἰς φορτηγὰ γραμμῆς διὰ λογαριασμὸν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν ἀνεῖν ἰδιαιτέρου ὅμως ἐνδιαφέροντος ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόψεως. Ὁμοίως ἐπαρκῆς κίνησις παρετηρήθη διὰ τὴν ναυπήγησιν εἰδικῶν πλοίων πρὸς μεταφορὰν ὀπωρῶν, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ «ROCHESTER CASTLE» τῆς «Union Castle» 7795 τόννων γκρὸς κατὰ ἄλλῃ διὰ μεταφορὰν εὐπαθῶν ὀπωρῶν ἐκ Νοτίου Ἀφρικῆς, ἐναυπηγήθη διὰ ταχύτητα 19 κόμβων. Διὰ μεταφορὰν ἐψυγμένου, ἀλλὰ καὶ γενικοῦ φορτίου εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ἐναυπηγήθη διὰ λογαριασμὸν τῆς «Donaldson» τὸ «SALACIA».

Ἡ πλειονότης ὅμως τῶν παραγγελιῶν, ἥτις εἰς ὥρισμένην ἐποχὴν ἐφθάσεν εἰς τὸ σημεῖον νὰ μὴν ὑπάρχῃ διαθέσιμος ναυπηγικὴ ἐσχάρα εἰς τὴν Μεγάλῃν Βρετανίαν, ἀφορᾷ δεξαμενόπλοια καὶ φορτηγὰ ἀτμοκίνητα κατὰ τὸ πλεῖστον. Ἐνδιαφέρον τύπος τῶν τελευταίων εἶνε τὰ ἀναφερθέντα ἤδη «LOWTHER CASTLE» 9250 τόννων φορτίου μετὰ μηχανὴν 1800 ἵππων. Ὁμοίως τὸ «TORR HEAD» 5000 τόννων γκρὸς μετὰ χαρακτηριστικὴν ἐγκατάστασιν ἀτμοστροβίλου ἐξατμίσεως καὶ τὸ «MULUBINDA» μικρὸν ἀν-



Τὸ φορτηγὸν λάινερ «LOWTHER CASTLE» ἐφοδιασθὲν τὸ πρῶτον μετὰ ἀναθερμαντήρα ἀτμοῦ.

Είς μεγέθη επακολουθούν τὰ ναυπηγούμενα φαινοθηρικά «UNI-TAS» 40.000 τόννων εκτοπίσματος (21.000 τόν. γκρός) καὶ «WALTER RUSS» 22.000 τόννων εκτοπίσματος, προοριζόμενα διὰ τὴν ἀπὸ πέτρων ὀργανοθεϊσαν Γερμανικὴν ἑταιρίαν ἐκμεταλλεύσεως προϊόντων φαινοθίνης.

Ἡ εἰς ἐπιβατηγὰ «λάιμερς» διὰ λογαριασμὸν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν κίνησις περιορίσθη εἰς τὴν παράδοσιν τοῦ «WINDHUK», ἀδελφοῦ τοῦ «Πρετόρια», τῆς «Woermann - Africa», σκάφους 16.000 τόννων γκρός προωθούμενου ὑπὸ ἀτμοστροβίλων 14.200 ἵππων καὶ ταχύτητος 18 κόμβων, καταλλήλου δὲ διὰ μεταφοράς 150 ἐπιβατῶν Α' θέσεως καὶ

δηλαδή εἰς ἐκ τῶν καλυτέρων πελατῶν τῆς Γερμανικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ὡς εἰς τὴν ἀνασκόπῃσιν τῆς κινήσεως εἰς τὰς χώρας ταύτας λεπτομερῶς θ' ἀναφερθῇ.

ΓΑΛΛΙΑ

Ἐλαχίστη κίνησις εἰς ναύπηγιν ἐμπορικῶν πλοίων, παρατηρήθη εἰς τὴν χώραν ταύτην. Αἱ χαρακτηριστικώτεραι εἶνε ἡ εἰς τὰ ναυπηγεία Πενοὲ (ναυπηγῶν τῆς «NORMADIE») τοῦ ἐπιβατηγοῦ τουρμανοφόρου «PASTEUR» 28.000 τόννων γκρός καὶ ἡ καθέλκυσις τοῦ μώτορ-τάνκερ «EMILE MIGUET» τοῦ μεγαλυτέρου ναυπηγηθέντος μέχρι σήμερον εἰς τὴν χώραν ταύτην. Τοῦτο ἀνήκει εἰς τὴν προνομιούχον ἑταιρίαν Πετρελαίων, εἶνε 15.436 τόννων γκρός, 21.340 τόννων φορτίου, ἐφοδιασμένον μὲ μηχανὴν Δῆζελ 7.620 ἵππων καὶ μὲ τρεῖς ἀτμολέβητας διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων τοῦ καταστροφώματος καὶ τὴν θέρμανσιν τοῦ φορτίου.

Αἱ ὑπόλοιποι ναυπηγήσεις περιλαμβάνουν τὴν ναυπήγησιν τοῦ «SAMPiero - CORSO» λάιμερ μὲ πρῶραν «Μάιερ», διὰ τὴν Μεσόγειον, τῆς «Fraisinet» ἐνὸς φορτηγοῦ εἰδικοῦ διὰ σιτηρὰ τοῦ οἴκου Ντρεῦφους, τριῶν δεξαμενοπλοίων 15.000 τόννων περίπου ἑκαστον καὶ τινῶν φορτηγῶν 9.000 εἰς 10.000 τόννων ἑκαστον. Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ναυπηγούντων μικρὰ φορτηγὰ, ἀλιευτικὰ καὶ βυθοκόροι.

ΙΤΑΛΙΑ

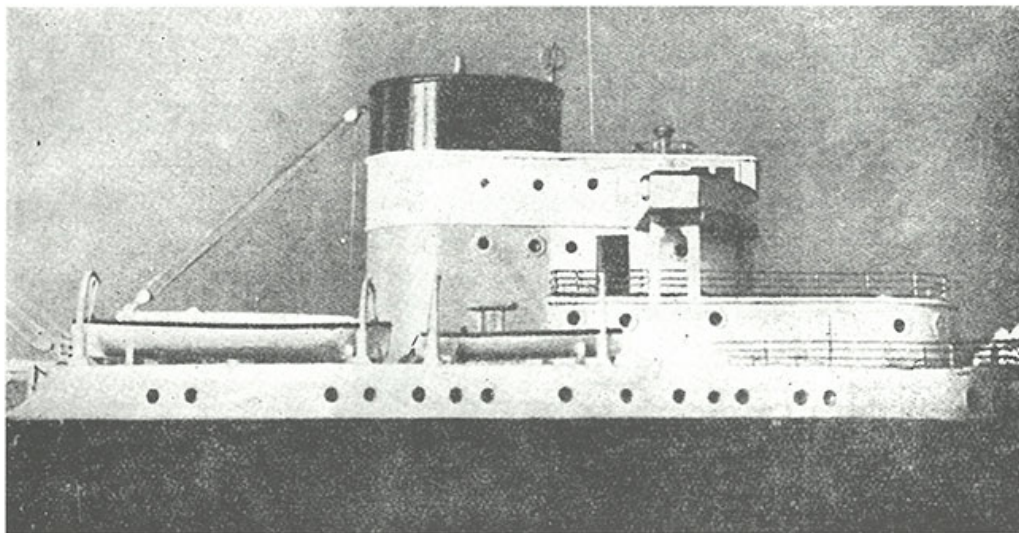
Καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν παρατηρήθη μειωμένη κίνησις ἐναντί τῆς τῶν προηγουμένων ἐτῶν. Οἱ Ἰταλοὶ ἐφοπλιστὰς τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἐπροτίμησαν τὴν ἀγορὰν παλαιότερων πλοίων, ἐξ οὗ καὶ προεβλήθη σχετικὴ συζήτης διὰ τὴν ἀνάγκην τῆς πλῆθους ἀναδιοργανώσεως τοῦ κλάδου τούτου τῆς Ναυτιλίας, τὸ μὲν πρὸς συγχρονισμὸν αὐτῆς, τὸ δὲ πρὸς ἐξασφάλισιν ἐργασίας εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Ἡ τελευταία αὕτη ἐτέθη ἤδη ὑπὸ πλήρη κρατικὸν ἔλεγχον, μελετηθεῖσης τῆς δημιουργίας νέου συνεταιρισμοῦ, ἐκδομένων ὑπὸ τὸν ἔλεγχον πάντοτε τοῦ Κράτους νέων μετοχῶν.

Ἐκ τῶν συμμετοχῇ τοῦ κράτους διασκέψεων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀρμοδίων τεχνικῶν, ἐξήχθη τὸ συμπέρασμα τῆς δημιουργίας νέου τύπου φορτηγοῦ, ὁ ὁποῖος καὶ θὰ ναυπηγηθῇ εἰς τὸ μέλλον. Τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ ἔτους ἐξηγγέλη ἡ ἀπόφασις τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως, ὅπως ναυπηγηθῶν 200.000 τόννοι γκρός περίπου φορτηγῶν καὶ πλοίων γραμμῆς, εἰς ἐκτέλεσιν πενταετοῦς προγράμματος.

Διὰ λογαριασμὸν Ἰταλῶν ἐναυπηγήθησαν ἡ εὐρίσκονται ὑπὸ ναυπήγησιν εὐάριθμα πλοία μεταφορᾶς ὀπωρῶν, διὰ τὰ ὁποῖα καὶ παρατηρήθη ἀρκετὴ ἔλλειψις ἐν Ἰταλίᾳ, ὁμοίως δὲ καὶ εὐάριθμα πετρελαιοφόρα 12 ἕως 13.500 τόννων φορτίου διὰ λογαριασμὸν τῶν ξένων μεγάλων ἐταιριῶν πετρελαίων.

Περισσότερα καὶ ἐκλεκτότερα ἐργασία ἐξησφαλίσθη διὰ λογαριασμὸν ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν. Διὰ λογαριασμὸν τῆς Σουηδικῆς ἑταιρείας Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ναυπηγεῖται τὸ ἀναφερθὲν ἤδη ἐπιβατηγὸν λάιμερ «STOCKHOLM» 28.000 τόννων γκρός. Διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Μπέργκεν ἐν «λάιμερ» μικτοῦ τύπου 7.400 τόννων γκρός καὶ διὰ τὴν Ρουμανικὴν ἀτμοπλοία τέσσαρα μικτὰ μώτορσις 5000 τ. γκρός ἑκαστον. Διὰ Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ναυπηγούνται ἐπίσης δύο μεγάλα φορτηγὰ δηζελοκίνητα 8.500 τόννων φορτίου ἑκαστον.

Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω, ἐξησφαλίσθησαν καὶ ὠρισμένοι παραγγελίαι πολεμικῶν ἢ βοηθητικῶν, Νοτιοαμερικανικῶν χωρῶν καὶ μικρῶν τινῶν διὰ τὴν Περσίαν.



Ἐξωτερικὴ ὄψις τῆς τὸ πρῶτον ἐφαρμοσθεῖσης κατασκευῆς εἰς τὴν γέφυραν τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ λάιμερ «DELIUS». Ἡ καπνοδόχος περιλαμβάνεται εἰς τὴν ὑπερκατασκευὴν τῆς γεφύρας.

350 τουρίστ, καὶ εἰς τὴν ναυπήγησιν δύο μικτῶν «λάιμερς» 15.000 τόννων ἑκαστον τῆς Harag, ὑπὸ τῆς Deutsche Werft.

Εἰς μικρότερα φορτηγὰ «λάιμερς» ἀναφέρονται τὸ «ANKARA» δηζελοκίνητον 7300 τόννων d. w. καὶ ταχύτητος 14 κόμβων διαθέτοντος καὶ θέσεις διὰ 12 ἐπιβάτας, ὡς καὶ τὸ ἐπίσης διὰ τὴν Μεσόγειον «BELGRAD» τῆς Γερμανικῆς Ἀνατολικῆς Γραμμῆς, 7000 τόννων, φορτίου.

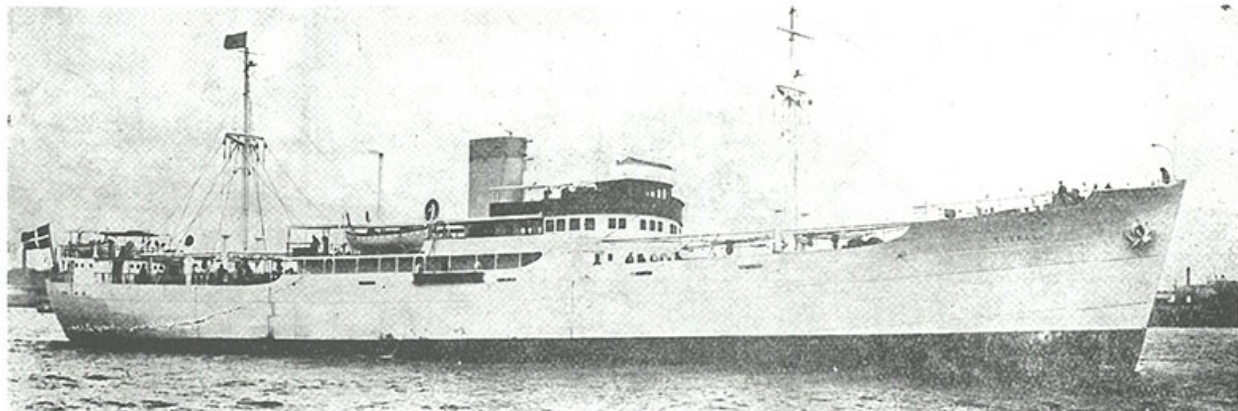
Ἐπαρκὴς κίνησις παρατηρήθη εἰς πετρελαιοφόρα διὰ λογαριασμὸν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ περισσότερον διὰ λισμὸν ξένων, ὡς κατωτέρω ἐκτίθεται.

Ἐκ τῶν ξένων παραγγιλιῶν ἡ τοῦ Νορβηγικοῦ ἐπιβατηγοῦ «λάιμερς», 16000 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 19 μιλίων ἀνετίθη εἰς τὴν Deshimag.

Τὰς περισσότερας παραγγελίας Σκανδιναῶν ἐφοπλιστῶν, ἰδίᾳ εἰς δεξαμενόπλοια συνεκέντρωσεν ἡ «Deutsche Werft» τοῦ Ἀμβούργου. Εἰς τριᾶκοντα περίπου ἀνέρχεται ὁ ἀριθμὸς τούτων, μεγέθους 12.000 εἰς 16.500 τόννων φορτίου, ἀλλὰ κυρίως 14.500 τόννων. Τὸ μέγεθος τοῦτο, τυποποιηθὲν τρόπον τινά, συγκεντρώνει τὴν προτίμησιν τῶν ἐφοπλιστῶν τούτων.

Εἰς τὰ ναυπηγεία Κρούπ ἐναυπηγήθησαν ὁμοίως ἀρκετὰ δεξαμενόπλοια, μετὰ τῶν ὁποίων ἐν 17.150 τόννων φορτίου, τὸ μεγαλύτερον ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγούμενον, τῆς «Στάνταρ Ὀϊλ Κόμπαν» καὶ τὸ «ESSO» BOLIVAR.

Διὰ λογαριασμὸν τῆς Ρουμανικῆς κυβερνήσεως ναυπηγεῖται μία πλωτὴ δεξαμενὴ 8.000 τόννων ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τῆς Λυβέκης, ὁμοίως δὲ ὑπὸ διαφόρων ναυπηγείων δεκαπεντὰς περίπου Τουρκικῶν πλοίων, ἐπίσης δὲ ἀρκετὰ διὰ λογαριασμὸν Βουλγάρων καὶ Γιουγκοσλαβῶν ἐφοπλιστῶν. Αἱ Βαλκανικαὶ χώραι, πλὴν τῆς Ἑλλάδος, ὑπῆρξαν



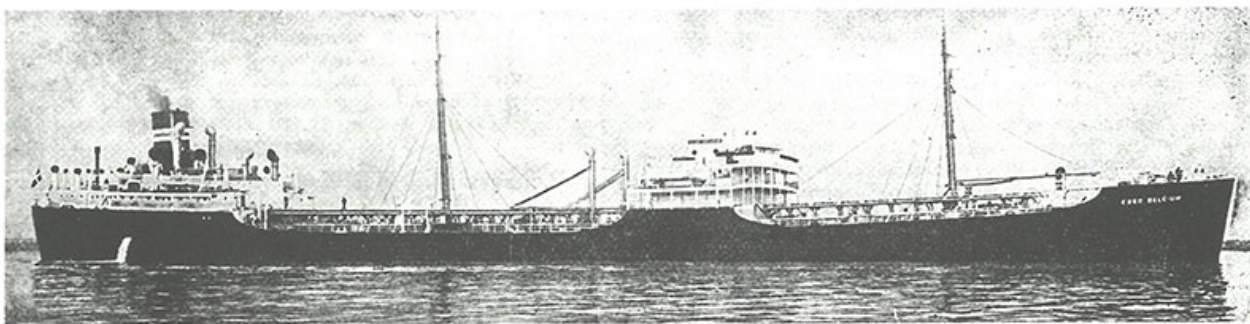
Τὸ πλοῖο «SCEBELI» 2250 τόννων φορτίου, τύπος εἰδικοῦ πλοίου μεταφορᾶς ὀπωρῶν.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

Ἡ ναυπήγηση νέων σκαφῶν εἰς τὰς χώρας ταύτας, ἀφορᾷ παραγγελίας Σκανδιναυῶν ἐπίσης ἐφοπλιστῶν, τῶν ὁποίων ἄλλως τε τὰς ἀνάγκας καὶ δὲν καλύπτει ἡ δυναμικότης τῶν ναυπηγείων, καὶ αἱ παραγγελία διαφεύγουν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Ἰδίᾳ εἰς τὸ ἐξωτερικόν (Γερμανίαν, Ἀγγλίαν, Ἰταλίαν) παραγγέλλονται τὰ μεγαλύτερα χωρητικότητος σκάφη, δεδομένου, ὅτι ἡ ἰκανότης τῶν Σουηδῶν κυρίως καὶ Δανικῶν ναυπηγείων φθάνει διὰ σκάφη πέραν τῶν 15.000 τόνων καὶ ἰδίᾳ δεξαμενόπλοια. Οὕτω ἀνεφέρθη ἡδη, ὅτι τὸ Σουηδικὸν λάινερ «STOCKHOLM» 28.000 τόνων ναυπηγεῖται ὑπὸ Ἰταλῶν, τὸ δὲ Νορβηγικὸν «OSLOFJORD» 16.500 τόνων ὑπὸ Γερμανῶν ναυπηγῶν. Ἡ ἀνάθεση τῆς παραγγελίας τοῦ «STOCKHOLM» προσέκλεισε πολὺ ὀλίγα εἰς Σουηδίαν, οἱ τεχνικοὶ ὅμως τοῦ Γκότεμπεργκ ὑπεστήριξαν, ὅτι ἡ ναυπήγηση τοῦ πλοίου τούτου ἦτο μὲν δυνατὴ, ἀλλ' ἀσύμφορος διὰ τὸ ναυπηγεῖν, τὸ ὁποῖον διευρύνον τὰς ἐγκαταστάσεις του καὶ προσλαμβάνον ἐπὶ τούτῳ προσωπικόν, ἀντιμετώπιζε τὸν κίνδυνον νὰ ἀποδοῖν αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ ἡ αὐξήσει τοῦ προσωπικοῦ παθητικά, λόγῳ μὴ ἐξασφαλίσεως καὶ συνεχείας παραγγελιῶν τοσούτου μεγέθους πλοίων.

Σουηδία

Ἡ σχετικὴ κίνησις περιλαμβάνει κυρίως τὴν ναυπήγησιν δεξαμενόπλοιοι καὶ εἰδικῶν πλοίων μεταφορᾶς ὀπωρῶν, δύο τύπων, εἰς τοὺς ὁ-



Τὸ διπλέλικον πετρελαιοφόρον «ESSO - BELGIUM» 15.000 τόνων φορτίου, σχήματος «ἄρκου» καὶ συστήματος ναυπηγήσεως «ISHERWOOD BRACKETLESS».

ποίους, ὡς γνωστόν, οἱ Σκανδιναβοὶ ἔχουν ἀποκτήσει καὶ εἰδικότητα. Ἐν ὅλῳ περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἐναυπηγοῦντο περὶ τὰ 75 πλοία, ἐξ ὧν τὰ 35 περίπου διὰ λογαριασμὸν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν. Τὴν περισσοτέραν ἐργασίαν συνεκέντρωσαν τὰ ναυπηγεῖα «Gotaverken» τοῦ Γκότεμπεργκ διὰ μώτορσις καὶ μωτορ - τάνκερς ὅλων τῶν χωρητικότητων. Τοὺς αὐτοὺς τύπους ἀφοροῦν καὶ αἱ παραγγελίαι τῶν ναυπηγείων Kockums, εἰς τὰ ὁποῖα ναυπηγεῖται καὶ τὸ μεγαλύτερον ναυπηγηθὲν ἐν Σουηδίᾳ 15.500 τόνων τάνκερ «BRACONDA» ἐξ ὁλοκλήρου δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως.

Μὲ φορτηγὰ λάινερς, μικρὰ ἐπιβατηγὰ καὶ πλοία μεταφορᾶς ὀπωρῶν 2000—3500 τόνων φορτίου ἀπασχολήθησαν περισσότερον τὰ ναυπηγεῖα Eriksberg καὶ Oresundsvarvet.

Χαρακτηριστικὸς τύπος ἐξελιγμένης ἐγκαταστάσεως εἶνε ἡ τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «ASTRI» τῆς ὁμωνύμου ἐταιρίας, σκάφους 3750 τόνων φορτίου καὶ διαστάσεων 308X44X20, προοριζομένου διὰ μεταφορὰν γενικοῦ φορτίου καὶ ξυλείας, καὶ τὸ ὁποῖον προωθεῖται ὑπὸ δύο μηχανῶν Ντῆζελ διτρώων ἀπλῆς ἐνεργείας, αἵτινες ἀναπτύσσουν 1700 ἵππους εἰς 300 στροφάς. Αἱ δύο μηχαναὶ ἐργάζονται ἐπὶ κοινῷ ἄξονος-ἑλίκου διὰ μειωτήρων στροφῶν, αἵτινες μειοῦνται οὕτως εἰς 130, ἡ δὲ σύνδεσις τῶν μηχανῶν μετὰ τῶν μειωτήρων γίνεται δι' ἡλεκτρομαγνητικοῦ συνδέσμου, ἀντὶ τοῦ συνήθους ἐν χρήσει ἐλαστικοῦ τοιούτου.

Νορβηγία

Ἡ δυναμικότης τῶν Νορβηγικῶν ναυπηγείων, ὅπως ἄλλως τε καὶ τῆς σιδηροβιομηχανίας ἐν γένει εἶνε πολὺ μικροτέρα ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τῆς Σουηδίας καὶ τὴν θαλασσίαν τῆς χώρας ἐπίδοσιν, ἐξ οὗ καὶ αἱ περισσότεραι καὶ μεγαλύτεραι τῶν παραγγελιῶν ἀνατίθενται εἰς τὰ ἄλλα Σκανδιναυικὰ κράτη ἢ καὶ εἰς ἄλλα χώρας, τῶν ἐντοπίων ναυπηγείων ἀσχολουμένων περισσότερον μὲ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων. Οὐχ ἦττον ὅμως καὶ ἡ παραγωγή αὐτῶν δὲν εἶνε ἀναξία λόγου, εἰς μικρὰ, ἀλλ' ἐκλεκτὰ πλοία.

Οὕτως εἰς τὰ ναυπηγεῖα Moss καθιεκλήθη τὸ μεγαλύτερον ποτὲ αὐτόθι κατασκευασθὲν ἀτμόπλοιο καὶ τὸ μεγαλύτερον ἀπὸ 15ετίας τοιούτον ἐν Νορβηγίᾳ. Εἶνε τὸ «BENNESTREL» διαστάσεων 317X47,5X20,5 ποδῶν καὶ

4000 τόνων φορτίου ἐφοδιασμένον μὲ τρικύλινδρον ἀτμομηχανὴν καὶ ἀτμοστρόβιλον ἐξατμίσεως, συνολικῆς ἱπποδυνάμεως 1700 ἵππων.

Εἰς τὰ ἐν Ὁσλῷ ναυπηγεῖα Akers ἐναυπηγήθη ἐπίσης ἐπιβατηγὸν 4000 τόνων. Εἶνε τοῦτο διπλέλικον μώτορσις καὶ ἔγιναν αἱ δοκιμαὶ ἐτέρου μικτοῦ λάινερ 3000 τόνων φορτίου, καὶ μὲ διαρρύθμισιν διὰ 125 ἐπιβάτας.

Τὸ ναυπηγεῖον FREDRIKSSTAD, κατέχον τὸ προνόμιον τῶν πλοίων «MELDAHL» ἀσχολεῖται μὲ τὴν ναυπήγησιν σκαφῶν ἀποκλειστικῶς σχεδὸν τοῦ τύπου τούτου, ἐξασφαλίσαν δεκάδα παραγγελιῶν μεγέθους 2.400 τόνων καὶ δύο 7200 τόνων. Μεταξὺ τῶν πρώτων περιλαμβάνονται καὶ δύο μεταφορᾶς ὀπωρῶν, τοῦ οἴκου Lauritzen τῆς Κοπεγχάγης. Αἱ ὑπόλοιποι ἐργασίαι τῶν ἄλλων ναυπηγείων ἀφοροῦν μικρὰ ἀκτοπλοῖκα ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ, γαλινοθηρικά, ἀλιευτικά κλπ.

Τὰ μεγαλύτερα σκάφη τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, ἰδίᾳ πετρελαιοφόρα ναυπηγοῦνται ὡς ἡδη ἐτονίσθη εἰς ναυπηγεῖα τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Δανία

Ἡ παραγωγή τῶν Δανικῶν ναυπηγείων, δύναται νὰ διεκδικήσῃ τὰ πρωτεῖα τῶν ἐκλεκτῶν κατασκευῶν, ἐν ἀναλογίᾳ θεαίως πρὸς τὴν αὐτῇ ναυπηγουμένην χωρητικότητα.

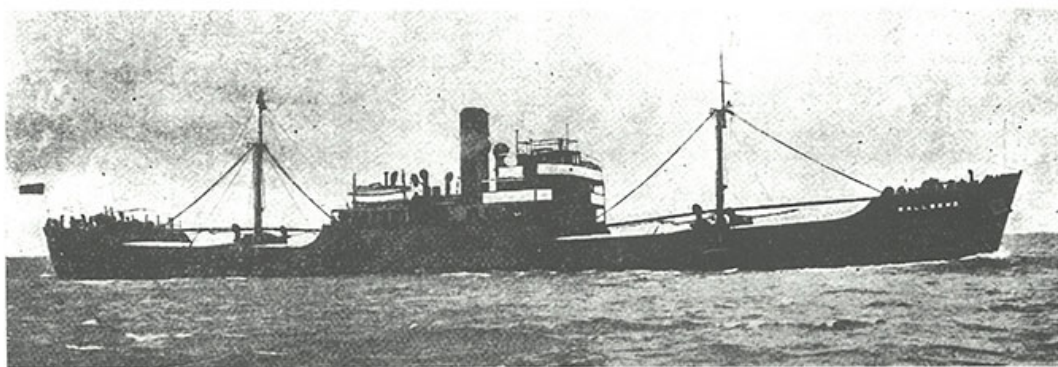
Εἰς κατασκευὴν πλοίων μεταφορᾶς ὀπωρῶν ἐνδιαφέροντες τύποι εἶνε τὸ «SCEBELI» εἰκονιζόμενον ἐνταῦθα, ναυπηγήσεως τῶν Burmeister καὶ Wain, πλοῖον 2250 τόνων φορτίου, ἐφοδιασμένον διὰ πετρελαιομηχανῆς τύπου τῶν κατασκευαστῶν 4500 ἵππων, διὰ ταχύτητα 15 κόμβων,

καὶ τὸ «AUSTRALIAN REEFER» 2600 τόνων φορτίου, μὲ μηχανὴν τοῦ αὐτοῦ τύπου, τὸ ὁποῖον εἶνε τὸ δέκατον ἐντὸς ἐξαετίας ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Nakskov διὰ λογαριασμὸν τῆς αὐτῆς ἐταιρίας ναυπηγοῦμενον.

Ἡ ναυπήγησης ἐπιβατηγῶν, περιλαμβάνει τὴν καθέλκυσιν τοῦ Νορβηγικοῦ «KRONPRINS OLAV» 3150 τόν. γκρὸς διὰ τὴν συγκοινωνίαν Κοπεγχάγης — Ὁσλῷ καὶ τοῦ Φινλανδικοῦ «AALLOTAR» 2900 τόνων γκρὸς, ταχύτητος 16 κόμβων, μεγαλύτερων δὲ ἐλαίνερς μεταξὺ τῶν ἄλλων ἐνὸς 11.500 τόνων γκρὸς τῆς Πολωνικῆς «Γδύνια — Ἀμερὶκα Λαίν», ὡς καὶ τοῦ «ALEX VAN OPSTAL» 4800 τ. γκρὸς τοῦ Lloyd Royal τῆς Ἀμβέρσης, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Nakskov.

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Burmeister - Wain ἤρξατο περαιτέρω ἡ ναυπήγησις τῶν δύο Ρουμανικῶν ἐπιβατηγῶν 8.000 τόνων ἐκάστου, τὰ αὐτὰ δὲ ναυπηγεῖα παρέδωκαν τὰ δεξαμενόπλοια «ESSO BELGIUM» μὲ ὑφάλα «ἄρκου» καὶ τὸ μώτορ-τάνκερ «ATHOS», σχήματος «Μαίε», 12.500 τόνων φορτίου, ἔχουν δὲ ὑπὸ ναυπήγησιν καὶ ἓν φορτηγὸν γραμμῆς 10.000 τόνων φορτίου τῆς Blue Funnel τοῦ Λίβερπουλ καὶ διάφορα δεξαμενόπλοια.

Τὸ ναυπηγεῖον Elsinore ναυπηγεῖ μεταξὺ τῶν ἄλλων τὸ μικτὸν «SVA-NETIA» 4.000 τόνων γκρὸς διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς κυβερνήσεως, καὶ πλοῖον μεταφορᾶς ὀπωρῶν τῆς Fraissinet. Μὲ ναυπήγησιν δεξαμενόπλοιοι χωρητικότητος 10 ἕως 14.500 τόνων ἀσχολοῦνται περισσότερον τὰ ναυπηγεῖα Odense.



Τὸ φορτηγὸν ἀπ «WAILSEND» τῆς BUNNET LTD, 4500 τόνων φορτίου ἀντιπροσωπεῖον εἰς τὸ ἐξωτερικὸν σχῆμα καὶ τὴν ἐσωτερικὴν διάταξιν, τὰ συγχρονισμένου τύπου τοῦ μέσης χωρητικότητος φορτηγοῦ.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Ἀξιοσημείωτος οὐχὶ διὰ τὸ μέγεθος, ἀλλὰ διὰ τὴν τάσιν πρὸς ἀνάπτυξιν σοβαρᾶς ἐγγωρίας ναυπηγικῆς βιομηχανίας, κινήσεις παρατηρήθη κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος καὶ εἰς Φινλανδίαν.

Καθεὶκνύσθη αὐτὸθι τὸ μεγαλύτερον ποτὲ ναυπηγηθὲν ἐν Φινλανδία πλοῖον. Τοῦτο εἶνε τὸ δηζελοκίνητον «ASTRID THORDEN» 3000 τόννων φορτίου, κατάλληλον διὰ μεταφορὰν εὐπαθοῦς φορτίου, διαθέν καὶ ψυκτικὸν θαλάμους. Τὸ ναυπηγείον, εἰς ὃ καθεὶκνύσθη ἔχει ἐξασφαλισίαν παραγγελίας ἐν συνόλῳ διὰ 36.000 τόννους, ἐξ ὧν ἐνὸς πλοίου 6.000 τόννων.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Τὸ γενικὸν ἐνδιαφέρον συνεκέντρωσεν εἰς τὴν χώραν ταύτην ἡ κατ' Ἀπρίλιον γενομένη παρουσία καὶ τῆς Βασιλίσσης τῆς Ὀλλανδίας, κατέλκυσις τοῦ ἐπιβατηγίου «NIEUW AMSTERDAM», τὸ ὁποῖον εἶνε καὶ τὸ μεγαλύτερον κατὰ τὸ 1937 καθεὶκνύσθην σκάφος εἰς ὅλον τὸν κόσμον. Τοῦτο παρηγγέλθη, εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Ρότερνταμ, συμμετέσχον ὅμως εἰς τὴν ναυπήγησιν καὶ τὰ ἄλλα ἐθνικὰ ναυπηγεία, διὰ τὰ ἐξυπηρετήθη ἡ ἐγγωρία βιομηχανία, δεδομένου, ὅτι ἡ ἐνίσχυσις αὐτῆς ἀπετέλεσε καὶ μίαν τὴν ἀφορμὴν τῆς παραγγελίας του. Αἱ διαστάσεις τοῦ πλοίου τούτου εἶνε μήκος 751 ποδῶν, πλάτος 88' 3" καὶ βύθισμα 31' 4", εἰς ἀντίστοιχον ἐκτόπισμα 37.800 τόννων με ὀλίγη χωρητικότητα 36.000 κόρων. Ἡ διαρρυθμίστις του περιλαμβάνει διαμερίσματα διὰ τὴν μεταφορὰν 1144 ἐν ὅλῳ ἐπιβατῶν, μεταξὺ τῶν ὁποίων 458 Α' θέσεως, 24 εἰς καμπίνας σούπερ-λουξ καὶ 453 τουρίστ. Τὸ πλήρωμα θὰ περιλαμβάνῃ 705 άτομα, ὥστε τὸ σύνολον τῶν ἐπιβατινῶν θὰ ἀνέλθῃ εἰς 1850 περίπου. Διὰ τὴν πρόωσιν τοῦ πλοίου με ταχύτητα 21 κόμβων χρησιμοποιῶνται δύο ἑλικες κινούμεναι ὑπὸ ἀτμοστροβίλων συνολικῆς ἰσχύος 34.000 ἀπαρακτοίπων.

Μικροτέρου μεγέθους εἶνε τὸ παραγγελθὲν κατὰ τὸ 1937 διὰ τὴν γραμμὴν τῶν Δυτικῶν Ἰνδιῶν μωτοροπ «ORANJE». Θὰ εἶνε 20.000 τόννων, ταχύτητος 21 κόμβων με δύναμιν μηχανῶν 27.000 ἰππων.

Ἡ κατηγορία τῶν ἐκλεκτῶν τούτων πλοίων περιλαμβάνει ἀκόμη τὴν ἐτοιμασίαν τοῦ «TEGELBERG» τριπλελίκου λάινερ 11.800 τόννων φορτίου, διαστάσεων 530X72X40,5 ποδῶν, προωθουμένου ὑπὸ τριῶν μηχανῶν 3600 ἰππων, με ταχύτητα 16 κόμβων καὶ προοριζομένου διὰ τὴν γραμμὴν δυτικῶν Ἰνδιῶν καὶ Νοτίου Ἀφρικῆς. Διαθέτει θέσεις διὰ 78 ἐπιβάτας Α' θέσεως καὶ 80 ἱθαγενεῖς.

Ἐκτὸς τῶν πλοίων τούτων ἐναυπηγήθησαν εἰς Ὀλλανδικὰ ναυπηγεία εὐάρθια πετρελαιοφόρα καὶ φορτηγά. Οἱ Ὀλλανδοὶ πάντως ἐφοπλίσαι, ἐπέδεδξαν ἀρκετὴν συντηρητικότητά διὰ τὴν παραγγέλλαν νέων πλοίων πρὸς ἀνανέωσιν τῶν στόλου τῶν.

ΒΕΛΓΙΟΝ

Ἡ κίνησις, ἀνάλογος καὶ τῆς μικρᾶς αὐτῇ βιομηχανίας ὑπῆρξε περιορισμένη. Ἐναυπηγήθησαν, ἐν τούτοις, πολλὰ μικρὰ ἀκτοπλοῖκα φορτηγὰ καὶ εἰδικὰ πλοία, ὅσον ρυμουλκὰ κλπ. ἀνετέθη δὲ καὶ ἡ ναυπήγησις 3 φορτηγῶν 3900 τόννων d.w. τύπου «Μάγιερ».

Σχετικὸν ἐνδιαφέρον προεκάλεσεν ἡ ἐπίτευξις τοῦ ρεκόρ τῆς ταχύτητος διὰ τὰ «μωτοροπς» ὑπὸ τοῦ ἐπιβατηγίου «PRINS ALBERT» ἀδελφοῦ πλοίου τοῦ «PRINS BAUDOUIN», τὸ ὁποῖον εἰς τὰς δοκιμὰς ἀνέπτυξε ταχύτητα 25,5 κόμβων ἐναντι τῶν 24,5 τοῦ δευτέρου. Εἶνε τῶν αὐτῶν διαστάσεων 376,8X48,8X25 καὶ ἐκτόπισματος 2.800 τόννων, δυνάμενα νὰ μεταφέρουν 1800 ἐπιβάτας μεταξὺ Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀγγλίας. Εἶνε διπλῆλικον με δύο μηχανὰς 15.000 ἰππων ἐκαστήν.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Εὐρύτατον πρόγραμμα ναυπηγήσεων ἐξηγγέλθη εἰς τὴν χώραν ταύτην ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους, τὸ ὁποῖον κατὰ τὸ διάστημα αὐτοῦ ἐπραγματοποιήθη ἐν μέρει δι' ἀναθέσεως τῶν σχετικῶν παραγγελιῶν εἰς ναυπηγεία τῆς Ἀλλοδαπῆς, ὡς ἀνωτέρω ἐν μέρει ἀνεφέρθη. Τὸ σχέδιον περιλαμβάνει τὴν ναυπήγησιν δύο «λάινερς» διὰ τὴν συγκοινωνίαν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, παραγγελθέντων εἰς Ἀγγλικά ναυπηγεία, δύο φορτηγῶν γραμμῆς διὰ τὴν Μεσόγειον, δύο ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοικῶν, ἀρκετῶν φορτηγῶν καὶ 60 ἀλιευτικῶν. Ἐκ τῶν φορτηγῶν δύο, 6.500 τόννων, παραγγέλθησαν εἰς ναυπηγείον τοῦ Δάντσιχ, τὸ ὁποῖον, ὡς γνωστόν, συνδέεται δι' ἰδιαιτέρων οἰκονομικῶν σχέσεων μετὰ τῆς Πολωνίας.

Ἐκ παραλλήλου πλέον ἐνδιαφέρουσα εἶνε ἡ ἀπόφασις πρὸς ἴδρυσιν ἰδίων ναυπηγείων εἰς τὸν λιμένα τῆς Γδύνιας. Ἡδὴ ὑπεγράφη ἡ σύμβασις μετὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ οἴκου Samuel White διὰ τὴν ἴδρυσιν τῶν πρώτων ἰδιωτικῶν ναυπηγείων, με ἐσχάρας διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων μέχρι 11.000 τόννων.

ΡΩΣΙΑ

Ὅπως συνήθως, ἔλλειπουν σαφεῖς πληροφορίες διὰ τὴν αὐτόθι κίνησιν καὶ ἰδίᾳ διὰ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ προγράμματος ναυπηγήσεων εἰς τὰ ἐγγώρια ναυπηγεία.

Ἰδιαιτέρως μνείας τυγχάνει ἡ κατέλκυσις τοῦ παγοθραυστικοῦ «JOSEPH STALIN» τοῦ μεγαλύτερου ἐν τῷ κόσμῳ, διαστάσεων 348X76X65,5 ποδῶν καὶ ἐκτοπίσματος 11.000 τόννων. Ἡ ἰσχύς τοῦ πλοίου ἔχει ἰδιαιτέρως ἐνισχυθῇ διὰ ζώνης ἐλάσματος πάχους 2 Ἴντσ. Ἡ μηχανὴ εἶνε τύπου παλινδρομοῦ, ἰσχύος 3350 ἰππων, καὶ προσδίδει εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 15,5 κόμβων. Ἡ εἰς ἀνθρακας χωρητικότης ἀνέρχεται εἰς 4.000 τόννων, ἐξασφαλίζουσα εἰς τὸ πλοῖον ὑπερβολικὴν ἀκτίναν ἐνεργείας.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Εὐρεΐαι συζητήσεις διεξήχθησαν αὐτόθι σχετικὰ μετὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος πρὸς ἀνανέωσιν τοῦ ἑμπο-

κοῦ στόλου τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, ὁ ὁποῖος καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἡλικίας καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ποιοῦ δὲν εὐρίσκεται εἰς καλὴν κατάστασιν. Τὸ σχέδιον τῆς ἀνανέωσης συνεδριάσθη μετὰ τὴν ἀπόφασιν τῆς διὰ πλειστηριασμῶν ἐκποιήσεως πολλῶν ἐκ τῶν παλαιότερων πλοίων, ἡ ἐκποιήσις δὲ αὕτη συνετελέσθη κατὰ μέγα μέρος.

Τὸ νέον σχέδιον ναυπηγήσεων, περιλαμβάνον βέβαια τὰ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον ἢ τὴν ἐπαγορήγησιν τοῦ κράτους πλοία, ἀφορᾷ τὴν ναυπήγησιν 95 περίπου πλοίων, ἐξ ὧν τὰ ἡμίση φορτηγὰ, τὰ 20 μικτοῦ τύπου καὶ 10 τάνκερς. Εἰς τὰ ὑπόλοιπα περιλαμβάνεται καὶ ἡ ναυπήγησις ἐνὸς «λάινερ» διὰ τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν. Περὶ τῶν ὡς πρὸς τὸ μέγεθος αὐτῶν ἐπικρατήσασαν ἀπόψεων, ἐπραγματεύθημεν ἐν τῇ εἰσαγωγῇ. Τελικῶς ἡ παραγγελία ἐδόθη εἰς τὰ ἐν NEWPORT NEWS ναυπηγεία, διὰ σκάφος 34.000 τόννων, μήκους 723 ποδῶν, πλάτους 92 καὶ ὕψους 75, ἀναπτύσσον ταχύτητα ὑπηρεσίας 22 κόμβων. Ἡ διαρρυθμίστις του θὰ προβλέπῃ τὴν ἀνετον μεταφορὰν 1200 ἐπιβατῶν καὶ τὴν ἐνδιαίτησιν 630 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, εἰς τὴν ναυπήγησιν του θὰ ἐφαρμοσθοῦν διαίαι τελευταῖα ναυπηγικὰ καὶ μηχανικὰ μέθοδοι, θὰ παρουσιάσῃ δὲ τὴν πλέον ἰσχυρὰν ἀσφάλειαν θαλασσοπολίας καὶ θὰ προσφυλάσσεται ἀποτελεσματικῶς ἐναντίον τῆς πυρκαϊᾶς. Τὸ νέον τοῦτο ὑπερωκεάνιον, ναυπηγεῖται εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πωληθέντος ἤδη πρὸς διάλυσιν «Λεβιάθαν», τοῦ παλαιοῦ δηλαδὴ Γερμανικοῦ «VATERLAND», τὸ ὁποῖον καὶ διετήρησεν ἀπὸ τῆς ναυπηγήσεώς του καὶ μέχρι πρὸ ὀλίγων ἐτῶν τὸν τίτλον τοῦ μεγαλύτερου πλοίου τοῦ Κόσμου, με τὰς 59.000 τόννων τοῦ ἐκτοπίσματος του.

Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου προγράμματος ναυπηγήσεων θὰ δοθῇ ἐπαρκὴς ἐργασία εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ ναυπηγεία, τῶν ὁποίων μάλιστα ἡ δυναμικότης πρὸς ἀρτίαν καὶ ἔγκαιρον ἐκτέλεσιν αὐτοῦ, ἡμφισβητήθη. Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ σοβαρώτεροι ναυπηγήσεις ἀνάγονται εἰς τὴν ναυπήγησιν πετρελαιοφόρων κυρίως ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Sun. Εἰς τὰ ναυπηγεία ταῦτα ἐναυπηγήθησαν μεταξὺ τῶν ἄλλων δύο «τάνκερς» ἐξ ὁλοκλήρου δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως, στροβιλοκίνητα με μειωτήρας στροφῶν, ὡς καὶ τρία δηζελοκίνητα τοιαῦτα 12.500 τόννων χωρητικότητος ἑκαστον.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ἀνεφέρθη ἤδη, ὅτι ἀπὸ τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ ἔτους ὑπῆρξεν ὑπερπληθὺς παραγγελιῶν, διὰ τὸν κλασικὸν κυρίως τύπον τῶν φορτηγῶν γραμμῆς μεγάλης ταχύτητος. Λόγω τῆς πληθώρας ταύτης καὶ τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκῶς ὑλικοῦ τὰ ναυπηγεία δι' ὠρισημένην περίοδον δὲν ἐδέχοντο πλέον νέας παραγγελίας, ἀνέβαλον δὲ καὶ τὴν παράδοσιν τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν τοιούτων.

Ἐκ τῶν ναυπηγήσεων τοῦ διαρρεῦσαντος ἔτους χαρακτηριστικὴ εἶνε ἡ τῶν ἐπιβατηγῶν λάινερς «KONGO MARU» καὶ «KOAN MARU» προοριζομένων διὰ τὴν μετὰ τῆς Κορέας συγκοινωνίαν. Εἶνε σκάφη 7.104 κόρων γκρὸς κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν 1750 περίπου ἐπιβατῶν. Διὰ τὴν πρόωσιν τῶν ἐξοπλισμένων αὐτῶν ἀτμοστροβίλοι 12.000 ἰππων, ὅτινες προσέδωσαν κατὰ τὰς δοκιμὰς εἰς τὰ πλοία ταχύτητα 23 κόμβων, ἀντὶ τῶν συμφωνηθέντων κατὰ τὴν παραγγελίαν 20.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

Ἀσυνήθης κίνησις παρατηρήθη κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος καὶ εἰς ὅλας τὰς Βαλκανικὰς χώρας, συνισταμένη οὐ μόνον εἰς τὴν παραγγελίαν νέων πλοίων ἢ τὴν ἐπαύξησιν τοῦ ὑπάρχοντος ἀριθμοῦ, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν τάσιν τῆς βελτιώσεως ἢ ἀκόμη καὶ τῆς δημιουργίας ἐντοπίου βιομηχανίας κατασκευῆς καὶ ἐπισκευῶν πλοίων.

Ἡ πρώτη θέσις εἰς τὴν κίνησιν αὐτὴν ἀνήκει ἀναντιρρῶς εἰς

ERNEST BIGLAND & Co. Ltd.

ROMAN WALL HOUSE,

1, Crutched Friars.

LONDON E.C. 3.

(Founded 1874)

Shipbrokers, Chartering,

Passenger and General Forwarding

Agents.

Well Established Greek Consignment Connection

Also at:

**LIVERPOOL: { JAMES CHAMBERS & Co.
S. C. CHAMBERS & Co.**

ANTWERP: BIGLAND, CHAMBERS & Co. Ltd.

την ΤΟΥΡΚΙΑΝ. Είς δέκα πέντε εν συνόλω συμποσούνται αι παραγγελίαι εις Γερμανικά ναυπηγεία, αφορώσαι διαφόρους τύπους και διάφορα μεγέθη πλοίων, προωθουμένων δι' ατμού κατά τὸ πλείστον μικτοῦ τύπου, 600 μέχρι 3000 τόνων γκρὸς διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκτοπλοίων και Μεσογειακῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας ταύτης. Ἐκ παραλλήλου σοβαρὰ κατεβλήθη προσπάθεια διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐγγυρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας, τῆς ὁποίας αἱ βάσεις ὑφίσταντο ἡδη ἀπὸ ἐτῶν. Συζητήσεαι διεξήχθησαν μετὰ Γερμανῶν τεχνικῶν διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν και ἐπέκτασιν τῶν εἰς τὸν Κεράτιον κόλπον ἐγκαταστάσεων, ὥστε νὰ καταστήθῃ δυνατὴ ἡ ναυπηγικὴ αὐτοῦ πολεμικῶν και ἐμπορικῶν πλοίων μέχρι 5000 τόνων. Μετεκλήθησαν ὁμοίως Γερμανοὶ τεχνίται και ἤδη ἀνυπερέβησαν ἐντὸς τοῦ ἔτους αἱ πρώται καθελκύσεις. Αὗται ἀφοροῦν τὴν καθέλκυσιν δύο ὑποβρυχίων, διὰ τὰ ὁποία σημειωτέον ἀνεγρόφη ἡ πληροφορία, ὅτι καθελκύθησαν εἰς Σμύρνην, ναυπηγηθέντων τῇ ἐπιτελείᾳ μετακληθέντος Γερμανοῦ διαπεποῦς ἐιδικοῦ, καθὼς και τὴν καθέλκυσιν μικροῦ σκάφους διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς κινήσεως τῶν νήσων τῆς Προποντιδῆς, ἀνήκοντος εἰς τὴν ἑταιρίαν Σιρκέτ. Ἡ ἴδια ἑταιρία, ἱκανοποιημένη ἐκ τῆς πρώτης ταύτης ναυπηγήσεως, παρήγγειλε και ἕτερον παρόμοιον σκάφος, σκοπεῖ δὲ και τὴν παραγγελίαν μεγαλύτερου διζελονικητοῦ ἐπιβατηγίου. Ἀκόμη ἐνυλοφόρησεν ἡ φήμη περὶ καθελκύσεως δεξαμενοπλοίου 2000 τόνων, ἐξ ὁλοκλήρου αὐτοῦ ἐτοιμασθέντος. Γεγονὸς πάντως εἶνε, ὅτι ἡ ἀρχὴ τοῦ προγράμματος ἐξετελέσθη και ἡ καθέλκυσις μεγαλύτερων πλοίων εἶνε μόνον ζήτημα χρόνου.

Εἰς τὴν ΝΟΤΙΟΣΑΛΛΙΑΝ λειτουργοῦν ἤδη ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν τὰ ἐν Σπαλάτφ ἱδρυθέντα ναυπηγεία. Διὰ τὴν ἐνίσχυσιν αὐτῶν, ἡ κυβερνήσις ἐθέσπισεν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ διαφόρων φόρων, μείωσιν τῶν κομίστρων και ἰδιαιτέρως ἐνδιεφέρθη διὰ τὴν ἐξασφάλισιν παραγγελιῶν, ἐκτὸς τῶν ἀντιτορπιλικῶν, ἀτινα ναυπηγοῦνται αὐτοῖσι. Ἡδὴ ἐτοιμάζονται πρὸς παράδοσιν δύο ἐπιβατηγὰ ναυπηγούμενα διὰ λογαριασμὸν τῆς «Γιαντράνοσκας», ἐκτὸς δὲ τῆς παραγγελίας και ἑτέρων δύο 500 τόνων ἑκαστον, ἀνυπερέβη ὡς μελετωμένη ἡ ἀνάθεσις μεγαλύτερας παραγγελίας, συνισταμένης εἰς τὴν ναυπηγίαν ὀκτὼ πλοίων, ἐξ ὧν τὸ ἓν 10.000 τόνων.

Ἡ παραγγελία σκαφῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν δὲν ἀνεκόπη ἐν τούτοις και παρηγγέλθησαν δύο φορτηγὰ γραμμῆς εἰς Γερμανίαν, ὡς και ἓν 6500 τόνων εἰς Ἀγγλίαν, τῆς ἑταιρίας Oceania, προοριζόμενον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς Ἀδριατικῆς — Βορ. Εὐρώπης.

Εἰς τὸ πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων τῆς ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ, περιλαμβάνεται ἡ παραγγελία εἰς τὰ ἐν Κοπεγχάγη ναυπηγεία Burmeister και Wain δύο ἐπιβατηγῶν 8000 τόνων γκρὸς ἑκαστον, διαστάσεων 405X75,8X303 προωθουμένων ὑπὸ μηχανῶν Ντίζελ, διὰ ταχύτητα 18 μιλίων, και καταλλήλων διὰ τὴν μεταφορὰν 85 ἐπιβατῶν Α' θέσεως, 410 Β' και 275 Γ'. Περαιτέρω ἡ παραγγελία τεσσάρων μικτῶν «ἐλαίνερς», εἰς Ἱταλικά ναυπηγεία. Ἐκαστον τούτων θὰ εἶνε 5000 τόνων γκρὸς 3500 τ. φορτίου και διαστάσεων 116X15,5X5,5 μέτρα, ταχύτητος 13 κόμβων, διὰ μηχανῶν Δτίζελ, τύπου Φιάτ. Τὰ σκάφη προορίζονται διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν Κωνσταντίνης — Ἀνατολικῆς και Δυτικῆς Μεσογείου, θὰ μεταφέρουν 20 ἐπιβάτας θέσεων και 180 καταστρώματος, θὰ διαθέτουν δὲ και ἐιδικούς χώρους μεταφορὰς 500 τόνων εὐπαθοῦς φορτίου.

Ἀλλὰ και διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐγγυρίου βιομηχανίας ἐπισκευῶν ἐλήφθη πρόνοια, διὰ τῆς παραγγελίας μίᾳς πλωτῆς δεξαμενῆς 8.000 τόνων, εἰς τὰ Γερμανικά διεθνούς φήμης εἰδικὰ ἐργοστάσια, προοριζομένης διὰ τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντίνης, ὅστις στερεῖται νῦν πάσης δυνατότητος δεξαμενισμοῦ ἢ σοβαρὰς ἐπισκευῆς πλοίων.

Συζητήσεαι τέλος διεξήχθησαν μετὰ Ῥουμανικῆς ἰδιωτικῆς ἑταιρίας και Ὀλλανδῶν ἐνδιαφερομένων, διὰ τὴν πλήρη ἀναδιοργάνωσιν και ἐπέκτασιν τῶν ἐν Τουρνο — Σεβερίνο ὑφισταμένων ναυπηγείων, με πρόγραμμα τὴν πλήρη αὐτὸν ἐπάρκειαν δι' ὅλας τὰς ἀνάγκας τῆς Ρουμανικῆς Ναυτιλίας.

Εἰς τὴν ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΝ παρελήφθη ἤδη τὸ «Βάρνα» 2200 τόνων γκρὸς και 3000 τόνων φορτίου, ταχύτητος 12 μιλίων προοριζόμενον διὰ

τὴν μεταφορὰν ὁπωρῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἑπειρωτικῆς Εὐρώπης. Εἰς τὰ ἴδια ναυπηγεία Neptun τοῦ Ροστόκ, ναυπηγοῦνται διὰ λογαριασμὸν τῆς ἰδίας «Ἐμπορικῆς Βουλγαρικῆς Ἀτμοπλοίας» και ἕτερα δύο ὁμοίου τύπου πλοία.

Καὶ ἐναπομένει ἡ ΕΛΛΑΣ. Ἑλλήνες ἐφοπλισταί, οἱ οἰκοὶ Λιβανοῦ, Ρεθύμνη — Κουλουκουνη, Ἐμπερικού, Νικολάου Νομικοῦ, παρήγγειλαν, ὡς γνωστὸν, και παρῆλθον ἤδη ἐν μέρεϊ ἀρκετὰ φορτηγὰ τύπου «εἰράμπε», εἰς Ἀγγλικά ναυπηγεία, χωρητικότητος 9—10.000 τόνων φορτίου, ὁ δὲ κ. Ὁνάσης πετρελαιοφόρον 15.200 τόνων εἰς Σουηδικὰ ναυπηγεία και ἕτερον 12.000 τόνων.

Βεβαίως εἰς ἀριθμὸν πλοίων, εἰς τόνους χωρητικότητος και εἰς καταβληθεῖσαν ἀξίαν, αἱ Ἑλληνικαὶ παραγγελίαι ἐξασφαλίζουν τὴν πρώτην θέσιν μετὰ τῶν Βαλκανικῶν χωρῶν, ἀνάλογον ἄλλως τε και πρὸς τὴν μεγαλύτεραν χωρητικότητά τῆς Ναυτιλίας μας και πρὸς τὴν θέσιν τῆς εἰς τὸν διεθνή στίβον. Ἡ διάκρισις ὅμως αὕτη δὲν ἔχει τί τὸ κοινὸν μετ' ἡν εἰς τὰς ἄλλας Βαλκανικὰς χώρας παρατηρουμένην κίνησιν. Εἶνε ἀποτέλεσμα πρωτοβουλίας ὁρισμένων ἐφοπλιστῶν, βασισμένης ἐπὶ τῆς προσωπικῆς ἀντιλήψεως και τῆς ἐπιχειρηματικότητος ἑκάστου, με σκοπὸν τὴν δελτίωσιν τοῦ ὑπὸ τὰς γνωστάς συνθήκας ἐργαζομένου πλωτοῦ ὕλικου τῶν ἐπιχειρήσεων των, και με γενικώτερον δεδαίως ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ὅλης φορτηγῇ Ἑλληνικῇ Ναυτιλίᾳ. Ἡ ἐπίδρασις ὅμως τῶν παραγγελιῶν τούτων ἐπὶ τῶν ἐντοπίων συνθηκῶν εἶνε μηδαμνὴ, και τὸ παρ' ἡμῖν τεχνικὸν ἐπίπεδον παραμένει εἰς τὴν αὐτὴν στασιμότητα τῶν προηγουμένων ἐτῶν.

Εὐτυχῶς ὅμως και ἐκ συμπτώσεως ἰσως, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους ἔλαβε σάρκα και ὀστά ἡ ἀπόφασις τῆς ἰδρύσεως και παρ' ἡμῖν ναυπηγείων, ἐγνωσθῇ δὲ, ἤδη, ὅτι παρηγγέλθησαν τὰ σχετικὰ μηχανήματα και ἤρξατο ἡ ἐργασία τῆς ἀνεγέρσεως τῶν κτιρίων εἰς τὴν θέσιν Σαραμαγκὰ τοῦ κόλπου τῆς Ἑλευσίνος. Ἡ πρωτοβουλία ἀνῆκε ἐξ ὁλοκλήρου εἰς τὸ Κράτος, τὸ μόνον ἄλλως τε ἐνδεειμμένον παρ' ἡμῖν ὅπως ἀναλάβῃ τοιαύτην πρωτοβουλίαν, ὡς και ἄλλοτε ὑπεστηρίζαμεν, και πρὸς πληρῶσιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ στόλου θὰ προορίζονται αἱ πρώται ναυπηγήσεις. Δὲν δυνάμεθα, ἀλλ' οὔτε εἶνε και σκόπιμον νὰ ἐρευνήσωμεν τὸ διατὶ ἐλάβετο τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐγκαταστάσεως τοιούτου ἔργου, τελευταῖοι σχεδὸν ἐξ ὅλων τῶν Κρατῶν, και δὴ εἰς στιγμὴν, καθ' ἣν αἱ παρ' ἡμῖν συνθήκαι ἐπέβαλον ἰσως τὴν ἀπὸ ἐτῶν ἰδρύσιν, ἀνεξαρτήτως ἀκόμη και τῶν ἀναγκῶν τοῦ Στόλου. Ναυτιλίαν διαθέτομεν ἀξιόλογον, και ἐὰν ἀκόμη δὲν ἐπρόκειτο νὰ ἐξασφαλίσῃ αὕτη τὴν ἐργασίαν, ἔχει δημιουργήσει ὅμως παράδοσιν ναυτικῆν, πείραν, και γνῶσιν τεχνικῶν ἀναγκῶν και τεχνικῶν λύσεων, ὅρους δηλαδὴ οὐχὶ ἐνκαταφρονήτους διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ναυπηγικῆς κινήσεως, τὸσον ἐξαρτωμένης ἐκ τῶν ἀνωτέρω, εἰς πολὺ δὲ πάντως μεγαλύτεραν μοῖραν τῶν ἀντιστοίχων τῆς Πολωνίας και τῶν ἄλλων Βαλκανικῶν κρατῶν, πλην ἰσως τῆς Γιουγκοσλαβίας, ἥτις και τεχνικὰ ἀκόμη στελέχη ἀπὸ τὴν τέως Αὐστρουγγαρίαν, ἐκληρονόμησεν.

Ἐν ἄλλῃς λόγοις ἡ ναυπηγία εἶνε βιομηχανία ναυτικὴ και τὸ ἐξαίρετον ἀνθρώπινον ὕλικόν τοῦ Ἑλλήνος, δὲν εἶνε δυνατόν και εἰς τὸν κλάδον τούτον, τὸν ὁπωσδήποτε συνδεόμενον μετ' ἡν θάλασσαν, νὰ μὴ δημιουργήσῃ στελέχη ἀναμεισθητῆτος ἀντέχοντα εἰς τὴν σύγκρισιν πρὸς οἰονδήποτε ξένον, ὅχι μόνον Βαλκανίων. Ἡμεῖς ἔχομεν μικρὰν τούτου πείραν, ἐξ ἧς και ὑποστηρίζομεν, ὅτι ναι μὲν θὰ συναντήσωμεν εἰς τὴν ἀρχὴν δυσκολίας, και θὰ καταφύγωμεν πιθανῶς εἰς τὴν βοήθειαν τῶν ξένων, ἀλλὰ τελικῶς και μετ' ἐλάχιστα ἰσως ἔτι θὰ καταστῶμεν ἀπὸ ἀπόψεως προσωπικοῦ τελείως αὐτάρκεις. Βάσεις ἄλλως τε ὑπάρχουν και πυρῆνες διὰ τὰ στελέχη ἐκλεκτοί, ὅπως θὰ ὑπάρξῃ και πρῆξι νὰ ὑπάρξῃ και ἐργασία πρὸς ἀπασχόλησιν, ἀλλὰ και ἐξυπηρέτησιν τοῦ διατιθεμένου κεφαλαίου, δι' ἀπασχολήσεως οὐ μόνον μετ' ἡν πληρῶσιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ Στόλου, ἀλλὰ και τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τῆς τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν και τῶν ἐγγύς αὐτῶν κατὰ πρῶτον λόγον και τῆς τῶν μακρυνῶν κατὰ δεύτερον.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγὸς Β. Ν.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIONE, ANTIFOULING, BOOTPOPPING,
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS
ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ. BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE
215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E. C. 3

ΘΛΑΓΡ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ
7, BURY COURT, LONDON E.C. 3
TELEPHONE: AVENUE 37.33

Αι τιμαί τῶν πλοίων τὸ 1937

Ποτέ ἄλλοτε ἀπὸ τοῦ 1923 καὶ ἐντεῦθεν δὲν παρατηρήθη τόσος ὀργασμὸς εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων καὶ τόση πυρετώδης τῶν ἀξιών τῶν ἀνατίμησης, ὅσον κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, ὅποτε προσφορὰ καὶ ζήτησις προσέλαβον ἐνθουσιάζον μορφήν καὶ αἱ τιμαὶ διεκινμήθησαν εἰς τὰ ἀνώτατα σημειωθέντα ἐπίπεδα ἀπὸ τῶν πρώτων ἐτῶν τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου καὶ μετέπειτα. Ἡ δραστηριότης τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς, αἱ εὐρύτατα μεταφοραὶ γεωγραφικῶν προϊόντων καὶ πρώτων ὑλῶν ἀπὸ μακρυνὰ κέντρα φορτώσεως, ἡ ἔκτονος κίνησις μεταλλευμάτων, ἀλλὰ καὶ μερικοὶ ἔκτακτοι παράγοντες, οἱ λ. χ. ἦσαν ἡ ρηξίς ἐν τῇ "Ἀπὸ Ἀνατολῇ καὶ ὁ ἐμφύλιος εἰς τὴν Ἰσπανίαν πόλεμος, συνετέλεσαν εἰς τὴν σταθερὰν καὶ συνεχῆ ἐργασίαν τῶν πλοίων, ἥτις ἀπέφερε κέρδη καὶ εἰς αὐτὰ ἀκόμη τὰ δαπανηρὰ παρήλικα σκάφη. Ὑπὸ τὴν κατάστασιν τῶν ἱκανοποιητικῶν εἰσπραξέων, εὐνόητος ὑπῆρξεν ἡ ἀνατίμηση τῶν ἀξιών τῶν πλοίων καὶ δικαιολογημένη ἡ ἐπικρατήσασα—κατὰ τοὺς δέκα μῆνας ἰδίᾳ—ζωηρὰ καὶ ἀδιάκοπος ζήτησις μεταχειρισμένων ἐτοιμοπαράδοτων χωρητικότητος.

Ἀπὸ τῶν τελευταίων ἀκόμη ἐξομαλῶν τοῦ 1936, ὅποτε ἡ ναυλαγορὰ παρουσίασε τὰ πρῶτα θετικὰ τῆς ἀναδιώσεως σημεῖα, αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων ἐτράπησαν πρὸς τὴν βελτίωσιν. Σκάφος φορητὸν 10.000 τόνων (τοῦ 1920) ἐπωλήθη κατὰ Δεκεμβρίου εἰς "Ἑλλήνας (εἰς L. D.) ἀντὶ 36.000 λιρῶν, ἐνῶ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ πλοῖον ἡγοράσθη τὸν Ἰανουάριον παρ' "Αγγλων ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιρῶν. Φορητὸν ἐπίσης ἀτμόπλοιο 9700 τόνων (τοῦ 1920) μετὰ δύο καταστρώματα καὶ σερβέτ τοῦ 1936, πωλήθη περὶ τὰ τέλη Δεκεμβρίου ἀντὶ 43.000 λιρῶν, ἐπανεπωλήθη κατὰ Μάρτιον ἀντὶ 53.000 λιρῶν, μετ' αἰξίαν ἐντός τριμήνου τῆς ἀξίας του κατὰ 10.000 λιρῶν. Περαιτέρω ὕψωσις τῶν ἀξιών τῶν πλοίων παρατηρήθη ἀπὸ τῶν ἐαρινῶν καὶ ἐπέκεινα μηνῶν, ὅποτε ἐνεφανίσθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν, μετ' ἔκτονος ζήτησιν χωρητικότητος, οἱ Κινεζοὶ καὶ Ἰάπωνες ἀγορασταί.

Τὰ «τράμπες» φορητὰ ἠνυπόθησαν κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην κατηγορίαν σκαφῶν. Ἀλλὰ καὶ ἐκ τῶν «τράμπες», ὁ περισσότερον προσφερόμενος τύπος καὶ ὁ πραγματοποιήσας, ἐν ἀναλογία πρὸς τὰ νεώτερα πλοία, μεῖζον ἀνατίμησην, ὑπῆρξεν ἀναμφισβήτητως ὁ τῶν «στάνταρτς». Φορητὸν «στάνταρτ» Α., 8150 τόνων φορτίου (τοῦ 1919) μετ' αἰξίαν τοῦ 1936 ἐπωλήθη κατ' "Αγγλίον π. ἔ. ἀντὶ 55.000 λιρῶν, τὸ ἀ)π «Ορος» "Οσσας τοῦ ἰδίου τύπου (ἀλλὰ ναυπηγήσεως 1918) ἐπωλήθη μετὰ τριμήνου ἀντὶ 51.500 λιρῶν, εὐθὺς κατόπιν τὸ «Ορος» "Ι-δης (τοῦ 1920) ἀντὶ 55.000 λιρῶν, ἐνῶ κατ' "Οκτώβριον τὸ «Αὐονι Cliffs» 8150 τόνων d. w. (τοῦ 1919) μετ' ἑν καταστρώμα καὶ μετ' αἰξίαν τοῦ 1937, ἐπραγματοποίησεν 60.000 λίρας καὶ ἡμέρας τινὰς βραδύτερον τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Γρεματον» 62.500 λίρας. Εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα ἐμφανίζονται παραστατικώτερον, βάσει γενομένων πωλήσεων, αἱ διακυμάνσεις τῆς ἀξίας τῶν «στάνταρτς» Α. ἀπὸ τοῦ 1922 καὶ ἐντεῦθεν:

Ἔτος 1922	ἐπωλοῦντο ἀντὶ	τιμῆς	Λιρῶν
» 1926	»	»	40.000
» 1932	»	»	6.500
» 1933	»	»	11.500
» 1936 (Μάϊον)	»	»	21.000
» 1936 (Σεπτ.)	»	»	24.000
» 1937 (Ὀκτ.)	»	»	62.500

Ἀφοῦ, δηλαδὴ, τὰ πλοία τῆς κατηγορίας ταύτης ἐφθασαν εἰς τὰ κατώτατα ὅρια τῆς ἀξίας των κατὰ τὸ 1932, ἐπανεκίνησαν τὸ 1937 τὰ ἐπίπεδα τιμῶν, εἰς τὰ ὁποῖα ἐπωλοῦντο τὸ 1922, μολοντοί, ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν των, ἦσαν τὸ 1937 κατὰ 15 ὅλα ἔτη γηραιότερα. Ἡ αὕτη ὑπῆρξε κατ' ἀναλογίαν καὶ ἡ διακύμανσις τῶν «στάνταρτς» Β. "Εν τοιοῦτον σκάφος, τὸ «King Howels» 8270 τόνων d. w., κατασκευασθὲν τὸ 1919 εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ δαπάνης 289.116 λιρῶν, ἐπωλήθη τὸ 1923 ἀντὶ 36.750 λιρῶν καὶ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1937 (μετ' αἰξίαν τοῦ 1936) ἀντὶ 48.500 λιρῶν, ἐνῶ μετὰ τριμήνου, ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος, ἐπραγματοποίησεν 60.000 λιρῶν. Κατὰ Νοέμβριον τὸ ἀ)π «Γρενγν» (στάνταρτ Β.) 8210 τόνων d. w., μετὰ δύο καταστρώματα (τοῦ 1920) καὶ μετ' αἰξίαν τοῦ 1935, ἐπωλήθη ἀντὶ 62.000 λιρῶν, ἥτοι πρὸς λ. στ. 7.10.0 κατὰ τόνον Η. w., εἰς Γερμανοὺς ἀγοραστάς, μετ' ἄμεσον παράδοσιν εἰς τὴν Ἀμβέρσταν. "Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς ἐτέρους τύπους φορητῶν σκαφῶν, μεταπολεμικῆς κατασκευῆς, ἀνάλογως ὑπῆρξεν ἡ ἀνατίμηση τῶν ἀξιών των. Σκάφος 9500 τόν. d. w. (τοῦ 1922) πωλήθη εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1934 ἀντὶ 15.000 λιρῶν, ἐπανεπωλήθη τὸν παρελθόντα Αὐγουστον ἀντὶ 65.000 λιρῶν. Σκάφος 8100 τόνων (τοῦ 1920) ἐπραγματοποίησε κατ' Ἰούλιον 57.000 λίρας, ἐνῶ τὸ αὐτὸ πλοῖον εἰχε πωληθῆ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1935 ἀντὶ 21.000 λιρῶν μόνον. "Ετερον 7850 τόνων (τοῦ 1920) ἐπραγματοποίησε 55.000 λιρῶν, εὐθὺς ὡς ἀνένευσε τὴν κλάσιν του. Σκάφος μετροῦν μεγέθους (6500 τόνων) καὶ ναυπηγήσεως 1924, μετ' αἰξίαν τοῦ 1937, ἐπωλήθη ἀντὶ 50.000 λιρῶν, ἐνῶ φορητὸν 4100 τ. d. w. (τοῦ 1921) μετ' αἰξίαν τοῦ 1934, διετέθη εἰς τὰς 40.000 λιρῶν, ἔτερον 4000 τ. (τοῦ 1924) εἰς τὰς 42.500 λιρῶν καὶ τρίτον, 3500 τ. d. w. (τοῦ 1925) εἰς τὰς 37.500 λιρῶν. Αἱ ἀξίαι τῶν μικρῶν φορητῶν ἐνεφάνισαν μεγαλυτέραν ἀκόμη αἰξίαν καὶ συνεκέντρωσαν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν πλοιοκτητῶν. Φορητὸν 1350 τόνων (τοῦ 1915) μετ' αἰξίαν τοῦ 1936, ἐπωλήθη ἀντὶ 17.000 λιρῶν, ἐνῶ ἔτερον 1650 τόνων, ἀλλὰ ναυπηγήσεως 1936, ἐπραγματοποίησεν 60.000 λιρῶν.

Ἀλλὰ καὶ τὰ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως παλαιὰ φορητὰ ἠνυπόθησαν ἀπὸ τὴν ἀγορὰν, λόγῳ—κυρίως—τῆς παρουσιασθείσης ἐλλείψεως εἰς τὴν προσφορὰν σκαφῶν νεωτέρας ἡλικίας. Οὕτω, φορητὸν 5200 τόν. d. w. (τοῦ 1910) μετ' αἰξίαν τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 25.000 λιρῶν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους, ἐνῶ περὶ τὰ μέσα τοῦ ἔτους φορητὰ 6300 τόνων (τοῦ 1911), ὅτινα τὸ 1935 ἐπωλοῦντο ἀντὶ 3200 λιρῶν, ἡγοράζοντο ἤδη ἀντὶ 34.000 λιρῶν καὶ πλέον. Φορητὸν 8400 τόνων

(τοῦ 1909), μετ' αἰξίαν τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντὶ 35.000 λιρῶν.

Τὰ εἰδικὰ διὰ φορτὰ ξυλείας σκάφη ἔτυχον μεγάλης ζήτησεως, λόγῳ τῶν ἠψηλῶν ναύλων, τὸσον διὰ τὰ μεμονωμένα ταξίδια, ὅσον καὶ διὰ «τάμ»—τσάρτες». Ἀποτέλεσμα τούτου ὑπῆρξεν ἡ ἀνατίμησης τῶν ἀξιών των ἀφ' ἑνός, ἀλλὰ καὶ ἡ παράτασις τῆς ἐν τῇ ἐνεργῷ ὑπηρεσίᾳ παραμονῆς καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν παλαιότερων. Πλοῖον 2200 τόνων d. w. καὶ ἡλικίας 60 ἐτῶν, ἐπωλήθη—ἀφοῦ ἀνένευσε τὴν κλάσιν του—ἀντὶ τιμῆς 12.000 λιρῶν, ὅσον δηλαδὴ ἐκόστισε πρὸ ἐξήκονταετίας ἡ ναυπηγήσις του. Σκάφος 3200 τόνων (τοῦ 1920) μετ' αἰξίαν τοῦ 1934 (1000 στάνταρτς) ἐπωλήθη κατὰ Μάϊον ἀντὶ 25.000 λιρῶν. "Ετερον 1300 τόνων, τοῦ 1921 (440 στάνταρτς) ἐπωλήθη κατὰ Σεπτέμβριον ἀντὶ 14.000 λιρῶν. Σκάφος 2500 τόνων (800 στάνταρτς) τοῦ 1899, μετ' αἰξίαν τοῦ 1936, ἐπέτυχε κατὰ Σεπτέμβριον τιμὴν 12.000 λιρῶν, ἐνῶ ἔτερον 1900 τόνων (τοῦ 1916) ἐπωλήθη κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα, κατόπιν σερβέτ ἀντὶ 22.000 λιρῶν.

Ὑπὸ τὴν αὐτὴν ζωηρότητα διέφρυνε τὸ 1937 καὶ διὰ τὴν παγκόσμιον ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Οἱ μεγάλοι κατὰ θάλασσαν ἐξοπλισμοὶ τῶν ναυτικῶν δυνάμεων καὶ αἱ ἀθρόα παραγγελία παντὸς τύπου, μεγέθους καὶ προορισμοῦ ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων, μωτορσιπς καὶ «τάνκερς» παρέσχον εἰς τὰ ναυπηγία μίαν ἱκανοποιητικῆς ἐκτάσεως ἐργασίαν διὰ πολὺμηνον τῶν ἐσχαρῶν τῶν ἐντατικῇ ἀπασχόλησιν. Ἡ ζωηρότης αὕτη, παραλλήλως πρὸς τὴν ἑλλειψιν χάλυβος, τὴν ἀνατίμησην τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τοὺς καταβαλλομένους ὑψηλοτέρους μισθοὺς, ἀφ' ἑνός μεν ἠῤῥησε τὸ κόστος τῶν νέων κατασκευῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐπεβράδυνε τὰ χρονικὰ ὅρια τῶν παραδόσεων.

Κατὰ τὸ 1936, φορητὸν ἀτμόπλοιο 9000 τόνων d. w. κατεσκευάζετο ἀντὶ 83.000 λιρῶν περίπου, ἐνῶ περὶ τὰ μέσα τοῦ 1937 ἐστοίχιζε 120.000 λιρῶν. Σκάφος φορητὸν 7000 τόνων ἐναυπηγεῖτο ἀντὶ 68.000 λιρῶν τὸ 1936 καὶ ἀντὶ 100.000 λιρῶν τὸ π. ἔ., ἐνῶ διὰ μικρότερα φορητὰ αἱ τιμαὶ κόστους διεκινμήθησαν εἰς τὰς 64—65.000 λιρῶν δι' ἀ)π 3500 τ. d. w. (ἐναντὶ 45.500 τοῦ 1936) καὶ 40.000 λιρῶν δι' ἀ)π 1500 τόνων (ἐναντὶ 28.500 τοῦ 1936). Κατ' Ἰούλιον π. ἔ. οἱ "Αγγλοὶ ναυπηγοὶ ἐξήρτησαν 13 ἔως 14 λίρας κατὰ τόνον d. w. δι' ἑνα συγχρονισμένον φορητὸν ἀτμόπλοιο, παραδοτέον δὲ μετὰ 12 ἔως 18 μηνῶν. Ἡ διακύμανσις τοῦ κόστους ναυπηγήσεως καταδεικνύεται καὶ ἀπὸ τὴν ἀκόλουθον σύγκρισιν: Τὸν Ἰούλιον τοῦ 1933, συνήθης φορητὸν 9000 τόνων κατεσκευάζετο ἀντὶ λιρῶν 8.5.0 κατὰ τόνον φορτίου, τὸν Ἰούνιον τοῦ 1934 ἀντὶ 8 λιρῶν μόνον, τὸν Ἰούνιον τοῦ 1935 ἀντὶ 8.10.0 λιρῶν, τὸν Ἰούνιον τοῦ 1936 ἀντὶ 8.15.0 λιρῶν, τὸν Δεκεμβριον τοῦ 1936 ἀντὶ 10.5.0 λιρῶν, τὸν Μάρτιον τοῦ 1937 ἀντὶ 10.10.0 λιρῶν καὶ τὸν Ἰούνιον τοῦ 1937 ἀντὶ 13 ἔως 14 λιρῶν.

"Ὅσον ἀφορᾷ τὰς διαλύσεις, ἦτο ἐπόμενον, ὅτι αὐτὰ—ὡς πρὸς τὸν ὄγκον—ὑπεχώρησαν σημαντικώτατα ἐναντὶ τῶν προηγουμένων ἐτῶν, λόγῳ τῆς ἐπικρατήσεως ζωηρότητος εἰς τὴν ναυλαγορὰν. Φορητὰ «τράμπες» ἐλάχιστα ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ π. ἔ., αἱ δὲ ἐργασίαι περιεστράφησαν κυρίως εἰς παλαιὰ «εἰσπράξεις», εἰς ὑπερήλικα τινα μικρὰ ἐπιβατηγὰ πλοία καὶ εἰς παντοῖα πλοία, ὅτινα ὑπέστησαν ζημίας, ὧν τὸ κόστος δὲν ἐδικαιολογεῖ τὴν ἐπισκευήν. Κατὰ τὸ 9μηνον διελύθησαν πλοία 368.700 τόνων, ἐναντὶ 738.724 τ. γκρὸς τοῦ ἀντιστοίχου 9μήνου τοῦ 1936, χωρὶς—ἐννοεῖται—εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς νὰ περιλαμβάνεται ἡ διάλυθις "Αμερικανικῆς χωρητικότητος. Αἱ τιμαὶ διετηρήθησαν εἰς ἐπίπεδα λίαν ἠψηλά, ἐναντὶ τῶν προηγουμένων ἐτῶν. Εἰς τὸ τέλος Μαρτίου ἐπληρώοντο διὰ συνήθη φορητὰ 5816 κατὰ τόνον γκρὸς, τὸν Μάϊον δὲ Ἰούνιον τὸ Αἰγυπτιακὸν «Caesar Mahrou» ἀντὶ σελ. 51)6. Διὰ τὰ μικρὰ ἀτμοπλοῖα ἐπληρώθησαν καὶ 80) —, ἐνῶ Ἰταλοὶ διαλυτὰ περὶ τὰ τέλη Μαιὸν ἡγόρασαν ἑλληνικὰ τινα ἐπιβατηγὰ ἀντὶ σελ. 82) —. Τέλος διὰ μεγάλα «εἰσπράξεις» ἐπληρώοντο τὴν Ἀνοξίν 62) —, τὸν Ἰούνιον 67) —, ἔως 72) —, βραδύτερον δὲ αἱ τιμαὶ συνεχῶς αὐξανόμεναι ἐφθασαν ἔως 100) —. Ἰάπωνες μάλιστα διαλυτὰ ἡγόρασαν δύο "Αγγλικά ὑπερωκεάνια τύπου «Angora» ἀντὶ τιμῆς 104) — κατὰ τόνον γκρὸς. Ἡ σημαντικωτέρα κατὰ τὸ παρελθὸν πώλησις ἦτο ἡ κατὰ Δεκεμβριον ἀναγγελθεῖσα τοιαύτη τοῦ "Αμερικανικοῦ λαίερω «Λεβιάθαν», ἀγορασθέντος παρ' "Αγγλων διαλυτὸν τὸν Ρόζβελτ ἀντὶ 800.000 δολλαρίων. Χάριν τῆς συγκρίσεως τῶν ἀνωτέρω τιμῶν, ἀναφερόμεν, ὅτι τὸ 1933 αἱ τιμαὶ διαλύσεων ἐκυμαίνοντο μεταξὺ 14) — ἔως 20) —, ἀναλόγως μεγεθὺς καὶ τόπου, τὸ 1934 γύρω τὸν 26) — καὶ ἐλαφρώς ἠῤῥημένα ἦσαν κατὰ τὰ δύο ἐπόμενα ἔτη.

Αἱ ὀλίγαι ἀναγγελθεῖσαι κατὰ τὸ 6' 15ῆμηνον τοῦ Δεκεμβρίου ἀγοραπωλησίαι ἦσαν αἱ ἀκόλουθοι:

«KUSTAS» Ἑσθονικόν, μετ' ἑν καταστρώμα, 1364 τ. γκρὸς 1680 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1894, μετ' αἰξίαν Νοί τοῦ 1924 καὶ ἀναλεβήτων τοῦ 1930, ἐπωλήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν.

«ORAO» Γιουγκοσλαβικόν, μετὰ δύο καταστρώματα, 5388 τ. γκρὸς, 8700 τ. φορτίου, μετ' ἑμφορτον βύθισμα 25.5 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1916, μετὰ νέας μηχανὰς τοῦ 1919 καὶ σερβέτ Νο 2 τοῦ 1937, ταχύτητος δὲ 10.5 ἔως 11 μιλίων, ἡγοράσθη παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 45.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἰχε πωληθῆ τὸν Αὐγουστον τοῦ 1917 ἀντὶ 200.000 λιρῶν, ἡγοράσθη δὲ παρὰ Γιουγκοσλαβίων τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1935 ἀντὶ 15.000 λιρῶν, ὡς ἦτο καὶ εὐρίσκειτο παρωπλισμένον εἰς Τολλέζμουρ.

«SEA VICTORY» Ἀγγλικόν, μετ' ἑν καταστρώμα καὶ «σέλτερντέκ», 1937 τ. γκρὸς, 3460 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, μετ' αἰξίαν Νοί τοῦ 1936 καὶ ταχύτητος 9 ἔως 10 μιλίων, ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἐφοπιστάς, ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν.

«FORELAND» Ἀγγλικόν, μετ' ἑν καταστρώμα, 1817 τ. γκρὸς, 2700 τ. φορτίου, μετ' ἑμφορτον βύθισμα 18.1 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1915, μετ' αἰξίαν Νο 2 τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρ' "Αγγλων ἀντὶ 20.000 λιρῶν.

«LADY» Νορβηγικόν, μετ' ἑν καταστρώμα, 1522 τ. γκρὸς, 2500 τ. φορτίου, μετ' ἑμφορτον βύθισμα 18 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1923 καὶ ταχύτητος 10.5 ἔως 11 μιλίων ἐπωλήθη εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ 27.000 λιρῶν.



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



ARGONAFITIS MARITIME COMPANY

**SALVAGE
&
TOWAGE**

**POLLUTION CONTROL
FIRE FIGHTING
CONSULTING**

**24 HOUR
SERVICE**

35-39, AKTI MIAOULI
185 35 PIRAEUS, GREECE

Tel.: +30 210 429 2201

Fax: +30 210 429 2200

E-mail: vernicos@hol.gr
www.vernicostugs.gr

Tel.: +30 210 4294 915

Fax: +30 210 4294 925

E-mail: ops@argonaftistugs.gr
www.argonaftistugs.gr



FOR SAFETY AT SEA

Marine



Cargo

Military

Passenger

Yacht



RINA

Cargo ships, military vessels, passenger ships, mega yachts. Safety and protection of the environment also depend on RINA's ability to team up with clients who share the values which characterize its Marine Division: professionalism, competency and an aptitude for innovation.

info@rina.org

Together for Excellence

www.rina.org

REGISTRO ITALIANO NAVALE (HELLAS) LTD 47-49, Akti Miaouli str, 185 36 Piraeus - Greece,
Tel: +30 210 4292144, Fax: +30 210 4292950, E-mail: Piraeus.Office@rina.org