

Η ΕΠΙΔΡΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ὑπό

Γ. Β. ΧΑΛΚΙΟΠΟΥΛΟΥ

1. Αἰ πρό τοῦ πολέμου συνθήκαι ἀπασχολήσεως τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.—2. Αἰ συνέπειαι τοῦ πολέμου.—3. Ἐπίδρασις ἐπὶ τοῦ ὄγκου τοῦ φορτηγοῦ στόλου.—4. Ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν σκαφῶν.—5. Ἐπὶ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως.—6. Ἐπὶ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου.—7. Ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος.—8. Ἐπὶ τοῦ εἰσρέοντος συναλλάγματος.—9. Ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν.—10. Τὰ ληφθέντα μέτρα.—11. Ἡ μετὰ τὸν πόλεμον θέσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας.

1. Εἶναι γνωστὸν πόσης ὀξύτητος ἀλλὰ καὶ διαρκείας συγχρόνως κρίσιν διῆλθεν ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία κατὰ τὰς δύο τελευταίας δεκαετίας. Ἀπὸ τοῦ 1929 ἰδίᾳ ἡ κρίσις αὕτη προσέλαβεν τοιαύτην ἔκτασιν, οἷα δὲν ἀπαντᾶται ἀπὸ τῆς ὑπάρξεως στατιστικῶν. Οὐδεὶς ἄλλος σημαντικὸς κλάδος τῆς οἰκονομίας ὑπέστη τόσον ἔντονον τὸν ἀντίκτυπον τοῦ περιορισμοῦ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Καὶ τοῦτο διότι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ ἰδίᾳ ἡ φορτηγός, ἐξαιρετικῶς εὐαίσθητος πάντοτε εἰς τὰς οἰκονομικὰς διακυμάνσεις, εὐρέθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη πάσχουσα ὀργανικῶς, λόγῳ τῆς δυσαναλόγου αὐξήσεως τῆς χωρητικότητός της¹ καὶ τοῦ μαρασμοῦ, τὸν ὅποιον ἐπέφερον ὁ καὶ ἐπ' αὐτῆς ἔτι ἐφαρμοσθεὶς ἔντονος κρατικὸς προστατευτισμός. Οὕτω ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία εὐρέθη κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη περισσότερον τοῦ συνήθους ἐκτεθειμένη εἰς τὸν ἀντίκτυπον τῆς συστολῆς τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Χαρακτηριστικὰ τῆς περιόδου ταύτης (μὲ βραχεῖαν, λόγῳ τῶν διαφόρων τοπικῶν πολέμων, κατὰ τὸ 1937 διακοπὴν) εἶναι τὸ μέγαλον ποσοστὸν τῆς ἀργούσης χωρητικότητος, οἱ χαμηλοὶ ναῦλοι καὶ αἱ χαμηλαὶ τιμαὶ τῶν πλοίων. Διεθνεῖς συμφωνίαι περὶ κατωτάτων ναύλων δι' ὠρισμένους θαλασσίους τομεῖς, καὶ ἐφ' ὅσον ἐτηροῦντο, μικρὰ ἀπέδιδον ἀποτελέσματα. Κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις καὶ ἄλλα προστατευτικὰ μέτρα ἐπεδείνουν τελικῶς

¹ Ἡ ὅλική χωρητικότης τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὸ 1938 (67,85 ἑκατ. τόννοι) ἦτο κατὰ 38,5 % ἀνωτέρα τῆς τοῦ ἔτους 1914 (49,09 ἑκατ. τόννοι).

ἀντὶ νὰ βελτιώσουν τὴν κατάστασιν τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐν τῷ συνόλῳ της.

Ἡ ἑλληνικὴ φορτηγὸς ναυτιλία συνεμερίσθη καὶ αὐτὴ τὴν τύχην τῆς παγκοσμίου. Κατ' ἀρχὰς παρουσίασεν μεγαλειτέραν τινα ἀντοχὴν, χάρις κυρίως εἰς τὰ μικρὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, τὰ ὁποῖα εἶχε καὶ τὰ ὁποῖα ἐξησφάλιζον εἰς αὐτὴν ἰδιαιτέραν συναγωγιστικὴν ἰκανότητα καὶ τῆς ἐπέτρεπον τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ὑπερηλίκων ἔτι σκαφῶν ἐκποιοιμένων ὡς σχεδὸν ἀχρηστῶν ὑπὸ τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν. Ἀλλ' ἀφ' ὅτου τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα ἤρχισαν νὰ ἐκλείπουν καὶ τὰ νεότευκτα σκάφη ἄλλων ἐμπορικῶν στόλων, ὁλοὲν οἰκονομικώτερα, καθίσταντο ἀσυναγώγιστα, ἡ ἑλληνικὴ φορτηγὸς ναυτιλία ἔλαβε τὴν κατιοῦσαν. Πρὸς στιγμὴν μάλιστα, κατὰ τὰ δύο παρελθόντα ἔτη, ἐγεννήθησαν φόβοι δι' αὐτὴν ταύτην τὴν εἰς τὸ μέλλον ὑπαρξίν της. Ἀπαρτιζομένη κατὰ τὸ πλεῖστον ἐκ σκαφῶν μεγάλης ἡλικίας καὶ ἔνεκα τούτου ἐπιβαρυνομένη δι' ὑψηλῶν ἀσφαλίστρων φορτίου καὶ μειονεκτοῦσα ἔναντι τῶν ναυτιλιῶν, τῶν διαθετουσῶν νεότευκτα σκάφη ἀνωτέρας οἰκονομικῆς ἀποδοτικότητος, ἀντεμετώπιζεν προσέτι τὸν ὁλοὲν αὖξοντα προστατευτισμὸν σημαίας, ὅστις, μὴ ἀρκούμενος εἰς ἐπιχορηγήσεις καὶ ἄλλας δευτερευούσης σημασίας εὐνοίας, ἔτεινεν νὰ περιορίσῃ τὸ ἐμποροναυτικὸν μέλλον μόνον εἰς τὰς χώρας, τῶν ὁποίων οἱ στόλοι ἠδύναντο νὰ βασιζῶνται ἐπὶ ἐθνικοῦ ὑπερθαλασίου ἐμπορίου.

Οὕτω, συνεχιζομένης τῆς καταστάσεως ταύτης ἡ φορτηγὸς μας ναυτιλία διέτρεχεν τὸν ἔσχατον τῶν κινδύνων. Κατὰ τὸ ἀπὸ Ἰανουαρίου μέχρι Αὐγούστου 1939 ὀκτάμηνον σημαντικὸς ἀριθμὸς, κατὰ πολὺ ἀνώτερος τοῦ τῶν προηγουμένων ἐτῶν, ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἐπωλήθη, τὰ δὲ πρὸς ἀντικατάστασιν καὶ ἀνανέωσιν ὑπὸ τῶν ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν διατεθέντα κεφάλαια ὑπῆρξαν ἐλάχιστα, καθ' ὃν χρόνον τὰ νεότευκτα, εἰδικευμένα καὶ «γραμμῆς» φορτηγὰ ἄλλων ναυτιλιῶν ὁσημέραι κατέκτων ἔδαφος εἰς ὅλας τὰς θαλασσίας ἀρτηρίας.

2. Ἀλλ' ἐπῆλθεν ὁ πόλεμος καὶ ἄρδην μετεβλήθησαν αἱ συνθήκαι ἐργασιῶν καὶ ἡ διὰ τὸ μέλλον προοπτικὴ τῆς τε παγκοσμίου καὶ ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Φαίνεται, ὅτι, ἀνεξαρτήτως τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως τῶν τελευταίων ἐτῶν, ἔγκειται ἐν τῇ φύσει τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας — καὶ ἰδίᾳ ἐκείνης τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῶν διαθετουσῶν χωρητικότητα πολὺ ὑπερτέραν τῶν ἐθνικῶν των μεταφορικῶν ἀναγκῶν — νὰ ἐπωφεληθῆται ἐκτάκτων περιστάσεων καί, μετ' ἀναμονὴν πολλῶν ἐτῶν, ν' ἀπολαμβάνῃ εἰς τὰς

βραχείας ταύτας περιόδους ἐντόνου δραστηριότητος καὶ ἱκανοποιητικῶν κερδῶν, ἅτινα τὴν ἀποζημιοῦν διὰ τὰς συνήθεις περιόδους τῆς ἀνεπαρκοῦς ἀπασχολήσεως.

Αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ἀπετέλεσαν, ὡς γνωστόν, πάντοτε βασικὸν παράγοντα εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν μεγάλων πολέμων. Ἄλλὰ καὶ αἱ ἴδιαι ἦντλησαν ἐξ αὐτῶν σημαντικὰ ὀφέλη.

Ἡ θαλασσία μεταφορὰ τῶν μέσων ἐφοδιασμοῦ τῶν ἐμπολέμων καθιστᾷ τοὺς φορτηγοὺς στόλους μετόχους ἰδιαιτέρων κινδύνων καὶ ἀπολαυῶν. Ἄλλ' αἱ ἀπολαυαὶ εἶναι ἀνώτεραι τῶν κινδύνων καὶ τῶν ἐκτάκτων βαρῶν.

Τὰ ἀσφάλιστρα κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου, ἡ ὑψωσις τῆς τιμῆς τῆς καυσίμου ὕλης, ἡ αὔξησις τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων, αἱ καθυστερήσεις καὶ αἱ ἐκτακτοὶ ἐπισκευαί, ἅτινα εἰς πολεμικὰς περιόδους μοιραίως βαρύνουσι τὴν ναυτιλίαν, ἀναβιβάζουν σημαντικῶς τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν. Ἄλλὰ τὸ κόστος τοῦτο καλύπτεται καὶ εὐρὺ συνήθως ἀφίνεται περιθώριον κέρδους διότι κατὰ τὰς περιόδους ταύτας, ἔναντι τῆς περιορισμένης φορτηγοῦ χωρητικότητος, ἡ ζήτησις τοιαύτης εἶναι μεγάλη καὶ διατεθειμένη νὰ καταβάλῃ ὑψηλοὺς ναύλους¹.

Ἀπὸ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ νέου πολέμου παρουσιάσθη σημαντικὴ αὔξησις τῆς ζητήσεως φορτηγοῦ χωρητικότητος, λόγω τῶν μεγάλων μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῶν ἐμπολέμων. Ἐναντι αὐτῆς, ἐπῆλθε μείωσις τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος, ὀφειλομένη εἰς τὰς ἐκ τοῦ πολέμου ἀπωλείας σκαφῶν, εἰς τὴν ἀποχὴν σημαίων τινων ἐξ ὠρισμένων μεταφορῶν, εἰς τὴν χρησιμοποίησιν σημαντικοῦ ἀριθμοῦ σκαφῶν ὡς βοηθητικῶν τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, εἰς τὰς καθυστερήσεις κατὰ τοὺς πλόας (λόγω ἐλέγχου κλπ.), εἰς τὴν ἐπιμήκυνσιν θαλασσίων τινῶν ὁδῶν καὶ εἰς τὴν μείωσιν τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος τῶν εἰς νηοπομπὰς συμμετεχόντων σκαφῶν.

Ὡς ἐκ τούτου προεκλήθη ἀπὸ τῆς κηρύξεως τοῦ πολέμου ἔντασις τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῆς ναυτιλίας, ἄνοδος τοῦ ναυλοτιμαρίθμου καὶ ὑψωσις τῶν τιμῶν τῶν σκαφῶν.

3. Αἱ εἰς πολεμικὰς περιόδους μεταβολαὶ τοῦ ὄγκου τῶν ἐμπορικῶν στόλων εἶναι λίαν ἐκτεταμέναι. Ὁ μέγας ἀριθμὸς τῶν ἀπωλειῶν ἐκ πολεμικῶν ἀτυχημάτων καὶ ἡ πυκνότης τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων, ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα συνεχεῖς καὶ σημαντικὰς

1. Διὰ τὴν κατὰ τὸν παγκόσμιον πόλεμον ἀνισορροπίαν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως φορτηγοῦ χωρητικότητος καὶ διὰ τὰ ἀποτελέσματα αὐτῆς ἴδε H. Stuebel: Das Frachtraumproblem in Weltkrieg in Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, 13 Jg. 1938/39, τ. 4ον, σελ. 451 - 470.

μεταβολάς τῶν ἐμπορικῶν στόλων εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ χωρητικότητα. Τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα εἶναι βεβαίως σοβαρὰ μείωσις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐν τῷ συνόλῳ της, λόγω τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν ἀπωλειῶν, τὰς ὁποίας δὲν ἀναπληροῦν αἱ κατὰ τὰς περιόδους ταύτας ἐντεινόμεναι κατὰ πολὺ ναυπηγήσεις.

Ὁ ὄγκος τοῦ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ στόλου κατὰ τοὺς πέντε πρώτους μῆνας τοῦ πολέμου (1 - 9 - 39 — 31 - 1 - 40) ὑπέστη τὰς ἀκολούθους μεταβολάς:

	Πλοῖα	Χωρητικότης
Ἀπώλειαι ἐκ πολεμικῶν ἀτυχημάτων.	14	61.915
» » θαλασσίων »	4	14.986
Ἀγοραὶ ἀπὸ ἀλλοδαποὺς	4	17.644 (;)
Μείωσις	14	59.257

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν προκύπτει, ὅτι μέχρι τοῦδε δὲν ἐπῆλθεν σημαντικὴ ἀλλοίωσις τοῦ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ στόλου εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ χωρητικότητα. Εἶναι ὅμως οἱ πρώτοι μῆνες τοῦ πολέμου καὶ ἄγνωστον εἶναι ποίαν ἔκτασιν θὰ λάβουν εἰς τὸ μέλλον αἱ ἐπὶ τοῦ ὄγκου τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου συνέπειαι τοῦ πολέμου. Δυσκολία εἰς τὴν ἀναπλήρωσιν τῶν ἀπωλειῶν του παρουσιάζονται λόγω τῶν ὑπὸ τῶν διαφόρων κρατῶν θεσπισθεισῶν ἀπαγορεύσεων ναυπηγήσεως ἀλλοδαπῶν σκαφῶν καὶ ἐκποιήσεως πλοίων καὶ τοῦ ὑψηλοῦ ναυπηγικοῦ κόστους. Εὐτύχημα διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ὑπῆρξεν ὅτι δὲν ἐπανελήφθη τὸ σφάλμα τῶν ἀρχῶν τοῦ μεγάλου πολέμου, τῆς πωλήσεως μεγάλου ἀριθμοῦ σκαφῶν.

4. Ἦδη πρὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου, λόγω τῶν ἀλλεπαλλήλων διεθνῶν κρίσεων, αἱ τιμαὶ τῶν σκαφῶν παρουσίαζον αἰσθητὰς βελτιώσεις. Ἀπὸ τῆς κηρύξεως ὅμως τοῦ πολέμου αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἐπολλαπλασιάσθησαν μὲ τάσιν περαιτέρω ὑψώσεως.

Ὅλοι, ἐμπόλεμοι καὶ οὐδέτεροι, προσπαθοῦν νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν μεγαλειτέραν δυνατὴν χωρητικότητα. Τὰ ναυπηγεῖα δὲν δύνανται νὰ ἐπαρκέσουν εἰς τὰς παραγγελίας. Ἡ ζήτησις στρέφεται κυρίως πρὸς τὰ παλαιὰ σκάφη, λόγω τῶν οἰκονομικῶν πλεονεκτημάτων, ἅτινα παρουσιάζουν σήμερον, καὶ τῆς κατὰ προτίμησιν χρησιμοποίησός των εἰς τὰς ἐπικινδύνους ζώνας. Ὡς ἐκ τούτου αἱ τιμαὶ αὐτῶν ηὐξήθησαν πολὺ περισσότερον τῶν τιμῶν τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν. Μεγάλην ζήτησιν καὶ ἰδιαιτέραν ὑπερτίμησιν σημειοῦν τὰ μεγάλα φορτηγά. Τὰς πλέον σημαντικὰς αὐξήσεις ἐμφανίζουν αἱ τιμαὶ τῶν οὐδετέρων πλοίων, λόγω τῆς ὑπερ-

τέρας ἀποδόσεώς των, τῶν σχετικῶς μικροτέρων κινδύνων τοὺς ὁποίους διατρέχουν καὶ τῆς μεγαλυτέρας ἐλευθερίας κινήσεως, τῆς ὁποίας ἀπολαμβάνουν. Αἱ τιμαὶ αὐτῶν ἔχουν ὑπερπενταπλασιασθῆ¹. Εἰς τὴν ὑψωσιν ταύτην τῶν τιμῶν τῶν πλοίων συντείνουν πλὴν τῆς αὐξήσεως τῶν κερδῶν τῶν φορτηγῶν καὶ τῆς ὑψώσεως τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, ἢ δυσπιστία εἰς τὸ νόμισμα, ἰδίᾳ τῶν ἐμπολέμων², καὶ τὰ περιοριστικὰ τῆς ἐκποιήσεως σκαφῶν μέτρα. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ὑψώσεως τῶν τιμῶν τῶν σκαφῶν μεγάλης ἡλικίας, ἡ ἐπίδρασις τοῦ πολέμου ὑπῆρξεν εὐεργετικὴ διὰ τὸν ἑλληνικὸν φορτηγὸν στόλον, ἀξιοποιηθέντος πλωτοῦ ὑλικοῦ αὐτοῦ, ὅπερ ἄλλως ἦτο προωρισμένον πρὸς διάλυσιν.

5. Τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν ἠύξησεν μεγάλως ἀπὸ τῆς κηρύξεως τοῦ πολέμου. Αἱ δαπάναι τῶν πλοίων, ἀναλόγως τοῦ τομέως δράσεως αὐτῶν, ἐδιπλασιάσθησαν, ἐτριπλασιάσθησαν ἢ καὶ ἐπενταπλασιάσθησαν. Ἡ αὕξησις αὕτη τῶν δαπανῶν ὀφείλεται :

Α' Εἰς τὴν αὕξησιν τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων. Οἱ ἐκ τοῦ πολέμου μεγάλοι κίνδυνοι, οὓς διατρέχει κατὰ τὴν ἄσκησιν τοῦ ἐπαγγέλματός του ὁ ἐργάτης θαλάσσης, ἀπαιτοῦν αὕξησιν τῆς ἀντιμισθίας του, διότι ἄλλως θ' ἀπέφευγεν οὗτος νὰ ναυτολογηθῆ διὰ πλόας, οἵτινες θὰ ἔθετον ἐν κινδύνῳ τὴν ζωὴν του, ἄνευ ἀντιστοίχου ἀμοιβῆς. Τὰ ναυτικὰ κράτη ἐπιθυμοῦντα νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν των καὶ τὴν ἀπρόσκοπτον ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν στόλων των, προσέτι δὲ τὴν εἰς τὴν ναυτιλίαν των χρησιμοποίησιν ἰδικῶν των ὑπηκόων ὡς πληρωμάτων, ἐπενέβησαν πρὸς καθορισμὸν μισθολογίου ἀναλόγου πρὸς τὰς πολεμικὰς συνθήκας.

Ἐπαντα σχεδὸν τὰ ναυτικὰ κράτη, οὐδέτερα καὶ ἐμπόλεμα, προέβησαν, ὑπὸ διαφόρους μορφάς, εἰς τὴν αὕξησιν τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν. Ἡ αὕξησις αὕτη ἐγένετο ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ὑπὸ μορφήν πολεμικῶν ἐπιδομάτων, τῶν ὁποίων τὸ μέγεθος ποικίλλει ἀναλόγως τῆς ζώνης ἐν ἣ κινεῖται τὸ πλοῖον,

¹ Πλοῖον 8.461 τόννων d. w. ναυπηγήσεως 1917, ἀγορασθὲν ὑπὸ ἄγγλων τὸν Μάρτιον 1939 ἀντὶ £ 16.000, ἐπωλήθη τὸν Δεκέμβριον εἰς ἄγγλους ἀντὶ £ 55.000, ἐνῶ πλοῖον 9.275 τόννων d. w. ναυπηγήσεως 1911, ἐπωλήθη τελευταίως ἀπὸ νορβηγοὺς εἰς ἑλληνας ἀντὶ £ 91.000 (Πληροφορία τοῦ περιοδικοῦ «Fairplay»).

² Δι' ὃ καὶ οἱ οὐδέτεροι προτιμοῦν εἰς τὰς πωλήσεις καὶ τὰς ναυλώσεις τῶν σκαφῶν των τὰς εἰς δολλάρια συμφωνίας.

λόγω τῆς διαφορᾶς κατὰ θαλασσίους τομεῖς τῶν πολεμικῶν κινδύνων.

Πολεμικὰ ἐπιδόματα ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν καθωρίσθησαν εὐθὺς ἀπὸ τοῦ πρώτου μηνὸς τοῦ πολέμου (σειρὰ ἀποφάσεων 21 - 9 - 39 τῆς «Μονίμου ἀνωτέρας διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς ρυθμίσεως συλλογικῶν διαφορῶν ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ»). Ἐρρυθμίσθησαν δὲ τελικῶς διὰ μὲν τὰ ἄνω τῶν 2.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος φορτηγὰ ὑπὸ τῶν κατὰ τὴν 23 - 12 - 39 ὑπογραφεισῶν δύο συλλογικῶν συμβάσεων (χορηγηθέντος γενικοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος 80 % καὶ 100 % ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ καὶ προσθέτου τοιοῦτου διὰ τὰς ἐπικινδύνους ζώνας ἐκ £ 4 ἡμερησίως διὰ τὸν πλοίαρχον καὶ α' μηχανικόν, 3 διὰ τοὺς λοιποὺς ἀξιωματικούς καὶ 2½ διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα), διὰ δὲ τὰ κάτω τῶν 2000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος φορτηγὰ ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῆς 6 - 1 - 40 (χορηγηθέντος γενικοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος 40 % — 80 % ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ ἀναλόγως τοῦ τομέως δράσεως καί, διὰ τὰς ἐπικινδύνους ζώνας, προσθέτου τοιοῦτου ἐκ £ 3 διὰ τὸν πλοίαρχον καὶ α' μηχανικόν, 2 διὰ τοὺς λοιποὺς ἀξιωματικούς καὶ 1½ διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα, ἐφ' ἅπαξ δι' ἕκαστον πλήρες ταξίδιον).

Β' Εἰς τὰ ὑψηλὰ ἀσφάλιστρα κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου.

Ἡ σημαντικωτέρα ἐκ τοῦ πολέμου ἐπιθάρυνσις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν σκαφῶν ὀφείλεται εἰς τὰς δαπάνας ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου. Τὰ ἀσφάλιστρα πολέμου ποικίλλουν κατὰ ζώνας καὶ εἶναι, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, διάφορα διὰ τὰ ἐμπόλεμα καὶ οὐδέτερα σκάφη.

Διὰ τὸν ἑλληνικὸν φορτηγὸν στόλον τὸ πρὸ τοῦ πολέμου κύριον αὐτοῦ μειονέκτημα, ἡ μεγάλη ἡλικία τῶν σκαφῶν του, μετεβλήθη ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ἐπιβαρύνσεως δι' ἀσφαλίστρων πολέμου, εἰς πλεονέκτημα, καθ' ὅτι τὰ νεότευκτα ἢ μικρᾶς ἡλικίας σκάφη εὐρίσκονται ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, εἰς μειονεκτικὴν θέσιν, συνεπεία τῶν ἐπὶ τῆς μεγάλης ἀξίας των ἀναλογούντων βαρέων ἀσφαλίστρων. Ἐν νεότευκτον σκάφος καταβάλλει τριπλάσια περίπου ἀσφάλιστρα τῶν βαρυνόντων ἐν σκάφος μεγάλης ἡλικίας.

Κατὰ ὑπολογισμοὺς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία θὰ καταβάλλῃ δι' ἀσφάλιστρα πολέμου περὶ τὰ 2.5 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας ἐντὸς ἔτους.

Γ' Εἰς τὴν ὑψωσιν τῆς τιμῆς τῆς καυσίμου ὕλης.

Δ' Εἰς τὰς ἐκ τοῦ πολέμου δημιουργουμένας καθυστερήσεις κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν πλόων καὶ εἰς τὰς ἐπιμηκύνσεις πολλῶν θαλασσίων ὁδῶν.

6. Εὐρύτατον πεδῖον δράσεως ἠνοιχθῆ μετὰ τὴν ἔκρηξιν τοῦ πολέμου εἰς τὰς οὐδετέρας ναυτιλίας. Μετὰ τὸν πρῶτον κλονισμὸν κατέστη φανερὸν ὅτι νέαι σφαῖραι δραστηριότητος παρουσιάζοντο εἰς αὐτάς.

Ἐπὶ τὴν μὲν μεγάλην μεταβολαὶ εἰς τὰς θαλασσίας ὁδοὺς καὶ ὠρισμέναι θαλάσσιαι μεταφοραὶ (κυρίως αἱ μεταξὺ Βορείου Θαλάσσης καὶ Μεσογείου) οὐσιωδῶς ἐμειώθησαν, τοῦτο ὅμως οὐδόλως ἐπέφερεν πλεονασμὸν τῆς χωρητικότητος καὶ μείωσιν τοῦ μεταφορικῆς ἔργου τῶν οὐδετέρων φορτηγῶν, διότι ταῦτα καὶ ἰδίᾳ τὰ τράμπες εὐρον ἱκανοποιητικὴν ἐργασίαν εἰς ἄλλους τομεῖς, ὁπόθεν ἔχουν ἀποσυρθῆ τὰ σκάφη τοῦ ἀγγλικῆς καὶ γερμανικῆς στόλου.

Τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας θὰ καθίσταται ὁλοῦν ἐντονώτερον ἐφ' ὅσον μετὰ τὴν παρέλευσιν τῶν μηνῶν, τὰ ἀποθέματα θὰ ἐξαντλοῦνται, αἱ ἀνάγκαι ἐφοδιασμοῦ λόγῳ ἐντάσεως τῶν ἐχθροπραξιῶν θὰ αὐξάνουν καὶ ἡ φορτηγὸς χωρητικότης θὰ μειοῦται.

Ἡ ἑλληνικὴ φορτηγὸς ναυτιλία, ἀπαλλαγείσα ἐπικινδύνων συναγωνιστῶν καὶ ἐπωφεληθεῖσα τῆς μετατροπῆς εἰς πλεονεκτικὰ ἰδιαζούσης σημασίας τῶν μειονεκτημάτων, ἅτινα ἀπετέλουν δι' αὐτὴν ἐν καιρῷ εἰρήνης ἢ ὑπαρξίς δυσαναλόγου χωρητικότητος, ἢ σχεδὸν καθ' ὅλοκληρίαν σύνθεσις τῆς εἰς τράμπες καὶ ἡ μεγάλη ἡλικία τῶν σκαφῶν τῆς, εὐρίσκει ἤδη ὑπὸ τὰς νέας συνθήκας, καὶ ἰδίως μετὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἱκανοποιητικὴν ἀπασχόλησιν.

Ἡ ἐντατικωτέρα, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου, ἀπασχόλησις τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν καθίσταται δῆλος εἰς τὴν μείωσιν τῆς ἀργούσης φορτηγοῦ χωρητικότητος. Τὰ ἀργήσαντα φορτηγὰ κατὰ τὸ δ' τρίμηνο τοῦ 1939 ἦσαν 15 χωρητικότητος 45.575 κόρων, ἔναντι 73 χωρητικότητος 260.847 τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1938 καὶ 40 χωρητικότητος 130.300 τοῦ γ' τριμήνου τοῦ 1939.

Σημαντικὸς ἀριθμὸς ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀπασχολεῖται εἰς ἐκτέλεσιν χρονικῶν ναυλώσεων (time - charters) συναφθεισῶν μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πολέμου. Οὕτω ἡ ἐλβετικὴ κυβέρνησις, διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῆς χώρας τῆς, προέβη εἰς τὴν χρονικὴν ναύλωσιν δι' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ὀκτὼ ἑλληνικῶν φορτηγῶν συνολικῆς χωρητικότητος 81.063 τόννων. Ἐπίσης

καὶ ἡ ἀγγλικὴ κυβέρνησις χρησιμοποιοεῖ μέγαν ἀριθμὸν ἑλληνικῶν φορτηγῶν εἰς χρονικὰς ναυλώσεις.

Ἐντατικὴν ἀπασχόλησιν, εἰς χρονικὰς κυρίως ναυλώσεις, εὔρον καὶ τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα τοῦ Δουνάβεως, ἔνθα οἱ ναῦλοι ἐπενταπλασιάσθησαν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Αὐγούστου.

7. Ἡ αὔξησις αὕτη τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὴν ὑψωσιν τῶν ναύλων, θὰ ἔχη ὡς ἀποτέλεσμα τὴν τεραστίαν αὔξησιν τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος αὐτῆς. Ὁ ναυλοτιμᾶριθμος Lloyd's παρουσιάζει κατὰ τοὺς τελευταίους ἕξ μῆνας τὴν ἀκόλουθον πρὸς τὰ ἄνω ἐξέλιξιν (1923 = 100) :

1939	
Αὐγούστος	85.40
Σεπτέμβριος	150.71
Ὀκτώβριος	166.58
Νοέμβριος	183.82
Δεκέμβριος	212.26
1940	
Ἰανουάριος	282.11

Εἰς τοὺς καθ' ἕκαστον τομεῖς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἡ ἐξέλιξις τῶν ναύλων παρουσιάζει μεγάλας διαφοράς. Τὴν μεγαλύτεραν ὑψωσιν σημειοῖ ὁ ναυλοτιμᾶριθμος τῆς Εὐρώπης. Ὁ ναυλοτιμᾶριθμος διὰ τὰς μεταφορὰς τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ σημειοῖ ἡρεμωτέραν ἐξέλιξιν. Κατὰ πᾶσαν πιθανότητα θὰ ἐπέλθῃ καὶ περαιτέρω ὑψωσις τῶν ναύλων, ἰδίᾳ ἐὰν αἱ πολεμικαὶ ἐπιχειρήσεις ἐπεκταθοῦν καὶ εἰς ἄλλα μέτωπα, ὅποτε θὰ παρουσιασθοῦν μεγαλύτεραι μεταφορικαὶ ἀνάγκαι.

Βεβαίως τὸ καθαρὸν εἰσόδημα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας εἶναι κατὰ πολὺ κατώτερον, λόγῳ τῶν μεγάλων δαπανῶν τῆς, τοῦ ἀκαθαρίστου αὐτῆς εἰσοδήματος. Ἀλλὰ πάντως τὰ περιθώρια κέρδους εἶναι εὐρύτατα. Οὐσιώδης διαφορὰ ἀποδόσεως ὑφίσταται μεταξὺ οὐδετέρων καὶ ἐμπολέμων σκαφῶν, διότι τὰ τελευταῖα ἐργάζονται μὲ κρατικῶς καθωρισμένους ναύλους. Οὕτω οἱ ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως καθωρισμένοι ναῦλοι ἦσαν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ Ἰανουαρίου διὰ μεταφορὰς σιτηρῶν εἰς Ἀγγλίαν ἀπὸ τοῦ La Plata 43.6sh, ἔναντι 70 - 80sh τῶν οὐδετέρων σκαφῶν, καὶ ἀπὸ τῆς δυτικῆς Αὐστραλίας 55.0sh ἔναντι 100sh τῶν οὐδετέρων σκαφῶν. Ὡσαύτως σημαντικὴ διαφορὰ ἀποδόσεως παρουσιάζεται μεταξὺ τῶν μεγάλης ἡλικίας καὶ τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν.

8. Τὸ εἰσρέον εἰς τὴν Ἑλλάδα κατ' ἔτος ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἦτο διὰ τὴν τριετίαν 1936 - 1938, κατὰ μέσον ὄρον £ 2.000.000 περίπου. Αἱ νέαι συνθήκαι ἐν τῇ ἑλληνικῇ φορτηγῷ ναυτιλίᾳ θὰ ἔχωσι ἀσφαλῶς ὡς ἀποτέλεσμα, ἀπὸ τῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ 1939, ἠϋξημένην εἰσορὴν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος. Διότι, ἤδη, πλὴν τῆς αὐξήσεως τοῦ μέρους τῶν μισθῶν, ὅπερ συνήθως εἰσάγεται ὑπὸ τῶν πληρωμάτων (λόγῳ τῆς πληρεστέρας νῦν ἀπασχολήσεως αὐτῶν), θὰ εἰσρεύσουν ἀναγκαστικῶς ἀκέραια, κατόπιν τῆς σχετικῆς διατάξεως τοῦ Α. Ν. 2064/1939, τὰ πολεμικὰ ἐπιδόματα τῶν πληρωμάτων, ἅτινα κατὰ τινὰς ὑπολογισμοὺς θὰ ἀνέλθουν ἐντὸς ἔτους εἰς £ 2.5 ἑκατ. περίπου, ἐπίσης δὲ θὰ προστεθοῦν εἰς τὸ εἰσερχόμενον ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα τὰ ἐκ τῆς φορολογίας τῶν ἐκτάκτων κερδῶν ποσά, τὰ ἀσφάλιστρα τῆς ἀσφάλισσεως τῶν πληρωμάτων κατὰ κινδύνων πολέμου παρὰ τῷ συσταθέντι ὀργανισμῷ καὶ τέλος πιθανῶς μέρος τῶν ἐκτάκτων ναυτιλιακῶν κερδῶν.

Τὸ ἀπὸ 1-10-39—31-12-39 εἰσρεῦσαν συνάλλαγμα ἀνῆλθεν, συμφώνως πρὸς τὰ δεδομένα τῆς Ἐκδοτικῆς Τραπεζῆς, εἰς £ 621.000. Ἡ παρουσιαζομένη αὐξησης εἶναι εἰσέτι μικρὰ¹, διότι μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1939 δὲν εἶχεν ἀκόμη συμπληρωθῆ ἡ διοχέτευσις εἰς τὴν χώραν τῶν νέων πόρων τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Διάφοροι ὑπολογισμοὶ ἀναβιβάζουν τὸ κατὰ τὸ 1940 εἰσαχθησόμενον ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα εἰς 6 καὶ πλέον ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας.

9. Ὁ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐθνικῶν μας μεταφορῶν ἀπαιτούμενος ἀριθμὸς σκαφῶν, ὅστις ἀποτελεῖ μικρὸν ποσοστὸν τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου, εἶναι ἀσφαλές, ὅτι δὲν θέλει λείψει ὑπὸ οἰασδῆποτε συνθήκας. Ἐν τῶν κυριωτέρων στοιχείων τῆς ἐθνικῆς σημασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας εἶναι ὅτι χάρις εἰς αὐτὴν ἡ Ἑλλάς ἠμπορεῖ νὰ ἐξασφαλίζῃ τὸν ἐφοδιασμόν της μὲ τὰ χρειώδη τῆς ζωῆς εἰς τὰς πολεμικὰς περιόδους. Κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον ἐξησφαλίσθη πλήρως ὁ ἐφοδιασμὸς τῆς χώρας διὰ τῆς ὑποχρέωσεως ὑπὸ τοῦ Κράτους τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν νὰ εἶναι ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν εἰς τὴν διάθεσίν του πρὸς ἐκτέλεσιν ἐθνικῶν μεταφορῶν. Διὰ τῆς καταβολῆς δὲ εἰς τὰ ἐπιτεταγμένα πλοῖα ναύλων κατωτέρων τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς ἐπετεύχθησαν χαμηλὰ κόμιστρα διὰ τὰ βασικώτερα εἶδη.

¹ Τὸ κατὰ τὸ 1939 εἰσρεῦσαν συνολικῶς ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἦτο £ 1.957.000.

Πιθανόν ὅθεν νὰ ἐμφανισθοῦν, πρὶν ἢ αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ μας προσαρμοσθοῦν πλήρως εἰς τὰς νέας συνθήκας, ἄνωμαλῖαι τινές, ἀλλ' εἶναι βέβαιον, ὅτι, καὶ ὑπὸ τοὺς σημερινούς ὄρους καὶ εἰς περίπτωσιν περαιτέρω διεθνῶν περιπλοκῶν, παρὰ τὴν δυνατὴν πρόσκαιρον ἔλλειψιν πλοίων πρὸς ναύλωσιν, θέλουν ἐξασφαλισθῆ ἱκανοποιητικῶς αἱ διὰ θαλάσσης μεταφορικαὶ μας ἀνάγκαι. Ἐὰν θὰ ἦτο προτιμώτερον ν' ἀκολουθηθῆ τὸ σύστημα τῶν καθορισμένων ναύλων μετὰ τῆς ὑποχρέωσης τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων εἰς ἔθνικὰς μεταφορὰς ἢ τὸ σύστημα τῆς ἐπιτάξεως, τοῦτο θέλει ἐξαρτηθῆ ἐκ τῶν ἀναγκῶν τῆς στιγμῆς. Πάντως ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, θὰ ἦτο προτιμώτερον νὰ μὴν ἐτίθεντο δεσμεύσεις εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν, ἐφ' ὅσον διὰ τῆς ἐκτάκτου αὐτῶν φορολογίας εἶναι δυνατόν νὰ ὑποχρεωθοῦν ταῦτα νὰ συνεισφέρουν εἰς τὰ ἐκ τοῦ πολέμου ἔθνικὰ βάρη.

10. Εὐθὺς ἀπὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου ὅλα τὰ ναυτικὰ κράτη ἤρχισαν νὰ λαμβάνουν σειρὰν μέτρων ἀφ' ἑνὸς μὲν ὅπως δημιουργήσουν τοὺς καλλιτέρους δυνατοὺς ὄρους εἰς τὴν ναυτιλίαν ἵνα δυνηθῆ νὰ προσαρμοσθῆ εἰς τὰς πολεμικὰς συνθήκας καὶ ἐπωφεληθῆ αὐτῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ ὅπως πληρώσουν κατὰ τρόπον ἱκανοποιητικὸν τὰς ἀνάγκας τῶν ἑθνικῶν των μεταφορῶν.

α) Ὑφ' ὅλων τῶν κρατῶν ἐθεσπίσθησαν διατάξεις σκοποῦσαι τὴν διατήρησιν τοῦ ὄγκου καὶ τῆς ποιοτικῆς συνθέσεως τοῦ ἐμπορικοῦ των στόλου. Ἀπηγορεύθη γενικῶς ἡ ἄνευ κυβερνητικῆς ἀδείας ἐκποίησης πλοίων εἰς ἄλλοδαπούς, συνάμα δὲ καὶ ἡ μακροχρόνιος ναύλωσις. Εἷς τινὰς χώρας (ὡς ἐν Δανίᾳ) ἐπεβλήθη εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας ἢ ὑποχρέωσις νὰ προβαίνουν εἰς νέαν παραγγελίαν εὐθὺς ὡς εἰσπράττουν ἀποζημίωσιν δι' ἀπώλειαν πλοίου. Ἐν Νορβηγίᾳ ἀπηγορεύθη ἡ ἀγορὰ σκάφους ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἐτῶν. Ἐν Ἀγγλίᾳ ἐπεβλήθη ἔλεγχος ἐπὶ πάσης ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῆς ἔτι πλοίου.

β) Εἰς ὠρισμένας χώρας ἀσκεῖται ἐποπτεία ἐφ' ὅλων τῶν ναυλώσεων, ἀνατεθέντων εἰς δημοσίου ὀργανισμοὺς ἢ ἐφοπλιστικὰς ὀργανώσεις τοῦ ἐλέγχου καὶ τῆς καθοδηγήσεως αὐτῶν.

γ) Ἐλήφθησαν διάφορα μέτρα πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀπαιτουμένης διὰ τὰς ἔθνικὰς μεταφορὰς χωρητικότητος ὑπὸ ἱκανοποιητικούς ὄρους. Εἰς πολλὰς χώρας ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν τὸ σύστημα τῶν καθωρισμένων ναύλων διὰ τὰς σημαντικὰς ἔθνικὰς μεταφορὰς (Νορβηγία, Δανία κλπ.). Ἐν Ἀγγλίᾳ ὅπου ἐπεδιώχθη ἢ παρεμπόδισις τῆς ἀποτόμου ὑψώσεως τῶν ναύλων, διὰ τοῦ καθορισμοῦ ἀνωτάτων ναύλων, οὗτοι καίτοι ἀναπροσηρμώθησαν

πρὸς τὰ αὐξηθέντα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, παραμένουν οὐσιωδῶς κατώτεροι τῶν τῆς ἐλευθέρου ναυλαγορᾶς.

δ) Εἰς ὅλα σχεδὸν τὰ ναυτικὰ κράτη, ἐλήφθη φροντὶς πρὸς ἐξασφάλισιν εἰς τὰ πληρώματα ἱκανοποιητικῆς ἀντιμισθίας καὶ ἐπαρκοῦς προνοίας διὰ τὰ ἐκ τοῦ πολέμου ἀτυχήματα. Οὕτω ὑπὸ τὴν μορφήν τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων ἢ διὰ τῆς καθιερώσεως πολεμικοῦ μισθολογίου, ἠὺξήθησαν οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων ἐν Ἀγγλίᾳ, Σουηδίᾳ, Νορβηγίᾳ, Ὀλλανδίᾳ, Δανίᾳ κλπ. Ἡ αὔξησις αὕτη εἰς τὰ ἐμπόλεμα κράτη εἶναι μικροτέρα, λόγῳ τῆς καταβαλλομένης ὑπ' αὐτῶν προσπαθείας πρὸς περιορισμὸν τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ ἀποφυγὴν μεγάλης ὑψώσεως τῶν ναύλων. Ὡσαύτως εἰς πολλὰς χώρας (Ὀλλανδία, Δανία κλπ.) καθιερώθη πρόσθετος ἀσφάλισις τῶν πληρωμάτων διὰ τοὺς κινδύνους πολέμου.

ε) Ἰνα ἀποφευχθοῦν ὑπέρογκα ἀσφάλιστρα πολέμου καὶ αἱ ἀσφάλειαι ἀντεπεξέλθουν ἐπιτυχῶς εἰς τὰς ἐμφανιζομένης δυσχερείας, ἥδη πρὸ τοῦ πολέμου, εἰς ἅς χώρας ὑπῆρχεν ἐθνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ συνεστήθησαν ἀσφαλιστικοὶ ὀργανισμοὶ διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων πολέμου. Τὸ Κράτος, συμμετέχον ἐνιαχοῦ καὶ εἰς τὰ ἰδρυτικὰ κεφάλαια, παρέσχεν τὴν ἐγγυήσιν του διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀποζημιώσεων καὶ κυρίως ἀνέλαβεν, χάριν τῶν γενικωτέρων συμφερόντων, τὴν ἀντασφάλισιν μὲ ἀνεκτὰ ἀντασφάλιστρα (Ἀγγλία, Γαλλία, Σουηδία, Νορβηγία, Ὀλλανδία). Εἰς τὸ Βέλγιον, ὅπερ στερεῖται ἰδίας ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, συνεστήθη τῇ ὑποστηρίξει τοῦ κράτους, ἀλληλασφαλιστικὸς ὀργανισμὸς εἰς τὸν ὁποῖον συμμετέχουν ὑποχρεωτικῶς ὅλα τὰ σκάφη πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τοῦ πολέμου κινδύνων.

Παρ' ἡμῖν ἡ ἔκρηξις τοῦ πολέμου ὠδήγησεν εἰς τὴν λήψιν τῶν ἀκολουθῶν μέτρων:

1) Διὰ τοῦ ἀπὸ 14 - 9 - 39 Διατάγματος τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑφυπουργοῦ, ἐπεξετάθη καὶ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Α. Ν τῆς 17. 6. 35, ἀπαγορευθείσης τῆς πρὸς ἄλλοδαπούς ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει συμβατικῆς ἀπαλλοτριώσεως παντὸς ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου ἄνευ προηγουμένης ἀδείας τοῦ ὡς ἄνω Ὑφυπουργοῦ.

Ἐφ' ὅσον ἡ συνολικὴ μας χωρητικότης εἶναι ὑπερτέρα τῶν ἀναγκῶν τῶν ἐθνικῶν μας μεταφορῶν διετυπώθη ἡ ἀντίληψις, μήπως ἡ ἀνωτέρω ἀπαγόρευσις δὲν εἶναι σκόπιμος ὡς παρακωλύουσα τὴν πώλησιν παλαιῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου. Καὶ κατὰ τὸν παγκόσμιον πόλεμον κατεκρίθη

πολλάκις ἢ τοιαύτη ἀπαγόρευσις ἐκποιήσεως πλοίων, ὡς ἐμποδίσασα τοὺς πλοιοκτῆτας νὰ ἐπωφεληθοῦν τῶν παρουσιασθεισῶν εὐκαιριῶν καὶ ν' ἀνανεώσουν τὸ πλωτὸν ὑλικόν των. Ἀλλά, παρ' ὅλα τὰ μειονεκτήματά του, τὸ ἀπαγορευτικὸν τοῦτο μέτρον εἶναι κατ' ἀρχὴν ἀναγκαῖον, τὰ δὲ ἀποτελέσματα αὐτοῦ θὰ ἐξαρτηθοῦν κυρίως ἐκ τοῦ τρόπου καθ' ὃν θὰ ἀσκηθῆ ἡ διδομένη εἰς τὸν Ὑφυπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εὐχέρεια πρὸς παροχὴν ἀδειῶν ἐκποιήσεως φορτηγῶν σκαφῶν.

2) Καθιερώθησαν, ὡς ἀνωτέρω ἀνεπτύχθη, πολεμικὰ ἐπιδόματα ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων. Διὰ τοῦ Α. Ν. 2064/1939 καθωρίσθη ὑποχρεωτικὴ ἢ εἰσαγωγή τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων εἰς Ἑλλάδα. Μέτρον ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ὀρθόν, ὅπερ ὑπὸ τινων χωρῶν (π. χ. Ἰαπωνία) ἐφαρμόζεται καὶ διὰ μέρος τῆς συνήθους μισθοδοσίας.

3) Διὰ τοῦ Α. Ν. 2116/1939 συνεστήθη ὄργανισμός ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων κατὰ κινδύνων πολέμου, δι' οὗ σκοπεῖται ἡ πληρεστέρα προστασία τῶν ναυτικῶν ἐν περιπτώσει θανάτου ἢ ἀναπηρίας ἢ ἀπωλείας τῶν ἀποσκευῶν συνεπείᾳ πολεμικοῦ ἀτυχήματος. Διὰ τοῦ ὄργανισμοῦ τούτου προστίθεται εἰς τὸ συναλλαγματικὸν μας ἰσοζύγιον νέος πόρος, καθ' ὅσον τὰ ἀσφάλιστρα καταβάλλονται εἰς συνάλλαγμα. Τὰ κέρδη τοῦ ὄργανισμοῦ θὰ διατεθοῦν ὑπὲρ τῆς ναυτεργατικῆς προνοίας. Ὁ αὐτὸς νόμος συνιστᾷ παρὰ τῷ ὡς ἄνω Ὄργανισμῷ εἰδικὸν ἀνεξάρτητον Ταμεῖον διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐπιτασσομένων ἢ ναυλουμένων ὑπὸ τοῦ κράτους ἑλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν φορτίων τῶν προοριζομένων πρὸς ἰκανοποίησιν κρατικῶν ἢ ἐπισιτιστικῶν ἀναγκῶν.

4) Ἡ φορτηγὸς ναυτιλία, ὡς ἀνωτέρω εἶδομεν, ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἐπιχειρήσεων, εἰς ἃς ὁ πόλεμος παρέχει τὴν δυνατότητα ἐκτάκτων κερδῶν. Πρὸς φορολόγησιν τῶν κερδῶν τούτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας ὁ Α. Ν. 2075/1939 ἐπέβαλεν ἐπ' αὐτῶν ἕκτακτον προσωρινὸν φόρον διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1940 μέχρι 31ης Μαρτίου 1941. Ὁ φόρος ἐπιβάλλεται κατὰ τριμηνίαν, ὑπολογίζεται δὲ ἐπὶ τῶν κόρων τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου. Ἡ φορολογικὴ κλίμαξ ὀρίζεται προοδευτικὴ, ἀπὸ 1 ἕως 7 σελλίνια κατὰ κόρον, τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου διαιρεθείσης εἰς ἑπτὰ κλιμάκια. Εἰς τὴν φορολογίαν ὑπάγονται μόνον τὰ ἄνω τῶν 500 κόρων φορτηγά, καθότι τὰ μικροτέρας χωρητικότητος, μὴ ὄντα ποντοπόρα, δὲν πραγματοποιοῦν ἕκτακτα κέρδη. Διὰ τοῦ αὐτοῦ νόμου ἐπιβάλλεται φορολογία ἐπὶ τοῦ ὑπερτιμήματος ἐκάστου πωλουμένου ἢ ἀποζημιουμέ-

νου πλοίου, τοῦ προκύπτοντος ὑπὲρ τὴν ἀξίαν αὐτοῦ κατὰ τὴν 1ην Αὐγούστου 1939.

Κατ' ἀνακοινώσεις τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ἢ ὡς ἄνω φορολογία ἀπέδωσεν κατὰ τοὺς τρεῖς πρώτους μῆνας τῆς ἐφαρμογῆς τῆς £ 210.000, ἤτοι 105 ἑκατ. δραχμῶν.

Κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον εἶχεν παρασχεθῆ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας ἢ δυνατότης ἀναλήψεως μέρους τοῦ φόρου ἐκτάκτων κερδῶν ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς διαθέσεώς του, ἐντὸς ὠρισμένης προθεσμίας, πρὸς ἀπόκτησιν νέου σκάφους. Τὸ μέτρον τοῦτο, σκοποῦν βεβαίως νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ὄγκου τοῦ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ στόλου, ὅστις τοσοῦτον μειωμένος ἐξῆλθεν τοῦ πολέμου, ἐκρίθη ὡς ὀδηγῆσαν τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς ἀκαίρους ἀγοράς καὶ ναυπηγήσεις σκαφῶν μὲ ὑψηλὰς τιμὰς. Ὁ ὡς ἄνω Α. Ν. 2075 οὐδεμίαν τοιαύτην διάταξιν περιλαμβάνει.

11. Κατὰ τὸν μέχρι σήμερον βίον τῆς ἢ ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τρεῖς σημαντικὰς δοκιμασίας ἀντεμετώπισεν. Πρῶτον κατὰ τὴν μεταβατικὴν περίοδον τῆς ἀντικαταστάσεως εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς τῶν ἰστιοφόρων ὑπὸ τῶν ἀτμοπλοίων, ὅποτε, ἐλλείψει κυρίως κεφαλαίων, ἐθράδυνεν ἢ ἑλληνικὴ ναυτιλία νὰ ἀναπροσαρμοσθῆ εἰς τὴν νέαν μορφήν τῆς ναυσιπλοΐας. Ἐκ δευτέρου μετὰ τὴν λήξιν τοῦ τελευταίου πολέμου, ὅποτε ἢ χωρητικότης αὐτῆς εὐρέθη λίαν μειωμένη (291 χιλ. τόννων ὀλικὴ χωρητικότης ἔναντι 820 χιλ. τὸ 1914) καὶ βάσιμοι φόβοι διὰ τὸ μέλλον τῆς διευτυποῦντο. Τέλος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τῆς ὀξείας κρίσεως ὅποτε, ὡς ἐν ἀρχῇ ἀνεπτύχθη, αἴτια γενικὰ καὶ εἰδικὰ δι' αὐτὴν εἶχον καταστήσει λίαν δυσχερῆ τὴν θέσιν τῆς εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων προκύπτει ὅτι ὁ σημερινὸς πόλεμος θὰ βοηθήσῃ τὴν ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ὅσον ἴσως οὐδὲν ἄλλο, διὰ νὰ ὑπερνικήσῃ καὶ πάλιν τὰς δυσκολίας, ἃς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη συνήνησεν. Βεβαίως καὶ διὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον ἐλέχθη, ὅτι, παρὰ τὰ ἐπιτευχθέντα ὑπὸ τῆς ναυτιλίας μας κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην ἔκτακτα κέρδη, λόγω τοῦ κλονισμοῦ καὶ τῶν ἀπωλειῶν ἃς αὕτη ὑπέστη, τὸ ναυτιλιακὸν μέλλον τοῦ ἔθνους ἐξῆλθεν ζημιωμένον. Καὶ κατὰ τὴν ἔκρηξιν τοῦ νέου πολέμου διευτυπώθη ἢ γνώμη, ὅτι τίποτε τὸ καλὸν δὲν ἔχει τελικῶς ν' ἀναμένῃ ἐξ αὐτοῦ ἢ ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ὡς κλάδος τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας.

Παρὰ ταῦτα ἢ ἐκ τοῦ πολέμου ἐπελθοῦσα μεταβολὴ τῶν συνθηκῶν τῶν θαλασίων μεταφορῶν ἀποτελεῖ θετικῶς εὐνοϊκὸν πα-

ράγοντα διὰ τὴν ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ὄχι μόνον ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ, λόγῳ τῆς καταστάσεως εἰς ἣν αὕτη εὐρίσκετο προπολεμικῶς, καὶ δι' αὐτὸ τὸ ναυτιλιακὸν μέλλον τῆς χώρας. Ἡ τελικὴ πάντως ὠφέλεια, ἦν θ' ἀποκομίσῃ ἐκ τοῦ πολέμου ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία, θέλει ἐξαρτηθῆ ἔκ τῆς καταλλήλου ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐμφανιζομένων εὐκαιριῶν καὶ τῆς ὀρθῆς χρησιμοποιοῦσεως τῶν προκυπτόντων κερδῶν.

Ἐξαιρετικῆς τῷ ὄντι σπουδαιότητος διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν εἶναι τὸ ζήτημα τῆς διαθέσεως τῶν ἐκτάκτων πολεμικῶν κερδῶν. Ἡ πείρα τοῦ προηγούμενου πολέμου κατέδειξεν, ποίας δυνατότητας ἀνανεώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου της παρέχει μία πολεμικὴ περίοδος εἰς χώραν οὐδετέραν καὶ διαθέτουσαν χωρητικότητα ὑπερτέραν τῶν ἰδίων της ἀναγκῶν, ἐὰν αὕτη ἐπωφεληθῆ ἐπαρκῶς τῶν ὑψηλῶν ναύλων καὶ τῶν ὑψηλῶν τιμῶν τῶν παλαιῶν σκαφῶν.

Ὅ,τι σήμερον ἐνδιαφέρει εἶναι, ὅπως ἡ σύνθεσις τοῦ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ στόλου εἶναι τοιαύτη, ὥστε οὗτος κατὰ τὴν διάρκειαν μὲν τοῦ πολέμου ἀποφέρῃ τὸ μεγαλύτερον δυνατὸν εἰσόδημα, μετὰ τὸ πέρας δὲ τῆς πολεμικῆς περιόδου μὴ ὑστερῆ τῶν ἄλλων φορτηγῶν στόλων.

Ἡ σκοπιμότης τῆς ἀμέσου διαθέσεως τῶν κερδῶν πρὸς ἀποκτησιν καὶ ἄλλων σκαφῶν ἐξαρτᾶται ἐκ πολλῶν καὶ ἀπροβλέπτων παραγόντων. Προβληματικὴ ἐπίσης ἐπὶ τοῦ παρόντος εἶναι ἡ σκοπιμότης ἀγορᾶς παλαιῶν σκαφῶν ἢ προτιμήσεως νεοτεύκτων.

Εἶναι προφανές, ὅτι, χωρὶς ν' ἀφεθῆ ἡ εὐκαιρία τῆς εἰς καλὰς τιμὰς ἐκποιήσεως τῶν ὑπερηλίκων σκαφῶν, αἱ πωλήσεις φορτηγῶν δὲν πρέπει ν' ἀνέλθουν εἰς ἀριθμὸν ὅστις νὰ ἐλαττώνη τὰς δυνατότητας ἐκμεταλλεύσεως τῶν σημερινῶν εὐνοϊκῶν συνθηκῶν. Ὡσαύτως αἱ ἀγοραὶ, χωρὶς νὰ στραφοῦν ὑπερβολικῶς πρὸς νεότευκτα, σήμερον τόσον πολυδάπανα, πλοῖα, δὲν πρέπει νὰ ἐπιβαρύνουν τὴν ποιοτικὴν σύνθεσιν τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου δι' ἄλλων σκαφῶν μεγάλης ἡλικίας.

Προσοχὴ ἰδιαιτέρα πρέπει νὰ δοθῆ εἰς τὴν σύναψιν χρονικῶν ναυλώσεων. Δέον νὰ μὴ ἀποφεύγωνται αὗται ἐξ ὑπερβολικῶν κερδοσκοπικῶν προθέσεων, ἀλλὰ καὶ τὰ φορτηγὰ μας νὰ μὴ δεσμευθοῦν εἰς μακροχρονίους ναυλώσεις, συναπτομένας ἰδίᾳ, κατόπιν πιέσεων, εἰς μὴ ἀπολύτως ἱκανοποιητικούς ναύλους...

Τὸ πρόβλημα τῆς ἀνανεώσεως, τὸ ὁποῖον μὲ τὴν ἔκρηξιν τοῦ πολέμου μετετέθη εἰς τὴν δευτέραν γραμμὴν, εὐθὺς μετὰ τὸ πέρας αὐτοῦ θ' ἀνακύψῃ ἐντονώτερον. Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ νὰ κατέλθῃ ἡ μέση ἡλικία τῶν σκαφῶν τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου ἀπὸ 22 εἰς 15 ἔτη θ' ἀπαιτηθοῦν £ 15 ἑκατ. μὲ τιμὰς ναυπηγήσεως προπολεμικὰς. Θὰ πρέπη δέ, ἐὰν θέλωμεν νὰ διατηρήσωμεν τὴν θέσιν μας μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κρατῶν, ν' ἀποκτήσωμεν πλὴν τῶν «τράμπς» καὶ ἄλλας κατηγορίας σκαφῶν, ἥτοι φορτηγὰ γραμμῆς καὶ εἰδικοῦ φορτίου. Ὡσαύτως ὁ συνιστώμενος περιορισμὸς τῆς χωρητικότητος ὀφείλει νὰ μὴ ὑπερβῇ ὠρισμένα ὄρια, διότι δὲν πρέπει νὰ παραθλέπεται ἡ συνήθης εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς ἐμφάνισις βραχέων μὲν, ἀλλ' ἐντόνως ἀποδοτικῶν περιόδων.

Δέον ὅθεν νὰ διαφυλαχθοῦν ἀκέραια τὰ ἐκ τοῦ πολέμου μέλλοντα νὰ συλλεγοῦν κεφάλαια διὰ νὰ ἐπανέλθουν ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ εἰς τὰς θαλασσίας ἐπιχειρήσεις. Ἡ διάθεσις τῶν κεφαλαίων αὐτῶν εἰς ἄλλους παραγωγικοὺς κλάδους, παρὰ τὴν πρόσκαιρον ἔλκυστικότητά μιᾶς τοιαύτης τοποθετήσεως, δὲν θὰ εἶναι ἀπὸ ἰδιωτικοοικονομικῆς ἀπόψεως τελικῶς ἀποδοτικὴ, ὡς ἡ πείρα τοῦ προηγουμένου πολέμου ἀπέδειξεν, καὶ θὰ γίνῃ εἰς βᾶρος τοῦ ναυτιλιακοῦ μέλλοντος τῆς χώρας.

Ἰδιαιτέρας μερίμνης δέον ἐπίσης νὰ τύχῃ τὸ ναυτεργατικὸν ζήτημα, νῦν ὅποτε τὰ ἀναγκαιοῦντα κεφάλαια πρὸς καταρτισμὸν καλλιτέρων πληρωμάτων καὶ ἀποσυμφόρησιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἶναι εὐκόλον νὰ ἐξευρεθοῦν.

Μεγάλως τὸ μέλλον τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας θέλει ἐπηρεασθῆ ἔκ τοῦ μετὰ τὸν πόλεμον μέλλοντος νὰ ἐπικρατήσῃ συστήματος διεθνοῦς οικονομικῆς ὀργανώσεως καὶ τῆς ἐξελίξεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Μόνον ἐφ' ὅσον αἱ διεθνεῖς συναλλαγαὶ θ' ἀπαλλαγοῦν ἐκ τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ θὰ ἐκλείψῃ τὸ σύστημα τῆς αὐταρκειᾶς θὰ δυνηθοῦν οἱ ναυτικοὶ λαοὶ νὰ ἐπωφεληθοῦν πλήρως τῆς ναυτικῆς ἐμπειρίας των καὶ τῆς πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα κλίσεώς των διὰ νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς.

Ἦδη, ἐπισήμως καὶ ἀνεπισήμως, διατυποῦνται διάφοροι σκέψεις περὶ μελλοντικοῦ πολλαπλασιασμοῦ τῶν μεταξὺ τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν οικονομικῶν ἀνταλλαγῶν καὶ ὀργανώσεως τῆς οἰκονομίας ἐπὶ τῇ βάσει ἐνὸς καθεστῶτος στενῶν διεθνῶν σχέσεων.

Ἄς εὐχηθῶμεν τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ν' ἀποκατασταθῇ μεταπολεμικῶς εἰς τὴν προτέραν του θέσιν καὶ αἱ μεταξὺ τῶν κρατῶν οἰκονομικαὶ συναλλαγαὶ νὰ λάβουν τὴν εὐρύτητα ἐκείνην, ἣτις ἀποτελεῖ τὴν βασικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ὑλικοῦ πολιτισμοῦ. Οὕτω καὶ ἡ ναυτιλία μας θὰ εὕρῃ εὐρὺ πεδίων δράσεως καὶ θ' ἀποφέρῃ εἰς τὴν χώραν μας πλουσίους καρπούς.

Γ. Β. ΧΑΛΚΙΟΠΟΥΛΟΣ