

ΠΕΡΙ ΗΝΩΜΕΝΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (1)

ΥΠΟ

Α. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΗΛΟΠΟΥΛΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'.

Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (Δ. Ε. Ν.), ἀρμοδία παρ' ἡμῖν κρατικῇ ὑπηρεσίᾳ πρὸς μελέτην τῶν ἐμποροναυτικῶν ζητημάτων, ἀναχωρήσασα, πρὸ τινος, ἐκ τῆς ἐσφαλμένης, ὥς μὴ ἔδει, βάσεως ὅτι ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας φθίνει καὶ τελεῖ ἐν κινδύνῳ ἡ ὑπαρξίς της, ἐπροτίμησεν, ἐν τῇ ὑποδείξει τῶν ληπτέων μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς διαγνωσθείσης παρ' αὐτῆς κρίσεως, ἀντὶ ν' ἀκολουθήσῃ τὴν εὐθείαν ὁδόν, ἣν ἔχουν χαράξει τὰ διδάγματα τῆς ἐμποροναυτικῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς πλουσιωτάτης καὶ ἀκριβοπληρωμένης διεθνoῦς ναυτιλιακῆς πείρας, νὰ οἰκοδομήσῃ ἐπὶ σαθρῶν βάσεων πλάνης σύστημα ἀκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς, ὅπερ, πιστεύουσα εἰς τὸ ἐμποροναυτικὸν της ἀλάθητον, ἐπιμένει, κατὰ τρόπον μάλιστα ἐπείγοντα, ἵνα ἐπιβάλλῃ εἰς τὴν χώραν μας.

Ἀπὸ μίαν δὲ ἐντυπωτικὴν παράθεσιν εἰκόνων, παραστατικῶν ἀφ' ἑνὸς τῆς ὑπερβολικῆς ἀπαισιοδοξίας τῆς ἐν λόγῳ ὑπηρεσίᾳ διὰ τὴν ἐνεστῶσαν ἀκτοπλοϊκὴν κατάστασιν καὶ ἀφ' ἑτέρου τῆς ἀπεράντου αἰσιοδοξίας της διὰ τὴν μεταμόρφωσιν ταύτης, συνεχεῖα τῶν ὑποδείξεων της, πληροφοροῦμεθα ὅτι ἡ πολιτικὴ - πανάκεια αὕτη προώριται, εὐθὺς ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς της, νὰ φέρῃ τὸν χρυσοῦν ἀκτοπλοϊκὸν αἰῶνα εἰς τὴν πρᾶξιον καὶ νησιωτικὴν Ἑλλάδα.

Καθ' ἡμᾶς καὶ δὲν δισταζόμεν νὰ διακηρύξωμεν τὴν γνώμην μας αὐτὴν μὲ ὅλην τὴν αὐτοπεποίθησιν καὶ τὴν ἀποφασιστικότητά ποὺ ἐπιτρέπει ἡ ἀνθρωπίνη διορατικότης, ἡ πραγματικότης εὐρίσκεται ἀντικρὺς πρὸς τοὺς

(1) Διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ' 25235 τῆς 16 Ὀκτωβρίου 1928 ἐγγράφου τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν κ. Π. Ἀργυροπούλου διεβιβάσθη εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἑνωσιν Πειραιῶς > δεκασέλιδος ἐκθεσίς φέρουσα τὴν ὑπογραφήν > ἐκ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ > καὶ περιέχουσα, κατὰ τὸ διαβιβαστικὸν ἔγγραφο, τὰς ἀντιλήψεις τῆς κρατικῆς ταύτης ὑπηρεσίας > περὶ ἡνωμένης ἀκτοπλοίας >.

Ἡ κατωτέρω μελέτη ἡμῶν ἀποτελεῖ κριτικὴν τῆς προτεινομένης ἀκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐν τῇ ἐκθέσει περιεχομένων ἐπισήμων ἀντιλήψεων, ὡς αὐταὶ συνεληφώθησαν ἔκτοτε διὰ διαφόρων ἀνακοινώσεων πρὸς τὸν τύπον τοῦ αὐτοῦ ὑπουργοῦ.

Τὴν ἰδέαν περὶ συστάσεως > ἡνωμένης ἀκτοπλοίας > πρῶτος ἔσχεν ὁ κ. Ἰω. Λεωνίδας, τέως ἐφοπλιστὴς τῆς ἀκτοπλοίας, ὡς ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν τῇ 1925.

ισχυρισμούς τούτους τῶν ἀπολογητῶν καὶ ἐγκωμιαστῶν τοῦ προτεινομένου συστήματος, διότι ἡ μὲν ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας κάθε ἄλλο παρὰ φθίνει, ὡς θὰ δεῖξωμεν ἐν τοῖς ἐπομένοις, ἡ δὲ Ἑλλάς υἱοθετοῦσα τιχὸν τὴν ὑποδεικνυομένην πολιτικὴν ἀφ' ἐνὸς μὲν θὰ διαπράξῃ ἀκτοπλοϊκὴν αὐτοκτονίαν ἐπιδιώκουσα μίαν οὐτοπίαν, τὴν ταυτόχρονον τοῦτέστιν ἀνακαίνισιν τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου εἰς βάρος τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν της, καὶ ἀφ' ἑτέρου θέλει ἐμφανίσῃ ἑαυτὴν ὡς ὑπόδειγμα χώρας, ὅτι ἐν ᾧ παντοῦ ἄλλαχού ἡ ἀπόπειρα τῆς κερδοσκοπῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας ἐναντίον τοῦ κοινωνικοῦ, οἰκονομικοῦ καὶ ἔθνικοῦ συμφέροντος εὐρίσκει ἀμείλικτον διώκτην τὸ κράτος, παρ' ἡμῖν τὴν τιμὴν τῆς πρωτοβουλίας τῆς τοιαύτης προσπαθείας διεκδικεῖ ὁ κ. Ὑπουργὸς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν.

Θὰ ἐπιχειρήσωμεν ἵνα καταδείξωμεν πρὸς τὸ ἑλληνικὸν κοινὸν—διότι ἡ ἀρμοδία κρατικὴ ὑπηρεσία, παρὰ τὸ δόγμα ὅτι πᾶσα σοφία εἶνε σχετικὴ καὶ ἀμφισβητήσιμος, ἀποβλέπουσα πρὸς τὸ ὑποδεικνυόμενον σύστημα μετὰ πατρικοῦ ἐνδιαφέροντος, προσκολλᾶται εἰς τὰς γνώμας της ἐναντίον πάσης ἐκ τῆς θεωρίας καὶ τῆς πράξεως ὑποδείξεως—ὁποίας ἐπιζημίους συνεπειάς προώρῃσται νὰ ἔχῃ διὰ τὴν ἐπικοινωνοῦσαν πρὸς ἑαυτὴν κυρίως διὰ τῶν θαλασσίων παρὰ διὰ τῶν χερσαίων ἐδῶν Ἑλλάδα ἡ ἐνδρχιμένη υἱοθέτησις τῆς προτεινομένης ἀκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς. Εἰς τὴν ἔρευναν ταύτην θὰ προβῶμεν ἔχοντες ὡς γνώμονα ὅτι, εἰς τὸν μελετητὴν τοῦ πάντοτε νέου πάντοτε παλαιοῦ ζητήματος τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας ἐπιβάλλεται ἵνα, ἴσταται ἐπὶ τοῦ γρανιτώδους ἐδάφους τῶν γεγονότων, συμβουλευῇ τὰ διδάγματα τῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς δεδοκιμασμένης πείρας, ἡμεδαπῆς καὶ ξένης, καὶ ἀπεκδύηται πάσης προσωπικῆς προκαταλήψεως. Διότι μόνον οὕτως ἐπιλαμβάνομενος τῆς ἐξετάσεως τοῦ περιπλόκου καὶ συνεπῶς δυσχεροῦς ἐν τῇ ἐπιλύσει του προβλήματος, οἷον ἀποτελεῖ καθόλου ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία, δύναται νὰ εἶναι βέβαιος ὅτι δὲν θὰ ἐκθέσῃ εἰς κίνδυνον τὸ κοινωνικόν, τὸ οἰκονομικόν καὶ τὸ ἔθνικόν συμφέρον τῆς χώρας, ἅτινα πάντα εἰσὶν ἀρρήκτως συνδεδεμένα μετὰ τοῦ κλάδου τούτου τῆς ἔθνικῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ συγκοινωνιῶν.

Ἡ ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ, ἣν ἐπιδιώκει ἵνα ἐπιβάλλῃ εἰς τὴν χώραν μας ἡ Δ. Ε. Ν., ἔχει ὡς βάσιν τὴν συγχώνευσιν—τραστοποίησιν ὅλων τῶν ὑφισταμένων ἑλληνικῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων εἰς ἓνα ἐνιαῖον οἰκονομικὸν ὀργανισμόν, ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «*ἡνωμένη ἀκτοπλοία*», καὶ ὡς δικαιολογίαν ὅτι ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας φθίνει καὶ διατρέχει κίνδυνον αὐτὴ αὐτὴ ἡ ὑπαρξὶς της.

Θ' ἀρχίσωμεν ἀπὸ τὴν ἔρευναν τῆς προϋποθέσεως διὰ νὰ καταλήξωμεν εἰς τὴν ἀνάλυσιν περὶ τῆς ὀρθότητος ἢ μὴ τῆς ὑποδεικνυομένης λύσεως.

Εὐρίσκεται, πράγματι, ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας εἰς τοιαύτην κατάπτωσιν καὶ διέρχεται τοσοῦτον ὀξείαν κρίσιν ὥστε νὰ δικαιολογῶνται αἱ δυσόλῳγοι περὶ αὐτῆς προβλέψεις τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπηρεσίας ; Ἀπαντῶμεν ὅχι. Ἡ ἀπάντησις δ' αὕτη εἶναι προϊὼν ὅχι αὐθαιρέτου τινὸς συλλογισμοῦ

ἀλλὰ μελέτης τῶν δεδομένων τῆς ναυτιλιακῆς στατιστικῆς, ἣν καταρτίζει ἡ Δ.Ε.Ν. καὶ συνεπῶς ἡ ἀνάλυσις τῆς ἀπαντήσεώς μας θὰ γίνῃ ὑπὸ τὸ φῶς τῶν ἰδίων τῆς πληροφοριῶν.

Ἡ οἰκονομικὴ ἐπιστήμη διδάσκει—καὶ ὡς εἶναι γνῶστον οἱ κανόνες αὐτῆς δὲν εἶναι τεθειμένοι ἐκ τῶν προτέρων, ἀλλ' ἀπεκρυσταλλώθησαν μετὰ μακρὰν παρατήρησιν καὶ ἀλλεπαλλήλους δοκιμασίας—ὅτι ὑπάρχουν δύο εἰδῶν καταπτώσεις, ἡ πραγματικὴ (*décadence réelle*), συνισταμένη εἰς τὴν πτώσιν τοῦ δείκτου, τοῦ παριστῶντος τὸ ἐξεταζόμενον θέμα, καὶ ἡ ἀναλογικὴ (*décadence proportionnelle*), ἣτις ἐν ἡᾷ πραγματικότητι δὲν εἶναι κατάπτωσις ἀλλὰ βραδυποροῦσα πρόοδος.

Ἐρωτᾶται εἰς ποίαν τῶν κατηγοριῶν τούτων δέον νὰ ὑπαχθῇ ἡ κατάστασις τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας;

Ἡ Δ.Ε.Ν., προβαίνουσα διὰ τῆς ὁδοῦ τῆς μονοπλεύρου ἐρμηνείας τῶν στατιστικῶν τῆς δεδομένων, τοῦτέστιν μόνον τῆς ἡλικίας τῶν πλοίων, ἰσχυρίζεται εἰς τὴν πρώτην, ἀντιθέτως ἡμεῖς, ἐξετάζοντες ταύτην ὡς σύνολον, ὑποστηρίζομεν εἰς τὴν δευτέραν διὰ τοὺς ἑξῆς λόγους :

Ἡ ναυτιλιακὴ οἰκονομία μᾶς πληροφορεῖ ὅτι ἡ κατάπτωσις καὶ ὁ μαρασμὸς ἐκατέρου τῶν κλάδων τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἶναι πάντοτε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς κρίσεως, ἣν διέρχεται αὕτη, καὶ ὅτι ἡ κρίσις ἐκδηλοῦται διττῶς, εἴτε διὰ τῆς ἐπὶ μακρὸν χρόνον ἀργίας μεγάλου ὄγκου πλοίων, εἴτε, συνέπεια τοῦτο τοῦ πρώτου, διὰ τῆς ἀθρόας ἐκποιήσεως τοῦ ἐπιζημιῶντος εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς.

Συνέτρεξαν, προκειμένου περὶ τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας, αἱ προϋποθέσεις αὗται ὥστε νὰ δικαιολογῇται ἡ δυσμενὴς διὰ τὸ παρὸν καὶ δυσοίωτος διὰ τὸ μέλλον ταύτης ὑπηρεσιακὴ ἀποψις;

Θὰ συμβουλευθῶμεν, καὶ ἐν προκειμένῳ, τὴν κρατικὴν ναυτιλιακὴν στατιστικὴν, ἣτις, μὲ τὴν ψυχρὰν καὶ ἀμελικτον γλῶσσαν τῆς, μᾶς πληροφορεῖ ὡς ἑξῆς περὶ τῆς πρώτης ἐνδεξεως.

Τῷ 1925 ὑπῆρχον 120 ἐπιβατικὰ ἀτμόπλοια, ὀλικῆς χωρητικότητος 67.489 τόνων, ἐξ ὧν ἤρρησαν, ἐλλείψει ἐργασίας, τὰ 12, χωρητικότητος 9.998 τόν.

Τῷ 1926, ἐκ τῶν ὑπαρχόντων 122 ἀτμοπλοίων, χωρητικότητος 72.724, ἤρρησαν, διὰ τὴν αὐτὴν αἰτίαν, τὰ 14, χωρητικότητος 9.800 τόνων.

Τῷ 1927, ἐκ τῶν 119 ἐπιβατικῶν πλοίων, χωρητικότητος 75.625 τόν. ἤρρησαν τὰ 16, χωρητικότητος 6.590 τόνων, καὶ τέλος,

Τῷ 1928 ἐκ τῶν νηολογημένων 117 ἐπιβατικῶν, πλοίων, χωρητικότητος 77.706 τόνων, ἤρρησαν, ἐλλείψει ἐργασίας, τὰ 15 χωρητικότητος 13.000 τόν.

Ἐκ τῶν παρατιθεμένων ἀριθμῶν τούτων προκύπτει ὅτι δὲν ἔχομεν ἐπιβατικὴν ναυτιλίαν ὑπερπληθωρικὴν, ὑπερβαίνουσαν τοῦτέστι κατὰ πολὺ τὰς μεταφορικὰς δυνατότητας τῆς χώρας, ὡς συμβαίνει μὲ τὰς παγκοσμίους ἐμπορικὰς μεταφορὰς καὶ τὴν διεθνή φορητὴν ναυτιλίαν, ἐν' ᾗ ὁ ἀργῶν ἐτησίως ὄγκος εἶναι σημαντικώτατος δι' ὅλας τὰς σημαίας. Διὰ τὸν λόγον δὲ τοῦτον ἡ κρίσις, ἣν διέρχεται ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας, δὲν ἔχει τὴν ἐπι-

κίνδυνον δξύτητα, ἣν διέγνωσεν, ἐκ τῆς μελέτης τῶν αὐτῶν στατιστικῶν δεδομένων, ἡ Δ. Ε. Ν.

Ἄλλῃ καὶ ἂν δεχθῶμεν ὅτι πράγματι διέρχεται τοιαύτην κρίσιν ἡ ἐθνικὴ βιομηχανία τῶν βιομηχανικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν, αὕτη δὲν εἶναι εἰδικὴ ἀλλ' ἀπώτοκος τῆς καθολικῆς ἐμποροβιομηχανικῆς καὶ οἰκονομικῆς κρίσεως, ἣν διέρχεται, ἀπὸ τῆς ἐπαύριον τοῦ πολέμου, ὅχι μόνον ἡ Ἑλλάς ἀλλ' ὁλόκληρος ἡ Εὐρώπη. Καὶ προκειμένου περὶ τῆς παρ' ἡμῖν κρίσεως ταύτης δύναται νὰ ἱκανοποιηθῇ ὁ Θωμαΐσμος παντὸς ἀμφιβάλλοντος περὶ τούτου καὶ ἰδίᾳ τῆς Δ. Ε. Ν. ἐκ τῆς ἐπισκοπῆσεως τῶν ἐτησίων ἰσολογισμῶν τῶν ὑφισταμένων ἐν Ἑλλάδι πάσης φύσεως ἐπιχειρήσεων, οἱ ὅποιοι, ἀκριβῶς λόγῳ τοῦ γενικοῦ χαρακτῆρος τῆς ἐθνικῆς οἰκονομικῆς καχεξίας, κλείουν μὲ παθητικὸν πλεόνασμα, ὅπερ ὅμως, ἐξαιρέσει μιᾶς ἢ δύο περιπτώσεων, δὲν συμβαίνει ὡς πρὸς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις.

Ἄλλως τε καὶ ἡ φορτηγὸς ναυτιλία μας, ἄνευ συνδρομῆς τινος καὶ προστασίας—διότι ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία καρποῦται τὸ μονοπώλιον τῆς ἀκτοπλοίας τῶν παραλίων μας καὶ ἀπολαμβάνει τῶν ἡλαττωμένων ναυτιλιακῶν τελῶν καὶ δικαιωμάτων—ἀντιμετωπίζει, οἰκιοθελῶς ὡσαύτως καὶ συχνότατα ἐκὶ ζήτημα τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, τὴν κρίσιν καὶ δὴ τοὺς κινδύνους τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῆς διεθνούς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ἄλλ' οὐδὲ ἡ δευτέρα ἔνδειξις περὶ τῆς ἰσχυριζομένης καταπτώσεως καὶ κρίσεως, ἡ ἀθρόα τοιῆστιν ἐκποίησης πλοίων, συνέτρεξεν ἐν προκειμένῳ, διότι ὁ ἑλληνικὸς ἐπιβατικὸς στόλος ἀντί, ὡς ἔδει, νὰ ἡλαττωθῇ κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως, τοῦναντίον ἠὔξησεν. Οὕτω τὰ ἀγορασθέντα, ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, κατὰ τὴν τελευταίαν περίοδον, ἐπιβατικὰ πλοία, τὰ προστεθέντα εἰς τὸν ὑπάρχοντα ἐπιβατικὸν στόλον, κατανέμονται, κατ' ἔτος προσκλήσεως ὡς ἔπεται :

Τῷ	1923	πλοῖα	10	ὅλικῆς χωρητικότητος	4.387	τόνων.
»	1924	»	3	»	1.462	»
»	1925	»	10	»	9.758	»
»	1926	»	5	»	5.840	»
»	1927	»	3	»	6.964	»
»	1928	»	1	»	1.855	»

ἦτοι ἐν ὅλῳ πλοῖα 32 ὅλικ. χωρητικ. 30.266 τόνων

Ἐπειδὴ ὅμως κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον διεγράφησαν διάφορα πλοία, ὡς ἀπεβαλόντα τὴν ἑλληνικὴν ἐθνικότητα λόγῳ πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς, ναυαγίου καὶ διαλύσεως, ἡ δύναμις τοῦ ἐπιβατικοῦ μας στόλου κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἔτη συνεκροτεῖτο ὡς ἔπεται :

Τῇ	31	Δ)	βρίου	1923	ὑπάρχον πλοῖα	126	ὅλικῆς χωρητ.	63.821	τόνων
»	»	»	»	1924	»	108	»	56.719	»
»	»	»	»	1925	»	120	»	67.489	»
»	»	»	»	1926	»	122	»	72.724	»
»	»	»	»	1927	»	119	»	75.625	»
»	»	»	»	1928	»	117	»	77.706	»

ἦτοι παρατηρεῖται μὲν ἐλάττωσις τῶν μονάδων τοῦ στόλου τούτου ἀλλὰ συγχρόνως καὶ σταθερὰ αὐξήσις τῆς χωρητικότητος αὐτοῦ, ὅπερ γεγονός, ὥς θέλει δειχθῆ κατωτέρω, ἀποτελεῖ τὸν ἕτερον τὸν καὶ σημαντικώτερον παράγοντα τῆς βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας. Ἡ σταθερὰ δ' ἐτησίως αὐξήσις αὕτη καὶ δὴ ἐν περιόδῳ καθολικῆς οἰκονομικῆς κατάρξεως, ἀποτελεῖ τὴν τρανωτέραν ἀπόδειξιν ὅτι ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας δὲν διέρχεται ὀξυτάτην κρίσιν, πολὺ δὲ περισσότερον ὅτι φθίνει καὶ τελεῖ ἐν κινδύνῳ ἡ ὑπαρξίς της. Καὶ ὅτι ἡ κατάστασίς της ἔχει ἐν τῇ πραγματικότητι ὥς ἐμφανίζομεν ταύτην, ἀποδεικνύεται πλὴν τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ προστεθέντα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη νέα ἀτμόπλοια εἰς τὸν ἐπιβατικὸν στόλον μας, ἀνήκουν, ὥς ἐπὶ τὸ πολὺ, εἰς τοὺς ἰδίους ἐφοπλιστάς, οἵτινες, ἐκ στοιχειώδους σεβασμοῦ τῶν συμφερόντων των, δὲν θὰ προέβαινον εἰς τὴν ἀγορὰν τούτων ἐὰν ἐξημιούντο ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπαρχόντων.

Ἄν συνέβαιnen ὅτι ἡ Δ. Ε. Ν. μᾶς παρουσιάζει ὥς πραγματικότητα, θὰ εἶχομεν τὸ ἀντίθετον τῆς ἐκδηλωθείσης ζωτικότητος, ἦτοι πτωχεύσεις ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ἀθρόας πωλήσεις πλοίων καὶ τὸ σπουδαιότερον τι μαστίγωμα τῆς ἐντεῦθεν ἀνάγκης ἀντὶ ἡ κρατικὴ αὕτη ὑπηρεσία νὰ πιέξῃ τοὺς ἐφοπλιστάς τῆς ἀκτοπλοίας, παρέχονσα ἅμα εἰς αὐτοὺς καὶ ὑποσχέσεις περὶ πλουσιωτάτων ἀνταλλαγμάτων διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς συναινεσεως των πρὸς κοινοπραξίαν, θὰ συνεννοοῦντο οὗτοι αὐτοπροαιρέτως πρὸς ἐξάλειψιν τοῦ ὑφισταμένου μεταξύ των μικροῦ συναγωνισμοῦ καὶ δημιουργίαν οὕτω ντὲ φάκτο ἐπιχειρηματικοῦ μονοπωλίου.

Οὐδεμίαν ὅμως τῶν ἐκδηλώσεων τούτων ἔχομεν ἐν προκειμένῳ, ἐφ' ὅσον ὥς βάσις τῶν παρατηρήσεων χρησιμεύουν τὰ γεγονότα καὶ οὐχὶ ἡ φημολογία.

Ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας, κατὰ ταῦτα, διέρχεται τὴν καθολικὴν οἰκονομικὴν κρίσιν τῆς χώρας εἴτε χωρὶς νὰ τὴν αἰσθάνεται παντάπασιν, ἐφοῦ ἀκτοπλοϊκαὶ τινες ἐπιχειρήσεις ἐπολλαπλασίασαν τὸν στόλον των κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως, εἴτε μὲ τὰς ὀλιγωτέρας δυνατὰς ζήμιας.

Εἶναι δ' ἐσπερημένον σοβαρότητος τὸ ἐπιχείρημα ὅτι ὁ ὑπάρχων ἤδη ἐπιβατικὸς στόλος ἐδημιουργήθη ἐπὶ τῇ προόψει τῆς ἐξυπηρέτησεως τῶν παραλίων τῆς Ἑλλάδος τῆς συνθήκης τῶν Σεβρῶν καὶ συνεπῶς εἶναι πληθωρικὸς πλέον διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ἑλλάδος τῆς Ἀφρῆς, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον ὅτι ἡ σημερινὴ συγκρότησίς του, ὥς ἐδείχθη ἀνωτέρω, συνετελέσθη μετὰ τὴν Μικρασιατικὴν καταστροφὴν καὶ συνεπῶς οἱ ἐφοπλισταὶ ἐτέλουν ἐν πλήρει γνώσει τῶν δημιουργηθεισῶν ἐντεῦθεν νέων ἀκτοπλοϊκῶν συνθηκῶν. Καὶ ἡ ἀπόδειξις περὶ τούτου προχειροτάτη, διότι ἐν ᾧ τῇ 31 Δεκεμβρίου 1923 ὁ ἐπιβατικὸς μας στόλος συνεκροτεῖτο ἐξ 126 ἀτμοπλοίων, χωρητικότητος 63.821 τόννων, τῇ 31 Δεκεμβρίου 1928 ἀνηρῆζέτο ἐξ 117 πλοίων χωρητικότητος 77.706 τόννων. Ἐπὶ πλέον δέ, τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἐμπόριον διενεργεῖται ἤδη ἐν τῇ χώρᾳ μας ὑπὸ μόνῃς τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ὅπερ δὲν

συνέβαινε μέχρι πρό τριετίας—και διὰ τοῦτο ἐπεκαλέσθημεν τότε τὸ ἄνω ἐπιχείρημα ἵνα ἐπιφυλαχθῇ εἰς μόνην τὴν ἐθνικὴν σημαίαν τὸ ἐμπόριον τοῦτο, κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν λοιπῶν χωρῶν—καὶ συνεπῶς ἡ ξένη ἐπιβατικὴ ναυτιλία δὲν διαμφισβητεῖ ἤδη ἀπὸ τὴν ἰδικὴν μας τὰς μεταξὺ τῶν ἑλληνικῶν λιμένων μεταφοράς, κέρδος τοῦτέστι κυματινόμενον μεταξὺ 15—20ο)° ἐκ τοῦ συνόλου τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἐμπορίου μας.

Ἄλλως τε ἡ αὐτὴ αὐξήσις τοῦ ὄγκου παρατηρεῖται καὶ εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν μας, ἥτις παρ' ὅλην τὴν κρίσιν ἣν διέρχεται, ἀπὸ ἐπταετίας, ἐν τούτοις ἀπὸ τοῦ 1920 καὶ ἐντεῦθεν αὐξάνει κατ' ἔτος σταθερῶς.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐκτιθεμένων ἡ ἔξ ἐπισήμου γραφίδος ἐκπορευθεῖσα γνώμη καθ' ἣν ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας φθίνει καὶ εὐρίσκεται ἐν πραγματικῇ καταπτώσει πρὸς δὲ ὅτι διατρέχει κίνδυνον αὕτη αὕτη ἡ ὑπαρξίς της, δὲν ἐπιβεβαιοῦται ἐκ τοῦ ἐλέγχου εἰς ὃν ἐπεβλήθη.

Ἐξετάσωμεν ἤδη καὶ τὴν διατυπωθεῖσαν ἀντίθετον ἄποψιν, ὅτι ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας δὲν τελεῖ ἐν πραγματικῇ, ἀλλ' ἐν ἀναλογικῇ καταπτώσει, τοῦτέστιν ὅχι μόνον δὲν φθίνει ἀλλὰ καὶ βελτιοῦται, μὲ μόνην τὴν διαφορὰν ὅτι ἡ πρόοδος της εἶναι βραδεῖα.

Τὸ πλεονὲς ὑλικὸν τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας βελτιοῦται διττῶς, ἥτοι ποσοτικῶς καὶ ποιοτικῶς. Ποιοτικὴ βελτίωσις ὑπάρχει δσάκις εἰς τινὰ ἐπιβατικὸν στόλον προστίθενται νεότευκτα πλοῖα, ποσοτικὴ δ' δσάκις, ἀδιακρίτως ἡλικίας, αὐξάνει μόνον ὁ ὄγκος τούτου. Συνεπῶς ὁ ἐπιβατικὸς στόλος βελτιοῦται ποιοτικῶς μὲν διὰ τῆς ναυπηγήσεως ἢ τῆς ἀγορᾶς ἐτοιμῶν πλοίων ἡλικίας κάτω τῶν δέκα ἐτῶν, ποσοτικῶς δὲ διὰ τῆς προσθήκης μεγάλης χωρητικότητος ἀλλὰ καὶ ἡλικίας σκαφῶν, δυναμένων ὁμως, λόγῳ τοῦ ὄγκου των τούτου, νὰ παρέχουσιν εἰς τὸν μετακωμιζόμενον ἐπιβάτην μεζονα ἀγαθὰ, ἥτοι σὺμάρειαν καὶ ἄνεσιν ἴσην τοῦλάχιστον πρὸς τὴν οἰκιακὴν καὶ μεταφορὰν ταχεῖαν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψαι ὅτι εἰς τὸν ταξιδεύοντα δι' ὑπόθεσιν τοῦ ἐπιβάτην, καὶ εἶναι αὕτη ἡ συνηθεστέρα περίπτωσις, «ὁ χρόνος εἶναι χρῆμα» (time is money), κατ' ἀμερικανικὸν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀξίωμα καὶ ἐντεῦθεν ἔχει οὗτος πᾶν συμφέρον ἵνα ἐξοικονομήσῃ περισσοτέραν ἀπώλειαν χρόνου.

Ἡ ἀπόκτησις ὁμως διὰ ναυπηγήσεως ἢ δι' ἀγορᾶς νεοτεύκτου καὶ μεγάλης χωρητικότητος ἐπιβατικοῦ ἀτμοπλοίου, δυναμένου τοῦτέστιν ἵνα ἐξασφαλίσῃ εἰς τὸν μεταφερόμενον ἐπιβάτην τὰ ἐκτεθέντα ἀγαθὰ—δεδομένου ὅτι ὁ ὄγκος μόνον δύναται νὰ παρέχῃ ταῦτα καὶ οὐχὶ μόνη ἡ ἡλικία ἄνευ τῆς χωρητικότητος—εἶναι ἐκώδυνος διαχειριστικὴ πρᾶξις καὶ δι' αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς ἰσχυροὺς, οἰκονομικοὺς, ἐφοπλιστικοὺς ὁργανισμοὺς, λόγῳ τῆς μεγάλης ἀξίας των καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν εἰς τὰς λοιπὰς χώρας πρὸς ἐρχεται ἀρωγὸν εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν τὸ κράτος, παρέχον ἐνθαρρυντικὴν ἐπιχορήγησιν λόγῳ ναυπηγήσεως πλοίου καὶ διανυομένης ἀποστάσεως (prime à la construction et à la navigation) ἢ τῆς μεταφορᾶς τοῦ ταχυδρομείου (subvention) πρὸς δὲ δάνεια ἄτοκα καὶ ἐπὶ μακροχρονίῳ ἐξοφλήσει.

Ἰδοὺ ὁ λόγος δι' ὃν, ἐξαίρεσει πλοίων τινῶν τῆς «Ἐθνικῆς Ἀκτοπλοίας», ἡ ἑλληνικὴ ἐπιβατικὴ ναυτιλία δὲν ἡδυνήθη, μέχρι τοῦδε, νὰ βελτιώσῃ καὶ ποιοτικῶς τὸ πλωτὸν ὑλικόν της. Διότι οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοίας, οὓς ἐπιτιμᾷ ἐν τῇ ἐκθέσει της ἡ Δ. Ε. Ν. ὅτι δὲν διέθεσαν τὰ ἀνύπαρκτα ἐκ τοῦ πολέμου ἀμύθητα κέρδη των, ἀφοῦ, ὡς εἶναι γνωστόν, τὰ πλοῖα των περιορίσθησαν, τὸν ὑπόλοιπον χρόνον καθ' ὃν δὲν ἐτέλουν ἐν ἐπιτάξει, εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἑλληνικῶν πυραλίων ἐπὶ τῇ βάσει κοινοῦ ναυτολογίου, ἔχουν, σιγῇ, ἀνάγκην ἐνὸς πλοίου, ἀμέσου παραδόσεως, χωρητικότητος δ' ἀναλόγου πρὸς τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας, ὡς προτίθενται νὰ ἐξυπηρετήσωσι, καὶ ἀξίας συμφώνου πρὸς τὴν οἰκονομικὴν των ἀντοχήν. Μόνον δ' ὅταν ἀποδώσῃ κέρδη, ὡς καὶ κατὰ κανόνα συμβαίνει, ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου τούτου προβαίνει εἰς τὴν ἀντικατάστασίν του δι' ἀγορᾶς ἐτέρου, ὀγκωδεστέρου πάντως καὶ νεωτέρου τοῦ πρώτου.

Κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν ἐδημιουργήθησαν καὶ ἀνεπιτύχθησαν ἡ, τε φορηγὸς καὶ ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας. Ἡ δευτέρα μάλιστα ἰδιαιτέρως κατὰ τὴν λήγουσαν περίοδον τῆς οἰκονομικῆς καχεξίας ἐπραγματοποίησε σταθερὰν αὐξήσιν τοῦ ὄγκου τῶν προστεθέντων πλοίων της καὶ συνεπῶς τῶν μεταφορικῶν ἀγαθῶν. Ὡς ὅμως ἐλέχθη ἀνωτέρω, ἡ αὐξήσις τῆς χωρητικότητος τῶν προστιθεμένων πλοίων ἀποτελεῖ τὸν καὶ σημαντικώτερον παράγοντα τῆς βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ παντὸς ἐπιβατικοῦ στόλου.

Καὶ αὐξάνει σταθερῶς ἡ χωρητικότης τῶν προστιθεμένων ἐκάστοτε εἰς τὸν ὑπάρχοντα στόλον νέων ἐπιβατικῶν πλοίων μας, διότι οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοίας κατενόησαν ὅτι διὰ τῆς ἀγορᾶς μεγάλων πλοίων, τοῦτο μὲν παρέχουν εἰς τὸ κοινὸν μεγαλύτερα μεταφορικὰ ἀγαθὰ, ἀφ' οὗ, ὡς ἐλέχθη, ἡ εὐμάρεια, ἡ ἄνεσις καὶ ἡ ταχύτης εἶναι ἀνάλογοι πρὸς τὸν ὄγκον τοῦ ἐπιβατικοῦ πλοίου, τοῦτο δὲ δύναται νὰ ἀντισταθμίσωσι τὴν λόγῳ τῆς πτώσεως τῶν ναύλων ἐφθήνειαν τῆς μεταφορᾶς μόνον διὰ τῆς σύγκρόνου μετακομίσεως μεγάλων ποσοτήτων ἐμπορευμάτων ἢ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν, ὅπερ ὅμως ἐπιτυγχάνεται μόνον διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ ὄγκου τῶν πλοίων.

Τὴν δὲ ἀπόδειξιν περὶ τῆς πραγματοποιηθείσης βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τοῦ ἐπιβατικοῦ μας στόλου παρέχουσιν αἱ κάτωθι στατιστικαὶ πληροφόροιαι:

α) ἡ μέση χωρητικότης τῶν προστεθέντων, κατὰ τὴν λήγουσαν ἐξαετίαν, νέων ἐπιβατικῶν πλοίων βαίνει διαρκῶς αὐξοῦσα, διότι.

Τῷ 1923	ἡ χωρητικότης τῶν προστεθέντων πλοίων	ἦτο	438	τόνοι
» 1924	»	»	»	» 487
» 1925	»	»	»	» 975
» 1926	»	»	»	» 1168
» 1927	»	»	»	» 2322
» 1928	»	»	»	» 1855

εις τρόπον ὥστε ἡ αὔξησις τοῦ ὄγκου, μὲ τὰ ἐκτεθέντα ἐπακόλουθα μεταφορικὰ ἀγαθὰ, τῶν ἐπιβατικῶν ἀτμοπλοίων μας εἶναι σταθερά·

β) ὁ ἀριθμὸς τῶν ὀγκωδεστέρων πλοίων βαίνει ὡσαύτως αὐξων, διότι ἐνῶ τὸ 1925 ὑπῆρχον 19 ἀτμόπλοια, χωρητικότητος μεταξύ 1.000—2.000 τόνων καὶ 1 μεταξύ 2.000—3.000 καὶ οὐδὲν ἄνω τῶν 3.000 τόνων, τῷ 1926 ὑπῆρχον 20 τῆς πρώτης κατηγορίας, 2 τῆς δευτέρας καὶ οὐδὲν τῆς τρίτης, τῷ 1927 ὑπῆρχον 22 τῆς πρώτης, 2 τῆς δευτέρας καὶ 1 τῆς τρίτης καὶ τέλος τῷ 1928 φέρονται ὡς νηολογημένα 22 τῆς πρώτης, 3 τῆς δευτέρας καὶ 1 τῆς τρίτης κατηγορίας·

γ) ἡ ταχύτης τῶν ἐπιβατικῶν πλοίων βαίνει ὡσαύτως αὐξουσα, ἐφ' ὅσον προστίθενται ὀγκωδέστερα πλοῖα· διότι ἐνῶ μέχρι πρὸ τετραετίας ἡ ταχύτης αὕτη ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ὑπερέβαινε καθ' ὅρον τὰ 12 μίλια, ἤδη, λόγῳ τῆς προσθήκης τῶν νέων μεγάλης χωρητικότητος πλοίων, ἡ ταχύτης αὕτη κυμαίνεται μεταξύ 12-16 μιλίων.

Εἰς τὴν αὔξησιν ταύτην τοῦ ὄγκου τῶν προστεθέντων κατὰ τὴν λήγουσαν ἰδίᾳ τριετίαν ἐπιβατικῶν ἀτμοπλοίων ὀφείλεται ἡ αὔξησις τῆς ἀνέσεως, τῆς εὐμαρείας καὶ τῆς ταχύτητος, ἣν δύναται τις νὰ διαπιστώσῃ ταξιδεύων διὰ τῶν νεοκτηθέντων πλοίων, ὡς τὰ: «Ἑλένα Μ.», «Μαίρη Μ.» καὶ «Ἡρα Μ.», «Ἰέραξ», «Ν. Τόγιας», «Φρίντων» καὶ «Ἀετὸς» κτλ. Τὰ ὀνόματα ταῦτα ἀποτελοῦν τὰ εὐλόγωνα σημεῖα τῆς ἀρξαμένης ἀπὸ τίνος καὶ συντελουμένης, μετὰ μεθοδικῆς σταθερότητος, ἐξελιξέως ἐπὶ τὰ βελτίῳ τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας.

Κατὰ τινὰ ὅμως φυσικὸν νόμον ἐξελίσσεται πᾶν ὅτι ζῇ καὶ λειτουργεῖ καὶ ὄχι τὸ νεκρὸν ἢ τὸ φθίνον.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων ἐρχεται, ἀβιάστως, τὸ ἐρώτημα, πὺθ ἐβασίσθη ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διατυπώσασα τὴν γνώμην της ὅτι ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας φθίνει;

Ἡ μοναδικὴ ἀφορμὴ τῆς δυσμενοῦς κρίσεως τῆς κρατικῆς ταύτης ὑπηρεσίας ἐναντίον τῆς ἰδιωτικῆς ἀκτοπλοΐκῃς πρωτοβουλίας εἶναι ὅτι δὲν ἀπέκτησεν αὕτη πλοῖα ἀνάλογα πρὸς τὰ ἐπισκεπτόμενα τοὺς λιμένας μας ξένα ἐπιβατικά. Εἰς μίαν μάλιστα ἐντυπωτικὴν παράθεσιν ἀριθμῶν μᾶς παρουσιάζει τὴν εἰκόνα τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τοῦ ἑλληνικοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου ὡς οἰκτράν.

Κατωτέρω ἐκθέτομεν διὰ τίνων μέσων συντελεῖται ἐν ἄλλαις χώραις ἡ προσθήκη εἰς τὸν ὑπάρχοντα ἐπιβατικὸν στόλον τῶν νεοτεύκτων πλοίων· μόνον ἄγνοια τούτων δύναται νὰ δικαιολογήσῃ τὴν διατύπωσιν παρομοίας αἰτιάσεως ἐναντίον τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοΐας μας.

Προτοῦ ὅμως ἡ κρατικὴ αὕτη ὑπηρεσία κάμει μετὰ τοῦ κοινοῦ τοῦ ἀγνοοῦντος τοὺς λόγους, εἰς οὓς ὀφείλεται ἡ διαπιστουμένη διαφορὰ μεταξύ ἑλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων, τὴν ἀδικον σύγκρισιν, βασιζομένη μόνον εἰς τὴν ἡλικίαν, ὧφειλεν ἵνα ἐξετάσῃ ἂν αἱ ἐσωτερικαὶ θαλάσσαι συγκοινωνίαι τῶν χωρῶν, ὧν τὴν σημαίαν φέρουν τὰ ξένα πλοῖα αἵτινα θαυμάζομεν εἰς τοὺς

λιμένας μας, ἐξυπηρετοῦνται καὶ δι' ἀναλόγων πρὸς αὐτὰ σκαφῶν. Ἄν τὸ ἐπραττεν, ὥς ὄφειλεν, προκειμένου νὰ καταρτίσῃ τὴν μελέτην τῆς ἐπὶ τοσοῦτον σοβαροῦ θέματος, θὰ ἐμάνθανεν ὅτι τὰ μεγάλα, ταχέα καὶ πολυτελῆ πλωτὰ ταῦτα ξενοδοχεῖα, τινὰ μάλιστα ὧν ἀνήκουν καὶ εἰς τὰ διηπειρωτικά ἐξπρὸς καὶ τὰ ὑποῖα, ὡς· χαρακτηριστικώτατα ἐλέχθη, ἐπενόηθησαν «πρὸς μεγαλυτέραν εὐχαρίστησιν τῶν ἐπιβατῶν, ἀσφαλῆ καταστροφὴν τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ δόξαν τῆς ἐθνικῆς σημαίας», χρησιμοποιοῦνται μόνον εἰς τὰς ἐξωτερικὰς συγκοινωνίας τῆς χώρας τῶν, τὴν διεθνῇ τοὔτέστιν ἀκτοπλοίαν, καὶ χρησιμεύουν, πρὸ παντός, ὥς ρεκλάμα τῆς ἐθνικῆς ναυπηγίας καὶ προκειμένου περὶ πλοίου ἀνήκοντος εἰς μεγάλην χώραν ὥς ὄργανον ἐθνικῆς μεγαλοπρεπείας καὶ διεθνoῦς ἐπιδείξεως, τοὔτέστιν ὥς μέσον ἐφαρμογῆς πολιτικῆς γοήτρου, ἐν ᾧ εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν ὅλων τῶν χωρῶν διατίθενται τὰ παλαιότερα, μικρότερα καὶ ὀλιγώτερον πολυτελῆ σκάφη τοῦ ἐθνικοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου.

Τὸ γεγονός τοῦτο, τῆς διαθέσεως τοὔτέστι τῶν παλαιωτέρων καὶ μικρωτέρων σκαφῶν ἐν τῇ ἐθνικῇ ἀκτοπλοίᾳ, ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι οἱ κίνδυνοι τῆς ναυσικλοίας εἰς τὰς ἐθνικὰς θαλάσσας εἶναι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ταξίδια τῆς διεθνoῦς ἀκτοπλοίας, μικρότεροι, ἀφ' οὗ τὰ πλοῖα, τὰ ἐξυπηρετοῦντα τὰς ἐν αὐταῖς γραμμὰς συγκοινωνιῶν, ταξιδεύουν κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν. Ἐξ ἄλλου αἱ μεταξὺ τῶν ἐθνικῶν λιμένων ἀποστάσεις εἶνε, κατὰ κανόνα, βραχείας διαρκείας ὥστε νὰ μὴ δικαιολογῆται οὔτε τεχνικῶς οὔτε οἰκονομικῶς ἡ χρησιμοποίησις ἐν ταύταις μεγάλων, καινουργῶν, ταχέων καὶ πολυτελῶν σκαφῶν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ πυρεχομένη ὑπὸ τοῦ ἐπιβατικοῦ πλοίου ἄνεσις καὶ εὐμάρεια πρὸς τὸν ταξιδεύοντα ἐπιβάτην εἶναι ἐπὶ τοσοῦτον μεγαλύτεραι ὅσον μακρότερος εἶναι ὁ ἐκτελούμενος διάπλους, διότι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ δέον νὰ εἶναι καὶ ὀγκωδέστερον τὸ ἐξυπηρετοῦν τὴν συγκοινωνίαν ταύτην πλοῖον.

Τὸ προχειρότερον δὲ παράδειγμα ὅτι καὶ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας δὲν χρησιμοποιοῦνται ἐν τῇ ἐθνικῇ ἀκτοπλοίᾳ πλοῖα ἀνάλογα πρὸς τὰ ἐπισκεπτόμενα τοὺς λιμένας μας—ἀκριβῶς ὡς συμβαίνει μὲ τὸ ἀτμόπλοιον «Πατρίς II» τῆς ἐθνικῆς ἀτμοπλοίας ὅπερ ἐξυπηρετεῖ τὴν μεταξὺ Πειραιῶς καὶ Μασσαλίας συγκοινωνίαν καὶ τὰ λοιπὰ μικρὰ καὶ παλαιὰ σκάφη τῆς ἀκτοπλοίας μας—παρέχουν τοῦτο μὲν αἱ παρατιθέμεναι ἀμέσως κατωτέρω στατιστικαὶ πληροφορίαι, εἰλημμένοι ἐκ τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόγδ, περὶ τῶν ὑπαρχόντων εἰς τὰς κυριωτέρας ἐμποροναυτικὰς χώρας ἐπιβατικῶν ἀτμοπλοίων τῶν ἀγόντων ἡλικίαν ἀνωτέραν τῶν 25 ἐτῶν, τοῦτο δὲ τὰ προστιθέμενα ἐκάστοτε εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἐπιβατικοῦ μας στόλου ἰεα σκάφη, ἅτινα μέχρι τῆς χρονολογίας καθ' ἣν ἀγοράζονται ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς παρὰ ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοίας, ἐπὶ 30, 40, 50 ἔτη, ἀναλόγως δηλ. τῆς ἡλικίας, ἣν ἔχουν κατὰ τὴν ἀπόκτησίν των, ἐξυπηρετοῦν τὰς ἐσωτερικὰς συγκοινωνίας τῆς Γαλλίας,

• Γερμανίας, Ἰταλίας καὶ ἰδίᾳ τῆς Ἀγγλίας, δπόθεν συνήθως ἀγοράζονται.

Εἰς τοὺς λόγους δ' ἀκριβῶς τούτους ὀφείλεται ὅτι διὰ τοῦ Ν. Δ. τῆς 11

Ἰουλίου 1927 ἐγένετο δεκτὸν καὶ παρ' ἡμῖν ὡς ἀνώτατον ὄριον ἡλικίας τῶν προστιθεμένων ἐκάστοτε νέων ἐπιβατικῶν πλοίων, τὸ 40ὸν ἔτος ἀπὸ τῆς καθελκύσεώς των.

Ἡ Δ. Ε. Ν. ἰσχυρίζεται ὅτι οἱ ἐπιβατικοὶ στόλοι, οἱ ἐξυπηρετοῦντες ἐν τῇς λοιπαῖς χώραις τὴν ἐθνικὴν ἀκτοπλοΐαν—τὴν μεταφορὰν τοῦτέστιν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξὺ λιμένων κειμένων ἐν τῇ αὐτῇ χώρᾳ—σὺγκαινται μόνον ἐκ καινουργῶν σκαφῶν. Ὁ κατωτέρω ἐν τοῦτοις πίναξ, περιλαμβάνων τὰ ἄνω τῶν 25 ἐτῶν ἀτμόπλοια τῶν 10 κυριωτέρων ἐμπόροναυτικῶν κρατῶν, δὲν ἐπιβεβαιοῖ τὸν ἰσχυρισμὸν τῆς τοῦτον.

Πίναξ περιλαμβάνων τὰ ἄνω τῶν 25 ἐτῶν ἀτμόπλοια.

Ἀριθμὸς ἀτμοπλοίων κατὰ χώρας.

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ	Ἀγγλία	Δανία	Γαλλία	Γερμανία	Ὁλλανδία	Ἰταλία	Ἰαπωνία	Κορβηγία	Ἰσπανία	Σουηδία
100— 500 τόνων	1099	68	189	174	146	109	127	234	140	335
500—1000 »	167	23	28	110	9	67	48	61	48	87
1000—2000 »	124	31	45	59	22	71	66	54	76	146
	1390	122	262	343	177	247	241	349	264	568
Ὑπόχοντα ἐν συνόλῳ ἀτμόπλοια ἐν ἐκείνῃ χώρᾳ.	7810	627	1482	2053	1270	1142	2048	1765	789	1239

Καὶ ὁμῶς εἰς ἀπάσας τὰς ἐμποροναυτικὰς ταύτας χώρας ἐφαρμόζεται, ἀπὸ μακροῦ, κρατικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ, ἄμεσος καὶ ἑμμεσος, οὕτως :

ἐν Γαλλίᾳ, παρεχορήθησαν προπολεμικῶς μὲν (1881—1914) ἐπιχορηγήσεις (primes καὶ subventions) εἰς τὴν ἐπιβατικὴν ναυτιλίαν ἔξ 678 ἑκατομ. φρ. χρ., μεταπολεμικῶς δὲ ὑπὲρ τὰ 160 ἑκατομ. φρ. ἐτησίως, ἐκτὸς τῶν 640 ἑκατομ. φρ. ἅτινα παρεχώρησε τὸ κράτος, μέχρι τοῦ 1923, ὑπὸ μορφὴν μακροπροθέσμου λήξεως ἀτόκων δανείων.

ἐν Ἰταλίᾳ, μέχρι τοῦ 1914 ἐδόθησαν ἐπιχορηγήσεις ἀνελθούσαι εἰς τὸ ποσὸν τῶν 20 ἑκατομ. λιρετῶν ἐτησίως ἀπὸ τοῦ 1922 καὶ ἐντεῦθεν ἡ ἐπιχορηγήσεις αὕτη ἀνέρχεται εἰς 240 ἑκατομ. λιρ. ἐκτὸς τῶν 1670 ἑκατομ. ἅτινα παρεσχέθησαν ὑπὸ μορφὴν δανείου ἀπὸ τοῦ 1919—1922.

ἐν Γερμανίᾳ, παρέχονται, ἀπὸ τοῦ 1925, δάνεια ἐπὶ τόκῳ 1—1 1/2%, μέχρι ποσοῦ 50 ἑκατομ. χρυσῶν μάρκων.

ἐν Ἀγγλίᾳ, δάνεια ἀνελθόντα εἰς τὸ ποσὸν πῶν £ 5.000.000.

Πλὴν δὲ τῆς ἀμέσου ταύτης κρατικῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς εἰς ἀπάσας τὰς ἄνω ἐμποροναυτικὰς χώρας λειτουργοῦν ναυπηγεῖα, ἅτινα, λόγῳ τῆς παροχομένης ἐκ τοῦ δημοσίου ταμείου ἀμέσου καὶ ἑμμέσου οἰκονομικῆς ἀρω-

γῆς, παραχωροῦν παντοίας εὐκολίας ὡς πρὸς τὴν πληρωμὴν τῆς ἀξίας τῶν παραγγελιομένων εἰς ταῦτα ἐθνικῶν ἐπιβατικῶν πλοίων.

Ἡ ἑλληνικὴ ἐπιβατικὴ ναυτιλία, ὡς θέλει λεχθῇ κατωτέρω, ἀντιθέτως ἐδημιουργήθη, ὡς καὶ ἡ φορτηγός, ὑπὸ μόνης τῆς ἰδιωτικῆς ναυτικῆς πρωτοβουλίας καὶ ἄνευ οὐδεμιᾶς κρατικῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς· διὰ τὸ ἀξιον δὲ θαυμασμοῦ κατόρθωμα τοῦτο ἡ Δ. Ε. Ν. δὲν εὗρεν εἰμὴ εἰρωνικὰς ἐκφράσεις νὰ τῇ ἀπευθύνῃ, καίτοι ἐπίσημοι καὶ ἀνεπίσημοι δὲν παραλείπουν εὐκαιρίαν ἵνα διακηρύξουν ὅτι κατ' ἐξοχὴν ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἐνεσάρκωσε τὰς μεγάλας ἑλληνικὰς ἰδιότητας καὶ ἔδωκεν εἰς τὴν φυλὴν μας τὴν ὑψίστην ἀπόδειξιν τῆς ζωτικότητός της καὶ τὸ ἀνώτερον μέτρον τῶν πραγματοποιήσεων μέχρις οὗ δύναται ν' ἀχθῇ ἡ δημιουργικὴ ἐνέργεια τοῦ Ἑλλήνος.

Ἄλλ' εἶναι τόσον πολὺ ποιοτικῶς βελτιωμένα τὰ ἐπισκεπτόμενα τοὺς λιμένας μας ξένα ἐπιβατικὰ πλοία; Κάθε ἄλλο, διότι ἐκ μὲν τῶν Γαλλικῶν, τὰ Μεσσαζερὲ ἔχουν μέσῃν ἡλικίαν 17 ἔτων καὶ τὰ Πακὲ 22, ἐκ δὲ τῶν Ἰταλικῶν, τῆς ΣΙΤΙΜΑΡ ὑπὲρ τὰ 20 ἔτη, τοῦ Τεργεσταίου Λούδ 20, καὶ τῆς Πούλια 25 ἔτη.

Συνέπεια τῆς ἐκτεθείσης ἐσφαλμένης συγκρίσεως μεταξὺ ἑλληνικῶν καὶ ξένων ἐπιβατικῶν πλοίων εἶναι καὶ τὸ ἐπικαλούμενον παρὰ τῆς Δ. Ε. Ν. ἐπιχείρημα ὑπὲρ τῆς πολιτικῆς της, ὅτι δηλαδὴ οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοίας δὲν βελτιώνουν ποιοτικῶς—διότι μόνον ἡ ἡλικία τὴν ἀπασχολεῖ οὐχὶ δὲ καὶ χωρητικότης—τὸ πλωτὸν ὑλικὸν μέχρι τοῦ... ἐπιθυμητοῦ (!), δεδομένου ὅτι ἀντὶ καινουργῶν μονάδων προσθέτουν ἐκάστοτε παλαιάς. Ἡ ἀποψις δ' αὕτη κατέστη, ὡς μὴ ὄφειλεν, ἔμμονος ἰδέα εἰς τὴν κρατικὴν αὐτὴν ὑπηρεσίαν ὥστε νὰ φθάσῃ μέχρι τοῦ νὰ προτείνῃ καὶ αὐτὴν τὴν διάλυσιν τοῦ ὑπάρχοντος ἐπιβατικοῦ στόλου, ὅπερ ἀσφαλῶς θέλει ἐπισυμβῇ ἐν ἡ περιπτώσει τύχει νομοθετικῆς κυρώσεως τὸ προτεινόμενον παρ' αὐτῆς σύστημα ἀκτοπλοικῆς πολιτικῆς, ὡς ἐν τῷ Γ' κεφαλαίῳ θέλομεν δεῖξει. Ὡς ὅμως, κατ' ἐπανάληψιν, ἐλέχθη ἀνωτέρω, δὲν εἶναι ἡ ἡλικία τοῦ πλοίου ἥτις αὐξάνει τὰ μεταφορικὰ ἀγαθὰ, ὧν ἔχει ἀνάγκην ὁ ἐπιβάτης, ἀλλ' ἡ χωρητικότης αὐτοῦ, διότι διὰ τὸν ἀπὸ Πειραιῶς μέχρι Κρήτης, ἐπὶ παραδείγματι, διήπλουν δὲν εἶναι κατάλληλον ἐν σκάφος νεότευκτον, χωρητικότητος 100 τόνων, ἀλλὰ 1.500, ἔστω καὶ ἡλικιωμένον.

Ὅσον ἀφορᾷ τὸν ἰσχυρισμὸν τῆς Δ. Ε. Ν., ὅτι μόνον διὰ τῶν νεοεὐκτων σκαφῶν θέλει ἐξασφαλισθῇ ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοίας, ἡ τάξις καὶ ἡ καθαριότης ἐν τοῖς πλοίοις, ἑαυτὴν ὡς αἰτιᾶται ἡ ὑπηρεσία αὕτη ἂν πράγματι ἑλλείπουν σήμερον, δεδομένου ὅτι ἡ τήρησις των ἀνήκει, ἐκ τῆς κειμένης νομοθεσίας, εἰς τὴν καθηκοντολογίαν τῶν καθ' ἕκαστα ὑπηρεσιῶν της. Ἐὰν δὲ αἱ ὑπηρεσίαι αὗται ἀδιαφοροῦν ἤδη, ὅτε τὰ ὑπάρχοντα πλοία εἶναι πεπαλαιωμένα, κατὰ μείζονα λόγον θ' ἀδιαφορήσουν αὖριον, ἐὰν ὑποτεθῇ ὅτι ὁλόκληρος ὁ ἐπιβατικὸς στόλος ἤθελεν ἀνανεωθῇ, ὑπὸ τὴν δικαιολογίαν ὅτι ὡς καινουργῇ δὲν ἔχουν ἀνάγκην ἐποπτείας.

Ἄς ἐρευνήσωμεν ἤδη τοὺς λόγους, εἰς οὓς ὀφείλεται ἡ παρατηρουμένη

μεταξύ ἑλληνικῶν καὶ ξένων ἐπιβατικῶν διαφορὰ, ἡ δίδουσα ἀφορμὴν εἰς τὴν Δ. Ε. Ν. νὰ διατυπώῃ τὰς ἐκτεθείσας ἀδικαιολογήτους ἐπικρίσεις τῆς ἐναντίον τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοίας διὰ τὸ προστιθέμενον παρ' αὐτῶν ἐκάστοτε πλωτὸν ὑλικόν.

Εἶναι παγκοίνως γνωστὸν καὶ κατὰ μείζονα λόγον εἰς τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὰ ἐμποροναυτικὰ ζητήματα, ὅτι μέγα μέρος τῆς δαπάνης ἣτις ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ μετακίνησιν ὄχι μόνον εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς ἀλλὰ, πολλαχοῦ, καὶ εἰς αὐτοὺς ἔτι τοὺς λιμένας τῆς ἡμεδαπῆς, καταβάλλει ἄλλος τις καὶ ὄχι ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις καὶ ὅτι ὁ ἄλλος οὗτος εἶναι τὸ δημόσιον ταμεῖον.

Εἶναι ὡσαύτως γνωστὸν ὅτι ἐξαιρέσει τῆς Ἑλλάδος ἐν οὐδεμιᾷ ἄλλῃ ἐμποροναυτικῇ χώρᾳ ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία συνεκροτήθη καὶ ἀνεπτύχθη μόνον διὰ τῶν οἰκονομικῶν μέσων τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ ἀνευ κρατικῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς καὶ ὅτι ἀκριβῶς ἕνεκα τοῦ λόγου τούτου ἐν ταῖς λοιπαῖς χώραις εἰς τὴν ποιοτικὴν καὶ τὴν ποσοτικὴν βελτίωσιν τῶν ἐπιβατικῶν πλοίων συντελεῖ, πρὸ παντός, τὸ κράτος, ὅπερ, εἰς ἀντάλλαγμα τῶν ἐπιχορηγήσεων, αἷς παρέχει, ἀξιοῖ ἵνα τὸ προικοδοτούμενον πλοῖον κέκτηται καὶ ὠρισμένας ἰδιότητας, ἥτοι ἡλικίαν, χωρητικότητα καὶ ταχύτητα.

Εἶναι ἐπίσης γνωστὸν ὅτι προκειμένου περὶ τῆς ἐμφανίσεως ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, τῆς ἀσκήσεως δηλονότι ὑπὸ τοῦ κράτους πολιτικῆς γοήτρου, ἡ ἰδέα τῆς ἐθνικῆς ἀξιοπρεπείας καὶ ἐπιβολῆς ἐν οὐδεμιᾷ ἄλλῃ ἐκδηλώσει ὑπῆρξε τοσοῦτον ἔντονος καὶ, ἐξαιρέσει τῆς Ἑλλάδος, τόσῳ καθολικῇ, ὅσον ἐν τῇ ἐπιβατικῇ ναυτιλίᾳ, διότι κατενόηθη πανταχοῦ ὅτι πρόκειται περισσότερον περὶ τῆς ἐθνικῆς σημαίας τοῦ πλοίου καὶ ὀλιγώτερον περὶ τοῦ διακριτικοῦ σήματος τῆς ἀκτοπλοίας.

Ἐφήρμοσέ ποτε ἐν τῷ ἔγγυς παρελθόντι— διότι εἰς τὸ ἀπώτερον ἐδημιούργησε τὴν περίφημον «ἀκτοπλοῖαν τῆς Σύρου», περὶ ἧς κατωτέρω, τὸ κανονομοίotypον τοῦτέστι τῆς «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας»— τὸ κράτος, ἐν Ἑλλάδι, πολιτικὴν δι' ἀμέσου ἢ ἐμμέσου οἰκονομικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν ἐπιβατικὴν ναυτιλίαν;

Εἰς τὴν Δ. Ε. Ν. περισσότερον πάντῳ ἄλλῳ εἶναι γνωστὸν ὅτι ὁ ρόλος τοῦ κράτους καὶ τὸ ἐνδιαφέρον αὐτοῦ εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν ἐπιτελεσθεῖσαν μέχρι τοῦδε πρῶτον τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας ὑπῆρξε συντελεστής ἐντελῶς ἄγνωστος. Ἀφ' οὗ δὲ οὐδεμίαν οἰκονομικὴν ἀρωγὴν τῇ παρέσχε τοῦτο μέχρι τοῦδε καὶ τῇ ἡρνήθη, ἐνῷ ἔπρεπε νὰ τυγχάνῃ αὐτὴ πάσης ἡθικῆς καὶ ὑλικῆς κρατικῆς προστασίας καὶ μερίμνης, ἐπὶ πεντακονταετίαν ὅλην, τὴν στοιχειώδη καὶ τὸ σπουδαιότερον ἀδάπανον διὰ τὸ κράτος προστατευτικὴν πολιτικὴν, εἴαν ἀποτελεῖ ἡ ἐπιφύλαξις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἐμπορίου, ὅπερ οὕτω τῇ διημφισβήτει, μέχρι τοῦ 1926, ἡ ξένη ἐπιβατικὴ ναυτιλία, διατυπώνει ἤδη, διὰ τοῦ ἀρμοδιωτέρου ὀργάνου του, πρὸς τὴν ἰδιωτικὴν ἀκτοπλοϊκὴν πρωτοβουλίαν τὴν μορφὴν ὅτι δὲν παρηκολούθησε τὴν συντελεσθεῖσαν ἐν ἄλλαις χώραις ποιοτικὴν πρῶτον, ἐπιτευχθεῖσαν ὁμῶς

ἐκεῖ δι' ὧν μέσων ἐξεθέσαμεν ἀμέσως ἀνωτέρω. Καὶ ἐπιτιμῶνται ἤδη αἱ ἀκτοπλοῖκαι ἐπιχειρήσεις ὅτι δὲν διέθεσαν, πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς ὑπηρεσιακῆς ταύτης ἰδιοτροπίας, τὰ ἑκατομμύρια τῶν ἀγγλικῶν λιρῶν, ἀτινα, δῆθεν, ἀπεκόμισαν ἐκ τῶν ἐπικερδῶν ἐργασιῶν τοῦ μεγάλου πολέμου, ἐν ᾧ, ὡς εἶναι γνωστὸν, ἡ πλειονότης τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων εἶναι δημιουργήματα μεταπολεμικά, αἱ δὲ παλαιότεραι, ἑξαίρεσι δύο ἀκτοπλοῖων—αἵτινες καίτοι ἐκ τῶν ἀρχαιοτέρων, οὐδὲν μέχρι τοῦδε ἔπραξαν διὰ τὴν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τοῦ στόλου των καὶ αἱ ὁποῖαι, φυσικά, πρωτοστατοῦν ἤδη εἰς τὴν οὐστάσιν τῆς «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας»—ἐλάχιστα ἀπεκόμισαν κέρδη ἐκ τῶν γονιμωτάτων, εἰς ἄλλας ἐπιχειρήσεις, ἐργασιῶν τῆς πολεμικῆς περιόδου, δι' οὓς λόγους ἀνεπτύξαμεν ἀνωτέρω. Τὰ πλούσια πολεμικά κέρδη ἀπεκόμισεν ἡ φορηγὸς ναυτιλία μας, ἥτις ὁμως, ὡς μὴ ὤφειλε, διέθεσεν αὐτά, εὐθὺς ἀμέσως—καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ταύτης διατείνονται ὅτι τὸ κράτος τοὺς ἐξώθησε πρὸς τὴν τοιαύτην κατεύθυνσιν καὶ παραπονοῦνται διὰ τὴν αὐθαίρετον, ὡς τὴν χαρακτηρίζουν, ἐπέμβασίν του εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως—εἰς τὴν ναυπήγησιν νέων μονάδων, διὰ νὰ ἴδωσι, μετὰ τινας μῆνας, ἑξαμιζόμενα τὰ διατεθέντα ἑκατομμύριά των λόγῳ τῆς ἀποτόμου πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 1920. Ἐκτὸς δὲν ἐννοῇ ἡ Δ. Ε. Ν. ὅτι ὤφειλον ν' ἀσκοληθῶσι μὲ τὴν ἀκτοπλοῖαν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς φορηγοῦ ναυτιλίας εὐτυχῶς ἢ δυστυχῶς πρόκειται μὲν περὶ δύο κλάδων μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς βιομηχανίας ἀλλὰ ξένων ἐντελῶς πρὸς ἀλλήλας, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'.

Προκειμένου νὰ εἰσιγηθῇ, ἡ Δ. Ε. Ν., τὴν ἐφαρμογὴν ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς ἐν τῇ χώρᾳ μας, ἐπροτίμησεν, ὡς ἐλέχθη, ἀντὶ ν' ἀκολουθήσῃ τὰ διδάγματα τῆς ἐμποροναυτικῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς δεδοκίμασμένης ναυτιλικῆς πείρας, νὰ ὑποδείξῃ τὴν τραπεζοποίησιν, ὑπὸ μορφὴν μονοπωλίου, τῶν ἀκτοπλοικῶν ἐπιχειρήσεων. Καθ' ἃ δὲ διακηρύσσει *ut bi ei orbi*—διότι καὶ εἰς τὸν ξένον τόπον ἐρεκλαμαρίσθη ἡ προτεινομένη πολιτικὴ—ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ὑποδεικνυομένου παρ' αὐτῆς συστήματος θέλει ἐξυγιανθῇ τελείως ὁ κατὰ τὴν γνώμην τῆς νοσῶν ὀργανισμὸς τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας.

Ἐν τούτοις ἡ ὑποδεικνυομένη πολιτικὴ αὕτη, πλὴν τῶν ἄλλων δεινῶν ἀτινα ἐπιφυλάσσει εἰς τὴν χώραν μας ἢ τυχὸν ἐφαρμογὴ τῆς καὶ περὶ ὧν ἐν τῷ ἐπομένῳ κεφαλαίῳ, προῶρισται τοῦτο μὲν νὰ νεκρώσῃ τὴν πλουσίαν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, ἥτις ἰδίᾳ ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ ἐνεφάνισε τὴν χαρακτηριστικωτέραν ἐπίδοσιν τοῦ Ἑλλήνος εἰς τὴν πρακτικὴν σφαῖραν καὶ ἡ ὁποία ἐν ἀγνοίᾳ καὶ εἰς τὸ πείσμα μάλιστα τοῦ κράτους ἐδημιούργησεν, ἐξ ἰδίων, καὶ ἔφερεν εἰς τὴν σημερινὴν περιωπὴν του τὸν ὑπάρχοντα ἐπιβατικὸν στόλον μας, ἀνευ τοῦ ὁποίου ἡ Ἑλλὰς θὰ ἦτο ὑποχείριος εἰς τὸν ξένον ναυτιλιακὸν δυνάστην. τοῦτο δὲ ν' ἀνακόψῃ τὴν ἐκτεθεισαν ὡς ἀρξομένην

καὶ εὐρισκομένην ἐν ἐξελέξει βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τοῦ στόλου τούτου.

Οὕτω δὲ ὁ φόβος περὶ τοῦ ἀνυπάρκτου κακοῦ θέλει ὀδηγήσῃ εἰς τὸ χεῖρον. Ἄλλ' ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς ἡ ἐπιδειχθεῖσα μέχρι τοῦδε ὑπὸ τοῦ κράτους ἀδιαφορία καὶ ἡ τηρηθεῖσα ὑπὸ τούτου ἀδράνεια ὑπῆρξαν ὠφελιμώτεραι ἀπὸ τὴν μελετωμένην ἤδη κακοποιὸν δρᾶσιν του.

Ἐπὶ τῆς κατ' ἀρχὴν παραδοχῆς τῆς προτεινομένης ὑπὸ τῆς Δ. Ε. Ν. ἄκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν τὰ ἑξῆς, ὅτι ἡ πολιτικὴ αὕτη α) εἰς οὐδεμίαν ἐμποροναυτικὴν χώραν ἐφαρμόζεται, β) εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὰ διδύγματα τῆς σχετικῆς ναυτιλιακῆς πείρας, ἡμεδαπῆς καὶ ξένης, γ) παραγνωρίζει ὅτι ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία εἶναι βιομηχανία μεταφορᾶς καὶ ὄχι παραγωγῆς καὶ δ) ἀντίκειται εἰς τὰς ἀποφάσεις τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν συνέδριων.

Ἀναλυτικώτερον ὡς πρὸς τὰ μειονεκτήματα ταῦτα :

Α.) Ἡ προτεινομένη ἄκτοπλοϊκὴ πολιτικὴ εἰς οὐδεμίαν ἐμποροναυτικὴν χώραν ἰσχύει.

Ἡ ἄκτοπλοϊκὴ πολιτικὴ, ἣν εἰσηγείται ὡς κατάλληλον διὰ τὴν χώραν μας ἡ Δ. Ε. Ν., ἐξαιρέσει τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Βουλγαρίας, ἔνθα, λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς τῶν θέσεως καὶ διαμορφώσεως, ἡ διὰ θαλάσσης συγκοινωνία εἶναι περιττὴ πολυτέλεια καὶ ἑλλείπει ἡ ἰδιωτικὴ ναυτικὴ πρωτοβουλία, εἰς οὐδεμίαν ἐμποροναυτικὴν χώραν ἰσχύει, καίτοι, ὡς εἶναι γνωστόν, ζῶμεν εἰς ἐποχὴν μεγάλων βιομηχανικῶν συγχωνεύσεων καὶ εἰς τινα κράτη τὰ τρᾶσι εἰς τοὺς λοιποὺς κλάδους τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς μετρῶνται κατὰ ἑκατοντάδας. Ἡ δὲ Ἑλλάς, εὐτυχῶς ἢ δυστυχῶς, δὲν ἐφευρίσκει τὴν πρόοδον τῶν ἰδεῶν καὶ τῶν ἀνταγωνισμῶν, ἀλλ' ἀκολουθεῖ καὶ ἀντιγράφει τὴν ἐξέλιξιν τοῦ λοιποῦ κόσμου, ἐξέλιξιν ἣτις εἶναι ἀπότοκος μακροχρονίου μελέτης καὶ πολυδαπάνου πείρας.

Οἱ ἀπολογηταὶ καὶ οἱ ἐγκωμισταὶ τῆς ὑποδεικνυομένης πολιτικῆς ἰσχυρίζονται ὅτι ἀντιγράφουν τὴν Μουσσολίνειον ἐμποροναυτικὴν σκέψιν. Ἐπειδὴ ἔσχομεν τὴν τιμὴν νὰ θέσωμεν, πρὸ τίνος, ὑπ' ὅψει τοῦ ἑλληνικοῦ ἀναγνωστικοῦ κοινοῦ τὴν φασιστικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν, (1) εἰμαθα βέβαιοι ὅτι ὁ Ἰταλὸς δικτάτωρ, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν ὁμότητα ἐκφράσεως, δὲν θὰ διστάσῃ νὰ τοὺς ἀποκαλέσῃ παραχαράκτας. . . . καλῆς ὁμως πίστεως τῆς ἄκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς του, διότι, ἀντιθέτως ἀπὸ ὅτι ὑποστηρίζουν οὗτοι, ἐν Ἰταλίᾳ διηρέθησαν τὰ παρᾶλια εἰς ἑξ τομεῖς καὶ ἰδρύθη ὀχι μόνον μία, ὡς ἐπιδιώκεται ἤδη ἐν Ἑλλάδι, ἀλλὰ ἑξ ἀεροπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις, τοῦτέστιν ὅσοι καὶ οἱ τομεῖς, εἰς τρόπον ὥστε ἕκαστος τομεὺς ἔχει τὴν ἰδικήν του ἀεροπλοϊκὴν ἐταιρείαν.

(1) Δ. Γ. Παπαμιχαλοπούλου. Ἡ νέα ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ τῆς Ἰταλίας. (Διοίκησις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἐπιχειρηγήσεις. Ἐλεύθεροι ζῶναι). Ἀθῆναι 1928 σ. 80.

Καὶ ἦτο σκοπιμωτάτης σημασίας τὸ μέτρον τοῦτο, διότι τοιοῦτοτρόπως ἐδημιουργήθη δι' ἐκάστην ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τὸ γειτονικὸν ἐφοπλιστικὸν δέος· ὅτι δηλ. ἐὰν ἡ ἐκμεταλλευσμένη ἀποκλειστικῶς τομέα τινὰ—μονοπώλιον ντὲ φάκτο καὶ ὄχι νόμφ—δὲν δινηθῇ νὰ ἱκανοποιηθῇ τὰς συγκοινωνιακάς ἀνάγκας τοῦ τομέως τῆς ἢ δὲν συμμορφωθῇ, ἐντὸς τῆς ταχθείσης διορίας, πρὸς τὰς ἀναληφθείσας ὑποχρεώσεις περὶ βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τῆς, νὰ ὑπάρξῃ ἀμέσως ὁ ἀντικαταστάτης ταύτης, ἥτοι ἡ ἀτμοπλοία τοῦ συνεχομένου τομέως, ὅπερ ὅμως δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ διὰ τῆς ἐπιδικωκόμενης παρ' ἡμῖν δημιουργίας μιᾶς μόνης ἀτμοπλοίας.

Ἐπὶ πλέον ἡ ἰταλικὴ πολιτικὴ ἀποβλέπει εἰς τὴν πύκνωσιν καὶ τὴν σιδηροδρομικοποίησιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ ὄχι τὴν ἀραίωσιν αὐτῶν ὥς εἶναι ὁ σκοπὸς τῆς ἡνωμένης ἀκτοπλοίας, καθ' ἣ ἐν τοῖς κατωτέρῳ θέλει δειχθῇ.

Β'). Ἡ ὑποδεικνυμένη ἀκτοπλοϊκὴ πολιτικὴ εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὰ διδάγματα τῆς σχετικῆς ναυτιλιακῆς πείρας, ἡμεδαπῆς καὶ ξένης.

Ἡ μεδαπῆς. Διότι τὸ σύστημα, ὅπερ κρίνεται ἤδη ὡς σωτήριον διὰ τὴν χώραν μας, τὸ ἐδοκίμασεν αὕτη καὶ ἔχει πικρὰν πεῖραν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τούτου, ἐπὶ εἰκοσιπενταετίαν ὀλην (1855—1880), κατὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ πρώτου ἐπιβατικοῦ στόλου μας. Τὰ δὲ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ἰδρύσεως καὶ τῆς λειτουργίας τῆς «ἀτμοπλοίας Σύρου», ὡς ἐλέγγο τότε τὸ πανομοιότυπον τῆς σχεδιαζομένης ἤδη «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας», πᾶν ἄλλο, ὡς ἀπεδεξαμεν πρὸ τριετίας δι' ἐιδικῆς μελέτης (1), παρὰ ἐνθαρρυντικὰ ἦσαν ὥστε νὰ τιμηθῇ ἡ πολιτικὴ ἐκείνη διὰ τῆς παρασκευαζομένης ἤδη νεκραναστάσεώς της, δεδομένου ὅτι κατὰ τὴν εἰκοσιπενταετίαν, καθ' ἣν διετέλεσεν ἐν ζωῇ, ὁ στόλος τῆς ἐφθίμει μολὶς εἰς ἔνδεκα πλοῖα, καίτοι εἶχε τὴν μονοπωλιακὴν ἐκμετάλευσιν τῆς παραλίου καὶ νησιωτικῆς Ἑλλάδος, ὡς ἐπιζητεῖται νῦν καὶ διὰ τὴν «ἡνωμένην ἀκτοπλοίαν», πρὸς δὲ καὶ κρατικὴν ἐπιχορήγησιν, ἄμεσον καὶ ἔμμεσον, ἀνελθοῦσαν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 32 ἑκατομμυρίων χρυσῶν δραχμῶν.

Ἦτο ὅμως πληρέστατα δικαιολογημένον τὸ κράτος εἰσηγηθὲν τότε καὶ ἐν Ἑλλάδι τὴν πολιτικὴν ἐκείνην, διότι κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν λοιπῶν χωρῶν τὸ κράτος καὶ παρ' ἡμῖν ἀνελαβε τὴν εὐθύνην καὶ ἔκαμε τὰ ἔξοδα τῆς δαπανηρᾶς αὐτῆς—ἀλλ' ἄνευ οὐδενὸς ὠφελίμου ἀποτελέσματος—πείρας, λόγῳ τοῦ ὅτι κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην, τῷ 1855, οὔτε ναυτικὴ ἐταιρεία οὔτε ἰδιώτης τις ἠθέλεν ἢ καὶ ἠδύνατο καὶ νὰ κάμῃ τὰ ἔξοδα ταῦτα, δεδομένου ὅτι ἡ δαπάνη τῆς ἀποκτήσεως ἐπιβατικοῦ ἀτμοπλοίου ἦτο ἀνωτέρα τῆς τότε ἀτομικῆς περιουσίας.

Αἱ ἀταξίαι περὶ τὰ δρομολόγια καὶ τὰ ναυολόγια παρ' ὀλην τὴν συμ-

(1) Δ. Γ. Παπαμιχαλοπούλου. «Τὸ Κράτος καὶ ἡ Ἐμπορικὴ ναυτιλία» Ἐν Ἀθήναις 1925 σελ. 61—82.

μετοχὴν τοῦ κράτους εἰς τὴν διοίκησιν τῆς ἐπιχειρήσεως, ὅπου συνέπραττε καὶ κυβερνητικὸς ἐπίτροπος—διὰ ρουσφετολογίαν, ὡς εἶναι τὸ ὄνειρον καὶ μερικῶν ἐκ τῶν ὑποστηρικτῶν τῆς «ἠνωμένης ἀκτοπλοίας»—ἐκορύφωσαν τὴν ἐναντίον της ἀγανάκτησιν τοῦ κοινοῦ, ὅπερ διὰ συλλαλητηρίων ἡξίωσε παρὰ τῆς ἐθνικῆς ἀντιπροσωπείας νὰ μὴ ἐγκρίνῃ τὴν ζητηθεῖσαν ἀνανέωσιν τοῦ λήγοντος προνομίου της καὶ οὕτως, εὐτυχῶς διὰ τὴν Ἑλλάδα, κατέρρευσεν αὕτη ἀδόξως, ἐκπονηθέντων ἀναγκαστικῶς τῶν πλοίων της, διὰ νὰ ἀνεγερθῶν ἐπὶ τῶν ἐρειπίων της αἱ τόσαι ἄλλαι ἀκτοπλοῖαι ἐπιχειρήσεις δι' ὧν ἐξυπηρετήθησαν καὶ ἐξυπηρετοῦνται ἐπαρκέστατα αἱ θαλάσσαι συγκοινωνίαι μας.

Ἐὰν δὲ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην, διε τὰ σύνορα τῆς Ἑλλάδος ἐφθάνον μέχοι τῆς Λαμίας καὶ ἡ ἐπιβιτικὴ καὶ ἐμπορικὴ κίνησις ἐν τῇ ἐθνικῇ ἀκτοπλοίᾳ ἦτο ἀσήμενος, παρουσιάσθησαν αἱ καταγγελθεῖσαι συγκοινωνιακαὶ ἀταξίαι καὶ ἑλλείψεις, εἶναι πρόδηλον τι μέλλει νὰ συμβῇ εἰς τὴν σημερινὴν περίοδον τῆς καταπληκτικῆς αὐξήσεως τῶν μετακινουμένων πολιτῶν καὶ διαμετακομιζομένων ἐμπορευμάτων.

Ἐφόσον λοιπὸν τοῦ συστήματος τοῦτου ἔχει πικρὰν πεῖραν ἡ Ἑλλάς, εἶναι τάχα ἀνάγκη ἵνα πολλαπλασιασθῶν τὰ διδάγματα τῆς πείρας αὐτῆς εἰς βάρος τοῦ ἑλληνικοῦ κοινοῦ, διὰ ν' ἀποκτήσῃ ἐμποροναυτικὴν φρόνησιν καὶ ἡ ἀρμοδίᾳ κρατικὴ ὑπηρεσία;

Ἀλλοδαπῆς. Πλὴν ὅμως τῆς δυσμενοῦς ταύτης ἐθνικῆς πείρας ὑπάρχει, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, καὶ διδακτικὴ τάτις ξένη.

Ὁ Ἀμερικανὸς μεγαλοβιομήχανος καὶ ἰδρυτὴς τοῦ τράστ τοῦ χάλυβος Μόργκαν, ὑπὸ τὴν δικαιολογίαν τοῦ νὰ ἐξασφαλίσῃ εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων τῆς βιομηχανίας του ἴδιον στόλον, ἴδρυσεν, τῷ 1902, τὸ περίφημον, διὰ τὸν τρόπον τῆς συγκροτήσεώς του ἀλλὰ καὶ τὴν οἰκτρὰν ἀποτυχίαν του, «τράστ τοῦ ὠκεανοῦ», ὡς τὸ ἀπεκάλεσε καὶ ὕπερ ἀπέβλεπεν ἴσως, διὰ τὴν ὑπὸ ἐνιαίαν διεύθυνσιν συνενώσεως τῶν ὑφισταμένων-ὑπερωκεανείων ἀτμοπλοίων, ἀμερικανικῶν καὶ εὐρωπαϊκῶν, ἐπιτύχῃ τὴν μονοπωλιακὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν. Τὸ τράστ τοῦτο, ὅπερ, ὡς ἰσχυρίζετο ὁ ἰδρυτὴς του, θὰ ἐπραγματοποιεῖ οἰκονομίαν ἐκ τῆς συγχωνεύσεως τῶν διοικήσεων τῶν κατ' ἴδιον ἐπιχειρήσεων, τῆς ἐλαττώσεως τῶν ταχυτήτων τῶν πλοίων καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ταξιδίων, ἐπέτυχεν, διὰ τῆς παρασχεθείσης εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας τῶν εἰσαχθέντων εἰς τὴν νέαν ἐπιχείρησιν πλοίων ὑπερβολικῆς ἀποζημιώσεως—ὡς ὑπόσχονται καὶ παρ' ἡμῖν εἰς τοὺς ἀκτοπλοῖκούς ὅπως ἀποφύγουν τὴν φυσικὴν ἐξέγερσιν των διὰ τὸν παρασχεαζόμενον αὐτοῖς ἀτομικὸν ἐπαγγελματικὸν θάνατον—ἵνα συγκεντρώσῃ 113 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 1.025.000 τόνων, ἀνήκοντα δ' εἰς Ἀγγλικάς, Γερμανικάς, Ἀμερικανικάς καὶ Ὁλλανδικὰς ὑπερωκεανείους ἀτμοπλοῖας.

Καὶ τὸ τράστ ὅμως τοῦτο, *μοναδικὸν ἐν τῇ παγκοσμίᾳ ἐμποροναυτικῇ ἱστορίᾳ*, ἀτέτυχεν οἰκτρότατα, διότι: α) ἵνα ἐπιτευχθῇ συνεννόησις πρὸς συγχώνευσιν μεταξὺ τῶν διαφόρων ἀτμοπλοίων παρέστη ἀνάγκη ὅπως

παρασχεθῶσι σοβαρώτατα ἀνταλλάγματα εἰς τὰς μετεχούσας τοῦ νέου ὀργανισμοῦ ἀτμοπλοίας καὶ ἰδίᾳ, ὥς ἐλέχθη, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων των—ὄρα καὶ τὰ συμβαίνοντα ἐν Πειραιεῖ—εἰς τρόπον ὥστε τὸ πλεονέκτημα τοῦτο ὑλικὸν εἰσέλθη ἐν τῇ νέᾳ ἐπιχειρήσει εἰς τιμὰς ἀνταποκρινομένης πρὸς τὴν τῆς ναυπηγήσεως καὶ τῆς ἀρχικῆς ἀγορᾶς του, ἐν ᾧ τὰ περισσότερα τῶν πλοίων τούτων εἶχον, πρὸ πολλοῦ, ὑπερβῇ οὐ μόνον τὴν πρώτην νεότητά των ἀλλὰ καὶ αὐτὰς τὰς χρησίμους ὑπηρεσίας των. Λόγῳ δὲ τοῦ δημιουργηθέντος ἐντεῦθεν τεραστίου κεφαλαίου (100 ἑκατομ. δολάρια τὸ μετοχικὸν καὶ 73 ἑκατομ. τὸ ὁμολογιακόν), διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν οὕτινος δὲν ἐπῆρχουν οὐ μόνον τὰ ἔσοδα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ἀλλὰ καὶ αἱ ὀργανωθείσαι παντοειδεῖς οἰκονομίαι, κατὰ τὸν δεκαετῆ βίον τοῦ τῶν τούτου οὐδὲ ἐν πλοίων προσεισέθη εἰς τὸν ἀρχικῶς δημιουργηθέντα στόλον, καίτοι τοῦτο ἦτο ὁ σκοπὸς τοῦ τῶν τῶν καὶ ἐπέστησαν τὰς συνεπείας τῆς ἀπληστίας των οἱ μέτοχοι, διότι ἐν τέλει ἐκωλήθησαν τὰ σκάφη των εἰς εὐτελεῖς τιμὰς ὑπὸ τῶν ὁμολογιούχων καὶ β) διότι ἡ ἀγγλικὴ κοινὴ γνώμη, πρὸς ἣν αἱ ἐκάστοτε κυβερνήσεις τῆς Μ. Βρετανίας ἀπονέμουν ὀλόκληρον τὸν ὀφειλόμενον σεβασμὸν, ἐξηγέρθη ἐνώπιον τοῦ κινδύνου ὅστις ὠρθοῦτο, λόγῳ τῆς μονοπωλήσεως τῶν μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς συγκοινωνιῶν—ὄχι τῶν ἐθνικῶν, ὥς ἐκιδιῶνται διὰ τῆς «ἠνωμένης ἀνατολείας»—καὶ ἤξιώσε τὴν παρέμβασιν τοῦ κράτους πρὸς ἀπόκρουσιν τοῦτου καὶ ὅστις, ὥς ἔγραφον τότε τὰ ὄργανα τῆς κοινῆς γνώμης, ἤπειλε τὸν πολιτισμὸν. Ἐν ᾧ δὲ ἡ Μ. Βρετανία εἶναι ἡ μόνη χώρα ἐν ᾗ τὸ κράτος, ἀντιθέτως πρὸς ὅ,τι συμβαίνει εἰς τὰς λοιπὰς μεγάλας ἐμποροναυτικὰς χώρας, ἀποφεύγει ἵνα ἀναμειγνύηται εἰς τὰς ἰδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ πρὸ παντὸς τὰς ἐφοπλιστικὰς, διότι θεωρεῖ ἀρκοῦσαν δι' αὐτὰς ἐγγύησιν ἐπιτυχίας τὴν κλίσιν τῆς ἀγγλικῆς φυλῆς πρὸς τὴν θάλασσαν. ὥς καὶ τὰ προσόντα τῆς πλουσίας ἰδιωτικῆς ναυτικῆς πρωτοβουλίας, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἐξεγερθείσης κοινῆς γνώμης—ἐκρόκειτο, ἐπαναλαμβάνομεν, ὄχι περὶ τῶν ἐθνικῶν συγκοινωνιῶν ἀλλὰ τῶν διεθνῶν—ἀπηγόρευεν εἰς τὴν ἀτμοπλοίαν «Κιούναρ» ἵνα εἰσέλθῃ εἰς τὸ τῶν τῶν καὶ τῇ παρεχώρησε θάνατον ἐκ τοῦ Δημοσίου Ταμείου ἐκ £ 2.500.000, ἀτοκὸν καὶ ἐξοφλητέον ἐντὸς εἰκοσιπενταετίας, διὰ νὰ ναυπηγήσῃ τὴν «Λουζιτάνιαν» καὶ τὴν «Μαυριτανίαν» καὶ ἐμποδίσῃ οὕτω τὸ σχεδιασθὲν ὑπὸ τοῦ Μόργκαν μονοπωλίον συγκοινωνιῶν.

Γ) Ἡ προτεινομένη πολιτικὴ παραγνῶριζει, ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶναι βιομηχανία μεταφορᾶς καὶ ὄχι παραγωγῆς.

Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία δὲν εἶναι βιομηχανία παραγωγῆς ὅσον πράγματι ἡ κίνησις πρὸς περιορισμὸν καὶ ἐξάλειψιν τῆς σκαπτήλης ἐν τῇ παραγωγῇ ἐσημείωσεν, ἰδίᾳ μεταπολεμικῶς, μεγίστην πρόοδον εἰς ὅλας τὰς χώρας, ἀλλὰ μεταφορᾶς. Πρωτίστῃ δὲ συνέπεια τῆς οὐσιμδεστέας ταύτης διαφορᾶς εἶναι ὅτι εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς παραγωγῆς ὁ καταναλωτής, τὸ κρινόν.

Καλιτσούνει· «Ἀρχεῖον» Τόμος 9 (1929) Γ'.

τούτέστι, δὲν εἶναι ἐντελῶς ἀνυπεράσπιστον ἐναντίον τοῦ δημιουργουμένου ἐκ τῆς τραστοποιήσεως χειροτέρου μονοπωλίου, τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ, διότι προστατεύεται «*ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς ἀντικαταστάσεως*» καὶ καθ' ὃν, ὡς εἶναι γνωστόν, ὁσάκις προῖόν τι ταύτης ὑπερτιμᾶται πολὺ εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται ἀπρόσιτον διὰ τὸ πολὺ κοινόν ἢ ἐκλείπει παντελῶς, δύναται ν' ἀντικατασταθῇ δι' ἑτέρου, ἔχοντος τὰς αὐτάς, σχεδόν, ιδιότητας. Τίνι τῶν ὁδῶν θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ λειτουργία τοῦ οἰκονομικοῦ τούτου νόμου περὶ ἰσορροπίας ἐν τῇ βιομηχανίᾳ τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν καὶ ἰδίᾳ τῇ μεταφορᾷ ἐπιβατῶν; Ἐκτὸς ἂν οἱ εἰσηγηθέντες τὴν πολιτικὴν ταύτην ἔχουν τὴν γνώμην ὅτι τὸ κοινόν, ὅπερ, λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς ἀλλὰ καὶ τῆς ὁρεογραφικῆς διαμορφώσεως τῆς χώρας μας, εἶναι ὁλόκληρος ὁ πληθυσμὸς τῆς Ἑλλάδος, πρέπει, διὰ τὴν μετακίνησίν του ὡς καὶ τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων του νὰ χρησιμοποιῇ τὸ ἰστιοφόρον—δεδομένου, ὅτι κύριος σκοπὸς «*τῆς ἡνωμένης ἀκτοπλοίας*» εἶναι ἡ ἐλάττωσις τῶν πλοίων ἀπὸ ἑκατὸν, ὅσα κινοῦνται ἡδη, εἰς τεσσαράκοντα—παρὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀρχὴν ἣτις διέπει τὴν ἐξέλεξιν τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν καὶ καθ' ἣν ἡ ἐποχὴ μας θέλει ταχύτητα, ἦν τὸ ἰστιοφόρον δὲν δύναται νὰ δώσῃ καὶ ἀπαιτεῖ ἀκριβείαν, ἦν τοῦτο δὲν δύναται νὰ ἐγγυηθῇ.

Ἴδου ὁ λόγος δι' ὃν εἰς οὐδεμίαν ἄλλην ἐμποροναυτικὴν χώραν ἐφαρμόζεται τὸ προτεινόμενον σύστημα ἀκτοπλοικῆς πολιτικῆς ὅπερ ἐν τούτοις ἡ ἐντεταλμένη παρ' ἡμῖν μὲ τὴν μελέτην τῶν ἐμποροναυτικῶν ζητημάτων κρατικὴ ὑπηρεσία καὶ ὁ προϋστάμενος ταύτης Ὑπουργὸς θεωροῦσι κατάλληλον διὰ τὴν χώραν μας, συνδυάζουσιν τὰ ἐκτεθέντα γεωγραφικὰ καὶ ὁρεογραφικὰ προσόντα—μειονεκτήματα.

Ὅπου πρὸς οἰκονομικωτέραν ἐκμετάλλευσιν ἡ ἐνότης κατευθύνσεως, δημιουργοῦσαν, τῷ ὄντι, δύναμιν καὶ ἐπιτυχίαν, παρέστη ἀνάγκη συγχωνεύσεως ἀκτοπλοίων, αὕτη ὑπῆρξε μερικὴ. Καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ὁ φασισμός, ὅστις τόσῳ πολὺ ἠνένησε καὶ ὑπεστήριξε προκειμένου περὶ τῆς χερσαίας βιομηχανίας τὴν συγκέντρωσιν τῆς παραγωγῆς «*περὶ τὸ ὀριζόντιον σύστημα*», τοῖτέστι τῆς συνεννόσεως καὶ ἐν ἀνάγκῃ συγχωνεύσεως εἰς ἓνα οἰκονομικὸν ὄργανισμὸν τῶν διαφόρων βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων μὲ παραγωγὴν τῆς αὐτῆς κατηγορίας, προκειμένου περὶ τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν ἠθέλησε καὶ ὡς ἐλέχθη ἐπέβαλε τὴν μερικὴν καὶ ὄχι τὴν καθολικὴν συγχώνευσιν.

Ἐν Ἀγγλίᾳ, ὡσαύτως, λειτουργοῦν ὑπὲρ τὰ 400 τῶν εἰς τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς, οὐδὲ ἐν ὁμοίᾳ ὑφίσταται ἐν τῇ βιομηχανίᾳ τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν καὶ δὴ ὑπὸ μορφὴν μονοπωλίου. Ὑπάρχουν τόσῳ ἐκεῖ, ὅσον καὶ ἀλλαχού συνεννοήσεις, (*ententes, conferences, pools, rings*) μεταξὺ ἐθνικῶν ἢ μεταξὺ ἐθνικῶν καὶ διεθνῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς τηρήσεως ἐνιαίου ναυτολόγιου, κατάργήσεως τοῦ συστήματος τῆς ἐπιστροφῆς ναύλου (*prime de fidelité*) καὶ πρὸ

παντὸς τῆς ἐλαττώσεως τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων, αἰείποτε ἐπιζημίου εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Ἐνδέχεται ἀναγνώστης τις νὰ δυστυπώσῃ τὴν ἀπορίαν, ὅτι ἀφοῦ ὑπάρχει μονοπώλιον σιδηροδρομικὸν ἐν ἑκάστῃ χώρᾳ διατὶ τάχα νὰ μὴ δημιουργητὰ παραπλεύρως τούτου καὶ ἀκτοπλοϊκόν. Τὸ μονοπώλιον αὐτὸ ἐπιβάλλουν λόγοι ὑπερτάτης ἀνάγκης, διότι ἡ ἐγκατάστασις σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἀπαιτεῖ μεγίστας δαπάνας καὶ ἰδίᾳ ἵνα στρωθῇ ἡ ὁδὸς— γραμμὴ καὶ δὲν εἶναι ἐπιτετραμμένη ἀλλ' οὐδὲ δυνατὴ ἡ ἐγκατάστασις πλειότερων τῆς μιᾶς σιδηροδρομικῶν γραμμῶν ἐν τῇ ἐξυπηρετῇσι ὠρισμένου τομέως, διότι οὐδεμία ἰδιωτικὴ ἐπιχείρησις—πλὴν τοῦ κράτους—σεβομένη τὰ συμφέροντά της δέχεται ἵνα ὑποστῇ τὰς δαπάνας ταύτας διὰ νὰ μοιρασθῇ κατόπιν μετ' ἄλλης τὴν ἐκμετάλλευσίν του. Ἀντιθέτως εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας ἡ ὁδὸς εἶναι δωρεάν καὶ ὑπάρχουν καθ' ἑκάστην τόσαι ὅσαι καὶ τὰ ταξιδεύοντα πλοῖα οὐδεὶς λοιπὸν λόγος δικαιολογεῖ τὴν μονοπωλιακὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν φυσικῶν τούτων ὁδῶν κατὰ παράβασιν, μάλιστα, τοῦ *Mare liberum*.

Παρ' ὅλον ὅμως τὸ μονοπώλιον τοῦτο—ὅπερ εὐτυχῶς διὰ τὸ κοινὸν διαμφισβητεῖ ἤδη ἀπὸ τὸν σιδηρόδρομον τὸ αὐτοκίνητον, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται καὶ ὡς πρὸς τὰς χερσαίας συγκοινωνίας δυνατὴ ἡ λειτουργία τοῦ ἐκτεθέντος «νόμου τῆς ὑποκαταστάσεως»—τὸ τροχαῖον ὑλικὸν τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν εὐρίσκεται, εἰς ὅλας τὰς χώρας, ἐν χειροτέρᾳ καταστάσει, σὺγκρινόμενον πρὸς τὸ πλωτὸν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν.

Δ') Ἡ ὑποδεικνυμένη ἀκτοπλοϊκὴ πολιτικὴ ἀντίκειται πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν συνεδρίων.

Αἱ ἐνώσεις ἢ συγχωνεύσεις ἢ συνεννήσεις αὗται, μερικαὶ ἢ γενικαί, ἔθνικαὶ ἢ διεθνεῖς, χερσαῖαι ἢ θαλάσσιαι, εἶναι πάντοτε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀμοιβαίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων θελήσεως καὶ συμφωνίας καὶ ὄχι τῆς κρατικῆς ἐπιβλήτης, ὡς θέλει τὴν δῆθεν συνεννόησιν ταύτην ἐν τῇ ἐπιβατικῇ ναυτιλίᾳ ἡ Δ. Ε. Ν.

Τὸ κράτος, πανταχοῦ, προκειμένου ὄχι μόνον περὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀλλὰ καὶ περὶ πάσης ἄλλης ἔθνικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἐπαγρυπνεῖ, ὑποβοηθεῖ καὶ ἐν ἀνάγκῃ ρυθμίζει, ἀλλὰ δὲν εἶναι ὁ ἀποκλειστικὸς ἐμπυχωτῆς καὶ ἰθύντωρ νοῦς, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον ὅτι εἰς πάσας τὰς χώρας αἱ ἰδιωτικαὶ πρωτοβουλίαι, αἵτινες αὐξάνουν τὸν ἔθνικόν πλοῦτον, τὴν ἔθνικὴν δύναμιν καὶ τὴν κοινωτικὴν εὐδαιμονίαν, δὲν ἔξαρχῶνται πλεόν ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις τούναντίον αἱ γνωρίζουσαι νὰ ἐκτιμῶσι τὴν σημασίαν τῶν πρωτοβουλιῶν τῆς χώρας, ἣν διοικοῦσι, συνεργαζονται ἐκωφελῶς μετ' αὐτῶν καὶ ἀποφεύγουν ἐπιμελῶς οἰανδήποτε μεταβολήν, προερχομένην ἐκ τῆς αὐθαιρέτου ἐπεμβάσεως τοῦ κράτους εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῶν ἐπιχειρήσεων. Ὁ τελευταῖος, μάλιστα, πόλεμος ἀπέδειξεν, ὑπὲρ πάσαν ἄλλην

περίπτωσιν, ὅτι ἡ ἀνάμειξις τοῦ κράτους εἰς τὰ οἰκονομικὰ ζητήματα πέραν τοῦ ἰδίου αὐτοῦ οἴκου βλάπτει καὶ ὅτι εἶναι ἀναγκαῖον ἵνα αἱ κυβερνήσεις ἀναμιγνύονται ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγώτερον εἰς τὰς ἐμπορικὰς ὑποθέσεις, αἵτινες πρέπει νὰ διεξάγωνται ὑπὸ τῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἐργαζομένης πρὸς ἴδιον ὄφελος ἀλλὰ καὶ ἐπὶ ἰδίῳ κινδύνῳ.

Ἀρκεταὶ μερικαὶ συγχωνεύσεις καὶ συνεννοήσεις ἔλαβον χώραν, ὡς κατωτέρω θέλει δειχθῆ, αὐτοπροαιρέτως καὶ ὄχι ἐξηναγκασμένως, προπολεμικῶς καὶ μεταπολεμικῶς, καὶ εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐσωτερικὴν καὶ διεθνῇ. Κατὰ τὴν λήγουσαν μάλιστα ἐπταετίαν ἡ πλεονάζουσα, ὑπὲρ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου, διεθνῆς χωρητικότης ἦτο τόσῃ μεγάλῃ, ὥστε οἱ ναῦλοι, ἐκτὸς ἐκεῖ ὅπου διετηρήθησαν καὶ διατηροῦνται διὰ συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων, ἐθνικῶν καὶ μὴ, παρεσύρθησαν ἐκ τοῦ βάρους τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ κάτω τοῦ οἰκονομικοῦ ἐπιπέδου.

Τοιαύτη συνεννόησις παρ' ἡμῖν ὑπῆρξεν ἡ λειτουργήσασα, πρὸ τετραετίας, «Πανελλήνιος Ἀκτοπλοϊκὴ Ἐνωσις».

Ἐπὶ πλέον, ἀντιθέτως πρὸς ὅτι εἰσηγεῖται, παρ' ἡμῖν, ἡ Δ. Ε. Ν. θέτουσα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἐπιδιωκομένης τραστοποδιήσεως τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας μας τὴν κρατικὴν ἰσχύν, ἀλλαχού αὕτη αὕτη ἡ νομοθεσία ἀπαγορεύει τὴν σύμπηξιν τοῦ τράστ, λόγῳ τῶν δημιουργουμένων ἐκ τῆς λειτουργίας τούτων κινδύνων, περὶ ὧν ἐν τῷ ἐπομένῳ κεφαλαίῳ. Ἡ ὁργάνωσις, ἐξ ἄλλου, τῆς παραγωγῆς ὑπὸ τὴν προστασίαν τοῦ κράτους—συνεταιρισμοὶ κτλ.—ὡς ἐξελίχθη ἰδίᾳ ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰῶνος προῆλθεν ἐκ μεγάλων κοινωνικῶν ἰδανικῶν, διότι ἐθεωρήθη ὡς τὸ καταλλήλοτερον μέσον πρὸς οἰκονομικὴν χειραφέτησιν τῶν ἐργατικῶν τάξεων καὶ ὄχι πρὸς προαγωγὴν τῶν συμφερόντων τῶν κεφαλαιοκρατῶν.

Παρὰ τὰ διδάγματα ταῦτα ἐπιστήμης καὶ ἐφαρμογῆς, τὸ κράτος, παρ' ἡμῖν, διὰ τῆς ὑποδεικνυομένης ἀκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς τάσσεται ἀντιμέτωπον τοῦ καθολικοῦ κοινωνικοῦ συμφέροντος τῆς χώρας, τιθέμενον οὕτως εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ συμφέροντος εὐαρίθμων μελῶν του. Ἡ Δ. Ε. Ν., μάλιστα, ἐν τῇ ἐπιδιώξει τοῦ ἀντικοινωνικοῦ τούτου σκοποῦ ἐφθάσε μέχρι τοῦ σημείου ν' ἀσκήσῃ καὶ ψυχολογικὴν βίαν ἐπὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐκείνων τῆς ἀκτοπλοίας, οἵτινες δὲν δέχονται νὰ ὑπόστώσιν, οἰκαιοθελῶς, τὸν ἐπιδιωκόμενον, παρὰ τὸ Σύνταγμα ἄλλως τε, ἀτομικὸν ἐπαγγελματικὸν θάνατον. Καὶ ὁ ἀμφιβάλλων δὲν ἔχει παρὰ νὰ ἀναγνώσῃ τὰ ἐκάστοτε δημοσιεύματα τῶν ἐφημερίδων, τὰ ἔχοντα ἐπίσημον τὴν προέλευσιν, τὰ ὁμιλοῦντα περὶ ἀκτοπλοίας καὶ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ τῶν πλοίων, ἵνα πεισθῇ περὶ τούτου.

Εἰμὲθα ἐντεῦθεν ὑποχρεωμένοι νὰ ὑπομνήσωμεν εἰς τὴν κρατικὴν ταύτην ὑπηρεσίαν ὅτι εἶναι πρόσφατοι ἀκόμη αἱ σχετικαὶ ἀποφάσεις τῆς διεθνoῦς οἰκονομικῆς συνδιασκέψεως, τῆς συνελθούσης, ἐν Γενεύῃ, τῷ 1927, ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ παρῇ καὶ ταύτας κατὰ τὸ πρόσφιλές αὐτῇ σύστημα τῆς ἀγνοήσεως τῶν οἰκονομικῶν ἀληθειῶν τὰς ὁποίας καὶ ἡ ἐπιστήμη ἀνεγνώρισεν καὶ καθιέρωσεν ἡ ἐπιτυχὴς ἐφαρμογή. Κατ' αὐτὴν ἐπροτάθη ὑπὸ τινῶν οἰ-

κονομολόγων, εὐνοούντων τὰς διεθνεῖς συνεννοήσεις ἐν τῇ παραγωγῇ, ἵνα χρησιμοποιηθῇ ἡ δύναμις τοῦ κράτους πρὸς ὑποστήριξιν μιᾶς διεθνούς ἀναπτύξεως τῆς συνεννόσεως τῶν παραγωγῶν. Ἡ μεγίστη ὁμως πλειοψηφία τῶν μελῶν τοῦ διεθνοῦς τούτου οἰκονομικοῦ κοινοβουλίου, ἀπεφάνθη, ἐισηγούμενου τοῦ Κίισσελ, ἐπιστήμονος διεθνοῦς κύρους, τιμῆς καὶ φήμης, ἐναντίον τῆς προτάσεως. Ἐδικαιολόγησαν δ' ὡς ἑξῆς τὴν γνώμην των: «Τὸ κράτος πρέπει νὰ τηρῇ στάσιν μᾶλλον ἀρνητικὴν κατὰ τὴν ἐπιδιώξιν τῆς πρᾶγματοποιήσεως πάσης τοιαύτης προσπάθειας, αἱ δὲ κυβερνήσεις ὀφείλουν, ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου, νὰ περιορίζουν τὴν δρασίαν των πρὸς ὑπεράσπισιν τῆς κοινωνικῆς ὁλότητος ἐναντίον τῶν προφανῶν καταχρήσεων τῆς δυνάμεως, ἥτις δημιουργεῖται διὰ τῆς συννώσεως ταύτης. Πᾶν ὅ,τι εἶναι δύναμις δύναται νὰ καταστῇ ἐπικίνδυνον, ὁσάκις ἡ κατάχρησις συνενοῦται τῇ δυνάμει, ὡς κατὰ κανόνα συμβαίνει προκειμένου περὶ τῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ ἀτομικοῦ συμφέροντος. Ὅσον καὶ ἂν αἱ ἐνώσεις τῶν ἐργοδοτῶν θεωροῦνται ὡς τὸ φυσικὸν ἀποτέλεσμα μιᾶς ὀργανικῆς ἐξελιξεως, πάλιν δὲν ἐπεται ὅτι θὰ ᾔτο ὁπωσδήποτε ὠφέλιμον διὰ τὸ πολὺ κοινόν, ἵνα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἐνώσεων τούτων τεθῇ ἡ κρατικὴ δύναμις καὶ συνταυτισθῶσι τὰ συμφέροντα αὐτῶν πρὸς τὰ κρατικά. Εἶναι προφανεῖς οἱ κίνδυνοι ἐκ πείρας τοιαύτης κατευθύνσεως εἴτε ἀπὸ κοινωνικῆς εἴτε ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως ἐξετασθῇ τὸ ζήτημα αὐτό».

Παρὰ τὰς ὑποδείξεις ταύτας τοῦ ἀρμοδιωτέρου, διεθνῶς, ὀργάνου πρὸς ἔγκυρον γνώμην ἐπὶ τῶν ζητημάτων τούτων, ἡ Δ. Ε. Ν. δὲν ἐδίστασεν, ὡς ἄλλος Βρέννος, νὰ θέσῃ, εἰς τὴν πλάστιγγα τῶν συμφερόντων, τὴν σπάθην τῆς ὑπὲρ εὐαριθμῶν ἀτόμων καὶ ἐναντίον τοῦ καθολικοῦ συμφέροντος τῆς χώρας.

Ἄλλ' ἡ πολιτικὴ αὕτη εὐρίσκεται, καὶ ἐν προκειμένῳ, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς προγραμματικὰς δηλώσεις τῆς κυβερνήσεως, διότι ὁμιλῶν ὁ κ. πρωθυπουργὸς ἐν τῇ Βουλῇ, τῇ 15 Δεκεμβρίου π. ἔ., ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς μειώσεως τοῦ δασμοῦ τοῦ σίτου, συνώψισεν ὡς ἑξῆς περὶ τῆς αἰτουμένης ἀναμιξεως τοῦ κράτους εἰς τὴν ἐθνικὴν παραγωγὴν. «Θέλω, ἂν εἶναι δυνατόν, νὰ μεταβληθῇ ὁ τρόπος τοῦ σκέπτεσθαι ὁλῶν τῶν παραγωγικῶν τάξεων. Θέλω νὰ μὴ νομίσουν αἱ παραγωγικαὶ μας τάξεις ὅτι μὲ τὴν ὀπισθοδρομικότητα καὶ μὲ τὴν χρησιμοποίησιν μόνον τῆς κρατικῆς μηχανῆς διὰ ν' ἀκριβαίνουν τὴν ἀξίαν τῶν προϊόντων των, εἶναι δυνατόν νὰ ἐξασφαλίσουν εἰς ἑαυτοὺς τὴν εὐημερίαν καὶ νὰ συντελέσουν εἰς τὴν γενικὴν εὐημερίαν τῆς χώρας. Τοῦτο εἶναι τὸ ὁποῖον ἐπιδιώκω».

Ἐνδέχεται νὰ μᾶς ἀνταχθῇ τὸ ἐπιχείρημα ὅτι τὰ αὐτὰ μέσα, τὰ ἀσυνήθιστα εἰς τὰς φιλελευθέρους χώρας—οἱ ὁπαδοὶ τῆς ἱστορικῆς οἰκονομικῆς σχολῆς διακηρύσσουν ὅτι τὸ χεῖρ τοῦ κράτους εἰς τὰ οἰκονομικὰ ζητήματα εἶναι βαρὺ καὶ ἀδέξιον καὶ ἐκ τῆς ἀναμιξεως του μόνον κακὸν προκύπτει—μετεχειρίσθη τὸ κράτος καὶ ἐν Ἰταλίᾳ ἵνα ἐπέλθῃ συγχώνευσις, μερικῶς ὁμως

ὡς ἐλέχθη, ἐν τῇ ναυτιλίᾳ. Ἐκεῖ τὰ μέσα ταῦτα ἐπιβάλλονται ἀπὸ τὴν καταστατικὴν μορφήν τοῦ φασισμού, τὴν σωματειακὴν, καὶ ἀπορρέουν ἐκ τοῦ φασιστικοῦ δόγματος ὅτι «τὸ πᾶν ἐν τῷ κράτει, οὐδὲν ἐκτὸς αὐτοῦ, οὐδὲν κατ' αὐτοῦ», πρὸς δὲ δικαιολογοῦνται καὶ ἐκ τῆς τάσεως τῶν ἐνδιαφερομένων ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων ἵνα θεωροῦν τὸ κράτος—φασισμόν ὡς τὴν θείαν Πρόνοιαν.

Ἀξίζει, μάλιστα, τὸν κόπον ἵνα μεταφέρωμεν ἐνταῦθα, αὐτολεξεί, τὴν σχετικὴν περικοπὴν ἐκ τῆς διανεμηθείσης ἐκθέσεως, τῆς περιεχοῦσης, ὡς ἐλέχθη, τὰς περὶ «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας» ἀντιλήψεις τῆς Δ. Ε. Ν., τὴν δικαιολογοῦσαν τὴν ἀνάμειξιν τῆς ὁπῶς ἐπιβάλλη, ὡς λέγει, «τὴν χρονίζουσαν μεταξὺ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συνεννόησιν», πρὸς σύμπτῃσιν τοῦ ἐνιαίου ὁργανισμοῦ. Ἴδου λοιπὸν αὕτη: «Εἶναι πιθανόν, σύζητεῖται ἄλλως τε μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων, ὅτι οἱ ἀκτοπλοϊκοί, ἐξαναγκαζόμενοι ἐκ τῆς δυνάμεως τῶν πραγμάτων, νὰ καταλήξουν εἰς συνεννόησιν μεταξὺ τῶν, παραμερίζοντες τὰς ἀντιζηλίας καὶ τὰς ἀμοιβαίας δυσπιστίας καὶ νὰ συμπτῇσιν τὸ τρᾶσ, χωρὶς τὴν σύμπραξιν καὶ χωρὶς τὸν ἔλεγχον (!) τοῦ κράτους. Διὰ τῆς μονομεροῦς ταύτης σύμπραξεως τῆς ἐνώσεως θὰ καταστήσουν, σχεδὸν μονοπωλιακὴν ὑπὲρ αὐτῶν τὴν ἀκτοπλοίαν, χωρὶς ν' ἀναλάβωσιν ὑποχρεώσεις ἐναντι τοῦ κράτους καὶ ν' ἀναδεχθῶν τὸν ἔλεγχον αὐτοῦ (!), ὅποτε βεβαίως ἡ δρᾶσις τοῦ τρᾶσ δύταται νὰ καταστῇ πιεστικὴ καὶ ἐπιβλαβὴς (;). Εἶναι λοιπὸν ἀπολύτως συμφέρον εἰς τὸ κράτος, προλαμβάνον τὴν τοιαύτην διαμόρφωσιν τῆς πραγματικότητος, νὰ σπεύσῃ ἵνα συμμερισθῇ τὰ αἰτήματα τῶν ἐφοπλιστῶν (!) καὶ νὰ ὑποβοηθῇ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ συνασπισμοῦ τῶν, συμπράτον, οὕτως εἰπεῖν, εἰς τὸν δημιουργούμενον νέον ὁργανισμόν».

Ὡστε κατὰ τὰς ἐκτεθείσας ἀντιλήψεις τῆς Δ. Ε. Ν. τὸ πρὸς ἔλεγχον τῆς ἀκτοπλοίας δικαίωμά του τὸ κράτος δὲν τὸ ἀρύεται ἐκ τῆς ἀποστολῆς του. Ἄλλ' ἀναμένει ἵνα τοῦ ἀναγνωρισθῇ διὰ τῆς συμβάσεως, εἰς ἣν θὰ προέλθῃ μετὰ τῶν συγχωνευθησομένων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων. Καὶ ὁμῶς πρόκειται περὶ ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτις, ἐν τῇ λειτουργίᾳ τῆς, θίγει τὰ ὅρια τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας καὶ συνεπῶς ἡ παρέμβασις τοῦ κράτους εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ ὁρομολογίου καὶ τοῦ ναυτολογίου τῆς ἀκτοπλοίας εἶναι ἐπιβεβλημένη, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι διὰ τοῦ δικτύου τῶν γραμμῶν ταύτης μετακινοῦνται οἱ πολῖται του καὶ ἐξυπηρετοῦνται οὐσιώδη ἐμπορικὰ συμφέροντα τῆς χώρας, ὧν ἀπάντων ἡ προάσπισις ὑπὸ τοῦ κράτους δέον νὰ γίνεται μετ' αὐστηροῦ ἔλεγχου. Ἐπὶ πλέον, ὅπου τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοίας ἔχει ἐκφυλαχθῇ ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, εἶναι ἀπαραίτητος ὁ ἔλεγχος οὗτος τοῦ κράτος, διότι εἶναι ἐνδεχόμενον—καὶ τὸ ἰδιωτικὸν συμφέρον ἐπιβάλλει τοῦτο—νὰ γίνῃ ἐκμετάλλευσις τοῦ προνομίου εἰς βάρος τοῦ κοινού.

Ἴδου ὁ λόγος δι' ὃν εἰς οὐδένα ἄλλον κλάδον τῆς ἰδιωτικῆς οἰκονομικῆς δράσεως ὅσον ἐν τῇ ἐπιβατικῇ ναυτιλίᾳ, ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς ἀτομικῆς ἰδιοκτησίας ἐμφανίζει ζωηροτέραν τὴν πραγματικότητα ὅτι ἀποτελεῖ αὕτη κοινω-

νικήν λειτουργίαν· διὰ τοῦτο καὶ οὐδαμοῦ ἄλλου ἢ ἀνάγκη τῆς ἔκμεταλλεύσεως τῆς ἀτομικῆς ἰδιοκτησίας κατὰ τρόπον ἐξυπηρευτικὸν τῆς κοινωνικῆς σκοπιμότητος εἶναι τόσον ἐπιτακτική, ὅσον προκειμένου περὶ τῆς ἀκτοπλοοῦσης προνομιακῶς ἐν τῇ πατρίδι τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

Θὰ ἐπιχειρήσωμεν ἵνα ἀναλύσωμεν τὰς ἐπιζημίους, ἀπὸ κοινωνικῆς, οἰκονομικῆς καὶ ἐθνικῆς ἀπόψεως, διὰ τὴν χώραν μας συνεπειάς ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ὑποδεικνυμένου συστήματος, πρὸς δὲ νὰ σκιαγραφήσωμεν τὴν πενιχρὰν προοπτικὴν τοῦ ὀρῖζοντός του, ὡς οὗτος διανοίγεται εἰς τοὺς ὀφθαλμούς μας, διὰ νὰ διαλύσωμεν τὸν θρόλον περὶ τοῦ ἀναμενομένου ἐκ τῆς προτεινομένης ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς χρυσοῦ ἀκτοπλοῦκου αἰῶνος

Α') Ἡ Ἱδρυσις τῆς «Ἠνωμένης ἀκτοπλοίας» θὰ γενρώσῃ τὴν ναυτικὴν πρωτοβουλίαν.

Εἰς τὸν ἡμερήσιον τύπον ἐδημοσιεύθη, πρὸ τινος, ὅτι ὁ κ. Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν προήδρυσεν τῆς πρώτης συνελεύσεως τῶν μελῶν τῆς ἰδρυθείσης «ἐλληνικῆς θαλασσίας ἐνώσεως» καὶ ἀνέπτυξε τοὺς σκοποὺς, οὓς θὰ ἐπιδιώξῃ αὕτη. Ματρίως ὁμως ἀνεξηγήσαμεν νὰ ἴδωμεν μεταξὺ τούτων τὸν κυριώτερον, ὅτι δηλ. αἱ ἐνώσεις αὗται, αἵτινες σημειωτέον ἄλλαχού εἶναι ὀργανώσεις ἰδιωτικαὶ καὶ ὄχι κρατικά, ὡς παρ' ἡμῖν, εἴτε flottesverein εἴτε ligue maritime εἴτε lega navale λέγονται ἔχουν, ὡς σκοπὸν, ὄχι μόνον τὴν ψυχαγωγίαν τῶν μελῶν τῶν, ὡς ἀποτελεῖ τὸ πρόγραμμα τῆς ἐλληνικῆς, ἀλλὰ, πρὸ παντός, ἵνα ὠθήσουν πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὰς ἐκ ταύτης ἐκτρεφόμενας ἐπιχειρήσεις τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, δεδομένου ὅτι κατ' ἐξοχὴν ἡ βιομηχανία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἔχει ἀνάγκην ἀνεπτυγμένης ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας.

Ἀποτελεῖ δὲ κοινὸν μυστικὸν ὅτι ἡ δημιουργία καὶ τεραστία, προπολεμικῶς, ἀνάπτυξις τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, εἶνε ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἔργον τῆς Γερμανικῆς Ναυτικῆς Ἐνώσεως (flottesverein).

Κατὰ περὶ ὅσον ὁμως σύμπτωσιν, συγχρόνως μὲ τὰς διατυμπανισθείσας ἐπαγγελίας περὶ ἀποκτήσεως καὶ παρ' ἡμῖν, συνεπεία τῆς νέας ὀργανώσεως, ἐθνικῆς ναυτικῆς συνειδήσεως!! συνεκαλοῦντο, ἐν τῇ Δ.Ε.Ν., ἄλλα συνέδρια ἐν οἷς ὁ αὐτὸς Ὑπουργὸς ἐξύμνει· ὡς ἰδεώδη ἀκτοπλοικὴν πολιτικὴν τὴν ἐπιδιώκουσαν τὴν κατάλυσιν τῆς ἀτομιστικῆς ὀργανώσεως καὶ συνεπῶς τὴν νέκρωσιν τῆς ἰδιωτικῆς ναυτικῆς πρωτοβουλίας, τῆς δρώσης ἐν τῇ ἀκτοπλοίᾳ μας.

Ἐν τούτοις εἶναι τῆς στοιχειώδους γνώσεως τὸ γεγονός, ὅτι εἰς ὅσας χώρας τὸ κράτος ἀνεμίσχθη εἰς τὰ πράγματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας του, ἐφήρμοσε τοῦτέστιν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν, τὸ ἔπραξεν ἐπὶ τῷ σκοπῷ τοῦ νὰ ἐνθαρρύνῃ καὶ ἐνισχύσῃ τὴν προσπάθειαν τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ διὰ τῶν ὠφελημάτων, αἵτινα παρέχει καὶ τῶν ἐγγυήσεων, αἵς ὑπό-

σχεται ἵνα προτρέψη τὰ διστάζοντα, λόγῳ τοῦ μεγέθους τῶν κινδύνων εἰς οὓς ἐκτίθενται, ἰδιωτικά κεφάλαια, ὠργανωμένα καὶ μὴ, ἵνα τραπῶσι πρὸς θαλασσίους ἐπιχειρήσεις.

Εἰς τὴν ἀρχὴν, μάλιστα, τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας—ὅπως ἀκριβῶς συμβαίνει εἰς τὴν ἐποχὴν μας μὲ τὰς ἐμπορικὰς ἀεροπορικὰς συγκοινωνίας—τὸ κράτος, εἰς ἀπάσας τὰς χώρας οὐδὲ τῆς Ἑλλάδος, ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω ἐξαιρουμένης, ἀνέλαβε τὴν πρωτοβουλίαν καὶ ἔκαμε τὰ ἔξοδα ἵνα καταστήσῃ εἰς τὰ ἄτομα ἐμφανῆ τὴν ἀνάγκην ὅπως ἀκολουθήσουν αὐτὸ εἰς τὰς προσπαθείας του πρὸς δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ διὰ τὸ γενικὸν ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ ἀτομικὸν συμφέρον. Σὺν τῷ χρόνῳ, ἐφόσον τὰ ἄτομα ἐδείκνυν ἐνεργὸν κλίσιν πρὸς τὴν δημιουργηθεῖσαν ἐν τῇ βιομηχανίᾳ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν νέαν κατῴστασιν πραγμάτων, ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία ὑποκατέστησεν, ἐξ ὁλοκλήρου, τὴν κρατικὴν.

Ὡστε κατεβλήθη, εἰς ὅλας τὰς χώρας, ἐργώδης προσπάθεια καὶ ἀπητήθησαν βαρύνταται οἰκονομικαὶ θυσίαι ἐκ τοῦ δημοσίου ταμείου ἵνα δημιουργηθῇ ἡ προσανατολισθῇ ἡ ὑπάρχουσα ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία εἰς τὰς νέας συνθήκας καὶ κατευθύνσεις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Καὶ σήμερον ἀκόμη, ὅπου ἐλλείπει ἡ ἰδιωτικὴ ναυτικὴ πρωτοβουλία, ὡς συμβαίνει ἐν Ρουμανίᾳ καὶ Βουλγαρίᾳ—ἰδοὺ διατὶ μόνον αἱ δύο αὗται χώραι κέκτῃται, ἐκάστη, ἀνὰ μίαν ἀτμοπλοῖαν καὶ διὰ τῆς ὑποδεικνυομένης ὑπὸ τῆς Δ.Ε.Ν. ἀτμοπλοικῆς πολιτικῆς θέλει προστεθῇ εἰς αὐτὰς καὶ ἡ Ἑλλάς—τὸ κράτος ἀναπληροῖ ταύτην.

Παρ' ἡμῖν, ἀπὸ τῆς οἰκτρᾶς ἀποτυχίας τῆς σχετικῆς κρατικῆς πρωτοβουλίας καὶ προσπαθείας, τῆς ἐκδηλωθείσης, ὡς ἐξετέθη ἐν τῷ κεφαλαίῳ Β', διὰ τῆς ἰδρύσεως τῆς περιφήμου «ἀτμοπλοῖας τῆς Σύρου», τὸ κράτος, εὐτυχῶς διὰ τὴν παράλιον καὶ νησιωτικὴν Ἑλλάδα, ἀφῆκεν ἐλεύθερον τὸ πεδίον εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, ἥτις, ἰδίᾳ ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ, ἀπεκάλυψε καὶ ἐπρόδωσε τὴν ταχύτητα, μεθ' ἧς ὁρμᾷ ἡ ζωτικότητα τῆς φυλῆς μας πρὸς τὴν πρόοδον. Ἐπρωτίμῃσεν μάλιστα τοῦτο, ὡς ἐλέχθη, ἵνα παραμείνῃ, ἐπὶ ἡμῖσα αἰῶνα, ἀδιάφορος παρατηρητὴς τῆς διεξαχθείσης πάλης μεταξὺ ἐθνικῆς καὶ ξένης ναυτιλίας καὶ ἐντὸς τῶν ἑλληνικῶν θαλασσῶν.

Ὡς ἐδείχθη ἀνωτέρω ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας—ἀπαράλλακτα ὡς συμβαίνει καὶ μὲ τὴν φορτηγὸν—εἶνε ἐξ ὁλοκλήρου ἔργον τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ τῆς ἑλληνικῆς πίστεως· ἀντὶ δὲ ν' ἀποδίδεται φόρος τιμῆς εἰς τὰς δυνάμεις αὐτὰς τῆς φυλῆς μας, ἡ ὁρμηδία κρατικὴ ὑπηρεσία τὰς μυκτηρεῖται, ἀφ' οὗ τὰς κρίνει ὡς ἐμπόδιον (!!) εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας καὶ εἰσηγεῖται τὴν νέκρωσιν των, ἐφόσον ἀξιοῖ παρὰ τῶν ἀτμοπλοικῶν ἵνα παραιτηθῶσι τῆς πολυτελοῦς ἐπαγγελματικῆς ἀτομικότητός των.

Δὲν πρόκειται δὲ περὶ μερικῆς μόνον συγχωνεύσεως ἀτομικῶν πρωτοβουλιῶν, ὅποτε παραμένει καὶ πάλιν στάδιον δράσεως εἰς τὰς κατ' ἰδίαν τοιαύτας, ἀλλὰ περὶ καθολικῆς, ὅτε ἡ συλλογικὴ δράσις ἐξαλείφει τὴν ἀτομικὴν.

Οὐδέποτε ἄλλοτε ὅσον ἐν προκειμένῳ ἔχει πληρεστέραν ἐφαρμογὴν τὸ

εἰς ἀξίωμα ἀναχθὲν παρ' ἡμῖν συναίσθημα, ὅτι τὸ ἄτομον φοβεῖται τὴν κρατικὴν ἐπέμβασιν μήπως τοῦ περιορίσῃ τὴν δρᾶσιν.

Καὶ ὁμως ἐν ἑκ τῶν στοιχειωδεστερων ἐμποροναυτικῶν ἀξιωματίων εἶναι ὅτι ἵνα ἀναπτυχθῇ καὶ εὐήμερήσῃ ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία ἐν πάσῃ χώρᾳ ἀπαιτεῖται ἡ ὑπαρξὶς μιᾶς δημιουργοῦ θελήσεως, σχηματιζομένης ὑπὸ ἰδιωτῶν καὶ ἐνθαρρυνομένης, ὕλικῶς καὶ ἠθικῶς, ὑπὸ τοῦ κράτους, δεδομένου ὅτι μόνον του τοῦτο εἶναι ἀνίκανον, ὥς τὸ ἀπέδειξεν ἰδίᾳ ὁ τελευταῖος πόλεμος, νὰ τὴν ὑποκαταστήσῃ.

Ἀλλαχοῦ καὶ δὴ ἐν Γαλλίᾳ καὶ ταῖς Ἑνωμέναις Πολιτείαις τῆς Β. Ἀμερικῆς, οἱ οἰκονομολόγοι παραπονοῦνται ὅτι ἐνῶν ὑπάρχουν ἄφθονα ἐν τῇ χώρᾳ τῶν τὰ κεφάλαια, λείπει ἐξ αὐτῶν ἡ τόλμη πρὸς τὰς θαλασσίας ἐπιχειρήσεις, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον ὅτι ἐλλεῖπει ἡ πλουσία καὶ ῥηποκίνδυνος ἰδιωτικῇ πρωτοβουλία, ἣτις ὑπάρχει εἰς ἄλλας χώρας καὶ δὴ ἐν Ἑλλάδι καὶ ἐπιζητεῖται ἐκάστοτε ἐκεῖ ἡ ἠθικὴ καὶ οἰκονομικὴ ἀνάμιξις τοῦ κράτους εἰς τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας του, πρὸς ἐνθάρρυνσιν τῆς πρωτοβουλίας ταύτης. Ἴδου διατὶ εἰς τὰς δύο ταύτας χώρας οἱ μεμονωμένοι πλοιοκτῆται εἶναι ἐλάχιστοι καὶ διατὶ ὑστέρησεν ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία τῶν εἰς ἀνάπτυξιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τεραστίας θυσίας τοῦ Δημοσίου Ταμείου καὶ τὸν οἰκονομικὸν πλοῦτον τῶν.

Ἐν Ἀγγλίᾳ, Γερμανίᾳ καὶ ταῖς Σκανδιναυϊκαῖς χώραις, ἐνθα τὸ πάθος τῆς ἀτομιστικῆς ναυτικῆς δράσεως ἔχει ἀναγνωρισθῇ ὡς ἰδεώδης ναυτικὸς θεσμός, οἱ μεμονωμένοι πλοιοκτῆται εἶναι πολυπληθεῖς, διότι κατενοήθη, ἐν ταῖς χώραις ταύταις, ὅτι ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ πρέπει νὰ εὐνοηθῶσι τῶν ἀτομικῶν πρωτοβουλιῶν αἱ συλλογικαί, ἀνθρώπων καὶ κεφαλαίων. Διὰ τοῦτο τὸ κράτος ἐκεῖ δὲν ἐκηρύχθη πολέμιον τῆς ἀτομιστικῆς οἰκονομικῆς δράσεως ἐν τῇ βιομηχανίᾳ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ὡς κάμνει ἡδὴ παρ' ἡμῖν ἡ Δ.Ε.Ν. προκειμένου περὶ τῆς δρώσης ἐν τῇ ἀκτοπλοίᾳ, ἀλλὰ παραπλεύρως τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἐταιρειῶν ὑπέθαλψε καὶ τὴν διάδοσιν τῆς συμπλοιοκτησίας, θεσμοῦ ὅστις κατ' ἐξοχὴν προσαρμόζεται εἰς τὸν χαρακτῆρα τοῦ Ἕλληνος, δυσπιστοῦντος, ἐκ χαρακτῆρος, εἰς τὴν διαχείρισιν τῆς περιουσίας του παρὰ τρίτου.

Διὰ τῶν μέτρων δὲ τούτων τὸ κράτος δὲν ἐπεδίωξεν εἰς τὰς ἄνω χώρας, ὡς τὸ πράττει ἡδὴ παρ' ἡμῖν διὰ τῆς ὑποδεικνυομένης πολιτικῆς του, νὰ ἴδῃ ὀλιγωστεύουσιν τὴν δημιουργὸν δύναμιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ, διὰ τῆς ἐλαττώσεως τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας.

Αὐτός, τέλος, ὁ Ἰταλικὸς καταστατικὸς χάρις τῆς ἐργασίας ἀνεκέρησεν ὡς θεμελιώδη ἀρχὴν του, ὅτι ἐν τῷ πεδίῳ τῆς παραγωγῆς τὸ κράτος θεωρεῖ τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν ὡς τὸ ἀποτελεσματικώτερον μέσον καὶ τὸ ὠφελιμώτερον ὄργανον τοῦ ἀτομικοῦ καὶ ἐθνικοῦ συμφέροντος. Ἐφαρμογὴν δὲ τῆς ἀρχῆς ταύτης εὐρίσκομεν κατ' ἐξοχὴν εἰς τὴν ὡς ὑποδειγματικὴν θεωρουμένην νέαν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν τῆς Ἰταλίας, ὅπου ὁ φασισμὸς δὲν ἐπεδίωξεν ἵνα ἐξαλείψῃ τὴν ἰδιωτικὴν ναυτικὴν πρωτοβουλίαν, ἀλλὰ νὰ τὴν συνενώσῃ τοπικῶς μόνον εἰς τρόπον ὥστε νὰ διατηρήσῃ ἐν ἐκάστῳ τομεῖ. τὸ

αίσθημα της αμίλλης οὐχὶ ἐν τῷ ἀνταγωνισμῷ ἀλλ' ἐν τῇ συνεργασίᾳ. Διὰ τῆς παρασχεθείσης δὲ πλουσίας κρατικῆς οἰκονομικῆς ἀρωγῆς ἐπιδίδωκει ἵνα ἐνθαρρύνῃ καὶ ἐνισχύσῃ τὴν ἰδιωτικὴν ταύτην πρωτοβουλίαν.

Αἱ σημειωθείσαι, πρὸ τινος ἐν Ἰταλίᾳ ἐνώσεις ἀτμοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων (Τεργεσταίου Λόυδ καὶ Κόζουλιτς, ὑπερωκεανείων ἀτμοπλοϊκῶν Νεαπόλεως καὶ Γενούης), δὲν ἀποτελοῦν συγχώνευσιν ὑπὸ μορφὴν τράστ, ἀλλὰ καρτέλ, ὅπου, ὡς γνωστόν, τὰ μέλη ἐκάστης ἐπιχειρήσεως παραμένουν, νομικῶς καὶ πραγματικῶς, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τῶν λοιπῶν καὶ ὑποβάλλονται μόνον εἰς ἀμοιβαίους περιορισμοὺς πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ dumping τῆς μεταφορᾶς καὶ ἰδίᾳ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ· ἀντιθέτως εἰς τὰ τράστ ὡς ἡ σχεδιαζομένη «ἡνωμένη ἀκτοπλοία», αἱ κατ' ἰδίαν ἐπιχειρήσεις παραιτοῦνται τῆς ἀτομικότητος τῶν ὑπὲρ τοῦ νέου ὀργανισμοῦ.

Τὸ δὲ περιεργον, ὅτι ἡ Δ.Ε.Ν. κηρύσσει ὡς κίνητον διὰ τὴν πρόοδον τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, καίτοι τὸ παρελθὸν καὶ τὸ παρόν, μὲ τὴν εὐγλωττον φωνὴν τῶν γεγονότων, ἅτινα ἐξεθέσαμεν ἀνωτέρω, παρ' ὅλην τὴν ἔλλειψιν κρατικῆς ἀρωγῆς, οἰκονομικῆς καὶ ἠθικῆς, ἀποτελοῦν τὴν τρανωτέραν διάψευσιν τῶν φόβων τούτων καὶ τὴν ἀσφαλεστέραν ἐγγύησιν διὰ τὸ καλύτερον μέλλον τοῦ κλάδου τούτου τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας.

Μόνον οἱ κομμουνιστὰὶ καὶ ἐν μέρει οἱ σοσιαλιστὰὶ ἀρνοῦνται τὸ δικαίωμα τοῦ ἀτόμου καὶ ζητοῦν ν' ἀντικαταστήσῃν τὴν προσπάθειαν τῶν ἀτόμων διὰ τῆς μεταβιβάσεως τῶν πάντων εἰς τὸ κράτος. Ἄλλ' ἐκεῖ τὸ κράτος πνίγει τὸ ἰδιωτικὸν ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα ὑπὲρ ἐνός κοινωνικοῦ ἰδεώδους, ἀδιάφορον ἂν ἀληθοῦς ἢ ψευδοῦς, ἐπιδίδωκοντος δὲ τὴν καλυτέραν ἐξυπηρέτησιν τοῦ καθολικοῦ κοινωνικοῦ συμφέροντος, ἐνῶ διὰ τῆς ἡνωμένης ἀκτοπλοίας πνίγεται ἡ ἀτομικὴ πρωτοβουλία ἵνα ἐξυπηρευθῶν καλύτερον τὰ συμφέροντα εὐαριθμῶν μελῶν τῆς κοινῶνίας καὶ δὴ εἰς βάρος τοῦ γενικοῦ κοινωνικοῦ συμφέροντος.

Ἐπὶ πλέον κεφαλαιῶδες σφάλμα τοῦ προτεινομένου συστήματος εἶναι ὅτι α) περιφρονεῖ καὶ ἐν προκειμένῳ τὰ διδάγματα τῆς ἐθνικῆς πείρας, ἀφοῦ αἱ ἐπιτευχθεῖσαι μέχρι τοῦδε πρόοδοι ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ μας εἶναι, κατὰ κανόνα, ἔργον τῶν μεμονωμένων πλοιοκτητῶν καὶ οὐχὶ τῶν ἀνωνύμων εταιρειῶν, β) παραγνῶριζει μίαν ἐπιβλητικὴν πραγματικότητα, ὅτι δηλ. ὁ ἐφοπλιστής, ὡς καὶ πᾶς ἐν γένει κεφαλαιοκράτης, εἶναι κατ' ἀρχὴν ἐν πρόσωπον περὶ ὑπερεπλήθησε πολλὰς αὐστηρὰς δοκιμασίας, ἵνα φέρῃ τὴν ἐπιχειρήσιν του εἰς γόνιμον ἀποτέλεσμα καὶ γ) ὑποτιμᾷ τὴν οὐσιώδη σημασίαν ἣν ἔχει διὰ τὴν συντήρησιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου ἡ ἀτομικὴ ἐπιστάσια τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἰδιοκτήτου.

Ἡ ἐπιδιωκομένη, κατὰ ταῦτα, συγχώνευσις ὅλων τῶν ὑφισταμένων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων εἰς μίαν μόνον οἰκονομικὴν μονάδα προώριται, τοῦτο μὲν νὰ ἐπιφέρει τὴν ἐξαφάνισιν τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀτομικότητος καὶ τὴν νέκρωσιν τῆς ἰδιωτικῆς ναυτικῆς πρωτοβουλίας, ἀφοῦ ἡ ἰδιωτικὴ πρωτο-

βουλία, ἥς κέντρον εἶναι τὸ ἀτομικὸν συμφέρον καὶ ἐφόδιον ἡ πρακτικὴ πεῖρα, πρωταγωνιστεῖ καὶ τελεσφορώτερον δοῖ ἐπὶ τοῦ πεδίου τοῦ ἐλευθέρου οἰκονομικοῦ ἀγῶνος καὶ ὄχι τοῦ μονοπωλίου, ὅπερ ἀποτελεῖ τὴν μορφὴν τῆς πρωτοβουλίας ταύτης, τοῦτο δὲ νὰ προστατεύσῃ τὴν ἀκτοπλοικὴν ἐκείνην μερίδα, ἥτις, διὰ διαφόρους λόγους, εἶναι ἀνίκανος νὰ σταδιοδρομήσῃ, ἀνευ τῆς ἐπιζητουμένης ἰσοπεδώσεως τῆς ἀτομικῆς δραστηριότητος καὶ ἐνεργείας.

Ὑστάτη, τέλος, συνέπεια τῆς ὑποδεικνυομένης πολιτικῆς εἶναι ὅτι ἡ πλουσία ἰδιωτικῆ ἀκτοπλοικῆς πρωτοβουλίας, ἥτις συντελεῖ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐθνικοῦ ναυτικοῦ ἐνστίκτου καθ' ἅπασαν τὴν παρᾶλλον Ἑλλάδα, θὰ παύσῃ, ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς πολιτικῆς ταύτης, ν' ἀποτελῇ τὸν τηλαυγῆ φάρον, ὅστις φωτίζει τὸ ἑλληνικὸν κοινὸν καὶ διεγείρει τὸ ναυτικὸν τοῦ ἐνστικτοῦ.

Καὶ τὸ λυπηρότερον, ἐν προκειμένῳ, ὅτι ἡ Δ. Ε. Ν. ἵνα ἀποκλείσῃ τὴν φυσικὴν ἀντίδρασιν τῶν ἐνδιαφερομένων ἀκτοπλοϊκῶν διὰ τὸν παρασκευαζόμενον εἰς αὐτοὺς ἀτομικὸν ἐπαγγελματικὸν θάνατον, τοῖς παρέσχεν ἀφειδεῖς ὑποσχέσεις παντοειδῶν ὠφελημάτων. Ἐπειδὴ δὲ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοίας ἐπιδιώκουν, ὥς πάντες οἱ ἔμποροι, ὅσον τὸ δυνατόν περισσώτερα κέρδη, ἐδέχθησαν οἱ περισσώτεροι—διότι ὑπάρχει καὶ τιμιτικωτάτη μειοψηφία ἀντιτιθεμένη—ἵνα ὑποβληθῶσιν εἰς τὸν προτεινόμενον θάνατον, ἀφ' οὗ τοῖς ὑπόσχεται ἡ ὑπηρεσία αὕτη ὅτι τὸ πλοῖον τῶν Α. πραγματικῆς ἀξίας, ἐπὶ παραδείγματι, £ 1.000, θὰ εἰσαχθῇ εἰς τὸν νέον οἰκονομικὸν ὁργανισμὸν ἀντὶ £ 3.000, ἐφόσον τὴν ἐκτίμησιν τούτων θὰ ἐνεργήσουν οἱ ἴδιοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι, πρὸς δέ, λόγῳ τοῦ μονοπωλίου καὶ τῶν κρατικῶν ἐγγυήσεων, βιομηχανικὸν κέρδος 15 % ἐπὶ τῆς ηὔξημένης ταύτης ἀξίας καὶ συνεπῶς τοῦ ἐξωγαωμένου κεφαλαίου ἐπὶ πλέον τοῖς ἐξασφαλίζει αὕτη τὴν εὐχέριαν—ἐφόσον οὐδεὶς περιορισμὸς περὶ τοῦ ἐναντίου ἀναγράφεται ἐν τῇ ἐκθέσει τῆς Δ. Ε. Ν.,—τῆς ρευστοποιήσεως ἐν οἰαδήποτε ᾧρᾳ τῆς ἐκ μετοχῶν ηὔξημένης ταύτης περιουσίας εἰς βάρος τῶν ἀγοραστῶν, τοῦ κοινοῦ δηλαδὴ, δεδομένου ὅτι αἱ μετοχαὶ αὗται δὲν θ' ἀντικροσωπεύουν τὴν πραγματικὴν ἀλλὰ τὴν ἀπὸ διαιθέσεως ἀξίαν τῆς εἰς εἶδος εἰσφορᾶς τῶν ταύτης εἰς τὴν νέαν ἐταιρίαν.

Ἴδου εἰς τί ὀφείλεται ὁ ἐξαγγελδόμενος ὑπὸ τῆς Δ. Ε. Ν. καὶ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν ἐνθουσιασμὸς τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοίας ὑπὲρ τοῦ συστήματος τούτου.

Ὑπάρχει ὁμως ἕνας κυματοθραύστης ἵνα δοκιμασθῇ ἡ ἀντοχὴ τοῦ κύματος τοῦ ἐνθουσιασμοῦ τούτου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ὑπὲρ τῆς «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας», νὰ τοῖς δηλωθῇ τούτέστιν ὅτι ἡ ἐκτίμησις τῶν πλοίων, ὅτινα θὰ εἰσφέρουν εἰς τὸν ἰδρυθησόμενον ἀκτοπλοϊκὸν οἰκονομικὸν ὁργανισμὸν, δὲν θὰ ἐνεργηθῇ ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων, ὥς, κατὰ παράβασιν τοῦ νόμου «περὶ ἀνωνύμων ἐταιρειῶν» τοῖς ὑπεσχέθη ἡ Δ. Ε. Ν., οὐδὲ ὑπὸ τῶν ἀνυπάρχων δημοσίων ὑπαλλήλων, ἐκτιμητῶν, οὓς ἡ εὐφάνταστος αὕτη

κρατική υπηρεσία ἐδημιούργησεν εἰς τὰ χαρτιά—ἂν παρασιτῇ ἀνάγκη θὰ μνημονεύσωμεν καὶ παραδείγματα περὶ τῆς ἀπολύτου ἀνικανότητος τῶν δημοσίων λειτουργῶν, εἴτε ἀξιοματικοὶ εἶναι εἴτε δημόσιοι ὑπάλληλοι, πρὸς τὴν τοιαύτην ἐκτιμητικὴν ἐργασίαν—ἀλλὰ τῶν εἰδικῶν ἐκτιμητῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόυδ, μετακαλουμένων ἐπίτηδες ἐκ Λονδίνου καὶ οἵτινες θ' ὀποδῶσουν εὐσυνειδήτως, καθ' ὃ ἀμερολήπτως, εἰς ἕκαστον ἀτμόπλοιον τὴν πραγματικὴν του ἀξίαν, ἀναλόγως δηλ. τῆς ἀτομικότητός του καὶ τῆς καταστάσεώς του καὶ ὄχι τὴν ἀπὸ διαθέσεως τοιαύτην, ὡς ἐπιδιώκουν οἱ ἀκτοπλοῖκοι καὶ τοῖς ὑπεσχέθη ἡ Δ. Ε. Ν.

Τελευτώντες, θεωροῦμεν καθήκον μας νὰ κάμωμεν μίαν ὑπόμνησιν πρὸς τοὺς σπεύδοντας ἐφοπλιστὰς τῆς ἀκτοπλοΐας, νὰ μὴ λησμονοῦν τὸ πάθημα τῶν συναδέλφων των τοῦ τρᾶστ Μόργκαν, οἵτινες ἐπέτιχον τὸς παραλόγους ἀξιώσεις των εἰς τὰ χαρτιά διὰ νὰ ἴδωσιν εἰτα ἐκποιούμενον τὸν στόλον των.

Β') Ἡ «ἠγνωμένη ἀκτοπλοΐα» θὰ πλήξη τὸ κοινωνικὸν καὶ οικονομικὸν συμφέρον τῆς χώρας.

Ἡ πρόοδος εἰς τὸν κόσμον καὶ ὁ πολιτισμὸς ἐβασίσθησαν, ἀνέκαθεν ἐπὶ ἐπαρκῶν συγκοινωνιῶν, διότι, ὡς χαρακτηριστικώτατα ἐγράφη, ὁ πολιτισμὸς δὲν εἶναι τίποτε ἄλλο παρὰ ζήτημα ὀργανώσεως, ἡ δὲ ὀργάνωσις ἐξαρτᾶται ἀπὸ κεντρικῆς τινος ἀρχῆς, ἐλεγχούσης καὶ διοικούσης, εὐρισκομένης δ' εἰς ἀδιάκοπον ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν πέριξ αὐτῆς ἄκρων καὶ τοπικῶν κέντρων.

Ἐν τούτοις, τὸ ἰδεῶδες αὐτὸ διὰ πᾶν πολιτισμένον κράτος καὶ ὅπερ, παρ' ἡμῖν ἐξυπηρετεῖ ἐξ ἰδίων καὶ ἄνευ κρατικῆς οικονομικῆς ἀρωγῆς ἡ ἰδιωτικὴ ναυτικὴ πρωτοβουλία, λόγῳ τῆς ἐπεκτάσεως καὶ τῆς πικνώσεως τοῦ δικτύου τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καθ' ἅπασαν τὴν Ἑλλάδα, κρίνεται, παρὰ τῆς ἐντεταλμένης ἵνα μεριμνᾷ διὰ τὴν πύκνωσιν τῶν συγκοινωνιῶν τούτων κρατικῆς ὑπηρεσίας, ὡς μηδαμινῆς σημασίας, ξέφοσον θεωρεῖται παρὰ ταύτης ὡς ἐμπόδιον εἰς τὴν πρόοδον τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας ἡ συχνότερα ἐπικοινωνία πρὸς ἄλληλα τῶν διαφόρων τμημάτων τῆς χώρας μας καὶ ἐπιδιώκεται ὁ περιορισμὸς τῶν ἐν κινήσει ἀτμοπλοίων, δι' ὧν ἐπιτυγχάνεται ἡ γεωγραφικὴ ἐνότης τῆς Ἑλλάδος.

Τὸ δὲ περίεργον, ὅτι τόσῳ ἡ Δ. Ε. Ν. ὅσον καὶ ὁ κ. Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἐν ᾧ διὰ τῆς προτεινομένης πολιτικῆς παραβλέπουν ἐντελῶς τὸν κοινωνικὸν καὶ οἰκονομικὸν ρόλον τῶν μέσων τῆς διὰ θαλάσσης συγκοινωνίας, ὡς θέλει δειχθῇ ἀμέσως κατωτέρω, διατείνονται ὅτι ἡ ἐπιδιωκομένη παρ' αὐτῶν μεταβολὴ ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ θέλει ἐξυπηρετήσῃ πρὸ παντὸς τὸ κοινὸν συμφέρον, *χωρὶς ὅμως νὰ μᾶς ἐξηγοῦν* τίνι τρόπῳ θὰ ἐξυπηρετηθῇ διὰ τῆς «ἠγνωμένης ἀκτοπλοΐας», δεδομένου ὅτι τὸ συμφέρον τοῦτο, ὡς εἶναι τοῖς πᾶσι γνωστόν, ἐξυπηρετεῖται διὰ τῆς πυκνώσεως τοῦ δικτύου τῶν συγκοι-

νωνιῶν, τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τῶν ἐξυπηρετούντων τὰς συγκοινωνίας ταύτας πλοίων, τῆς αὐξήσεως τῶν μεταφορικῶν ἀγαθῶν καὶ τέλος τῆς ἐφθινίας τῆς διαμετακομίσεως, ἥτις ὁμως ἐπιτυγχάνεται ὄχι διὰ τοῦ μονοπωλίου ἀλλὰ διὰ τοῦ συναγωνισμοῦ.

Ἴδου διατὶ ὑπὸ τὸ ἰσχυὸν φιλελεύθερον οἰκονομικὸν σύστημα ἐν τῇ ἀκτοπλοίᾳ ἐκέρδισε μέχρι τοῦδε ἡ κοινωνία εἰς πᾶν στάδιον τῆς ἐνεργείας τῆς ἰδιωτικῆς ναυτικῆς πρωτοβουλίας.

Ἀλλαχοῦ, ἡ παρέμβασις τοῦ κράτους εἰς τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας του καὶ ἡ παραχώρησις ὑπὸ τούτου οἰκονομικῆς ἀρωγῆς δικαιολογεῖται καὶ ἐκ τοῦ ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας δὲν πρέπει νὰ βασίζεται ἀποκλειστικῶς ἐπὶ τῶν ἀξιωματῶν τῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, τοὔτέστιν ἐπὶ τῆς ἐπιτυχίας τοῦ κατὰ τὸ δυνατόν ἀνωτέρου κέρδους καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ ἐπιχειρήσις αὕτη θεωρεῖται ἐκεῖ ὡς μετέχουσα καὶ δημοσίου λειτουργήματος καὶ χρησιμοποιεῖται ἡ οἰκονομικὴ τῆς δυνάμεις κυρίως διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ἐθνικῆς καὶ κοινωνικῆς οἰκονομίας καὶ δευτερευόντως πρὸς αὔξησιν τῶν ὠφελειῶν τοῦ κεφαλαίου, δι' αἷς προορίζεται ἡ ἐπιχορήγησις.

Ἐὰν πραγματοποιηθῇ ἡ σύστασις τῆς «ἠνωμένης ἀκτοπλοίας» θέλει ἐπέλθῃ:

α') Ἀραιώσεις τῶν συγκοινωνιῶν, ἐφόσον ἐπιδιώκεται ἡ ὀργάνωσις οἰκονομιῶν ἐν τῇ ἐπιβατικῇ ναυτιλίᾳ διὰ τῆς ἐλαττώσεως τῶν ἐν κινήσει πλοίων μέχρι καὶ κάτω τοῦ ἡμίσεως τῶν κυκλοφορούντων ἤδη.

β') Στοιβασία τῶν ἐπιβατῶν ἐντὸς τῶν ὀλίγων τούτων ἐν κινήσει ἀτμοπλοίων εἰς τρόπον ὥστε οἱ διὰ θαλάσσης ταξιδεύοντες δὲν θὰ ἔχουν πλεόν δικαίωμα ἐκλογῆς τοῦ θαλασσοῦ φορείου, ὥς γίνεται ἤδη, ἀλλὰ θὰ μεταβάλλωνται εἰς ἄψυχα δέματα δυνάμενοι νὰ συσσωρευθῶσιν οἱ μὲν ἐπὶ τῶν δέ. Ἐὰν δὲ διαρκοῦντος τοῦ θέρους διατυποῦνται ἤδη παράπονα στοιβασίας ἐπιβατῶν, παρ' ὅλην τὴν ὑπαρξίν τοσούτων ἀτμοπλοίων ἐν κινήσει, εἶναι εὐνόητον τὸ μέλλει νὰ συμβῇ ἐπὶ ἠνωμένης ἀκτοπλοίας, ὅτε τὰ ἐν κινήσει πλοία θὰ περιορισθοῦν ἀπὸ 100, ὅσα ταξιδεύουν ἤδη, εἰς 40, ὅσα, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Δ.Ε.Ν., ὑπεραρκοῦν διὰ τὰς συγκοινωνίας ὁλοκλήρου τῆς Ἑλλάδος. Θὰ διεξάγῃται ἀληθὴς ἀγὼν πρὸς κατάληψιν θέσεως, ἔστω καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἐνῷ οἱ πλεονάζοντες θὰ ὑποχρεωθῶσι ν' ἀναβάλλωσι τὸ ταξίδιον τῶν διὰ τὴν προσεχῇ προσέγγισιν τοῦ ἀτμοπλοίου.

γ') Αὕξησις τοῦ ναυτολογίου διότι πᾶσα ἔνωσις παραγωγῶν δύο οὐσιώδεις ἀλλὰ διαφόρους σκοποὺς ἐπιδιώκει, ἥτοι ἐλάττωσιν τῶν ἐξόδων διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς ἀποδοτικότητος καὶ αὕξησιν τῶν τιμῶν λόγῳ τοῦ μονοπωλίου γνωστοῦ ὄντος ὅτι τὰ πάσης φύσεως μονοπώλια, εἴτε κρατικά εἴτε ἐπιχειρηματικά εἴτε ἐργατικά, ἔχουν πάντοτε τοῦτο τὸ ἀσφαλὲς ἀποτέλεσμα ὅτι ἐπιφέρουν αὕξησιν τῆς τιμῆς τοῦ μονοπωλουμένου εἵδους.

Δὲν ὑπάρχει δ' ἐν τῇ παγκοσμίᾳ ἐμποροναυτικῇ ἱστορίᾳ παράδειγμα, καθ' ὃ αἱ γενικώτεραι συγχωνεύσεις ἢ καὶ αὐταὶ ἀκόμη αἱ ἀπλᾶι συνεννοήσεις ἀτμοπλοίων νὰ μὴ καταλήξωσιν εἰς τὴν αὕξησιν τῶν ναύλων. Ἴδου μερικά

ἀποδείξεις περὶ τούτου: ἡ ἐπελθοῦσα, τῷ 1888, μεταξύ τῶν ἁγγλῶν πλοιοκτητῶν συνεννόησις ἐπέφερε τὴν αὔξησιν τοῦ ναυλοτιμαρίθμου τῶν μεταφερόμενων ἐμπορευμάτων καὶ προεκάλεσε τὰς διαμαρτυρίας τῶν διεθνῶν φορτωτῶν, λόγῳ τοῦ ὅτι τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡ Ἀγγλία ἔπαιζεν ἀκόμη τὸν ρόλον τοῦ παγκοσμίου θαλασσοῦ μεταφορέως (*routier de la mer*) δὲν ἐπρόφθασαν νὰ κατασιγίσουν αἱ διαμαρτυραὶ ἐκεῖναι καὶ ἰδοὺ τῷ 1895, ἐπῆλθεν ἐν Λονδίῳ πάλιν συνεννόησις μεταξύ τῶν ὑπερωκεανίων ἀτμοπλοίων διὰ τὴν αὔξησιν τῶν μεταξύ Εὐρώπης, Ἀμερικῆς καὶ Ἰνδιῶν ναύλων ἡ συνεννόησις ἐξ ἄλλου ἤτις ἔλαβε χώραν, τῷ 1898, ἐν Κολωνίᾳ, ἐστοίχισεν εἰς τὸ κοινὸν τὴν ἐνοποίησιν τῶν μεταξύ τῶν διαφόρων λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ Ἀμερικῆς ναύλων ἡ ἐπελθοῦσα τέλος τῷ 1903 σηνεννόησις μεταξύ τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ἱστιοφόρων τῆς διεθνοῦς ἀκτοπλοίας ἡ καταλήξασα εἰς τὴν ἰδρυσιν τῆς «διεθνοῦς ἐνώσεως πλοιοκτητῶν ἱστιοφόρων» ἔσχεν ὡς ἀναπόφευκτον συνέπειαν τὴν αὔξησιν τῶν ναύλων τῶν ἐμπορευμάτων (δρα περὶ τούτων G. Ripert *Droit maritime* 2α ἔκδοσις τ. I. N^ο 752 καὶ ἐπ.). Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ μεταξύ Ἀγγλίας καὶ Τράανσβαλ πλέμου ἐσχηματίσθη «ἡ ἐνωσις τοῦ ἀκρωατηρίου» (*Cap ring*), ἣτις ἐξεμεταλλεύθη τὴν ἀνάγκην τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως ὑποχρεώσασα αὐτὴν νὰ τῇ καταβάλλῃ τεραστίους ναύλους διὰ τὴν μεταφορὰν τροφῶν καὶ ἐφοδίων τοῦ ἀγγλικοῦ στρατοῦ (*Anjubault. La marine marchande Anglaise. Paris. 1907 σελ. 42*). Τῷ 1905 ἰδρύθη ἡ «Baltic and White sea Conference». ἣτις, ὡς ἀναγράφεται ἐν τῷ καταστατικῷ της, «προτίθεται τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν πλοιοκτητῶν, τὴν βελτίωσιν τῶν ναύλων καὶ ἐν ἀνάγκῃ τὸν καθορισμὸν κατωτάτου ὁρίου ναύλου», ὅπερ καὶ ἐγένετο (*Haas. Les cartels dans la navigation libre. Revue économique internationale. 1912 τ. 1. σ. 26*), κτλ.

Καὶ παρ' ἡμῖν «Ἡ Πανελληνίος Ἀκτοπλοικὴ Ἐνωσις», νῦξησε, κατὰ τὸ βραχὺ διάστημα τῆς λειτουργίας της, κατ' ἐπανάληψιν, τοὺς ναύλους ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων.

Καὶ ἐν προκειμένῳ, ἐφ' ὅσον ὁ ναυλοτιμαρίθμος θὰ παύσῃ ρυθμιζόμενος ὑπὸ τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ κατ' ἀνάγκην θ' ἀκολουθήσῃ τὴν τιμὴν τοῦ μονοπωλίου. Ἄλλως τε ἀποτελεῖ οἰκονομικὸν ἀξίωμα ὅτι «δοσάκις ἐλαττοῦται ἐν τινι χώρᾳ ὁ ἀριθμὸς τῶν παραγωγῶν, οἱ καταναλωταὶ τὸ κοινὸν δηλαδή, γίνεται ταχέως τὸ θῦμα τῆς διαταραξέως ταύτης. Καὶ τὸ σπουδαιότερον ὅτι θέλουν νὰ παραδώσουν τὴν παρὰ τὴν Ἑλλάδα εἰς χεῖρας τοῦ χειροτέρου μονοπωλίου, τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ.

Παρέχεται ὁμοῦ καὶ ἐν ἀντίδοτον διὰ τὰ δεινὰ εἶναι ἐπιστημονικῶς καὶ πρακτικῶς βέβαιον ὅτι θὰ ὑποστῇ τὸ ἑλληνικὸν κοινὸν ἐκ τῆς μονοπωλήσεως τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων, συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν, δηλ. ἡ ὑπόσχεσις τῆς Δ. Ε. Ν. ὅτι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, οὔτε ὀλίγον οὔτε πολὺ, «θὰ καίξῃ τὸν ρόλον τοῦ μετὰ τὴν ἐκκλησίαν Ὑπουργοῦ τοῦ θεοῦ ἐκ τῆς γῆς, διὰ τὸ καλὸν τῆς κοινωνίας» ὡς πρεσβεύει τὴν ἀποστολὴν τοῦ κράτους ὁ καθολικὸς σοσιαλισμός. Ἀλλὰ τὸ ἑλληνικὸν κοινὸν δὲν λησμονεῖ οὔτε

ὅτι εἰς ὅλας τὰς χώρας μὲ κρατικὰς ὑποσχέσεις εἶναι στρωμένοι καὶ αὐτοὶ οἱ δρόμοι τῆς κολάσεως, οὔτε καὶ ὅτι «τὸ μονοπώλιον εἶναι ὁ θρίαμβος τῶν ἰσχυρῶν καὶ ὄχι ἡ ὑποστήριξις τῶν ἀδυνάτων», ὥς τὸ ἐξαπατήρησεν ὁ Θιέρσοις κατὰ τὴν ἐπισημάνειν νόμου τινὸς περὶ προστασίας τῆς γαλλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ἄλλως τε εἶδομεν ἐν τῷ κεφαλαίῳ Β' τίνι τρόπῳ ἔννοεῖ νὰ προστατεύσῃ τὸ κοινωνικὸν συμφέρον ἡ Δ. Ε. Ν., διὰ συμβάσεως.

Οὕτως «ἡ ἠνωμένη ἀκτοπλοία» ἀντὶ νὰ γίνῃ ὄργανον διὰ τὸν πολιτισμὸν καὶ ὑπηρετῆς τῆς κοινωνίας θὰ μεταβληθῇ εἰς αὐθέντην αὐτῆς, δεδομένου ὅτι ἡ προστασία, τὸ μονοπώλιον δηλ., δημιουργεῖ συμφέροντα ἀντίθετα πρὸς τὴν γενικὴν εὐημερίαν, καὶ ἅτινα ἀγωνίζονται κρατερῶς ὑπὲρ τῆς διατηρήσεώς των.

Εἶναι ὁμῶς ἐξόχως χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ Δ. Ε. Ν. παρέρβασεν, ἐν προκειμένῳ, ὅλα τὰ διδάγματα θεωρίας καὶ πείρας, διότι ἐνῷ εἰς ὅλας τὰς χώρας ἔχει κατανοηθῇ ὅτι ἡ σύστασις ἀκτοπλοίας τινος σκοπεῖ τὴν διευκόλυνσιν τῆς συγκοινωνίας καὶ διὰ τοῦτο ἐπιδιώκεται ἵνα ὑπάρχουν περισσότερα τῆς μιᾶς, ἀφοῦ ἡ πλειονότης δημιουργεῖ τὸν συναγωνισμόν, ὅστις ἀποκελεῖ τὴν βάσιν πάσης προόδου—ὄχι βέβαια τὸν ἀναρχικόν, ὅστις ἄλλως τε, οὐδέποτε ἐφημερόσθη ἐν τῇ ἐπιβατικῇ ναυτιλίᾳ μας—καὶ ὁ συναγωνισμὸς ἐπάγεται ὄχι μόνον ἐφθνήσαν εἰς τοὺς ναύλους, ἀλλὰ καὶ μεγαλυτέρας εὐκολίας εἰς τοὺς διὰ θαλάσσης ταξιδεύοντας, παρ' ἡμῖν ἐπιδιώκεται, εἰς τὴν σημερινὴν ἐποχὴν τῆς αἰξούσης πυκνώσεως τῶν συγκοινωνιῶν, ἡ ἴδρυσις μιᾶς μόνης ἀκτοπλοίας, ἡ ἐλάττωσις τῶν ἐν κινήσει πλοίων καὶ ἡ δημιουργία ἐπιχειρηματικῶν μονοπωλίων.

Ἐπὶ πλέον, ἡ συγκέντρωσις τῆς παραγωγῆς εἴτε ὑπὸ μορφὴν τράστ, εἴτε καρτέλ, ὥς καὶ ἡ ἀπλὴ συνεννόησις, ἐπιδιώκει ὄχι τὸν περιορισμὸν τῆς παραγωγῆς, ἀλλὰ τὴν αὐξήσιν ταύτης, ἵνα ἐπιτευχθῇ μεγαλυτέρα ἐξαγωγή· προορίζονται δὲ τ' ἀποτελέσματα τούτων, κατὰ κανόνα, διὰ τὴν ἀλλοδαπὴν καὶ ὄχι τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας. Αἱ ἐπιτευχθεῖσαι ἐπίσης μέχρι τοῦδε συνεννοήσεις ἐν τῇ ναυτιλίᾳ, ἐθνικαὶ ἢ διεθνεῖς, ἀπέβλεψαν καὶ ἀποβλέπουν εἰς εἰς τὴν ὑποχρεωτικὴν τήρησιν κοινοῦ ναυτολογίου, τὴν κατάργησιν τοῦ συστήματος τῆς ἐπιστροφῆς ναύλου καὶ τέλος τὴν ἐλάττωσιν τῶν ἐπιζημιῶν εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν ταχυτήτων. Μόνον τὸ «τράστ τοῦ Ὠκεανοῦ» τοῦ Μόργκανν ἐπεδίωξεν, ὥς ἐλέχθη, ἵνα περιορίσῃ καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐν κινήσει πλοίων· καίτοι δὲ ὁ περιορισμὸς ἐκεῖνος ἀφεώρα ὄχι τὰς ἐθνικὰς συγκοινωνίας χώρας τινὸς ἀλλὰ τὰς διεθνεῖς—τὰς μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς—ἐν τούτοις ἡ κοινὴ γνώμη ἐν Ἀγγλίᾳ ἐξηγέρθη κατὰ τοῦ ἀπειλήσαντος τὸν πολιτισμὸν κινδύνου καὶ ἐπέβαλεν εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς χώρας ἵνα λάβῃ τὰ μέτρα ἅτινα ἐξεθέσαμεν ἀνωτέρω.

Ἡ ὑποδεικνυμένη ἀκτοπλοικὴ πολιτικὴ παραβλέπει, φραυδῶς, καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ βιομηχανία τῶν θαλασσίων μεταφρῶν δὲν εἶναι ἀνεξάρτητος τοῦ χερσαίου ἐμπορίου ἀλλ' ἀρρήκτως συνδεδεμένη μετὰ τῶν λοιπῶν οἰκο-

νομικῶν δυνάμεων τῆς χώρας καὶ ἀποτελεῖ, τρόπον τινά, τὴν . προέκτασιν, ἐπὶ τῆς θαλάσσης τῆς ἐθνικῆς οικονομικῆς δραστηριότητος. Διὰ τοῦ περιορισμοῦ ὅμως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν κινήσει πλοίων καὶ τῆς ἐντεῦθεν ἐλαττώσεως τοῦ διατιθεμένου εἰς τὰς ἐμπορικὰς μεταφορὰς ὄγκου· θέλει ὑποστῇ καίριον πλῆγμα τὸ ἐσωτερικὸν θαλάσσιον ἐμπόριον τῆς χώρας ὅπερ θὰ στερηθῇ α) τῆς ὑπαρχούσης μεταφορικῆς εὐρυχωρίας καὶ ἐπὶ ζημίᾳ τῶν συναλλαγῶν θὰ ὀφείλῃ ν' ἀναμείνῃ τὴν σειράν του ἵνα διαμετακομιθῇ καὶ β) τῶν ὑπαρχουσῶν ἤδη διττυμύσεων ἐν τῷ καθορισμῷ τοῦ ναύλου, δεδομένου ὅτι ὅτι ἐλλείψει συναγωνισμοῦ ὁ ναυλοτιμάρθριμος θ' ἀκολουθήσῃ τοὺς γενικοὺς κανόνας τῆς μονοπωλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ καθ' οὓς ἡ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις κανονίζει τὸ ναῦλον τῶν ἐμπορευμάτων ἀναλόγως τῆς ἀξίας τῆς προσφερομένης ὑπηρεσίας εἰς τὸν φορτωτὴν ἢ τὸν παραλήπτην.

Ἀποτέλεσμα ὅμως τοῦ οὕτωσιν κανονισμοῦ τοῦ ναύλου θὰ εἶναι ἡ αὔξησης τοῦ τιμαρίθμου καὶ συνεπῶς τῆς ἀκριβείας τοῦ βίου.

Παρεκτὸς τῶν ἄνω δεινῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς προτεινομένης ἀκτοπλοικῆς πολιτικῆς πρὸκειται νὰ δημιουργηθῇ κοινωνικὸς κίνδυνος, διότι, διὰ μὲν τῆς συγχωνεύσεως τῶν διαφορῶν ἀτμοπλοικῶν ἐπιχειρήσεων θὰ ἐπέλθῃ διάλυσις τῶν γραφείων διοικήσεως ἐκύστης ἐπιχειρήσεως καὶ τῶν λειτουργούντων ἐντῇ παραλίᾳ καὶ ἰησιωτικῇ Ἑλλάδι πρακτορείων καὶ ἐντεῦθεν προσθήκη εἰς τοὺς ἀνεργοῦντας ἐν Ἑλλάδι ἐπαγγελματίας ὑπερδισχιλίων, τοῦλάχιστον, ἰδιωτικῶν ὑπαλλήλων, διὰ δὲ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν κινήσει πλοίων ἀπὸ 100 εἰς 40, θὰ δημιουργηθῇ ζήτημα διαρκoῦς ἀνεργίας ὑπερδισχιλίων ναυτικῶν.

Εἰς ἐπιτροπὴν ἐργατῶν θαλάσσης, παρουσιασθεῖσα πρὸ τινος ἐνώπιον τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν ἵνα τοῦ ὑποδείξῃ τὸν ἀπειλοῦντα αὐτοῖς κίνδυνον τοῦτον, ὁ κ. Ὑπουργὸς τοὺς καθυσίχασε διαβεβαιώσας αὐτοὺς ὅτι πρὸ παντὸς οἱ ναυτικοὶ ἔχουν νὰ ὠφεληθοῦν ἐκ τῆς «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας» ! Ἐν τούτοις οἱ ἀριθμοί, μὲ τὴν ψυχρὰν καὶ ἀμείλικτον λογικὴν των, διαψεύδουν τὸν κ. Ὑπουργόν, διότι τὰ 100 ἀτμόπλοια, ἅτινα κινοῦνται σήμερον, χρησιμοποιοῦν 3.000, εἰς στρογγυλὸν ἀριθμόν, ἐργάτας θαλάσσης. ἐν ᾧ τὰ 40, ὅσα προβλέπεται διὰ τῆς ἐκθέσεως τῆς Δ. Ε. Ν. ὅτι θὰ κυκλοφοροῦν ἐπὶ «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας», θ' ἀπασχολοῦν μόνον 1.200 ἄρα ὑπάρχει πλεόνασμα 1.800 ναυτικῶν.

Τέλος διὰ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν κινήσει πλοίων, θὰ ὑποστῇ καίριον πλῆγμα καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, οὗτινος αἱ εἰσπράξεις ἐκ τελῶν ναυτολογίας καὶ εἰσφορᾶς πλοιοκτῆτου θὰ ὑποστῶσι σοβαροβαρυντάτην μείωσιν.

Τοιαῦτα ἀπὸ κοινωνικῆς καὶ οικονομικῆς ἀπόψεως ἐπιζήμιω ἀποτελέσματα προῶρισται νὰ ἔχῃ ἢ ἐπ' ὠφέλεια εὐαριθμῶν μόνον ἐφοπλιστῶν ἐπιδιωκομένη ἴδρυσις τῆς «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας».

Ἀλλὰ τοιαύτην εἰσηγούμενος ἐμπυροναυτικὴν πολιτικὴν ὁ κ. Ὑπουργὸς τῶν Ναυτικῶν εὐρίσκεται ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς κεφαλαιώδεις ἀρχὰς τοῦ

κυβερνητικοῦ προγράμματος, διότι ἐνῶ ὡς ἐτόνισε, κατ' ἐπαναίληψιν, ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως «γνώμων πάσης πράξεώς μου ἔσται μόνον τὸ γενικὸν συμφέρον καὶ οὐδέποτε τὸ συμφέρον τῶν ἀτόμων καὶ ὅτι κανὲν ἐλατήριο ἄλλο ἀπὸ τὸ κοινὸν συμφέρον δὲν θὰ ρυθμίσῃ ποτὲ καμμίαν πολιτικὴν μου ἐνέργειαν» διὰ τῆς σχεδιαζομένης «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας» ἐπιδιώκεται, κατὰ τρόπον μάλιστα, ὡς ἐξετέθη, σκανδαλώδη, ἢ εἰς βάρος τοῦ ἑλληνικοῦ κοινοῦ ἐξυπηρέτησις τοῦ ἀτομικοῦ συμφέροντος εὐαρίθμων μόνον ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοίας, τινὲς μάλιστα ὧν οἱ καὶ περισσότερον ἐπιμένοντες ἵνα ὑποβληθῶν εἰς τὸν ἐπιδιωκόμενον ἀτομικὸν ἐπαγγελματικὸν θάνατον, ἐκ συμπτώσεως εὐρέθησαν ἀναμειγμένοι εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχείρησιν καὶ οἱ ὅποιοι ἀποβλέπουν πρὸς τὴν «ἡνωμένην ἀκτοπλοίαν» ὡς πρὸς τὸν ἀπὸ μηχανῆς θεὸν ἵνα ἐξέλθωσι, πάντως μὲ τὸ ἀζημίωτον, τοῦ ξένου δι' αὐτοὺς καὶ συνεπῶς ἀχαρίστου ἐπαγγέλματος τούτου.

Γ') Ἡ ὕδρσις τῆς «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας» θέλει ἐλαττώσῃ τὰ μέσα τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης.

Ὡς μοναδικὴ δικαιολογία τῆς ὑπαγωγῆς, ἐπὶ δικτατορίας, τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τοῦ κατὰ θάλασσαν πολέμου, ὡς καὶ τῆς διατηρήσεως μέχρι σήμερον τοῦ ὕβριστικοῦ διὰ τὴν χώραν μας ἀναχρονισμοῦ τούτου—θεδομένου ὅτι ἐξ ὅλων τῶν ἐμποροναυτικῶν χωρῶν τῆς ὑψηλοῦς μόνης ἡ Ἑλλὰς ἐμφανίζει τὴν ὀπισθοδρομικότητα αὐτὴν—ἐχρησίμευσε τὸ γεγονός ὅτι τὸ ἐμπορικὸν πλοῖον δὲν ἀποτελεῖ μόνον οἰκονομικὸν ἀλλὰ καὶ πολεμικὸν ὄπλον. Ὡς εἰ τὸ δόγμα τοῦτο προορίζεται μόνον διὰ τὴν Ἑλλάδα καὶ ὄχι τὰς λοιπὰς χώρας, ἐν αἷς αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ εὐρίσκονται μακρὰν τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν.

Ἐν τούτοις ὁ ἐντεταλμένος ἵνα μεριμνᾷ πρὸς αὐξήσιν τοῦ βοηθητικοῦ τούτου στόλου διὰ τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν Ὑπουργὸς ἐκηρύχθη ὑπέρμαχος συστήματος ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, ὅπερ πλήττει καιρῶς τὴν ἀποστολὴν καὶ χρησιμότητα ταύτην τοῦ ἐπιβατικοῦ πλοίου.

• Τὸ ἐπιβατικὸν ἀτμόπλοιον, λόγῳ τῆς διασκευῆς, τῆς ταχύτητος, τῆς ὑψωτικῆς δυνάμεως τῶν μηχανημάτων, τῆς ἐσωτερικῆς διαιρέσεως, τῶν ἠλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ πολυπληθοῦς πληρώματός του, ὁμοιάζει περισσότερον τῶν λοιπῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν πρὸς τὸ πολεμικὸν πλοῖον καὶ συνεπῶς εἶναι τὸ κατ' ἐξοχὴν ἐνδεδειγμένον ἵνα χρησιμεύσῃ καὶ εἰς πολεμικοὺς σκοπούς.

Διὰ τὸν λόγον τοῦτον, εἰς τὰς περισσότερας χώρας ἡ ἐφαρμογὴ ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς ἔχει ὡς δικαιολογίαν τὴν ἀποστολὴν ταύτην τοῦ ἐπιβατικοῦ πλοίου, πρὸς δὲ παραπλεύρως τῶν στρατιωτικῶν ἐδημιουργήθησαν, ὑπὸ τὴν δικαιολογίαν τοῦ *si vis pacem para bellum*, καὶ ἐμποροναυτικοὶ ἐξοπλισμοί.

Ἄν μὴ ὑπάρξῃ, ἐν τινι χώρα, ἐθνικὸς ἐπιβατικὸς στόλος, θὰ ὑποχρεωθῇ τὸ κράτος, ὅπερ θέλει νὰ εἶναι παρασκευασμένον πρὸς πόλεμον, ν' ἀποκτήσῃ ἐπιβατικὰ ἀτμόπλοια, ὡς ἀκριβῶς πράττει διὰ τὰ πολεμικά, ἀρχη-

στεύον ἐν τῷ μεταξὺ τὰ διατεθέντα πρὸς ἀγορὰν τούτων κεφάλαια καὶ δαπανοῦν περισσότερα διὰ τὴν ἐν ἀργίᾳ συντήρησίν των.

Πρὸς ἀποφυγὴν λοιπὸν τῆς ἀνωφελούς ταύτης δαπάνης τοῦ ἐθνικοῦ πλούτου, τὸ κράτος, εἴτε δημιουργεῖ, ὅπου ἐλλείπει ἀνεπτυγμένη ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία, ἐπιβατικὸν στόλον—ὡς ἐν Ρουμανίᾳ καὶ Βουλγαρίᾳ—εἴτε, ὡς συμβαίνει εἰς πάσας τὰς ἐμποροναυτικὰς χώρας ἑξαιρέσει τῆς Ἑλλάδος, ὑποβοηθεῖ δι' ἐπιχορηγήσεων, τὴν ἰδιωτικὴν προσπάθειαν πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας, καθιστῶν οὕτω τρόπον τινὰ παραγωγικὴν τὴν διατιθεμένην παρ' αὐτοῦ οἰκονομικὴν ἀρωγὴν, διὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων παρὰ τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, ἐπὶ τῷ τέλει τοῦ νὰ χρησιμοποίησιν τὰ σκάφη αὐτῆς εἰς τὴν παρούσασθησομένην ἀνάγκην.

Ἡ λύσις αὕτη—καὶ ὁ τελευταῖος μεγάλος πόλεμος τὴν ἐπεβεβαίωσεν ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην προγενεστέραν περίπτωσιν—εἶναι ἡ μόνη δι' ἧς τὸ κράτος ἐξασφαλίζει πράγματι τὴν ἀπόκτησιν τῶν βοηθητικῶν τούτων μέσων τῆς διεξαγωγῆς τοῦ πολέμου, διότι ἡ προσφυγὴ, ἐν τοιαύταις στιγμαῖς, εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῆς ξένης ναυτιλίας, εἴτε ἀναγκαστικῶς, διὰ τῆς ἐνασκήσεως τοῦτέστι τοῦ δικαιώματος τῆς ἀγγραφείας, εἴτε συμβατικῶς, διὰ τῆς ναυλώσεως, εἶναι σχεδὸν ἀδύνατος δι' οὓς λόγους ἀνεπτύξαμεν ἐν ἑτέρῳ μελέτῃ. (1)

Ἄν μὴ ὑπῆρχον τὰ ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα καὶ κατ' ἐξοχὴν τὰ ἐπιβατικά, ὡς προχειρότερα καὶ καταλληλότερα ἵνα ἐξυπηρετήσουν τοὺς πολεμικοὺς σκοποὺς, τὰς στρατιωτικὰς, προσφυγικὰς καὶ παντοίας ἄλλας κρατικὰς μεταφοράς, ἐπὶ δεκαπενταετίαν ὅλην, ἡ Ἑλλὰς θὰ ἦτο ὑποχρεωμένη ἵνα προσφύγῃ εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῆς ξένης ναυτιλίας, ἐκλιπαροῦσα, ἐν καταστάσει ἀνάγκης εὐρισκομένη, τὴν συνδρομὴν τῆς καὶ καταβάλλουσα, προκαταβολικῶς, ὑπερόγκους, ἀναλόγους δηλ. πρὸς τὴν ἑκτακτὸν περίστασιν, ναύλους εἰς ξένον συνάλλαγμα, ἐπὶ προφανεῖ ζημίᾳ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας μας.

Ἄνευ τοῦ ἐθνικοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου, ἐξ ἄλλου, ἡ Ἑλλὰς θὰ ἐθάπτετο ἐν τῇ Μικρᾷ Ἀσίᾳ κατὰ τὴν τελευταίαν ἐθνικὴν περιπέτειαν. Καὶ ἐσώθη χάρις εἰς τὴν ἐπιβατικὴν ναυτιλίαν τῆς, διότι πάντα τὰ τότε πλοῖα, ἀνερχόμενα εἰς 150, ἐξώρμησαν ἐξ ὅλων τῶν μέχρι Βουλγαρίας ἐκτεινομένων παραλίων τῆς τότε Ἑλλάδος τῶν Σεβρῶν καὶ ἔσπευσαν πρὸς διάσωσιν τοῦ φεύγοντος ἑλληνικοῦ στρατοῦ καὶ πληθυσμοῦ.

Ἡ ἐφεδρεία λοιπὸν αὕτη τοῦ κατὰ ξηρὰν καὶ θάλασσαν πολέμου θέλει ἐκμηδενισθῇ διὰ τῆς ἐπιδιωκομένης ἰδρύσεως τῆς «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας», ἀφ' οὗ σκοπὸς ταύτης εἶναι ἡ ἐλάττωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων ἀπὸ 120, ὅσα ὑπάρχουν συνολικῶς ἤδη, εἰς 40, ὅσα προβλέπονται ὑπὸ τοῦ νέου ὄργανισμοῦ, εἰς τρόπον ὥστε ἐν περιπτώσει πολέμου νὰ καθίσταται ἀδύνατος ἡ διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου σύγχρονος ἐξυπηρέτησις τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν ὡς καὶ τῶν συγκοινωνειακῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας μας.

1) «Τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοίας καὶ ἡ ἐπιβατικὴ ναυτιλία» Ἀθῆναι 1928 σ. 31 καὶ ἐπ.

Δ') Ἡ ὥρσις τῆς «ἠνωμένης ἀκτοπλοίας» θὰ ἐπιφέρῃ τὴν διάλυσιν τοῦ ὑπάρχοντος ἐπιβατικοῦ στόλου

Οἱ ἀπολογηταὶ καὶ ἐγκωμιασταὶ τῆς «ἠνωμένης ἀκτοπλοίας» διατείνονται ὅτι διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀκτοπλοικῆς ταύτης πολιτικῆς θὰ πραγματοποιηθῇ καὶ ἐν τῇ χώρᾳ μας, ἄνευ μάλιστα ἐπιβαρύνσεώς τινος τοῦ δημοσίου Ταμείου καὶ διὰ μόνης τῆς ὁργανώσεως οἰκονομιῶν, πᾶν ὅ,τι θεωρεῖται ἤδη ὡς ἀκατόρθωτον, ἦτοι ἡ ἀνακαίνισις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου. Προσδοῦντες δ' οὗτοι ἔτι περαιτέρω τὴν κατέχουσαν αὐτοὺς αἰσιοδοξίαν διακηρύσσουν ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ὑποδεικνυομένης πολιτικῆς θὰ φέρῃ εἰς τὴν Ἑλλάδα τὸν χρυσοῦν ἀκτοπλοϊκὸν αἰῶνα.

Ἐν τούτοις, δι' ὅσους βλέπουν τὸ σύστημα τοῦτο ὄχι μὲ τὴν θολοῦσαν τὸ βλέμμα ὑποκειμενικότητα ἢ τὸν μυωπάζοντα ἀτομικὸν ὑπολογισμόν οὐδὲ κλείουν πειθαρχικῶς τοὺς ὀφθαλμούς, εἶναι ἐξωφθαλμον ὅτι οὐ μόνον βελτιώσεις τις δὲν θέλει ἐπιτευχθῇ, ἀλλὰ τοῦναντίον θὰ ἐπέλθῃ, ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς του, ἁλματικὴ χειροτέρευσις τῆς ὑφισταμένης ἀκτοπλοικῆς καταστάσεως. Καὶ ἴδου διατί:

Καθ' ἃ διατείνονται, ἡ ἀνακαίνισις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ θὰ ἐπιτευχθῇ ὑπὸ τῆς «ἠνωμένης ἀκτοπλοίας» διὰ τῆς ὁργανώσεως οἰκονομιῶν, αἱ δὲ οἰκονομία θὰ προκύβουν ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ ἐξήκοντα, τοῦλάχιστον, πλοίων ἐκ τῶν ἐξυπηρετούντων ἤδη τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας τῆς Ἑλλάδος. Ἡ Δ. Ε. Ν. εἰς τὴν διανεμηθεῖσαν ἔκθεσίν της ὑποστηρίζει ὅτι διὰ τὰς ἀνάγκας ταύτας καὶ μάλιστα κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας, ὅτε, ὡς γνωστόν, αἱ μεταφοραὶ τελοῦν ἐν ἐντάσει, ἐπαρκοῦν 50 πλοῖα, ἐν' ᾧ κατὰ τοὺς λοιποὺς μῆνας ὁ ἀριθμὸς τούτων δύναται νὰ μειωθῇ μέχρι τῶν 40!

Ματαίως ὅμως ἀνεζητήσαμεν ἐν τῇ ἐκθέσει ταύτῃ στατιστικὰς πληροφορίας ἵνα πεισθῶμεν, ὑπὸ τὸ φῶς τῶν ἀριθμῶν, ὅτι πράγματι αἱ συγκοινωνιακαὶ αὗται ἀνάγκαι τῆς χώρας μας, ἐχούσης, ἐν συγκρίσει, τὸ μεγαλύτερον ἀνάπτυγμα παραλίων ἀπὸ πᾶσαν ἄλλην, δύνανται νὰ ἐξυπηρετηθῶσιν ἐπίσης ἐπαρκῶς διὰ τοῦ 40 ἢ 50 ἀκτοπλοίων, ὅπως καὶ διὰ τῶν 100, ὅσα, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, κινοῦνται ἤδη ἐπὶ τῶν διαφόρων γραμμῶν.

Ἐπὶ παραδείγματι δὲν μᾶς λέγει ἡ κρατικὴ αὕτη ὑπηρεσία ἐπὶ τῇ βάσει τίνων στατιστικῶν δεδομένων περὶ τῆς ἐμπορικῆς καὶ ἐπιβατικῆς κινήσεως τῶν κάτωθι γραμμῶν κατέληξεν εἰς τὸ νὰ δεχθῇ, ὅτι διὰ τὴν συγκοινωνίαν: Πειραιῶς—Θεσ)κης ἀρκοῦσιν ἑβδ. 4 πλοῖα ἀντὶ τῶν 13 ὅσα μεταβαίν. ἥδη

» Κυκλάδων »	»	6 »	»	»	»	15 »	»	»
» Κρήτης »	»	3 »	»	»	»	9 »	»	»
» Ἀμβρακικοῦ »	»	3 »	»	»	»	14 »	»	»
» Χίου—Μυ)νης »	»	2 »	»	»	»	5 »	»	»

Εἰς τὰς εὐλόγους ταύτας ἀπορίας ἡ ἔκθεσις τῆς Δ. Ε. Ν. παρέχει τὴν ἐξῆς ἀπάντησιν: «κατὰ τὰς μελέτας καὶ τὰς γνώμας ὄλων τῶν παρ' ἡμῖν εἰδημόνων, οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι τῶν πλοίων (4, 6, 3, 3, 2) κρίνονται πλέον ἢ ὑπερβολικοὶ διὰ τὰς συγκοινωνίας ὥς προτίθενται νὰ ἐξυπηρετήσουν». Ἀλλὰ διατί

δὲν κατονομάζει τοὺς εἰδήμονας τούτους καὶ δὲν παραδίδει εἰς τὴν κοινὴν κρίσιν τὰς μελέτας αὐτῶν ἵνα πεισθῶμεν καὶ ὅσοι ἀμφιβάλλομεν περὶ τῆς ὀρθότητος τῆς γνώμης των, ὡς πρὸς τὴν ἱκανοποιητικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν συγκοινωνιῶν τούτων διὰ τοσοῦτον περιορισμένου ἀριθμοῦ πλοίων ; Καὶ τοῦ ἄλλου παρὰ ἐν τῇ ἐκθέσει ταύτῃ εἶχον κατ' ἐξοχὴν τὴν θέσιν των αἱ μελέται, ὅτι διὰ τὴν μετακίνησιν τῶν 700.000 ἐπιβατῶν, ὅσοι εἶναι περίπου οἱ ταξιδεύοντες ἑτησίως ἐν Ἑλλάδι διὰ θαλάσσης καὶ τὴν μετακόμισιν μερικῶν ἑκατομμυρίων τόνων ἐμπορευμάτων, ὅσα μετακομίζονται κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα, ἐπαρκοῦν τὰ 40 πλοῖα ;

Δὲν ἀπαιτεῖται, ἐν τούτοις, πολὺς κόπος διὰ νὰ μαντεύσωμεν τοὺς εἰδήμονας αὐτοὺς εἶναι οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοίας οἱ ἐπιδιώκοντες τὴν σύστασιν τῆς «ἡνωμένης» καὶ οἱ ὅποιοι θὰ διέψευδον ἑαυτοὺς, ὡς ἔμποροι, ἂν δὲν εὗρισκον πλεον ἢ ἐπαρκῆ τὸν ἀριθμὸν τῶν 40 ἢ 50 πλοίων καὶ δὴ κατὰ τὸ θέρος, ὅτε σημειοῦται γενικὴ ἐξοδος τῶν κατοίκων τῶν πόλεων.

Ἄλλ' οἱ ἐφοπλισταί, οἵτινες εἰσηγοῦνται εἰς τὴν Δ. Ε. Ν. τοιαύτας λύσεις, ἐπιδιώκουν, ὡς ἐπιχειρηματαί, νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰ ἀτομικά των συμφέροντα, ἀδιαφοροῦντες διὰ τὸ ἐμπεπιστευμένον τῇ κρατικῇ ταύτῃ ὑπηρεσίᾳ συμφέρον τῆς κοινωνικῆς ὁλότητος, ὅπερ ἀντιτίθεται πρὸς τὸ ἰδικόν των.

Ἐρχόμεθα ἤδη εἰς τὸν ἔλεγχον τῶν ἑκατομμυρίων αἵτινα θὰ πλεονάσουν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς προτεινομένης ἀκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς καὶ εἰς τὴν δημιουργίαν ὧν ἡ Δ. Ε. Ν. ὑπερέβη εἰς αἰσιοδοσίαν καὶ αὐτὸν τὸν Ζωραμῆ.

Ἰσχυρίζεται, ἡ κρατικὴ αὕτη ὑπηρεσία, ὅτι διὰ τῆς ὁργανώσεως οἰκονομιῶν, ὀφειλομένων εἰς τὸν παροπλισμὸν τῆς κατὰ τὰς ἀνωτέρω μελέτας τῶν εἰδημόνων τῆς πλεοναξούσης χωρητικότητος πέραν τῆς ἀναγκαιούσης διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν, θὰ ἐπιτύχη τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς ἀκτοπλοίας. Συγκεκριμένως μάλιστα προστίθεται ὅτι ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τούτου τῶν ἐν κινήσει πλοίων θὰ προκύψῃ, grosso modo—διότι οὐδεὶς λεπτομερὴς λογισμὸς ὑπάρχει καὶ ἐν προκείμενῳ—οἰκονομία ἐκ £ 190.000 ἢ δραχ. 76.000.000 εἰς στρογγυλοὺς ἀριθμούς. Τὰ περισσεύματα δὲ ταῦτα θὰ προέλθουν ἐκ τῆς ἐξοικονομήσεως γαιανθράκων καὶ ὑλικῶν κινήσεως πλοίων. Ἐξευρίσκεται δὲ τὸ ποσὸν τοῦτο κατὰ τὸν ἐξῆς ἀφελέστατον τρόπον.

Α) Οἰκονομία ἐκ γαιανθράκων. Ἐκ τοῦ ὑποχρεωτικοῦ παροπλισμοῦ τῶν πλοίων ἰσχυρίζονται ὅτι θὰ προέλθῃ ἑτησίως οἰκονομία ἐξ 79.200 τόνων γαιανθράκων, συνολικῆς ἀξίας λιγ. ἀγγλ. 158.400, ὑπολογιζομένης τῆς ἀξίας ἐκάστου τόνου πρὸς σελ. 40. Ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει εἶναι ἐπιτετραμμένον ἀλλὰ καὶ δυνατόν ἵνα αἱ συγκοινωναὶ αὗται ἐξυπηρετηθῶσι μόνον διὰ 50 πλοίων καὶ ἂν δεχθῶμεν τοῦτο ὡς πραγματικότητα, θὰ παραστῇ, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ἀνάγκη πρὸς τὴν ἱκανοποιητικωτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν, νὰ διατεθῶσι τὰ μεγαλύτερα σκάφη, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον ὅτι τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων θ' ἀναπληρώσῃ, ἐν τινι μέτρῳ, ἡ χωρητικότης καὶ συνεπῶς κατ' ἀνάγκην ὁ

παροπλισμός θὰ περιορισθῇ μόνον εἰς τὰ μικρὰ πλοῖα. Ἐντεῦθεν ὅμως ἡ οἰκονομία ἐκ τῆς καυσίμου ὕλης ἀπὸ 79.200 τόνους, ὅσους προβλέπει ἡ ἐκθέσις τῆς Δ. Ε. Ν., θὰ περιορισθῇ μόνον εἰς 50.000. Ἀλλ' ἐκτὸς τῆς ἐπ' ἔλαττον διαφορᾶς ταύτης λόγῳ ποσοῦ ἔχομεν καὶ ἑτέραν τοιαύτην λόγῳ ὑπολογισμοῦ τῆς τιμῆς τῶν γαιανθράκων, ἡτις δὲν εἶναι 40 ἀλλὰ 30 σελ. κατὰ τόνον. Ἐπὶ τῇ βάσει δὲ τοῦ τελευταίου μόνον ὑπολογισμοῦ τούτου, οἱ δυνάμενοι δῆθεν νὰ ἐξοικονομηθῶσι 79.200 τόνοι πρὸς σελ. 30 θ' ἀποφέρουν οἰκονομίαν ἐκ λιρ. 118.800 καὶ ὄχι ἐκ λιρ. 158.400, ὡς ἰσχυρίζεται ἡ Δ. Ε. Ν. Ἐὰν δέ, ὡς εἶναι ὀρθόν, ἡ ἐξοικονομία τῆς καυσίμου ὕλης περιορισθῇ μόνον εἰς 50.000 τόνους, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἐκ σελ. 30 τιμῆς ἑκάστου τόνου θὰ ἔχωμεν περίσσευμα ἐκ λιρ. 75.000, ἥτοι ὀλιγώτερον τοῦ ἡμίσεως τοῦ ὑπὸ τῆς Δ. Ε. Ν. ὑπολογισθέντος ποσοῦ.

Β) *Οἰκονομίαι ἐξ ὑλικῶν.* Ἡ ἐκ τῶν ὑλικῶν κινήσεως διαφορὰ—οἰκονομία ὑπολογίζεται, ἐν τῇ αὐτῇ ἐκθέσει, εἰς λιρ. 31.660. Καὶ ἐν προκειμένῳ ὡς μόνον στοιχεῖον τῆς πραγματοποιήσεως τῶν ἐν λόγῳ οἰκονομιῶν προσάγεται ἡ πεποίθησις τῶν εἰδημόνων ὅτι τὸ ποσὸν τοῦτο δύναται νὰ ἐξοικονομηθῇ ἑλθισμόνησαν ὅμως οἱ ταῦτα παρουσιάζοντες ὅτι ζῶμεν κατ' ἐξοχὴν εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς διαψεύσεως τῶν πεποιθήσεων. Διότι εἶναι τῆς στοιχειώδους γνώσεως τὸ γεγονὸς ὅτι τὰ ὑλικά ταῦτα εἶναι ἐξ ἴσου ἀπαραίτητα καὶ εἰς τὴν συντήρησιν τῶν παρωπλισθησομένων πλοίων καὶ δι' ἣν, κατὰ παράδοξον ἀντίληψιν τῶν εἰδημόνων, οὐδὲν ἐν τῇ ἐκθέσει ἀναγράφεται ποσόν. Ἐκτὸς ἂν ἐθεώρησαν οὗτοι ὅτι ἡ ἐν λόγῳ δαπάνη δέον νὰ ἐπιβαρύνῃ ἰδιαιτέρως τὸ κοινὸν εἰς ἔνδειξιν εὐγνωμοσύνης διὰ τὴν σαρδελλοποίησιν, ἡτις τοῦ παρασκαεάζεται διὰ τῆς ἠνωμένης ἀκτοπλοίας.

Αἱ μόναι, λοιπόν, δυνάμεναι νὰ ἐπιτευχθῶσιν οἰκονομίαι εἶναι τῶν λιρ. 118.800, κατὰ τὴν Δ.Ε.Ν. καὶ λιρ. 75.000, κατ' ἡμᾶς, ἐκ τῶν γαιανθράκων.

Ἀλλὰ καὶ ἂν δεχθῶμεν ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἐν κινήσει ὑπολοίπων ἀτμοπλοίων ἐπιτρέπει τὴν παροχὴν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας τοῦ καθοριζομένου ἐν τῇ ἐκθέσει τῆς Δ.Ε.Ν. κατωτάτου βιομηχανικοῦ κέρδους ἐκ 15 %—ὅπερ ἐν τούτοις οἱ συντάκται τῆς ἐκθέσεως δὲν πιστεύουν ὡς πραγματοποιήσιμον καὶ διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἀναγκαιοῦντος πρὸς τοῦτο ποσοῦ λαμβάνουν ἀνάλογον μέρος ἐκ τοῦ ἐξοικονομουμένου, κατὰ τὰ ἐκτεθέντα, λόγῳ καυσίμου ὕλης—πάλιν τὸ ἀπομένον ποσὸν τῶν λιρ. 118.000 ἢ λιρ. 75.000, ὅπερ προορίζεται δῆθεν διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν νέων μονάδων τοῦ ἀκτοπλοικοῦ στόλου, δὲν δύναται νὰ διατεθῇ διὰ τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπὸν τοῦτον διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον ὅτι ἐν τῇ ἐκθέσει τῆς Δ.Ε. Ν. εὐδεμία λαμβάνεται πρόνοια·

α') *Περὶ ἀποσβέσεως τῆς ἀξίας τῶν εἰσφερομένων εἰς τὸν νέον οἰκονομικὸν ὁργανισμὸν πλοίων.*

Δι' οὗς, ἐξετέθη ἀνωτέρω, λόγους σκοπιμότητος, ὁ στόλος τῆς ἠνωμένης ἀκτοπλοίας θέλει ὑπολογισθῇ εἰς τιμὴν ἀνταποκρινομένην ὅχι εἰς τὴν τρέχουσαν, τὴν πραγματικὴν δηλ., ἀλλὰ, σχεδόν, τὴν τῆς πρώτης ἀποκτήσεως τῶν

πλοίων, καίτοι ταῦτα, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν στατιστικῶν πληροφοριῶν ὡς ἐπικαλεῖται ἡ Δ. Ε. Ν., εἶναι ὑπέργηρα καὶ συνεπῶς ὡς γηράσκοντα κατ' ἔτος βαρύνουν περισσότερον τὸ νεκρὸν βάρος των, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ διάρκεια τῶν χρησίμων ὑπηρεσιῶν παντὸς πλοίου ἐλαττοῦται ἐφ' ὅσον αὐξάνει ἡ ἡλικία του. Ἐὰν δ' ὁρισθῇ ὡς κατώτατον δυνατόν ὄριον ἀποσβέσεως τοῦ εἰς εἶδος κεφαλαίου τούτου, ἀποτιμηθέντος ἐν τῇ ἐκθέσει τῆς Δ.Ε.Ν. εἰς £ 500.000. (1) τὸ νόμιμον 10 %, θὰ ἔχωμεν ἐτησίως ἀνάγκην ποσοῦ £ 50.000 διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἀποσβέσεως καὶ συνεπῶς τὸ ἀπομένον ὑπόλοιπον ἐκ τῶν οἰκονομιῶν εἰς λίρ. 25.000. Δὲν τολμῶμεν δὲ νὰ φαντασθῶμεν, διὰ τοὺς παρομαρτοῦντας τεχνικοοικονομικοὺς λόγους, ὅτι ἡ Δ. Ε. Ν. ἐσκέφθη καὶ ἐν τῇ νέᾳ οἰκονομικῇ διαμορφώσει τῆς ἀκτοπλοίας ἵνα εὐνοήσῃ τὴν τηρουμένην ἤδη παρὰ τῶν μεμονωμένων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων τακτικὴν, τῆς μὴ ἀποσβέσεως κεφαλαίου προοριζομένου ἐφεξῆς πρὸς κυκλοφορίαν καὶ ἐκτροσωποῦντος πραγματικὴν τινὰ κατάστασιν.

β') Περὶ ἀσφαλείας τῶν σκαφῶν ταύτης ἂν ὄχι πάντων τοῦλάχιστον τῶν λαρεκτεινόντων τοὺς πλόας των καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἁλλοδαπῆς δὲν τολμῶμεν δὲ νὰ φαντασθῶμεν καὶ ἐν προκειμένῳ ὅτι θὰ ἐπεκτείνῃ τὸ σύστημα τῆς αὐτασφαλείας καὶ ὡς πρὸς τὰ πλοῖα ταῦτα, λόγῳ τοῦ κινδύνου εἰς ὃν θὰ εἶναι ἐκτεθειμένον τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον.

γ') Περὶ τῆς ἐκτελέσεως ἐπισκευῶν ἐπὶ τῶν παρωπλισθησομένων πλοίων ἡ δὲ ἀπαιτηθησομένη ἐκάστοτε διὰ τὸ κεφάλαιον τοῦτο δαπάνη θὰ εἶναι μεγίστη, διότι πᾶν ἀργοῦν πλοῖον, κατὰ μεῖζονα δὲ λόγον τὸ πεπαλαιωμένον, ἔχει ἀνάγκην ἵνα ὑποβάλληται εἰς περιοδικὰς δαπανηρὰς ἐπισκευὰς.

Αἱ μὴ προβλεπόμεναι ἐν τῇ ἐκθέσει τῆς Δ. Ε. Ν. δαπάναι αὗται, ἀθροιζόμεναι ἐξαντλοῦν ἂν δὲν ὑπερβαίνουν ὁλόκληρον τὸ ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας ταύτης προβλεπόμενον κεφάλαιον ἐξ οἰκονομιῶν, λόγῳ παρωπλισμοῦ τῶν πλοίων. Ἀλλὰ καὶ ἂν ὑποτεθῇ ὅτι δύναται νὰ ὑπάρξῃ πλεόνασμά τι, θὰ εἶναι τοῦτο οὕτως ἀσήμαντον, ὥστε δὲν θὰ ἐπαρκῇ διὰ τὴν ναυπήγησιν νέου ἐπιβατικοῦ πλοίου, ἀλλὰ μόνον διὰ τὴν ἀγορὰν ἡλικιωμένου, ἐκ τῶν προστιθεμένων ἤδη εἰς τὸν ἐπιβατικὸν στόλον μας. Διότι συμφώνως πρὸς τὰς ἐπαγγελίας τῆς Δ. Ε. Ν. διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ τὸν ἀπαιτούμενον πρὸς παροχὴν ἀνέσεως καὶ εὐμαρείας ἐφοπλισμὸν ἐπιβατικοῦ ἀτμοπλοίου, χωρητικότητος τοῦλάχιστον 1, 500 τόνων, ὡς δεόν θὰ εἶναι τὰ προστεθησόμενα, ἀπαιτοῦνται τοῦλάχιστον λίρ. 75.000.

(1) Δεδομένου ὅτι τὰ 40 ἀτμόπλοια τοῦ ἀποφασισθέντος, κατ' ἀρχήν, μερικωτέρου τεράσι, διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῶν κυρωτέρων ἐξ ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ἀπειμῆθησαν ὑπὸ τῆς συσταθείσης ἐκ δευτέρων ἐιδικῶν ἐπιτροπῆς ἀντὶ λίρ. 400.000, ἐπεται ὅτι τὰ πλοῖα 60 τοῦ ἐπιβατικοῦ στόλου, τηρουμένου τοῦ ἰδίου μέτρου ἐκτιμῆσεως, δεόν ν' ἀποτιμηθῶσιν ὄχι εἰς λίρ. 100.000 ἀλλὰ τοῦλάχιστον εἰς 300.000 καὶ συνεπῶς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς «ἡνωμένης ἀκτοπλοίας» θὰ σύγκηται ὄχι ἐκ λίρ. 500.000 ἀλλὰ 700.000. Τὸ δὲ ἀπόσβεσιν δὲ προοριζόμενον τεράσιον τοῦτο κεφάλαιον θ' ἀντιπροσωπεύῃ ὑλικόν, ὅπερ κατὰ τὴν ἐκθεσιν τῆς Δ. Ε. Ν. εὐρίσκεται εἰς ὄχι καλὴν κατάστασιν.

Ἄλλὰ καὶ ἂν δεχθῶμεν ὡς δυνατότητα τὴν χίμαιραν τῆς δημιουργίας οἰκονομιῶν μέχρι τοῦ ποσοῦ τούτου καὶ ὅτι οὐδεμία δαπάνη ἐκ τῶν τριῶν ἀνωτέρω ἐκτεθεισῶν θέλει ἐπιβαρύνει αὐτό, πάλιν ἡ αὐξησης τοῦ ἐπιβατικού τοῦ στόλου θὰ εἶναι μηδαμινή, διότι οὕτω θέλει προστίθεται ἐτησίως ἐν μόνον ἀτμόπλοιοι εἰς τὰ ἐν κινήσει ὑπάρχοντα. Ἐν τῷ μεταξύ ὅμως τὰ μὲν ἐν κινήσει πλοῖα θὰ φθειρῶνται κατὰ τὸν γενικὸν φυσικὸν νόμον καὶ ὅστις προκειμένου περὶ ἐπιβατικῶν ἀτμοπλοίου ἐμφανίζεται μὲ ἀποτελέσματα δραστικώτερα, δεδομένου ὅτι τὸ θαλάσσιον τοῦτο φορεῖον κινεῖται, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἄλλα πλοῖα, μὲ ἀνωτέραν ταχύτητα, πρὸς δέ, ἐν ἀντιθέσει ἰδίᾳ πρὸς τὸ φορτηγὸν ὅπερ ἀναπαύεται εἰς τοὺς λιμένας τῆς φορτοεκφορτώσεως, εὐρίσκεται ἐν διαρκεῖ κινήσει· τὰ δὲ ἐν παροπλισμῷ, θὰ καταστῶσι ταχέως ἄχρηστα, παρ' ὅλην τὴν συντήρησίν των—ἥτις ἐν προκειμένῳ θὰ εἶναι ἐλλιπής, ἀφ' οὗ θὰ ἐλλείπη ἡ ἀτομικὴ ἐπιστάσια τοῦ ἐφοπλιστοῦ—διότι οὐδαμοῦ ἀλλαχού ὅσον ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ἔχει πληρεστέραν ἐφαρμογὴν τὸ γνωμικὸν «ἀργία μῆτηρ πάσης κακίας». Καὶ τοῦτο διότι, ὡς εἶναι γνωστόν, τὸ πλοῖον, ἐν ἀναλογίᾳ φθείρεται περισσότερον παραμένον ἐν ἀργίᾳ ἢ ἐν κινήσει.

Ἡ ἐκμετάλλευσις, ἐξ ἄλλου, τῶν ἐν κινήσει πλοίων, ὡς παραδέχεται ἡ ἐκθεσις τῆς Δ. Ε. Ν., δὲν θ' ἀποδώσῃ τοσοῦτον ἀφθονα κέρδη, ὥστε νὰ λειτουργήσῃ καὶ τὸ ἀπαραίτητον διὰ πάντα οἰκονομικὸν ὄργανισμὸν ἀποθεματικὸν κεφάλαιον, ὅπερ θὰ χρησιμοποιηθῇ πρὸς ἀπόκτησιν νέων μονάδων. Καὶ δὲν θὰ καταστῇ δυνατός ὁ σχηματισμὸς τοῦ ἀποθεματικοῦ, διότι πᾶν ὅ,τι θ' ἀποδίδῃ, ὡς ἔσοδον, ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων, θὰ διατίθεται πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ κεφαλαίου. ὅπερ, συμφώνως πρὸς τὰς ὑποσχέσεις τῆς Δ. Ε. Ν. πρὸς τοὺς ἀκτοπλοϊκοὺς, θέλει ἱκανοποίησιν πλήρως τὰς ἀξιώσεις τούτων, εἰς ἀντάλλαγμα τῆς ὑποχρεώσεως ἣν ἀνέλαβον ἵνα ἀποδεχθῶσιν ἀδιαμαρτυρήτως τὸν ἀτομικὸν ἐπαγγελματικὸν θάνατον, ὃν τοῖς παρασκευάζει ἡ ὑπηρεσία αὕτη.

Τὸ δὲ περιεργότερον ὅτι δὲν ἐπιβάλλεται ἡ ἀνακαίνισις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἐξ οὗ τεκμαίρεται ὅτι ἡ περὶ τούτου μέριμνα ἐπαφίεται εἰς τὴν καλὴν θέλησιν τῶν μετόχων τῆς «ἠνωμένης ἀκτοπλοίας». Ἄλλ' ἀφοῦ ἡ Δ. Ε. Ν. δέχεται, ἐν τῇ ἐκθέσει της, ὡς δεδομένον ὅτι ἐλλείπει παρὰ τοῖς ἀκτοπλοϊκοῖς, παρ' ὅλην τὴν ὑπαρξίν ἤδη τοῦ ἐμπυχωτικοῦ πάσης προόδου συναγωνισμοῦ, ἡ ὑγίης ἀντίληψις περὶ τοῦ ἐμπορικοῦ συμφέροντός των, ὅπερ, ὡς γνωστόν, ἀξιοῖ τὴν ὑπὸ τῆς ἐπιχειρήσεως παρακολουθήσιν τῶν ἐκαστοτε προόδων ἐν τῇ ἐπιβατικῇ ναυτιλίᾳ, διατὶ ἀποφεύγει ἡ κρατικὴ αὕτη ὑπηρεσία νὰ ἐπιβάλλῃ ταύτην, ὑποχρεοῦσα οὕτως αὐτοὺς εἰς τὴν προμήθειαν νέων πλοίων διὰ τῆς ὑποθηκεύσεως τῶν ὑπαρχόντων; Καὶ οὕτω παρεσκευάσθη τὸ ἔδαφος ὥστε οἱ μέτοχοι—ἰδρυταὶ τῆς μελλούσης νὰ συσταθῇ «ἠνωμένης ἀκτοπλοίας» μονοπωλήσωσιν ὅλα τὰ πλεονεκτήματα ἐκτῆς ἐπιχειρήσεως, -δημοσίας ὑπηρεσίας.

Ἐν συμπεράσματι, ἡ τυχὸν ἐφαρμογὴ τῆς ὑποδεικνυμένης ἀκτοπλοϊκῆς

πολιτικῆς θὰ ῥξη, διὰ τὴν ἐπιβατικὴν ναυτιλίαν μας, τὸ δραστικὸν ἀποτέλεσμα τῆς συνταγῆς, ἣν συνέστησαν οἱ ἱατροὶ τοῦ Μολλιέρου εἰς τὸν ἀσθενῆ των, ἥτοι τὴν ἀλματικὴν χειροτέρευσιν τῆς ὑφισταμένης καταστάσεως καὶ τὴν ὀριστικὴν ἐξάρθρωσιν καὶ διάλυσιν τοῦ ὑπάρχοντος στόλου. Χωρὶς δὲ νὰ ἐπιδιώκωμεν τὸν ρόλον τοῦ ἀπαισιοδόξου «εἰκαστοῦ τῶν μελλόντων», νομίζομεν ὅτι ἡ Ἑλλὰς θὰ διαπράξη ἀκτοπλοϊκὴν αὐτοκτονίαν υἱοθετοῦσα τὰς περὶ «ἐλλόγου ὁργανώσεως» (rationalisation) τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας μας ἀμελητέους εἰσηγήσεις τῆς Δ. Ε. Ν. καὶ ἐπιδιώκουσα ἐν ψευδὲς ἰδεῶδες, τὴν ταυτοχρόνον τοῦτέστιν, ὥσάν τὸν μυθικὸν φοῖνικα, ἀνακαίνισιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς ἐκ τῶν ἐρειπίων τοῦ ὑπάρχοντος.

Ἐὰν ὅμως δὲν κατώρθωσε ἄλλό τι μέχρι τοῦδε ἡ Δ. Ε. Ν. μὲ τὰ ἐκτεθέντα σχέδια τῆς, πάντως ἐπέτυχεν ἵνα σπείρῃ τὴν ἀνησυχίαν τῆς συζητήσεως, ἣτις ἀντὶ καλοῦ γίνεται πρόξενος κακοῦ εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῆς ἐπιβατικῆς ναυτιλίας· διότι ἀφ' ἐνὸς ἐμβάλλει εἰς εὐλογον δισταγμὸν τοὺς ἀκτοπλοϊκοὺς ἐκείνους οἵτινες ἔδωσαν τ' ἀνωτέρω ἐκτεθέντα δείγματα βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ὥς καὶ τοὺς ἐφιεμένους ἵνα εἰσέλθωσιν εἰς τὴν ὁδὸν ταύτην καὶ οἵτινες ἐκ φόβου ὅτι εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ὑπερισχύσῃ ποτὲ ἡ ὑπηρεσιακὴ ἀποψις περὶ ἐναρμονίσεως τοῦ συμφέροντος τῆς ἀδρανοῦς καὶ ἀνικάνου ἐφοπλιστικῆς μερίδος πρὸς τὸ συμφέρον τῆς παραγωγικῆς καὶ πρδο-δευτικῆς, δὲν προβαίνουν εἰς ταύτην, καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐνθαρρύνει τοὺς μηδέποτε μέχρι τοῦδε ἐνδιαφερόμεντας διὰ τὴν τοιαύτην βελτίωσιν ἀκτοπλοϊκοὺς ἢ ἄλλους ξένους πρὸς τὸ ἐπάγγελμα τοῦτο, ἵνα φωνασκῶσιν ὑπὲρ τῆς σχεδιαζομένης ἀκτοπλοϊκῆς ἐνώσεως ἢ νὰ ἐπιδιώκωσι τὴν ἀγορὰν παλαιῶν σκαφῶν, ἐπὶ τῇ προόψει τῆς εἰσφορᾶς των εἰς τὴν «ἡνωμένην ἀκτοπλοῖαν» ἐπὶ τιμῇ τῆς ἀπολύτου ἀρεσκείας των.

Ἐὰν πράγματι ἡ Δ. Ε. Ν. καὶ ὁ κ. Ὑπουργὸς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν ἔχουν πεισθῇ περὶ τῆς ἀναγκαιότητος καὶ τῆς ὠφελιμότητος τῆς ἀκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς, ἥς ἐκηρύχθησαν ὑπέρμαχοι, διαπράττουν ἀδίκημα κατὰ τῆς χώρας μὴ σπεύδοντες νὰ θέσωσι ταύτην ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς Βουλῆς ἀντὶ νὰ ἐμφανίζωνται ἐκάστοτε ὥς ἐπιμένοντες, κατὰ τρόπον μάλιστα ἐπείγοντα, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀπὸ τῶν στηλῶν μόνον τῶν ἐφημερίδων.

Εἶνε καιρὸς νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὴν ἀόριστον ἀβεβαιότητα, ἣτις, ἐπὶ ζημίᾳ τῆς ἐθνικῆς βιομηχανίας τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν, ἔχει καταλάβῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς ἀκτοπλοΐας. Ὁ Montesquieu ἐξωγράφισεν ἐπιτυχέστατα τὴν ἀβεβαιότητα ταύτην εἰπὼν ὅτι «ἐὰν ὁ ἄνθρωπος δύναται νὰ ὑποφέρῃ τὰ πάντα, τοὺς ὑπερβολικοὺς φόρους, τὴν κακομεταχείρισιν ἀκόμη αὐτήν, ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ γνωρίζῃ ἐκ τῶν προτέρων τὸ μέτρον, τρόπον τινά ταύτης, ὑπάρχει κατὰ ὅσον δὲν δύναται νὰ ὑποφέρῃ διότι δὲν δύναται νὰ συμμορφωθῇ πρὸς ἓν ἄγνωστον μέτρον, οἷον εἶνε ἡ ἀσάφεια, ἡ ἔλλειψις ἀσφαλείας, τὸ ἀδύνατον δηλονότι νὰ γνωρίζῃ τί θὰ συμβῇ τὴν αὔριον».

Τὸ αἶσθημα τοῦτο τῆς ἀσφαλείας εἶνε ἀνάγκη ν' ἀποκατασταθῇ τὸ ταχύτερον ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ.