

ΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ*

ΥΠΟ ΤΟΥ Κ. ΕΛ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Ἡ Διοίκησις τῆς Ἀνωτέρας Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, μοῦ ἔκαμε τὴν τιμὴν νὰ μοῦ ἀναθέσῃ τὴν διδασκαλίαν τοῦ μαθήματος «*Αἱ Θαλάσσιαι μεταφοραὶ*».

Σκοπὸς τῆς καθιερώσεως τοῦ μαθήματος, εἶναι, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μου, ὡς αὕτη διαμορφοῦται ἐν ὄψει τοῦ κανονισμοῦ σπουδῶν, ἡ μελέτη :

α) Τῆς σπουδαιότητος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν χώραν, μας τόσον ὡς μεταφορικοῦ καὶ συγκοινωνιακοῦ μέσου, ὅσον καὶ ὡς πλουτοπαραγωγικοῦ κλάδου.

β) Τοῦ ρόλου τῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἰς τὴν καθόλου οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τοῦ κόσμου καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πολιτισμοῦ καὶ τῆς παραγωγῆς οἰκονομικῶν ἀγαθῶν.

γ) Τοῦ ἀντικειμένου τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς.

δ) Τοῦ πλοίου ὡς μεταφορικοῦ μέσου, ἀλλὰ καὶ ὡς μονάδος παραγωγῆς οἰκονομικῶν ἀποτελέσματος. Ὅμοίως εἰς τὴν μελέτην ἐξελέξεως τοῦ πλοίου κατὰ τὴν σύγχρονον ἐποχὴν καὶ τῆς ἐξειδικεύσεως τούτου κατὰ τομεῖς τῶν μεταφορῶν.

ε) Τῶν τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῆς ὀργανώσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, κατὰ τομεῖς μεταφορῶν.

στ) Τοῦ τρόπου λειτουργίας τῆς διεθνoῦς ἀγορᾶς ναύλων καὶ τρόπου διαμορφώσεως τῶν τιμῶν αὐτῶν.

ζ) Τῆς σημασίας τῶν λιμένων διὰ τὴν ναυτιλίαν.

η) Ὁρισμένων ἀπόψεων τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ὡς βιομηχανίας ἔξοχῆς τῆς ἀπὸ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ ὑπηρετοῦσης τοὺς σκοποὺς αὐτῆς.

θ) Τῶν ἀφορώντων, τὴν ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἀκτοπλοοῦσαν καὶ πομπολόρον, φορηγόν τε καὶ ἐπιβατηγόν, τὴν ἐνεστῶσαν θέσιν αὐτῆς καὶ μελέτην ἐπίσης τῶν προβλημάτων ἅτινα αὕτη ἀντιμετωπίζει, καὶ τῆς σπουδαιότητος τὴν ὅποιαν ἢ ὑπαρξὶς ταύτης ἔχει διὰ τὸ Κράτος ἀπὸ οἰκονομικῆς, δημογραφικῆς, συγκοινωνιακῆς, πολιτικῆς, στρατιωτικῆς καὶ δημοσιονομικῆς ἀπόψεως.

Ὅντω, διαγράψας εἰς γενικὰς γραμμάς τοὺς σκοποὺς διδασκαλίας τοῦ μαθήματος, εἰσέρχομαι εἰς τὴν ἐξέτασιν τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων.

Ἡ πρόοδος τοῦ πολιτισμοῦ συνδέεται καθ' ὅλην τὴν μακροαῖωνα ἱστορίαν τῆς ἀνθρωπότητος μετὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν συγκοινωνιῶν. Καὶ σήμερον, ἐπίσης, δείκτην τοῦ πολιτισμοῦ μιᾶς χώρας ἀποτελεῖ ὁ βαθμὸς ἀναπτύξεως τῶν συγκοινωνιακῶν καὶ μεταφορικῶν μέσων αὐτῆς.

Χερσαία, ἐναέρια καὶ θαλάσσια εἶναι τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα. Ἡ συμμετοχὴ ἑκάστου τῶν τριῶν μέσων δὲν εἶναι ἴση πρὸς τὴν τῶν λοιπῶν. Ποικίλλει κατὰ χώραν, ὡς πρὸς τὰς ἐσωτερικὰς ἰδίαι αὐτῆς μεταφορὰς, ἀναλόγως τῆς γεω-

* Αἱ εἰς τὸ ἀνωτέρω ἄρθρον ἐκτιθέμεναι ἀπόψεις ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον τοῦ ἐναρκηθρίου μαθήματος τοῦ πλωτάρχου λιμενικοῦ κ. *Ἐλ. Γεωργιαντοπούλου*, εἰς τὴν Ἀνωτέραν Σχολὴν Βιομηχανικῶν Σπουδῶν Ἀθηνῶν, εἰς ἣν ἀνέλαβε τὴν διδασκαλίαν τοῦ μαθήματος τῶν «*Θαλασσίων μεταφορῶν*».

γραφικῆς αὐτῆς θέσεως καὶ τῆς διαμορφώσεως τοῦ ἐδάφους αὐτῆς.

Διὰ χώραν ὡς ἡ Ἑλλάς, ἣτις ἔχει ἀνάπτυγμα ἀκτῶν ἐκ 15 000 χιλιομέτρων περίπου, μὲ ἀπειρίαν κόλπων, χώραν ὄρεινὴν, ἅμα δὲ καὶ νησιωτικὴν, χώραν ἀκόμη εἰς τὴν ὁποίαν οὐδὲν τῶν ἄστικῶν κέντρων τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀπέχει περισσότερον τῶν 60·70 χιλιομέτρων ἀπὸ τῆς θαλάσσης, εὐνόητον εἶναι ὅτι τὸ θαλάσσιον φορεῖον ἀποτελεῖ τὸ κύριον μέσον τῆς μεταφορᾶς.

Ἄνω τοῦ 1,8 ἑκατ. ἐπιβατῶν καὶ περὶ τὰ 7 ἑκατ. τόννων φορτία διακινουῦνται ἑτησίως διὰ θαλάσσης μεταξὺ ἐλληνικῶν λιμένων ἢ ἐλληνικῶν καὶ ξένων λιμένων, οἱ ἀριθμοὶ δὲ αὐτοὶ δὲν ἐπιδέχονται σύγκρισιν πρὸς τοὺς ἀφορῶντας τὰς μεταφορὰς σιδηροδρόμου, αὐτοκινήτου, ἀεροπλάνου, παρὰ τὴν μεταπολεμικῶς σημειωθείσαν ἀνάπτυξιν τῶν δι' αὐτοκινήτων καὶ δι' ἀεροπλάνου συγκοινωνιῶν.

Ὁ Ἕλληνας γνωρίζει ὅτι ἡ τύχη του εἶναι συνυφασμένη πρὸς τὴν θάλασσαν ἢ ὁποία τὸν περιτριγυρίζει. Εἶναι φυσικόν, ὡς ἐκ τούτου, ὅτι ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων ἐστήριξεν ἡ ἐλληνικὴ φυλὴ τὴν ἀκμὴν καὶ τὸ μεγαλεῖον τῆς εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τὸ κατ' αὐτὴν ἐμπόριον. Οὐδ' αὐτὸς ὁ ἐπὶ τέσσαρας καὶ πλέον αἰῶνας τουρκικὸς ζυγὸς ἠδυνήθη νὰ ἀναστείλῃ τὴν ἐπίδοσιν ταύτην τοῦ Ἑλλήνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Μέγας στόλος Ἑλλήνων ἀνεπτύχθη καὶ κατὰ τὴν μακρὰν ταύτην περίοδον ὑπὸ τὴν τουρκικὴν καὶ ρωσικὴν σημαίαν, στόλος ὅστις ἐτέθη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς πατρίδος ὅταν τὸ σάλπισμα τοῦ ἀγῶνος ἐσήμανε.

Δὲν ἦτο δυνατὸν ἄλλως νὰ συμβῆ, ἀφοῦ ἡ πτωχεία τοῦ ἐδάφους καὶ τοῦ ὑπεδάφους τῆς χώρας καὶ ἡ ἀδυναμία αὐτῆς νὰ ἐξασφαλίσῃ εἰς τὸν πληθυσμὸν δυνατότητα ἱκανοποιητικοῦ ἐπιπέδου διαβιώσεως, ἠνάγκαζον πάντοτε τὸν Ἕλληνα νὰ ἀναζητῇ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐλλειπόντων πόρων εἰς τὸ ἐμπόριον, τὴν μετανάστευσιν, τὸν ἐποικισμὸν ὑπερποντιῶν πορταλιῶν χωρῶν καὶ τὴν ἐκεῖθεν ἀνάπτυξιν ἐμπορικῶν μετὰ τῆς πατρίδος συναλλαγῶν καὶ δεσμῶν.

Ἡ κατὰ τὴν σύγχρονον ἐποχὴν βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις τῆς χώρας δὲν ἠδυνήθη, ἐπίσης, νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἐπίδοσιν τοῦ πληθυσμοῦ πρὸς τὴν θάλασσαν, οὐδὲ νὰ μειώσῃ τὴν σημασίαν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Τὸ ἐμπόριον αὐτῆς ἐξυπηρετεῖται πάντοτε κατὰ κύριον λόγον διὰ θαλάσσης. Εἰς τὴν ἐξυπηρετήσιν, ἐν τούτοις, τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορίου, μικρὸν μόνον μέρος τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος ἀπασχολεῖται. Ἡ ἀκτοπλοῦσα ναυτιλία ἔχει ὄγκον μὴ ὑπερβαίνοντα τοὺς 100 000 κ.ο.χ., ἐνῶ ὁ κύριος ὄγκος τῆς ποντοπόρου φορητοῦ ναυτιλίας ἀναζητεῖ πάντοτε τὴν ἀπασχόλησίν του, εἰς τὰς ἀνὰ τὰ πέρατα τῶν θαλασσῶν διεθνεῖς, μεταξὺ ξένων λιμένων καὶ χωρῶν, μεταφορὰς, ἀποβαίνων οὕτω πηγὴ προσκλήσεως ξένου συναλλάγματος, πολυτίμου διὰ τὸ πάντοτε παθητικὸν ἰσοζύγιον πληρωμῶν τῆς χώρας. Ἡ πραγματικὴ συμβολὴ τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ ἰσοζύγιον πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ τὸ ἐθνικὸν αὐτῆς εἰσόδημα οὐδέποτε ἀτυχῶς κατέστη δυνατὸν νὰ ὑπολογισθῇ κατὰ τρόπον ἀκριβῆ, παραμένει ὅμως ἐκτὸς ἀμφισβητήσεως ὅτι ἡ ναυτιλία εἶναι διὰ τὴν Ἑλλάδα μίαν τῶν κυρίων βιομηχανιῶν ἐξαγωγῆς, τὸ δὲ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἐξακολουθεῖ νὰ ἀποτελῇ τὴν κυριωτέραν πηγὴν ἐξ ἧς καλύπτεται τὸ πάντοτε παθητικὸν ὑπόλοιπον τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας. Ἀποτελεῖ, παρὰ ταῦτα, σοβαρὸν μειονέκτημα διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας ὅτι ὁ μέγιστος ὄγκος τῆς ἐλληνικῆς ποντο-

πόρου ναυτιλίας ἀποτελείται ἀπὸ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα, ξηρῶν καὶ ἰγρῶν φορτίων, ἀναζητοῦντα τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὰς μεταξὺ ξένων λιμένων μεταφορὰς, διότι τὰ πλοῖα ταῦτα, μεταξὺ ἄλλοδαπῶν λιμένων κινούμενα, εἰς τὴν ἄλλοδαπὴν ἀνεφοδιαζόμενα, ἐπισκευαζόμενα καὶ ἐνεργοῦντα γενικῶς τὰς δαπάνας των, μικρὰν μόνον, κατὰ πλοῖον, προσφέρουν τὴν συμβολὴν των εἰς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα γραμμῶν, ἐπιβατηγὰ τε καὶ φορτηγὰ, τὰ ὅποια, κινούμενα μὲ βίσεις αὐτῶν τοὺς ἐθνικοὺς λιμένας, ποικίλην ὅσον καὶ σοβαρὰν δημιουργοῦν οἰκονομικὴν δραστηριότητα καὶ συντελοῦν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν, πλήθους ἐξαετημένων ἐργασιῶν, ἐπὶ ἀμέσῳ ὠφελείᾳ τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας.

Τὰ αἷτια τῆς μονομεροῦς ταύτης συγκροτήσεως, ἀποτελούσης χαρακτηριστικὸν μειονέκτημα τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δέον νὰ ἀναζητηθοῦν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἡ ὀργάνωσις τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν ἀπαιτεῖ μεγάλα κεφάλαια καὶ βαρείας ὑποχρεώσεις, ἐνῶ ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐδημιουργήθη, κατὰ τὰ πρῶτα στάδια τῆς ἐξελίξεώς της, ἀπὸ μικροὺς, μεμονωμένους πλοιοκτῆτας, μὴ δυναμένους, ἐπομένως, νὰ ἐπιδοθοῦν ἢ μόνον εἰς τὸν τομέα τῆς ἐλευθέρως φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὁ ὁποῖος ἀπαιτεῖ μικρὰ κεφάλαια καὶ οὐδεμίαν ἀξιόλογον ἐπιχειρηματικὴν ὀργάνωσιν. Προσπάθειαν δημιουργίας μεγαλυτέρων ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανισμῶν συναντῶμεν μόνον κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετίας καὶ ἰδίᾳ μετὰ τὸν δευτέρου παγκόσμιον πόλεμον, αὕτη δὲ παρουσιάζεται ὡς συνέπεια ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως, τῶν εὐνοϊκῶν διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν συνθηκῶν, τῶν δημιουργηθεισῶν ὑπὸ τῶν δύο πολέμων.

Ὡς παράγων ἀπορροφήσεως ἐργατικῶν χειρῶν, ἡ ναυτιλία δὲν ἐμφανίζεται ἐπίσης εὐκαταφρόνητος διὰ τὴν Ἑλλάδα. Εἰς πενήτηντοκα περίπου χιλιάδας ὑπολογίζονται οἱ συνολικῶς ἐπὶ πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας δυνάμενοι νὰ ἀπασχολοῦνται εἰς δεδομένην στιγμὴν ναυτικοί, εἰς τὸν ἀριθμὸν δὲ αὐτὸν δέον νὰ προστεθῆ καὶ ἐκεῖνος τῶν ἀπασχολουμένων εἰς ἐργασίας ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν καὶ τὴν ναυτιλίαν ἐξαετωμένας, οἱ ἐν ἀναπαύσει ναυτικοί, ὡς καὶ τὸ χερσαῖον προσωπικὸν αὐτῶν τούτων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Καὶ ἔχει δυνατότητα περαιτέρω ἀπορροφήσεως ἐργατικῶν χειρῶν ἡ ναυτιλία, τοῦτο δὲ συμβαίνει καθ' ὃν χρόνον ἡ χώρα ἀντιμετωπίζει ἀνεργίαν καὶ ὀξὺ δημογραφικὸν πρόβλημα.

Ἄλλ' ἡ συμβολὴ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὑπῆρξεν ἕξ ἴσου σοβαρὰ καὶ εἰς ὅλους τοὺς πολέμους τοῦ Ἔθνους. Δι' αὐτῆς ἐξησφαλίσθη, πάντοτε, ἡ ἔγκαιρος ἐνέργεια τῶν μεταφορῶν συγκεντρώσεως, ὁ ἐφοδιασμός τῶν μαχομένων μονάδων, ὁ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀνεφοδιασμός τῆς χώρας, ἀκόμη δέ, ἡ ἐνεργὸς συμμετοχὴ τῆς χώρας εἰς τὸν πόλεμον καὶ ὅταν αὕτη στρατιωτικῶς εἶχε καταρθεύσει. Ἡ ναυτιλία, τέλος, ἐκπαιδεύει καὶ προετοιμάζει τὸ ἔμπυχον ὕλικόν, τὸ συμπληροῦν τὰς ἀνάγκας τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ ἐν καιρῷ ἐπιστρατεύσεως. Ἐὰν εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα, προστεθῆ καὶ τὸ σπουδαῖον ἀπὸ ἠθικῆς ἀλλὰ καὶ πολιτικῆς ἀπόψεως γεγονός ὅτι ἡ ἑλληνικὴ σημαία ἐμφανίζεται διὰ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας καὶ λιμένας παραπλευρῶς πρὸς τὰς σημαίας μεγάλων κρατῶν, καὶ οὐχὶ σπανίως ἐπικρατοῦσα αὐτῶν, δίδεται μία συνοπτικὴ εἰκὼν τῆς σπουδαιότητος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν χώραν μας.

Ἐὰν ἐγκαταλείψωμεν τὴν ἐθνικὴν σκοπιὰν καὶ προβάλωμεν τὴν θαλασσίαν μεταφορὰν εἰς διεθνῆς ἐπίπεδον, θὰ διαπιστώσωμεν, ἐπίσης, ὅτι ἡ ναυτιλία, τὸ θαλάσσιον φορεῖον, κατέχει ἱστορικῶς εἰς τὴν οικονομικὴν ὀργάνωσιν καὶ αὐτὴν ταύτην τὴν ζωὴν τῶν ἐθνῶν θέσιν πρωταρχικῆς, τῷ ὄντι, σπουδαιότητος.

Ἡ προέλευσις καὶ ἐξέλιξις τῶν μεγάλων πολιτισμῶν τοῦ παρελθόντος, ἐξηγήθη πάντοτε ἀπὸ τὴν συγκέντρωσιν εἰς τινα περιοχὴν πληθυσμῶν πολὺ μεγαλυτέρων ἐκεῖνων εἰς τοὺς ὁποίους ἡ περιοχὴ αὕτη διὰ τῶν ἰδίων τῆς πόρων θὰ ἠδύνατο νὰ ἐξασφαλίσῃ ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν των εἰς τροφίμα καὶ ἄλλα ἀγαθὰ, τοῦτο δὲ διότι ἡ προσπάθεια ἀναζητήσεως τῶν ἐλλειπόντων ἀγαθῶν εἰς ἄλλας περιοχὰς καὶ ἐξασφαλίσεως τῶν πρὸς ἀπόκτησιν αὐτῶν ἀναγκαιούτων μέσων ὑπῆρξε, πάντοτε, ἢ ὁδὸς ἢ πρὸς τὴν ἐξέλιξιν καὶ τὴν πρόοδον ὀδηγήσασα. Ἀλλά, τὰ τρία τέταρτα περίπου τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς, καλύπτονται ὑπὸ τῶν ὑδάτων, κυρίως τῶν θαλασσίων ὑδάτων. Ἐπομένως, ἡ προμήθεια τῶν ἐλλειπουσῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τροφίμων, κατ' ἀνάγκην εἰς τὰς ὑπερπόντιους παραγωγικὰς χώρας ἔδει νὰ ἀναζητηθῇ καὶ πράγματι τὸ μέγιστον μέρος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατὰ θάλασσαν διεξάγεται, περιλαμβάνει δὲ τὰ βασικὰ εἶδη διατροφῆς, τὰς σπουδαιότερας τῶν πρώτων ὑλῶν, βιομηχανικὰ προϊόντα καὶ καύσιμα. Ὁ ὄγκος βεβαίως τῶν διὰ θαλάσσης διεθνῶν μεταφορῶν δὲν ἦτο κατὰ τὸ παρελθὸν οἷος παρουσιάζεται κατὰ τὸν 20ὸν αἰῶνα. Μόνον ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀτμοῦ εἰς τὸ πλοῖον καὶ ἀπὸ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ σιδήρου καὶ τοῦ χάλυβος ὡς ὑλικῆς κατασκευῆς αὐτοῦ κατέστη δυνατὴ, κατὰ τρόπον οικονομικῶς συμφέροντα, ἢ εἰς μεγάλην κλίμακα μεταφορὰ ὁμοειδῶν φορτίων, τροφίμων, καυσίμων καὶ πρώτων ὑλῶν. Ἡ σπουδαιότης, ἐπομένως, τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν διὰ τὴν οικονομικὴν ὀργάνωσιν τοῦ κόσμου βαίνει παραλλήλως πρὸς τὴν τεραστίαν βιομηχανικὴν ἐξέλιξιν τῆς ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 19ου αἰῶνος περιόδου, ἐντεινομένη.

Ἡ οἰκονομικὴ ζωὴ τῶν ἐθνῶν παρουσιάζει, ἤδη, τοιαύτην ἀλληλεξάρτησιν, ὥστε τὸ διεθνῆς κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον ἔχει ἀποβῆ παραγῶν σπουδαιότητος, ἐπηρεάζων τὴν καθημερινὴν ζωὴν ἑκατοντάδων ἑκατομμυρίων ἀνθρώπων. Τοῦτο, κατ' ἀρχὴν, ὀφείλεται ἀφ' ἑνὸς εἰς τὴν ἄνισον μεταξὺ ἡπείρων καὶ γεωγραφικῶν ἐν γένει περιοχῶν κατανομήν τῶν πληθυσμῶν καὶ τοῦ φυσικοῦ πλοῦτου καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὸν διάφορον βαθμὸν πνευματικῆς καὶ τεχνικῆς ἀναπτύξεως τῶν διαφόρων χωρῶν, ὡς ἐκ τοῦ ὁποίου διαφοροποιοῦνται ὄχι μόνον αἱ πρὸς ἱκανοποίησιν ἀνάγκαι, ἀλλὰ καὶ αἱ δυνατότητες ἀξιοποιήσεως τῶν φυσικῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν, διότι ἐκ τοῦ λόγου τούτου δημιουργεῖται, κατὰ χώρας, διάφορος σύνθεσις τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς καὶ διαμορφοῦνται παρ' ἑκάστη κοινωρία συνθήκαι εὐνοοῦσαι τὴν εἰδικεῖσιν τῆς παραγωγῆς εἰς τὰ εἶδη ἐκεῖνα πρὸς τὰ ὅποια προσιδιάζουν καλύτερον ἢ σύνθεσις τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς καὶ οἱ λοιποὶ εἰδικοί παράγοντες. Συνεπεία τῆς τοιαύτης ὀργανώσεως τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῶν ἐθνῶν, εἰς πλείστας περιπτώσεις μέρος μόνον τῆς βιομηχανικῆς ἢ γεωργικῆς παραγωγῆς τῶν καθ' ἕκαστα χωρῶν, ἐνίοτε μικρὸν μόνον ποσοστὸν αὐτῆς, προορίζεται διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἰδίων αὐτῶν καταναλωτικῶν ἀναγκῶν. Ὁ κύριος ὄγκος τῆς παραγωγῆς προορίζεται πρὸς ἐξαγωγήν. Συνηθέστατα, αὕτη ἀκόμη ἢ διδομένη εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῆς παραγωγῆς κατεύθυνσις στηρίζεται ἐπὶ τῶν προτιμήσεων καὶ ἀναγκῶν τῶν πέραν τῶν θαλασσῶν καταναλωτικῶν ἀγορῶν καὶ

ἀποβλέπει εἰς τὴν ἱκανοποίησιν αὐτῶν. Δὲν εἶναι, προσέτι, ἀσυνήθης, ἔστω καὶ ὑπὸ τὴν σύγχρονον τάσιν τοῦ οἰκονομικοῦ ἐθνικισμοῦ, ἢ περίπτωσις χώρῶν αἰ ὁποῖα, ἀντὶ τῆς πολιτικῆς τῆς αὐταρχείας, προσπαθοῦν νὰ δημιουργήσουν τὰς προϋποθέσεις αὐξήσεως τῶν ἐξαγωγῶν ὠρισμένων γεωργικῶν ἢ βιομηχανικῶν προϊόντων, ἢ ἐπέκτασις τῆς παραγωγῆς τῶν ὁποίων παρουσιάζεται δι' αὐτὰς εὐνοϊκῆ ἀπὸ οἰκονομικῆς καὶ ποιοτικῆς ἀπόψεως, ἐπιδιώκουσαι τὴν διὰ τοῦ οὕτω κτωμένου ἐξωτερικοῦ συναλλάγματος ἱκανοποίησιν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ τῶν εἰς ἔλλειπούσας αὐταῖς πρώτας ὕλας, τροφίμα καὶ βιομηχανοποιημένα προϊόντα, ἀναγκῶν αὐτῶν.

Ἐξαιρουμένων τῶν περιοχῶν τῶν δύο γεωγραφικῶν πόλων, εἶναι σήμερον δυνατὴ ἢ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ φορτίων εἰς οἰονδήποτε σημεῖον τῆς ὕδρογειοῦ, μὲ τὴν μεγίστην οἰκονομίαν δαπάνης καὶ τὴν μεγαλυτέραν δυνατὴν ἀσφάλειαν. Τὸ πλοῖον ἦτο καὶ παρ' ἑμὲν τὸ κύριον μέσον διενεργείας τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, τοῦτο δὲ ὄχι μόνον διότι εἶναι εὐθηνότερον, ἀλλὰ καὶ τὸ προσφέρον τοὺς μᾶλλον εὐνοϊκοὺς ὅρους ἀσφαλείας, ἀλλὰ καὶ ταχύτητος, ἂν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὁ ὄγκος τῶν ὁποῖον δύναται ἐκάστοτε νὰ μεταφέρῃ.

Θεμελιώδη κριτήρια τῆς ἀξίας ἐκάστου μέσου συγκοινωνίας εἶναι ἡ ἀσφάλεια τῆς μεταφορᾶς, ἡ ταχύτης μεθ' ἧς ἐκτελεῖται αὕτη, ἡ ἱκανότης πρὸς μεταφορὰν μεγάλου ὄγκου φορτίων ἢ ἐπιβατῶν καὶ ἡ πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς ἀπαιτουμένη δαπάνη. Ἡ θαλασσία μεταφορὰ πλεονεκτεῖ τῶν λοιπῶν ὡς πρὸς ἅπαντα τὰ ὡς ἄνω σημεῖα. Ἡ ἀσφάλεια τῆς μεταφορᾶς εἶναι σχεδὸν ἀπόλυτος, δοθέντος ὅτι αἱ ἀπώλειαι, συσχετιζόμεναι πρὸς τὸν ὄγκον τῶν διακινουμένων διὰ θαλάσσης φορτίων καὶ ἐπιβατῶν, ἀντιπροσωπεύουν ποσοστὸν ἀσήμαντον.

Ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου, συγκρινομένη πρὸς τὴν τῶν χερσαίων μέσων καὶ τοῦ ἀεροπλάνου, εἶναι βεβαίως μικρά. Ἐὰν ὅμως ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὁ ὄγκος ἐπιβατῶν ἢ φορτίων τὸν ὁποῖον εἰς ἐκάστην διαδρομὴν δύναται τὸ πλοῖον νὰ μεταφέρῃ, τότε καὶ πάλιν τοῦτο πλεονεκτεῖ, ἐνῶ, τέλος, ἡ σύγκρισις τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς εἶναι καταθλιπτικὴ διὰ τὰ χερσαία μέσα μεταφορᾶς καὶ τὸ ἀεροπλάνον.

Χαρακτηριστικὸν εἶναι τὸ ἐξῆς παράδειγμα. Τὸ ἀμερικανικὸν Ὑπουργεῖον ἀεροπορίας ὑπελόγησε, κατὰ τὸ 1944, ὅτι διὰ τὴν μεταφορὰν 100 000 τόνων ὑλικοῦ ἀπὸ τὸν Ἅγιον Φραγκίσκον εἰς Αὐστραλίαν (ἀπόστασις 6 500 μιλίων) θὰ ἀπητοῦντο 44 φορτηγὰ πλοῖα τύπου «Liberty», χωρητικότητος 10 500 τόν. φορτίου ἢ 10 000 τετρακινητήρια ἀεροπλάνα. Διὰ τὴν ἐπ' ἀνδρωσιν τῶν μὲν πλοίων θὰ ἐχρεοιάζετο προσωπικὸν ἐκ 3 200 ἀνδρῶν, τῶν δὲ ἀεροπλάνων 120 000 ἀνδρῶν. Τέλος, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς, τὰ μὲν πλοῖα θὰ ἐχρεοιάζοντο 165 000 βαρέλια πετρελαίου, τὰ δὲ ἀεροπλάνα 9 000 000 βαρέλια βενζίνης. Οἱ ἀριθμοὶ εἶναι λίαν χαρακτηριστικοί. Αἱ ἀεροπορικαὶ καὶ διὰ ξηρᾶς μεταφοραί, ὅσονδήποτε καὶ ἐὰν ἐπεκταθῶσιν, ὅσονδήποτε εὐνοϊκὰς καὶ ἂν εὐρίσκουν συνθήκας διὰ τὴν ἀνάπτυξίν των, δὲν δύνανται νὰ ἀποτελέσουν ἀξιολόγους ἀνταγωνιστὰς διὰ τὴν θαλασσίαν μεταφορὰν, τόσον ἀπὸ ἀπόψεως κόστους, ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόψεως μεταφερομένου ὄγκου καὶ βάρους. Κατὰ προσέγγισιν, 80 % τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου διενεργεῖται διὰ θαλάσσης. Εἰς πεντακάσια ἑκατομμύρια μετρικῶν τόννων ὑπελογίσθη ὑπὸ τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Η.Ε., ὁ ὄγκος τοῦ κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου κατὰ τὸ 1950, ἐκ τούτου δὲ εἰς 142,3 ἑκατ.

τόνων ἀνῆλθον αἱ ἐκ Β. Ἀμερικῆς φορτώσεις, εἰς 90,9 ἑκ. αἱ τῆς Ν. Ἀμερικῆς καὶ εἰς 125 ἑκ. τόνων αἱ εὐρωπαϊκαί. Μέγιστον μέρος τοῦ ὄγκου αὐτοῦ τῶν θαλασίων μεταφορῶν ἀποτελεῖται ἀπὸ πρώτας ὕλας, βασικὰ εἶδη διατροφῆς καὶ καύσιμα, τῶν ὁποίων κατ' ἔξοχὴν ἔχουν ἀνάγκη αἱ μᾶλλον προηγμένοι περιοχαὶ εἰς τὸν κόσμον. Μὲ μόνην ἐξαίρεσιν τὴν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, αἱ μεγαλύτεραι εἰς τὸν κόσμον βιομηχανικαὶ περιοχαί, αἱ ὁποιαὶ εἶναι καὶ αἱ πλέον πυκνοκατοικημένοι, ἀδυνατοῦν νὰ παράγουν τὰ πρὸς διατροφὴν τοῦ πληθυσμοῦ των βασικὰ εἶδη τροφίμων, ἐπιπροσθέτως δὲ πρὸς τὰς συνεχῶς αὐξανόμενας ἀνάγκας των εἰς τροφίμα, ἔχουν ἀνάγκη τεραστίων ποσοτήτων πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν βιομηχανιῶν των. Ἀλλὰ τόσον τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων, ὅσον καὶ τῶν τροφίμων, τὰ παραγωγικὰ κέντρα εἶναι κατεστρωμένα ἀνά τὸν κόσμον, κατὰ τρόπον ὥστε μόνον διὰ θαλάσσης νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ μεταφορὰ τῶν προϊόντων των. Ἐν βλέμμα εἰς τὴν ὀργάνωσιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τὰ κέντρα παραγωγῆς γεωργικῶν καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων καὶ ἀρκητῶν πρώτων ὑλῶν ἀρκεῖ διὰ τὴν ἐπιβεβαίωσιν τῶν ἀνωτέρω. Τὰ κύρια εἰς τὸν κόσμον βιομηχανικὰ κέντρα εὐρίσκονται εἰς τὴν Β. Δ. Εὐρώπην (περιλαμβανομένης πάντοτε ἐν τῇ ἐννοίᾳ αὐτῆς καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας) ἀπ' ἐνός, καὶ τὴν ἀνατολικὴν πλευρὰν τῆς βορείου Ἀμερικῆς ἀπ' ἑτέρου. Εἰς τὰς δύο αὐτὰς περιοχὰς παράγεται πράγματι, ὁ τεράστιος ὄγκος τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων τῶν ἀναγκασιούτων διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς. Ἀντιθέτως, αἱ μεγάλαι παραγωγικαὶ γεωργικῶν προϊόντων καὶ γενικῶς τροφίμων περιοχαὶ εὐρίσκονται εἰς τὴν βόρειον καὶ νότιον Ἀμερικὴν, τὴν ἀνατολικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Αὐστραλῶσιαν, ἐνῶ, τέλος, τὰ κύρια κέντρα παραγωγῆς πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων, εὐρίσκονται εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ἥπειρον, τὴν Μ. Ἀνατολίην, τὴν Β. Δ. Εὐρώπην, Β. καὶ Ν. Ἀφρικὴν, Ἰνδίας, Αὐστραλῶσιαν καὶ Ἄπω Ἀνατολίην.

Τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἔπαυσεν ἐν ἄλλοις λόγοις, νὰ ἀφορᾷ τὴν ἀντιλλαγὴν δευτερευούσης σημασίας ἀγαθῶν καὶ ἔχει ἀποβῆ εἰς τεράστιος οἰκονομικὸς μηχανισμός, ἀπὸ τὴν ὁμαλὴν λειτουργίαν τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται οὐ μόνον ἡ οἰκονομικὴ ζωὴ τῶν ἔθνων ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ ζωὴ ἑκατομμυρίων ἀνθρώπων, ἀφοῦ τὰ βασικὰ εἶδη τροφίμων ἀποτελοῦν τὸ σπουδαιότερον ἀντικείμενον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν καὶ δὴ τῶν θαλασίων τοιούτων. Τὸ κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον ἀποτελεῖ, ἐν συμπεράσματι ζωτικωτάτην ἀρτηρίαν, ἡ διακοπὴ τῆς ὁποίας, ἐάν ποτε ἠδύνατο νὰ συμβῆ, θὰ ἔφερε βεβαίαν καὶ ἀναπόφευκτον τὴν κατάρρευσιν τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τοῦ κόσμου. Ἡ διαπίστωσις αὕτη ἀφορᾷ τὴν διὰ θαλάσσης, εἰς μεγάλην κλίμακα, μεταφορὰν τῶν βασικῶν πρώτων ὑλῶν, καυσίμων, τροφίμων καὶ βιομηχανοποιημένων προϊόντων. Οὐσιῶδες εἶναι βεβαίως καὶ τὸ ἔργον τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς ἐπιβατῶν. Ἀλλὰ καὶ ἐάν ποτε αὕτη διεκόπτετο, ἡ ζημία δὲν θὰ ἦτο ἀνεπανόρθωτος, ὑπαρχούσης μάλιστα τῆς ἀεροπορικῆς συγκοινωνίας. Διακοπὴ ὅμως τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς πρώτων ὑλῶν, καυσίμων, καὶ τῶν βασικῶν εἰδῶν διατροφῆς, θὰ ἐπέφερεν αὐτόχρομα παράλυσιν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῶν ἔθνων καὶ κατάρρευσιν τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τοῦ κόσμου.