

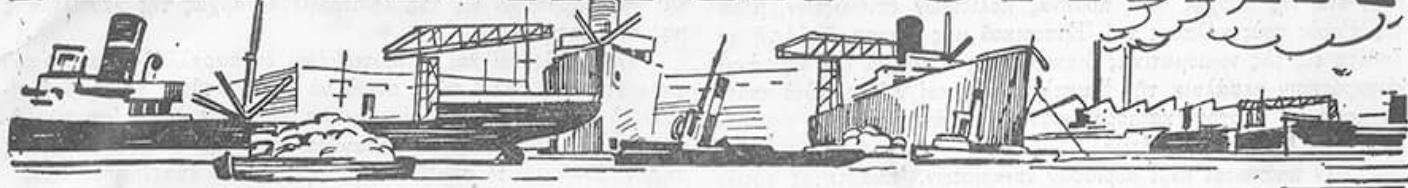
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1945

Αρ. Φύλλου 243/2

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 243 (2)

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΔΝ.ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ.ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1945

ΑΙ ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ

Καὶ τώρα ἐπὶ τὸ ἔργον. Ἐπιτακτικὴ προβάλλει: ἡ ἀνάγκη τῆς ἐμποροναυτικῆς μας ἀνασυγχροτήσεως. Μὲ ἔμφρονα σπουδὴν παραχολουθίσυτες ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὴν διεθνῆ τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων ἔξελιξιν, προσαρμοζόμενοι εἰς τὰς νέας ἐκ τοῦ πολέμου τεχνικοῖς οικονομικάς συνθήκας, θὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸν θαλάσσιον στίδιον. Κάθε ἐνίσχυσις τῆς προσπαθείας, κάθε θυσία προσποτίθενται καὶ ἐπιβάλλονται διὰ νὰ δημιουργήσωμεν καὶ πάλιν τὴν Ναυτιλίαν μας. Ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται, συνεπικουρούμενοι ἀπὸ τὸ Κράτος, γνώμονα μοναδικῶν τῶν ἐπιδιώξεων των ὀφειλούν νὰ ἔχουν τὴν ἐμποροναυτικὴν μας ἀποκατάστασιν. Αὐτὴ ἡ ἐπανέκδοσις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰς οὐδὲν ἄλλο ἀποδέλπει. Αἱ στήλαι μας θὰ παράσχουν ἀμέριστον τὴν συμβολὴν των διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν προώθησιν τῆς προσπαθείας, διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν προϋποθέσεων, ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν σημαίαν μας νὰ ἐπάνωτική τὴν θέσιν τῆς εἰς τὰς θαλάσσας, διὰ τὴν εὐδωσιν τοῦ υπερτέρας, ἔθνικῆς καθαυτοῦ, σημαίας ἔργου. Πέραν τοῦ ναυτιλιακοῦ περιόδου θὰ ἐκδηλῷ κάθε στοιχεῖον, ὁποθεγδήποτε προεργάμενον, ξένον πρὸ τὰς ὑγιεῖς παραδόσεις τῆς ναυτικῆς μας οἰκονομιας, καὶς ἀτομοῦ ἀλλοτρίους ἢ καὶ ιδιοτελεῖς αὐτούν σκοπούς. Αὐτὴ ἡ κρατικὴ διοίκησις θὰ ἐπρεπε ν' ἀπομονωθῇ, αἱ ή ἀνεδαφικὴ παρέμβασις τῆς προώρισται νὰ διαταράξῃ τὴν διμαλήν καὶ σταθεράν πρὸ τὴν ἀνόρθωσιν πορείαν τῆς Ναυτιλίας μας.

Δυσχέρειαι πολλαὶ καὶ ἐμπόδια μεγάλα πιθανὸν ν' ἀντιμετωπισθοῦν. Ἀλλὰ δὲν θὰ δρωδήσουν πρὸ αὐτῶν οἱ τεταγμένοι ν' ἀναλάβουν τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγχροτήσεως, οὐδὲ πιστεύουν, ὅτι αἱ ἀνησυχίαι διὰ τὴν τελεσφόρησιν τῆς προσπαθείας θὰ ἐπρεπε νὰ ἐντοπιζῶνται εἰς τὴν πρόσκτησιν τῶν καταλλήλων πλοίων. «Οσον καὶ ἀν σκληράς ἐπέβαλεν διόπλεμος θυσίας εἰς τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικὸν δόσον καὶ ἀν, λόγῳ τῆς φορολογικῆς ἀπομαστεύσεως, σημαντικῶς περιωρίσθησαν τὰ ναυτιλιακὰ ἀποθέματα, τὰ κεφάλαια ποὺ θ' ἀπαιτηθοῦν, δυσεύρετα πιθανὸν νὰ είναι, πάντως, δμως, θὰ ἔξοικονομηθοῦν. Ή ἔξειδικενη γνῶσις τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ ἡ ἴκανότης περὶ τὴν προσαρμογὴν εἰς τὰς ἐκάστοτε κρατούσας συνθήκας δὲν ἀπέλιπε ποτὲ τὸν Ἐλληνα ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν. Έκ παραλλήλου ή Ναυτιλία μας διαθέτει πληρώματα μὲ πειραν μακράν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

* * *

Δύο, λοιπόν, ἐκ τῶν δασικῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐκ τῶν σημειεύων ἐρειπίων ἀνόρθωσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ὑφίστανται καὶ εὐτυχῶς εἰς τὸ ἀκέραιον. Δὲν είναι, δμως, καὶ αἱ μόναι ποὺ προσπατεύνται. Ἀπομένει νὰ πληρωθῇ δι παράγων τῆς ἐ μ π i s t o s ο n e η c, πρωταρχικὸς αὐτός, δχ: μόνον διὰ νὰ ἐπαγέλθῃ εἰς τὴν θάλασσαν τὸ ἀνεπαρκές διὰ τὴν ἀνοικοδόμησιν ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, ἀλλὰ διὰ νὰ μᾶς ἐπιτραπῇ καὶ ἡ ἀναζήτησις προσθέτων κεφαλαίων εἰς τὴν ἔνεγκη ἀγοράν καὶ ἡ ἀνάληψις παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν σοβαρωτάτων οἰκονομικῶν διοχεσεών, πρωταρχικῶν νὰ καλυφθοῦν διὰ τῶν ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας πλοίων των. Εἰς τὴν ἀνυπαρξίαν ἀκριβῶς τοῦ πνεύματος τῆς ἐμπιστοσύνης, δσον ἀφορᾶ τὰς μελλοντικὰς σχέσεις τοῦ Κράτους καὶ τοῦ κεφαλαίου ἀφ' ἐνδές καὶ τῆς ἐργασίας καὶ τοῦ κεφα-

λαίου ἀφ' ἐτέρου, συγκεντρούνται κυρίως αἱ ἀνησυχίαι διὰ τὴν κύριον καὶ ἐκεὶ διαδέπομεν τοὺς κινδύνους, ποὺ προώρισται ν' ἀπειλήσουν τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας.

* * *

Ἄτασθαλος, καταστροφικὴ ὑπῆρξεν ἡ διαχείρισις τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων, κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, ἀπὸ τὴν Κυδέργησιν Τσουδεροῦ καὶ τὰ δραγανά της. Ἄγγοια παντελῆς ἐπειδεῖθη τῶν συνθηκῶν ἐργασίας καὶ τῶν προϋποθέσεων ἀναπτύξεως τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἀγαριμόδιοι παρεμβάσεις εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου πλεῖσται δσαι ἐσημειώθησαν, ἐνέργειαι ἔλαβον χώραν καὶ ἀποφάσεις ἔξεδθησαν ἀπροσάρμοστοι εἰς τὴν ναυτιλιακήν πραγματικότητα, σφάλματα, ἐν ἐνι λόγῳ, πολλὰ καὶ μεγάλα διεπράχθησαν, διὰ νὰ κλονισθῇ, τέλος, πρόρριξα ἡ ἐμπιστοσύνη τῶν δημιουργῶν τῆς ἐμποροναυτικῆς μας ισχύος ἐπὶ τὸ μέλλον. Τώρα, μετὰ τὴν θύελλαν τοῦ πολέμου, κατέπιν τόσων καὶ τόσων θυσιῶν, δ ἀδέξιος κρατικὸς παρεμβατισμὸς εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας, οὐδὲν ἄλλο ἀπέδωκε, παρὰ τὸ συγαίσθημα τῆς διαθέσισιν τοῦ γεγονότος, δτο τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος, μὲ τὰ ἀπίθανα πολλάκις πρόσωπα τῶν ὑπουργῶν καὶ τῶν δργάνων του, δὲν ἀνεγγύρισεν, δσον θὰ ἐπρεπε, τὰς ἔξοχους, τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας τοῦ Ἐμπορικοῦ πρόστι τὸ ἀγνωστόμενον «Ἐθνος». Στερρά πλέον κατέστη η θιλερὰ πεποιθησίς, δτο τὸ Κράτος ἀδικεῖ καὶ μόνον ἀδικεῖ, δτο ὑπῆρξεν ἐχθρὸς ἐλλογεύων εἰς πάσαν περίστασιν τῶν καλῶς ἐνγοσυμιλῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας, δτο ἀπορροφῆ πᾶσαν αὐτῆς τὴν ίκμάδαν, ἔφεσσον ἔχει ἀγάγκην, διὰ νὰ ἐγκαταλείψῃ ἔρμαιον τῶν ἀντιξόων ἀγέμων τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, δταν τοῦτο παύῃ νὰ ἔχῃ ἐδιαφέρον τι ἀμεσον διὰ τὸν δημόσιον κορδανᾶν καὶ τοὺς ἔξ αυτοῦ ἀποζῶντας.

Ἄδικοι είναι αἱ διαπιστώσεις αὐταί; Εἳ δσον ηδη στοιχείων κατέχομεν καὶ περὶ τῶν δροίων ἐν λεπτομερείᾳ θ' ἀσχοληθῶμεν, ἀδιστάκτως φρογούμεν, δ χ i.

* * *

Ἀνερμάτιστος ὑπῆρξεν ἡ δλη ἔγαντι τῆς Ναυτιλίας πολιτικὴ τῆς ἀποδήμου Κυδερήσεως Τσουδεροῦ. Παρέπαινοι οἱ διαχείρισθεύτες ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 1941 τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπηρεσίαν καὶ κατ' αὐτῶν ἀπειθύομεν τώρα τὰς κατωτέρω βασικὰς κατηγορίας, ἐπιφυλασσόμενοι ν' ἀναπτύξωμεν ἐν συνεχείᾳ ἐκάστην ἔξ αυτῶν χωριστά.

Κατηγοροῦν, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, αἱ στήλαι αὐταὶ τὴν Κυδέρησιν Τσουδεροῦ καὶ τὰ δραγανά της, δτο : Ἡγνόσαν τὰ γενικώτερα, τὰ τόσον εύπαθη, συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας. Ἀπειπόλησαν — θελέόδουλοι αὐτοί — ἀπαράγραπτα δικαιώματα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Δὲν ἐπωφελήθησαν τῶν εὐγοϊκῶν, τῶν ἐκτάκτων περιστάσεων καὶ δὲν ἐφρόντισαν, καθ' ἦν είχον ρητὴν τὴν ὑποχρέωσιν, νὰ κατοχυρώσουν τὸ ἐμποροναυτικὸν μέλλον τῆς χώρας. Ἐξήρθρωσαν τὴν δλη ὀργάνωσιν τῆς Ναυτιλίας μας, αὐτὴν τὴν ἐσωτερικὴν διοίκησην τῶν πλοίων. Παρέδωσαν μὲ τὴν μικρόψυχην, τὴν ταπεινῶν δημαγωγικήν των ἔρμαια τῶν ἀναπτυξικῶν στοιχείων πλοηρώματα μὲ υγιεῖς παραδόσεις, μὲ συγ-

τηρητικάς έθνικόφρονας άρχας. Έδημιούργησαν εἰς τὸ ἔξωτερον, διὰ τῆς ἀνοχῆς των, πυρῆνας πολιτικῶν ἐπιδιώξεων, μέσα εἰς αὐτοὺς τοὺς κόλπους τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Αφῆκαν ἔκθετα εἰς τὰς νομιματικὰς διακυμάγεις πολύτιμα διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν κεφάλαια τῆς Ναυτιλίας μας καὶ, τέλος, αὐτὸς τοῦτο τὸ κρατικὸν γόνητρον κατερράκωσαν ἐν τῇ ἀντιμετωπίσει ὥρισμένων γαυτιλιακῶν ζητημάτων.

Δέν πρόκειται περὶ ἀορίστων ἐπικρίσεων. Ἐκάστη ἡ ἀυτῶν θέματα ἰδιαίτερον τῶν στηλῶν αὐτῶν οὐ' ἀποτελέση. Ἐν τῇ ἀναπτύξει των θανάτειγνη περιτράγως, διὰ δὲν εἶναι ἀδάστιος η διαπίστωσις, διὰ τὸ Κράτος ως «ἀποπαιδία μετεχειρίσθη τὴν Ἐθνικήν Ναυτιλίαν, οὐδ' ἀδικαιολόγητος η δυσπιστία τοῦ ναυτιλλομένου κόσμου πρὸς κάθε κρατικήν ἐνέργειαν, ἀκόμη καὶ τὴν πλέον καλοπροσύρετον.

Ἄλλα, τώρα, ἀμεσος προβάλλει διὰ τὸ Τόπον μας η ἀνάγκη τῆς ναυτιλιακῆς ἀποκαταστάσεως. Τὴν Ναυτιλίαν μας πρέπει νὰ ἐπαγαδημούργήσωμεν μὲ κάθε θυσίαν. Παραμερίζοντες τὰ ἐπὶ μέρους συμφέροντα, ἀγγούσυντες τὰς ταξικὰς διαφοράς, θέτοντες φραγμὸν εἰς τὰς κρατικὰς παρεμβάσεις, ἔκει δην προώρισται νὰ παραβλάψουν, μὲ στοργὴν καὶ θερμὸν ζῆλον ἀς ἀποδυθῶμεν εἰς τὸ ἔργον. Τὸ Κράτος ὁφείλει νὰ ἀκούσῃ τὰς ἀπόφεις τῶν Ναυτιλιακῶν παραγόντων, νὰ παράσχῃ κάθε ἐγγύησιν καὶ νὰ προσθῇ εἰς κάθε ἐνέργειαν, δυναμένην νὰ ἐπαναφέρῃ τὴν ἐμπιστοσύνην, νὰ κατοχυρώσῃ τὴν ἡρεμον πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν προσπάθειαν. Τὸ Κράτος ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν, ἀναγνωρίζον πανηγυρικῶς τὰς ἀπροσμετρήτους θυσίας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀποδίδον τὸν δίκαιον ἔπαινον πρὸς τοὺς δημιουργούς του — ἐφοπλιστὰς καὶ πληρώματα — καὶ γενικὰ πρὸς τὴν γόνιμον ἰδιωτικὴν πρωτοδουλίαν, νὰ θεσμοθετήσῃ, κατὰ τρόπον ἀπαρασάλευτον, τὰ τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας μας, τὰ δριτα — δεσον τὸ δυνατὸν στεγὰ — τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως εἰς τὸ ἔργον τῆς καὶ παγίων νὰ καθορίσῃ τὰς σχέσεις κεφαλαιού καὶ ἐργασίας ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ. Τὸν καταστατικόν, οὕτως εἰπεῖν, χάρτην τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ὁφείλει τὸ Κράτος νὰ ἐκπονήσῃ, κτῆμα κοινὸν δὲν τῶν παρατάξεων καὶ τὴν ἐφαρμογὴν αὐτοῦ ν' ἀναθέσῃ εἰς δραγματικὰς τῆς Ναυτιλίας των, μὲ γνῶσιν καὶ εἰδίκευσιν τῶν γαυτιλιακῶν μας πραγμάτων, ἐκκαθαριζομένων καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ

ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ κάθε στοιχείου σαπρὸν, ἀνίκανον καὶ ἀπροσάρμοστον εἰς τὰς καθιερωμένας ἀρχὰς τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως.

Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ γαυτεργάται ἐκ παραλλήλου, αὐτοὶ ποὺ καλοῦνται καὶ πάλιν τίραν στενὸν νὰ συνεργασθοῦν διὰ ν' ἀνεγειρουν τὸ ναυτιλιακόν μας οἰκοδόμημα, διερέλουν μὲ πλήρη τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας καταγένησιν καὶ τῆς ἴδιαζουσῆς θέσεως της, ν' ἀνεύρουν τὸ σημεῖον συναντήσεως τῶν ἐκατέρωθεν ἀπόφεύγων των.

Νὰ ἀμειψθῇ ὁ γαυτεργάτης καλά, ἀνάλογα μὲ τὰς σκληρὰ συνθήκας τῆς ἐργασίας του καὶ νὰ προληφθῇ κάθε κερδοσκοπικὴ διάθεσις εἰς τὴν προσφορὰν τῆς ἐργασίας. Νὰ διασφαλισθῇ ποικιλοτρόπως η σύμβασις γαυτολογίας, νὰ τραφῇ καλῶς, ἀφότους τὸ πλήρωμα, χωρὶς τοῦ παρελθόντος τὰς ἀσχημίας καὶ νὰ παρασχεθῇ κάθε δυνατὴ ἐπὶ τῶν πλοίων ἄνεσις. Ν' ἀποδώσῃ δριτας καὶ δ' γαυτεργάτης ὑπὲρ τοῦ πλοίου. Η ἐργασία του, μὴ περιοριζόμενη εἰς τὰ στενὰ τοῦ γράμματος τοῦ κανονισμοῦ δριτα, νὰ καταστῇ παραγωγική. Μὲ ἰδιαίτερα, δην εἰς τὸ διπότερον παρελθόν, στοργὴν ν' ἀποδέληπη πρὸς τὸ πλοίον, καὶ τὴν καλήν του συντήρησιν, ως πρὸς τὸ μοναδικὸν δργανόν του διοπορισμοῦ του, τὸ πέδιον τῆς ἐπαγγελματικῆς του σταδιοδρομίας.

"Οταν αὐταὶ οἱ προϋποθέσεις πληρωθοῦν, δταν ἀναδιώσῃ καὶ πάλιν τὸ πνεῦμα τῆς ἐμπιστοσύνης, δταν ἐκκαθαρισθῇ ἀπὸ τοὺς τριβόλους δρόμοις πρὸς τὴν ἀναδημούργιαν καὶ δ' ὁ δργανισμὸς τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὰ παράσιτα τὰ ὑπόπτως κινούμενα στοιχεῖα, τότε κανεὶς ἀς μὴ ἀμφιβάλῃ, δτι δλίγα ἔτη μᾶς χωρίζουν ἀπὸ τὴν ἡμέραν, ποὺ αὶ σελίδες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θὰ ὑπερπληρωθοῦν καὶ πάλιν μὲ τὴν κίνησιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἀνά τὴν Γραρόγειον. Σκάφη νεώτερα, καλύτερα, μαχητικώτερα, πλέον ἀποδοτικὰ οὐ' ἀποκτήσῃ η Κυανόλευκος. Εδραίαν θὰ καταλάβωμεν τὴν οἰλαίαν δικαιούμεθα θέσιν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἀκμαῖοι: θὰ χωρήσωμεν πρὸς τὴν εἰς ποροναυτικὴν ισχύν, θὰ κερδίσωμεν τὴν εὐημερίαν τοῦ Πληγικοῦ πλοίου.

"Η Ναυτιλία μας μὲ φαστικαὶ τὴν σύνθεσιν εἰς πλωτὴν ύλην, μὲ ὑγιεστέραν τὴν ποιοτικὴν τῆς συγκρότησην ἀφθονεῖσθαι τὰ κέρδη εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν.

ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΗΜΕΡΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΔΗΜΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ

ΤΣΟΥΔΕΡΟΣ, ΘΕΟΦΑΝΙΔΗΣ & ΣΙΑ

Ο χώρος τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀνεπαρκής είναι διὰ νὰ περιλάθῃ ἐν λεπτομερείᾳ τὴν ἔξιστόρησιν τῶν δσων διεπράχθησαν κατὰ τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὴν ἀπόδημον Κυθέρην τον Τσουδεροῦ. Πρόσωπα, μηδεμίαν ποτὲ ἔχοντα σχέσιν μὲ τὰ ναυτιλιακὰ ήμῶν πράγματα, ὑπουργοὶ ἔκ τοῦ προχείρου διορισθέντες, δημόσιοι ὑπάλληλοι, ἀγνοοῦντες παντελῶς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, λιμενικοὶ ἀδόμη ἀξιωματικοί, εἰς τὰς παρυφάς τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος διεξελθόντες τὰ ὑπηρεσιακὰ τῶν ἔπιτην, εύρεθρον αἴφιδως, μόλις ἀπειδιάσθησαν εἰς Χανιά, πρὸ τοῦ ἀνακινθέντος ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κυθέρην τον δητήματος τῆς τυπικῆς ἀποκαταστάσεως τῶν εἰς τὴν ξένην ἐλληνικῶν πλοίων, μετά τὴν κατοχῆν τῆς Ἐλλάδος.

Παράδοιμοι ζητήματα είχον ἥδη ἀντιμετωπίσει οι "Αγγλοί, μετά τὴν πτῶσιν τῶν Κάτω Χωρῶν, τῆς Γαλλίας, τῆς Νορβηγίας καὶ τὴν κατάληψιν τῆς Δανίας. Είχεν ἔκτοτε θεσπισθή ὥρισμένη διαδικασία διὰ τὰς ναυτιλίας δλων τῶν ἀνωτέρω χωρῶν καὶ η αὐτὴ διαδικασία εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ξένων πλοίων ἐπεδιλέκετο νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ διὰ τὰς ἐλληνικὰς. Συνήπτετο, δηλαδή, μία συμφωνία μὲ τὴν ἀπόδημον ἐκάστης χώρας Κυθέρην, προθλέπουσα τὸν τρόπον τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων, τὴν κατασθολήν τῶν ναύλων καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων, συνιστάτο έθνική, κατὰ χώρας, Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή, μὲ συμμετοχὴν κρατικῶν, ἐφοπλιστικῶν καὶ ἐργαστηκῶν δικτρούσων, διαχειρίζομενην τὸν τὸν οἰνόδρῳ τῶν τὰ ζητήματα ἐκάστης Ναυτιλίας, τὰ δὲ οἰνούσια κεφάλαια παρέμενον κατατεθειμένα εἰς τὰς Τραπέζας τοῦ Λονδίνου, θάσει τῶν γενικῶν περιοριστικῶν διατάξεων περὶ κινήσεως κεφαλαίων, ποὺ είχον καθορισθῆ ἀπὸ τὴν Τραπέζαν τῆς Ἀγγλίας.

Άλλα η θέσις τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ήτο δλως διάφορος, ίδιωτος. Ή ίδικη μας Ναυτιλία ούσιαστικῶς είχε τὴν ἔδραν της εἰς τὸ Λονδίνον. Εκείνην ἔξεπορεύετο η δλη δραστηριότης αὐτῆς. Τὰ ἐλληνικὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου — Ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι αἱ Λιμεντ — διεχειρίζοντο, όχι στενῶς ως πράκτορες, τὸ ούνολον τῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος, τοῦ πλειστου δ' εξ αὐτῆς ίδιοκτῆται ήσαν αὐτοὶ οὗτοι οἱ μέτοχοι τῶν Γραφείων, καὶ ἐν-

διότι ἔφεραν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ήσαν καὶ νηολογημένα εἰς τοὺς λιμένας μας, τύποις ἡμπορεῖ τὶς νὰ εἴπῃ δτι ἀνήκον εἰς ὑπερκόδους χώρας τελούσης υπὸ τὴν ἔχθρικήν κατοχήν. Μέγα μέρος τῶν πλοιοκτητῶν καὶ δλοὶ οἱ διαχειρίσται τῶν πλοίων μας ήσαν κυρίως κάτοικοι Λονδίνου η Νέας Ύόρκης κατ' ἔκεινην τὴν ἐποχὴν καὶ τὰ γραφεῖα διαχειρίσεων ήσαν ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι. Καμμίς δλῆ Ναυτιλία δὲν ἔτελε υπὸ τὴν αὐτὴν κατάστασιν. Τὰ σκάφη τῶν ἀλλών υπὸ κατοχήν τότε χωρῶν δὲν ἔξεπροσωποῦντο δι' αὐτῶν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ διαχειρίστων εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Μητρόπολιν, δὲν είχαν καν ἔκει διαχειρίστας, ἀλλ' οὔτε καὶ δραστηριότης τῶν ενετοπίζετο τόσον στενά, στενώτατα μὲ τὴν θρετανικὴν οἰκονομίαν, μὲ τὸ θρετανικὸν κεφάλαιον. Εξ αὖτοῦ, η Αγγλικὴ Κυθέρης περισσότεραν ἀπέδιδε σημασίαν — πέραν τῶν τυπικῶν περὶ χωρῶν υπὸ ἔχθρικήν κατοχήν περιοριστικῶν διατάξεων — εἰς δύο κυρίως σημεῖα, δσον ἀφορῇ τὴν ἐλληνικήν χωρητικότητα. Τὸ μὲν νὰ διασφαλίσῃ τὸ ἀπάντον αὐτῆς διατάξης διαμαρτικῆς μεταφοράς, τὸ δὲ νὰ τεθοῦν καὶ τὰ ἐλληνικὰ ἐφοπλιστικά κεφάλαια υπὸ τοὺς γενικοὺς περιορισμοὺς τῆς κινήσεως κεφαλαίων. Εξ δσων στοιχείων κατέχομεν, εἰμεθα πλέον ή θέσιοι, δτι, ἀν η Κυθέρης τῶν Χανίων κατεῖχε τὴν ἐλληνικήν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, διεπένετο ἀπὸ τὸ πνεῦμα τῆς θετικῆς προστασίας τῶν ναυτιλιακῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ήσαν θέση χειραὶ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν προσόδων αὐτῆς, θὰ ήδηντο νὰ καταδείξῃ εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυθέρην την ἀκριβῆ, τὴν ίδιαζουσαν θέσιν τοῦ έλληνικοῦ πλοίου, τελούντος υπὸ τὴν διπόλετην έξάρτησιν τῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου καὶ ἐν πλήρει μὲ αὐτὰ συνενοήσει νὰ τοῖς ἀναθέσῃ τὰς διαπραγματεύσεις τῆς ἐκκριτικῆς σημασίας τῆς χωρητικότητός μας εἰς τὸ πνεῦμα τῶν Πολεμικῶν Μεταφορῶν, αὐτά δὲ καὶ ν' ἀναλάθουν υπευθύνως τὴν τήρησιν καθε σημασίαν περὶ τὰ ἐφοπλιστικά κεφάλαια μέτρου. Αντὶ τῆς ἀπλουστάτης αὐτῆς ἐπιλύσεως τοῦ δημιουργηθέντος ἐκ τῆς κατοχής τῆς Ἐλλάδος ζητήματος, λύσεως τὴν δποίσαν, δσφαλῶς, θὰ δέξετο καὶ η Κυθέρης τοῦ Λονδίνου, ἐφόδους ἔξεπληροῦντο καὶ αἱ ἀγγλικαὶ ἐπιδιώξεις, δ.

τὸν Γραμματέα τῶν Ναυτεργατικῶν ὅργανώσεων Ἀλεξανδρεῖας, τὸν ἀσυρματιστὴν Καραγιάνην, ἵταμῶς ύποθάλλοντα τὰ πλέον παράβολα τῶν αἰτημάτων.

— «Τι τρομερός ἄνθρωπος αὐτὸς ὁ κ. Καραγιάννης;», ἔλεγεν εἰς τοὺς περὶ αὐτὸν ὁ «Ἐλλην» πρωθυπουργός. «Σεῖς πῶς μπορεῖτε νὰ συνεννοήσετε μὲ αὐτὸν?» διηρωτάτω.

⁷ Ήτο δέ ὁ Καραγιάνης, δεδηλωμένος κομμουνιστής ποικιλότροπον ἔχων νά επιδείξῃ μαχητικήν δράσιν κατά τά πρό τού πολέμου ἔτη εἰς τὴν Ἰσπανίαν και ἀλλαχοῦ και ἐκ τῶν ἀρχηγῶν κατόπιν τοῦ στασιαστικοῦ κινήματος εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Και ὁ μὲν Καραγιάνης, ἀπόλυτα συνεπής πρός τὴν ἰδεολογίαν του, μὲ πίστιν τιμώσαν αὐτὸν, ἐπεδίωκε τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅσων ἐπρέθενεν. Ο πρόεδρος ὅμως τῆς ἀποδήμου Ἑλληνικῆς Κυθερνήσεως εἰς τὰς τότε κρισίμους στιγμάς διά τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τῶν καθόλου συμμαχικὸν ἀγῶνα, δὲν θα ἔπρεπε ν' ἀποτρέψῃ τὴν εἰσδον ἐνὸς τοιούτου κομμουνιστικοῦ παράγοντος εἰς τὰς ναυτεργατικάς δργανώσεις; Δὲν ὕφειλε νά προλάβῃ τὴν μολυσματικήν διήθησιν τοῦ δργανισμοῦ τῆς Ναυτιλίας μας μετό μίσασμα τῶν ἀνταρεπτικῶν ἴδεων; Μήπως δὲν διέθετε τὴν ἐπαρκή πρός τοῦτο δύναμιν, ὅταν ἡ Ἑλλάς ἐμάχετο καὶ τὰ πλοῖα εἶχον ἀνάγκην διπικτικοῦ ρυθμοῦ, διά νά ἔχυπερτησουν τὸν ἀγώνα;

Τότε, οἱ θαλασσινοὶ μας τοσκισμένοι ψυχικῶς ἀπὸ τὴν διη-
νεκῆ πρὸς τὸν θάνατον πάλην, ἀγωνιῶντες διὰ τὴν αὔριον, πρόσ-
φορον παρέχοντες ἔδαφος διὰ τὸ ἔργον τῶν «καθοδηγητῶν». Τὸ
ἀπόδημον Κράτος τῆς ἐποχῆς ἔκείνης, μὲ τούς ἀνάξειους ἐκπρο-
σώπους του, διηυκόλουν τὴν διαλυτικὴν προσπάθειαν. Τὴν ἡγέ-
θη καὶ τέλος ὑπέκυψεν εἰς αὐτὴν. Μίαν ἡμέραν τὰ δσα εύρι-
σκοντο εἰς τὴν Ἀλεξανδρειαν καὶ τὸ Πόρτ - Σάιτ ἐλληνικὰ πλη-
ρώματα ἐστασίασαν. Τὰ σκάφη παρέμειναν ἀργοῦντα, αἱ νηοποιη-
παὶ καθυστέρουν καὶ ἔχρεισθη ἡ ἐνεργὸς παρέμβασις τῶν «Ἀγ-
γλῶν, διὰ τὸν ἀποκατασταθῶν τὰ πράγματα εἰς τὴν Ναυτιλίαν
μας. Ἀπεδείχθη, τέλος, ὅτι δὲν ἐπρόκειτο περὶ «ουνδικαλιστικῶν
τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως ἐπιδιώξεων», ἀλλὰ περὶ καθαρῶς πο-
λιτικοῦ πραξικοπήματος.

·Αλλ' ίδου καὶ τὰ ἐπίσημα ἔγγραφα. Εἰναι ὀρκετὰ εὐγλωττα
καὶ ἐπαρκῶς σκιαγραφοῦν τὴν τότε κατάστασιν.
·Οἱ Πατέρες δὲ τούτην τὴν πατερικήν

Ό κ. Πιπινέλης, διακεκριμένος "Ελλην διπλωμάτης, χρηματίσας Πρόδεδρος της έν Λονδίνω Ναυτιλιακής Επιτροπής, τηλεγραφεί πρός τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως εἰς Κάιρον, μέσω τῆς έν Λονδίνω Έλληνικῆς Ποσεϊδίας τὸ ἔκκινον.

Апр. 200г. №29. Апр. 31706.

19 "Language," 1944

19 Ιανουαρίου 1944
ΗΕΦΑΙΣΤΟΣ ΚΑΙ ΛΙΒΩΝ

«Προσωπικόν. Κατάστασις ἐπὶ ἔλληνικῶν πλοίων καὶ ἐν γένει σχετικής ναυτεργατῶν πρὸς πλοϊστήρας καὶ ναυτιλιακὸς ὄχρας μὲ ἑμάλλον εἰς σοφαρὰς ἀνήσυχις. Ἀπὸ τελευταῖα τηλεγραφήματα 'Υμετέρας 'Εξοχότητος καὶ δὴ ὑπὸ ἀριθ. 118 καὶ 121 συνάγοντες καὶ αὗτη ἔχει πλήρη συνειδήσουν κινδύνου πρὸς δὲ βαίνοντες τόσον ἀπὸ ἀπόφεως οικονομικῆς ἀντοχῆς ναυτιλίας μας, δύον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως δημιουργούμενῆς κινητικῆς ὁδύτητος. Ἐκ τόντον ἐνεθαρρύνθην παρακαλέσω ναυτιλιακὴν 'Επιτροπὴν ἀσχοληθῆναι λεπτομερῶς μὲ μελέτην καταστάσεως. Κατόπιν ἔξονυχιστικῆς ἐξετάσεως αὐτῆς, προήλθομεν συμπέρασμα, δὲ δημιουργηθείσα ἐπικίνδυνος κατάστασις ὀφείλεται εἰς δύο κυρίας αἵτια: 1. Εἰς τὸ διτί ναυτεργατικὰ σωματεῖα περιῆλθον εἰς κείμενα ἀκρών στοιχείων.

χείον, άτινα έπιδιώκοντα πολιτικούς καθαρῶς σκοπούς, ἔχοντο πάντα λόγον ὑποδανύσιον ἀντιθέσεις καὶ διαδοχικῶς προβάλλουσαν νέας ἀπωτήσεις, ἐν ἐπιγνώσει δι τοῦ εἰναῦτος ἵκανοποιήσεις των. Ἐπὶ τούτου ὡς καὶ λοιπῶν συμπερασμάτων Ἐπιτροπῆς ὑποβάλλω ταχυδρομικῶς λεπτομερῆ στοιχεῖα, ἀρχεὶ δύος ἀνάφερον ἀπὸ τοῦδε πολιτικὴν ἐπισήμου δργάνου ναυτεργατῶν Ἐλλήνων, τοῦ διποίου ἀνάγνωσις διαφοριτεῖ πλήρως περὶ σκοπῶν, εἰς οὓς ἀποβλέπουν σήμερον διευθύνοντες δογματίσεις. Ἀπὸ πλείστων ἐνδέξεις προκύπτει, δι τοῦ πλειονψηφία ναυτεργατῶν δὲν παρακολουθεῖ σημερινὸς ἡγέτας των καὶ ἐπομένων ἀνοίγονται ἀπὸ τοῦς ἀπόφεως ταῦτης ἐλπίδες λατιτερεύσεως. 2. Ἀτυχῶς ἀλλὰ ἐκασταχοῦ ναυτιλιακαὶ ἀρχαὶ ἀντὶ να ἔξαντλωσι πάν τοσον πρὸς ποτὲν ἐμφαμογήν συμβάσεις καὶ νόμων, προσφεύγουν κατὰ κανόνα εἰς εὔχολον λόσιον ἀποδοχῆς την ἐκάστοτε νέον αἴτημάτων εἰτε ἀμφορῶσι ταῦτα τροφοδοσίαν, ἢ ἀπεροφρίας ἢ Ἕγασις ἐπὶ πλοίον κτλ. Πλείστα μαρτυρία περὶ τούτου ἀπὸ Σένας ἀρχαὶ καὶ λιδώτας μοι περιηλθον, διν τυνα διαβιδάζο ταχυδρομικός. Τελευταῖς λιμενικαὶ ἀρχαὶ ἔρθασαν μέχρι ἀντιδράσεως εἰς ἐποπτείαν Ἐπιτροπῆς ἐπὶ πλοίον «Ἐλευθερίας», ὡς προκύπτει ἐκ τηλεγραφήματος ἐν Νέας Υόρκης, καθ' ὃ ἀνθότι λιμενάρχης ἀρνεῖται ἀνακοινώσην Ἐπιτροπῶν πλοιοκτητῶν ὑμέτερας ὁδηγίας, καθ' ὃς ἐν τούτῳ ἐπετάσσετο συνεργασία αὐτῆς καὶ Λιμενάρχου. Ἐδώ διευθυντῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπὶ τελείως ἀστηρόκτητο δικαιολογίᾳ καὶ ἀλ καὶ ἐκ τοῦ Νόμου ὑποχρεωμένος ἀρνεῖται ἀπὸ μηνῶν μετέχει Ἕγασιδιν Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς. Οὕτω ἐδημιουργήθη μετεξὺ ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἀνευθύνων Σένων ἀσφαλιστικῶν ὁργανώσεων ἡ πεποιθησις δι τοῦ δόνατας νὰ τύχωσιν εἰς μέρους τῶν ἐλληνικῶν ἀρχῶν τῆς ὀφειλομένης προστασίας, ἐνῷ συγχρόνων οἱ ναυτεργάται συστηματικῶς παρακούνεται ὑπὸ τῶν συμματεών εὑρίσκονται καὶ αὐτὸν ἐν ἔξεγέσοι. Ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ θεωρεῖ ὑποχρέωσιν της τονίσῃ, δι τοῦδούσαν αὗται ἐπιβαρύνσεις καὶ ίδια δημοσιογνωμένη ἀβεβαίωτης, ὡς πρὸς περιτέρω αὔξησιν αὐτῶν, τείνει ἔξαντληση δρια οἰκονομικῆς ἀντοχῆς. Ἐκ τηλεγραφήματων χ. Διαματαπούλου ὑπὲρ ἀριθ. 3358 καὶ 3366 Κυβέρνησης εἶναι ἐπαρκῶς ἐνήμερος τούτων, ἐπ' εὐκαιρίᾳ οἰκονομικῆς καταστάσεως πλοίων «Ἐλευθερίας». «Ἐξόδα πλοίον τούτων, ἄτινα εἰνεὶ ἡδη ὑψηλὰ καθίστανται ἐπιπροσθέτως καὶ λιδιτέρως ἀσταθῆ, προκαλέσαντα ὡς

γνωρίζετε διαμαρτυρίας άμερικανῶν. Ἐπιτροπὴ φοβεῖται ὅτι οὗτοι ἐνδέχεται καταστῶν ἐφερτούσι εἰς νέας παραχωρήσεις. Ὑπὸ σημειρινᾶς ἀντάκτως ὑψηλᾶς τιμᾶς πλοίων εἶνε πρόδηλον, ὅτι μόνος τρόπος περαιώτερο ἀπορρρήσεως ἔργατικῶν χειρῶν συνίσταται εἰς παροχὴν πλοίον ὑπὸ άμερικανῶν κατὰ ἀντέροι σύστημα. Ἐκ παρελθόντος πείρας Ἐπιτροπὴ ἐσχημάτισε γνώμην ὅτι ἀντιμετώπισις καταστάσεως ταῦτης δὲν δύναται λάβῃ χώραν, ἐὰν προπατὸς ἄλλου δὲν τοποθετηθῶσιν εἰς ἀγοραὶς λιμενικῶν ὑπηρεσίας πρόσσοις διτεθεμένα νὰ ἐφαρμόσωσι δικαιώς καὶ αἴστητος σύμβασιν καὶ κανονισμοὺς χωρὶς νὰ παρασύρονται εἰς ἀδικιαλογήσηντος ἐξάστοτε παραχωρήσεις πόρος διενιστόλυντον τῆς Ἰδίας τον θέσεως. Βραχεῖα περίοδος ἀναθέσεως λιμενικῶν καθηκόντων εἰς πυνας ἐνταῦθα ἀξιωματικοὺς πολεμικοὺς ναυτικοῦ, πείθει ὅτι τοῦτο εἰναἱ καλλιστα δηνατόν, δ' δὲ καὶ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ ὡμοδόκως εἰσηγεῖται ἐπείγοντας ἀνάγκην ἀμέσου ἀντικατωτάσεως τῶν ἐν N. Ὅροφῃ, Λογδίνῳ, Κάρδιῃ, Σίδνεῳ, Καναδῷ καὶ Λισσαβῶνι λιμενικῶν ἀξιωματικῶν διὰ καταλλήλων ἀξιωματικῶν τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ μετ' Ἰδιαίτερας ὅμις προσοχῆς ἐξελεγομένων. Εἰς ἀξιωματικὸν τούτους θὰ ἔδει δοθῆ ἐλευθερία προσιτάμαντων θοῦντος ἐκ πεπειραμένων πλοιάρχων ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καὶ νὰ ἐνασκῶνται ἐποτελεῖν ἐπὶ ὑπηρεσίας ἄλλων λιμένων περιφερειαίς. Ἐπιτροπὴ ἐπανυλλάσσεται ὑποβάλλῃ σχετικῶς καὶ ἄλλας εἰσηγήσεις, ἀδιστάκτως δικαὶος φρονεῖ ὅτι ἀντικατάστασις λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, ἀποτελεῖ ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν πάσης προσπειρείας ἦτε λιτήσεως ἀνεν τῆς πόλεις κατάστασις θὰ βαίνῃ ἀπὸ κακοῦ εἰς χειρότερον. Τοῦδη ἐπιστοῦ διώς θιασάρεως καὶ προσωπικῶς προσοχὴν Ὑμετέρας Ἐξοχήτος ἐπὶ τούτον, διότι παρακολουθήσας μετὰ πάσης προσοχῆς καὶ ἀνεν τῆς παραμικρᾶς καὶ οἰδοῦποτε προδιαθέσεως τὴν ἐνταῦθα ὡς πόρος τὴν Ναυτιλίαν μας συντελούμενα ἐσχημάτισε τὴν πεπούλησαν ὅτι συνέχισται παρούσης καταστάσεως, ἐνέχει σοβαρωτάτους κινδύνους.

Περαιτέρω, ο κ. Πιπινέλης, διά τού κατωτέρου μακροσκελούς έγγραφου του διεξοδικώτατα ἀναπτύσσει πρός τὸν τότε Πρόεδρον τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, τὰ δόσα διεπίστωσεν οὐτός ἀπό μίαν ἀμερόληπτον ἔρευναν ἐπὶ τοῦ διοικητικοῦ χάους τῆς Ναυτιλίας μας.

Προσωπική. Ἀπόρρητος.

27 'Ιανουαρίου 1944.

Κύριε Πρόεδρε,
Συνεχίζω τὸ τηλεγράφημά μου ὃντ' ἀριθ. 529, ἵνα τὴν τιμὴν γὰ

πατένθηνον 'Υμίν συνημμένως πρός πληρεστέραν κατατόπισιν σας:
1) 'Αντίγραφον του ἀπό 16ης Νοεμβρίου π. ἔ. πρός με ἐγγόφαρο τοῦ
τοῦ Κάρδιψ ἡμετέφον 'Υποτοξεύεινον. 2) 'Αντίγραφον του ἀπό 16ης Νο-
εμβρίου ἐγγόφαρο τῆς αντῆς ἀρχῆς. 3) 'Αντίγραφον τῆς ἀπό 3ης Δε-
κεμβρίου π. ἔ. ἐπιστολῆς τῶν κ. κ. J. HOLMAN & SONS. 4) 'Αντίγρα-
φον τῆς ἀπό 24ης Δεκεμβρίου ἐπιστολῆς τῆς WESTRALIAN FARM-
ERS TRANSPORT LIMITED. 5) 'Αντίγραφον τοῦ ἀπό 25ης Δε-
κεμβρίου τηλεγραφήματος τῆς GREEK SHIOPWNERS NEW-YORK
COMMITTEE. 6) 'Αντίγραφον τοῦ ὑπ' ἀριθ. 3366 τηλ.)ματος τῆς ἐν
WASHINGTON B. Προσθείας. 7) 'Αντίγραφον τοῦ ὑπ' ἀριθ. 202
ηλ.)ματος τῆς ἐν WASHINGTON B. Προσθείας. 8) 'Αντίγραφον τοῦ
πὸ 8ης Ἰανουαρίου 1944 τηλ.)ματος τῆς UNITED GREEK SHIOPWNERS
CORP. Νέας 'Υδροχῆς. 9) 'Αντίγραφον τῆς ἀπό 19ης τρέχ. ἐγ-
κλιών τῶν πέντε δραγματισμῶν ναυτικῶν ἀσφαλειῶν M. Βρεταννιας. 10)
ημείωνα πληροφοριῶν συνταχθεν ὑπὸ προσώπου ἐγγύτερον παρακολού-
οντος τὴν κίνησιν τῶν πλοίων. 11) 'Αντίτυπά τινα τοῦ «Ελευθέρου
Ελληνος».

Τά κείμενα ταῦτα ἀποτελοῦσι μικρὸν μόνον ἀπάνθισμα σωρείας στοιχείων μαρτυρούντων τὸ ἔκρυψμον σημείου εἰς ὃ περιῆλθον τὰ πράγματα ής Ναυτιλίας μας καὶ εὑρισκούμενον εἰς τὸ ἀρχεῖον τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς. Εἶμα δέβως δι τὴν ὑμετέραν έξοχότητας ὅτι ἔχῃ περὶ ὑπόθυτῶν καὶ ιδίας πληροφορίας. "Ο, τι ὅμως νομίζω, δι τοῦ ὅφειλο νὰ ὑπορματίσω ὃς σεμνὸς προκύπτων ἐκ τῶν ἐνταῦθα λαμβάνοντων χώρων, νε : 1) Ἡ ἀπροκαλύπτως πλέον ἀντιδραστική γραμμή τῆς δοτούνται ἔχαξαν αἱ ἐνταῦθα ναυτεργατικαὶ δργανώσεις, αἵτινες ἐγκαταλείψασαι ἡγεμονίας τὸν ἐπαγγελματικὸν τῶν χαρακτήρα κινοῦνται νῦν ἐπὶ τοῦ ποτικοῦ πλαισίου μὲ ἀπεριφραστὸν ἀντικαθεστωτικὴν καὶ ἀντιαστικὴν καθύνουσιν. "Η λιβελλογραφία τοῦ τύπου των, ἡς μικρὰ τινα δείγματα θὰ οφείλεται συνημμένως, δὲν ἀφίνει περὶ τούτων ἐνδιασμόν, ὅτι δὲ ίδρυσις τοῦ GREEK UNITY COMMITTEE» ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῶν ἀντῶν ἀπριβῶς οσπώπων εὑρισκούμενον συμπλήρωι τὴν εἰκόνα τῆς καταστάσεως. "Ἐκ τῆς ποστωπικῆς μον ἐπαφῆς μετά τῶν ἐπροσόπων τῶν δργανώσεων ἐνίνομα, ἄλλως τε, ἐτι μᾶλλον εἰς τὴν πεποίθησιν δι τοῦ οὗτοι διεξάγοντες λιτικὸν καθεδρῶς ἀγῶνα, ἔχουσιν ἀνάγκην διαρκῶς νέων συνθημάτων νὰ κρατῶσιν ἥνιονμένας περὶ ἀντοὺς ταῖς λαϊκαῖς μάζας καὶ δι τοῦ ἐπομένης πάλι δινάμεις προσπαθοῦντι νὰ διατηροῦσιν ἐν διεγέρσει τὴν δυσφορίαν ἀντῶν.

'Η στάσις των ἔναντι τῆς διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς ἢν προβλέπεται ή συλλιγκή σύμβασις προσκομίζει νέαν περὶ τούτου μαρτυρίαν. Άπλο ἔβδομον οἱ ἀρχηγοὶ τῶν δργανώσεων ἐποκεπτόμενοι με διεμαρτύροντο διὰ ἀφρόν παραβάσεις τῆς συμβάσεως, εἰς ἄς, ὡς ἔλεγον, προέβαινον ὀπλιστικά τὴν γραφεῖα. Αἱ διαφοραὶ ἤσαν κατὰ τὸ πλεῖστον τυπικαὶ ἀπτώσεις παραποτῆς εἰς τὴν διαιτητικήν ἐπιτροπήν. 'Ἐν τούτοις οἱ τεργάται ὑποδειξάντες ὡς ἀντιπροσώπους των ἐν τῇ διαιτητικῇ ἐπιτροπῇ δύο λιποτάκτας κατέστησαν τὴν συγχρότηταν ἀδόντων, διότι ὁρθῶς ἐντείνει ὁ ἐνταῦθα ἀντιπρόσωπος τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς υπηλίας, εἰς ἀπαράδεκτον ὅπως λιποτάκται ἐνασκήσωσι τοιωτὴν δημιαν λειτουργίαν. 'Ἐξάλλου παρ' ἐμοὶ τὸν ἀρχηγὸν τῶν δργανώσεων τοὺς ὑπέδεικτα τὴν ἀνάγκην νὰ διορίσωσιν ἀλλὰ πρόσωπα, τοιζῶν δὲν ἦτο λογικὸν οὐδὲ ἐν τῷ συμφέροντι τῶν δίδιν τῶν ἔργατῶν, νὰ ματήσῃ η λειτουργία τῆς διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς διὰ λόγων προσ-

πικούς. Παρὰ τὰς ἐπαμόνους προτροπάς μου οἱ ἐν λόγῳ ἀρχηγοὶ ἐπαμένουν εἰς τὴν ἄξεων των σαρῶν σύντοποιοι γίνονται, διὸ δὲν τοὺς ἐνδιαφέρει η ἱκανοποίησις τῶν ἀδικιῶν ἢ καταγγέλουσι, ἀλλὰ τοῦντον τοὺς ἐνδιαφέρουσι η διατήρησις των.

2) Η ἐπίσης ἀποφαύλυπτος συνεργασία τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν μετὰ τῶν ναυτεργατικῶν δόγματος, διὰ τῆς ὄντος ἔπαινου στὸν διατηροῦντας τὸ κύρος τῆς ἀντικεμενικότητος ἀπαράτητον διὰ τὴν χρήσιν τῆς ἔξουσίας των ὡς διαπιστώματος μεταξὺ δύο τάξεων. Διὰ τίνα λόγουν καὶ πῶς, συνέβη τοῦτο δὲν ἔχει μεγάλη ἀξίαν νά το εξετασθῇ. "Ο.τ. Εγείρει σημασίαν εἶνε διτὶ ή συστηματικὴ υἱοθέτησις πάσης ἀπατήσεως ἐργατικῆς ἐκ μέρους τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, καὶ η ἐμφανῆς μονόπλευρος ἐπίλυσις τῶν ἔκάστοτε ἀναφορμένων διαφορών ἐκ μέρους των τούς ἀφήσεων οἰδοντούς τοῦρος γενικότων, καθ' ἥν την στιγμὴν οὐδὲ αὐτοὶ οἱ ναυτεργάται, δι' οὓς λόγους ἀνωτέρῳ ἔξεπικται, ικανοποιήθησαν. Δι' ἑμέρας προσωπικῆς πρώτης περὶ τούτου ἐνδειξίς προέκυψε κατά τὰς ἀρχούντως δυσχερεῖς διαπραγματεύσεις, ὡς διεξήγαγον πρὸς συνομολόγησιν κοινῆς συγκαταβάσει τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῆς Σεπτεμβρίου π. ἔ. Τὸ συμφέρον τοῦ κράτους, προφασίας συνίστατο εἰς τὴν εἰ δυνατὸν συμβιβαστικὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως ὑπὲρ αὐτῶν τῶν ἐνδιαφερομένων. Καὶ διὰ τοῦτο ἐθέωροσα καθήκον μον., παρ' ὅλον δ., τι η κυβερνητικῆς εἴλην ἀπελπισθῆ περὶ τῆς δυνατότητος ταύτης καὶ ἐνετείλατο τὴν ἐκ μέρους ἐμοῦ ὡς προέδρου τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως, νά καταβάλω καὶ ὑστάτην περὶ τούτου προσπάθειαν, καταλήξασαν εὐτυχῶς εἰς καλὸν ἀποτέλεσμα. Οἱ ναυτεργάται ἀφ' ἑτέρου καὶ διὰ λόγουν σπουδῆς καὶ διότι ἥθελον νά καθιερώσουν τὴν ἀρχὴν διτὶ τὸ κράτος τοῦ συμψημεῖται ως ἐργοδότης, ἀτέ εὐθείας μετ' αὐτῶν, τὰ τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων ἐπίτελον εἰς τὴν ἀμεσον ὑπὸ μονής ὑπογραφὴν.

Καθ' ὅλην ἐκείνην τὴν προσπάτειαν δὲ ἐδόθη ἀντιτρόφωστος τοῦ ὑπονομείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐμφανῶς καὶ ἀπροσαλλύτως διακριθεῖτον τὸ ἀδύνατον τῆς συμβιβαστικῆς διενθήσεως, ἐπίεις καὶ τὴν ἐπιτροπήν καὶ τοὺς λοιποὺς ἄγριοδιους πρόδημος ἀμεσον ἐκ μέρους κρατικῶν ὁργάνων πολεμῷ τῆς συμβιβασεως, ὡφ' ὃ ἀκριβῶς πνεῦμα εἰργάζοντο καὶ οἱ ναυτεργάται.

Τόδο μοι ἔδωκε πρώτην νύξιν περὶ τῶν πραγματικῶν διαβέσεων τῶν ἔδω ἐπιτροπώπων φον, μεβ' ὅλα δοι κράνια περὶ τούτου γνώμην τῆς ναυτιλίας κατέστασιν τῶν ἐν Ναυτιλίᾳ διὰ καταράσεις μεγάλη τῆς ἐνταῦθη σίτισης ὡς ἀκούων κι γίνεσσι καὶ εἰς τοὺς οινούς τῆς ἀμέροληψίας πει νῦν ἀνάζητησαμε ἄλλο τι παρά δι τὴν ἑπτάβλεπτην ἀνευ καὶ ὅπως δὲ ἀπὸ τῶν διὰ γειας καταβλῆθῇ ἡ κατάστασις, ἄλλὰ τούτων διποτας δημοսφργηθῇ ἡ ἀφετηρία μᾶς ἐνδέχομένης βελτιώσεώς της.

"Η ἀντικατάστασις" τῶν ἀπολεσθέντων σκαφῶν δὲ ἀμερικανικῶν LIBERTY SHIPS ηρχισεν ἡδη νὰ καθιστᾶ ἐπι πλέον ἀνάγλυφων τὴν ἀδυναμίαν τῆς ναυτιλίας μας ὅπως ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας ἔργασιαν τῶν πλοίων ἐργάζεται οἰκονομικῶς. Τοῦ κράτους ἀνάλαμβάνον δὲ Ἰδεούλα σὺν τὴν διαχείρισιν καὶ ἄλλον ἐνδεχομένους LIBERTY SHIPS ὑπόρρους ἀντιοικονομικούς, εἰσέρχεται εἰς ἓνα δρόμον ἐκτάκτως ἐπικίνδυνον, τοῦ δποιον ἡ 'Υμετέρᾳ Ἐξοχότης, ἀσφαλῶς διαβλέπει τὴν ἔκτασιν. Μή ἀπόδεχομενον ἀντίθετος ἄλλα πλοῖα, διότι ἡ ἐκμετάλλευσις των ὅδων είνει ἀντιοικονομική, ἀνάλαμβάνει ἐπι μεγαλύτερας εὐθύνας ἀπέναντι τῶν ἐργαζομένων καὶ τοῦ μέλοντος τῆς ναυτιλίας μας.

εργαζομένων και του μελετώντων της στην πόλη της Αθήνας.
'Αλλά περισσότερον ἀπό δὲ αὐτά ή μὴ φίλην ἀντιμετώπισε τοῦ
ζητημάτος τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων προδότων δυσχεραίνει καὶ τὴν
λύσιν δὲ τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων ἀπένα εὐκρεμοῖδι μετὰ τῶν ἐφο-
πλιστῶν. Οἱ πόλεμοι πλησιάζει εἰς τὸ τέρμα τους καὶ ή μὴ ἔγκυρος ἐπί-
λυσις τῶν ζητημάτων αὐτῶν θὰ φέρῃ τὴν B. Κυβερνητὸν διὰ τῆς ἐκ-
πνοής του ANGLO-HELLENIC AGREEMENT, καὶ τῆς ἀποκαταστά-
σεως τῆς οἰκονομικῆς ἐπαφῆς μετά τῆς Ἑλλάδος, εἰς ἔτι μεγαλυτέραν
δυσχερείαν διπλωμάτη τοὺς οἰκονομικοὺς περιορισμούς ἐπὶ τοῦ ναυ-
τιλιακοῦ κεφαλαίου, τοὺς διποίους μέχρι τοῦδε παρὰ πᾶσαν προσπάθειαν
δὲν κατόρθωσε κατ' οὐδίαν νὰ πραγματοποιήσῃ. Θά προκύψῃ δὲ κατ'
ἀνάγκην μέγα ζητημα οἰκονομικὸν — τολμῶ δὲ νὰ εἰπω καὶ πολιτικὸν—
ἔαν μέχρι τῆς στιγμῆς ἐκείνης τὸ ἐξορία κράτος δὲν ἔχῃ κατορθώσει
νὰ πραγματοποιήσῃ διλας τὰς ἐξασφαλίσεις τάς ὑπαγορευομένας ἀπὸ τοῦ
νόμου 2140.

νόμου 340.

Τὸ ξῆτημα τοῦτο — δὲν ἔχω κανάν αὐτάγκην νὰ τονίσω — μὲν ἀπασχολεῖ διώς ιδιαιτέρως, δὲν θὰ λείψω δὲ προσεχῶς νὰ σᾶς υποβάλω τὰς ἐπ' αὐτοῦ σκέψεις μου. Δὲν είνει δύμως δύωσδήποτε δυνατῶν νὰ διεκδικήσω μεν ἐν τῇ ἐπιλύσει αὐτοῦ, τὴν συνεργασίαν ἡ καλὴν διάθεσιν τοῦ ἑφοπλιστικοῦ κόσμου, ἐφ' ὃν δέν κατορθώνουμεν νὰ ἐπιβάλλωμεν ἐπὶ τῶν πλοίων τὸν σαβαδὸν τὸν νόμον καὶ τῶν συμβάσεων. Εἴτε ὡς πόρσημα, εἴτε ὡς πραγματικὴ αἵτια, ἡ κατάστασις ἐπὶ τῶν πλοίων, ἔχει δημιουργῆση ἀληθῆ παροξυσμὸν μεταξὺ τῶν ἑφοπλιστικῶν κύκλων καὶ ἡ παθητικὴ στάσις τοῦ κράτους δταν τὰ συμφέροντα καὶ δικαιώματά των παραδίζουνται, τοὺς ὁδοῖς εἰς ἔτι μεγαλυτέραν ἀντίδρασιν. Καὶ δὲν είναι τῷ δυτὶ, νοητὸν δημοσίως τὸ κράτος ἔξασκη δῆλην τὴν ἀνήκουσαν εἰς αὐτὸν πείσιν πρὸς ἐπιβολὴν θυσιῶν, ἐκ μέρους τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου, ἐφ' δέν δέν είνει εἰς θέσιν καὶ νὰ ἔξασφαλτῇ τὴν ἑφοπλιστικὴν τῶν νόμων καὶ συμβάσεων, δπον ὅντος κατοχυρώσοντα τὰ συμφέροντα αὐτοῦ. Σκεπτόμενος νὰ προσωθήσω δι' διών τῶν δυνατῶν μέσων τὴν πραγματοποίησην τῶν διεφεύλωμένων ὑπὸ τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου εἰσφορῶν εἰ-

τὸ ξονωνικὸν σύνολον κατὰ τοὺς ἐν ισχῇ νόμους, αἰσθάνομαι ἐκ τούτου πρόσθετον ὑποχρέωντι νὰ ἔπισηφο τὴν προσοχήν σας ἐπὶ τῆς ἀνάγκης ταχείας βελτιώσεως τῶν ὅρων ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὰ δύο Ἑγιμάτα εἰς τῆς φύσεως των εἰλὲν ἀλληλένδετα, καὶ δὲν νομίζω νὰ ὑπέρβαλλα εἰς διασώμους ἐλπίδας λέγον· ὅτι η βελτιώσις τῶν ὅρων ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, θὰ ἀνοίξῃ νέας δυνατότητας διὰ τὴν ὁδημίσιν καὶ τῶν ἄλλων μεγάλον Ἑγιμάτου τῆς ναυτιλίας μας.

**Ἐν συνεχείᾳ δὲ καὶ Πιπινέλης τηλεγράφει:*

13η Μαρτίου 1944.

Κουπτογραφικόν: ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΝ ΚΑ·Ι·ΡΟΝ.

«Προσωπικὸν διὰ κ. Πρόεδρον. Ἐμελέτησα ἐπαστατένος περιεχομένου ὑμετέρου τηλ.) τος 1861. Ἀρχικὴ παρατήρησις καθ' ἥν «εγενόντες ἔτη διὰ πόρην φαρὲν κατὰ παρούσαν πολεμικὴν περίοδον συλλογικὴ σύμβασις ἐπηρόήν καὶ δὲν παρεβιάσθη εἰς βασικάς καὶ οὐσιώδεις διατάξεις τῆς» μὲν θέτει εἰς δυούργεστον ὑποχέωντας βεβαιώσων 'Ὑμετέραν' Ἐξοχότητα διὰ οἱ παράσχοντες Ἀντῆς τοιαύτην εἰκόνα κατατάσσεως ἐνέβαλον αὐτὴν εἰς πλάνην. Ἐν τοῖς ἀρχείοις ναυτιλιακῆς ἐπιφόρτης ἔχουν συσωρευθῆ ἐκαποντάδες καταγγελιῶν, τινὰς τῶν ὅποιων ἔξερνησεν ἐπιπογή, ἄλλας δὲ 'Ὑψηλούγος Οἰκονομικὸν καὶ αἱ ἔκ τῶν διοίων ἐπιβαρύνσεις μηδαὶ καθ' ἕαυτάς συμπούσηταν ἐννοεῖται βαθμιαῖς εἰς σημαντικά ποσά. Εἰς σημειώματα ὑμετέρας ἐν WASHINGTON Προσβείας περιελθόντων μοι σήμερον βεβαιοῦται διὰ εκείσταται ἀδύνατον νά ἀποφύγωμεν Ἐλλειμμα 800 δολλαρίων μηνιαίων δι' ἔκστον πλοίουν ὃς ἐκ τούτουν δὲ δὲν είνει δυνατόν νά γίνονται δεκτά αἱ εἰσηγήσεις λιμενάρχου αἵτινες ἀσφαλῶς θὰ ἀναβιάσουν τὸ Ἐλλειμμα εἰς 12,000 δολλαρίων καὶ ἄνω δι' ἔκστον πλοίουν. Ἐξ ἀριθμίας ζένης πηγῆς μοι παρέχονται ἐξ ἄλλου ἀκόλουθοι ἀφιθοὶ ἐπιβαρύνσεως κατὰ τόννον ἐλληνικῆς καὶ θρεπτανικῆς ναυτιλίας ἐκ πληρωμῶν δι' ἀσθενείας καὶ ἀτυχήματα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Βρετανική 1940 — 7 πέννας κατὰ τοῦτο, 1941 — 6 πέννα, 1942 — 8 πέννα, 1943 — 5 πέννα. Ἐλληνική 1940 — 19 πέννα, 1941 — 24 πέννα, 1942 — 32 πέννα, 1943 — 38 πέννα. Ἐκ λόγου τούτου αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις M. Βρετανίας προήκθησαν εἰς τελευταίαν τῶν ἀπόφασιν περὶ αὐξήσεως κατὰ 25 οἱ ἀσφαλιστικῆς ἐπιβαρύνσεως ἐλληνικῶν ἐπιχειρήσεων, ὡς δὲ βεβαιοῦνται ἐγγραφαὶ η μεγάλη ἐπιβάρυντος τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἐν σχεσίᾳ πρὸς τὴν δρεπτανικὴν διὰ τὰς ἐξ ἀσθενειῶν πληρωμάς δὲν διερίστεται εἰς διαφοράν τῆς νομοθεσίας ἀλλὰ «εἰς πολὺ περισσοτέρους περιπτώσεις ἀσθενειῶν καὶ εἰς ὑψηλὰς ἀπατήσεις διερισμένας κατὰ πολὺ εἰς τὸν τρόπον καθ' ὃν ἐφαρμόζεται ὁ ἐλληνικὸς νόμος». Εἰς ταῦτα δέοντα προστεθούν ὑπόλοιποι ποσοτοί τετραγωνῶν, συγχαίρουσιν ὑπερβάσεις ἀριθμοῦ πληρωμάτων προβλεπομένου ὑπὸ συμβάσεως κ.λ.π. Παραδέσεις μοι κατηγγέλθησαν ἀφ' ἑτέρου καὶ ὑπὸ ναυτεργατικῶν συμμετείων, τινὲς δὲ ἐξ αὐτῶν διευθετήθησαν διὰ προσωπικῆς μονή παρεμβάσεως παρὰ πλοιοκτήταις. Τὸ πλεύστον διοικούμενον δὲν εἶναι εἴλην ἀπέλθει ἐὰν ἐξ απτιδράσεως σημειωνούν ἡγετῶν συμμετείων δὲν παρεκκλένετο συγκρότησις διαιτητικῶν ἐπιτροπῶν. Κατέβαλον πᾶσαν προστάθειν πεισῶ προέδρους ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων διαιτητικῶν διαιτητικῶν ἐπιτροπῶν, ζημιῶν διαιτητικῶν τῶν καὶ διοικητικῶν ἀδυναμιῶν ἀπατήσεων τῶν. Νομίζω δὲ διὰ τὴν ἀπέτελε τῷ δητὶ πρόσδοκον σημαντικὴν ζητήματος ἐὰν κυβέρνησης ἐξήσκει ὑπὸ ὀλόκληρον τὴν κυροῦ της ἐπὶ συμμετείων πρόσδοκον συγκρότησης ἐπιτροπῶν τούτων. Ἀντὶ τούτου διοικούμενος ἐπιτροπῶν τηλ) ματος 'Ὑμετέρας' Ἐξοχότητος συνάγω διὰ αὐτὴν προδιατάξει βάσιμον ἀπατήσεων τούτων, ἐνῷ ἀφ' ἑτέρου θεωρεῖ συλλογικὴν σύμβασιν τηρουμένην εἰς τὰς οὐσιώδεις διατάξεις τῆς. Νομίζω διὰ ἐξήνταλησα δια τούτου εἰσηγήσην καθῆκον νά ἀναφέρω αὐτὴν ἐπὶ ἐνὸς ζητήματος τούτου οὐσιώδους παραπλανήτης. Αὐτῆς μοι ἀπέτρεψην διῶς ἐμεινειν εἰς ἀνάγκην ἀντικαταστάσεως μονῆς εἰς προεδρίαν ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς. Πιστὴ ἐφαρμογὴ ἀπόψεων 'Υμετέρας' Ἐξοχότητος ὃς ἐκφράζονται ἐν τελευταῖο τηλ) ματος Αὐτῆς, δὲν δύναται νά λάβῃ χώραν εἰμὶ παρὰ προσώπου μη πατεύοντος διὰ ἀκολουθησμένη σημειώσην τακτική ἀγανά εἰς σοβαρούς διὰ τὴν ναυτιλίαν πανιδύνους. Ἐπι τῇ εὐκαιρίᾳ ταῦτη παρακαλῶ εὐαρεστηθῆτε λάβητε γνῶσην τηλ) ματος Προσβείας WASHINGTON 835 ἐν σχέσει πρὸς τηλεοράφημα μονῆς ἀριθ. 529.

ΠΙΠΙΝΕΛΗΣ

Καὶ τώρα, μετὰ τὴν ἀνάγνωσιν τῶν ὄντωτέρω ἐπισήμων ἑγγράφων, τῶν ἀποκαλυπτικῶν τῆς ἔξυφανθείσης κατ' αὐτοῦ τοῦ μέλλοντος τῆς Ναυτιλίας μας συνωμοσίας, ἡδὲ θελήση οἰσδήποτε τοικαλόπτους συζητήσης να μᾶς ὑποδειξή, ἐπὶ ποίων ἕδραιών θάσεων πρόκειται νά στηριχθῇ ἡ ναυτιλιακή μας ἀνασυγκρότησις. Πού ή ωρή προϋπόθεσις τοῦ παράγοντος ἐμπιστοσύνης;

'Άλλα θά συνεχίσουμεν εἰς τὸ ἐπόμενον. Τὸ θέμα δὲν ἔξητηθή. Είναι πολλά τὰ διαπραγμέντα κατὰ τῆς Ναυτιλίας μαζί ἐγκλήματα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ P.O.B. 548

Τηλεγραφήματα: «ΑΓΓΟΥΡΑΝ»

Τηλέφ. 38-94

Tὸ δεκαδενόμερον

Αι ἀγγλικαι ἐκλογαι

Αι στήλαι αύται δὲν πολιτικολογοῦν. Τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας και μόνον αὐτῆς ἔξυπητον. Διότι δύως ή ἄνοδος εἰς τὴν διακυβέρνησην τῆς Μεγάλης Βρετανίας τοῦ Ἐργατικοῦ κόμματος πιθανὸν νὰ δημιουργήσῃ τὴν σφαλέραν ἐντύπωσιν, διότι καὶ ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία προώρισται νὰ τεθῇ υπὸ τοὺς περιορισμοὺς τοῦ σοσιαλιστικοῦ κράτους και νὰ ὑποστῇ ἡ Ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία δεσμευτικήν τινα τῆς ἀναπτύξεως τῆς παρέμβασιν, ίσως νὰ ἥτο σκόπιμος ἡ διευκρίνησις σημείων τινῶν τῶν προγραμματικῶν κατεύθυνσεων τοῦ Ἐργατικοῦ κόμματος. Ἐπιχείται, πράγματι, ἡ κρατικοποίησις διὰ τὰ ἀνθρακωρυχεῖα, τὴν βαρείαν βιομηχανίαν, τὰς ἑσωτερικὰς μεταφοράς (σιδηρόδρομοι) και τὴν Τράπεζαν τῆς Ἀγγλίας. Οὐδὲ λέξιν περὶ Ναυτιλίας δὲν ἀναφέρει τὸ ἔξαγγελθὲν κατὰ τὴν προεκλογικὴν περίοδον πρόγραμμα τῶν Ἐργατικῶν. Οἱ ἔλεγχοι θεωρίας και ἡ διατητικὴ κρατικὴ παρέμβασις εἰς τὰς σχέσεις Κεφαλαίου και Ἐργασίας νοεῖται ἔξι, αὐτῆς τῆς ἀποστολῆς τοῦ συγχρόνου Κράτους. Ἡ Ἀγγλική, ἀλλως τε, ναυτιλία διαθέτει θαυμάσιον διατητικὸν ὄργανον διὰ τὰς μεταξὺ πλοιοκτητῶν και ναυτεργατῶν διαφοράς, τὸ Maritime Board.

Οἱ ομηροί, δύως, "Ἀγγλοι κυθερηνται, σπως και οι χθεσινοι, γνωρίζουν καλῶς, διτι κάθε παρέμβασις εἰς τὰ τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ είναι, δχι μόνον περιωρισμένη, ἀλλά, πρὸ παντός, καλῶς μελετημένη, διότι τὸ Ἀγγλικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν χαρακτηρίζεται κυρίως ἀπὸ τὸν εὐρύτερον, τὸν διεθνῆ ρόλον ποὺ διαδραματίζει εἰς τὸ παγκόσμιον μεταφορικὸν ἐμπόριον και συνεπῶς περιορισμοὶ και ἔλεγχοι εἰς τὰ τῆς ὀργανώσεως και διοικήσεως του ἀμεσον θὰ ἔχουν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς Ἐργασίας του και τῆς συναγωνιστικῆς του ἰκανότητος εἰς τὸ ἔλευθερον πέδιον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

Ἡ Βρετανικὴ Ναυτιλία μὲ τὴν ὑποδειγματικήν της ὀργάνωσιν εἶναι δημιούργημα μακρῶν παραδόσεων τῆς Ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας και κτῆμα αὐτῶν θὰ παραμείνῃ υπὸ οἰονδήποτε πολιτικὸν καθεστώς. Οἱ "Ἀγγλοι ἔχουν σαφῇ ἐπίγνωσιν και πρόσφατα τὰ παραδείγματα τῶν καταστρεπτικῶν ἀποτελεσμάτων, ποὺ ἐπέφερεν ὁ ἀκρατος κρατικὸς παρεμβατισμὸς εἰς τὴν ἀνάπτυξιν και τὴν οἰκονομικὴν ἐπάρκειαν τῆς Ναυτιλίας, ὥστε νὰ μὴ θελήσουν ποτὲ ν' ἀποτελεσθοῦν μίαν τοιαύτην ἐνέργον ἀνάμειξην, ποὺ θὰ ἐπέφερε τὸν μαρασμὸν ἥ και τὸν περιορισμὸν τῆς δράσεως τοῦ κατ' ἔξοχὴν ὄργανου τῆς ἐμποροδιομηχανικῆς ἀκτινοβολίας τῆς Αὐτοκρατορίας των.

"Ἄς μὴ σπεύσουν, λοιπόν, οι παρ' ἡμῖν σοσιαλίζοντες νεοφύτοι νὰ ἀποκομίσουν συμπεράσματα, δοσον ἀφορᾶ τὴν Ναυτιλίαν τούλαχιστον, ἀπὸ τὰς ἀγγλικὰς ἐκλογάς. Και πρὸ παντὸς — ἀλλώς, ἀλλώς τε, ὁ σκοπὸς τοῦ παρόντος σημειώματος — ἀς μὴ θελήσουν μὲ τὴν γνώριμον διὰ τὸν μακάριον Τόπον μας διαστροφὴν τῶν ἔξω γεγονότων, νὰ διανοθῆμον κάνων, διότι θὰ ἥτο ποτὲ δυνατόν ἡ ἐνέργος κρατικὴ παρέμβασις εἰς τὰ τῆς Ἰδικῆς μας Ναυτιλίας, ἡ ποδηγέτησις ἥ μᾶλλον ἡ δέσμευσις τῆς Ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας, νὰ δημιουργήσῃ ἀγαθάς προϋπόθεσεις διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἀποκατάστασιν. Και μάλιστα ἀπὸ τὸ ἐδῶ Κράτος, πού, δυστυχώς, στερεῖται ὄργανων μὲ γνῶσιν και εἰδίκευσιν, μὲ ἰκανότητας δημιουργικάς...

Ἡ λεία πολέμου

Τρία μόνον γερμανικά φορτηγά μᾶς παραχωροῦνται ἀπὸ τὴν ἀφθονον λείαν, τὴν ἀποκομισθείσαν διὰ τῆς καταλήψεως τῶν γερμανικῶν λιμένων; "Ἄν δυως αἱ πληροφορίαι μας είνε ἀκριβεῖς πλείστα δσα σκάφη μικρά και μεγάλα, ἀλλά ἐν καλῇ καταστάσει, ἀλλα χρήζοντα ἐπισκέψεων τινῶν ἀνευρέθησαν εἰς τοὺς γερμανικοὺς λιμένας τῆς Βορείου Θαλάσσης.

Αὐτά δόλα περιέχονται εἰς τοὺς συμμάχους. Ἀλλὰ κατὰ ποίαν ἀναλογίαν; Δὲν θὰ ἔπρεπεν, ἐν πνεύματι ἀπολύτου δικαιοσύνης, νὰ ἀναγνωρίσουν οἱ μεγάλοι μας σύμμαχοι σημαντικότερον ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὴν λείαν αὐτῆν, διά τα μικρά σύμμαχα ἔθνη, δι' αὐτὰ ἀκριῶς, ποὺ ἀπώλεσαν τὸ ἀπαντον σχεδὸν τῆς Ναυτιλίας των και δὲν διαθέουσαν τώρα οὔτε τὰ ὄλικα οὔτε και τὰ τεχνικά μέσα νὰ τὴν ἀναπληρώσουσιν;

"Ἄφοῦ μᾶς ἀπέκλεισαν τοῦ δικαιούματος νὰ ζητήσωμεν ἐπανορθώσεις ἀπὸ τὸν Ιταλικὸν ἐμπορικὸν στόλον, δὲν θὰ ἔπρεπε τούλαχιστον ν' ἀποζημιωθῇ ἡ Ναυτιλία μας κατὰ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀπὸ τὰς γερμανικὰς ἐπανορθώσεις;

"Ἡ Ἐλλάς σήμερον μὲ τὴν εὐρυτάτην ἔκτασιν τῶν παραλίων τῆς και τὸ πυκνὸν νησιωτικὸν τῆς σύμπλεγμα στερεῖται τῶν στοιχειώδων ἐπαρκῶν μεταφορικῶν ἀπὸ θαλάσσης μέσων, ἐνῷ δοθεῖται διὰ τὴν οἰκονομικήν τῆς ἀνασυγκρότησιν ν' ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς μὲ τὸ ἑσωτερικόν. Ἐκ παραλλήλου χιλιάδες Ἐλλήνων ναυτιλούμενων, ποὺ εἰσέφεραν και αὐτοὶ τὰ πάντα εἰς τὸν συμμαχικὸν ἀγῶνα, παραμένουν τώρα ἀνεργοί, γυμνοί, ἐστερημένοι τῶν μέσων βιοπορισμοῦ. Στοιχεώδης συνεπῶς δικαιούσην ὑπαγορεύει τὴν ἀνάγκην νὰ μᾶς παραχωρηθῶν εἰς Ικανὸν τούλαχιστον ποσοστὸν πλοίων ἀπὸ τὴν γερμανικὴν λείαν πολέμου. Κάποιος θὰ ἔπρεπε νὰ τὸ ὑποδείξῃ.

Ο κ. Μάτεσις δὲν νομίζει διτι ἀνάγεται τοῦτο εἰς τὴν ἀρμοδιότητά του;

Αι συντάξεις τοῦ N.A.T.

Διαφωνεῖ τὸ Ὅπουργειὸν τῶν Οἰκονομικῶν διὰ τὸν προταθέντα ηγέημένον συντελεστὴν τῶν συντάξεων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Θὰ ἔπρεπε νὰ συντονισθῇ — λέγει — ἡ ασησισ μέ τὰς παρεχομένας ύπὸ τοῦ Δημοσίου συντάξεις, διὰ νὰ μὴ εἶναι μεγαλύτεραι αἱ τῶν ἀπομάχων θαλασσινῶν.

Διαφωνεῖ τὸ Ὅπουργειὸν τῶν Οἰκονομικῶν, διότι ἀγνοοῦν οἱ παρ' αὐτῷ τὴν ιστορίαν τοῦ Ν. Α. Τ. και παραθέπουν οὐσιώδεις διαφοράς μεταξὺ τοῦ ουσιαστικοῦ τοῦ Κράτους και τοῦ ἀπομάχου ναυτικοῦ. Αὐτὸ δηλαδὴ τὸ Κράτος λησμονεῖ, διτι τὸ Ν. Α. Τ. είναι δ ἀρχαιότερος τῶν ἐλλάδι ἀσφαλιστικῶν δραγνισῶν, διότι θὰ ἥτο ἔνα ἀπὸ τὰ ἀκμαίτερα τοῦ τόπου μας οἰκονομικὰ ιδρύματα και οι μέτοχοι αὐτοῦ πλουσιοπαρόχων θ' ἀπελάμβανον τώρα συντάξεων, ὃν τὸ Κράτος δὲν ἀπεμάστευεν ἐκάστοτε κάθε ίκμάτα τοῦ Ταμείου και αἱ ἀλεπάλληλοι πτωχεύεσις τοῦ Κράτους δὲν ἔξεμηδηνταν τὴν περιουσίαν τοῦ Ν. Α. Τ.

Λησμονεῖ ἀκόμη τὸ Κράτος, διότι δὲν ἔχει καμμίαν ἀπολύτως σχέσιν μὲ τὰς συντάξεις τῶν ἀπομάχων θαλασσινῶν μας, διότι τίποτε δὲν ἔχει εἰσφέρει υπὲρ αὐτῶν και διτι τὰ κεφάλαια τοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου προέρχονται κατὰ κύριον λόγον ἀπὸ τὰς ἀθράσις ἐπὶ παλιστῶν και ναυτεργατῶν εἰς χρυσὸν και συνάλλαγμα. Τέλος, θὰ ἔπρεπε ως μέτρον κρίσεως τῶν συντάξεων νὰ λαμβάνεται τὸ ἐπίμοχθον τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἔναντι τοῦ χερσαίου δημοσίου λειτουργηματος και ἡ ταπεινὴ ἀξίωσις τοῦ πτωχοῦ ναυτεργάτου νὰ ζήσῃ μὲ τὴν σύνταξιν του και ὅχι ν' ἀργοπεθαίη ως ἀπόμαχος.

"Ἀλλὰ τὸ σύλον ζήτημα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ γενικώτερον ἐν καιρῷ. Κατὰ τοῦ ιεροῦ αὐτοῦ ιδρύματος τῶν θαλασσινῶν μας πολλὰ διεπράχθησαν εἰς τὸ παρελθόν και εἰς τὸ πρόσφατον ἀκόμη εἰς τὸ ἑσωτερικόν, κατὰ τὰ ἔπη της Κατοχῆς. Πρέπει κάποτε οἱ ναυτικοί μας ἔξεγειρόμενοι ὅχι μόνον νὰ ζητήσουν λεπτομερῆ τῶν πεπραγμένων λογοδοσίων, ἀλλά, πρὸ παντὸς, τὴν διοικητικὴν χειραρχήσιν τοῦ Ταμείου των, τοῦ μοναδικοῦ ιδρύματος, ποὺ προώρισται αὐτῶν και τῶν οἰκογενειῶν των τὰ ὑστερινὰ χρόνια νὰ διασφαλίσῃ.

Αι ἀποζημιώσεις και αι καταθέσεις

"Αν, πράγματι, θάσιμα είναι τὰ διατυπούμενα παράπονα τῶν οἰκογενειῶν τῶν χαμένων θαλασσινῶν μας, διότι δὲν εἰσέπραξαν ἀκόμη ἀπὸ τὸν Ἀσφαλιστικὸν Ὀργανισμὸν τὰς ἀποζημιώσεις που δικαιουόνται, διμολογούμεν, διότι δὲν θὰ εὑρωμεν λέξεις πρόσφατα τῆς διμελείας τῶν ἀρμόδιων.

Πρὶν δι, λοιπόν, καταλογίσωμεν εὐθύνας και ζητήσωμεν θαρείας κυρώσεις διὰ τοὺς ἐπιλήσμαντας τῶν θαρυτάτων ύποχρεώσεων ποὺ δόλοι μας ἔχομεν ἔναντι τῶν οἰκογενειῶν ήρωικῶν θυμάτων τοῦ ἀγώνος, θὰ ἔξετάσωμεν τὸ ζήτημα και θὰ ἔπανέλθωμεν.

Θὰ είναι ντροπὴ διὰ τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος και τὰ δραγανά του νὰ μὴ συναισθάνωται τὸ καθῆκόν των και εἰς τὴν προκειμένην ἀκόμη, τὴν ιεράν, ύποθέσιν.

Θὰ ἔθελαμεν, ἐπίσης νὰ μάθωμεν τὶ γίνεται μὲ τὴν ἀποδέσμευσιν τῶν Ἀγγλίας καταβάσεων τῶν ναυτικῶν μας. Δὲν νομίζει δ. κ. Μάτεσις, ὁ ἐπίληφεις προσωπικῶν τοῦ ζητήματος κατὰ τὸ πρόσφατον εἰς Λονδίνον ταξιδίων του, διότι κάθε ἀργοπορία εἰς τὴν ἐπίλυσιν και τοῦ ζητήματος αὐτοῦ, δημιουργεῖ τὴν δικαιολογημένην ἔξεγερσιν τῶν δικαιούχων και παρέχει ἔδαφος πρὸς δημοκρατικὴν ἐκμετάλλευσιν;

Και διὰ τὸ δύο ζητήματα ἐπικαλούμεθα τὴν ἀμερικανικὴν παρέμβασιν τοῦ Κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. Δὲν είναι τιμητικὴ διὰ τὸ Κράτος οἰαδήποτε γραφειοκρατικὴ ἐπιβράδυνσις εἰς τὴν ρύθμισιν των.

Τὰ ἀντιπειθαρχικὰ κρούσματα

Θὰ γνωρίζῃ ἀσφαλῶς δ. κ. Ὅπουργὸς τῆς Ναυτιλίας τὰ ἔκτροπα, ποὺ ἐλασσον χώραν κατὰ τὴν ἐν Πειραιεῖ ἀπόλουσιν τοῦ πληρώματος τοῦ λίμπερτος «Ἐλλάς», ὅπως, πιστεύμεν, θὰ ἔλασθε γνῶσιν τῶν θλιβερῶν ἐντυπώσεων τῶν ἐδῶ ἐκπροσώπων τῆς War Shipping Administration, καθὼς και τῆς σχετικῆς μὲ τὴν Νέαν Υόρκην ἀλληλογραφίας.

Εἶμεντα περίεργον νὰ πληροφορηθῶμεν ποῖαι κυρώσεις ἐπεθέλησης κατὰ τῶν παρεκτραπέντων και ποῖαι διοικητικὰ μέτρα ἐλλήφησης διὰ ν' ἀποφευχθῶν εἰς τὸ μέλλον παρόμοια ἀντιπειθαρχικὰ κρούσματα.

"Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δὲν πρέπει νὰ παραμείνουν οἱ Ἀμερικανοὶ φίλοι μας ύπὸ τὴν ἐντύπωσιν διτι τὰς ἀναρχούντας. Αὐτὸ δὲ ουσιφέρον τῆς ναυτεργατικῆς μας τάξεως ύποχρεώνει νὰ ἐπιδείξουν δόλοι οι ναυτολογούμενοι ἐπὶ τῶν «Λίμπερτος» ἀπόλυτον πειθαρχίαν και νομιμοφροσύνην. Οὕτω μόνον θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν παραχώρησιν και ἀλλών πλοιών, διὰ νὰ περιορίσωμεν ἔν τινι μέτρῳ τὴν ἀνεργίαν και τὴν δυστυχίαν τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας.

"Ο κ. Μάτεσις δοφείλει νὰ καταστήσῃ ἀντιληπτὸν εἰς τοὺς διλίγουσ ταραχίας διτι η μακαρία ἐποχὴ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς παρῆλθεν ἀνεπιστρεπτί.

'Η ύποθεσις Κουρμπέλλη

Τὰ στενά δρια τοῦ παρόντος τεύχους δὲν μᾶς ἐπιτρέπουν νὰ συνεχίσωμεν τὰς ἐπὶ τοῦ υπομνήματος τοῦ κ. Κουρμπέλλη παρατηρήσεις μας. Ἐπιφυλασσόμεθα νὰ τὸ πράξωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος. Ο κ. Πλοίαρχος Λιμενικός εἶναι ὁ κατ' ἔξοχην ἀντιπροσωπευτικός τύπος μιᾶς νοσηρᾶς νοοτροπίας, ποὺ ἀτυχῶς ἐπικρατεῖ εἰς ὡρισμένους δξιωματούχους τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ νοοτροπία, ἡ παρεμποδίζουσα τὴν καλόπιστον ἐκκαθάρισιν τῶν ἐκατέρωθεν ἀντιθεμένων ἀπόψεων Κράτους καὶ ναυτιλιακῶν μας παραγόντων, πρέπει νὰ κτυπῇ ἀμείλικτα. Παρεμποδίζει τὴν ἐπάνοδον τοῦ πνεύματος τῆς ἐμπιστούσης, καθιστᾶ ἀνέφικτον τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Ως ἐκπρόσωπος, λοιπόν, τῆς νοοτροπίας αὐτῆς δ. κ. Κουρμπέλλης, μᾶς ἐνδιαφέρει καὶ θά υποστῆ ἀκεραίαν τὴν ὄσσαν τῆς ἐπικρίσεως τῶν στηλῶν αὐτῶν. Θά υποχρεωθῆ κάποτε νὰ λογοδηθῇ. Καὶ σ্থαν τηνηφαλιώτεραι σκέψεις ἐπικρατήσουν παντοῦ, δούν ἀφορᾶ τὸν τρόπον τῆς ἐμποροναυτικῆς μας ἀποκαταστάσεως, ὁ Πλοίαρχος - Λιμενικός κ. Κουρμπέλλης δὲν θά ἔχῃ θέσιν εἰς τὴν Κρατικήν διοικησιν τῆς Ναυτιλίας. Θά κληθῇ ν' ἀποχωρήσῃ αὐτῆς. Τότε, ἐκτὸς τοῦ Κρατικοῦ περιβόλου, ἀκίνδυνος πλέον εἰς τὴν ναυτιλιακήν μας ἔξελιξιν, θά εἶναι καὶ ἐλεύθερος νὰ ἀσύληθῇ μὲ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν προπαγάνδαν τῶν ἀνεδαφικῶν θεωριῶν του περὶ κρατικοποίησεως τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος.

Ἐν τῷ μεταξύ δ. κ. Κουρμπέλλης μᾶς ἀπέστειλε τὴν κάτωθι ἐπιστολήν. Τὴν δημοσιεύμενην εὐχαρίστως, χωρὶς νὰ παραλείψωμεν τὴν ἐν καιρῷ καταχώρισιν τοῦ ἀναφερούμενου ἐν αὐτῇ ἀρθρου, ἀν ἐπτρέψῃ δ. χῶρος τῶν στηλῶν μας.

Μίαν ὅμως παρατήρησιν ἔχομεν νὰ διατυπώσωμεν:

Δὲν διεξάγομεν προσωπικήν κατὰ τοῦ κ. Κουρμπέλλη ἐπιθεσιν. Δὲν μᾶς ἐνδιαφέρει τὸ ἄτομον. Ἀναφερόμεθα εἰς τὸν πλοίαρχον-λιμενικὸν, τὸ διοικητικὸν ὄργανον τῆς Ναυτιλίας, τὸν ὑπόρετόν των συμφερόντων της. Μᾶς ἐνδιαφέρει ἀκόμη ἡ κακῶς δημιουργηθεῖσα ὀφαλερά ἐντύπωσις, διτὶ ἡ ἀνασυγκρότησις τῆς δυνατῶν νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν κρατικὴν ποδγεσίαν, ὃν μὴ τὴν πρωτοθουλίαν, ἐν ἀπουσίᾳ ἴσως καὶ τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων. Τὴν ἐκρίζωσιν αὐτῆς τῆς ἀντιλήψεως θὰ ἐπιδιώκωμεν. Φοβούμεθα ὅτι θ' ἀποθῇ διεθρία διὰ τὰ καλῶς ἐννοούμενα συμφέροντα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. "Οχι. Τὸ Κράτος καὶ τὰ ὅργανα τοῦ ἀπεδειχθέαν κακοὶ διασχειρίσται τῆς ὑποθέσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ δὲν πρόκειται εἰς κακάς χειρας νὰ ἐπαφεθῇ ἡ ἀνασυγκρότησις τῆς, μία προσπάθεια, τόσης σημαντικῆς, γενικωτέρας διὰ τὸν τόπον μας ἐκτάσεως.

"Ιδού δὲ τὸ πειστόλη τοῦ κ. Κουρμπέλλη:

Ἄξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ δευτέρον φύλλον τῶν ἐπανεκδόθεντον «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀνέγνωστο τὸ ἄρθρον «Ἐργα καὶ ἡμέραι τῶν ἀποδημῶν Κυβερνήσεων».

Εἰς τὸ ἄρθρον τοῦτο καὶ εἰς τὸ Κεφάλαιον «Ἡ ύποθεσις Κουρμπέλλη παρετήρησα, διτὶ λαμβάνοντες ἀφοροῦνταν κυρίως ἀπὸ διό παραγάραφους ἀπονημάτως μου ποὺς δὲ τὸ 'Υπουργεῖον, τὰς ὄποις καὶ δημοσιεύεται, μοῦ ἐπιτίθεσθε προσωπικῶς».

Διὰ τῆς παρούσης δὲν πρόκειται νὰ ἀπαντήσω εἰς τὸ δημοσίευμά σας, πορτιῳ νὰ λογοδοτήσω, ὅποτε θὰ ἐκθέσω τὶ κατὰ τὸ διάστημα τῆς ληξάσης τετραετίας ὡς ἐπόπης καὶ ποὺ ταύτης ἐγένετο, ὥστε νὰ ἀποδειχθῇ τὶ ἔνας ἔκαστος ἔκαμε καὶ ποὺ εὐθύνονται.

Τὸ ὑπόμνημά μου, ἐπὶ τὸν δοπίον ἀναφέρεσθαι, ἡτο πόσεως ἀποκλειστικῆς ἐμποτεντικῆς, ἀπευθυνόμενον ἀπὸ κρατικῶν λειτουργῶν πρὸς τὴν Κυβερνητικήν. Τούτου, ὡς ἔξαγεται ἐκ τοῦ ἄρθρου σας, ἔχετε ἀντίγραφον. Ἐπειδὴ δημοσιεύεται ἀπὸ πολὺ παλαιὸν τὸν πόρον τοῦ «LLOYD'S LIST» τῆς 1ης Ιανουαρίου 1944, σας τὸ ἀποτέλλω, δημοσιεύμενον ἐν μεταφράσει εἰς τὴν ἐφημερίδα «ΕΛΛΑΣ» τοῦ Λονδίνου. Τοῦτο ἐγάρητο κατόπιν αἰτήσεως τῆς ἐφημερίδος «LLOYD'S LIST» καὶ ἡτο διὰ τὸ κοινόν.

Μετ' ἔξωρέτον ὑπόληρεως

N. KOYRMPÉLLΗS

Αθήναι τῇ 23 Ιουνίου 1945.

"Ἐνα ἀξιοπρόσεκτον βιβλίον

Ο ὑποπλοίαρχος - λιμενικός κ. Ν. Σταμπόλης ἔξεδωκε πρὸ οὔμερων ἔνα διάλογον Βιβλίον. Τὸ ἐπιγράφει: «Τὸ μέλλον καὶ ἡ ἀποστολὴ τοῦ 'Υπουργείου τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐν 'Ελλάδι».

"Οσον καὶ ἀν δ τίτλος ὑποδηλοῖ τὴν στενήν, ἀπὸ τῆς διοικητικῆς μόνον σκοτιᾶς, ἐνταίνοντις τῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὴν ἀνασυγκρότησιν αὐτῆς προβλημάτων, τὸ περιεχόμενόν του, μεστὸν ἐνδιαφέροντος, ἀπευθύνεται εὐρύτερον πρόπτες τοὺς ἐπαγγελλούμενους τὰ θαλάσσια ἔργα καὶ τοὺς διωσδήποτε μελετῶντας κάθε πλευράν τῆς οἰκονομικῆς τοῦ Τόπου μας δραστηριότητος.

"Ο συγγραφεὺς μέσα εἰς τὰς τριακοσίας σελίδας τοῦ Βιβλίου του φιλότιμου κατέβαλε προσπάθειαν ν' ἀνταποκριθῇ, διωσδήποτε, εἰς τὴν ἀντικειμενικήν καὶ ἐμπειριστατικήν ἔρευναν τοῦ θέματος. Τὸ ἐπεξειργάσθη μὲ ἀξιέπαπον πρωτοθουλίαν καὶ ἀπέδωκεν ἔνα σύνολον, ποὺ ἐπαρκέστατα κατατοπίζει καὶ τὸν ἀδαεστέρον περὶ τὰ ἐμποροναυτικά ἡμῶν πράγματα ἐπὶ τῶν ζητημά-

τῶν τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ πάσης πλευρᾶς. Ἡ μελέτη του φέρει ἔκτυπον τὴν σφραγίδα τῆς εύσυνειδήτου ἐπιστημονικῆς ἐργασίας.

Κριτικὴν λεπτομερειακὴν ἐπὶ τοῦ περιεχομένου τοῦ Βιβλίου τοῦ κ. Σταμπόλη δὲν θὰ ἐπιχειρήσωμεν. Ἀντιτίθεμεθα εἰς πολλὰς τῶν διατυπουμένων παρ' αὐτοῦ ἀπόψεων, εἰς πλειστα δὲ σημεῖα, ἀναγόμενα κυρίως εἰς τὴν ἔξιστόρησιν τοῦ παρελθόντος, ὃν μὴ δὲν ἀκριβολογεῖ, πάντως δημως, δὲν εἶναι καὶ ἐπαρκῶς ἐπ' αὐτῶν πληροφορημένος διαγραφέως. Τὸ γεγονός, θέσαις, τοῦτο, οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον περιορίζει τὴν ἀξίαν τῆς μελέτης. Δὲν ἀποθάλλει αὐτῇ τὸ γενικώτερον τῆς ἐνδιαφέροντος.

"Ἡ παρ' ἡμῖν εύρυτέρα κοινὴ γνώμη, αὐτῇ ἀκόμη οἱ Κρατικοὶ λειτουργοὶ καὶ οἱ περὶ τὰ οἰκονομικά μας πράγματα ἀσχολούμενοι ἀμύδραν ἔχουν ίδεαν τῆς θαλασσονικῆς μας ζωῆς. Πολλὰς χρήσιμα θ' ἀποκομίσουν τὰ συμπεράσματα ἀπὸ τὸ Βιβλίον τοῦ κ. Σταμπόλη.

"Ἡ ἐν Νεάπολει διάσκεψις τῆς U.M.A.

Τὴν 14ην Ιουλίου συνεδρίασεν εἰς τὴν Νεάπολιν ἡ ἐκεῖ ἐδρεύουσα «Ηνωμένη Ἐκτελεστικὴ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή» τῆς U. M. A. διὰ τὴν 3ην ζώνην (Μεσόγειον). Τὴν Ἐλλάδα ἑξεποστώπησαν διευθυντής τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κομνηνός καὶ ὁ ἀπότολης κ. Π. Γιαννουλᾶς. Μεταξύ δὲλλων θεμάτων συνεζήτησαν καὶ τὰ ταχωτάρω, γενικωτέρου, ἐνδιαφέροντος, ἐπὶ τῶν ὅποιων καὶ ἐλήφθησαν αἱ ἀκόλουθοι ἀποφάσεις:

Κάθη χώρα, μετέχουσα τῆς Ὀργανώσεως καὶ ἀπῆκουσα εἰς τὴν Μεσογειακὴν ζώην, δέον νὰ ὑποβάλῃ τὸ ταχύτερον πρόγραμμα τῶν εἰσαγωγικῶν καὶ ἔξαγωγικῶν ἀναγκῶν ἐκ χωρῶν ή πρὸς τὴν ζώην, ἐκάστοτε ἀναπροσαρμογὴ τῶν πλοίων καὶ καταστῆ δυνατὴ ἡ ἐπόπεια τῶν πλοίων της οἰκονομικά ἀποκλεισμάτων τὰς ζώης της Μεσογείου διάποτελέσθη τὴν θάσιαν διά τὴν ὑπὸ τῆς ἀνωτέρων θεμάτων πρόσθεισιν τῆς ἀναγκαιούσης πρόσθεισιν τοῦ ζητημάτου.

Διὰ τὸ ζῆτημα τῶν ναυλώσεων καὶ τῶν ναυλοσυμφώνων ἀπεφασίσθη, ὅπως αἱ ναυλώσεις εὑνεργούνται κατὰ τὸν κανονικὸν καὶ ἐν χρήσει εἰς τὰς ναυτιλιακὰς συναλλαγάς τρόπον, μὴ ἀποκλειούμενα τῶν εἰς τὰς ταχείας ἀναμιγνυούμενων προσώπων (πρακτόρων, ναυλομεσιτῶν κλπ.).

"Ὡς πρὸς τὰ ναυλοσύμφωνα, ἀπεφασίσθη ἡ καθιέρωσις διοικητικού τύπου διά τὸν ζῶντας καὶ ταξίδια.

"Ἐπὶ τοῦ ζῆτημα τῶν ναυλώσεων καὶ τῶν ναυλοσυμφώνων ἀπεφασίσθη, διότι τοῦ πλοίου τοῦ διόποιον ν' ἀναγράφωνται λεπτομέρως τὰ οἰκονομικά ἀποτελέσματα ἐκάστου ταξίδιου μετά τὸ πέρας αὐτοῦ. Διὰ τοῦ τρόπου τοῦτον προβλέπεται, διτὶ θὰ καταστῆ δυνατὸν εἰς τὴν ζώην τοῦ ζητημάτου πρόσθεισιν τῆς θεμάτου καὶ τὸν προέρχεται εἰς τὰς διαγκαίας ἐκάστοτε ἀποφάσεις ἀναπροσαρμογῆς τῶν ναυλών. Τὸ ἔργον αὐτὸ δὲ ἐκτελῆ εἰδικῆ ύποεπιτροπή, ουσιασθεῖσα πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἐν Νεαπόλει.

Διεξήχθη, τέλος, ουζήτησις διὰ τὴν ἐπανάληψην ὠρισμένων τακτικῶν γραμμῶν (λάτινερ) καὶ εἰς τὰ ταξίδια τῆς Μεσογείου, ἀλλ' ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἡ διάσκεψις ἐπεφυλάχθη ν' ἀποφασίσῃ εἰς τὴν προσεχῆ συνεδρίασιν τῆς, δρισθεῖσαν διὰ τὴν 11ην Αὔγουστου.

Καὶ ἄλλη τιμητικὴ διάκρισις

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχό μας εἶχομεν δημοσιεύσει τὰς τιμητικὰς διακρίσεις, τῶν δοπίοιν ἐπούλων ἀπὸ μέρους τῆς θρετανικῆς ήγεισίας ὡρισμένους «Ἐλλήνες πλοίασχοι καὶ πληρόματα φροτηγῶν τῆς ποντοπόδου ναυτιλίας μας, δι' ἔξαιρέστων πράξεων των κατὰ τὴν διαθρήσκευσιν τοῦ πολέμου. Αἱ περιπτώσεις αὕτη, ποὺ τόσον διαθρήσκευτον τὸ έθνος, δὲν ἔσαν αἱ μοναδικαὶ. Ἄρκετα ἀκόμη ἐπὶ τῶν πλοίων μας ἐπιτημηθασ μὲ τὸν Βασιλικὸν ἐπανάληψην ἡ τὴν εὐημένην περιφέρειαν τοῦ θρετανικού Ναυαρχείου διὰ προσφερεῖσας πολυτιμούς ὑπηρεσίας εἰς τὴν κοινὴν συμμαχικὴν ἀπόθεσην τῆς Νίκης. Θὰ παραθέσωμεν σήμερον τὴν προσγενούμενην τιμὴν εἰς τὸν πλοίασχον κ. Ν. Κονδαλάν τὸ φροτηγόν «Ἐλλίς» 1492 τόννων γκρός τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Α. Πείστεζη. Ἀνεκτίμητος ἡ πρῆσην ἡ συμβολὴ τοῦ φροτηγοῦ μας τούτου εἰς τὸν ἄγνων τῆς διτακτῆς ἔργου, δια τὴν ἡ θρηλικὴ 8η στρατιού ἔξωριμησεν ἀπὸ τὸ «Ἐλλ' Αλαμέν» διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὰ σύνορα τῆς Τσαπλίτιδος μὲ τὴν Τυνησίαν καὶ νὰ ἐκκαθαρίσῃ τὴν Βάσειον Ἀφρικῆς ἀπὸ τὸ πέλμα τῶν στρατῶν τοῦ Ρόμελ καὶ τοῦ φαρδοῦ δικτάτορος τῆς Ρώμης. Τὸ «Ἐλλίς» ἡτο τότε τὸ μόνον ἐλληνικὸν πλοῖον, ποὺ μαζὶ μὲ ἄλλα συμμαχικὰ σκάφη ἐτάχθη νὰ ὑπηρετῇ τὸν ἀνεφοδιασμὸν εἰς τρόφιμα καὶ πολεμικὸν ὑλικὸν τῶν συμμαχικῶν δινάμεων.

"Ἡ ἀναληφθεῖσα ἀπότολη δὲν ἔτοι μόνον ὑψίστης σημασίας διὰ τὴν ἔκβασιν τοῦ ἀγόνος, ἀλλὰ καὶ ἀρχώς ἐπεκίνδυνος. Ο ἀπὸ ξηρᾶς συμμαχικὸς ἀνεφοδιασμὸς προσέκοπτεν εἰς μεγάλας δυσχερείας, η δὲ θάλασσα προσέφερε τὴν ταχυτέραν καὶ προσφορωτέραν ὄδον, ἀν καὶ

περιέκλειε τεραστίους διά τὰ πλοῖα πολεμικούς κυνδύνους, προερχομένους τόσον ἀπὸ τὴν ἐχθρικὴν αἱρετοριῶν, δοσον καὶ ἀπὸ τὰ ἄξονικά ὑποβρύχια. Πρὸς τὴν διακοπὴν ἄλλως τε τοῦ ἀπὸ θαλάσσης ἐφοδιασμοῦ τῶν συμμάχων εἶχον στρέψει οἱ Γερμανοί καὶ οἱ Ἰταλοί ἀμειώτων τὴν προσοχὴν καὶ ἐντατικὴν τὴν προσπάθειάν των. Πολλὰ ἡδύναντο νῦ προέλθοντας καὶ ἀπὸ μίαν ἀπλῆν ἀκόμη καθυστέρησιν τοῦ ὥλικου καὶ τῶν ἐφοδίων.

Τὰ ἀνεφοδιαστικὰ σκάφη, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὸ «Ἐλπίς» ἀπετέλουν μίαν συνεχῆ ἄλιστην, ποὺ παρελάμβανε τὰ ἀναγκαστικά φορτία ἀπὸ τὴν Ἀλεξανδρειαν καὶ τὸ Πόρτο Σάδη, διὰ νὰ τὰ παραδόσῃ ἀσφαλῶς καὶ ἐγκαίρως εἰς τοὺς λιμένας ἢ τὰς ἀπάτας, ποὺ ἡσαν ἔκαστοτε πλησιεύοντο πρὸς τὰς ἐπιτομήσεις. Μετὰ τὴν νίκην τοῦ Ἀλαζάνην, οἱ λιμένες τῆς προσεγγίσεως τοῦ «Ἐλπίς» ἐνηλλάσσοντο μὲ τὸν ωνθόν τῆς προελάσεως τῆς 8ης στρατιᾶς, ποὺ κατὰ πόδας τῆς παρηκολούνθει ἀπὸ θαλάσσης. Ἡ Μάρσα Ματρούχη παρεχόντες τὴν θέσην της εἰς τὸ Τομπρού καὶ ἀπὸ μὲ τὴν σειράν του εἰς τὴν Ντέρναν, τὴν Βεγγάζην, τὴν Τρίπολιν. Ἡ διαδοχὴ τῶν λιμένων ἐκφορτάσεως τοῦ «Ἐλπίς» ἐνεφάνει τὸν δείπνην τῶν ἐκάστοτε συμμαχικῶν ἐπιτυχῶν.

Τὰ ταξίδια ὅμως τῶν πλοίων ἦσαν καὶ ἀντί τόσον δραματικά, δοσον καὶ ὁ πόλεμος εἰς τὴν ἔρημον. Αἱ αἱρετορικαὶ ἐπιδρομαὶ κατὰ τῆς ἀνεφοδιαστικῆς ναυτιλίας διεδέχοντο ἡ μία τὴν ἄλιν, ἐνῷ καὶ τὰ κοραδοκούντα ὑποβρύχια ἐνεφανίζοντο συνχά, διὰ νὰ πλήξουν μὲ τὰς ὀδίδας των καὶ τὰς ἐντὸς ἀκόμη ἀντῶν τούτων τῶν λιμένων ενιροκύμενα ὑπὸ ἐφερότων σκάφη. Τὸ «Ἐλπίς» ἀντιμετώπισε καὶ ἀπὸ ὅλους τοὺς κινδύνους, ἀλλ' εἰχε «εκαὶ τὸν τύχην». Κάποτε μετέφερεν εἰς τὴν «Ἑλλάς» φορτίον 1000 τ. βενζίνης, τῇ συνοδείᾳ μίας κοραδούντας καὶ ἐνὸς ἀντιτοπούλικου. Ἡ ἐκφόρτωσης διεῖχθη ὑπὸ μίαν ἀτελείωτον αἱρετορικὴν ἐποδρομήν, χωρὶς οὐδὲ ἐπὶ στιγμῆν νὰ διακοπῇ ἡ ἐργασία. «Οταν τὸ πλοίον ἐπέστρεψεν εἰς τὴν Ἀλεξανδρειαν, ὁ ἀρεταῖος πολεμοφόρος ἐκάλεσε τὸν πλοίαρχον καὶ ἀφοῦ τὸν συνεχάρη διὰ τὸν ἡρωϊσμὸν καὶ τὴν ψυχοραμίαν αὐτὸν καὶ τοῦ πληρώματός του, τοῦ εἴτε :

—Δὲν θὰ λημονήσωμεν ποτὲ κ. πλοίαρχε τὰς ἐπερφόρους ὑπηρεσίας ποὺ προσερέπετε εἰς τὸν κοινὸν ἄγωνα.

Κατὰ ἔνα ἄλλο ταξίδιον του τὸ «Ἐλπίς» μετέφερεν εἰς τὸ Τομπρού φορτίον ἀεροπορικῶν βλημάτων ἀμέσων ἀναφλέξεως. Ἡρκει μία ἐχθρικὴ δύση ἡ καὶ μία ἀπλῆ τοῦ πληρώματος ἀλειφία, διὰ νὰ προκαλέσῃ τρομακτικὴν ἔχοντας καὶ νὰ μεταβάλῃ πλοίον καὶ πλήρωμα εἰς συντομίατα. Διαφορούσης τῆς ἐκφόρτωσης ἐνὸς τόσον προκατικού φορτίου, τὸ «Ἐλπίς» ἐδέχθη ἀλληλοιδιάδοχος 14 ἀεροπορικῶν βομβαρδισμούς, ἐνῷ κατὰ διαστήματα ἐβάλλετο πότε ἐν τοῦ πελάγους ἀπὸ ἀναδύμενα ἐχθρικά ὑποβρύχια καὶ πότε ἐκ τῆς Ἑρακλείας ἀπὸ τὰ βλήματα τοῦ πυροβολικοῦ, δεδομένου ὅτι ἡ γραμμή περὸς τοῦ μετώπου εἶχεν ἀκόμη ἐντὸς τῆς ἀκτίνος της τὸν λιμένα τοῦ Τομπρού.

Διὰ σιρὶς ὅλη ἑξαρτώμενον πράξεων αἱ ἀμοδίαι συμμαχικαὶ διοκήσεις ὑπέβαλον ἐν καρῷ τὰς ἐκθέσεις των καὶ ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς τῆς Ἀγγλίας, ἐκτιμήσας τὴν συμβολὴν τοῦ ἐλληνικοῦ τούτου πλοίου εἰς τὸν ἄγωνα ἐτίμησε τὸν πλοίαρχον τοῦ διά τοῦ Ἐπαίνου Του καὶ τῆς ἀπονομῆς μεταλλίου. Ἀντίγραφον τοῦ διαβιβασθέντος ἐγγράφου τοῦ κ. Τσώρτσιλ, κατ' ἐντολὴν τοῦ «Ἀγγλου Βασιλέως, δημοσιεύμενον κατωτέρῳ ἐν φωτοτυπίᾳ.



By the KING'S Order the name of
Captain Nicolas Kouvalias,
Master, ss. Elpis,
was placed on record on
6 January, 1944,
as commended for brave conduct in the
Merchant Navy.
I am charged to express His Majesty's
high appreciation of the service rendered.

Winston S. Churchill

Prime Minister and First Lord
of the Treasury

Τὴν ἀπονομὴν τοῦ ἐπαίνου ἀνήγγειλεν εἰς τὸν «Ἐλληνα πλοίαρχον ὁ προξενικὸς λιμενάρχης Ἀλεξανδρείας διὰ τοῦ ἀκολούθου ὑπὸ κρο-

νολογίαν 11ης Μαΐου 1944 ἐγγράφου του :

Κύριε πλοίαρχε,

«Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ἡμέν, ὅτι, ὡς μᾶς ἐγνώρισε τὸ ὑπουργεῖον Ναυτικῶν, κατ' ανακοίνωσην τῆς ἐν Λονδίνῳ Βασιλικῆς Πρεσβείας, ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς τῆς Ἀγγλίας ηδόκησε νὰ ἐγχώνῃ τὴν ἀπονομὴν ἐγγράφου ἐπαίνου εἰς ἡμᾶς, εἰς ἀναγνώσιον τῶν ὑπηρεσῶν σας κατὰ τὴν προέλθουσαν τῆς δῆς στρατιᾶς.

2. Διὰ τὴν ἐπίδοσιν τοῦ ἐν λόγῳ πιστοποιητικοῦ θέλει μεριμνήσει τὸ Ἀγγλικὸν Ναυτικόν, μέσῳ τοῦ «Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν».

3. Παρακαλοῦμεν, ὅπως τε τὸ συγχαρητήριον τῆς ἡμέρας ὑπηρεσίας, ἥτις παρακολούθησα ἐπὶ τοῦ σύνεγγυς τὸ ἔργον τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν κατὰ τὸν παρόντα πόλεμον, δίναται νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν μεγάλην συμβολὴν των εἰς τὸν ἄγωνα ὑπὲρ τῆς Ἐλευθερίας.

Ο προξενὸς λιμενάρχης

Γ. ΜΑΛΟΚΙΝΗΣ

Λντροξεζ-λιμενικός

Σκέψεις τινες ἐπὶ τοῦ νόμου «Περὶ διαλύσεως καὶ ἀνελκύσεως ναυαγίων»

Τοῦ κ. ΦΩΚ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

1. Ό απὸ μακροῦ κυοφορούμενος νόμος διὰ τοῦ ὅποιου ἀντιμετωπίζεται τὸ ζῆτημα τῆς ἀνελκύσεως τῶν θυμισθέντων ἐκ πολεμικῆς δράσεως κατὰ τὸν πρόσφατον πόλεμον σκαφῶν γενικοῖς ἥλθεν εἰς φῶς. Ως εἰκόν, προεκρίθη ὡς δός της Ιδρύσεως καὶ ἐνὸς ἀλλού ἀκόμη αὐτονόμου Ὀργανισμοῦ, σύμφωνα μὲ τὴν κρατοῦσαν εἰς τὰς δημοσίας ὑπηρεσίας νοοτροπίαν. Δυνάμεθα ἔτοι μὰ εἰμεθα θέσαι οἵτις ἡ ὑπόθεσις ἐμπλέκεται. Αὐτὶ τοῦ Ὀργανισμοῦ, ὁ δός τοῦ ἐκτὸς τῶν μοιραίων γραφειοκρατικῶν διατάσσων ποὺ θὰ παρεμβάλῃ καὶ τῶν περιττῶν καὶ σκόπων δαπανῶν ποὺ θὰ δημιουργήσῃ, καθ' ἣν στιγμὴν καὶ ἡ τελευταία πεντάρα εἰνε πολύτιμος διὰ τὸν σκοπὸν τὸν ὅποιον προτίθεται ὁ νόμος, θὰ ἥρκει μία τριμελής τὸ πολὺ Ἐπιτροπή, ἐκ πράγματι εἰδικῶν προσώπων, ἥτις, ἐπισκοπούσα ἐπὶ τόπου τὰ ναυαγία, θ' ἀπεφαίνετο περὶ τῆς σκοπιμότητος καὶ ὀφελιμότητος τῆς ἀνελκύσεως ἑκάστου αὐτῶν. Κατὰ τὰ ἄλλα, δὲν θὰ ἔρχεται παρὰ ἐργασίας καὶ πάλιν ἐργασία διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τῶν τεχνικῶν μέσων διὰ τὰς ἀνελκύσεις, τὰ δόποια ἀκολούθων νὰ παρεχωροῦντο εἰς τοὺς ἀνελκύσεως, σύμφωνα πρὸς τὴν χρησιμότητα τοῦ ὑπὸ ἀνέλκυσιν σκάφους, τῆς εὐκολίας ἀνελκύσεως κλπ.

Αὐτὶ, ὅμως, λέγομεν, τῆς ἐργασίας αὐτῆς, ἔγινε τὸ ησον δυσχερές: ὁ νόμος. «Ἐνα δείγμα ἐπὶ πλέον καὶ τοῦτο τῆς ἀθεραπεύτου νομομανίας μας καὶ τῆς ἀποστροφῆς μας πρὸς τὰς πρακτικὰς λύσεις.

2. Αὐτὰ ἀπὸ γενικῆς ἀπόφεως. «Ἄς ἔλθωμεν τώρα καὶ εἰς τὴν ἔκ του σύνεγγυς ἔξετασιν τῶν διατάξεων τοῦ νόμου. Εἰς τὸ ἄρθρον 1 γίνεται σπατάλη λέξεων διὰ νὰ δρισθῇ τὶς νοεῖται «κύριος τοῦ πλοίου» ἡ «κύριος τοῦ ναυαγίου» ἢ διὰ «εναυαγιαίρεσις» σημαίνει τὴν ἀνέλκυσιν ἢ διάλυσιν τοῦ ναυαγίου. Κόπος μάταιος. Διότι εἰς τὸ ἀκολούθον κείμενον τοῦ νόμου ἀναφέρονται διακεκριμένας ἢ ἀνέλκυσις καὶ ἡ διάλυση τῶν ναυαγίων, ὁ δρός «κύριος τοῦ ναυαγίου» δὲν χρησιμοποιεῖται οὐδὲ ἀπαίδειας, δὲ δὲ δρός «κύριος τοῦ πλοίου» χρησιμοποιούμενος εἰς μόνην τὴν ἀρίττωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς ἐν σημεῖον τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου θὰ δύνατον νὰ ἔχῃ κάποιαν χρησιμότητα: Εἰς δηλ. ἀφορᾶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ ναυαγίου. Ἄλλα καὶ ἔδω ἀπέτυχεν ἡ διάταξις! Διότι ἀφοῦ δρίζει αὐτῇ ὡς «εναυάγιον» παν πλωτὸν μέσον οἰασδήποτε ἐθνικότητος μετά τῶν παραφρημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ εὑρισκομένου πορίτωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς ἐν σημεῖον τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου θὰ δύνατον νὰ ἔχῃ κάποιαν χρησιμότητα: Εἰς δηλ. ἀφορᾶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ ναυαγίου. Ἄλλα καὶ ἔδω ἀπέτυχεν ἡ διάταξις! Διότι ἀφοῦ δρίζει αὐτῇ ὡς «εναυάγιον» παν πλωτὸν μέσον οἰασδήποτε ἐθνικότητος μετά τῶν παραφρημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ εὑρισκομένου πορίτωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς ἐν σημεῖον τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου θὰ δύνατον νὰ ἔχῃ κάποιαν χρησιμότητα: Εἰς δηλ. ἀφορᾶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ ναυαγίου. Ἄλλα καὶ ἔδω ἀπέτυχεν ἡ διάταξις! Διότι ἀφοῦ δρίζει αὐτῇ ὡς «εναυάγιον» παν πλωτὸν μέσον οἰασδήποτε ἐθνικότητος μετά τῶν παραφρημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ εὑρισκομένου πορίτωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς ἐν σημεῖον τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου θὰ δύνατον νὰ ἔχῃ κάποιαν χρησιμότητα: Εἰς δηλ. ἀφορᾶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ ναυαγίου. Ἄλλα καὶ ἔδω ἀπέτυχεν ἡ διάταξις! Διότι ἀφοῦ δρίζει αὐτῇ ὡς «εναυάγιον» παν πλωτὸν μέσον οἰασδήποτε ἐθνικότητος μετά τῶν παραφρημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ εὑρισκομένου πορίτωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς ἐν σημεῖον τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου θὰ δύνατον νὰ ἔχῃ κάποιαν χρησιμότητα: Εἰς δηλ. ἀφορᾶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ ναυαγίου. Ἄλλα καὶ ἔδω ἀπέτυχεν ἡ διάταξις! Διότι ἀφοῦ δρίζει αὐτῇ ὡς «εναυάγιον» παν πλωτὸν μέσον οἰασδήποτε ἐθνικότητος μετά τῶν παραφρημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ εὑρισκομένου πορίτωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς ἐν σημεῖον τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου θὰ δύνατον νὰ ἔχῃ κάποιαν χρησιμότητα: Εἰς δηλ. ἀφορᾶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ ναυαγίου. Ἄλλα καὶ ἔδω ἀπέτυχεν ἡ διάταξις! Διότι ἀφοῦ δρίζει αὐτῇ ὡς «εναυάγιον» παν πλωτὸν μέσον οἰασδήποτε ἐθνικότητος μετά τῶν παραφρημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ εὑρισκομένου πορίτωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς ἐν σημεῖον τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου θὰ δύνατον νὰ ἔχῃ κάποιαν χρησιμότητα: Εἰς δηλ. ἀφορᾶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ ναυαγίου. Ἄλλα καὶ ἔδω ἀπέτυχεν ἡ διάταξις! Διότι ἀφοῦ δρίζει αὐτῇ ὡς «εναυάγιον» παν πλωτὸν μέσον οἰασδήποτε ἐθνικότητος μετά τῶν παραφρημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ εὑρισκομένου πορίτωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς ἐν σημεῖον τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου θὰ δύνατον νὰ ἔχῃ κάποιαν χρησιμότητα: Εἰς δηλ. ἀφορᾶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ ναυαγίου. Ἄλλα καὶ ἔδω ἀπέτυχεν ἡ διάταξις! Διότι ἀφοῦ δρίζει αὐτῇ ὡς «εναυάγιον» παν πλωτὸν μέσον οἰασδήποτε ἐθνικότητος μετά τῶν παραφρημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ εὑρισκομένου πορίτωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς ἐν σημεῖον τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου θὰ δύνατον νὰ ἔχῃ κάποιαν χρησιμότητα: Εἰς δηλ. ἀφορᾶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἔννοιας τοῦ ναυαγίου. Ἄλλα καὶ ἔδω ἀπέτυχεν ἡ διάταξις! Διότι ἀφοῦ δρίζει αὐτῇ ὡς «εναυάγιον» παν πλωτὸν μέσον οἰασδήποτε ἐθνικότητος μετά τῶν παραφρημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ εὑρισκομένου πορίτωσιν τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 2 τοῦ νόμου. ἔνθα προδήλωσ θὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἐν τούτοις δρίζει τὸ ἄρθρον 1 δηλ. «Παντὸς ἐνδιαφερομένου, διότι δὲν εἰνε δυνατὸν «πάς» ἐνδιαφερόμενος, γενικῶς νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου. Μόνον εἰς

επίτελεσιν τῆς ναυαγιαιρέσεως καὶ νὰ μὴ παρέχεται εἰς αὐτὸν ἡ εὐχέρεια χρησιμοποιήσεως μέσων ἀνηκόντων εἰς τρίτον; Τὸ πράγμα παρίσταται περισσότερον περιέργον δοθέντος ὅτι ὁ νόμος εἰν ἄδρῳ δὲ δύμιλῶν περὶ τοῦ τρόπου, καθ' ὃν γίνεται ἡ ναυαγιαιρέσις παρὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ, εἰς ἣν περίπτωσιν τὸ δικαίωμα τῆς ναυαγιαιρέσεως περιέλθῃ εἰς αὐτὸν, παρέχει εἰς αὐτὸν καὶ ὄρθως τὴν εὐχέρειαν νὰ χρησιμοποιηῇ *«ἴδια»* μέσα ἢ τεχνικά μέσα ἀνήκοντα εἰς τοὺς Συμμάχους ἢ ἀνήκοντα εἰς εἰδικευμένας ἐπιχειρήσεις ἢ ἰδιώτας δι- αναθέσεως εἰς αὐτὸὺς τῆς ναυαγιαιρέσεως. Εἶναι ἀνέκριντος ὁ λόγος διὰ τὸν ὅποιον ἀπεκλείσθησαν αἱ δυνατότητες αὗται ἀπό τοὺς ἐνδιαφερομένους, λαμβανομένου μάλιστα ὑπ' ὅψιν ὅτι ἐλάχιστοι θὰ είνε *«ἴκεινοι* οἵτινες ἐπιθυμοῦντες, καθ' ὑπόθεσιν νὰ δαπανήσωσιν ἔξι ἰδίων διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν πλοίων των θα ἔχωσι ἐν τούτοις *«ἴδια»* τεχνικά πρᾶς τοῦτο μέσος. "Ἄς μη θεωρηθῇ δὲ ὅτι τοῦ ὄρου *«ἴδια»* ὁ νόμος ἐννοεῖ ἰδιότητα ἢ μή. "Η τοιάύτη ἐκδοχὴ ἀποκλείεται λόγῳ τῆς ἀναφερθείσης διαστολῆς τὴν ὅποιαν κάμνει ὁ νόμος ἐπὶ τῆς περιπτώσεως τῆς παρὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀναλήψεως τῆς ναυαγιαιρέσεως, ὅποτε, ὡς ἐλέχθη, γίνεται λόγος διακεκριμένων περὶ τῶν *«ἴδιων»* τοῦ Ὀργανισμοῦ μέσων, τῶν τοιούτων τῶν ἀνηκόντων τοῖς Συμμάχοις καὶ *«ἴκεινοι* ἀτινα ἀνήκουσιν εἰς εἰδικευμένας ἐπιχειρήσεις ἢ ἰδιώτας εἰς τῶν ὅποιων τάξ ὑπηρεσίας καταφεύγει ὁ Ὀργανισμὸς διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς ναυαγιαιρέσεως.

Περαιτέρω σοθιαρά περιπλοκή δημιουργείται έκ του ότι ως συνάγεται έκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἄρθρων 3 καὶ 4 πᾶς ἔχων ἔννομον συμφέρον ἐπὶ τοῦ πλοίου, συμμορφώμενος ἐμπροσ-
σμας πρὸς τὰς περὶ δηλωσεων διατυπώσεις, ἀποκτᾷ δικαιώματα ναυαγιαιρέσεως τοῦ ἑψ' οὖδε τὸ ἔννομον συμφέρον τοῦ πλοίου.
"Αρα δικαιοῦνται ναυαγιαιρέσεως, πλὴν τοῦ πλοιοκτήτου καὶ οἱ
ὅτι τοῦ πλοίου ἐνυπόθηκοι πιστωταί, οἱ προνομιούχοι τοιούτοι,
ὅτι μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου πρὸς ἔξασφάλισιν ἀπαιτήσεως
κατ' ἄρθρον 237 Ε. Ν. μεταβιβάσας ὁφειλέτης, ὡς καὶ ὁ πρὸς
δν ἡ μεταβιβάσις πιστωτής διοίωσις πρὸς οὓς ή κατ' ἄρθρον 278
καὶ ἐπέκεινα παραχώρησις τοῦ πλοίου δανεισταί, οἱ ἔγγράψαν-
τες συντηρητικήν ἡ διεκδικητικήν ἐπὶ τοῦ πλοίου κατάσχεσιν,
οἱ δυνάμει συμβάσεως ἀποκτήσαντες ἐπὶ τοῦ πλοίου δικαιώ-
ματα ἔστω καὶ μὴ ἔγγεγραμμένα εἰς τὸ νηολόγιον, οἱ ἀσφαλι-
σταὶ πρὸς οὓς ἡ ἔγκαττάλειψις.

"Ολον αὐτὸ τὸ πλῆθος τῶν ἐνδιαφερομένων κέκτηται ἀναμ-
φισθόλως ἔννομα ἐπὶ τοῦ πλοίου συμφέροντα καὶ ἡ τοχὴ αὐτοῦ
δὲν τοῖς εἰνε θεάσιος ἀδιάφορος. Τί θὰ συμβῇ ὅμως εἰς τὰς
περιπτώσεις συρροής τοιούτων ἐνδιαφερομένων; "Η ναυαγια-
ρεσις εἰς ποίον ἔξ δὲλων θ' ἀνατεθῇ; "Αὐτὸν εἰς ἔνα, ποῖος καὶ ἐπὶ^{τη}
τῇ θάσει ποίων κριτηρίων θὰ προτιμηθῇ, ἀν εἰς πολλοὺς πῶς θὰ
συμβιθασθούν τὰ συμφέροντά των καὶ ἐπὶ ποίας θάσεως θὰ
ἐπέλθῃ ἡ μεταξύ των ἀναγκαία συνεννόησις διὰ τὴν ἐπίτευξιν
τῆς ναυαγιαρέσεως; Καὶ ἄν, τούθ̄ ὅπερ περιπλέκει ἔτι περισ-
στέρον τὸ πρόβλημα, μετά τῆς ναυαγιαρέσεως, τοῦ πλοίου
συντρέχῃ καὶ περιπτώσις ναυαγιαρέσεως τοῦ φορτίου αὐτοῦ,
ἔφ' οὐδὲνατὸν νὰ ύψισταται ὁμοίως ποικιλίᾳ ἐνδιαφερομένων,
ἔξ ίσου δικαιουμένων, κατὰ τὸν νόμον εἰς ἀνέλκυσιν αὐτοῦ, πῶς
θὰ ἐπιτευχθῇ ὁ συμβιθασμὸς δὲλων αὐτῶν τῶν συμφερόντων;
Οι συντάκται τοῦ νόμου δὲν φαίνεται νὰ ἐσκέφθησαν τὰ ἐνδέ-
χομένα αὐτά, ἔφ' ὃ καὶ ὁ νόμος τηρεῖ διτόλυτον σιγήν, ἐπὶ τοῦ
προκειμένου. "Οτι δὲ οὐδεμία πρόβλεψις περὶ τῶν τοιούτων ἐν-
δεχομένων ἔγένετο, καταφαίνεται προσέτι καὶ ἔκ τοῦ δτὶ ἐν
παρ. 6 τοῦ ἀρθρου 4 ἀντιμετωπίζεται η χορήγησις δανείων
παρὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ναυαγιαρέσεων,
ἀλλὰ «πρὸς μόνους τούς πλοιοκτήτας», ὡς ἄν οὗτοι μόνον ἥσαν
οἱ ἔχοντες ἔννομα συμφέροντα ἐπὶ τοῦ πλοίου. "Ἀλλὰ τὸ σφάλμα
τοῦτο θέτει πρὸς τούτοις τὴν τελευταίαν ταύτην διάταξιν εἰς
ἀντίθεσιν πρὸς τὴν οἰκονομίαν τοῦ συστήματος τοῦ νόμου ἀπο-
κλειομένης τῆς διὰ τῶν δανείων διευκολύνσεως τῆς ναυαγιαρέ-
σεως παρὰ ἐνδιαφερομένων ἀλλων ή τῶν πλοιοκτητῶν, μολονότι,
ὡς ἀνεπτύχθη, καὶ οὗτοι κέκτηνται δικαίωμα ναυαγιαρέσεως.

"Αλλ' ὁ περὶ ἀνελκύσεως κλπ. νόμος δὲν περιώρισθή εἰς τὰς οὐδιαστικού δικαιού διατάξεις. Περιέλαβε καὶ δικονομικοῦ δικαιού τοιαύτας ἐν ἄρθρῳ 10 αὐτοῦ, τὸ διοπίον τῷ ὅντι δρίζει πολὺ περέγρα πράγματα :

α') Θεσπίζεται δικαίωμα άνακοπής κατά της ἀδείας ἀνελκύσεως, διαλύσεως ή ἐκποίησεως, ἀσκούμενον παρά παντὸς ἔχοντος ἔννομον ουμέφρον ἐνώπιον τοῦ Προέδρου Πρωτοδικῶν τοῦ τόπου ἔνθα τὸ ναυάγιον. 'Η προθεσμία τῆς ἀνακοπῆς δρίζεται δεκαήμερος. 'Αλλὰ πᾶς θά λάθουν γνῶσιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι τῆς ἐκδόσεως τῆς ἀδείας διὰ ν' ἀσκήσουν τὴν ἀνακοπήν καὶ μάλιστα ἐντὸς τόσον ωραγίας προθεσμίας. Θά ἔπειτε τούλαχιστον νά προιδῃ ὁ νόμος κάποιον τρόπον δημοσιότητος τῆς ἀδείας. 'Επειτα διστι θά πρέπει νά καταφύγουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἰς τὸν τόπον τοῦ ναυαγίου, δ ὅπιον πιθανὸν νά είνει ἀπομεμακρυσμένον τι σημεῖον, διά νά ἀνεύρουν τὸν ἀρμόδιον Πρόεδρον, διτις ἵσως καὶ νά μήν υπάρχῃ ἑκεῖ. Τὸ δλως τυχαίον γεγονὸς τοῦ τόπου τοῦ ναυαγίου δὲν ἔπειτε ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ νά καθορίζῃ τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ δικαστοῦ. Θά ἥτο ἀπέιρων προτιμότερον ή ἀρμοδιότης νά δοθῇ εἰς τὸν Πρόεδρον τὸν Κέντρον η τὸν Πειραιών, ἔνθα κατά πᾶσαν πιθανότητα θά εύρισκωνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι καὶ δην λόγῳ τῆς γειτνιάσεως τοῦ Ὑπουργείου, τοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ λοιπῶν ἀρμοδιών Ὑπηρεσιῶν, θά

είνε εύχερεστέρα ή διάγνωσις τῆς ύποθέσεως. Τὸ πολὺ ή ἀρμόδιοτης ή τὰ ἡδύνατο νὰ ἐκταθῇ μέχρι τὸ λιμένος νηολογήσεως τοῦ πλοίου. Τὸ παράλογον τῆς θεσπιζομένης ἀρμοδιότητος καταφαίνεται ἐντονώτερον ἐκ τῆς δημιουργούμενής υπὸ τοῦ νόμου κατ' ἔφεσιν διαδικασίας ἐνώπιον τοῦ Προέδρου Ἐφετῶν. Κατά ταῦτα δι' ἐποίην ναυαγῆσαν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Λευκάδος ή ἀνακοπὴ θ'. ἀσκηθῆ ἐνώπιον τοῦ Προέδρου τοῦ Πρωτοδικείου Πρεβέζης. Ἀκολούθως οἱ διάδικοι θά τρέπει νὰ ταξιδεύουσι μέχρις Ἰωαννίνων πρός ἀνέρεσιν τοῦ ἀρμοδίου Προέδρου Ἐφετῶν. Ἀντιλαμβάνεται κανεὶς ὃλα αὐτὰ ἡμπορεῖ νὰ γίνουν υπὸ τὰς κρατούσας ἀκόμη συνθήκας.

β') Περαιτέρω δρίζει τὸ ἄρθρον 10 ὅτι ὁ ἐπὶ τῆς ἀνακοπῆς Πρόδρομος ὁρίζει κατά προτίμησιν δικάσιμον καὶ ἐκδίδει τὴν ἀπόφασιν του ἐντὸς 24 ὥρων. 'Αλλ' ἐπὶ τῆς ἐπ' ἀναφορᾶς διαδικασίας ἡ συζήτησις γίνεται πάντοτε κατά προτίμησιν. Ὅστε παρεῖλκεν ὁ σχετικός εἰδικός δρισμός τοῦ ἄρθρου 10 τοῦ νόμου, ὡς πρὸς δὲ τὴν 24ωρον διάσκεψιν τοῦ Προέδρου, φαίνεται ἡ ὅτι ὁ συντάκτης τοῦ νόμου ἀγνοεῖ τὸν ρυθμὸν τῆς λειτουργίας τῆς Δικαιοσύνης μας ἢ θεωρεῖ τὴν ὑπόθεσην τῆς ἀνακοπῆς παρανυχίδα. Δι' ὄνομα τοῦ Θεοῦ, διατί αὐτὴ ἡ τόση οπούδη; Πλοῖα παραφένοντα ἐπὶ 5 χρόνια θυμισμένα μήπως θεωρεῖται ὅτι κινδυνεύουν ἐκ τῆς παραμονῆς των ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν ἐπὶ τινας ἡμέρας; 'Εκρίθη δυνατὸν νὰ λυθοῦν τὰ πολύπλοκα ἔνιοτε ζητήματα τὰ δοποῖα θά τεθοῦν ἐνώπιον τοῦ Προέδρου ἐντὸς 24 καὶ μόνον ὥρων; Καὶ διατί ἀφέρεθη ἀπὸ τοῦ Προέδρου τὸ δικαιώμα νὰ παραπέμψῃ τὴν ὑπόθεσιν εἰς τὸ Πρωτοδικεῖον, ἀν οὗτος κρίνῃ ὅτι τὰ ίδικά του φῶτα εἰνες ἀναπρκῇ διὰ τὴν λύσιν τῆς διαφορᾶς; Τὸ δικαιον ἔθεωρησεν ὅτι ἐπιτρέπεται ἡ παραπομπὴ τῶν ὑπὸ τοῦ Προέδρου κρινομένων ὑπόθεσεων εἰς τὸ Πρωτοδικεῖον, δταν τοῦτο ἐπιβάλλῃ τὸ συμφέρον τῆς ἀληθείας. Διατί εἰσάγει ὁ νόμος ρῆγμα εἰς τὸ οὐστήμα τούτο;

Αύται είνε γενικότητι αι θασικαὶ παραπτηροῖς μας ἐπι-
τοῦ νεαροῦ νόμου, ἡ ἔρευνα τῶν λεπτομερειῶν τοῦ ὄποιου θ' ἀπε-
κάλυπτεν ἀναμφιδόλως πρόσθετα ἐλαττώματα αὐτοῦ. Θά εὔχό-
μεθα, σύμφωνα ἀλλωστε πρὸς τὸ κρατοῦν παρ' ἡμῖν τραγελα-
φικὸν σύστημα, τῆς ἀναρρώσεως, τροποποιήσεως, ἐπαναφορᾶς
κτλ. τῶν νόμων νά υποστή οὗτος τὰς ἐπιβαλλομένας διορθώσεις,
εἰ δυνατόν ἐντὸς τῶν προθεσμῶν τοῦ ἄρθρου 10, διά νά ἔξυπ-
ρετησῃ πάντως τὸν σκοπὸν διά τὸν ὄποιον ἐγένετο.

Φ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ
Δικηγόρος

ΕΝΑ ΗΡΩ·Ι·ΚΟ ΕΛΛΗΝΟΠΟΥΛΟ



Ένας από τους ήρωες νευρούς τού υπέρ της 'Ελευθερίας άγωνας, ο 'Ελλης αεροπόρος Δημήτρης 'Αντ. Δημάδης, έτών 24, ξεπεσε την 11ην Οκτωβρίου 1943 κατά την διάρκειαν μας αερομαχίας υπεράνω του Νιούκαστλ. Ήτο πλότος καταδιωκτικού, τύπου «Σπιτφέρι». Ο Δημήτρης Δημάδης, νίσι του κ. 'Αντ. Δημάδη, Πλοϊάρχος του ΤΟ Ε. Ν., ναυπηγός, τελευφόρος τού Πανεπιστημίου του Ντόραμ, κατετάγη, ενθύς μετά τό πέντα τών σπουδών του, έθελοντης εις την βρετανικήν αεροπορίαν και υπερστάλη εις Καναδᾶν δι' ένιασιν έκπλαδευσιν. Επέστρεψεν έκεισθεν εις την Η'Γγλίαν τὸν Φεβρουάριον 1943 και ώς πλότος καταδιωκτικού μετέσχεν εις πολλὰς έπικινδύνους έπιχειρήσεις. Διεργίθη διώ την άνδρειαν του, διά την μηρούσιαν έντασένιαν του κινδύνου.



Γαλλία

Η ελλειφής πλοίων

'Ο Γάλλος ιπτυγμός τῶν 'Αποικιῶν εἰς πρόσφατον ὥμιλιαν του εἰς Χάδρην, ἐπ' εὐκαιρία τοῦ ἑκεὶ κατάπλου τοῦ πρώτου γαλλικοῦ «Δίωπτρος», ἀνεφέρθη εἰς τὰς ἐπιτακτικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς Γαλλίας καὶ ἐτόπιας τὴν αἰσθητὴν ἔλλειψιν πλωτῶν μέσων, ἃνει τῶν δοτούντων δὲν ἔνα κατορθώσῃ η Γαλλία νὰ ἐπιταχύνῃ τὸν ουβιμὸν τῆς ἀνασυγκριτικῆς τῆς.

'Ανέφερε συγκεκριμένως, ὅτι η Γαλλία καθώσισεν ἔνα πρόγραμμα μεταστοίνων μεταφορῶν διὰ τὸ πρῶτον ξέμαρνον τοῦ 1945 περιλαμβάνον εἰσαγωγάς φορτίων 3.750.000 τόννων. Παρότι τὴν πτωχείαν τῶν εἰσαγωγῶν αὐτῶν, συγκρινομένων πρὸς 32 ἑκατ. τόννους φορτίων εἰσαγωγῶν ἑτησίως πρὸ τοῦ πολέμου, δὲν ἐπέτυχεν η Γαλλία οὐδὲ αὐτὸ τὸ ἀστηματον πρόγραμμα νὰ ἐπληρώσῃ ἐντὸς τῶν ταχθέντων χρονικῶν δρίων, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ἔλλειψης ἐπαρκῶν πλαιών.

Γερμανία

Τὸ λάϊνερ "Εύρωπη,"

Τὸ γερμανικὸν ὑπερωκεάνιον «Εύρωπη» 50.000 τόννων γκρός, ἀνευρέθη, μετὰ τὴν κατάρρευσιν τῆς Γερμανίας, εἰς τὸ Μπρεμερχάρφεν καὶ περιῆλθεν εἰς τοὺς ἀμερικανούς, οἵτινες πρῶτοι ἀνήλθον ἐπ' αὐτοῦ. Τὸ σκάφος πρόσπειται νὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν 'Απερόδεσσαν καὶ ἀφοῦ ὑποστῆ ὁρισμένας ἀπαραίτητος ἐπισκευάς, θὰ διανυφθῇ διὰ τὴν Νέαν Υόρκην, ἵνα χορηματοιηθῇ εἰς μεταφοράς στρατευμάτων. 'Ηδη, ἔξεκαθαίσθη ἀπὸ τὰς νάρκας καὶ τὰς ναυάγιας δὲ λιμὴν τοῦ Μπρεμερχάρφεν, ὥστε νὰ δυνηθῇ τὸ σκάφος καὶ ἀποπλεῖσθαι ἐκεῖθεν ἐλευθέρως καὶ ἀκανθίνως. 'Η τελικὴ τύχη τοῦ μεγάλου αὐτοῦ ὑπερωκεανίου θὰ κρυθῇ ὑπὸ τῆς U. M. A.

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Η ἐμποροναυτική τῶν πολιτικῶν

'Απὸ πρόσφατον ἔκθεσιν τῆς κοινοβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου διὰ τὴν μελέτην τῆς μεταπολεμικῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, παραλαμβάνονται τὰ πλέον ἀνδιαφέροντα σημεῖα τὰ ἀναπερόμενα κυρίως εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Τὴν ναυτιλίαν ἔξετάζει πρωτίστως ἡ ἔκθεσις ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἑθνικῆς ἀμύνης καὶ συνηγορεῖ ὑπὲρ τῆς διατηρήσεως ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας μᾶς δυκώδων χωριτικότητος, ὡς ἀπαραίτητος προϋπόθεσος διὰ τὴν δοφάλειαν τῆς Χώρων. 'Ἐπιχορηγήσεις — τονίζεται — διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ ἔκμετάλευσιν τῶν πλοίων πρέπει νὰ καταβάλλονται δύσακτες κρίνεται τοῦτο ἐπάναγκες καὶ εἰς ἑκεῖνα μόνον τὰ σκάφη, τῶν δοτούντων ἡ κίνησις θεωρεῖται ἐπιβεβλημένη ἐν τῷ συμφέροντι τῆς ἑθνικῆς ἀσφαλείας. Λι τοιαῦτα ἐπιχορηγήσεις θὰ ἔπειται νὰ γαρακτηρισθοῦν ὡς τιμῆμα τῶν δαπανῶν διὰ τὴν ἑθνικήν ἄνων. Διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἥπις δὲν θὰ είναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἑθνικήν ἀσφάλειαν, προτείνεται ν' ἀφεθῇ ἐλευθέρα, ἀνεν ἐπιχορηγήσεων, διότι ἐπὶ συναγωνιστικοῦ πεδίου ἐργαστῇ. Πέραν τῶν γραμμῶν ἑθνικῆς ὀφελιμότητος, η ἐπιτροπὴ ὑποδεικνύει, διότι ἔξετάζεται μόνον τὸ συγκριτικὸν κόστος μεταφορᾶς, ἀνεξαρτήτως σημαίας.

Περιστέρω η ἐπιτροπὴ φρονεῖ, διότι μετὰ τὴν ἔξαίσεων ἐνὸς ἀποθέματος χωριτικότητος διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀμύνης, διὰ πλοίων δὲν θὰ είναι δυνατὸν νὰ πολυθοῦν εἰς τὴν 'Αγγλίαν η ἄλλας ἔνεας χώρας, πρέπει νὰ διαλύνωνται. 'Επίσης αἱ δαπάναι διατηρήσεως τῶν ἐν ἐφεδρείᾳ πλοίων εἰς κατάστασιν πάντως ναυτιλίας, δέονται νὰ ἀποτελέσουν τὰς ἀνάγκας τῆς ἑθνικῆς ἀμύνης.

Η διατήρησις ἐπὶ ἀπόστρατην μᾶς ναυτηγικῆς βιομηχανίας ἐν καιῷ εἰρήνης πρέπει νὰ θεωρηθῇ καὶ αὐτὴ ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ἑθνικῆς ἀσφαλείας. Η χορηματοιησίς — τονίζεται — τῆς ναυτηγικῆς βιομηχανίας διὰ τὴν σταθερούν αὔξησιν τῶν τεχνικῶν βελτιώσεων τῆς ναυτιλίας δέοντα νὰ ἐνθυρίνεται διὰ τῆς συνεργασίας τῶν τεχνικῶν ἐμπειογνωμόνων τῶν ἐνόπλων δυνάμεων καὶ διὰ τῆς παροχῆς ἐπιχορηγήσεων πρὸς διατήρησιν ἐνὸς καθωρισμένου δρίου ἀμέσου ναυτηγικῆς ἀποδόσεως. 'Η κατασκευὴ σκαφῶν ὀφισμένου τόπου, τῶν δοπιών ἀκόμη ἔχουν ἀνάγκην αἱ μεταφοραί, πρέπει ν' ἀρχίσῃ τὸ συντομότερον, ἐνῷ καὶ ἡ ἀπορρόφησις τῶν ἐργατῶν ποὺ ἀπεστάθησαν εἰς τὴν ναυτηγικήν βιομηχανίαν ὅφελει ν' ἀποτελέσῃ τὸ ἀντικείμενον κρατικῆς μερίμνης, ἕτι δέ νὰ ἐνθαρρυνθοῦν καὶ ιδιωτικά ἐπιχειρήσεις διαλύσεων πλαιών.

Η ἐπιτροπὴ συμφέρει πλήρως μὲ τὴν γνωστὴν ἀρχὴν, διότι η ἐμπορὴ ναυτιλίας ἀποτελεῖ τὸ ἀπαραίτητον συμπλήρωμα τῆς ναυτιλίης ισχύος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ δραγανόν διὰ τὴν ἑθνικήν ἀσφάλειαν καὶ τὴν διατήρησιν τῆς εἰρήνης. Διαπιστώνει ἀκόμη εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς, διότι μία καλῶς διαχειριζομένη ναυτιλία δύναται οδησιαστικῶς νὰ

εἰσφέρῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν οἰκονομικῶν καὶ πολιτικῶν σχέσεων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν μὲ τὰς ἄλλας χώρας. 'Οσον ἀφορᾷ ἐν τούτοις τὰς ἐπιχορηγήσεις, ἡ Ἐπιτροπὴ φρονεῖ, διότι η ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ πρέπει νὰ ἔχῃ ὡς κύριον γνώμονα τὸν ἀποφάσεων τῆς τὰς ἀπόψεις καὶ μόνον τῆς ἑθνικῆς ἀμύνης. 'Ο τύπος καὶ τὸ μέγεθος τῆς ἀναγκαιότητος θὰ ἔδει, διὸν, νὰ καθορισθοῦν ἐν συνεργασίᾳ τῶν ἐπαγγελμάτων ηγεμόνων μεταφορᾶς καὶ θαλάσσης, διότι μετὰ τῶν ἀπόψεων τῆς Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς.

Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τῆς Ἐπιτροπῆς, δύο λόγοι συντείνουν, διότι ὁ δύος τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας διατηρηθῆ ἐπίπεδον ἀνάπτυξιν τοῦ προπολεμικοῦ. 'Η ναυτιλίας ἡ ἀπό την ἔναρξιν τοῦ πολέμου, ποὺ ἐχορηγήσευσεν ὡς προειδοποίησις, διότι η Ναυτιλία ἔπειται νὰ ἡτο προητοιμασμένη ἐν περιπτώσεις ἑθνικῆς ἀνάγκης νὰ ἔχει προητομήσεις ἐναντίον δύκον θαλάσσης μεταφορῶν. Καὶ διότι ἀφ' ἑπέρου η ἔκταση τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῆς ἀμερικανικῆς ναυτικῆς ισχύος, ητος δημοράνθη ἡδη, ἀπατοῦν μίαν ναυτιλίαν μεγαλύτερα εἰς τὸν πολέμον προσθέτων.

'Η περιστέρω διεύρυνσις τῆς ναυτιλίας ἀποβλέπει ἀκόμη εἰς μείζονα συμμετοχήν τοῦ ἑθνικοῦ πλοίου εἰς τὸ διεθνὲς μεταφορικὸν ἐμπόριον, δεδομένου, διότι αἱ ἀπόστραται μεταφοραὶ μεταφοροῦν δὲν θὰ ὑδάνετον ν' ἀπορροφηθοῦν, εἰς τὴν ἔναρξιν τοῦ πολέμου προσθέτων σκαφῶν. Δέοντος πάντως νὰ ληφθῇ ὑπὸ δύκων ὁ ἀντιοκονομικὸς χαρακτήρας τῆς κυνήσεως εἰς τὸ παρελθόν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς δρισμένας ξένας γραμμάς. 'Αν καὶ ἡ προπολεμικὴ ναυτιλίας νομοθεσία καὶ διοίκησις ἀπὸ τὴν Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν ἐπέφερον μίαν ποιοτικὴν καὶ ποσοτικὴν βελτίωσιν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, φαίνεται ἐν τούτοις ἀμφιβολίου, διότι η ἔναρξη τῆς προδραματικῆς προητομήσεων θὰ τονώσῃ τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν ἑθνικῶν πλοίων, ὥστε ν' ἀντιμετωπίσουν ταῦτα τὸν ξενικὸν ἀνταγωνισμὸν εἰς τὰς ἔνεας χώρας. 'Η πόλησις ἔξι ἄλλων τῶν ναυτικῶν μας ἵπτεσιν εἰς τὰς ἔνεας χώρας ἡ — ἀντιθέτως — ἡ ἀγορά τῶν ναυτικῶν ὑπερεσιῶν ἀπὸ τὰς ἔνεας ναυτιλίας, ἐνέχουν τὸν χαρακτήρα τῶν συναλλαγῶν εἰσαγωγῆς καὶ ἔξαγωγῆς ἐμπορευμάτων. 'Υπάγονται, διὸν, αἱ τοιαῦται ναυτικαὶ ὑπερεσίαι εἰς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν.

Καὶ ἡ ἔκθεσις συνεχίζει : 'Εάν δὲν ἀγοράσωμεν ναυτικὰς ὑπερεσίας ἀπὸ τὰς ἔνεας χώρας, διότι ἐπιχορηγοῦμεν τὴν ναυτιλίαν μας καὶ προσπαθοῦμεν, δηλαδὴ, νὰ διαφυλάξουμεν τὸ μέγιστον μέρος τῶν μεταφορῶν, περιορίζομεν εἰς μεγάλην ἔκτασιν τὸν ίκανότητα τῶν ἄλλων γραφῶν ν' ἀγοράσουμεν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἐμπορεύματα, ἀπέναντι δέ τοις ἔνεας χώρας μας είναι ἴκανη μὲν μεγαλύτερα εἰδίκευσιν νὰ παραγάγῃ καὶ μὲν μείζονα τὴν ἀπόδοσίν των, ἔναντι ἔκείνης τῶν ναυτικῶν ὑπερεσιῶν. 'Επομένως, διὰ κάθε χωριτικότητα μεγαλύτερα εἰδίκευσιν τοῦ πολέμου προτείνεται μεγαλύτερα τὸν ἀναγκαιούντος δύκον διὰ τῶν παρεχομένων ναυτικῶν ὑπερεσιῶν τῆς κοίτεως.

"Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τὴν πόλησιν τῶν ὑπεραριθμωμάτων — μετὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῆς ἑθνικῆς ἀμύνης — πλοίων, τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, διότι ἀναμετρήσητος ναυτικαὶ χώραι διὸς λ. ζ. η 'Αγγλία καὶ η Νορβηγία, διὰ ἐπιχειρήσουν τὴν ἀνασυγκρότησιν τῶν στόλων των. Αἱ χώραι αὐτές διὰ στρατοφόρων πρὸς τὴν ἀγοράν τοῦ περισσεύματος τῶν ἀμερικανικῶν φροτηγῶν, ἐπ' δὲ η 'Αμερικὴ ἀρνηθῆ τὴν πόλησιν, τότε αὐτές διὰ ναυτικήσουν εἰς τὴν ἑθνικήν των βιομηχανίαν, διὰ πλοία θὰ γεοίσουνται. 'Επειδή, διὸν, καὶ αἱ διὸν περιπτώσεις, η πόλησις, δηλαδὴ, εἰς ένεας ή υπὸ τῶν ένεων ναυτηγήσις εἰς τὰ ἔνεα των ναυτηγεῖα την πολιτική των ναυτηρικών διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας χαρακτήρα, προστίνεται ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς η πόλησις τῶν ὑπεραριθμωμάτων πλοίων, ἐπ' δον δὲν δύει ἐποδιδύζουν τὴν ἀγοράν τῶν ἀμερικανικῶν φροτηγῶν.

Καὶ ἡ ἔκθεσις τοινέται ἐν προειδοποίησι τὸ ἔξεις ἐνδιαφέροντα: 'ΕΗ πόλησις τῶν 'Αιγαίερων πρέπει νὰ διενεργηθῇ ἐπὶ τῆς Ιδίας βάσεως τόσον διὰ τοὺς ἀμερικανούς, δον καὶ διὰ τοὺς έξενους ἐφοπλιστάς, δεδομένου, διότι κάθε προνομούντος πόλησις εἰς ἀμερικανούς διὰ τελένεις εἰς τὰς ἔνεας ναυτηγεῖα. Πάντως, δέονται διότι τὸ τελευταῖον τούτο σύσταμα διὰ διατηρηθῆ μέχρι τῆς ήμερας μάλιν, καὶ διότι ἦν οἱ έξενοι ἐφοπλισταὶ ηθελονταὶ κατασκευάσει καλύτερα σκάφη.

Αἱ πωλήσεις πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς

'Ο ζ. Ιωσήφ Γκριοῦ, ἀναπληρωτής ιπτυγμὸς ἐπὶ τῶν 'Εξωτερικῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, εἰς ἐπιστολὴν τοῦ πρὸς τὸ πόδεδον τῆς κοινοβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν 'Αιγαίεν ταῦτα ἀπόψεις τοῦ πόλησις τοῦ ποδεγούντος συνεργασίας τῶν τεχνικῶν βελτιώσεων τῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ περιστόρεων ἀποδοτικῶν πλοίων εἰς τὰς έξενας ναυτηγεῖα. Πάντως, δέονται διότι τὸ τελευταῖον τούτο σύσταμα διὰ διατηρηθῆ μέχρι τῆς ήμερας μάλιν, καὶ διότι οἱ έξενοι ἐφοπλισταὶ εἰσέπιστε εἰς τὸ Κογκρέσον νομοσχεδίου διὰ τὸν τρόπον τῆς

διαθέσεως τῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ναυπηγηθέντων κρατικῶν πλοίων.

Τὸ ὑποργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν — γράφει εἰς τὴν ἐπιστολὴν του δ. κ. Γκριοῦ — ἔχει τὴν ἀντίληψην, διὰ η διάταξις η προβλέπουσα τὴν ξῆταις προσφορῶν ἐν δημοπρασίᾳ διὰ τὴν πώλησιν τῶν πλοίων «Ἄιμπετον», ἀπὸ τοὺς ἀλλοδαπούς ἀγοραστάς, πρέπει ν' ἀπαλειφθῇ ἐκ τοῦ νομοσχεδίου. Ἐφόσον τοιαῦτα προσφορά δὲν ξητοῦνται ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, δὲν θὰ ἔπειτε τὸ μέτρον τοῦτο νὰ ἐφαρμοσθῇ κόννον διὰ τοὺς ξένους συναδέλφους των. Αἱ προσφοραὶ ἐπὶ συναγωνιστῶν πεδίου διὰ τὴν ἀγοράν πλοίων—τονίζει δ. κ. Γκριοῦ—δὲν θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ νὰ λάβωμεν υπὲρ δῆψην μας τὴν εἰδικὴν θέσην τῶν ἀγοραστῶν δημιουργῶν ἐθνικοτήτων.

Τὸ «Υποργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν πατεύει, διὰ ισότης μεταχειρίσεως θὰ ἔδει νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ ν' ἀναγνωρισθοῦν αἱ εἰδικαὶ περιπτώσεις, καθ' ἃς αἱ ξέναι ναυτιλίαι ὑπέστησαν σοβαρὰς ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου ἀπωλείας.

Προτείνεται έπισης, διότι είς τὸ νομοσχέδιον περὶ ληφθῆ διάταξις ἐπιτρέπουσα τὴν χρονονάλωσιν τῶν φροτηγῶν «Λίμπερτων» εἰς τοὺς ξένους ἐφοπλιστὰς ὑπὸ προκαθορισμένουν διως ὅμοιον καὶ τοῦτο, διότι ἄλλως τὸ μέτρον τῆς χρονικῆς ναυλώσεως θὰ ἔπειτεπεν εἰς τοὺς ξένους ἐφοπλιστὰς νά ἔχυτηρεσσον τὰς πρώτας ἀνάγκας των καὶ νά ἐπιστρέψουν κατόπιν τὰ πλοῖα εἰς τὴν Ἀμερικήν, εὐθὺς ώς θὰ ἔναυπτήγουν τὰ ίδικά των. Τοῦτο, βεβαίως ἀντίκειται εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυτιλιακά συμφέροντα. Θὰ ἔπειτε, δηλαδή, μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου, δοσι χρόαι κατέχουν ὑπὸ ναυλωσιν φροτηγὰ «Λίμπερτων», νά κληθοῦν νά τὰ ἐπιστρέψουν ή νά τὰ ἀγοράσσουν.

Ο κ. Γκριού προσθέτει εἰς την ἐπιστολήν του, ότι οἱ ἀκολουθητέα κυρενθητική πολιτική διὰ τὴν μετά τὸν πόλεμον πώλησιν τῶν κρατικῶν πλοίων, θεφεῖται νὰ τελῇ ἐν ἀπολύτῳ ἀφομονίᾳ πρὸς τὴν ἐνθυτέραν οἰκονομικὴν πολιτικὴν, τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Λέν πρέπει —τονίζει— νὰ ἐμφανισθῇ ἡ Ἀμερικὴ ὡς ἐπιδιώκουσα μίαν στενῶς ἐθνικιστικὴν πολιτικήν, οὗτε ὡς τείνοντα νὰ ἐπωφεληθῇ πλεονεκτημάτων, ἐπειδὴ κατέχει τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τῆς παγκοσμίου ὀπισθοπόρου κυρωθητότητος. Τοιάτη πολιτικὴ ὡὐ δύνηται εἰς περιφορισμένα καὶ πρόσκαιρα ὥφελη καὶ θὰ ήτο ἀντίθετος τὴν ἀρχὴν τῆς ἀναπτυξῆς τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου διὰ τοῦ ἴνονθεασμοῦ τῶν ἐθνικιστικῶν περιορισμῶν καὶ διακρίσεων.

'Εάν ή κυβέρνησις τῶν Ἕνοιμένων Πολιτειῶν — καταλήγει δ. κ. Γραιοὶ — θῆτελεν ἀποτειραθῆν' ^τ ἀποκομίσῃ κέρδη ἀπὸ τὰς πολεμικὰς απολείας τῶν ἄλλων γιωρθῶν, διὰ νὰ γίνεται η σημαντικότερη μεταπολεμικῶς τὴν ἐμπορικήν της ναυτιλίαν καὶ νὰ ἀγάγηται ἔσωτην εἰς κυριαρχίους ἐμπορουματικήν θέσιν, θὰ προέβαινεν εἰς ἐνέργειαν ἀντίθετον πρὸς τὴν θεμελιώδη κατεύθυνσιν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν σχέσεων.

Ἡ ἐκχώρησις τῶν πλοίων

Περὶ τὰ 250 ἀμερικανικά πλοῖα ἀνήκοντα εἰς τὸν κυβερνητικὸν ἐμπορικὸν στόλον τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, παραχωρήθησαν μέχρι τέλους τοῦ 1944 εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, βάσει τοῦ νόμου περὶ ἐκμισθώσεως καὶ δανεισμοῦ. Εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν ταύτην προέβη τελεταῖος ὁ ναύαρχος Λάρτ, ὅμιλον ἐνώπιον τῆς ἀρμαδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου. Ἐπεξήγησεν ἐν συνεχείᾳ ὁ ἀμερικανὸς ναύαρχος, διτὶ τὰ παραχωρήθεντα σκάφη ἐναυλόθησαν ἔγιναν σκάφη διὰ μίαν περίοδον μέχρις ἔξι μηνῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ ἐναντίου τῆς Ἰαπωνίας πολέμου.

Διὰ τοῦ τρόπου τούτου ἐπέτυχον οἱ ἄγγελοι τὴν χοηπιοποίησιν Ια-
νοῦ ἀφιθοῦ ἀμερικανικῶν πλοίων κατὰ τὴν διάφορες τοῦ πολέμου και-
ἐκάλυψαν ὅπωσδήποτε ἔνα σημαντικὸν τιμῆμα τῶν μεταφορικῶν ἀνα-
κόν τον. Ἐκ παραλλήλου καὶ οἱ ἀμερικανοὶ παρέλαβον ἀφιθμόν τινα
ἄγγικῶν σκαφῶν εἰδίκου τύπου, καταλλήλουν διὰ μεταφορᾶς φορτίου
διώριμένων κατηγοριῶν. Ἀνέφερε περιστέρω ὁ Κ. Λάντ, ὅτι διὰ τῆς
συνάψεως εἰδίκων συμφόρων ἐπέτυχον καὶ ἄλλαι κῦροι τὴν χοηπιοποί-
ησιν ἀμερικανικῆς χωριτικότητος.

Ούτω, μέχρι της Ιησ' Απολίουν ἐξελόν παραγωθῆνείς την Νοοθηγίαν 15 πλοία, εἰς τὴν Ἑλλάδα 12, εἰς τὴν Ὀλλανδίαν 5 καὶ ἔνα δεξαιενόπλοιον, εἰς τὴν Πολωνίαν 5, εἰς τὸ Βέλγιον καὶ τὴν Γαλλίαν ἀνὰ 3 καὶ εἰς τὴν Κίναν 2. Εἰς δὲς αὐτάς τὰς περιποτίσεις — ἔξαιρεται τῆς Ἀγγλίας — τὰ πλοία παρεχωρήθησαν, χωρὶς νὰ ἐπιβαντὸν ἡ διαχείσις των τὸν νόμου περὶ ἐκμισθώσεως καὶ δανεισμοῦ. Ταῦτο-
χόρδον δηλαδὴ μὲ τὴν ἐνχώρωσην τῶν πλοίων εἰς τὰς ἀνωτέρω συμμα-
χικὰς κυβερνήσεις, ἐπανεναύλωντο ταῦτα εἰς τὴν «Πολεμικὴν Ναυ-
τιλιακὴν Διοίκησιν παραμενόντα υἱὸν τὸν Ἐλευζὸν της, ὃς τῷματα τοῦ
Πολεμικοῦ στόλου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Οἱ ναῦλοι τῆς ἐπανα-
ναύλωσεως ἔξισονταν ἀπὸς πρὸς τὰ ἔξιδα διαχείσεις τῶν πλοίων
ἀπὸ τὰς διαφόρους κυβερνήσεις, χωρὶς οὐδὲν νὰ καταλάπουν εἰς αὐτάς
κέρδος. Αἱ ἐθνικαὶ ἐπιτοποιαὶ αἱ διαχειρίζομεναι τὰ πλοία εἰσπράττουν
τοὺς ναῦλους διὰ λογαριασμὸν τῆς κυβερνήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολι-
τειῶν. Σημαίνει τοῦτο διὰ αἱ ξέναι καῦδαι — ἔξαιρεται τῆς Ἀγγλίας —
αἵτινες κλαδὸν ἀμερικανικὰ πλοῖα, δὲν ἀντιλοῦν ἀπὸ τὴν ζητηματοποίησί-
των, εἰκῇ μόνον πλεονέκτημα, διὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα τῆς ἐπανδρώ-
σεώς των, πέραν τοῦ γονίτρου τῆς ὑψώσεως ἐπ' αὐτῶν τῆς ἐθνικῆς του-
σημαίας.

"Ηδη, ή «Πολεμική Ναυτιλιακή Διοίκησις» έχει ύπό τὸν ἔλεγχον 4001 πλοία, 43 ἑκατομ. τόννων D. W., μὲ πληρώματα 220.000 ἀνδρῶν. 'Υπολογίζεται διοικος ὃ νάναρχος Λάντ, ὅτι κατὰ τὸ 1946, ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων θὰ αὐξηθῇ κατὰ ποσοστὸν 22 ο), ἀπὸ ἕνα δηλαδὴ μέσον δρομού 3774 σαραγγά εἰς 4615.

Τὰ "Λίμπερτυ,, καὶ ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησίς των

Αἱ διατισθεῖσαι εἰς πλεῖστα δύο «Λύπτερτο» φωγμαὶ εἰς τὰ ἡλεκτροσυνγεκόλπινένα ἔλάσματα τοῦ σκάπους εὑρείσας προεκάλεσαν μελέ-

τας και τεχνικάς άναξητήσεις μεταξύ των άρμοδιών κώνων των 'Ηνωμένων Πολιτειών. Παρετηρήθη, ότι αἱ φορμαὶ ἐσπειρόθεαν συγνότεραι εἰς τὰ παρακείμενα τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως σημεῖα καὶ οὐχὶ εἰς αὐτὴν ταύτην τὸν ἡλεκτροσυγκολλήσιν καὶ δῆταί τοιαῦτα βλάβει ἀφερόντο κυρίως εἰς τὸ σῶμα τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ λ. χ. εἰς τοὺς λέβητας τὰ μεσόστεγα καὶ εἰς τὰ διαμερίσματα. Ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου προ-ηλθεν ἡ πρώτη διαπίστωσις, ότι κλιματολογικοὶ λόγοι καὶ δῆταί καμψηλαὶ θερμοκρασίαι ἐπηρεάζουν κατά πολὺ τὴν ἀνθεκτικότητα τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως.

“ Ήχθσαν τότε οι τεχνικοί εἰς πειράματα ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἐλασμάτων ὑπὸ διάφορον θερμακρασίαν λ. χ. 20 βαθμῶν Φαρενάτ’ ὑπὸ τὸ μηδὲν καὶ 74 βαθμῶν ὑπὲρ τὸ μηδὲν, καθὼς ἐπίσης ἐνὸς ἐλάσματος, τὸ διπλὸν δὲν προθεμαμάνῃ, ἔτερον προθεμανθέντος εἰς 150 βαθμούς καὶ ἐνὸς τρίτου διατηρησθέντος ὑπὸ μίαν συνήθη θερμοκρασίαν διμιατονεῖν.

Τά αποτελέσματα απέδειξαν σαφέστατα, ότι τα προθερμανθέντα είχον ιψηλοτέρα συνοχήν και μεγαλύτερα έλλαπτότητα, παρότι τά ήλεκτροσυγκολληθέντα άνευ προθερμανσεως. Τὸ πλέον ὅμως ἐνδιάφερον τῶν πειραμάτων ήτο ότι τα διατρέθεντα ήποτε συνήθη θερμοκρασίαν δωματιού ήλαμπατά είχον τά αντά αποτελέσματα μὲ τὰ προθερμανθέντα. Εκτῶν ἀνωτέρῳ δεδομένον προῆλθε καὶ ἡ πεποίθησις, τὴν δοτίαν ἀνεργίαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ότι τὰ θερινῆς κατασκευῆς «Λιμπερτού» είναι ἀνθεκτικότερα τῶν ναυπηγηθέντων κατὰ τὴν χειμερινὴν ψυχράν περίοδον.

Τεράστιον μεταφορικὸν πρόβλημα

Τὸ μεγαλύτερον μεταφορικὸν πρόβλημα ἔξ οῶν ποτὲ ἐσημειώθησαν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ χρονιά καὶ τὸ διόποτε ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ συμμαχικὴ ναυτιλία, εἶναι — κατὰ σχετικάς ἀνακοινώσεις τῆς ἀμερικανικῆς διοικήσεως ἐπ' ἓτω πολεμικῶν μεταφορῶν — τὸ ἔργον τῆς διαπορθμεύσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ στρατοῦ καὶ ὑπόκειται ἔξ Εὐρώπης εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ κυρίως πρὸς τὸν Ειρηνικὸν. Τοία πλοῖα θὰ χρειασθούν, ἐκεὶ δὲ που ἀποτείτο μέχρι τοῦδε ἔνα διὰ τὰς μεταφοράς ἐκ τῆς Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην. Ἐδόμενάκοντα μεραρχίαι ὑπολογίζεται, διτὶ θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν "Απω" Ἀνατολὴν καὶ 15 πλοῖα "Λίμπερτον" θ' ἀπαντηθοῦν δι' ἑκάστην ἔξ αὐτῶν. Τὸ ξῆτημα ἐπίσης τῆς ἔκφροτοσεώς εἰς τοὺς λιμένας τῆς "Απω" Ἀνατολῆς, τόσον ἀποσφόδους διὰ τὴν ἔξαιρετικὴν αὐτὴν μεταφορικὴν ἐργασίαν, χαρακτηρίζεται ὡς ἔνα ἀκόμη σημείον δυσκολιῶν καὶ καθυστερήσεως.

Αναφέρεται χαρακτηριστικώς, διότι ένας απότιμης κατά τον παρελθόντα πόλεμον διὰ νύ επιστρέψαντα από την Εύφορην εἰς τας Ήνωμένας Πολιτείας τὰ δύο έκαπομψία τῶν ἀμερικανῶν στρατιωτῶν. Τὸ πρόδηλημα εἶναι τῷδε δεῖντερον, διότι ὁ ὑπὸ ματφαρών ἀριθμὸς εἶναι διπλάσιος καὶ διότι πρόπεται νῦ καλυψθῆ μία συνολικὴ ἀπόστασις 14.000 μιλῶν διὰ νύ φθάσουν τὰ στρατεύματα καὶ τὰ πάσης φύσεως ἐφόδιά του πέραν εἰς τὸν Ελογινόν.

Αντιμετωπίζεται έπισης ή ανάγκη της συνεχούς μεταφοράς απεριόδιαν ποσοτήτων τροφίμων και υλικών, τόσον από τις "Ηνωμένα Πολιτείας, δύσον καὶ ἀπὸ τὴν Εὐθύνην καὶ προβλέπεται συνεπείᾳ τούτον, ὅτι ἡ σπάνιας τῆς βαρυτητῆς θὰ συνεχισθῇ εἰς ὑψηλὸν βαθμόν, μέχοις δούν αἱ ηγεσίαι μεταφοράι συμπληρωθοῦν.

Ἐν συνεχείᾳ ἐπὶ τοια ἔτη ὑπολογίζεται, διὰ μία ὁγκώδης χωρητικός θὺ πάτασχοληθῆ διὰ τὴν ἐπάνοδον ἐκ τῆς Ἀπωλεῖας εἰς τὰς ἐστίας των ἀποστολαρχησμένων ἀμερικανικῶν καὶ βρετανικῶν στρατιῶν.

Τονίζεται παραλλήλως η άμεσος άνάγκη πληρωμάτων και άξιωμα τικῶν διὰ τὰ ἀμειρανικά πλοιά, άνάγκη ήτις θὰ προσατεθῇ εἰς μῆνα καὶ μετά τὴν λῦσιν τοῦ ἐναντίου τῆς Ἰαπωνίας παλέομεν.

Αι 'Ηνωμένα Πόλιτείαι ήτολογίζεται νά χρειασθούν από της Ιησού Ιανουαρίου 1946 έπιπρόσθετα πληρώματα 115.000 ανδρῶν. Η άναγκη αυτή προβλέπεται νά καλυφθῇ διά της ναυτολογήσεως 36.000 ανδρῶν ἀπό το «Γραφείον Πολεμικῶν Μεταφορῶν» μέσω τῶν ναυτεργατικῶν δραγμάτων και από αυτὴν ταύτην τὴν ναυτιλίαν προεχομένων, ἐνθ νέα πληρώματα 79.000 ανδρῶν άπλιτεται νά προσελκυνθοῦν εἰς τὰς τάξεις τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀφοῦ προηγουμένων τύχοντι τῆς καταλλήλως ἑκταπλεύσεως εἰς τὰς ηδη λειτουργούσας ναυτικὰς σχολὰς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

‘Ηπειρωτική Εύρώπη

Έλευθεροι οι λιμένες της

Οι κυριότεροι λιμένες τοῦ Κόντινεντ ἔξεκαθαρίσθησαν τελείως καὶ ἀπὸ διηγήν εἶναι σχεδὸν ἐλεύθεροι εἰς τὴν ναυπιλοῖαν. Μετὰ τοὺς γαλλικοὺς λιμένας, ἐκ τῶν ὅποιων ποδὸς τῆς γερμανικῆς ἀκόμη καταφεύγεισαι ἀνευρθόθησαν αἱ νάρκαι καὶ ἀπλευθερώθησαν αἱ εἰσοδοὶ αὐτῶν ἀπὸ ταῦτα ναυάγια, ἥδη οἱ λιμένες τῆς Ἀμβέρσας, τοῦ Ρόττερνταμ, τῆς Κοπεγχάγης, τῆς Βρέμης, τοῦ Ἀμβούργου κλπ., ἔχοντας ἐλεύθερας πλείστας δουσιαὶ ἀπὸ τὰς νηοδόχους τοιν.

Κατά σχετικήν ἀναοίνωσιν, οἱ περισσότεροι τῶν γεμανικῶν λιμένων δὲν παρουσιάζουν σημαντικὰς ἡμίσιες καὶ ἀρκετὸν μῆκος τῶν κηρυγμάτων τον εἶναι διαθέσιμον δι᾽ ἀμεσον γραμμοποίησιν. Οὕτω, εἰς τὴν Βεζέμην δύναται ἐλευθερώς νά πλευροῦ μια δεκάς φροτηγῶν «Δίπτερη Βεζέμη», ἐνῷ καὶ εἰς τὸ Μπρεμερχάρεν καὶ τὸ Βεζεριούντε νάπτροχον θέσει δι᾽ εἴκοσι καὶ πλέον παρόμοια σκύψη. Εἰς τὸ λιμενικὸν συγκροτήμα τῆς Βεζέμης 13 πλοια εὑρέθησαν εἰς καλήν κατάστασιν, τὸ υπεροκεάνιον ποὺς «Βεζέμη» 50.000 τόννων πρέπει νά θεωρήται ὡς δύλική ἀπόλιτα, ἐντυθέσει πρὸς τὸ πετροκεάνιον «Εὐρώπη», τὸ όποιον, ὡς γράφουμεν ἀλλαγοῦ, θὰ κορισμοποιηθῇ, ἀφοῦ ντοστῇ ὡρισμένας περιορισμένης κλί-

μάκος ἐποκευάς.

Εις τὸ Κουζάβεν ὅλα αἱ λημενικαὶ ἐγκαταστάσεις καὶ τὰ ἐν αὐτῷ συάρχει ἐνδεήθησαν ἄδικα, ἐνῷ καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Μπρονσμπούτελ δὲν πα-
γουνιάζει ζημιας. Εις τὸ Ἀμβονῖγον μερικά κορηπιδώματα μεγάλον βα-
θοῦς ἐξεκαθαρίσθησαν, αἱ δὲ ζημιαὶ τοῦ λιμένος τούτον, ἐν τῷ συνόλῳ
των κορηπιών, ήσαν μικρότεραι, πλα' δύον ἀποτελεῖ. Πάντως, πλεί-
στα δύο πλοῖα εινόδηπον διεθίσαντα γέντος τοῦ λιμένος.

Οι "Αγγλοί, άναφερόμενοι εἰς τὸ ἐπιβληθέντα παρὰ τῆς διασυμμαχικῆς ἐπιτροπῆς ἔλεγχον εἰς τὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν τῆς Γερμανίας, τονίζουσι σχετικῶς, ὅτι ἐπιβάλλεται ἡ ἔξαρσίας τῆς συνεργασίας τῶν "εργαστηρίων" τῆς γερμανικῆς ναυπηγικῆς. Ἐκείνο, πού — κατὰ τοὺς ἄγγοις τεχνικοὺς — ἐνδιαφέρει, είναι γ' ἀποκαλυψθεῖν φωτισμέναι τεχνικαὶ ἐφερόσεις, τὰς δοιάς φαίνεται, ὅτι ἐπέτυχον οἱ γερμανοὶ κατὰ τὴν πολεμικὴν ἔξαετιαν. Πρόκειται ἐνδεχομένως περὶ πολυτίμων πρόδων, αἵτινες θὰ συμβάλλουν εἰς τὴν προώθησιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ θὰ διανοίξουν νέα στάδια διὰ τοὺς κατασκευαστὰς μηχανῶν εἰς τὰς συμμαχούς χώρας.

Ιταλία

‘Η τύχη τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου

Αναφορικῶς μὲ τὴν τύχην τοῦ ἰταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τὰς ἀποκείσιας του κατὰ τὴν διάφρειαν τοῦ πολέμου καὶ τὴν σημειωνὴν αὐτοῦ δύναμιν καὶ σύνθεσιν, ἐλάχιστα εἰνε γνωστά ἀπὸ οποιαδικῶς γενομένας ἰταλικὰς καὶ συμιαχικὰς ἀνακοινώσεις. Οὕτω, διὰ τὴν ὑπερφορεάν τον ἰταλικὴν ναυπτίλιαν ἐγγόνωθη, ὅτι ὅλα τὰ μεγάλα ἐλάνεργα ἔβινθισθαν ἢ κατεστράφησαν εἰς διαφόρους λιμένας, ὅπου ἐφιλάσσονται καὶ ὅλιγα μόνον μικρόφερα ἐπιβατήγα διεσώθησαν. Μεταξὺ αὐτῶν καταλέγεται καὶ τὸ ὑπερφορεάν τον «Καλαβρία», ὃπερ ἐτέθη ἡδη ὑπὸ βρετανικὴν σημαίαν, προσειμένουν νὰ ἔξηπτρετήσῃ τὰς συμμαχικὰς ἀνάγκας.

Τελευταίως ἀνένοινθη εἰς τὴν Ρώμην, διὰ Ιταλικὰ πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 300.000 τόννων, ἄτινα εἶχον κατασχεθῆ ὑπὸ τῶν συμμάχων τὴν ἐπαύριον τῆς εισοδῆς εἰς τὴν Ἰταλίαν, ἀπεδόθησαν πρὸ μηνὸς εἰς τὴν Ιταλίαν κυβέρνησιν. Λεπτομέρεια τῆς ἀποδόσεως δὲν παρεσχέθησαν καὶ ἄγνωστος παραμένει εἰσέπι ή σύνθετις τῆς ἐπιστραφείσης χωρητικότητος. Αἱ γνωσθεῖσαι πληροφορίαι προσθέτουν μόνον, ὅτι ἡ κυβέρνησης τῆς Ρώμης προσεχώρησεν εἰς τὴν U. M. A. καὶ ἔθεσε τὸν ἐναπομείναντα Ιταλικὸν ἐμπορικὸν στόλον ὑπὸ τῶν Ελεγχον τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

Μεγάλη Βρεταννία

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Σχόλια δημοσιευθέντα είς τὸ εἰδικὸν ἀγγλικὸν περιοδικὸν «Μότορσπιτ», σχετικῶς μὲ τὴν ἀνασυγχρότησιν τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας, εἶναι ἀρχετύπια χαρακτηριστικά τῶν ἀπόφεων ποὺ ἐπιφρατοῦν εἰς τοὺς ἄγγλικούς ἐφοπλιστικούς κύκλους, δύον ἀφορᾶ τὴν ναυπήγησιν νέων πλοίων. «Ἐνα δηξελούντων φορτηγὸν σκάφος 9000 τόνων, μὲ ταύτητα 11.5 μαλλίων καὶ μὲ μηχανὰ 1400 Ιππων., τὸ ὅποιον θὰ ἔκβοτιζε τὸ 1939 μεταξὺ 125 ἥιων 140 χιλ. λιόνων, ἀναλόγως τῆς τεχνικῆς αὐτῶν προδιαγραφῆς, θὰ ἀπήτει σήμερον διαπάντη 225 ἥιως 250 χιλ. λιόνων. Μία ἑταφία ἐπιβατηγῶν «ελάνερος» ἔξετάζουσα τελευτώις τὰς τιμάς, βάσει τῶν ὅποιων θὰ διδόνατο νά ἀντικαπαστήσῃ τρία ἐκ τῶν δηξελοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων της, ἀτίνα ἀπόλετος κατά τὸν πλεύμον, διὰ τῆς ναυπήγησεως τριῶν παρομοίων πρὸς αὐτά σταφῖδν, ἐνόψειν, διτὶ ἔνα ποσὸν γύρω τῶν 7 ἑκατομμαρίων λιόνων θὰ ἀπῆται, ἔναντι προπολεμικῆς δαλάνης, ήτις θὰ ὅτο δύλιγον τι μεγαλυτέρα τοῦ ἡμέσεος τοῦ ἀνωτέρου ποσοῦ.

"Οταν διοι λέγωμεν — συνεχίζει ο ἀρθρογράφος τοῦ «Μόδορπος» — διὰ διὰ τὴν οἰκουμέναν καὶ τὸ ἐμπόριον μας, διὰ τὴν εὐημερίαν καὶ διὰ τὴν πλήρωσιν δόλων τῶν σκοπῶν τῶν σχετιζομένων μὲ τὴν κοινωνίκην μας ἔξελλεν πρέπει ο δρεπανινός ἐμπορικός στόλος νὰ είναι θοσ, τούλαχιστον, μὲ τὸν προπολεμικὸν, καμίαν ἀντίθετος γνώμην δεν ἀκούεται. Είναν διοι κατ' ἀρχὴν σύμφωνοι. Παρὰ ταῦτα, ἀντιμετωπίζουν σήμερον τὸ γεγονός τῆς σημαντικῆς διαφορᾶς τοῦ κέστους ἐνὸς πλοίου πρὸς τὴν εἰσπραχθεῖσαν ἀσφάλειαν τοῦ ἀπολεσθέντος. Μερικοὶ ἐξ τῶν ἐφαπλιστῶν είναι εἰς θέσιν νὰ φέρουν τὸ ἐπιπρόσθετον αὐτὸν βάρος, ἄλλοι διοι δρι. Εἰς τὴν τελευταίαν ταῦτην κατηγορίαν ἔχονται οἱ ἀτυχήσαντες νὰ κάσσουν κατὰ τὸν πόλεμον τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς χωριτικότητος των.

Τίθεται, οὖν, τὸ ἐρώτημα: Πόθεν ὅταν ἔξενεθοῦν τὰ ἀπαιτούμενα πρόσθετα κεφάλαια; Ὁ λόγος διὰ τὸν ὅποιον ἑλάχισται παραγγελίαι ἐδόθησαν, ἂν καὶ ἐπασήμως ἔχηγγέλην ὅτι αἱ παραγγελίαι αὗται εἶναι εὐπρόσδεκτοι, διφεύλεται εἰς τὸ ὅτι οἱ ἐφοριαὶ εἰναι ἀδέβαιοι ὡς πρὸς τὴν μελλοντικὴν θέσιν τῶν οἰκονομικῶν των πραγμάτων. Ἐὰν είχον οὗτοι μορφώσει τὴν πεποίθησιν, διτὸ σημειεύνον κόστος ὅταν παρέμενεν ἀναλλοιωτὸν ἐπὶ μίαν δεκαετίαν, θ' ἀνεύρισκον τότε καθ' οἰνοδήποτε τρόπον τὸν δρόμον διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν νέων των πλοίων, τῶν δοτῶν τόσην ὑπάρχει τζῆτησις καὶ διτίνι πρέπει, πράγματι, γὰρ τὰ ἀποτοκτήσουν. Δὲν ἐπιθυμοῦσι δῆμος νὰ ναυπηγήσουν σήμερον πλοία, ἄτινα μετά δύο ἢ τρία ἔτη ὅταν δύνανται νὰ τὰ κατασκευάζουν εὐθηνότερον.

Πλείστοι δέσποι έφοροι πατεύουν—και δεὶ λόγοι ναυτηγοί τὸ παραδέχονται—διτὶ αἱ τιμαὶ διὰ γένα σκάφη θὰ μειωθοῦν ἐντὸς τῶν προσεχῶν

δόν ή τοιῶν ἔτῶν. Ἐχουν οὖτοι πρόσφατον εἰς τὴν ἀνάμνησίν των τὴν τραγικὴν μοῖραν τοῦ τελευταίου μεταπολεμικοῦ χάους, ποὺ φυσικά δὲν παρέζει καμίαν βάσιν ἐμπιστούντης πρὸς τὸ ἀμέσως προσεγένες μέλλον. Θά ἦτο αὐτοῖς, πράγματι, ἐὰν ἐφοπλισταῖ, οἵτινες θὰ ἐτοπιθετούν τώρα ταύτα παραγγελία την, ἀντιμετώπιζαν τῷ μάτι μάνια δρασείαν σχετικῶς ζητούντην περιόδουν τὸ γεγονός, όπις θὰ ἤδη ναντοντο ν' ἀποκτήσουν τὸ αὐτὸ πλοίον εἰς χαυηλέτερον κόστος, όπις οἱ ἀνταγωνισταὶ των ἐπέτυχον τὸ ἐν προκειμένῳ πλεονέκτημα διὰ τῆς καθυστεροφύσεως.

"Αν, δικαιος, — συνεχίζει τὸ ἄγγιλικὸν περιοδικὸν — δοιοί οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιβαδύνοντις τὰς παραγγελίας των, ἐν τῇ ἐπιδιάξει καλυτέρων τιμῶν, ἡ μέθοδος αὕτη δὲν θὰ ἡτοί ἡ προσφορωτέρα οὔτε διὰ τὸ συμφέρον τῆς δρεπανικῆς ναυτιλίας, οὔτε διὰ τὸ συμφέρον τῆς καθύλου ριζονομίας. 'Οφειλομένον πάντως καὶ μὲν ἀντηπότερον ἔλεγον νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι είναι ἀδύνατον νὰ προβλέψῃ τις σήμερον πόσον θὰ στοιχίσῃ ἑνα πλοίον μετά δύο ή τριών ἔτη. Πιθανὸν νὰ είναι εὐθυγάτερον, ἡ ἐκτασίς διώματος τῆς ἐπτάσεως δὲν δύναται νὰ προσδιορισθῇ. 'Εκείνο, ποὺ διὰ τὰ σημερινὰ περιστάσεις προσβάλλει, δὲ

Καὶ ὁ ἀθρογόγαφος καταλήγει: Ποιασφαλίση τὸν παραγγέλλοντας πλοῖα τινες ὅταν κρεδοσκοπήσουν ἐν τὸν τυμῷ ρισθῆ ἄπο ήμας. Εἶναι τοῦτο πάντως πιεμερῶς θέσεως τοῦ ἡγιμάτου τῆς δροτησίων.

Εις πρόσφατον ἐν Σουηδίᾳ συζήτησην ὡς ἐφοπλιστής κ. Μπρόστφρομ
τῆς «SWEDISH AMERIKA LINE» καθώσισεν διὰ ἓνα πλοῖον τῶν 7.000
τόννων D. W. καὶ ταχύτητος 16 μαλλίων ἐστοίχιζε πρὸ τοῦ πολέμου 440
εργάνως κατά τόννων D. W. Ἡ τιμὴ αὕτη σήμερον ἔχει φθάσει τὰς 700
εργάνως ἢτοι 40 λ. στ. κατά τόννων D. W. μὲ τὴν τρέζουσαν τιμὴν τοῦ
τοναλλάγματος.

Ἡ τιμὴ ἔξι ἄλλου τῶν 24 λ. στ. ἀνεφέρετο δι' ἑνὸς παρόμοιον σκάρος εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα. Ἐάν τον συνεπῶς αἱ τιμαὶ αὗται ἀποδίδουν πᾶν πραγματικότητα, ἀποδεικνύεται δι τοῦ δρεπανικὸν πόλον θά είναι αὐτοὶ εὐθυγνότεροι τοῦ σουηδικοῦ, ἐνῷ, ἔξι ἄλλου, προκειμένου περὶ ἀμερικανικῶν ναυπηγήσεων, τὸ κόστος αὐτῶν θά είναι διπλάσιον, ἐν συγχρόσει πρὸς τὰς ἀντιστοίχους τιμὰς

Μετατροπή τῶν "Λίμπερτου,, εἰς δηζελοκίνητα

Επόδης μετά τὴν λῆξιν τοῦ κατά τῆς Ἰατωνίας πολέμου αἱ εὐφωταὶ καὶ ναυτιλίαι μοιραίως θύ. ζητήσουν νὰ καλύψουν τὰς πρώτας μεταφορίας ἀνάγκας των διὰ σχαρφὸν τοῦ τύπου Ἀλμετεριῶν. Αὐτὴ ἀντὶ ἡ Ἀγγλία ἥρχισεν ἀπὸ τοῦδε προσαρμοζομένη εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἀπόστησης περισσότερον Ἀλμετεριῶν ὑπὸ τύπου ναυλώσεως, ἔστο καὶ ἐὰν τὰ πλοῖα ταῦτα θεωροῦντα ἀκατάλληλα καὶ ἀντιοκονικὰ εἰς τὴν ἐξμετάλλευσιν των. Ἀναγνωρίζεται, πράγματι, παρ' ὅλων τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν ἔγκυρον γνώμην ἐπὶ τῆς ἐξμετάλλευσεως τῶν πλοίων, διτὶ φροτηγὴ σάφῃ, χωρητικότητα 10.000 D. W. καὶ μέσης ταχύτητος 10 μιλίων, καταναλίσκοντα 30 τόνους περίοντα πετρελαίου, δὲν ἡμιτοῦν νὰ θεωρηθῶν ὡς ἐξμετάλλευσια μεταπολεμικῶς. Ἡ ταχύτης των δι' ὕδρισμένων ἑπταρεσίας εἶναι χαμηλὴ, ἐνῷ ἐξ ἀντιθέτου ἡ κατανάλωσις των εἶναι ἵψηλή. Ἡ μεταποτὴ δύνει τοῦ συστήματος προώσεως τῶν Ἀλμετεριῶν διὰ ἄλλου οἰκονομικωτέρου τύπου, ἀποτελεῖ ἄμεσον πρόβλημα καὶ συγκεντρώνει τὸ ἐνδιεφέρον διὰ τὰς μεταπολεμικὰς ναυτιλίας τῶν εὐφωταῖδων ζωρῶν.

Παρὰ τάς αισοδόξους προβλέψεις, σσον ἀφορᾶ τὴν ζῆτησιν τονίζει, μετὰ τὸν πόλεμον, εἶναι γενικῶς παραδεκτόν, ὅτι τὰ «Λίμπερτον», τὰ μόνα, δηλαδή, διαθέσιμα πλόια, δὲν θὰ εἶναι δυνατὸν νῦν ἐπαρκέσσοντας εἰς τὰς διωγκωμένας μεταφορικὰς ἀπάτησις καὶ ὅτι ωρισμένα μέτρα θὰ ἔποιε, ἐγκάρδιας νῦν ληφθοῦν, διὰ νὰ γεφυρώσουν τὴν χρονικὴν ἀπόστασιν τῆς ἑπάνωσιν τῆς εἰσήγης μέχρι τῆς ἐποχῆς, καθ' οὗ θὰ ἔχουν ἀποκτηθῆναι νέα καὶ κατάλληλα σκάφη. Πράγματα, σήμερον πλέοτοι δοσοὶ ἐφοπλίσται — ίδια τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης — ἀντιμετωπίζουν τὰς δυνατότητας χονισμοποίησεως τῶν «Λίμπερτον» μὲν ἐγκατάστασιν ἐπ' αὐτῶν μηχανῶν Νεῖζελ. Ἀρχετά ἐν προκειμένῳ ἔξεπονθήσαν σχέδια μὲ διάφορα συστήματα προσθέσεως, μεταξὺ τῶν ὅποιων ἀναφέρεται καὶ τὸ κάτωθι:

Τὰ «Λίμπερτον», ὡς είναι γνωστόν, ἔχουν χωρητικότητα 10.500 τ. D. W. και φέρουν άτμομηχανάς 2.300 ίππων, μὲ μέσην ταχύτητα 11 μιλλών παθ' ὥραν. Ή ἐγκατάστασις δύο δηλεξομηχανῶν 2800 ίππων θὰ προσέδειν εἰς αὐτά πρόσθετον ταχύτητα ἐνὸς μιλλίου, ἐνῷ η ἐγκατάστασις δύο ἑπτακατούνδρων μηχανῶν, ποὺ θὰ διέπτυσσαν ὅμοι δύναμιν 3200 ίππων, θὰ ἔδινεν εἰς τὰ «Λίμπερτον» μίαν ἀκόμη ἐπαρπάσθετον ταχύτητα, χωρὶς νὰ χρειασθῇ μεγαλύτερος χῶρος τοῦ ηδη εἰς τὸ μηχανοστάσιον διατεθειμένον. «Ἐνας λέβης, ἐξ ἄλλου, καταναλίσκων τὰ ἔξαγονα ἐξ τῶν μηχανῶν ἀέρια καὶ δυνάμενος νὰ καταναλίσῃ πετρέλαιον, προβλέπεται νὰ ἐγκατασταθῇ διὰ τὰς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἀνάγκας τοῦ πλοίου, τὴν θέρμανσιν κλπ., ἐνῷ ἔνας ἔτερος, βοηθητικός, λέβης, εἰς κατανάλωσιν πετρέλαιου καὶ αὐτός, θὰ παρέχει τὸν ἐν λιμένι ἀναγκαιοῦντα ἀτμόν.

Αἱ προβλεπόμεναι μηχαναὶ εἶναι ἀπλοῦ καὶ ισχυροῦ τύπου καὶ ἔχουν κανὸν περιθώριον δυνάμεως. Ἡ ἐκ τῆς ἐγκαταστάσεως τοιούτων μη-

χανών μέλλουσα νά προέλθη οικονομία, διαγράφεται ως έξης: Κατά τάς δοκιμάς των τά «Λίμπερτο» ένεφανίσαν κατανάλωσιν 1.2 λιβρών καυσίμων πετρελαίου καθ' ίτινον και ώραν, ήτοι 29 τ. τ. είνος πετρελαίων. Τό διπλάσιον, δηλαδή, και περισσότερον των δηξελομηχανών, αίτινες άναπτύσσουν 20 έως 40 ούο μεταξύ των δηξελομηχανών. Βεβαίως, η προερχομένη οικονομία έξαρτάται από τάς μεταπολεμικάς τιμάς τού πετρελαίου. Λαμβανομένης, πάντως, όπ' όψιν μιᾶς τιμῆς 45) — τού εἰς λέβητας καυσίμων πετρελαίου και 70) — τῶν τόνων διὰ τάς δηξελομηχανών, τό διπλατούμενον κατά 24ωρον ποσόν διὰ καύσιμων τότην έμφαντες ως έξης: Διὰ τήν άτμομηχανήν τῶν 2300 ίτινων λ. στ. 65 ήμεροίσις, διὰ τάς δηξελομηχανών τῶν 2800 ίτινων λ. στ. 41 και δι' έκεινας τῶν 3280 ίτινων 48 λ. στ. Τό δηξελοκίνητον δηλαδή «Λίμπερτο» τῶν 2800 ίτινων καταναλίσκει 11.8 τ. τό 24ωρον, τό δὲ δηξελοκίνητον τῶν 3280 ίτινων, 13.7 τόννους τό 24ωρον. Ο χρόνος δὲ έξι άλλον τού πυκνανοστασίου τῶν «Λίμπερτο» δχι μόνον είναι πλέον ή ἀρχετηνή τού τροποποίησην, ἀλλά και ίκανόν τημῆα τούτον θύ παραμείνη έλευθερον.

Ο τύπος τῶν προβλεπομένων πρός έγκατάστασιν μηχανών δύναται νά έφαρμοσθῇ και εἰς τά «Βίκτορο», έφόσον δὲ άπατηθῇ μεγάλιτέρα ἀκόμη δύναμις, έπιτρέπεται εὐχερώς νά συνδυασθοῦν εἰς τό εν λόγῳ σύστημα προώσεως περισσότεροι δηξελομηχαναί. Τό πλονεκτήματα έκ τῆς έγκαταστάσεως δύο και πλειόνων μηχανών Ντηζελ διὰ τήν πόρων ένδις μονελίκων σκάφους — τούζουν οι ἐκπονήσαντες τό σχέδιον ἄγγλοι τεχνικοί — έξηρθσαν ἀπό καιρού εἰς καιρού. Συνοψίζονται τάστα εἰς τήν δυνατότητα χρηματοπιστεως, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν, τής μιᾶς μόνον ή και τῶν περισσότερων μηχανών και τῆς καλυτέρας συντηρήσεως τού δύο προωστηρίου συστήματος, διὰ τῆς ἀπομόνωσεως τῆς ὑπό έπισκευήν ή ἐπιεργούσας τελούστης ἀκόμη και ἐπί πλῷ ή ἐπί τῷ λιμένι, χωρὶς νά παρεμποδίζεται η ἔκμεταλλευσις τού σκάφους. Ματαξείται διὰ τήν έπισκευήν πλέον ή ἐπαρκής διὰ τήν ἀπόσθετης τῆς δηξελομηχανής και τῶν έξόδων έγκαταστάσεως, ἀφιεμένου μάλιστα και σημαντικοῦ περιθωρίου κέρδους. Διερωτώνται δμως έξι άλλον οι «Ἀγγλοί» έφοροισται και τεχνικοί διὰ συμφέρη ή διὰ τῆς μεταφροτῆς ἐπιβίωσις τῶν πλοίων «Λίμπερτο» ή μᾶλλον ἐπιβάλλεται η βαθμαία ἀχειστοποίησις αὐτῶν.

Αι δύο "Βασίλισσαι", τῆς "Κιούναρ,"

Ανεκοινώθη πρό τίνος ή πολεμική δράσης τῶν δύο μεγάλων πτερωκανίων τῆς «Κιούναρ» «Βασίλισσα Ελισάβετ». Από τού θέρος του 1940 διήνυσαν τάντα, ως ἀπεκαλύψθη, 950.000 μᾶλλον και μετέφερον ἀσφαλῆς διὰ μέσου τῶν ὀπεισῶν 1.250.000 στρατιωτῶν. Κατά τά τελευταῖς των ταξίδιοι ἔκαστος τῶν δύο αὐτῶν πλωτῶν κολοσσῶν παρελάμβανε 15 χιλιάδας στρατιωτῶν περίπου, μίαν δηλαδή ὀλόκληρην μεραρχίαν με πλήρη τὸν ἐξοπλισμὸν της. Αι εἰς τήν Αμερικήν προσφερθείσαις ὑπηρεσίαις κατελογίσθησαν εἰς πίστωσιν τού νόμου ἔκμασθεως και δανεισμού, δσον ἀφορᾷ την Αγγλίαν.

Οταν ἐκηρύχθη δό πάλευος τό «Βασίλισσα Μαρία» ἐναντίον εἰς τόν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, δπον και παρέμεινε τό φθινόπωρον και τόν χειμῶνα τού 1939—40. Έν τό μεταξὺ τό ἐπερον ὑπερωκεάνιον «Βασίλισσα Ελισάβετ» συνεπληρώθη ἐν σπουδῇ και διότι η παραμονή του εἰς Αγγλίαν ἐκρίθη ἐπικίνδυνος, λόγω τῶν ἀεροπορικῶν ἐπιδρομῶν, ἀπέπλενεται ἀπό τό Κλάδο την 26η Φεβρουαρίου 1940 διὰ Νέαν Υόρκην. Τό σκάφος ἐφασαν ἐκεῖ αἰσιώς τήν Την Μαρτίου. Έθεωρήθη τούτο ως ένα ἔξαιρετικὸν γεγονός, δχι μόνον διότι δ' Ἀτλαντικὸς ήτο πλήρης πολεμικῶν κινδύνων, ἀλλά και διότι ήτο τό πρώτον πλοίον πού επέμαγνητισθη, εἰς ἔξουδετέρων τῆς ἀπειλῆς τῶν μαγνητικῶν ναρκῶν. Ο βασιλεὺς τῆς Αγγλίας συνέχασε τότε τόν κυβερνήτην τού σκάφους διὰ τῶν αἰσιον κατάπλουν εἰς τήν Αμερικήν.

Τά δύο ὑπερωκεάνια παρέμειναν τό ἔνα παρὰ τό ἄλλο εἰς τήν Νέαν Υόρκην ἐπά δύο ἔβδομάδας. Τήν 20ην Μαρτίου τό «Βασίλισσα Μαρία» ἀπέπλενεται, διατεθένει, εἰς πολεμικὴν ὑπηρεσίαν. Κατηνθύνθη, τότε, εἰς τό Σίδνεϊ, ὅποθεν παρέλαβεν ἀστραφαλανά στρατεύματα δι'. Εὐρώπην. Τό σκάφος ἐφασεν ἐπειδή αἰσιώς τήν Την Μαρτίου. Έθεωρήθη τούτο ως ένα ἔξαιρετικὸν γεγονός, δχι μόνον διότι δ' Ἀτλαντικὸς ήτο πλήρης πολεμικῶν κινδύνων, ἀλλά και διότι ήτο τό πρώτον πλοίον πού επέμαγνητισθη, εἰς ἔξουδετέρων τῆς ἀπειλῆς τῶν μαγνητικῶν ναρκῶν. Ο βασιλεὺς τῆς Αγγλίας συνέχασε τότε τόν κυβερνήτην τού σκάφους διὰ τῶν αἰσιον κατάπλουν εἰς τήν Αμερικήν.

Τό «Βασίλισσα Ελισάβετ» ἀπέπλενεται ἐν Νέας Υόρκης τήν Αγούζιν τού 1941 διά Σιγκαπούρην, θραύστην δὲ τά δύο ἀδέλφων σκάφη συνηνήθησαν εἰς τήν Αντστραλίαν και δμού μετά τήν «Μαριναΐας» μετέφερον στρατεύματα εἰς τό Σουέζ. Καθ' δόλον τό ἐπεινό τά τοία ἀπέπλεντα ὑπερωκεάνια ἐπεσκέπτοντο ταχικώτατα τήν Μεσόγειον, προερχόμενα εἰς Φρήμαντλ και Σίδνεϊ, ὅποθεν μετέφερον 80 χιλιάδας στρατιωτῶν. Οταν ή Ιαπωνία εισήλθη εἰς τόν πόλευον, ἐπανήλθον εἰς τόν Ατλαντικὸν τεθέντα εἰς τήν υπηρεσίαν τῆς μεταφροτῆς ἀμερικανικῶν στρατεύματων εἰς τήν Αγγλίαν. Κατά τήν περίσσοντας ἔκεινην ἔλαχεν εἰς τό «Βασίλισσα Μαρία» και ή τημή νά μεταφέρη εἰς ένα ταξίδιον τού τόν κ. Τοδητοί εἰς τήν Αμερικήν.

Ένα ἀπό τά χαρακτηριστικά ταξίδια τού «Βασίλισσα Μαρία» τό μακρότερον εἶδον ἐξετέλεσεν, ηρχού τόν Δεκέμβριον τού 1943. Κατά τό εν λόγῳ τετράμηνον τό σκάφος περιέπλενεται τήν Αφρικήν, τήν Αλγυπτον, τήν Αραβίαν, τάς δρεστανής ἀνατολικάς Ίνδιας και ἔφθασεν εἰς τήν Αντστραλίαν, μεταφέρον 30 χιλιάδας στρατιωτῶν, διενύσαν 40.000 μᾶλλα και καταναλώσαν 56.000 τ. πετρελαίου. Τό δυσκολώτερον ἀντιμετωπισθὲν ζήτημα ήτο τό τήν προφορούσας τόσου κόσμου ἐπιβατῶν. Έπρεπε νά παρασκευάζονται 30 χιλιάδες μερίδες φαγητοῦ ήμεροσίας. Μὲ ἐπιτυχεῖς συνδιασμούς αἱ δυσκολίαι παρεκάμψθησαν. Οι στρατιωταὶ ἔγευσαντας ἀνά 2000 εἰς τάς ἀπεργάντως αἴθουσας τού σκάφους, ἀπό τάς δποίας, σημειωτέον, είλεν άφαιρεθή κάθε περιττή πολυτέλεια.

Νορβηγία

Διὰ τήν ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολεσθέντων

Από τήν ἐνάρξεως τού πολέμου η Νορβηγία ἀπώλεσε 2 ἑκατομ. τ. γκρός. Προβλέπεται, δτι, διὰ νά καλύψῃ τά δημιουργηθέντα κενά, δά χρειασθῇ νά ναυπηγῇ 350 χιλ.. τόννων ἐπίσιος ἐπί μίαν δεκαετίαν. Η ἐθνική της ναυπηγική βιομηχανία δύναται νά παράγῃ ἐπησίως 150.000 τ., ἀναφερομένους δμως εἰς πλοία μικρού μεγέθους, ἐνῷ τό μέγιστον δροιον τῆς ἀποδοσεώς της εἰς ὁπεανοπόρου σκάφη είναι ο 40.000 τόννοι. Έάν, συνεπώς, ἐπιδιώκη η Νορβηγία τήν ἀποκατάστασιν τῆς ναυτιλίας της εἰς τό ίντερβαλάσσιον μεταφροτὸν ἐμπόριον, θύ και προπετε πλοία 300.000 τόννων νά κατασκευάζονται επησίως διά λογαρισμὸν νοθηγοῦ ἐφροτίστων εἰς ζένα ναυπηγεῖα.

Προπολεμικῶς η Νορβηγία κατείχε τό ὑψηλότερον δριον δηξελοκίνητων σκαφῶν, τά δὲ 95 ο) τής χωρητικότητός της κατά τήν τελευταῖς πρό τού πολέμου δεκαετίαν ἀνεφέροντο εἰς «μότορσπις». Επομένως 300.000 τόννων δηξελόπλοιου δά χρειασθῇ η ναυτιλία της ἐπησίως, ἀν πρόκειται νά συνεχίσῃ τήν τεχνικήν προπολεμικήν παράδοσιν. Προσωρινῶς, η Νορβηγία, ίσως ν' ἀποκτήσῃ ἀριθμὸν τίνα ἀποκανήτων πλοίων ἀπό τήν Αμερικήν, τόδιον δμως δὲν θύ δυνηθῇ νά ἀποκτήσουν εἰς τή φροτηγή «γραμμῆς» τῶν 8 έως 12 χιλ.. τόννων D. W., και ταχύτητος 14 έως 16 μᾶλλον, μὲ δύναμιν μηχανῶν 6 έως 10 χιλ.. ίτινων. Θύ χρειασθῇ ἐπίσης πλοία - ψυγεῖα ψηφητικότητος 3.000 τόννων και ταχύτητος 15 έως 17 μᾶλλον, διὰ τήν πεταφρόδων πορών δποῶν, εἰς τήν σεβαστός πορών εἰδικευεῖται πορών.

Προβλέπεται, δτι, τά δακτικά και τά σουηδικά ναυπηγεῖα δέν θύ δυνηθῇ νά ἔξαρξουν εἰς τάς παραγγελίας, τόδιο δὲ και ἐπιτρέπει τήρη δάσμων ἀπό τούδε προποτήην, δτι ὀπωδήποτε θύ ζητηθῇ και τής δρεστανής ναυπηγικῆς η συμβολή διὰ τήν ἀποκατάστασιν τής νοθηγικῆς ναυτιλίας, ήτις τόσον ἀναγκαῖο διὰ τήν ενημερίσαν τού νοθηγικοῦ λαοῦ. Ένας σεβαστός ἀριθμὸς πλοίων, πού θύ χρειασθῇ η Νορβηγία, ἀνεφέρεται εἰς τή φροτηγή «γραμμῆς» τῶν 8 έως 12 χιλ.. τόννων D. W., και ταχύτητος 14 έως 16 μᾶλλον, μὲ δύναμιν μηχανῶν 6 έως 10 χιλ.. ίτινων. Θύ χρειασθῇ ἐπίσης πλοία - ψυγεῖα ψηφητικότητος 3.000 τόννων και ταχύτητος 15 έως 17 μᾶλλον, διὰ τήν πεταφρόδων πορών πορών.

Όλλανδία

Πλοία και ναυπηγεῖα

Προέβη ηδη η Όλλανδία εἰς τήν πρώτην ἀποφασιστικήν ἐνέργειαν διὰ τήν ἀνασυγκρότησιν τής ναυτιλίας της. Τό πρόγραμμα, πού ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ἀνεκοινώθη, προβλαμόντων προτίστως τήν ἀγοράν ύλικων και μηχανῶν ἔγκαταστάσεων δύλ τήν ἀποκατάστασιν τής ναυπηγικῆς της βιομηχανίας. Αι σχετικαὶ παραγγελίαι διεβιβάσθησαν πρό τίνος εἰς Αγγλίαν, Βέλγιον, Σοντίδιαν και Ελλετίαν. Αντιμετωπίζει ἀκόμη τήν Όλλανδικῶν Ανατολικῶν Ίνδιων και περιλαμβάνον 20 ἀκτοπλοῖκα στάση τού στόλου, δεδομένου τού σημαντικοῦ όλλανδικοῦ λαοῦ.

Η δλλανδική ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἀριθμοῦσα προπολεμικῶν δύναμιν 3 ἔκαπτον, τόννων γκρός, ἔχεσε κατά τήν διάρκειαν τού πολέμου τό ημισ τής χωρητικότητός της. Αναφέρεται ηδη δτι αἱ διαβητασθεῖσα εἰς τήν Αμερικήν παραγγελίαι, δάσητε δανείου, ἐδόθησαν ἀπό τήν κυβερνήσην τῶν Όλλανδικῶν Ανατολικῶν Ίνδιων και περιλαμβάνον 20 ἀκτοπλοῖκα στάση τού 500 τόννων ἔκαστον και 10 φροτηγά γραμμῆς τῶν 12000 τόννων και ταχύτητος 16 μᾶλλον. Έν τό μεταξὺ κατηπτοσθησαν τά σχέδια μιᾶς εὐρύτερας ναυτιλίας ἀνασυγκροτήσεως και εδύνς ως αἱ ναυπηγικαὶ ἔγκαταστάσεις τού Ρόττερνταμ και τού Αμτεργούτα καταστοῦν και πάλιν ίκανα πρός έργασιαν, θύ τεθοῦν ὑπό κατασκευήν 38 ἀκτοπλοῖκα φροτηγά χωρητικότητος 60.000 τ. D. W. και 15 φροτηγά γραμμῆς 180.000 τόννων φροτηγίου.

Ρωσία

Αι γραμμαὶ τῆς Μ. Θαλάσσης

Κατ' εἰδήσεις έκ Μόδσχας η ρωσική ναυτιλία τής Μαύρης Θαλάσσης ήσησεν ηδη ἀποκαθιστώσα τάς μεταξὺ τῶν ἐκεῖ ωστικῶν λιμένων συγκονωνίας. Ούτω ένα πλοίον διετέθη διὰ τήν γραμμήν Οδησσοῦ — Χερσῶν, ἔτερον διὰ τήν γραμμήν Οδησσοῦ — Νικολάεφ, ἐνῷ πρό τινον ἔβδομάδων ἐπανελήφθη και ή συγκονωνία μεταξὺ Κριμαίας και Καυκάσου. Διὰ τάς Μεσογειακάς σοβιετικάς γραμμάς ούδεν εἰσέτι ἀναφέρεται.

Έξι άλλου, κατά τόν παρασκευαντίκην σταθμόν τού Βουκουρεστίου, συνήθη φωσιοφυανική συμφρονία, ἀφορῶσα τήν σύντασην εταιρίας θαλασσίων μεταφροτῶν, μὲ ίσην συμμετοχήν τῶν δύο χωρῶν. Αι διὰ τήν Ρούμανίαν μετοχαί θύ κατανεμηθοῦν μεταξὺ τού Κράτους και τινῶν ιδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων.

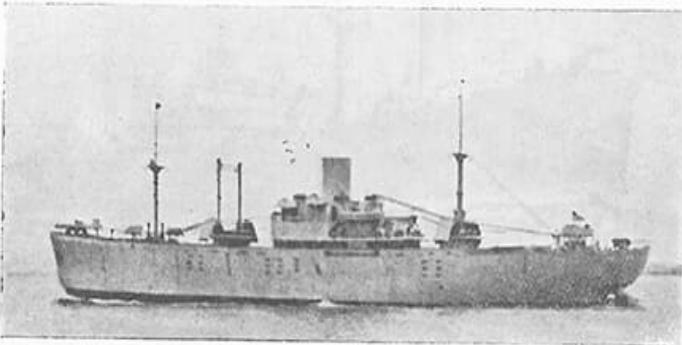
«C.», «ΒΙΚΤΟΡΥ», «ΛΙΜΠΕΡΤΥ», «ΟCEAN», & «ΦΟΡΤ»

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Περιγραφή, σύγκρισης και παρατηρήσεις

Καθ' όλην την διάρκειαν τού πολέμου είδικοι προσαθωρισμένοι τύποι πλοίων δὲν έναυπηγήθησαν μόνον εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Εἰς όλας τὰς περιπτώσεις, λόγῳ τῆς ἑλλείψεως ἐπαρκῶν πόστων ὑλῶν, πολλοί ἐπεβλήθησαν περιορισμοί — κυρίως ἐν Ἀγγλίᾳ — εἰς τὰς τεχνικὰς προδιαγραφάς τῶν κατασκευαζομένων σκαφῶν, αἵτινες οὕτω ὑπῆρχαν αἰσθητῶς κατώτεραι τῶν προϋπολογισθεισῶν εἰς τὰ ἀρχικά σχέδια. Ισως, τὰ ἀμερικανικά μόνον πλοία τοῦ τόπου C., τῶν ὅποιων τὰ σχέδια ἀνάγονται εἰς τὴν προπολεμική περίοδον, νά πληστάζουν πως — κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἀγγλικῶν τεχνικῶν — τὰς ἀρτίας καὶ ὑπὸ ὄμαλάς συνήκας προδιαγραφάς σκαφῶν. Τῶν πλοίων, ἀλλως τε, τοῦ τόπου τούτου η ναυπηγησις ἀνέληψθη πρὸ τοῦ πολέμου, μετά δὲ τὴν εἰσόδον τῆς Ἀμερικής εἰς τὸν πόλεμον, η κατασκευή τῶν ἔξτροφοι οὐθήσεις, βάσει τῶν αὐτῶν σχεδίων.

Δέον ἐπομένως νά θεωρηθοῦν τὰ πλοῖα «C. 1», «C. 2» καὶ «C. 3» ὡς ισχυρὰ μέσα ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸ παγκόσμιον μεταφορικὸν ἐμπόριον.



Τὸ τόπου «C 1» φορτηγὸν γραμμῆς

ον, εὐθὺς ὡς ἀποκατασταθῆ ἡ εἰρήνη. Ἐλήφθησαν ἀκόμη ὑπὸ ὅψην ὅλαις τεχνικαὶ προϋποθέσεις, διότι τὰ ἐν λόγῳ πλοία, τῶν ὅποιων ἡ ναυπηγησις ἐστοίχισε δύο καὶ πλέον φοράς, παρὸ δύσον ἐδὲ κατασκευάζοντο εἰς τὴν Εὐρώπην, παραχωρηθοῦν ἐν καρῷ ἀπὸ τὸ Κράτος εἰς τοὺς ἀμερικανοὺς ἑφαστιστὰς εἰς τιμὴν κόστους παραπλησίου πρὸς τὸ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Κοντινεῖν κρατοῦν πρὸ τοῦ πολέμου.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς δρετανικὰς ναυπηγήσεις, μέχρι τοῦλάχιστον τῶν μέσων τοῦ 1944, περιορίσθησαν κυρίως ἀπὸ εἰς τὴν κατασκευὴν φορτηγὸν χωρητικότητος 10.000 τ. περίπου καὶ ταχύτητος 10 μιλίων, μὲ παλινδρομικάς μηχανάς καὶ καύσιμον ὑλὴν τὸν γιανάνθρακα, καθὼς καὶ τινῶν τῆς ἴδιας χωρητικότητος φορτηγῶν μὲ μηχανάς Ντῆξελ τοῦ πλέον ἐν χρήσει τούτων. Εἰς τὴν περιπτώσειν τῶν δηξελοκίνητων ἡ ἴτανδράμας ἡ-το κάπως μεγαλύτερα καὶ ἡ ταχύτητος ὑψηλότερα. "Ἐνας ἔπιπος ἀριθμὸς ταχέων φορτηγῶν «ελάνερζ», κατὰ κύριον λόγον «εμότορσιπ», κατεσκευάσθη εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Δύνανται ταῦτα νὰ παραβληθοῦν πρὸς τὰ σύγχρονα ἀμερικανικά τῶν τριῶν τόπων C., τὰ δὲ ἐξ αὐτῶν δηξελοκίνητα ἀπεδείχθησαν ἐν ὑπερεσίᾳ κατὰ πολὺ οἰκονομικώτερα. "Ἐναυπηγηθῇ ἀκόμη εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα ἔνας τύπος φορτηγὸν — λαίνερ τῶν 15 μιλίων, μὲ ἀποστροφήν των, εἰς δὲ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους μερικά ἐκ τούτων ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευῆς.

Εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἐξ ἄλλου, πλὴν τοῦ ὅγκου τῶν «Λίμπερτου», ποὺ ἀνταποκρίνονται, ὡς πρὸς τὸν τύπον, μὲ τὰ δρετανικὰ «Στάνταρ», μὲ μόνην τὴν διαφορὰν ὅτι τὰ πρῶτα καταναλίσουν πετρέλαιον, ἐναυπηγηθησαν, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, καὶ τὰ πλοῖα «Βίκτορου». Ἀρκετά ἐκ τούτων ἐκαποντάδες προβλέπεται, ὅτι τὰ κατασκευασθεῖν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ πολέμου. Είναι ταχύτητος 15 ἔως 16 μιλίων, μὲ ἀποστροφῆλους καὶ συγκρίνονται πρὸς τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ κατασκευασθέντα μὲ τὸ αὐτὸς σύστημα προσθροτος. Παραθέτομεν κατωτέρῳ πίνακα τῶν τόπων πλοίων, ποὺ ἐναυπηγηθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, μὲ τὰ κυριώτερα αὐτῶν χαρακτηριστικά.

ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	'Αρ. ναυπ. έως Ιαν. 1945 d.w. ρέτζ.	Τόν. γκρ. πόδες	Μήκος Πλάτ. 150 μις	7.200 μις	416.— μις	57.1 μις	2.300 μις	10—11 μις
Λίμπερτος (Ἀμερικανικά)	2000							
Φόρτ (Καναδικά)	150	10.500	10.500	7.200	416.—	57.1	2.300	10—11
"Οσεαν (άγγλ. ναυπηγ. εἰς Ην. Πολ.) 60								
Βίκτορου (Ἀμερικανικά)	200	10.700	10.700	7.600	436.6	62.—	6.000	15 1)2
C. 1 (Ἀμερικανικά)	200	7.300	7.300	5.100	395.—	60.—	4.000	14
C. 2 (Ἀμερικανικά)	150	9.700	9.700	6.100	435.—	63.—	6.000	16
C. 3 (Ἀμερικανικά)	160	12.000	12.000	7.800	465.—	69.6	8.500	16
«Ευταύρος Σίφταϊν» (Ἀγγλ.) (*) ...	—	11.900	11.900	—	—	—	—	15
10 μι. ἀπ. (άγγλικά) (*)	—	10.000	10.000	7.000	—	—	—	10
11 μι. μις (άγγλικά) (*)	—	10.000	10.000	7.000	—	—	—	11

(*) Συνολικοὶ ἀριθμοὶ ναυπηγηθεῖσεν δὲν ἀνεκοινώθησαν.

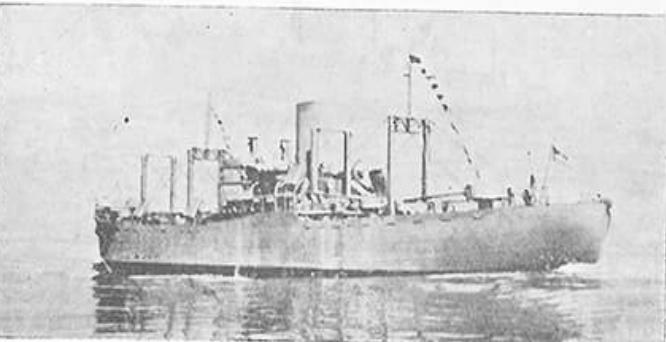
Τὰ «Λίμπερτος» (ἀμερικανικά), τὰ «Φόρτ» (καναδικά) καὶ τὰ «Οσεαν» (άγγλικά ναυπηγηθέντα εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας) εἶναι σχεδὸν παρόμοια, δι' ὃ καὶ συνταπλογίζονται εἰς τὸν πίνακα. Τὰ τύπον «Οσεαν» δυνατὸν νά θεωρηθοῦν ὡς πρότυπα. Ἐξ τούτων 60 παρηγέλθησαν ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν εἰς νεοδρομαὶ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα, η δὲ ἐπαπολούσθησαν ἀμφὶ συνέχισι τῆς κατασκευῆς τῶν «Λίμπερτος» ἐπὶ τῶν αὐτῶν γραμμῶν, ἐξαιρούσασι σχεδὸν τοὺς δύο τύπους.

Οἱ ἄγγλοι ἐξ ἄλλου — δοσοὶ ἀφορᾶ τὴν ιστορίαν τῶν «Λίμπερτος» — λέγουν, διτὶ τὰ σχέδια τῶν πλοίων τοῦ τύπου «Οσεαν» ἔξεπονηθησαν μὲ πρότυπον ἐναὶ φορτηγὸν ὄνόματι «EMPIRE LIBERTY», ναυπηγηθὲν πρὸ τοῦ πολέμου εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα «THOMPSON, LTD». Ισωτοῖς μᾶλιστα καὶ τὸ νόμα τοῦ «Λίμπερτος» νά έληφθει παρὸ τῶν ἀμερικανῶν ἀπὸ τὸ πλοίον τοῦτο ποὺ ἐπῆρξεν ὁ πρωτόπορος τῶν.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ «Φόρτ», ναυπηγηθέντα εἰς τὸν Καναδάν, ὡμοίαζουν πρὸς τὰ «Λίμπερτος». Τὰ πλοῖα αὐτά, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ «Οσεαν», καταναλίσκονται πετρέλαιον. Αἱ πληγούμεναι μηχαναὶ καὶ τῶν τριῶν ἐν λόγῳ τύπων είναι ἀπόλυτας αἱ αὐτῶν.

"Η περιτέρω ναυπηγησίας «Λίμπερτος» ἐπαυτοῦ σχεδὸν ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 1944 καὶ ὁ τύπος τῶν σκαφῶν «Βίκτορου» ἀποτελεῖ τόφα τὸ κύριον στοιχεῖον τῆς ἀμερικανικῆς παραγωγῆς. Διακόπια ἐξ ἀυτῶν κατεσκευάσθησαν ἡδη, μὲ ταχύτητα 15 1)2 μιλίων, ἀν καὶ μία σειρὰ νεοτέρων, μὲ δύναμιν 8.500 ἵππων, ἐναντὶ 6.000 τῶν πρώτων, τίθενται τόφα ἐν ὑπηρεσίᾳ.

"Οζ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου ὁρισμένα ἀγγλικά ναυπηγεῖα, εἰδικεύονται εἰς τὴν κατασκευὴν «τρόμπες» φορτηγῶν, ἔξηροιούθησαν τὴν ναυπηγησίαν τοιούτων μὲ τινὰς τροποποιήσεις. Ἀποτέλεσμα τούτου ὑπῆρξεν ἡ κατασκευὴ εἰς τὴν Ἀγγλίαν φορτηγῶν ταχύτητος 10 μιλίων, μὲ διαφορὰν μὲν εἰς τὰς ἀναπτυγκαὶς γραμμὰς, ἀναλόγους πρὸς τὰ κατασκευάσαντα αὐτὰ ναυπηγεῖα, ἐν τῷ συνδιφ τῶν δύμων κατέχοντα τὰ ίδια χαρακτηριστικά καὶ πρωτοποιηθεῖσαν μὲ βάσιν τὰς πολεμικὰς ἀπατήσεις. Αἱ μηχαναὶ των — κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ



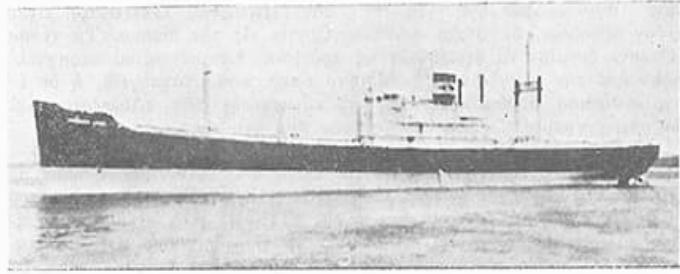
Τὸ τόπου «C 2» φορτηγὸν γραμμῆς

ἡττον — κατεσκευάσθησαν ἐπὶ τὸ αὐτὸς τύπον. Τὸ «μότοροπατ» ἐξ ἄλλου τῶν 11 μιλίων ἦτο ἀπλῶς μία συνέχεια τῶν προπολεμικῶν κατασκευῶν τοῦ ίδιον τύπου, ὁ δὲ ἀπόθιμος τῶν ναυπηγηθεῖσεν τοιούτων σκαφῶν κατὰ τὴν πολεμικὴν πενταετίαν ἦτο ἀρκετά σοβαρός. Πρέπει τὰς δηξελόπλοιας νά θεωρηθοῦν ὡς ὁ ἀνώτερος τύπος φορτηγῶν σκάφων πετρέλαιον — σημειώσεις μὲ τοὺς περιορισμούς τοῦ πολέμου, οἵτινες — σημειωτέον — ἥσαν ἀρκετά σημαντικοί.

"Τὰς ἀναλυτικώτερον τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικά τῶν διαφόρων τύπων πλοίων πολεμικῆς ναυπηγήσεως:

"Τὰ «LIBERTY» : Τὰ πλοῖα ταῦτα ἔχουν, ὡς γνωστὸν, μηχανάς τριπλῆς ἐκτονώσεως, δυνάμεις 2.500 ἵππων, μὲ πίεσην ἀπότομη 220 λιβρῶν κατὰ τὴν πολεμικὴν πενταετίαν ἦτορες καὶ ὑπερθερμοὶ ἀπότομοι 550 βαθμῶν Φαρενάτη. "Η παρ' αὐτῶν κατανάλωσις πετρέλαιον ἀνέρχεται εἰς 30 τόννους δι' ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου τοῦτον ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἐνῷ τὰ παρομοίου τύπου τὸν ναυπηγεῖαν τὴν πετρέλαιον πετρέλαιον 40 τ. γιανθράκων ἡμερησίως. "Ηδη ἀπὸ ἄγγλους καὶ ἀμερικανοὺς τεχνικοὺς ἐγένοντο μελέται διὰ τὴν ἐγκατάστασην εἰς τὰς «Λίμπερτος» μηχανῶν Ντῆξελ, ὅποτε θὰ καθίσταντο ταῦτα οἰκονομικώτερα καὶ ταχύτερα. Περὶ τῶν ἐν λόγῳ τροποποιήσεων γράφομεν εἰς ἐτέραν σελίδα μας.

Δέον νά σημειωθῇ ἀκόμη, δι τὰ «Λίμπερτου» εἶναι τοιουτούρπως ναυπηγημένα, ὅστε καὶ εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 14 μιλλίων νά μὴ ἀπατῆται οὐδεμία τροποποίησις, οὔτε καὶ ἐνίσχυσις τοῦ σκάφους. Βεβαίως, πλεῖσται ὅσαι παραπομπές διατυπώνονται διὰ τὴν ὡς ἄνοι μελετωμένην τροποποίησιν τῶν «Λίμπερτου». Η σοβαρωτέρα ὅλων ἐγκείται εἰς τὸ διτ, ὅτι ἐγκατασταθοῦν εἰς αὐτὰ νέαι προωστήριοι μηχαναί, δὲν ἔντο δεν γινοῦν πλέον ν' ἀποσυρθοῦν τὰ «Λίμπερτου» μετὰ 5 ή 10 ἑτη, ὥστε θὰ



Τὸ τύπου «C.3» φορτηγὸν γραμμῆς

ἐπεβάλλετο νά γίνῃ τοῦτο, διὰ ν' ἀνασυγκροτηθῇ ἐπὶ ὑγειστέρων βάσεων ἡ παγκόσμιος ναυτιλία. Όπωσδήποτε δύνως, προβλέπεται, δι τὸ κόστος τῶν νέων ἐγκαταστάσεων δύναται ν' ἀποσθεσθῇ — καταλειπούμενον καὶ κέρδους — ἀπὸ μόνη τὴν οἰκονομίαν κανοίμον τῆς, χωρὶς νά ληφθοῦν ἐπ' ὅψιν ἡ ηδειμένη ταχύτης τοῦ πλοίου καὶ τὸ ἀπαιτούμενον ὀλγύτερον προσωπικὸν μηχανῆς.

Τὰ «VICTORY»: «Έχουν ἐφοδιασθῆ κυρίως μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους, μὲ ὑποβιβασμὸν τῶν στροφῶν τον, ὡριμένα δύνως ἔξ αὐτῶν ναυπηγοῦνται ἡδη μὲ μηχανᾶς Ντηζελ. Πρόκειται περὶ πλοίου, ἀτινα θεωροῦνται ὡς δυνάμενα ν' ἀποδύσουν ἴσανδρο μεταφορικὸν ἔργον καὶ συγκεντρώνοντα πολλάς δυνατότητας ἀποδοτικῆς ἐμπορικῆς ἐκμετάλλευσεως μετὰ τὸν πόλεμον. Δὲν είναι πάντως ἐτοῦ μᾶλλον οἰκονομικοῦ τύπου, δεδομένον ὅτι ἔχουν μέσην κατανάλωσιν κανούμαν πετρελαίου 0.65 λιβρῶν ἡ καὶ κάπι περισσότερον καθ' ὑπὸν καὶ ὥραν, κρίνονται δύνως ὡς πολὺ ἀνώτερα τῶν «Λίμπερτου». Έχουν συντελεστὴν γάστρας 0.674, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 28 ποδῶν καὶ μὲ 100 στροφάς ἑλικοῦ κατὰ λεπτὸν διὰ τὰ ἀτμόπλοια καὶ 165 στροφάς διὰ τὰ δηξελόπλοια. Οἱ λέβητες τῶν παραγόντων ἀτμὸν μὲ πίεσιν 440 λιβρῶν καὶ ὑπὸ θερμοκρασίαν 740 βαθμῶν Φαρενάτ. Διαθέτουν πέντε κύτη μὲ χωρητικότητα προσωπικοῦ 453.000 κυβ. ποδῶν, ἔχουν πλήρωμα 62 ἀνδρῶν, ὥστε δὲ καὶ τὰ «Λίμ-



Τὸ τύπου «Λίμπερτου»

έχουν κατασκευασθῆ ἔξ ὀλοκλήρου δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως τῶν ἐλασμάτων τῶν.

Φορτηγὰ «γραμμῆς» «C. 1»: Τὰ σκάφη ταῦτα οὐδεμίαν ὑπέστησαν τροποποίησιν τοῦ ἀρχικοῦ τῶν σχεδίων, πλέον ἐκείνων ποὺ ἐπεβάλλοντο ἀπὸ τὰς ἔκ τοῦ πολέμου δημιουργηθείσας συνθήκας. Καὶ εἰς τοὺς τρεῖς τύπους «C.» ἐποιεῖται ἀπομηχανά καὶ δηξελομηχανά. Τὰ «C.1» εἶναι δηξελόπλοια μὲ δύο μηχανᾶς συνολικῆς δυνάμεως 2250 Λιπτών, μονοέλικα, μὲ ὑποβιβασμόνες ἀπὸ 233 εἰς 90 τάς στροφές τῶν. Δύο μηχανᾶς Ντηζελ 450 Λιπτῶν είναι συνδυασμένα μὲ ἡλεκτρογεννητοῖς 250 κιλοβάτ. «Έχουν ἔφορτον ἐπόπομα 3898 τόννων, χωρητικότητα φορτίου 7469 τ. D. W., κυβισμὸν 450.000 ποδῶν διὰ φορτίου εἰ: δέματα καὶ διαθέτουν χώρους διὰ 1183 τ. κανούμαν, 290 τ. διὰ ဉωρ καὶ 35 τ. διὰ προμηθείας.

Φορτηγὰ «γραμμῆς» «C. 2»: «Έχουν προωστήριον δύναμιν 6.000 Λιπτῶν, είναι μονοέλικα τόσον διὰ τοὺς ἀτμοστροβίλους, δύσον καὶ διὰ τὰς διπλᾶς δηξελομηχανᾶς. «Έχουν ἔφορτον ἐπόπομα 13.900 τόννων, μὲ ἔφορτον βύθισμα 25.10 1/2 ποδῶν καὶ κυβισμὸν 524.000 ποδῶν διὰ φορτίου εἰς δέματα, ἀπτίνα ταξιδίου 15.000 μιλλίων μὲ φορτίου κανούμαν 1209 τ. καὶ φέρουν πλήρωμα 41 ἀνδρῶν. Τὰ δηξελητικά τῶν μηχανῶν περιλαμβάνουν δύο παραγωγὰ συστήματα ἡλεκτρογεννητοῖς 320 κιλοβάτ, μὲ μηχανᾶς Ντηζελ.

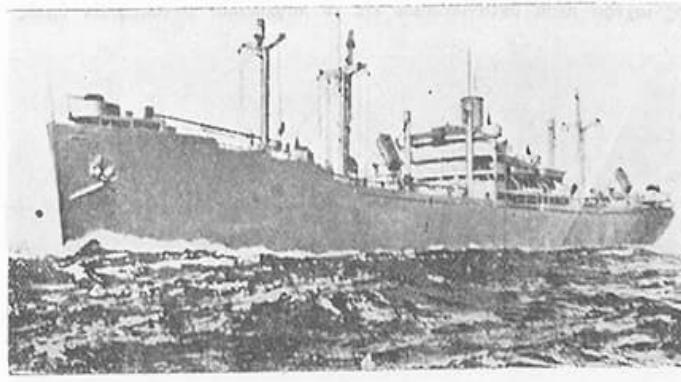
Φορτηγὰ «γραμμῆς» «C. 3»: Φέρουν ἀτμοστροβίλους ἡ τέσσαρας δηξελομηχανᾶς, συνολικῆς δυνάμεως 8500 Λιπτῶν, είναι μονοέλικα καὶ ἐκόστισαν προπολεμικῶς 560.000 λιβρῶν ἡ 47 λ. στ. κατὰ τόννων D. W. Κατὰ τὸν πόλεμον φυσικά τὸ κόστος τῶν ἡδη ἀναλόγως ηδειμένον. «Έχουν ἔφορτον ἐπόπομα 17.600 τόννων καὶ κυβισμὸν 696.000 ποδῶν διὰ φορτίου εἰς δέματα, μὲ ἔφορτον βύθισμα 27.3 ποδῶν καὶ μὲ χώρους

1.500 τ. διὰ καύσιμα. Εἳναι καὶ τὰ διπλύθμενά των πληρωθοῦν πετρελαίου, τότε τὰ σκάφη ταῦτα ἔχουν ἀπτίνα ταξιδίου 28.000 μιλλίων μὲ 20 οἱ περιθώριον. Τὰ δηξελοζίνητα «C. 3» ἔχουν 240 στροφάς κατὰ λεπτὸν, αἵτινες κινοῦν τὴν ἐλίκα μεσιφ ἡλεκτρομαγνητοῦ συστήματος καὶ ὑποβιβαστοῦ τῶν στροφῶν εἰς 85 μόνον. Τοῖς μὲ ἡλεκτρογεννητοῖς μὲ Ντηζελ μηχανᾶς, 275 κιλοβάτ, παρέχουν τὸ ἀναγκαῖον φεῦμα δι' ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου.

Ίδοι τῷρα καὶ τὸ μέσον κόστος ναυπηγήσεως τῶν ἀμερικανικῶν τύπων πλοίων τῆς πολεμακῆς περιόδου.

Διὰ τὰ «C.1» . . . δολ. 1.700.000	ἡ λ. στ. 57 κατὰ τ. D. W.
Διὰ τὰ «C.2»	3.000.000 > > 80 > > >
Διὰ τὰ «C.3»	3.700.000 > > 75 > > >
Διὰ τὰ «Βίκτορου»	2.650.000 > > 62 > > >
Διὰ τὰ «Λίμπερτου»	1.900.000 > > 45 > > >

ΑΙ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ: Εἰς τὸν σταθερὸν διωστήσεως τύπον φορτηγῶν πλοίων τῶν 10.000 τ. φορτίου μὲ μηχανᾶς τριπλῆς ἐπιτούσεως, ἐναυπηγήθη ἔνας μεγάλος ἀριθμός σκαφῶν. Τινά ἔξ αὐτῶν φέρουν 6 κύτη, ἀντὶ 5 τῶν «Λίμπερτου», τοῦ ἔπιπτον προσορίζομένον διὰ τὴν παφαλαβήν ἀποθέματος γιανθρακάκων εἰς



Τὸ τύπου «Βίκτορου»

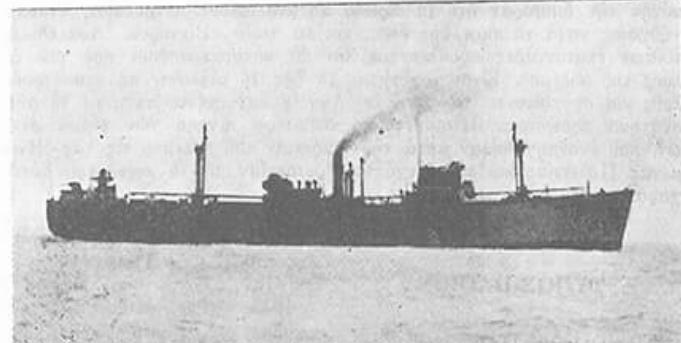
περιπτώσεις μαρτιῶν ταξιδίου. Επίσης εἰς τὰ εντίπτινα τάξιδια, δύος, λ. χ., τὰ πρόδη τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν μὲ κενὸν τὸ πλοίον.

«Οσον ἀφορᾷ τὰ «Στάνταρ» δηξελόπλοια είναι παρόμοια πρὸς τὰ ναυπηγηθέντα προπολεμικῶς, μὲ μηχανᾶς «Ντόξφοροντε» οἰκονομικοῦ τύπου. Ένα σάριος 10.000 τόννων φορτίου μὲ μηχανᾶς «Ντόξφοροντε» τριπλήνδρους καὶ μὲ ἀτμοκίνητα τὰ δηξελητικά των μηχανῶν, τὸν ἀτμον παρεχομένον ἐν ταξιδίῳ ἀπὸ τὰ ἐπιτούσεων ἀέρα, ἀπτίνα ἀπάγονται εἰς ἔνα λέβητα, παροντιάζει ἔφορτον καὶ ὑπὸ ὀμαλᾶς συνθήκας θαλάσσης μέσην κατανάλωσιν 9 1/4 τ. πετρελαίου τὸ 24ωρον.

«Οσον ἀφορᾷ τὰ ταχέα φορτηγὰ «γραμμῆς» τοῦ τύπου «EMPIRE CHIEFTAIN» είναι καὶ αὐτὰ μονοέλικα, μὲ ἀτμοστροβίλους, μὲ μειωτῆρας στροφῶν καὶ μὲ δύο λέβητας. Προβλέπονται εἰς ταῦτα θέσεις διὰ 12 ἑπτάτας καὶ διαθέτουν κατάστομα περιπέτερον εἰς τὸν ἄνωθεν τῶν μηχανῶν καὶ τὸν λέβητον χώρον. Οἱ λέβητες παρέχουν ἀτμὸν 450 λιβρῶν, ἐπέρθεμον εἰς τὸν 750 βαθμὸν Φαρενάτ. «Όλα τὰ δηξούλκα τῶν είναι ἡλεκτροκίνητα καὶ τὸ ρεύμα παρέχεται εἰς αὐτὰ ἀπὸ τρεῖς λέβητας, παροντιάζει ἔφορτον καὶ ὑπὸ ὀμαλᾶς συνθήκας θαλάσσης μέσην κατανάλωσιν 9 1/4 τ. πετρελαίου τὸ 24ωρον.

«Ωσον ἀφορᾷ τὰ ταχέα φορτηγὰ «γραμμῆς» τοῦ τύπου «EMPIRE CHIEFTAIN» είναι καὶ αὐτά μονοέλικα, μὲ ἀτμοστροβίλους, μὲ μειωτῆρας στροφῶν καὶ μὲ δύο λέβητας. Προβλέπονται εἰς ταῦτα θέσεις διὰ 12 ἑπτάτας καὶ διαθέτουν κατάστομα περιπέτερον εἰς τὸν ἄνωθεν τῶν μηχανῶν καὶ τὸν λέβητον χώρον. Οἱ λέβητες παρέχουν ἀτμὸν 450 λιβρῶν, ἐπέρθεμον εἰς τὸν 750 βαθμὸν Φαρενάτ. «Όλα τὰ δηξούλκα τῶν είναι ἡλεκτροκίνητα καὶ τὸ ρεύμα παρέχεται εἰς αὐτὰ ἀπὸ τρεῖς λέβητας, παροντιάζει ἔφορτον καὶ ὑπὸ δύο λέβητων, 4 διὰ 10 τ. καὶ ἀνά 60 τ. διὰ 30 τ., 50 καὶ 80 τ.

«Ωσον ἀφορᾷ τὰ δεξαμενόπλοια, εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας συγκεντρώνεται ἡ παραγωγὴ εἰς τὸν τύπον τῶν 16.500 τόννων φορτίου, μὲ ταχύτητα 16 μιλλίων. Εἴτε αὐτῶν 200 ἔως 300 ἐναυπηγήθησαν μέχρι τοῦδε. Εἴτε τὴν Αγγλίαν, τούτων τοῖνεν 21 ἐν δλφ, ητοι 14 διὰ 60 τ. μέχρι 5 τόννων, 4 διὰ 10 τ. καὶ ἀνά 60 τ. διὰ 30 τ., 50 καὶ 80 τ.

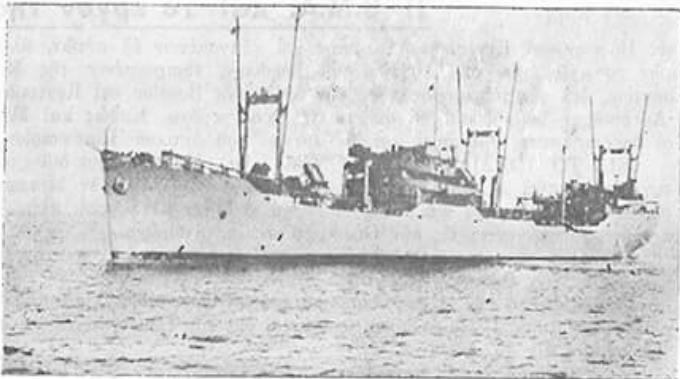


«Ο τύπος τοῦ Αγγλικοῦ φορτηγοῦ «Εμπάτιο» τῶν 10.000 τόν. τάξιδεως» τῶν 12.000 τόννων φορτίου καὶ χαμηλῆς ταχύτητος.

Πέραν τῶν ἀνωτέρων ἐν γένει τύπων, διάφοροι κατηγορίαι ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν μικρῶν καὶ μεγάλων κατεσκευάσθησαν. Πολλά είναι τὰ δεξαμενικά δηξελοζίνητα τὰ 1200 τόννων καὶ δικεταί τὰ 1000 τόννων, μὲ φορτίου κανούμαν 1209 τ. καὶ φέρουν πλήρωμα 41 ἀνδρῶν. Τὰ δηξελητικά τῶν μηχανῶν περιλαμβάνουν δύο φυσικά τὸ κόστος τῶν ἡδη ἀναλόγως ηδειμένον. «Έχουν ἔφορτον ἐπόπομα 3898 τόννων, χωρητικότητα φορτίου 7469 τ. D. W., κυβισμὸν 450.000 ποδῶν διὰ φορτίου εἰ: δέματα καὶ διαθέτουν χώρους διὰ 1183 τ. κανούμαν, 290 τ. διὰ 60 τ. καὶ 35 τ. διὰ προμηθείας.

ράγοντες εν εἰδήη.

Ἐν κατακλείδι δύναται νὰ προστεθῇ, ὅτι, ἀν καὶ μερικὰ «Λίμπερτο» τελοῦν ἀκόμη ὑπὸ ἀποτεράτων εἰς τὴν Ἀμερικήν, καθὼς καὶ ἔνας ἀριθμὸς πλοίων μὲ καθαρῶς πολεμικὴν σκοπούτητα, ὁ κύριος, ἐν



Ο τύπος τοῦ Ἀγγλικοῦ φροτηγοῦ δηξελοπλοίου τούτοις, ὅγκος τῆς μελλοντικῆς μεταπολεμικῆς νὰ κατασκευασθῇ χωρικότητος, θὰ ἀναφέρεται εἰς σκάφη τοῦ καλυτέρου ἀποδοτικοῦ τούτου, τόσον ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα, δύον καὶ ὡς πρὸς τὰς διαστάσεις.

Ηὔχηθη ἡ παγκόσμιος ναυτιλία

Πλήρης στατιστικά στοιχεῖα περὶ τῆς καταστάσεως τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ὃς αὕτη διευρυφθῆται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, δὲν συνεκεντρώθησαν εἰςέπει, δὲν δὲ ἀλλαγὴ στατιστικὰ δίνανται νὰ θεωρηθοῦν ὃς κατὰ προσέγγισην συνταχθεῖσι, δύον ἀφοῦ ίδια τὴν ναυτιλίαν τῶν χωρῶν τοῦ «Ἀξονος». Ὁποσδήποτε μία στατιστικὴ ἀνάλυσης τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἀναφερούμενή εἰς τὸ τέλος τοῦ 1944, εἶναι ἀρκετά χαρακτηριστικὴ τοῦ μεταπολεμικοῦ ὅγκου της, ἀλλὰ καὶ τῶν ὄπικῶν μεταβολῶν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐκάστης χώρας δύναμαν. Ἀπὸ τῆς ἔναρξεως τοῦ πολέμου μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1943 αἱ ἀπόλεια πλοίων ἐκ κανόνων πολέμου καὶ θαλάσσης τῶν συμμαχικῶν καὶ τῶν οὐδετέρων ἐμπορικῶν στόλων ἦταν τῇ βάσει ἐποίημάν τους δεδομένων καὶ τῆς Ἀξονικῆς ναυτιλίας ἐπὶ τῇ βάσει ὑπολογισμῶν, ἀνῆκεν εἰς 29.160.000 τόνων γραῦς, μὲν τὴν ἀκόλουθην κατανομὴν:

Ἀγγλικὰ πλοῖα	τ. γραῦς	11.640.000
Δούτον συμμάχων	>	8.490.000
Οὐδέτερα πλοῖα	>	2.030.000
Σκάφη τοῦ «Ἀξονος»	>	7.000.000

Αἱ ναυτηγήσεις ἀρ' ἔτέρουν κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἀνῆκεν εἰς πλοῖα 27.610.000 τ. γραῦς, κατανεύμενα ὡς κάτωθι:

Διὰ τὴν Ἀγγλίαν πλοῖα	4.710.000	τ. γραῦς
Διὰ τὸν Καναδὸν	>	1.800.000
Διὰ τὰς Ἡν. Πολιτείας	>	19.500.000
Διὰ τοὺς οὐδετέρους	>	600.000
Διὰ τὸν «Ἀξονος»	>	1.000.000

Προσοῦπτες ἐκ τῆς συγκρίσεως ἔνα σύμπαστον ἔλλειψια σκαρφῶν 1.560.000 τ. γραῦς καὶ δεδομένων ὅτι τὸ παγκόσμιον τοννᾶς τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1939 ἀνήκει εἰς 68.120 ἔκατον, τ. γραῦς, τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1943 εἷχε μειωθεὶς εἰς 67 ἔκατον, τ. γραῦς.

Διαρκοῦντος, ἐξ ἄλλου, τοῦ 1944 ἐναυτηγήσθησαν εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας, ὃς ἀναφέρουν ἐπίσημα στατιστικά δεδομένα, σύμφωνη 10 ἔκατομμασίων τόνων. Ἐάν εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν προσθεθοῦν αἱ ναυτηγήσεις εἰς Ἀγγλίαν, Καναδὸν, οὐδετέρων χώρων, πιθανῶς δὲ καὶ τὶς τὰς χώρας τοῦ «Ἀξονος» καὶ ἀφαρεθοῦν αἱ κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος ἀπόλεια πλοίων, ἐξ ὄπων πληροφοριῶν συνεκεντρώθησαν, προσούπτει, ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ 1944 ἡ παγκόσμιος χωρητικότητα δύναται βασίως νὰ ὑπολογισθῇ ὡς μεγαλύτερη κατὰ 10 ἔκατον, τόννων γραῦς περίπου. Ἀνήραγκος δηλαδὴ εἰς 77 ἔκατον, τόννων γραῦς, ἔναντι 67 ἔκατον, τ. γραῦς τοῦ 1943 καὶ ἡτο κατὰ 8.5 ἔκατον, ἀνώτερα τῆς τοῦ 1939. Πρέπει ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, ὅτι, ἐνῷ ἡ προπολεμικὴ χωρητικότης περιελάμβανε πλοῖα 14 ἔκατον, τόννων γραῦς ἥκιαζε ἀνω τὸν 25 ἔτῶν καὶ 25 ἔκατον, τόννων γραῦς ἥκιαζε ἀνω τὸν 20 ἔτῶν, ἡ σημειεύνη δὲν είναι μόνον ποσοτικῶς μεγαλύτερα, ἀλλὰ καὶ ποιοτικῶς βελτιωθεῖσα, διότι περιλαμβάνει σημαντικότατον ποσοτὸν σκεφτὸν μικρᾶς ἥκιαζε, μὲν μείζονα δὲ ταχύτητα καὶ μεταφορικὴν ικανότητα. Δέοντα, δύος, νὰ ὑπολογισθῇ, ὅτι πλοῖα 13 ἔκατον, τόννων γραῦς είναι τοῦ τύπου «Λίμπερτο» καὶ διὰ εἰς τὴν σημειώνην χωρητικότητα καταλέγονταν ἀζόμη πλεύστα δύο σκάφη προπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ ἥκιαζε 20 ἔτῶν καὶ ἀνω, ἀπινα, λόγῳ τῆς μεγάλης ἥκιαζε των καὶ τῆς φθορᾶς, συνεπείᾳ τῆς ἐντατικῆς των κινήσεως, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἔλλειπτη συντήρησην των, ἐμφανίζονται ἥδη ὡς πεπαλαιωμένα καὶ ἀχροντα. Δεδομένον, ὅτι ἡ Νορθηργία, Όλλαντα, Γαλλία, Βέλγιον καὶ Ἑλλάς πλοῖαν 5 περίπου ἔκατομμασία τόννων γραῦς, κατὰ τὸν πόλεμον, ὅτι ἔνα ἐλάχιστον τιμῆμα τῶν ἐν λόγῳ ἀπολειποῦν ἀντικατεστάθη καὶ ὅτι τὰ τὰ ναυτηγεία τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἐνδροῦς θὰ χρειασθοῦν πολὺν χρόνον διὰ νὰ ἐπαναποτίσουν τὴν προπολεμικήν των παραγωγητικήτητα τερφάστιον ἀναζήτει τὸ πρόβλημα τῆς ἀντικαταστάσεως ὃχι μόνον τῶν ἀπολειποῦν καὶ τῶν ἀχροντον πλοίων, ἀλλ' ἀσύν καὶ αὐτῶν τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς ἀμερικανικῶν σκαφῶν «Λίμπερτο», τῶν ἀγγλικῶν τῶν τύπων «Οσεαν» καὶ τῶν καναδικῶν «Φόρτο», ἐνῷ σήμερον ἡ Εὐνόωτη χρειάζεται ἀκόμη διὰ τὸ ἐνδοευρηποτάκων ἐμπόριον μικρὰ καὶ εἰδικὰ σκάφη, ἀπινα σχεδόν ἔλλειπτον.

Ἡ ἀλληλογραφία μας

Ἡ κατωτέρω δημοσιευμένη ἐπιστολὴ γνωστοῦ πλοιοάρχου τοῦ Ε. Ν. Θίγει ἔνα ζήτημα ποὺ μὲ τὴν σειράν του, εἰς τὰ «Ἐργα καὶ ἡμέρα τῶν ἀποδήμων Κυδερνήσεων», θὰ ἀπασχολήσῃ τὰς στήλας μας. Ὁ ἐπιστολογράφος μας δὲν ἀναφέρεται μόνον εἰς τὴν ἔγκληματικὴν ἀμέλειαν τῶν διαχειρισθέντων κατά τὰς ἀποφράδας ἡμέρας τοῦ 1941 τὰς τύχας τῆς ἐδῶ Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ ἐκφράζει τὴν ἀπορίαν διὰ τὸν μετέπειτα τρόπον τῆς χρηματοποίησης τῶν ἀποδημάτων.

Πληροφοροῦμεν τὸν ἐπιστολογράφον μας, διὰ νὰ καταδειχθῇ τὸ ἐνδικάσφερον, ποὺ ἐπέδειξε τὸ ἀπόδημον Κράτος διὰ τὸ δύσμοιρον Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν, διὸ διχι μόνον δὲν ἐσκέφθησαν νὰ ἐκμεταλλεύθοῦν ἀποδοτικώτερα τὰ ἐπιβατηγά μας σκάφη, ἀλλὰ τὰ ἀπεστέρησαν κυριολεκτικά ἀπό κάθε ἔφδιον, ποὺ ἐφεραν εἰς τὰς θέσεις των, (ἱματισμόν, σκέυη καὶ ώλικά) ὑπὲρ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, χωρὶς οὐτε μονόλεπτον νὰ πληρώσουν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας των.

!δού καὶ ἡ ἐπιστολὴ:

Κύριε Διευθυντά,

Ποὺδιθώς εἰς τὸ πρότον σας τεῦχος γράψετε, ὅτι αἱ εὐθναταὶ διὰ τὴν καταστροφὴν ὑπερεχόντων καὶ ὀκεανοπόρων πλοίων μας κατὰ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1941, διὸ διχι μόνον δὲν συνετείλετο ἐντὸς 15—20 ἡμέρων, εἰς τὴν διάστημα δηλαδὴ μικρότερον ἀπό διὰ τὸ διὰ τείτο διὰ νὰ διοργανωθῇ μία συστηματικὴ ἐκπένθωσης τῶν Ἐλληνικῶν λιμένων ἀπὸ διὰ τὸ διοργανωθέντων περιοχῶν καὶ πολεμικῶν ὄπλων. Θὰ διεσώζετο ἀπὸ τὰς ἀνενοχλήτως διενεργουμένας ἐχθρικὰς ἀεροπορικὰς ἐπιδρομαῖς.

Οὐ ποὺ δοξάζειν τῆς Ἐλλάδος ἔλλιθρον Βρετανικὸς στρατὸς ἥλθε καὶ ἀπῆλθεν, ἐκτὸς ἐξαιρέσεων τινῶν, διὰ τῶν ιδίων αὐτοῦ μέσων. Ως ἐκ τούτου, ἡ παραμονὴ ἐντὸς τῶν Ἐλληνικῶν θαλασσῶν παντὸς ἀξιολόγου σκάφους, ἐπιβατηγοῦ ἡ φροτηγό, μετὰ τὸν 10ην Ἀπριλίου 1941, ἥτο ποὺ πλέοντας τελείως ἀδικιωτόλγητος.

Θὰ παρατηρήσῃ τὶς ἴως, ὅτι τὰ ἐπιβατηγά μας διασυνθέντα μὲν ἐξ Ἐλλάδος, ὃντι ἐδύνθησαν ἀκολούθων ἐν τῷ Μέσῳ Ανατολῆ, Ὅς ποὺδιθώς καὶ ὑπερέστε, τὸ ποσοστὸν τῶν ἀπολειποῦν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον—ἐξαιρέσει μόνον τῆς δικταμήνου πολιορκίας τοῦ Τομπούν—διὰ διλόκηρον τὸ διάστημα 1941—43 διὸ κατότερον καὶ τοῦ μετοίκουν ἀπό τὸ διάστημα 1941—43. Διότι μετὰ τὴν πτώσην τῆς Τιτανίας κατὰ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1943 οὐδὲν τὸ ἀξιοσημείωτον ἀπὸ ἐχθρικῆς δράσεως ἐγένετο εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον.

Διεσθήσαν διὸ ἀξιόλογα ἐπιβατηγά σκάφη, ἀρίστως διαφρούμενά διὰ τὰ ταξίδια τῆς Μ. Ἀνατολῆς, τόσον δι᾽ ἐπιβάτας, δύον καὶ διὰ φορτία, (ἀπτυχῶς μόνον τὸ ἔπειζη σήμερον), ἀντὶ δὲ διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ (ά.)π. «Κορινθίας καὶ Ἰωνίας» τῶν Ἐλληνικῶν Μεσογεϊκῶν Γραμμῶν) νὰ καταβλητῇ πάσα δυνατὴ προσπάθεια διπλωματικῆς ὅπως ἐν συνεννοήσει μετὰ τοῦ «Ἀγγλικοῦ ὑπουργείου τῶν Πολεμικῶν Μεταφορῶν παραμεινούσιν εἰς τὸ ἐλεύθερον διαιτηκομιστικὸν ἐμπόριον τῆς Μ. Ἀνατολῆς ἀπόλυτατα ἐπετάχθησαν ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως καὶ ἐφορηματούμητοσαν μὲν τὴν «Ιωνία» ὡς φυλακὴ—μεταβατικὸν κλπ.—τὸ δὲ «Κορινθίας» διὸ κοιτῶν πληρωμάτων τῶν ὑποθυρίων μας.

Ἐξω τὴν γνώμην, ποὺς τὴν όποιαν, καὶ ὑμεῖς καὶ πᾶς ἄλλος περὶ τὰ ναυτικὰ ἀσχολούμενος πατεῖν νὰ συμφωνῇ, ὅτι τὸν προορισμὸν αὐτὸν τὸν ἐπιβατηγὸν μας κάλλιστα ἡδύνατο νὰ ἐπιτελέσσουν δύο παλαιά φορτηγά μεταφέρειν τὸν «επειτε 5.000—6.000 τον.» καταλλήλως ἐστεφορικῶς διαφορημούμενα. Τοντζω δὲ παλαιά, ἀχροντα δηλαδὴ, διότι τὰ ἐπιβατηγά καθ' δύον τὸ διάστημα 1941—1944 παρέμενον ἐν δρόμῳ. (Ἐκτὸς δύο ταξίδιων τοῦ ἀ.)π «Ιωνία» ἀπὸ Σούκες μέχρι Π. Σούδαν ποὺς μεταφοράν τῶν στασιαστῶν τὸ στρατοῦ τὸ θέρος τοῦ 1943).

Ἡ Ἀγγλο-Αἰγαίουπακὴ ἐταιρεία «Κεδίβιαλ. Μαΐηλ. Λάϊν», διαθέτουσα ἐν μόνον πλοῖον τὸ ἀ.)π «Φοναντέ», ἀδελφὸν πλοῖον τοῦ ἀ.)π «Ιωνία», πλοῖον τὸ όποιον ἐκτὸς τῆς ταχύτητος ἀπὸ πάσης ἄλλης ἀπόφεως ἐξαπαλλελήσεως διότι πολλῶν τούτων ἐλάχιστον τιμῆμα τῶν ἐν λόγῳ τῶν τερψτικῶν χριλάδων (300.000) λιρῶν Αἰγύπτου καὶ εἰς διάστημα μόλις δύο ἔτῶν, εἰς ταξίδια Αἰγύπτου—Παλαιστίνης—Κέντρου.

Ἄλλα ποὺ μιαλδὸ στοὺς κυβερνήτας μας; Τοὺς είδα κάτιο στὴ Μέση Ανατολή καὶ γνώρισα τὰ χάλια τους...

Μεθ' ὑπόληψεως
ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΑΝΑΓΡΩΣΤΗΣ
Πειραιεὺς, 19(7)1945.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

ΠΩΣ ΟΡΓΑΝΟΥΤΑΙ Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η U.M.A. και τὸ ἔργον της

Τι είναι η U. M. A., διερωτώνται άπό διμήνου πλειστοί σοοι έκ τῶν ἀσχολουμένων εἰς τὰ ναυτιλιακά πρόγυματα. Διότι, τὴν ἐργάσιμην αὐτὴν μᾶς ἀπευθύνουν πολλοὶ τῶν ἀναγνωστῶν μας, θ' ἀπαντήσωμεν εἰς τὴν ἀπορίαν των διὰ τοῦ κατωτέρω συνοπτικοῦ σημειώματος. Δεδομένους διὰ της United Maritime Authority (U. M. A.) ἐπὶ μακρὸν ἵστως χρονικὸν διάστημα θὰ ἀποτελῇ τὴν μόνην ἀνωτάτην ιθύουσαν ἀρχῆν διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν καὶ συνεπῶς καὶ διὰ τὴν ἰδικήν μας, σκόπιμον είναι νὰ ἔχωμεν ἀμυδράν στον ἴστων τῶν βασικῶν σκοπῶν τῆς συστάσεως της ἀπὸ τὰ Ήνωμένα "Εθνη" καὶ τοῦ τρόπου τῆς λειτουργίας της.

Τὰ "Ηνωμένα" Ἐθνη, ἀποβλέποντα εἰς μίαν συντονισμένην προσπάθειαν τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος πρὸς ἔξυπρέτησιν τοῦ φόρου τῶν πολεμικῶν μεταφορῶν καὶ τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῶν ἀπελευθερουμένων χωρῶν, προσέθησεν τὴν δην Ἀνγούστην 1944 εἰς τὴν ἰδιουσαν ἐν Λονδίνῳ μᾶς "Ηνωμένης Ναυτιλιακῆς Ἀρχῆς" (UNITED MARITIME AUTHORITY), γνωστής ἔχοτε ὡς U. M. A., ἀπὸ τὰ ἀρχικὰ τῶν τριῶν λέξεων τῆς ἑπονυμίας της. Τὸ ἰδρυτικὸν σύμφωνον («AGREEMENT OF PRINCIPLES») ὑπεγράφαν ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις τῆς Μεγ. Βρετανίας, Ἡνωμ. Πολιτειῶν, Καναδᾶ, Βελγίου, Ἐλλάδος, Ὀλλανδίας, Νορβηγίας καὶ Πολωνίας, προσεχώρησαν δὲ εἰς αὐτὸν ὑφασμάτος καὶ αἱ κυβερνήσεις Ἀντραλίας, Ἰνδίων, Νέας Ζηλανδίας, Βραζιλίας, Νοτίου Ἀφρικῆς, Δανίας, Γαλλίας καὶ Σουηδίας.

Αἱ συμβληθεῖσαι κυβερνήσεις ἀνέλαβαν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παραχωρήσουν τοὺς ἀμποτικοὺς αὐτῶν στόλους διὰ τὰς πολεμικὰς ἀνάγκας καὶ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν ἀπελευθερουμένων χωρῶν, ἔξασφαλίζουσαν τὸν πλήρη ἔλεγχον τῆς ἐθνικῆς των χωρητικότητος ὑπὸ μορφὴν ἐπατάξεως καὶ μὴ ἐπιτέρεσσαν τὴν χρησιμοποίησίν της δι' ἑτέραν μὴ ἀναγκαῖαν ὑπηρεσίαν ἡ μεταφορά, παρὰ μόνον, ἐὰν τὸ συνόλον τῆς κυρωτικότητος ὑπερέβαινε τὸ συνόλον τῶν πρωτοχρικῶν ἀναγκῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἡ χρησιμοποίησίς διὰ ἔπειτα νὰ μὴ παραβλάπτῃ τὰ ἐμποροναυτικὰ συμφέροντα οἰσοδήποτε ἄλλουν ἔθνους καὶ διὰ παρείχεν ἐκ παραλλήλου εἰς τὰς συμβαλλομένας κυβερνήσεις τῶν δικαίων εὐκαιρίων νὰ εἰσάγονται καὶ αὐταὶ τὴν ἀντοποίων ἰδικήν των χωρητικότηταν εἰς ἐλευθέρας ἐμπορικὰς συναλλαγάς.

Τὰ ὑδετέρα κράτη διὰ ἐκαλοῦντο, ὅπως ἔξασφαλίσουν τὴν χρησιμοποίησην τῆς χωρητικότητος, τῆς μὴ ἀναγκαύσης διὰ τὴν πλήρωσην τῶν οἰσοδῶν μεταφορικῶν των ἀναγκῶν, σύμφωνα πρὸς τοὺς γενικοὺς σκοποὺς τῶν ἡνωμένων ἐθνῶν. Πρὸς τὸν σχοπὸν αὐτῶν ἀριθμὸς ἀπεφασίσθη διὰ τοῦ ἀρχικοῦ συμφώνου, δῆπος τῶν ἰδιούτων αὐτὸν ἀπὸ τὴν U. M. A. ὥρισμένα πιστοποιητά, βάσει τῶν ὅποιων παταρικῶν σειρῶν διὰ παρέχονταί αἱ εἰσοδίαι ἀνά τὸν διαφόρους λιμένας τοῦ Κόσμου διὰ τὰς προσχωρίσεις τῆς Σουηδίας ἔλαβε χώραν ὑπὸ τὴν προϊόπθειν, διὰ τὰ συνηδικὰ σφάρη δὲν διὰ διατεθοῦν εἰς τὴν μεταφορὰν πολεμικοῦ ὑλικοῦ.

Πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ ἀνωτέρου σκοποῦ προεβλέπετο ἡ ἰδρυσις μᾶς "Κεντρικῆς Ἀρχῆς", τοῦ ἔναρξην τῶν ἐργασιῶν τῆς ἥμα τῇ λήξει τῶν ἔχθροποραξιῶν μὲ τὴν Γερμανίαν ἢ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τερματισμὸν τῆς ἀποστολῆς τῆς διανοίας μετὰ τὴν δοτικήν κατάπτωσιν τοῦ πολέμου. "Η «Κεντρικῆς Ἀρχῆς» διὰ καθώριζε τὴν χρησιμοποίησιν τῆς χωρητικότητος διανοίγων τῶν ἔκστατων ἀναγκῶν.

"Η δργάνωση τῆς "Κεντρικῆς Ἀρχῆς" τῆς U. M. A. ἀπετελέσθη ἀπὸ τὸ "Ηνωμένων Ναυτιλιακῶν Συμβούλιου" (UNITED MARITIME COUNCIL) καὶ τὴν "Ηνωμένην Ναυτιλιακὴν Ἐπελευστικὴν Ἐπιτροπήν" (UNITED MARITIME EXECUTIVE BOARD). Εἰς τὸ "Ηνωμένων Ναυτιλιακῶν Συμβούλιου" (U. M. C.) ἀντιπροσωπεύονταί δαι αἱ συμβαλλομέναι κυβερνήσεις, συμμαχικαὶ καὶ οὐδέτεραι, αἱ δὲ συνεδριάσεις τῆς διοικήσεως τοῦ καλοῦνται, δόσας ὑπάρχει ἀνάγκη καὶ τοῦλάχιστον διὰ τοῦ ἔτους. "Εξ ἀλλοῦ, ἡ "Ηνωμένη Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπή" (U. M. E. B.) ὑποδιήρεθη εἰς δύο πλάδους μὲ δῆρας εἰς Βασιγκτῶνα καὶ Λονδίνον καὶ ἀσκεῖ μέσω αὐτῶν τὰς ἐκτελεστικὰς λειτουργίας τῆς "Κεντρικῆς Ἀρχῆς". Μετέχουν τῆς Ἐκτελεστικῆς Ἐπιτροπῆς ἐκπρόσωποι τῶν κυβερνήσεων Ἀγγλίας, "Ηνωμένων Πολιτειῶν, Ὀλλανδίας, Νορβηγίας καὶ τῆς Γαλλίας μεταγενεστέρων, ἐνῷ αἱ λοιπαὶ κυβερνήσεις ἀντιπροσωπεύονται δι' ἑνὸς ἀντεπιστέλλοντος μέλους, οὗτονος ζητεῖται ἡ γνώμη διὰ τὴν καταπάτωσιν τῶν ἔχθροποραξιῶν εἰς τὴν Εὐρώπην.

Διὰ τὴν λεπτομερεστέραν μελέτην τοῦ τρόπου λειτουργίας τῆς U. M. A. κατηγορίσθη μία ἐπιτροπή (PLANNING COMMITTEE) ἐξ ἀντιπροσώπων διῶν τῶν κυβερνήσεων, ἦτις καὶ ὑπέβαλε κατ' Ὁκτώβριον π. ἔ. τὴν ἔκθεσιν της. "Ἐναρξεῖς τῆς λειτουργίας τῆς U. M. A. ἐγένετο τὴν 24ην Μαΐου 1945, εὐθὺς δηλαδὴ μετὰ τὴν γερμανικὴν συνθηκολόγησιν καὶ τὴν κατάπτωσιν τῶν ἔχθροποραξιῶν εἰς τὴν Εὐρώπην.

"Η καθοριστική διὰ τοῦ ἀρχικοῦ συμφώνου κατανομὴ τῆς διαυδοσίας μεταξὺ τῶν δύο κλάδων τοῦ U. M. E. B. ("Ηνωμένης Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς") ἔχει ὡς ἔξης :

ΕΙΣ ΟΥΑΣΙΓΚΤΩΝΑ ΥΠΑΓΟΝΤΑΙ : α) Αἱ μεταφοραὶ τῶν φροτηγῶν γραμμῆς, αἱ ἀπαγόρευση εἰς τὴν «Πολεμικὴν Ναυτιλιακὴν Διοίκησην» τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὃς καὶ αἱ διὰ τούτους πλοίους μεταφοραὶ ἐξ "Ηνωμένων Πολιτειῶν, Φιλιππίνων καὶ τῆς Ζώνης Παναμᾶ, καθὼς καὶ διὰ αἱ διὰ φροτηγῶν γραμμῆς μεταφοραὶ μεταξὺ λιμένων τοῦ Δυτικοῦ Ήπαιναρίου.

β) Αἱ διὰ της ἔργων σκαρφῶν μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων, εἰσαγομένων

εἰς Βρετανίαν καὶ Κεντρικὴν Ἀμερικὴν καὶ ἔξαγομένων ἐξ αὐτῶν, πλὴν τῶν προοριζομένων δι' Ἀγγλίαν καὶ Εὐρώπην, ἔξαρσμένης τῆς Μεσογείου, διὰ τὰς μεταφορὰς πρὸς τὴν ὁποίαν ἐκ Βρετανίας καὶ Κεντρικῆς Ἀμερικῆς ἡ δικαιοδοσία θὰ ἀνήκει εἰς Οὐασιγκτῶνα. Καθὼς καὶ διὰ αἱ διὰ της ἔργων μεταφοραὶ μεταξὺ λιμένων τοῦ Δυτικοῦ Ήπαιναρίου.

ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ ΥΠΑΓΟΝΤΑΙ : α) Αἱ μεταφοραὶ διὰ φροτηγῶν γραμμῆς, αἱ ἀπαγόρευση εἰς τὸ ὑπονομεύον Πολεμικῶν Μεταφορῶν τοῦ Λονδίνου, ὃς καὶ πάσα αἱ λοιπαὶ τοιαῦται μεταφοραὶ, πλὴν ἐπεινῶν ποὺ ὑπάγονται εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα, ὡς ἀνωτέρω.

β) "Οὐλαὶ αἱ μεταφοραὶ διὰ πλοίων «τεράμπτε», πλὴν ἐκείνων τῆς δικαιοδοσίας τῆς Οὐασιγκτῶνας.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς καὶ μικρῶν ἀποστάσεων μεταφοράς, αἱ μὲν τοῦ Δυτικοῦ Ήπαιναρίου ὑπάγονται εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα, αἱ δὲ Εὐρωπαϊκαὶ εἰς τὸ Λονδίνον.

Αἱ τελευταῖς ἔχουν διαιρεθῆ εἰς τρεῖς ζώνας, τὰς ἔξης :

ΖΩΝΗ I. Μεταφοραὶ μεταξὺ λιμένων τῶν Βρεταννικῶν νήσων ποταμοῦ "Ελβα" καὶ Ισπανικῶν συνόρων.

ΖΩΝΗ II. Μεταφοραὶ μεταξὺ λιμένων τῶν Βρεταννικῶν νήσων ποταμοῦ "Ελβα" Καράτων ἐν Συνδίᾳ, Βαλτικῆς, Δανίας, Ισλανδίας καὶ Ἀγγλικῶν λιμένων καὶ β) τὸν αὐτὸν περιοχῶν καὶ λιμένων ποταμοῦ "Ελβα" καὶ Ισπανικῶν συνόρων.

ΖΩΝΗ III. Μεταφοραὶ μεταξὺ λιμένων τῆς περιοχῆς Ισπανίας, Πορτογαλίας, Μεσογείου, Μαύρης Θαλάσσης, Ερυθρᾶς Θαλάσσης καὶ Δυτικῆς Ἀφρικῆς (οὐδὲν νοτιότερον τοῦ Νταράρ).

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

"Ἐκαστον συμβαλλόμενον Κράτος θὰ ὑποβάλῃ περιοδικῶς καὶ εἰς ἀμφοτέρους τοὺς πλάδους (Οὐασιγκτῶν καὶ Λονδίνου) τῆς Ἐπελευστικῆς Ἐπιτροπῆς (U. M. E. B.) πρόγραμμα τῶν μεταφορικῶν τοῦ ἀναγκῶν δι' ἐν τοῦλάχιστον ἔξαμηνον. Τὸ αὐτὸν θὰ πράτουν καὶ αἱ Κυβερνήσεις Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Ηνωμένου Βασιλείου διὰ τὰς στρατιωτικὰς τῶν μεταφοράς, ὡς καὶ η U. N. R. R. A. διὰ τὰς μεταφοράς τῶν εἰδῶν τὰ οποῖα εἶχεν διατάσσει τὰς προηγούμενές της.

Τὸ U. M. E. B. θὰ συνέρχεται ἀπὸ κοινοῦ (καὶ οἱ δύο κλάδοι) καὶ θὰ ἔχεται τὸν ὑποβιηθέντα προγράμματα μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῶν διαβόρων Κράτων ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν διαθέσιμον χωρητικότητα, περὶ τῆς οποίας καταστασίν θὰ ὑποβάλλουν τὰ συμβαλλόμενα Κράτη.

"Ἐάν ἐκ τῆς ἔξετάσεως ταύτης τὸ U. M. E. B. εὐρίσκῃ διὰ τὰ μεταφορικά προγράμματα δύνανται νὰ ἐκτελεσθοῦν πλήρως διὰ τῆς διαθέσιμης χωρητικότητος, διὰ ἐγκρίνονται, ἀλλως θὰ καλοῦνται αἱ ἐνδιαφερόμενα Κυβερνήσεις νὰ περιφύσουν ταῦτα.

Μετὰ τὴν τελικὴν κατάπτωσιν τοῦ γενικοῦ μεταφορικοῦ προγράμματος δι' ὅλας τὰς Χώρας, ἐκάστη ἐνδιαφερόμενην Κυβερνήσην διὰ γνωστοτοῦ εἰς τὸν ἀρμόδιον πλάδον τῆς U. M. E. B. τὰς ἐκτελεστικὰς μεταφορὰς διὰ τὸν προσεχῆ μῆνα. Τὸ U. M. E. B. ἐπὶ τῇ διὰ τῆς γενικῆς καταστασίας τῆς διαθέσιμου χωρητικότητος, διὰ διαδέτη ὄνομαστικῶν τὰ χρησιμοποιηθούμενα πλοῖα, αἱ δὲ Κυβερνήσεις εἰς τὰς οποῖας ἀνήκουν ταῦτα, διὰ δίδουν τὰς σχετικὰς δόηγιας εἰς τὰ πλοῖα των, διὰ τεθοῦν εἰς τὴν διάθεσην τῶν φροτωτόπων τοῦ ποδούλων τῶν φροτηγῶν. "Η διάθεσης τῶν πλοίων παρὰ τῶν Κυβερνήσεων, εἰς τὰς οποῖας ἀνήκουν ταῦτα, διὰ γίνεται κεχωρισμένως διὰ στρατιωτικὰς μεταφοράς η ἐμπορικὰς τοιαύτας συμφώνων πρὸς τὰς οδηγίας τοῦ U. M. E. B.

Τὸ U. M. E. B. κατὰ τὴν ἐκτελέσθησην τοῦ πρόσδοτον τῆς ἐκτελεστικῆς πορειαςτικῆς ἀποδοτικότητος, διὰ τὸν προσεχῆ μῆνα προγράμματα παρουσιασθοῦν περιπτώσεις ἐπιβάλλονται τὴν ἀλλαγὴν τούτου, αἱ ἐνδιαφερόμενες Κυβερνήσεις εἰς ητούν παρὰ τοῦ U. M. E. B. τὰς ἀναλόγους τροποποιήσεις.

"Ἄρμοδιά διὰ τὸ ἔργον τοῦ διὰ τὰς οποῖας ἡ παραγωγή κατηγορίας, στον προσεχῆ μῆνα προγράμματα παρουσιασθοῦν περιπτώσεις ἐπιβάλλονται τὴν ἀλλαγὴν τούτου τούτου, αἱ ἐνδιαφερόμενες Κυβερνήσεις εἰς ητούν παρὰ τοῦ U. M. E. B. τὰς ἀναλόγους τροποποιήσεις.

"Πρὸς της ἔλεγχον τῆς χρησιμοποίησης τῶν διατεθέντων πλοίων ἐντὸς τοῦ καθορισθέντος μεταφορικοῦ προγράμματος, διὰ τὰς παρακολούθηνται τὰ φροτηγῶν μεταφοραὶ κατασταταὶ, ἡτοι ἡ TANKER ALLOCATION COMMITTEE ("Ἐπιτροπὴ κατανομῆς προσεχῶν φροτηγών"), καὶ ἡ TANKER FREIGHT RATES COMMITTEE ("Ἐπιτροπὴ κατανομῆς πλοίων πετρελαιοφόρων"), καὶ παρομοίαν περίτονοι διαδικασίαι διὰ καὶ διὰ τὰς μεταφορὰς ἔηρων φορτιών.

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΛΟΥ
"Ως ἀναφέρεται εἰς τὸ ιδιοτυπὸν Σύμφωνον τῆς U. M. A., τὰ χο-

σηματοιόνενα διὰ τὰς μεταφοράς πλοία σὰ πληρώνωνται μὲ ναύλους κατὰ ταξίδιον καὶ οὐχὶ μὲ χρονική ναύλωσιν. Οἱ ναύλοι θὰ καθορίζονται ὑπὸ τοῦ U. M. E. B. καὶ σὰ πληρώνωνται παρὰ τὸν χρησιμοποιούντων τὰ πλοῖα ίδιοι τὸν Κυβερνήσεων. Δὲ καθορίζεται σαφῶς εἰς ποῖον θὰ γίνεται η πληρωμὴ τῶν ναύλων, δηλαδὴ εἰς τὸν πλοιοτήτην ἢ εἰς τὴν Κυβερνήσεων, εἰς ἣν ἀνήκει τὸ πλοῖον, φαίνεται διως διὰ τὸ δεύτερον θὰ συμβάνει.

Κατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων, ὅπως ἀναφέρει τὸ Σύμφωνον, θὰ καταβλῆῃ προσπάτεια, ὅπως οὗτοι εἰναι δέκαιοι καὶ λογικοί, τηρουμένον τὸν ἔξι δύο δρῶν:

α) διὰ τὰ πλοῖα δόλων τῶν σηματῶν, τὰ ὅποια ἐκτελοῦν τὴν αὐτὴν ἡ παροιμίαν μεταφοράν, θὰ πληρώνωνται οἱ ίδιοι ναύλοι καὶ
β) διὰ τὰ πλοῖα θὰ πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὰς παρουσιαζομένας ἔκαστοτε ἀνάγκας, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπὸ δρψιν δὲ οἰκονομικὸς παράγον.

Διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων θὰ λειτουργοῦν παρ' ἐκατέρῳ κλάδῳ τοῦ U. M. E. B. (Οὐδάσιγκτων καὶ Λονδίνου) δύο 'Επιτροπαί, ἵνα ἡ LINER FREIGHT RATE COMMITTEE ('Επιτροπὴ ναύλων φορτηγῶν γραμμῆς) καὶ ἡ TRAMP FREIGHT RATE COMMITTEE ('Επιτροπὴ ναύλων TRAMPS) αἱ ὅποιαι θὰ καθορίζονται τὸν ναύλον δι' ἐκατέρους τῶν δύο κατηγοριῶν πλοίων.

Διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων θὰ ληφθοῦν ὑπὸ τῶν CONFERENCES τὰ ὑφιστάμενα ἡδη ναυλολόγια, ὡς ἔχουν καθορισθῆν ὑπὸ τῶν διαφόρων CONFFERENCES. 'Εάν χρειασθῶν ἀναπροσαρμογαὶ ἡ τροποποίησις τῶν ναυλολογίων τούτων, αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ἑποβάλλουν εἰς τὸ U. M. E. B. τὰς ἀπόφεις τῶν καὶ τὰ αἰτήματα τῶν σχετικῶν μὲ τὸν ναύλον τῶν LINERS τὰ ὅποια φέρονται τὸν σημαίαν τοῦ οὐ σχετικῶς μὲ τὸν ναύλον τῶν LINERS ἔξυπηρετοῦντα τὰς κώδιας των.

"Οσον ἀφορᾶ τὸν ναύλον TRAMPS δῆλονται τὰ ἔξιδη :

Δεδομένου, διὰ τὰς πολλοὺς θαλασσίους τομεῖς ὑπάρχουν ήδη ἐν ἐφαρμογῇ ναύλοι καὶ καθιερωμένα ναυλοσύμφωνα ἡ U. M. A. κατὰ τὴν πρότιμην περίοδον τῆς λειτουργίας τῆς πόδες ἀποφυγὴν ἀναστατώσεων τὰ ἔγκρινει. 'Η ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ U. M. E. B. τηρεῖ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἔνδιαφερομένων τὰ ναυλολόγια ταῦτα καὶ τὰ σχετικὰ ναυλοσύμφωνα. 'Επειδὴ διως εἰς πολλοὺς τομεῖς εἴτε δὲν ὑπάρχουν σημεῖα ναυλολόγια ή ναυλοσύμφωνα, εἴτε ἀπατεῖται ἀναπροσαρμογὴ ἡ τροποποίησις τῶν, ή ἀναγκαῖα ἐργασία θὰ γίνη ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας 'Επιτροπῆς τοῦ U. M. E. B.

Πᾶσα συμβαλλομένη Κυβερνήσεις ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἑποβάλῃ εἰς τὴν ἀρμόδιαν 'Επιτροπὴν τοῦ U. M. E. B. τὰς ἀπόφεις τῆς καὶ τὰ αἰτήματα τῆς σχετικῆς πόδες τῆς τροποποίησην ἡ ἀναπροσαρμογὴν τῶν ναύλων ή τῶν δρῶν τῶν ναυλοσυμφωνητικῶν τῶν ἔνδιαφερούντων τὴν Χώραν της, ή δὲ 'Επιτροπὴ θὰ ἀποφασίσῃ σχετικῶς.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Ἄκτοπλοικαὶ μεταφοραὶ, ὡς καὶ αἱ μικρῶν ἀποστάσεων τοιαῦται ἀποτελοῦν τὸ ἀντικείμενον εἰδικῆς διαχείρισεως ἐκ μέρους τῆς U. M. A. δι' εἰδικῆς ἐπιτροπῆς παρ' ἐκατέρῳ τῶν κλάδων τοῦ U. M. E. B. (Οὐδάσιγκτων καὶ Λονδίνου).

'Η 'Επιτροπὴ αὕτη εἶναι ἡ COASTING AND SHORT SEA TRADES COMMITTEE ('Επιτροπὴ 'Ακτοπλοίας καὶ μεταφορῶν μικρῶν ἀποστάσεων).

'Ελέγχη ἀνωτέρω διὰ τὴν Εὐρωπαϊκὴ περιοχὴ διηρέθη εἰς τοὺς ζώνας ὡς πόδες τὰς τοιαύτας μεταφοράς, ἐκ τῶν δρῶν ή ἔνδιαφέρουσα τὴν Ἑλλάδα εἶναι ἡ Ζώνη ἡ περιλαμβάνουσα τὴν Πορτογαλίαν, Ισπανίαν, Μεσσηνίουν, Μάρον τὸν Θάλασσαν, Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ τὴν Αντικύνην Ἀφρικὴν μέχρι καὶ τὸν DAKAR.

Ἐκάστη Ζώνη διοικεῖται ὑπὸ Εἰδικῆς 'Επιτροπῆς, ή δὲ Ζώνη 3 διοικεῖται ὑπὸ 'Επιτροπῆς ἔδρευσίσης ἐν Νεαπόλει τῆς Ἱταλίας μὲ τὴν δικαιολογίαν, διὰ τὴν πορειανήν τῆς πόλεως ταύτης μετὰ τὸν Λονδίνον εἶναι εὐχερεστούσα καὶ διότι ἐν Νεαπόλει ἔδρευε καὶ τὸ SHIPPING BOARD, τὸ δότον διευθύνει τὰς ἡ Μεσογείῳ στρατιωτικάς Μεταφοράς.

'Εκάστη 'Επιτροπὴ Ζώνης ἀποτελεῖται ἀπὸ ἀντιπροσώπους τῶν συμβαλλομένων Κορατῶν, τὰ ὅποια ἔνδιαφέρουνται διὰ εἰσαγωγῆς ἡ ἐξαγωγῆς ἐκ τῆς Ζώνης καὶ ἔχουν πλοῖα χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν Ζώνην. 'Αρχικῶς εἰς τὴν Ζώνην 3 είληξε καθορισθῆ ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἑλλάδος, ἀλλ' ή θύμα εἶναι ἀνοικτὴ καὶ διὰ τὰς λοιπὰς Χώρας, αἱ δρῶνται δὲ προσχρήσουνται εἰς τὸ Σύμφωνον.

"Έκαστον συμβαλλομένων Κράτος ἔχει ἔνα ἀντιπρόσωπον ('Επιτροπούμενός τῆς ἐναλλαγῆς τούτου), δινάμενον νὰ βοηθήσῃ ὑπὸ εἰδικῶν ἐπιεργογνωμόνων. Αἱ ἀποφάσεις λαμβάνονται διὰ κοινῆς συμφωνίας καὶ οὐχὶ διὰ ψηφοφορίας. Προσκειμένουν περὶ ἀδυναμίας λήψεως ἀποφάσεως ἢ τῆς 'Επιτροπῆς τῆς Ζώνης, τὸ ζήτημα ἑποβάλλεται εἰς τὸ U. M. E. B. τὸν Λονδίνον πόδες τελικήν λύσιν.

Κατὰ τὴν περιοδικήν ὑποβολὴν παρ' ἐκάστης συμβαλλομένης Κυβερνήσεως τὸν γενικοῦ μεταφορικοῦ προγράμματος, περὶ οὗ ἀνεφέρομεν προηγούμενως, θὰ γίνεται εἰδικὴ μνεῖα τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν ἀκτοπλοίας καὶ μικρῶν ἀποστάσεων, θὰ καθίσταται δὲ γνωστὴ καὶ ἡ παρ' ἐκάστης Κυβερνήσεως διαθέσιμος χωρητικότης κατέλληλος διὰ τοιαύτας μεταφοράς. 'Επει τὴν διάσταση τῶν στοιχείων τούτων θὰ παραχωροῦνται εἰς τὴν Ζώνην τὰ ἀναγκαιότατα πλοῖα, ἐφ' δοσον ὑπάρχει διαθέσιμος χωρητικότης, ή δὲ 'Επιτροπὴ τῆς Ζώνης θὰ τὰ κατανέμει μεταξὺ τὸν ἔνδιαφερομένων Κυβερνήσεων. Θὰ καταβάλλεται προστίθεναι, διότι τὰ διατιθέμενα δι' ἐκάστης Ζώνης πλοῖα εἶναι κατάλληλα δι' αὐτῆς καὶ διὰ τὴν εκείνην τὰ δρῦα συνήθως εἰσιγάζοντο εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῆς, ὡς ἐπίστις καὶ δρῦα συνήθως αὐτῆς γίνεται κατὰ τὸν περιόδον μεταξὺ τῶν ἔνδιαφερομένων Κυβερνήσεων. 'Εκάστη Κυβερνήσεις δύναται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν νὰ ζητήσῃ συμπληρωματικὴν παροχὴν πλοίων εἰς αὐτήν.

'Ο ἐλέγχος τοῦ τρόπου χρησιμοποιήσεως τῶν πλοίων καὶ τῶν ναύ-

λων τῶν πλοίων τῶν διατιθέμενων διὰ τὴν ἀκτοπλοίαν ἐκάστης Χώρας, θὰ ἀσκήσηται ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Χώρας ταύτης. 'Εάν δὲ πλοῖα ξένης σημαίας διατίθενται εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν μᾶς χώρας, ὁ ἐλεγχός τῶν πλοίων τούτων θὰ ἐνεργήται, κατόπιν συνεννοήσεως μεταξὺ τῶν ἔνδιαφερομένων Κυβερνήσεων.

Προσκειμένουν περὶ μεταφορῶν οὐχὶ ἀκτοπλοίων, ἡ 'Επιτροπὴ τῆς Ζώνης θὰ κανονίζῃ τὴν ἐπέτειον τοῦ μεταφορικοῦ προγράμματος, κατανέμονται τὰ διάφορα φορτία — τὰ κυριωτέρα τούτων — μεταξὺ τῶν πλοίων τῶν ἔνδιαφερομένων εἰς τὴν Ζώνην Κυβερνήσεων, κατὰ τὸπον ὃστε η κατανομὴ αὐτῆς νὰ είναι δικαία α) μεταξὺ LINER καὶ TRAMPS καὶ β) μεταξὺ τῶν διαφόρων σημαίων, λαμβανομένης ὑπὸ δρψιν, προσειμένου περὶ μεταφορῶν διὰ LINERS τῆς ἀναλογίας τῶν σηματῶν κατὰ τὰ τελευταῖα προπολεμικά ἔτη.

"Οσον ἀφορᾶ τὸ ζήτημα τοῦ καθορισμοῦ τῶν ναύλων, διὰ μὲν τὰ LINERS ἔφοδον διὰ τίνας γραμμᾶς ὑπάρχουν καθωρισμένοι ναύλοι ὑπὸ τῶν CONFERENCES, ἐγκρίνονται οὗτοι, ἐπιτρεπομένων τροποποίησεων ἡ ἀναπροσαρμογὴν πόδες τὰς ἐν τῷ μεταξὺ δημιουργηθείσας συνήθης. 'Αλλος θὰ καθορίζωνται νέα ναυλολόγια εἰς τὰς γραμμᾶς εἰς τὰς δρψιας δὲν ὑπάρχουν τοιαῦτα.

Προσκειμένουν περὶ τῶν TRAMPS, λαμβανομένων ὑπὸ δρψιν τῶν διαφοριῶν καθορισμοῦ ναυλολογίων διὰ δρψιν διαφορικής ταξίδια, λόγῳ τῶν ἀσταθμάτων παραγόντων τῆς διαφορετικότητας τῶν ταξιδίων, τῶν ἔξιδων καὶ τῶν εὐπολιῶν φορτώσεως καὶ ἐκφροτώσεως εἰς τὸν πλοῖον περιορίας λιμένων καὶ περιορίας τούτων καὶ μεγάθων τῶν πλοίων, θὰ καθορίζωνται κατ' ἀρχὰς οἱ ναύλοι βασικῶν τινῶν καὶ ἀξιολόγου μεταφορικῆς ποσότητος φορτίων, διὰ δρψιμένους τομεῖς, δι' δρψιμένου μεγέθους πλοίων καὶ διὰ δρψιμένους φορτώσεως καὶ ἐκφροτώσεως. 'Επι τῇ δάστει τὸν ναυλολογίον τούτων διὰ βασικά φορτία θὰ κανονίζωνται ναύλοι, τότε θὰ λαμβάνεται ὑπὸ δρψιν δρψινος τῆς ζητήσεως τοῦ πλοίου ναύλων εἰπορευμάτων. 'Οποιον διως τοῦ πλοίου μέτρησην θὰ προστιθέσῃ τοῦ πλοίου διαφορικότητα, τότε θὰ λαμβάνεται νέος φορτίος προστιθέσῃ τοῦ πλοίου διαφορικότητας.

Θὰ λαμβάνεται πόδοντα πατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων τῶν LINERS καὶ τῶν TRAMPS ὃστε νὰ μὴ δημιουργηθεῖται διαφορισμὸς τοιαῦτα ποσότητα συνήθως μεταφερούμενα ὑπὸ τῆς μεταξὺ προπολεμικού προτιμού τὴν ἄλλην κατηγορίαν.

'Ἐν τέλει ἐκάστη Κυβερνήσεις θὰ ἀναλάβῃ νὰ ἀσκῇ τὸν ἐλεγχόν ἐπὶ τῶν ὑπάρχονταν τῆς πλοίου, δυνάμεις ἀφορᾶ τὰς φορτώσεις καὶ τὰς πληρωμούμενους ναύλους διὰ συστήματος ἔφοδιασμοῦ τῶν πλοίων δι' εἰδικῶν ἀδειῶν, ἐκδιδούμενων δι' ἐκαστον ταξιδίου. Εἰδικὴ διαδικασία καθορίζεται προκειμένου περὶ μεταφορῶν μεταξὺ δύο Ζωνῶν, διὰ τὰς δρψιας θὰ ζητήσει τοῦ πλοίου προτιμού τὴν ἄλλην κατηγορίαν.

'Η ἐλληνικὴ ναυτιλία δέν ἔνδιαφέρεται ἀμέσως μὲ τὰς ἐργασίας τῆς U. M. A., ὡς ὑπαγομένη ἐπὶ τοῦ παρόντος εἰς τὸ ANGLO — GREEK AGREEMENT. Παρὰ ταῦτα δημιουργοῦνται δι' αὐτήν δεμενέσταις (πάλησις παλαιῶν πλοίων) καὶ ἀποφάσεις (ναύλοι καὶ πλ.). αἱ δρψιαὶ θὰ είναι ζωτικῶν ἔνδιαφερομένων καθεστώσεων, καταγεγέλλουνται τὸ προαναφερόντες 'Αγγλοειλληνικὸν σύμφωνον, καταγεγέλλουνται τὸν εἰδικόν την ἔνδιαφερομένων κυβερνήσεων. Διὰ τὴν παραπολούσθησιν, δύνειν, τῶν ἐργασιῶν τῆς U. M. E. B. διωρίσθησαν ὑπὸ τοῦ πλοίου της 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὰς διαφορές της ἐπιτροπάς της ἀπανθούσας ἀντιπρόσωποι τῆς 'Ελλάδος, ἐνῷ διὰ τὴν παραπολούσθησιν τῶν ἐργασιῶν τῆς U. M. A. καὶ τὴν προστασίαν τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων (Δημοσίου καὶ Ναυτιλίας) ὑποδεικνύεται η σύντασης 'Εργασιατέων' ἐξ ἐμπίσθων ὑπαλλήλων, κρατικῶν λειτουργῶν. Οἱ κατὰ τὴν ἐπιτροπήν της 'Ελληνες ἀντιπρόσωποι προιστότεροι τοῦ ἐνδέ, χάριν τῆς ἐπιρροστήσεως, κατὰ τὸ δηματόν, ὅλων τῶν ναυτιλακῶν συμφερόντων, τῆς χρησιμοποιήσεως διὸν τῶν διαθέσιμων ἐλληνικῶν Ικανοτήτων, τῆς δυνατότητος ἀνακαταστάσεως εἰς περιπτώσιν προσωρινοῦ κωλύματος καὶ τῆς κατανομῆς τῆς ἐργασίας, διότε η καθ' έπιπτον χρονιστική ἐπιφερούμενη ἀπασχόλησης νὰ είναι μικροτέρα.

'Η 'Ελληνικὴ ἀντιπροσωπεία εἰς τὴν ἑν Λονδίνῳ ἔδρευνται «Ηνωμένην 'Επειτακήν 'Επιτροπήν (U. M. E. B.) συνεργοτίθην ὡς ἔξιδη:

Παρὰ τὴν «ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ» οἱ κ. κ. B. Βαλασάκης, πλοίαρχος, N. Θαλασσονής πλοίαρχος - λιμενιάς, καὶ A. Λούζης (τακτικὸς ἀντιπρόσωπος).

Παρὰ τὴν «ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΠΛΟΙΩΝ» οἱ κ. κ. D. HOTKISS (τακτικὸς ἀντιπρόσωπος), P. Χριστόπουλος καὶ I. Πατέρας.

Παρὰ τὴν «ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ» οἱ κ. κ. Δ. Νικολαΐδης, Δ. Χανδρής (τακτικὸς ἀντιπρόσωπος) καὶ P. Μεταξᾶς.

Παρὰ τὴν «ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» οἱ κ. κ. M. Λάρας (τακτικὸς ἀντιπρόσωπος) καὶ K. Χατζηλίας.

Παρὰ τὴν «ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ» οἱ κ. κ. M. Λεντάκης (τακτικὸς ἀντιπρόσωπος) καὶ A. Λυκαρρόδουλος.

Παρὰ τὴν «ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΝΑΥΛΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΤΡΑΜΠΣ» καὶ παρὰ τὴν «ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ» οἱ κ. κ. I. Κουλούκουντης, S. Ζαβδής (τακτικὸς ἀντιπρόσωπος) καὶ K. Μηλίδης.

Καὶ παρὰ τὴν «ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΝΑΥΛΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΤΡΑΜΠΣ» οἱ κ. κ. N. Ξελοπόδης (τακτικὸς ἀντιπρόσωπος) καὶ G. Διδανός.

ΑΝΟΙΚΤΑ ΤΟΥ ΠΟΡΘΜΟΥ ΤΩΝ ΜΑΛΒΙΔΩΝ

ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΝ ΕΝ ΟΨΕΙ 20° ΑΡΙΣΤΕΡΑ!

Η ΒΟΥΘΙΣΙΣ ΤΟΥ «Έπαρι. Κ. Έμπειρικού»

Παραδέτω φωνογραφικά τὴν ἀφήγησι, δῶς μοῦ τὴν ἐξέθεσαν ἔκεινον, πού ἔχησαν τὴν δραματικὴν περιπέτεια τοῦ τορπαλλισμοῦ στὰ ὅδατα τῆς Ἀπα 'Ανατολῆς, απὸ ιαπωνικοῦ υποβρύχιου, τοῦ φορτηγοῦ μας «Ἐπαμεινόνδας Κ. Έμπειρικού».

«Σαββατόβραδο, 15 Φεβρουαρίου τοῦ 1944. Μπουνάτσα. Εἶμαστε ἄδειοι. Εἴχαμε φύγει ἀπὸ τὸ Κολόμπο καὶ πηγαίναμε στὸ Λορέντζο Μαρκέζ τῆς ἀνατολικῆς Αφρικῆς. Ἐκεῖ θὰ φορτώναμε κάρβονο, ὁ Θεὸς γνωρίζει γιὰ ποὺ. Δυὸς μερόνυχτα ταξίδευμε καὶ κανένα ἐπεισόδιο δὲν μᾶς συνέβη, καμιὰ κακὴ συνάντηση δὲν εἶχαμε, ἀν καὶ τὰ νερά ποὺ περνάγαμε ἦταν ἀρκετά ἐπικίνδυνα. Ὁ πλοιάρχος μας, ὁ καπτάν-Κώστας δὲ Μαρμαρᾶς, θαλασσούλος ἀπὸ τοὺς λίγους, εἰλεῖ ἐμποτοσύνη στὴν τέχνη, χωρὶς δῆμος νὰ παραβλέψῃ καὶ τὰ προφυλακτικά μέτρα, ποὺ ἐπέβαλλοντο ἀπὸ τὴν στοιχειώδη πρόνοια καὶ τὴν πολεμικὴ ἀνάγκη. Οἱ βάρδιες στὶς θέσεις τους, τὰ σωσίδια ἔτοιμα, οἱ σχεδίες πρόσχειρες, οἱ βάρκες κρεμασμένες μὲ δῆλα τὰ χρειώδη μέσα, τρόφιμα, νερό, φάρμακα, πυξίδα κλπ. καὶ ὁ Θεὸς μαζὶ μας.

«Ἐνένεα ἡ ὥρα τὸ βράδυ. Ταξίδι κανονικό. Εἴχαμε περάσει τὸν πορθμὸ τῆς μιάμισης μοίρας τῶν Μαλβίδων νήσων. Στίγμα: 1 — 30' βόρειο πλάτος καὶ 73 ἀνατολικὸ μῆκος. Τὰ νερά ἔκει βριθοῦν ἀπὸ ἐπικίνδυνα σημεῖα, ὑφάλους καὶ σκοτείλους. Οἱ Μαλβίδες είναι νησιοὶ κοραλλιογενεῖ, ἀκατοίκητα. Τὸ βασίρι θυντισμένο στὸ σοταράδι. Οὐφανὸς ἔστερος καὶ κάποιο ἀντιφέγγιμα ἀράσιον τὰ πηχύα σκοτάδια τοῦ πελάγου. Ταξίδι στρωτό. Μονάχα τὸ ωθητικὸ τραγοῦδι τῆς μηχανῆς, οἱ στροφὲς τῆς ἐλικοῦ καὶ κόψιμο τῶν νερῶν ἀπὸ τὴν πρώτην ἀποτελούσαν τὴν συναντία τῶν γνώριμων ἥχων, ποὺ μᾶς συντρόφεναν στὴ μοναξιά μας.

«Μὰς ὁ ήσυχος δρόμος δὲν ἐβάσταξε πολὺ. Στὶς δέκα καὶ μισθὴ τὴν νύχτα ἔκεινον τοῦ μοιραίου Σαββατόβραδου, ὁ τρίτος πλοιάρχος, ποὺ είλει βάρδια στὴ γέφυρα, ἐβάρεσε συναγερμό. Δαιμονισμένα τὰ ἡλεκτρικὰ κυνδούνια, ἀρχισαν νὰ σημαίνουν κίνδυνο σ' ὅλα τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου.

— Τὶ τρέχει καπτάν Μαθέ; φωνάζει ὁ πλοιάρχος καὶ ἀνεβαίνει γοργοῦ στὴ γέφυρα, ἐνῷ τὸ πλήρωμα, ποὺ δὲν είλει ὑπηρεσία σπεύδει καὶ συγκεντρώνεται στὸ κατάστρωμα, δίπλα στὶς βάρκες καὶ στὶς σχεδίες.

— Τορπίλλα πέρασε κάτω ἀπ' τὸ βασίρι. Εἶδα τ' ἀπόνερα, ποὺ ἔχει τὸ λοιπὸ τῆς.

— Δέν ὑπάρχει καμιὰ ἀμφιβολία. Ἐχθρικὸ υποβρύχιο είναι κάποιο τριγύρον καὶ ἀπόστειλε τὸ φονικὸ τὸν δῶρο. Τὸ φορτηγὸ δῆμος ἦταν κενό, δὲν είλει συνεπῶς μεγάλο θύντισμα καὶ ἡ τορπίλλα ἡ ἔχθρικη ἐπέρασε κάτω ἀπὸ τὴν καρένα. Τὶ σημασία ἔχει ἡ πρώτη ἀστοχία της! Θὰ ἐπανέλθῃ δριμύτερο...

— Ζίγκ - ζάγκ νούμερο ὅπτω, διατάσσει ὁ καπετάνιος.

— Τὸ ἄδειο βασίρι τρανεῖται ὀλόκληρο. Οἱ μηχανὲς κινοῦνται «ἀλοταχῶς», ὡς ἔλικας παίρνει ὅλες τὶς στροφὲς καὶ χάρις στὸ δυνατὸ εὐνοϊκὸ οφέμα, τὸ καράβι φτάνει στὰ δώδεκα μῆλλα καὶ ἀρχισεῖ τοὺς γρήγορους καὶ ἀπότομους ἐλιγμούς τοῦ ἀμεσοῦ κινδύνου, δῶς καθορίζει στὶς περιπτώσεις αὐτὲς ἡ Νο 8 διαταγὴ. Ή τορπίλλα είλει περάσει ἀκριδῶς κάτω ἀπὸ τὴ γέφυρα!...

— Περνάει μὰ περίπου ὥρα μαρτυρικῆς ἀγωνίας καὶ φόβου. «Ολοι ἀναρριπτῶνται:

— Αρά γε, πέρασε ὁ κίνδυνος; Σεφύγαμε ἀπὸ τὸ υποβρύχιο, ἡ μᾶς παρακολούθει καὶ θὰ μᾶς σκάσῃ δεύτερη;

— Κανεῖς δὲν τολμάει νὰ μιλήσῃ. Τὰ μάτια ὅλων ἔρευνοῦντε τὴν θάλασσα. Καὶ μήπως μποροῦμε νὰ ίδουμε τίποτε σὲ ἀπόστασις πενήντα μέτρων; 'Αλλ', ἔστω! Είναι τώρα 11.20' ἀριθμός. Νοιώθουμε ἐλάφρη δόνηση καὶ βλέπουμε πάλι τὰ ἀπόνερα δεύτερος τορπίλλης, ποὺ ἐπέρασε κάτω ἀπὸ τὸ μέση τοῦ καραβού μας.

— «Ολοταχῶς» κυναίει στὶς μηχανὲς ὁ καπετάνιος. Τὸ φορτηγὸ τρέμει ὀλόκληρο. Φρενήρης δρόμος καὶ ἀλαφιασμένες ἀπότομες στροφές.

— Είναι φανερό πλέον. Τὸ ἔχθρικὸ υποβρύχιο μᾶς παρακολούθει. Δὲν θέλει νὰ διαφύγῃ ἡ λεία του. Καὶ θὰ ἔχῃ ὁ κυβερνήτης τὸν πειματωθῆ ἀπὸ τὸ κάστρο ποὺ δούλιο τορπίλλης. Η σκέψη αὐτῆ ἐπικατεῖ σὲ δύος μας. Καὶ ήταν σχέψις λογική. Ήξακολούθουμε νὰ κυντάμε τὸ σκοτεινὸν πελάγος καὶ παίρνουμε διάφορα προφυλακτικά μέτρα. Τὸ κυριώτερο είναι νὰ μὴ χρησιμοποιήσουμε τὸν ἀσύρματο, νὰ μὴ στείλωμε σῆμα κινδύνου, νὰ μὴ δώσουμε τὸ σήνγυμα μας. 'Άλλοι μόνο, ἀν τὸ κάνουμε. Οἱ ἔχθροι δὲν μᾶς ἐκσκότωνται ἀλληπτικά. Τὸ γνωρίζαμε δῆλο μας αὐτὸν. Καὶ συμφωνήσαμε δῆλο μὲ τὸν καπετάνιο νὰ παραμείνη σιωπηλὸς ὁ ἀσύρματός μας.

— Ελύγο πρὶν ἀπ' τὰ μεσάνυχτα δεχθήκαμε νέα ἐπίθεσην. Αὐτὴ τὴ φορὰ μὲ ἄλλο δύπλο.

— Η βάρδια τῆς «εύφρατος» φωνάζει ταραγμένα: «Υποβρύχιο στὴν πρώτη. Εἴκοσι μοίρες ἀριστερά. 'Απόστασις 50—60 μέτρων».

— Δέν προφτάνουμε νὰ συνέλθωμε. Μερικοὶ ἀντιλαμβάνουνται τὸ μαύρο δύγκο τοῦ υποβρύχιου, σὰν σκιά, σὰν φάντασμα μέσα στὴ νύχτα. Λάμψεις γοήγορες. Κυριωματίστε. Πέφτομε κατάχαμα.

— Μᾶς πολυβολεῖ...

— Μᾶς φίγνει μὲ τέσσαρα τούλαχιστον πολυβόλα. Οἱ σφαῖρες σφυρίζουν γύρω μας. Σύλλα σπάζουν, σκοινιά κόβονται, λαμφαίνεις τρυπάνε... Τὸ κατάστρωμα καὶ ἡ γέφυρα σαρώνονται. 'Εμεις εἴχαμε μείνει πίσω ἀπὸ τὴν ἀμυντικὴ θωράκιστη τῆς γέφυρας. Ο πολυβολισμὸς ἐβάσταξε δύο λεπτά τῆς θράσας. Τὸ υποβρύχιο περνάει τώρα ἀπὸ τὴν πρώτη μας καὶ πολυβολεῖ μὲ λύσσα καὶ τὴν ἄλλη πλευρά τοῦ καραβού.

— Στὴ σύγχυσι, ποὺ ἐπεκράτησε, ἡ δεξιὰ σωσίδιος βάρκα καθελκύστηκε καὶ μπήκαν μέσα μερικοὶ ἀπὸ τὸ πλήρωμα, χωρὶς νὰ πάρουν ἀξιωματικό. Τὸ πλοίο μας ἔτρεχε ἀκόμη καὶ ἡ βάρκα ἔγινε ἄφαντη ἀπὸ τὸ πλάνο.

— Στότι, οἱ μηχανές...

— Είναι ἀδύνατο πιὰ νὰ ξεφύγωμε. 'Ο πολυβολισμὸς, ήταν διαταγὴ ἀνακοπῆς τοῦ πλοίου. Τώρα ὁ «Ἐπαμεινόνδας Κ. Έμπειρικούς» ἀκινητητεῖ. Μοιάζει μὲ κατάδικο σὲ θάνατο, λίγο πρὸ τῆς ἐκτελέσεως. Τὸ ἐκτελεστικὸ ἀπόστρωμα δὲν τὸ βλέπουμε. Μά, τὸ αἰσθανόμαστε. Τὸ υποβρύχιο είναι κάποια κοντά μας καὶ καραδοκεῖ νὰ μᾶς ἐξαποστεῖῃ στὸ βυθὸ μὲ μᾶς τρίτη τορπίλλη του...

— Πρὸ τοῦ ἀμέσου κινδύνου, συνερχόμαστε γρήγορα. 'Επανέρχεται στὶς ψυχὲς μιὰ σχετικὴ ψυχαριά. 'Εξετάζουμε γοήγορα τὴν κατάσταση. 'Ελπίδα διαφράγμης δὲν ἔπαχε. Τὸ καράβι μας είναι στημένο ἐμπρὸς στὸν τορπίλοβλητικὸν σωλῆνας τοῦ υποβρύχιου. 'Αργά νὰ γοήγορα τὸ υποβρύχιο. Κατελκνύεται τὸ σωσίδιο βάρκα, μὰ ἔνα μοιραίο λάθος γεμίζει νερά ἀπὸ τὴν πυρομαχία τοῦ βατοροῦ καὶ μισθωνιάζει. Τὶ πρέπει νὰ γίνη τώρα; 'Ολόκληρο τὸ υπόλοιπο πλήρωμα είναι συγκεντρωμένο περιμένοντας νὰ μητῇ στὴ βάρκα. Πρέπει μάλιστα νὰ κατέβασουμε καὶ τέσσαρας τραυματίες μας ἀπὸ τὸν πολυβολισμὸ, τὸν ναύληρο Δ. Φαρρού, τὸ λιπαντή Γ. Ρουμανάκη, τὸ θαλαμητόν Δ. Καταγά καὶ ἔναν αγγειότιο νεφαστή. Εύτυχως, διτὶ καὶ τὸν τεσσάρων τὰ τραύματα είναι άπαρα.

— Οἱ στιγμὲς είναι κρίσιμες, ὁ τρίτος καπετάνιος, ὁ καπτάν Μαθίος ὁ Στελιανίδης, κατεβαίνει στὴ βάρκα καὶ μὲ ἔνα «εμπουγιέλλο» βγάνει τὰ νερά. Τὸν ἀκολουθοῦν δύο θερμαστά καὶ τὸ τραυματισμένος ναύληρος. Η βάρκα ἀδειάζει γοήγορα καὶ ἀρκετοὶ ἄνδρες παίρνουν θέση σ' αὐτή. 'Αλλά δὲν ἀπομακρύνονται ἀπὸ τὸ πλοίο, πάνω στὸ δέποτο μένει ἀκόμη ὁ πλοιάρχος μὲ δύο ναύτες, δύο πυροβολητὲς καὶ τρεῖς - τέσσαρες ἄλλοις.

— Νέα ἀγωνία δῆμος. 'Η ὥρα περνάει καὶ τὸ υποβρύχιο δὲν προβάνεται σὲ καμμία ἔνεργεια. Μήπως εἴσεστι μὲ τὸ κανόνι τοῦ; 'Η ἀγωνία κορυφώνεται... 'Αλλά, κατὰ τὰς δύο περίστατες μετὰ τὰ μεσάνυχτα, ἔνα ξηρός υπόκωφος κρότος ἀκούγεται καὶ σὲ λίγο μὰ τρομερὴ ἔσησης ἐπακούονται. Τὸ υποβρύχιο είλει οἵτις τορπίλλα, ποὺ αὐτὴ τὴ φορά εύρηκε τορπίλη...

— Τὸ καράβι χτυπήθηκε στὸ «εκρός - μπανάκε». Φωνές ἀπέλασίας καὶ τρόμου ἔγειρουν τὴν ἀπόσφινα. Οἱ «εμποδιμῆς» ἐκόπτησαν καὶ ἡ βάρκα ξανοίτηκε ἀπὸ τὸ φορτηγό. Μερικοὶ ἀπὸ ἔκεινους ποὺ είλαν ἀκόμη μείνει στὸ φορτηγὸ ἐπέταξαν ἔνα - δύο σχεδίες στὴ θάλασσα καὶ ἔγινε ἀφαντή μετὰ τὸν πρώτο πολυβολισμό.

— Ήταν καρός ν' ἀνοιχτοῦν δῆλοι μαρνάν δὲν τὸ πλήρωμα ναύληρος. 'Εμενεὶ ίσο πάντοτε στὴν ἐπάνεια. Τὸν τετελήγμα φαίνεται καὶ ὁ λάποντας κυνέος προτήρεα, στὰ ίδια ἔκεινα νερά, τορπίλοισθηκε ἀπὸ τὸν πολυτόπονο πελάγος τοῦ τὸ ἐσκότωσαν στὶς βάρκες. 'Αλλ', ἔκεινο είλει δόσει τὸ στίγμα τον μὲ τὸν ἀσύρματο... Τώρα τὸ υποβρύχιο είναι δίπλα μας καὶ μᾶς φωνὴ διαπεριστικὴ μᾶς φωτάει στὴν ἀγγλικὴ μὲ προφορὰ ιαπωνέζη:

— «Ουμα πλοίον, θηνικότης, φορτίο, προορισμός!

— Απαντούμε αγγλιστὶ:

— «Ἐπαμεινόνδας Κ. Έμπειρικούς», σημαία ἐλληνική, κενὸν ἀπὸ Κολόμπο διὰ Λορέντζο Μαρκέζ...

— Α' Ακολούθη σιωπὴ μισθοῦ λεπτοῦ. Καὶ θυτερα :

— 'Ο πλοιάρχος καὶ δὸ πρόδοτος μηχανικὸς ν' ἀνεβοῦν στὸ υποβρύχιο.

— 'Ο Καπτάν - Κώστας δὲ Μαρμαρᾶς καὶ δὸ παστρο - Κώστας δὲ Πελήνης, δὸ πρώτος μηχανικὸς τοῦ καραβιοῦ, σηκώνονται.

— Εγέρεται γειά, παιδιά...

— Εγέρεται γειά, σύντροφοι! Καλὴ τύχη!...

— «Οίλοι μας συγκινούμεθα, δακούνομε...

— «Στὸ καλό, καπετάνε, καλή ἀντίστοιχη στὴν πατρόδα...»

— «Οι δύο ἄνδρες ἀνεβαίνουν στὸ κατάστρωμα καὶ σὲ λίγο τὸ Ιαπωνικὸ υποβρύχιο ἔξαφανίζεται στὸ σκοτεινασμένο πελάγος.

— Βρισκόμαστε δῶλομάνχοι. Στίγμοις τὸ κοντάρι τῆς βάρκας καὶ ἀνεβόκουμε τὸ πανί. Καπτάνε πορεύεται «εγρέγος», ἐλπίζοντας γὰ πάσων μεταποίησαν τὸν Μαλβίδων. Φυσάει ἀρκετά. Μὰ ἡ προσέγγιση μας στὰ ἔργανηστα είναι ἀρκετά. Άλλα καὶ δύσκολη. Επικρατεῖ φοβερὸ ἀντίθετο ρεύμα, ποὺ τὸ υπολογίσαμε νάχη ταχύτητα τέσσαρα μῆλλα τὴν θράσα, μᾶς χτυποῦντες ένα γερό «άντιμάλλο» καὶ οἱ καιροὶ ήταν ἀστατοί.

— Τὸ πρῶτη τῆς Κυριακῆς συναντήσαμε τὴ χαμένη βάρκα, ποὺ δὲν είλει ἀξιωματικό, γι' αὐτὸν καὶ πῆρε τὴ διοίκηση της δὲ τρίτος πλοιάρχος,

ό καπτάν Μαθιώς. Μετρηθήσαμε. Είμαστε 36 άνδρες από 42. Ό καπετάνιος και ο πρώτος μηχανικός ήταν αλιγάλωτοι στο υποβρύχιο. Μάς έλειπαν τέσσαρες. Αύτοι ήταν τα θύματα...

— Ιω. Χίος μάγυερος. Βασ. Κασίμης ναύτης. Και δύο ξένοι: Ό κινέζος Τοάν ό παραμάγειρος και ένας Αλγύπτιος άνθρακεν.

»Έπηραμε θέση 22 στη μια δύοκα και 14 στην άλλη. Κάμποσες ώρες τραβούσαμε μαζί, άλλα το άπογευμα έχασαμε την έπαρη. Τρεις ήμέρες και τρεις νύχτες έβαστηκε το μοντόνο ταξίδι μας. Είχαμε άφ-
ζισει νά έκενωνταν μαστε. Τα τρόφιμα λιγότεραν και το νερόταν έσπεντο. Κανένας στον Κόσμο δεν ήξερε την περιπτέτειά μας. Δὲν είχαμε στεύ-
λει σήμα κινδύνου και ή σωτηρία μας ήταν ζητήμα καλής τύχης.

»Άλλαξαν μορφές τραβούσαμε μαζί, άλλα το άπογευμα έχασαμε την έπαρη. Τρεις ήμέρες και τρεις νύχτες έβαστηκε το μοντόνο ταξίδι μας. Είχαμε άφ-
ζισει νά έκενωνταν μαστε. Τα τρόφιμα λιγότεραν και το νερόταν έσπεντο. Κανένας στον Κόσμο δεν ήξερε την περιπτέτειά μας. Δὲν είχαμε στεύ-
λει σήμα κινδύνου και ή σωτηρία μας ήταν ζητήμα καλής τύχης.

»Στις 19 Φεβρουαρίου, κατά τις δυόμιση το άπογευμα, το άφτι κά-
πιον ναναγού έπαισε δύμbo...

— Αεροπλάνο!, έφρόναξε χαρούμενα. Αεροπλάνο άκουγεται! Σω-
θήκαμε...

»Νά ήταν, άρα γε, άλήθευτη η νά ήταν παράγρουση; Άκοι και
βλέψαμα ενέτειναν την προσοχή τους. Πραγματικά, άκουγόταν βόμβος
άεροπλάνου, βόμβος πού μεγάλωτε, έχηγοντε...

— Νά το!!!

»Στο δάρδος διακρίνεται ένα μεγάλο ποντί, πού κρατάει πορεία πρός
τη δύοκα. Όσο πάει και μεγαλώνει, πλησιάζει, φτάνει έπανω από τη δύοκα. Τα άγγικά χώματα είναι ζωγραφισμένα στις πλευρές του. Πρόσειται πού μαζί μεγάλης άρεσκάτου, τού τίπου «Καταλίνα», από
από τον έχομαποιούσαν οι άγγικα για άνιχνευτικές περιπολίες σε
ενέρεια άκτινα. Το πλήρωμα της άρεσκάτου μαζί κάνει ένθαρσυτικές
χειρονομίες, μαζί δείχνει νά συνεχίσουμε την πορεία πού κρατάμε. Φέρ-
νει δυντρείς βόλτες έπάνω από τη δύοκα μας, το χωρετήμα με μαντί-
λια και με φωνές. «Υστέρα, ξαναπάιωνται το δρόμο του και χάνεται πρός
την κατεύθυνση πού ήρθε...

»Τώρα είμαστε δύοι μαζί πλημμυρισμένοι από χαρά. Τρώμε με δ-
ρεξη την κονσέρβα μας και το ρίζινοψε στο τραγούδι. Η σωτηρία μας
είναι βεβαία. Σενυχτάμε με την προσδοκία τού πλοίου πού θα μαζί
παίπαντε. Και νά..., κατά τις πέντε το προϊ της 20ής Φεβρουαρίου, διέ-
λουντε καπτον. Διακρίνεται και το βαπτόρι. Κρατάει πορεία πρός τη δύο-
κα μας. Από το σεαράς του καταλαβαίνουμε πώς είναι ένα γοήγορο
έξωπλοσμένο άλιεντικό.

»Φτάνει δίπλα μας και σταματάει. είναι το έξωπλοσμένο ναρκαλιεν-
τικό «OVERDALE WYKE», τού Βασιλικού Ναυτικού της Κεϋλάνης.
Πηδάμε και οι 14 ναναγού γοήγορα στο κατάστομά του. Οι πρότεις
μας λέξεις είναι:

— Έχουμε τ' αδέρφια μας, τούς άλλους 22 συντρόφους μας, σε
μάν άλλη δύοκα. Χάσαμε την έπαρη μαζί της. Μά... κάποιον έδω τριγύ-
ρο πρέπει νά είναι...

»Ο κυβερνήτης τού βοηθητικού πολεμικού χαιωγελάει και μαζί καθ-
ηνησάζει:

— Τό αεροπλάνο έχει από χέρες άνακαλύψει και τη δεύτερη δύοκα
σας. Για τή διάσωση τῶν συντρόφων σας έχει ίσως διαταγή ή πορ-
βέττα «FARAS».

»Τό ναρκαλιεντικό έπιστρέφει τώρα δύοταχως στη μιστική δάση του
Χ., γιά νά μαζί άποβιθαι. Απέχει τριάντα δρες από τη δάση. Κατά τό
μεσημέρι παίρνουμε ένα γαδιοτηλεγράφημα, διτή ή κορδέττα «FARAS»
έσωσε τούς 22 συντρόφους μας, της δεύτερης δύοκας και πλέι πρός
τη δίδια δάση. Δίγο άργοτερο δύμως άναστατώνται δύοκληρο τό πλή-
ρωμα τού μεγάλου ναρκαλιεντικού. Τά άκοντικά του σημειώνουν κάποια
κοντά την παρούσα υπόβυθον. Ή προσοχή έντενεται. «Όλοι πάρουν
τις θέσεις τους. Και ίδου τό ανάλαγμα μαζί τούλης. Ό πλοιαρχος κάνει
ένα γοήγορο δύλιγμο και την άποφεύγει, φίγει δέ δύοταχως το εικόνητο
σκάφος του πρός την κατεύθυνση τού ανάλαγμού. Οι δύομες δύνηση
έχενταν ή μία κατόπιν της άλλης και οι έκρηξεις των ινών των τεράστιες
στήλες άφρισμένων νερών.

»Η αντέπιθεση τού ναρκαλιεντικού δάσητης τρεις - τέσσαρες δώ-
ρες και κατόπιν έπαναλάβει τό ταξίδι της έπιστροφής. Μετά 36 δρες
φτάνουμε στο ADDU ATHOL και άποβιθαιδύμαστε. Μάς περιμένει έκει
μιά συγκινητική περιποίηση από μέρους των άγγικων. Μένουμε τρεις ή-
μέρες για άνατανση, συναντούμε και τούς υπολοίπους ναναγούς και με-
ταφερθεμένα κατόπιν στο Κολόμπο. Ξαναβλέπουμε τό γνώριμο λιμάνι
και κυττάμε με λύτη τό «ερεμέτζο», δην λίγες ήμέρες προτήτερα ήταν
άργαμένο τό φορτηγό μας, πού περήφανα έκυμάτιζε στην πρώμη του
ή κυανόλευκη...

»Είς τό Κολόμπο στοριγκή μαζί άνέμενε περιθαλψις από μέρους τῶν
κυριῶν της Κεϋλάνης. Μάς έπήγαν είς τό «MERCHANT NAVY
CLUB», δην λειτουργούμενο μιά πλήρως ωραγωνή ήπιεσία διά τούς
ναναγούς, και μάς δέδουσαν καινούργιο ιματισμό. «Ολόκληρο σάκκο με όλα
τά χρεώδη. Δέν έμειναμε πολλές ήμέρες είς τό Κολόμπο. «Οταν έπέρασε
άπό τό λιμάνι τό άγγικο υπεροχεάνιο «OSCAVIUS», ένα σάκρος 10
χιλιάδων τόνων γκρός, μπαρκάραμε ως έπιβάται γιά τό Πόρτο Σάιδ.

»Στις 28 Φεβρουαρίου τό πλοίο μαζί έδεχθη άνεμτηχή έπιθεση υ-
ποβρύχων. Φτηνά τό γιλτώσαμε, χάρις στην παρέμβαση τῶν πολεμι-
κῶν συνοδείας. «Οταν μήτραμε στην «Ερνθάρα Θάλασσα» έμάθαμε και
ένα δυσάρεστο νέο.

— «Στόν κόλπο τού «Αντεν, έχω από τό Γκοναρνταφούν είχε τορ-
παλλισθή δέξα πέντε ήμέρες προτήτερα ήνα άλλο φορτηγό της έταιρίας
μας, τό «Ολγα Ε. Εμπειρίκου».

P. TZOYNAKOS

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ," Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις EN PEIRAI

ΓΡΑΦΕΙΑ (Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τη.40658

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ) Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

Έσωτερικού Δρ. 2.500 Έξωτερικού Λίρα «Αγγλίας 3.—

Δι' ΑΙΓΑΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

'Από τήν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας

Νέα άποστολή

Πληροφορούμεθα έξ έγκυρου πηγής, δτι ή Αμερικανική Κυ-
βέρνησις ένεκρινε τήν άποστολήν έντεθεν εις Νέαν Υόρκην και
την ναυτολόγησην έπι Αμερικανικῶν σκαφῶν 150 Έλλήνων ά-
νεργών ναυτεργατῶν. Ή άποστολή θά καταρτισθή άμέσως και
θά έπιθεσθή τών έντεθεν άναχωρούντων «Λίμπερτ».

Αι «κορβέτται»

Έντος τῶν ήμερων άναχωρούν διά Γιβραλτάρ τά πλήρωματα
πρός παραλαβήν τῶν δύο κορβετών έπι τῶν 6 πού μαζί παραχωρούν οι
Σύμμαχοι διά τάς άκτοπλοιάς μας μεταφράσ. Οι πλοίαρχοι κ. κ. Δέ-
δες και Πάτος οι οισθησαν κυβερνήσαν τῶν σκαφῶν τουτῶν.

— Έν τῷ μεταξύ τά σχέδια τῆς μετατροπῆς τῶν ώς ἄνω κορβετῶν
εἰς άκτοπλοιά σκάφη έξεποντήσαν ύπο τής έπι τούτῳ καταρτισθείσης
επιτροπῆς έπι τεχνιών και ειδίκων προσώπων. Διά τῆς έπιτυχοῦ μετα-
σκεψής τῶν προσώπων ή άκτοπλοιά μαζί ναυτιλίαν ν' αποτήσῃ έξ από
πάσης άποφεως κατάλληλη επιβατηγά πλοία. Ανεξαρτήτως τῆς στρεό-
τητος τῶν σκαφῶν αὐτῶν — είναι νεονατήγητα — και τῆς οίκονομίας
των εἰς πετρέλαιον — με 10 μῆλα 18 τόνων — ή δηλη των διαρρόμ-
ματος ληστέων δέ έπιτρέψη και ίσων ζόρων διά φροτίον νά διαθέτουν τά σκά-
φη των εις πετρέλαιον — με 10 μῆλα 18 τόνων δέ έγνωσθησαν τά κα-
ρακτηριστικά, είναι πάντως τῶν αὐτῶν με τή άνωτέρω δύο διαστάσεων.

Τ' άνωτέρω σκάφη θά παραληφθούν λίαν ουντόμως, μετωνυμάσθη-
σαν δέ εις : «Εφρα, «Μεσσαφία» και «Θήρα».
— Επίσης ή κ. Βελλιανίτης προέβη, ως πληροφορούμεθα, εις τήν
άγοράν έπι Αμερικήν ένδε φορτηγού 2.000 τ. φορτίον. Χαρακτηριστικά
τού σκάφους δέν έγνωσθησαν.

— Τό ύπο τής άπομποίσας «Γ». Ποταμάνος» άγορασθήν εις Αγγλί-
αν γιώτ, μετωνυμάσθη «Πίνδος». Τήν 24ην παρελθόντος άπεπλευσεν
τά σανούταντον διά Πειραιᾶ.

Α! τιμάτ τῶν πλοίων

Δύο προσφοραί, άφορωσι τήν πώλησην τριών άγγικων φορτηγών,
διαβιβασθείσαι δέ έπι Λονδίνον και πρός άλληνα έφοπλιστικά γραφεία
τῶν Αθηνῶν, είναι άρκετά χαρακτηριστικά τῶν χαμηλῶν τιμῶν, τόσον
τῶν παλαιών ναυτηγήσεων φορτηγών, δύον και τῶν νεωτέρας ήλικιας
τοιούτων, τῶν τελούντων προσωπιών 10.600 τόνων φορτίον και μηνηγήσεως 1942
συνεπός, νά άλλάξουν σημαίαν.

Ούτω, δύο άγγικά φορτηγά 8.600 τόνων φορτίον έκαστον και ναυτηγήσεως 1924, εύρισκομενα ένν καλη οπαστάσιε και τελούντα
έν ηπηρεσία, προσφέρονται πρός πώλησην άντη 50.000 λαρῶν έκαστον, άνεν δικαιώματος άλλαγής σημαίας, έφ' δύον πρός τό παρόν εύρισκονται έπιτακτης τής άγγικης κυβερνήσεως. Μία δευτέρα προσφορά δι' άγ-
γικούλη, έπισης, φορτηγών 10.600 τόνων φορτίον και ναυτηγήσεως 1942
άναφέρει διά τήν πώλησην του τήν τιμήν τῶν 18.000 λιρών.

Τά ταξιδεύοντα φορτηγά μας

Έγγνωσθησαν αι κατωτέρω πληροφορία, άναφερόμεναι εις ταξι-
δεύοντα έλληνικά φορτηγά:

— Τό φορτηγόν «Δημ. Ιγγλέσης» ναυλοκεῖ εις λιμένα τῆς Αν. Α-
φρικῆς (νότιο φόρτωσιν).

— Τό φορτηγόν «Αγία Μαρίνα» εύρισκεται εις Καναδᾶν με προ-
σφοριών δι' Αγγλίαν, δόπεν πιθανότατα θά φορτώσῃ δι' Ελλάδα.

— Τό φορτηγόν «Ηλίας Γ. Κουλουκούντης» και «Ορος Ελικών»
έκτελον συνεχή ταξίδια μεταξύ Νοτίου Αφρικῆς και Αλγύπτου.

— Τό ιπερωακένιον «Νέα Ελλάς» έναντισκε πρό τοιων έβδομάδων
εις τήν λιμήν τής Γλασκώνης.

— Εις τήν ηπηρεσίαν τής Ελεβετικής Κυβερνήσεως παραμένουν ει-
σέτι τά άλληνικά φορτηγά «Ελένη Γ. Κουλουκούντη», «Θέτις», «Κάσος»,
«Μάρπησσα», «Μάστερ Ηλίας Κουλουκούντη», «Νηρεύς», «Ορος Αλ-
τα» και «Στανρός». Τά έν λόγω σκάφη έκτελον ταξίδια έπι Βορείου και

Νοτίου Αμερικής εἰς Μεσόγειον, ἐκφορτώνυν δὲ τὰ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔλετηκῆς κυβερνήσεως μεταφερόμενα φορτία των εἰς τὴν Τουλόνα.

— Κατὰ τὸ 15θήμερον 15ης — 31ης Ιουλίου κατέλευσαν εἰς Πειραιά τὰ φορτηγά «Λίμπερτον»: «Μιαούλης», «Ψαφάς» καὶ «Ριζάρδος Λάδιον», ἀναμένεται δὲ ὡρὰ τὸ «Λίμπερτον» «Σπέτσα». Τὸ «Ριζάρδος Λάδιον» παρεχωρήθη τελευταῖς εἰς τὴν Ἑλληνικὴν κυβερνήσειν.

— Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα κατέλευσαν εἰς Πειραιᾶ καὶ τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά: «Ἄργολικός», «Ἄγιος Νικόλαος», «Ἄλες Γεωργίης», «Γεωργίος Ποταμάνος», «Ἐλέα», «Θεομήτωρ», «Μαρί Μάρσος» (κυβερνητικὸν) καὶ «Πέτρος Ι. Γονιλανδρῆς».

Ο «Οργανισμός Ναυαγίων»

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεκριθῆ τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ανελκύσεως καὶ Διαλλογῆς Ναυαγίων» ἐκ τῶν κ. κ. Κ. 'Αλεξανδρῆ ὑποναύάρχον - ἀρχηγοῦ τῶν Ναυτικῶν Διοικήσεων ὡς προέδρον καὶ Στ. Λαΐσον νομικοῦ συμβούλου, τοῦ ἐκάστοτε διευθυντοῦ τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Εμπορικῶν Πλοίων», Θ. Μιχαὴλ πλοιάρχου-ναυτηγοῦ τοῦ Β. N. N. Νικ. Ζαχαρία πλοιάρχου-δικαστικοῦ τοῦ Β. N., Βασ. Σκαροπέτη πλοιάρχου-λιμενικοῦ, 'Εμι. Δαλαμάγκα διευθυντοῦ τῆς Γεν. Διοικήσεως Δημ. Λογιστικοῦ, Κ. Πολυζόνη τηματάρχου τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος καὶ τοῦ προέδρου τοῦ «Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος», ὡς μελῶν. Γραμματεὺς τοῦ συμβούλου ὁρίσθη δὲ ἀνθυπολοίαρχος-λιμενικὸς κ. Γ. Τσαφαρᾶς.

'Αναπληρωματικὰ μέλη τῶν ἀντετέρω τακτικῶν μελῶν μὴ ἐν τοῦ νόμῳ προβλεπόμενα ωρίσθησαν οἱ κάτωθι: Διὰ τὸν κ. Στ. Λαΐσον ὁ νομικὸς σύμβουλος κ. Κυβέλος. Διὰ τὸν κ. Θ. Μιχαὴλ ὁ πλωτάρχης-ναυτηγὸς κ. Θεοδωρίδης. Διὰ τὸν κ. Ν. Ζαχαρίαν ὁ πλωτάρχης-δικαστικὸς κ. 'Αγγελίδης. Διὰ τὸν κ. Σκαροπέτην ὁ πλοιάρχος-λιμενικὸς κ. Στ. Πάγκας. Διὰ τὸν κ. 'Εμι. Δαλαμάγκαν ὁ ἀρχιλογιστής τῆς Γ.Δ.Δ.Λ. κ. Ν. Σπαχῆς. Διὰ τὸν κ. Κ. Πολυζόνην ὁ τηματάρχης τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος κ. Δ. Καλαμαριώτης.

Κωδικοποίησις νομοθεσίας

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατηγορίσθη ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν διευθυντῶν τοῦ ὑπουργείου, ἐνὸς ἀντετέρων διπλῆς τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ ἀναπόδειρον τοῦ παρέδρου τοῦ Συμβούλου 'Επικρατείας, εἰς τὴν δοτούν ἀνετέρην ἡ καθοικοτοίσις πασῶν τῶν Ισχυριῶν διατάξεων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Λιμενικοῦ σώματος. Γραμματεὺς τῆς ἐπιτροπῆς ωρίσθη δὲ ἀνθυπολοίαρχος λιμενικὸς κ. Τούρας.

Αἱ συντάξεις τοῦ Ν.Α.Τ.

Συνεπείᾳ διαφωνίας τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν ἀπεφασίσθη, δῶς ἡ αὐξησης τῶν παρεχομένων ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεων ἐπανεῖται ταυτῇ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν αὐξησην τὴν παρασχεθησομένην εἰς τὰς ὑπὸ τοῦ Δημοσίου καταβαλλομένας συντάξεις.

Βοηθήματα εἰς νέους συνταξιούχους

Τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐξήτησε τὴν ἀποστολὴν εἰς 'Αθήνας ἐνδὲ τημάτιος τῶν εἰς Λονδίνον κατατεθειμένων κεφαλαίων τῶν δύο Ταμείων Προνοίας 'Αξιωματικῶν καὶ Κατωτέρων πληρωμάτων τοῦ E. N., προκειμένου νὰ γοργηθοῦν ἐφ' ἄπαξ δονθήματα εἰς τοὺς νέους συνταξιούχους τοῦ Ν.Α.Τ.

Αἱ ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Εἰς τὸν δημοσιευθέντα ὑπὸ ἀριθ. 411 τῆς 19-6-45 'Αναγν. 'Νόμον τεροὶ συμπληρώσεως καὶ διαρροήμενων ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεων ἐπανεῖται ταυτῇ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν αὐξησην τὴν παρασχεθησομένην εἰς τὰς ὑπὸ τοῦ Δημοσίου καταβαλλομένας συντάξεις πλοίων:

"Ἄρθρον 2. 'Απὸ 1ης Ιουνίου 1945 ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος πλοίων ἐνεργεῖται, ἐπὶ ποινῇ ἀκυρόττετος, ἐνώπιον συμβολαιογράφου, ἀπασι δὲ αἱ ἐκάστοτε ἴσχύονται διὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος ἀντοκινήτων ἡ ἀντοκινήτων ποδηλάτων διατάξεις, διὰ τὴν προεκτίμησην τῆς ἀξίας τούτων καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν τελῶν χαροτοσήμων καὶ λουπῶν τελῶν καὶ δικαιουμάτων ἐν γένει καὶ ἀμοιδῶν, ἐφαρμόζονται καὶ τοῖς τὴν μεταβίβασιν πλοίων καὶ πλωτῶν ἐν γένει μέσων. Κατὰ τροποτίσησιν τῶν διατάξεων τούτων, ἀρμόδια διὰ τὴν προεκτίμησην τῶν πλωτῶν μέσων, εἰς ἀς περιπτώσεις ἐπιβάλλεται ἡ παρὸ Μηχανολογικῆς ὑπηρεσίας ἐνέργεια τῆς προεκτίμησεως, τυγχάνει ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ τοῦ Λιμενικοῦ ἡ τοῦ λιμενάρχου τοῦ πλοίου, ἔνθα καταρτισθήσεται ἡ περὶ τῆς μεταβίβασεως σύμβασις.

"Ἄλι άποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Να-

τίλας κανονίζονται αἱ ἐν γένει λεπτομέρειαι τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος ἄρθρου».

— Πολάγματι εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ὅρθεντος ἄρθρου τοῦ ἀνωτέρου Νόμου καθωρισθησαν διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὅτι «άρμόδιοι ὑπηρεσίαι διενέργειαν προεκτίμησεως κατὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τῶν πλοίων, προκειμένου περὶ τοῦ λιμένος Πειραιῶς, εἶνε τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς, προκειμένου περὶ τῶν λιμένων Κράτους αἱ κατά τόπους λιμενικαὶ ἀρχαὶ (Λιμεναρχεῖα, 'Υπολιμεναρχεῖα κλπ.) καὶ προκειμένου περὶ τῶν μεταβιβάσεων πλοίων, αἵτινες λαμβάνουν χώραν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἡ καθ' ὃν χρόνον τὸ μεταβιβάσμενον πλοίον είνε ἐν πλ. τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητηρίον τῆς 'Ελλάδος.

— Κατὰ τῶν ἀποφάσεων τῶν ὧν ἀνω ἀρμόδιοιν ὑπηρεσίων καὶ δργανομοφέρουν ἐντὸς πενθημέρου ἀπὸ τῆς κοινοποίησεώς τον εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον ἡ ἀσκησης ἐφέσεως ἐνώπιον «Ἐπιτροπῆς ἐκτιμήσεως ἀξίας πλωτῶν πλοίων, πλοιαρίων καὶ μεριδῶν αὐτῶν», ἐδρευούσης εἰς τὴν ἐπιφανεῖαν τῆς Πειραιῶς εἰς τὴν Επιθεωρήσην 'Εμπορικῶν Πλοίων» καὶ ἀποτελουμένης ἀπὸ τὸν διευθυντὴν τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων, ὡς προδεδόν, τὸν παρὰ αὐτὴν ναυτικὸν ἀξιωματικὸν τοῦ Β. N. καὶ ἔνα ἀπόφοιτον τοῦ «Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος», ὑποδεικνύμενον ὑπὸ αὐτὸν ἐξ ἐκάστης τῶν κάτωθι κατηγοριῶν πλοίων:

»α) Τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, β) τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας, γ) τῆς πετρελαιοκινήτου καὶ ιστοφόρου Ναυτιλίας καὶ δ) τῶν διαφόρων ἄλλων πλωτῶν ναυπηγημάτων.

»'Η 'Ἐπιτροπὴ αὐτὴ δρεῖται νὰ ἐκδώσῃ τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐντὸς δεκαπημένου τὸ πολὺ ἀπὸ τῆς ποβολῆς τῆς ἐφέσεως. Εἰς τὴν 'Ἐπιτροπὴν ἔχουν εἰσεῖ δικαίωμα, προσφεύγων, νὰ ζητήσῃ ἀναθεώρησιν καὶ ὁ ἀρμόδιος Οἰκονομικὸς 'Εφορος. 'Η παρόντα ἀπόφασις ισχύει ἀπὸ 1ης Ιουνίου ἐ. ἔ.».

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

Περατώσαν τὴν ἐπισκεψίαν τὸν ἀρμόδιον λιμενικήθη εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκρουνιώνας τὸ πρῶτην οὐγγρούντον ἀτιμόπλοιον, διπερ ηδη ὄνομάσθη «Καβάλλα».

— Ο πλωτὸς γερανὸς «'Ατλας», ρυμουλκούμινος ἐκ Πειραιῶς εἰς Θεσσαλονίκην ἐθνισθή παρὰ τὸν Καφρέα, συνεπείᾳ θαλασσοταραχῆς.

— Εἰς τὸ Μάριο ἀνευρέθη τὸ πετρελαιοκινήταν «'Ατρόμητος», 300 τόννων, διπερ καὶ θά μᾶς ἀποδοθῆ.

— 'Επίσης εἰς τὴν Τεργέστην ἀνευρέθη τὸ πετρελαιοκινήτον «'Αγιος Ιωάννης Θεολόγος», 150 τόνων, τοῦ κ. Νικολ. Βλάχου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἰλέσθη καταληφθῆ ὡς λεία πολέμου ὑπὸ τῶν γιογκοσλαβικήν σημαίαν. 'Ηδη περιῆλθεν εἰς ἄγγιλος κεῖσα καὶ πρόκειται νὰ μᾶς ἀποδοθῆ.

— 'Επειδὴ ίκανὸς ἀρμόδιος μεγάλων πετρελαιοκινήτων σκαφῶν μας ἔχει πετρεφθῆ ὑπὸ τῶν Ιταλῶν καὶ γερμανῶν εἰς τὴν 'Αδριατικήν, ἡ «'Ενωσις Πετρελαιοκινήτων» πούκειται νὰ ζητήσῃ, μέσω τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰδίκην συμμαχικήν ἀδειαν, δῶς μάς ἐπιτροπῆς της πετρεφθῆ τὸν Ιταλικὸν καὶ γιογκοσλαβικὸν λιμένας τῆς 'Αδριατικῆς πόρδης ἀνεύρεσιν πετρελαιοκινήτων, ἀπανταχόμενον νὰ εὑδούσκωνται ἔκει.

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

Ο 'Οργανισμὸς 'Ανελκύσεως Ναυαγίων (Νόμος 465) 1945) προσκαλεῖ τοὺς ιδιοκτήτας ἡ ἀλλοὶ ἔχονται ἔννομοι συμφέρονταν πλοίων τῆς Ελληνικής Αιγαίου περιοχῆς, ὅπως οἱ μὲν ἐν 'Ελλάδι κατοικοῦντες ἡ διαιτημένοντες ἐντὸς ἀνταρτικῆς προθεσμίας ἥμερον τοιλάκων (30) ἀπὸ τῆς τελευταίας εἰς τὴν ἐφημερίδα δημοσιεύσεως τῆς παρούσης, οἱ δὲ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ διαιτημένοντες ἡ ἀγγώντος διαιτονής ἐντὸς ἀνατρεπτικῆς προθεσμίας ἥμερον ἐξηρκόντα (60) ἀπὸ τῆς τελευταίας εἰς τὴν ἐφημερίδα δημοσιεύσεως τῆς παρούσης ἀντὶ τοῦ ἔγγραφον δῆλων σημαντικῶν δικαιώματά τον καὶ δὲ ἀπινούσιν ἡ μὴ προθεσμῶν εἰς τὴν ναυαγίου δικαιώματά δ' ιδίων μέσων καὶ δαπανῶν. Μετὰ τῶν δηλώσεων δέοντα νὰ ποβοληθῶν τὸν πλοίον τοῦ Πειραιῶς Βάττη ἀριθ. διωματίου 16, Πειραιεῖς) καὶ πάντα τὰ ἀποδεικτικά τοῦ ἐννόμου συμφέροντος ἔγγραφα ἡ τίτλοι.

Ἐν Πειραιᾷ τῇ 30 Ιουλίου 1945

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΠΟΥΛΙΟΥ

Κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

'Υπολιμενάρχος

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΟΔΟΣ ΝΙΚΗΤΑ 17. — ΤΗΛ. 43127

Αἱ γραμμαὶ μας διεκόπησαν προσωρινῶς
Θὰ έπαναληφθοῦν εύθὺς ώς αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέφουν

Πρακτορεῖα εἰς ὅλους τοὺς λιμένας Έλλάδος
Αγγλίας, Κόντινεντ καὶ Ανατολικῆς Μεσογείου