

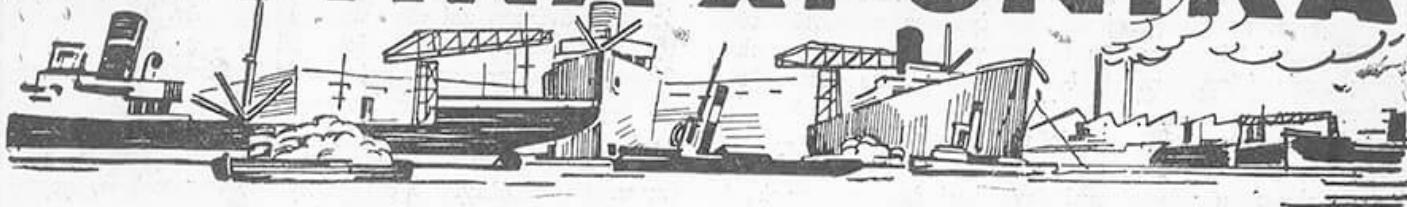
NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1945

Αρ. Φύλλου 248/7

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 248 (7)

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ.Ν.ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ.ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1945

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ

ΤΟΥ Κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Ο προσανατολισμός της άκολουθητέας έμποροναυτικής πολιτικής δέοντας νὰ προταχθῇ τῆς άνασυγκροτήσεως. Αἱ πιθαναὶ τάσεις τοῦ διεθνοῦς υπερθαλασσίου έμπορίου κατὰ τὰ μεταπολεμικά ἔτη, ή ἔξειξις τῶν πραγμάτων τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας καὶ ή συνέχισις ἡ μὴ τοῦ κρατικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν έμπορικῶν συμμαλλαγῶν, κατὰ άκολουθίαν δὲ καὶ ἐπὶ τῶν γαύλων, ἀποκλεισμένης τῆς δυνατότητος μεγάλων κερδῶν, ἀκόμη δὲ ἐπαρκῶν διὰ τὴν κάλυψιν ἀποσθέσεων καὶ τόκων ἐπὶ τοῦ κεφαλαιοῦ, ἀποτελοῦν παράγοντας ἀποφασιστικούς καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Η ἀστάθεια τῶν ἐπιβάλλει τὴν μεγαλυτέραν δυνατήν προσοχὴν καὶ ἐπιφύλαξιν. Τὸ τὰς κρατούσας συνθήκας, δραδὺς ἀναμένεται νὰ εἰναι ὁ ρυθμὸς τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ δυνητικοῦ τοννάκι, ἀν τὸ ἔργον αὐτὸς πρόκειται νὰ ἐπιτελεσθῇ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ μόνων τῶν διαθεσίμων παρ' αὐτῶν κεφαλαίων. Σκοπὸς ἀκριδῶς τῆς παρούσης μελέτης εἰναι ἡ ἔξεύρεσις τῶν μέσων διὰ τῶν δποίων θὰ ἐπεταχύνεται η πρὸς ἀντικατάστασιν προσπάθεια, ἀκόμη δὲ η ἔρευνα καὶ η δημιουργία τῶν εὐνοϊκῶν ἐκείνων παραγόντων, οἵτινες θὰ παρώθουν τὸ ώργανωμένον κεφαλαιον νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρησιν.

Ο ιδιωτικὸς ἐφοπλισμὸς διὰ τὴν ἐλληνικήν ναυτιλιακήν ἐπιχείρησιν εἶναι καὶ τὸ ιδιόκινον μου ΙΙΙΣΤΕΥΩ. Βασικὴ εἶναι προϋπόθεσις τῆς άνασυγκροτήσεως. Μὲ τὴν ἀποφίνι μου αὐτὴν συμφωνοῦν καὶ δοιοὶ οἱ ἀριθμόιοι κρατικοὶ παράγοντες εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας καὶ τὴν Ἀγγλίαν. Η ἐλληνικὴ ναυτιλία δὲν παρεξέκλινε ποτὲ κατὰ τὴν μακράν τῆς ιστορίαν ἀπὸ τὴν χαρακτηριστικὴν δι' αὐτὴν μορφὴν τῆς ιδιωτικῆς ἐπιχείρησιν. Δὲν ἔλαβε ποτὲ τὸ ἐλληνικὸν σκάφος οἰσινδήποτε ἐπιχορήγησιν η ἀλληγ. τινὰ ἀρωγὴν ἀπὸ τὸ Κρήτος, ἐργαζόμενον δὲ ἔξω τῶν χωρικῶν καὶ γειτονικῶν θαλασσῶν εἰς τὸν ἀγοράτην ἀνταγωνιστὸν μὲ τὰ ἔνα πλοῖα, ἐκράτησε τὰ κεκτημένα καὶ ἔχώρησε πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν, ὅπως σαφέστατα καταδεικνύεται ἀπὸ τὰ ναυτιλιακὰ χρονικὰ τῆς μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον περιόδου. Τοῦτο δέδουι δὲν συγκίνει, δοιοὶ οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἐπλήρωσαν τ' ἀγορασθέντα παρ' αὐτῶν σκάφη εἰς μετρητὰ καὶ δοιαὶ τῶν ιδίων τῶν κεφαλαίων μόνον ἐπέτυχαν τὴν ἐπαύξην τῆς ἐπιχείρησην τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος. Μεγάλα ποσά ἐδαγείσθησαν

μέσω τῶν ἐλληνικῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου ἀπὸ Βρετανούς Οίκους, οἵτινες λαμβάνοντες ὑπὸ δψιν τῶν τὸ γεγονός διὰ μέσῳ αὐτῶν ἐκαλύπτοντο αἱ ἀνάγκαι τῶν πλοίων μαζὶ διὰ τὰς ἀσφαλίσεις, τὰς ἀνθρακεύσεις, τὰς νυκτηγήσεις καὶ τὰς ἐπισκευάς, ἐχρηματοδότουν τὴν ἐλληνικὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν. Τὸ σύστημα τοῦτο τῆς χρηματοδοτήσεως ἐλειτούργει δέδαια, δοταν αἱ ἄξιαι ήσαν μικραὶ καὶ ἔνα ποσόν γύρω τῶν 20 χιλιάδων λιρῶν ἦτο ἀρκετὸν διὰ νὰ γίνῃ τις πλοιοκτήτης.

Θὰ ἦτο δυνατὸν ἀκόμη καὶ σήμερον νὰ λειτουργήσῃ τὸ ίδιον σύστημα, ἀλλὰ δὲν δυνάμεθα νὰ στηρίξωμεν τὴν ἀνασυγκρότησιν μιᾶς μεγάλης ναυτιλίας εἰς τὴν ὑπαρξίαν εὐνοϊκῶν δρων εὐθηγίας εἰς τὴν ἀγοράν τῶν πλοίων. Τὸ γεγονός τῶν εὐθηγῶν τιμῶν θὰ ἐδημοσύργει πιθανὸν ταῦτοχρονον, ἀθρόαν τὴν εἰσοδον τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ἀγοράν μὲ ἀποτέλεσμα τὴν προώθησιν τῶν τιμῶν εἰς ὑψη δυσθερότητα καὶ τὴν πτώχευσιν μερικῶν ἐπιχειρήσεων, διποταν συνέδη καὶ εἰς τὸ παρελθόν.

Ἐγ τῷ μεταξὺ η ἀνάγκη διὰ τὴν ἔξεύρεσιν ἐργασίας εἰς τὸν "Ἐλληνα ναύτην είναι· ἐπείγουσα. Η ναυτικὴ διόληχανία δρεῖται νὰ ἀποδέψῃ εἰς τοῦτο, ἀλλὰ κατὰ τρόπον πάγιον, δοτας καὶ θὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς προδιαγραφῆς κατευθύνσεων ἀνασυγκροτήσεως παγίας ἀκριδῶς μορφῆς. Θὰ ἔπρεπε ν' ἀποδέψωμεν εἰς μίαν Ναυτιλίαν ἔτι μᾶλλον ἀνθεκτικήν εἰς τὰς ἀναποφεύκτους μελλοντικὰς κρίσεις.

Δύο εἶναι: οἱ κύριοι κλάδοι τῆς συγχρόνου ναυτικῆς ἐπιχείρησεως: 1ον Τὰ πλοιαρία γραμμής, τῶν ὅποιων ἡ ἐκμετάλλευσις διεξάγεται, δόσει προκαθωρισμένου δρομολογίου καὶ διατίνα δέχονται ἐπιδάτας η φορτία η καὶ ἀμφότερα μὲ γνωστὸν ὑπωδήποτε σταθερὸν ναῦλον, καὶ 2ον τὰ «τράμπα μπρέ», τὰ φορτηγά δηλαδὴ πλοῖα, τὰ ἔτοιμα νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν ὅποιδήποτε ὑπάρχει: ζήτησις καὶ πληρώνεται η καλυτέρα διὰ τὴν παροχὴν τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν τιμή. Τὰ «τράμπα» μεταφέρουν συνήθως ὄμοιειδή εἰς χῆμα φορτία ἀπὸ μιᾶς χώρας η Ήπειρου, εἰς τὴν ἀλληγ. μὲ τιμὰς ναῦλων ὑποκειμένας εἰς διαπραγματεύσεις κατὰ τὸν χρόνον τῆς γαυλώσεως, μὲ ἀμεσον ἐπίδρασιν τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως.

Η σύσιδης διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο κλάδων ἔγκειται εἰς



τὸ γεγονός, διτὶ ἡ μὲν ἐκμετάλλευσις τῶν «τράμπες» εἰναι πλήρως ἐκτεθειμένη εἰς τὸν συναγωνισμὸν, ἡ δὲ τῶν «λάΐνερες» ἐπαρκῶς εἰναι: προφυλαχμένη διὰ τῶν ἐμπέσων συμφωνιῶν τῶν «Διασκέψεων». Οἱ γαῦλοι τῶν πλοίων γραμμῆς προστατεύονται, οὕτως εἰπεῖν, ὁ συναγωνισμὸς διὰ τὴν ἑξασφάλισιν φορτίων εἶναι: περιωρισμένος μεταξὺ τῶν ἑταριῶν—μελῶν τῆς «Διασκέψεως» καὶ κάθε παρείσακτος εἰς τὴν γραμμὴν ὅπουλοι. Μόνον ἵσχυροι οἰκονομικῶς γαυτιλιακοὶ ὀργανισμοὶ ἐκέρδισαν κατὰ τὸ παρελθόν τὴν θέσιν των εἰς τὰς «Διασκέψεις» τῶν γραμμῶν καὶ τοῦτο μετὰ μαρδὸν καὶ δαπανηρὸν ἀγῶνα.

Αἱ τιμαι τῶν γαῦλων διὰ τὰς «λάΐνερες» δρίζονται εἰς ἐπίπεδα προβλέποντα τὸ ἐπαρκὲς ἀκόμη καὶ ὅταν τὸ πλοῖον δὲν παραλαμβάνῃ πλῆρες φορτίον καὶ τὸ σημαντικὸν κέρδος, ἐὰν τὸ πλοῖον γραμμῆς ἀπηγόρωσε τὸ σύνολον τοῦ διαθεσίμου χώρου του. Εὐδόχητον εἶναι, διτὶ κάθε ἐφοπλιστής θὰ ἐπεθύμει νὰ συμμετάσχῃ εἰς μίαν τοιαύτην ἀσφαλοῦς ἀποδόσεως ἔργασιν. «Ενα τοιοῦτον ὅμινον προγόμιον προϋποθέτει καὶ εὐθύνας, ποὺ μόνον μία ἵσχυρὰ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις δύναται νὰ κρατήσῃ. Εἶναι λ.χ. ὑποχρεωμένος ὁ ἐφοπλιστής-μέλος μιᾶς «Διασκέψεως» νὰ κατέχῃ νέα, ταχέα, ὠκεανοπόρα πλοῖα γραμμῆς, μὲ ἐπαρκεῖς εὐκολίας στοιβασίας καὶ φορτοεκφορτώσεως διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἑξυπηρέτησιν σίουδήποτε εἰδους φορτίου, μία προϋπόθεσις, δηλαδή, τὴν δποίαν δὲν ἥσαν εἰς θέσιν οἱ «Ἐλλήνες» ἐφοπλισταὶ νὰ καλύψουν εἰς τὸ παρελθόν. Αδτὸς ἥστο δ λόγος διὰ τὸν ὄποιον ἡ εἰς πλοῖα γραμμῆς Ἑλληνικὴ ἐπιχειρηματικότης ἥστο λίαν περιωρισμένη. Δύο ἑταρίαι διετήρησαν τακτικὰς γραμμὰς μετὰ τῶν Ἡπειρωτικῶν λιμένων—Γερμανικῶν, «Ολλανδικῶν καὶ Βελγικῶν — πρὸς τὴν Ἀγατολικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ή πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν Ἑλληνικὴ γραμμὴ καὶ αἱ ὀλίγαι ἑξωτερικαὶ ἐπιβατικαὶ γραμμαὶ τῆς Ἀκτοπλοΐας συμπληρώνουν σχεδὸν τὸν κατάλογον.

* * *

Σχέδια διὰ τὴν διεύρυνσιν τῆς Ἑλληνικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν καλάδον τῶν πλοίων γραμμῆς είχον μελετηθῆ ἡ σχεδὸν εἰχον ἐκπογήθη, ἔταν δὲ πόλεμος ἐκηρύχθη. Τὸ Πλέιτ πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ δὲ τὴν Ἀγγλίαν τὴν Βορ. Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ ἥσαν αἱ προκριθεῖσαι διὰ τὴν ἐπιδίωξιν γραμμαὶ. Μερικῶν καταλλήλων πλοίων ἡ γαυπιγήσις εἶχε συμφωνηθῆ. Εδόθης ὡς ἐπερατώθη ἡ κατασκευὴ των, δὲ πόλεμος εἶχε κηρυχθῆ καὶ τὰ καθελκυσθέντα σκάφη ἐπετάχθησαν διὰ τὰς πολεμικὰς μεταφοράς.

Ἄλλα καὶ ἀν δικόμη ἐπέζων τοῦ πολέμου τὰ πλοῖα αὐτὰ δὲν θὰ ἥσαν πλέον κατάλληλα διὰ τὸν ἀρχικὸν προσορισμὸν τῶν γένων, ταχυτέρων καὶ ἑξειλιγμένου τύπου σκαφῶν «C» καὶ «Bίντορο», ἀτινα θὰ προσφέρωνται εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ φορτίου. Η Ἐλλάς, συνεπῶς, δὲν διαθέτει οὔτε ἔνα μόνον πλοῖον γραμμῆς, ἴκανόν γ. ἀντιμετωπίσῃ τὸν ἀγαγωνισμόν. Αἱ θυσίαι της ὅμινος κατὰ τὸν παρόντα πόλεμον εἰς ἔμψυχον καὶ πλωτὸν ὑλικόν, πέραν δὲ αὐτῶν ἡ ἐθνικὴ συμφορά που ἐπλήξε τὴν χώραν μας ἀπὸ τὴν ἐγκληματικὴν δρᾶσιν τῶν Ἰταλῶν, τῶν Γερμανῶν καὶ τῶν Βουλγάρων, ἀποτελοῦν τίτλους τιμῆς καὶ περιγμῆς δικαιωμάτων διὰ κάθε πεδίου τῆς παγκοσμίου οἰκογομικῆς δραστηριότητος.

Δὲν ἡμίποροῦμεν νὰ διαγοηθῷμεν καν τὰς περιστάσεις, ποὺ θὰ ἐπέτρεπαν μεταπολεμικῶς εἰς τὰς γερμανικάς, τὰς σκανδιγαύνικάς καὶ τὰς ιταλικάς ἀκόμη γραμμὰς νὰ συνεχίσουν μὲ τὰς πρὸ τοῦ πολέμου ἀγαλογίας συμμετοχῆς των τὴν μεταφορὰν τοῦ μεγίστου μέρους τῶν ἐκ τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἐλλάδος φορτίων. Οὐδὲν γὰρ φαντασθῷμεν μετά τινα ἔτη τὴν Ἰαπωνικὴν σημαίαν ἐλευθέρων γὰρ περικλείσῃ τὴν Ὑδρόγειον μὲ πυκνὸν δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν. Πιστεύομεν, τούγκαντίν, δὲν θὰ παρασχεθῇ ἡ εὐκαιρία διὰ τὴν ἀνακαταγομήν τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς «λάΐνερες» Διασκέψεις καὶ τότε διὲ ὠρισμένας ἑξ αὐτῶν θὰ ληφθῇ ὁ δικός της πολέμου τοῦ 1914—ἡ Γερμανία καὶ ἡ Αυστρία ἔ-

κλεισαν ἐπιμελῶς τὰ σκάφη των εἰς τοὺς λιμένας. Τώρα ἡ εὐρυτάτη ἔκτασις τῆς Εὐρώπης, ποὺ κατελήφθη ἀπὸ τοὺς Γερμανούς, εἰχε ἀνάγκην καὶ τὸν γαυτικὸν ὑπηρεσιῶν. Τὰ πλοῖα τοῦ «Ἀξονος ὑπεχρεώθησαν νὰ δεσμοῦν καὶ αὐτὰ παρόμοια μέσα ἐπιθέσεως καὶ καταστροφῆς, πρὸς τὰ ἐπιβληθέντα εἰς τὰ συμμετοχῆς καὶ πλοῖα ἀπὸ τὰ ἀξονικὰ ὑποδρύχια καὶ ἀεροπλάνα.

* * *

Οἱ «Ἐλλήνες» ἐφοπλισταὶ ἀγτιμετωπίζουν τὴν πρόσκτησιν πεντήκοντα (50) τοῦλαχιστὸν συγχρονισμένων ὠκεανοπόρων φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς, μεγάλων καὶ μικρῶν, διὰ γὰρ ἑξηπηρετήσουν καὶ αὐτοὶ ὠρισμένας τακτικὰς γραμμάς, διὰ τὰς δημοίας η Ναυτιλία μας ἐνδιαφέρεται καὶ εἰς τὴν κίνησιν τῶν ὅποιων δικαιώματος ἀπαράγραπτον κέντηται διὰ νὰ συμμετάσχῃ.

Ἐφόσον δὲν ἐπιτύχῃ ἡ Ἐλλάς τὴν ἐκ τοῦ στρατοπέδου τοῦ «Ἀξονος ἑξέρεσιν τῶν σκαφῶν αὐτῶν, θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ τὰ γαυπιγήσῃ. Οὔτε εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀλλ᾽ οὔτε καὶ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν θὰ πεισθεῖσυν τοιαῦτα πλοῖα γραμμῆς. Πράγματι, προσφάτως ἀκόμη δὲ τὴν Ἀγγλικὸς Τύπος ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην, δημος ή Μ. Βρετανία δανεισθῇ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας διὰ «λίμπερτον» θὰ χρειασθῇ διὰ τὰς «τράμπες» μεταφοράς, διὰ γὰρ ἀπασχολήσῃ τὸ σύνολον τῆς γαυτηγικῆς τῆς χώρας δραστηριότητος εἰς μόνην τὴν κατασκευὴν πλοίων γραμμῆς πρὸς ἐπαγωπότητην τῆς προπολεμικῆς θέσεως τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον.

Θὰ ἥστο δυνατὸν νὰ γαυπιγήσωμεν τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰς τὰς Σκανδιγαύνικὰς χώρας, ἡ καὶ ἔναντι ἐπαγορθώσεων εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν. Ἄλλα μέχρις δτοῦ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀποκτήσῃ διὲ οἰουδήποτε τρόπου τὸν στόλον αὐτῶν τῶν «λάΐνερες», ἡ θέσις της εἰς τὰς κατὰ γραμμὰς «Διασκέψεις» θὰ ἔπερπε νὰ παραμεινῃ ἀνοικτῇ. Θὰ παρείχετο, δηλαδή, εἰς τὴν σημιτίαν μας, μία «δύψιδν» συμμετοχῆς μὲ ωρισμένον ἀριθμὸν πλοίων εἰς κάθε γραμμήν, εἰς τὴν δημοίαν θὰ ἐπαγωρίζεται τὸ δικαιώματα εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν νὰ συμμετάσχῃ.

Θὰ ἥστο ἀκόμη δυνατὸν νὰ ἐκκινήσωμεν εἰς τὴν προσωρινὴν ἐγκαθίδρυσιν τῶν γραμμῶν μὲ τὰ πλοῖα, ποὺ οἱ «Ἐλλήνες» ἐφοπλισταὶ διαθέτουν ἀμέσως. Τοῦτο, ἄλλως τε, προβλέπεται νὰ συμβῇ καὶ διὰ τὰς ἄλλας σημιτίας. «Οσον δημος ταχύτερον ἀποκτήσωμεν καὶ δρομολογήσωμεν εἰς τὰς γραμμὰς καλὰ καὶ κατάλληλα πλοῖα, τόσον μεγαλυτέρων τὴν ἐκτίμησιν τῶν φορτωτῶν θὰ ἐπισύρωμεν. Θὰ καταστῶμεν οὕτω ἕκανοι νὰ ἐγκαθίδρυσωμεν καὶ μονίμως νὰ διατηρήσωμεν τὰς αὐτὰς ὑπηρεσίας εἰς τὸ μέλλον.

Πεντήκοντα συγχρονισμένα «λάΐνερες», μεγάλα καὶ μικρά, ἀναγκαιούν εἰς τὴν Ναυτιλία μας. Τὰ πρῶτα διὰ γὰρ συμμετάσχουν εἰς τὴν ἀνακαταγομήν τῶν συμμετοχῶν εἰς τὰς γραμμὰς Βορείου καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην (περιλαμβανομένης τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης) καὶ τὰ δεύτερα διὰ τὰς γραμμὰς ἐκ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κόντινεντ καὶ λιμένων Ἡνωμένου Βασιλείου πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὸ Δέλτα τοῦ Δουναδένεως καὶ τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Αἱ μεσογειακαὶ ἀκόμη γραμμαὶ μεταξὺ Συρίας, Παλαιστίνης, Κύπρου, Αιγαίου ποὺ διὰ μέσου τῶν Ἑλληνικῶν καὶ πλοίων πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὸ Δέλτα τοῦ Δουναδένεως καὶ τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Αἱ μεσογειακαὶ ἀκόμη γραμμαὶ μεταξὺ Συρίας, Παλαιστίνης, Κύπρου, Αιγαίου ποὺ διὰ μέσου τῶν Ἑλληνικῶν καὶ πλοίων πρὸς τὴν Μεσόγειον συμμετέχουν τὸ δίκτυον τῶν Ἑλληνικῶν γραμμῶν.

Διὰ τὴν γαυπιγήσιν τῶν πεντήκοντα αὐτῶν πλοίων γραμμῆς θ' ἀπαιτηθοῦν 75 ἑκατομμύρια δολαρίων πέραν τοὺς τῶν διατησίμων ἔξι ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων 50 Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀπολεσθέντων κατὰ τὸν πόλεμον καὶ τὸ κεφάλαιον αὐτὸν θὰ ἔξαρκέσῃ ἐφόσον τὸ κόστος τῶν γαυπιγήσεων διατηρηθῇ εἰς τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον. Πάντως αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἀποζημιώσεις ἀποτελοῦν ἐπαρκές περιθώριον διὰ τὸν προτιθέμενον νὰ δανεισθῇ τὸ ἐπιπρόσθετον κεφάλαιον. Εάν δὲ ἡ ἀντέλεσις τοῦ γαυπιγηκού τούτου προγράμματος χρειασθῇ μίαν τριετίαν, δὲν θὰ ζητηθῇ καὶ ἀμέσως δόλοκληρον τὸ ποσόν τοῦ δανείου.

Αἱ πιστώσεις

Ἐμπιστολαὶ προσπάθειαν καὶ ἐπίμοχθον πολυετῆ ἔργασίαν χρειάζεται μία γαυτικὴ ἐπιχείρησις διὰ γὰρ ἀποκατασταθῇ δριστικῶς ἐπὶ ἀποδοτικῶν βάσεων. Συντῆκηναι εὐνοῖσκαὶ πρέπει νὰ δημιουργηθοῦν, βάσεις: τῶν δημοίων πρὸς τὴν προτιθέμενον νὰ ἐπαντυχθοῦν ἀσφαλῶς. Μακροπρόθεσμοι μό-

γον πιστώσεις μὲ χαμηλὸν τοκοχρεωλύσιον γήπεδον θετικῶς νὰ ὑποδογθῆσουν τὴν προσπάθειαν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ αὐτάς τὰς πιστώσεις πρέπει γὰ ἔξενρωμεν. Δάγειον διωδεκατές η δεκαπενταετές πρὸς 2—2 1) 4 τοῖς ἑκατόν, μὲ 10 τοῖς ἑκατὸν ἑτήσιον χρεωλύσιον, καταβλητέον ἀπὸ τοῦ τρίτου ἔτους ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ σκάφους, θὰ πυρεῖχε τὰς πιθανότητας ἐπιτυχίας εἰς τὴν γαυτικὴν ἐπιχείρησιν τακτικῆς γραμμῆς. Εἳν αὖ δὲ τὸ ὅλον γαυπηγικὸν πρόγραμμα κλιμακωθῇ εἰς μίαν τριετίαν, θὰ χρειασθοῦν εἴκοσι πέντε ἑκατομμύρια δολαρίων κατ' ἔτος ἐκ τοῦ δανείου, εἰς τρόπον ὃστε μὲ τὴν καταβολὴν τῆς τρίτης δόσεως θὰ ἥργιζε καὶ η̄ χρεωλυτικὴ ἔξοφλησις τῆς πρώτης.

Τὸ δάνειον ἔξησφαλισμένον πλήρως διὰ πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ τῶν ναιπηγουμένων πλοίων δὲν ἀποτελεῖ οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον ἐπικίνδυνον τοποθέτησιν. "Αν καὶ ή ἔξηπηρέτησις τοῦ κεφαλαίου μὲ τόχον 2 1) 4 τοῖς ἑκατὸν θα θεωρηθῇ μετρία, προώρισται ὅμως νὰ ὑποδοθήσῃ τὰ μέγιστα, μετὰ πλήρους ἀσφαλείας, τὸ ἔργον τῆς ἑλληνικῆς ἀποκαταστάσεως.

Θὰ ἡτο δυνατὸν ἀκόμη τὸ προβλέποιμενον διὰ τὴν γαυπῆγησιν χρονικὸν διάστημα νὰ παραταθῇ εἰς μίαν πενταετίαν, ὅποτε καὶ τὸ ἀπαιτούμενον ποσὸν τοῦ διανείου θὰ είναι κατ' ἀγαλγίαν μικρότερον, ἐφ' ὃσον τὸ ἀρχόμενον μετὰ τριετίαν χρεωλύσιον διὰ τὴν πρώτην καταβολήν, θὰ χρησιμεύσῃ ὡς μέρος τῆς τελευταίας τιμηματικῆς καταβολῆς τοῦ διανείου. Οἱ "Ελληνες ἐφοπλισται" θὰ ἔχουν ὑπωσδῆποτε ὑποχρεωμένους νὰ ρυθμίσουν τὰ χρονικὰ δρια τοῦ γαυπῆγον των προγράμματος ἀγαλόγως τῶν παρ-

εχομένων εἰς αὐτούς δαχεισκῶν εὐκολίαν. Θὰ ἔξευρεθῇ πάντως ἐπρόποιος, ὅπει τὸ σύνολον τῶν πιστώσεων γὰρ παράσχῃ τὸ μέγιστον τῆς ἀπαιτουμένης ἀρωγῆς.

Τὸ πρόδηλημα τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν πιστώσεων θ' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον συζητήσεων, δάσει τοῦ ὅλου σχεδίου ἀγαστυγκροτήσεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, εἰς τὸ δόπιον περιλαμβάνονται: ἡ ἀντικατάστασις τῶν διυθισθέντων «τράμπες» καὶ ἡ ναυπηγησίς δεξιαρεγοπλοίων.

Η ἀποκατάστασις ἐξ ἄλλου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας ὑπηρεσιῶν, τῶν ἔξωτερικῶν ἐπιβατικῶν γραμμῶν καὶ τῆς ὑπερωκεανίου πρὸς τὴν Βορ. Ἀμερικὴν γραμμῆς ἀποτελοῦν ιδιαίτερον δῆλως κεφάλαιον τῆς προσπαθείας. Προκειμένου περὶ τῶν ἀγωτρών ὑπηρεσιῶν τὸ κρατικὸν ἐνδιαιφέρον εἶναι ἀμεσώτερον τοῦ ιδιωτικοῦ. "Αγ καὶ ἐπὶ ἐμπορικῆς ἀποδοτικῆς βάσεως θὰ ἔπειρε νὰ στηριχθῇ ἡ ἐκμετάλλευσις καὶ τῶν γραμμῶν αὐτῶν, τὸ ἔθνος πάντως γόνητρον διὰ τὰς ἔξωτερικὰς ἀπὸ Θαλάσσης συγκοινωνίας μας καὶ ἡ ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη τῆς Οἰκονομίας μας διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς ἐπιβάλλουν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος νὰ προνοήσῃ διὰ τὴν παροχὴν κάθε ἀρωγῆς ὑπὸ μορφὴν γαυπιγγικῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ ταχυδρομικῶν συμβάσεων. Ἐφόσον, δημος, τὸ σύνολον τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπιβατηγγῶν σκαφῶν, διαμένει τώρα εἰς τὴν Ἑλλάδα, δὲν ἡμιποροῦμεν καὶ σαφῆ γὰρ ἔχωμεν γγῶδιν τῶν ἀπόφεων των. Αἱ ἐν προκειμένῳ συνεπῶς ὑποδείξεις μας διατυπούνται μὲ πᾶσαν ἐπιφύλαξιν. Θὰ συγεγίσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ἐκκαθάρισις καὶ ἀνασύνθεσις

Μὲ τὴν ἔξυγίασιν καὶ τὴν ἀναμόρφωσιν τῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θ' ἀπασχολήθουν αἱ στῆλαι αὐταῖ. Θά εἰσφέρουν τὴν ἀντικεμενικήν, ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς τῶν γενικώτερων συμφέροντων τῆς Ναυτιλίας, κρίσιν των, διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἔξοχού ἐνδιαφέροντος τούτου ζητήματος, τοῦ ἀναμφισθήτοντος ἔχοντος τὴν ἐπιδρασιν εἰς τὴν ἔξτηλιξιν τῶν ἐμποροναυτικῶν μας πραγμάτων.

‘Η ἀρτία σύγκροτοις τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν τεταγμένων διά τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας, ἀποτελεῖ μίαν ἐπιτακτικὴν τῆς παρούσης περιόδου ἀνάγκην καὶ ρητήν προϋπόθεσιν κάθε ἔξορμῆσεως διά τὴν ναυτιλιακὴν τῆς Ἐλλαδος ἀποκατάστασιν. Οἱ κρατικὸς συντελεστής, δύον καὶ ἀντιστεύωμεν ὅτι περιωρισμένην πρέπει νὰ ἔχῃ τὴν ἀνάμιξιν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, ἀποφασιστικὴν πρόκειται ν' ἀσκήσῃ ροπὴν κατά τὴν ἱστορικὴν αὐτὴν καμπῆν τῆς ἐμποροναυτικῆς ἀναδημιουργίας.

Οφείλομεν κατ' ἀρχήν εἰς μίαν ἀπερίφραστον δῆλωσιν νά προθῶμεν. Τὸ ναυτιλιακὸν κεφάλαιον δέν πρόκειται ὅπωσδήποτε νά χαρίσῃ καὶ πάλιν τὴν εὐκαρίσταν εἰς τὰ γνωστὰ πρόσωπα τῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας τῆς Ναυτιλίας ἡ οὐ ἐπιθύουν ἀνεύθυνοι αὐθένται καὶ ἔκμεταλλευταὶ τοῦ ξένου μόχθου, τῆς διοικήσεως τοῦ ἀναδημιουργούμενου Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Τὰ πρόσωπα αὐτά καὶ αἱ μέθοδοι τῶν οἰκτράν, καταστρεπτικήν ἐστιμείωσαν ἀποτυχίαν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων. Ἔφεραν ἐπὶ πλέον τὴν Ναυτιλίαν εἰς πλήρη πρός τὸ Κράτος ἀντιδικίαν. Οἱ διωματικοὶ αὐτοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος διφείλουν ὅπωσδήποτε ν' ἀποχωρήσουν τῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ή παραμονή των εἰς αὐτήν προεξοφλεῖ καὶ τὴν ἀποτυχίαν κάθε πρός τὴν ἀνασυγκρότησιν προσπάθειας.

Μόνον έάντι πρώτη την αναγνώριση των προσώπων.

Μόνον έάντι πρώτη την αναγνώριση των προσώπων και έφοσσον δοθή απόλυτος ή έγγυόις, ότι η ύπόθεσις της Ναυτιλίας μας ξέφυγεν δριστικώς από τάς χείρας άνθρωπων, οι διποιοι μόνον κακούν έπροξένησαν εις αύτήν, μόνον τότε ύπάρχει έλπις νά πενύσει άνεμος άναδημουργίας και η Έλληνη Ναυτιλία ν' αποκτήση με τὸν καιρὸν και μὲ τοὺς μόχθους τῆς ἀτομικῆς πρωτοβουλίας, τὴν προτέραν ή καὶ καλυτέραν ἄκομη θέσιν ἐντὸς τοῦ στίθου τῆς διεθνοῦς γαυτιλιακῆς ἐπιδόσεως.

Πρός τούτο δύμας άπαιτουνται, άποφάσεις μεγάλαις. "Έχομεν την άξιωσιν από τὴν σημερινὴν Κυθέρηνοι, ἀν καὶ προσωρινὴν, νὰ μὴ ἀφήσῃ νὰ παρέλθῃ οὐδὲ μία στιγμὴ ἀπράτος. Πᾶσα ἀπομεινα χρόνου τὰ εἰναι εἰς θάρος τῆς Ναυτιλίας μας. Πρέπει αὐτέσσων νὰ δοθοῦν λύσεις καὶ αἱ λύσεις αὐταὶ νὰ εἰναι ριζικαί.

Καθ' Ἰη στιγμὴν ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν ναυτικῶν χώρων ἐργάδεις καταβάλλονται προσπάθειαι διὰ τὴν ἐμποροναυτικὴν των οἰναδημούρων, δὲν ἐπιτέρπονται ἐδῶ, εἰς τὴν κατ' ἔξοχην ναυτικὴν Ἐλλάδα, τὰ ήμιμετραὶ καὶ οἱ προχειρολογίαι, αὐταὶ ἀκριβῶς ποὺ «σαποτάρουν» τὴν ἴδικὴν μας ἄνασσαν κρότοσιν.

Κατ' ἀρχὴν ἐνδείκνυται ἡ ἄμεσος ἀπομάκρυνσις ἐκ τοῦ Λι-
μενικοῦ Σώματος ὅλων ἑκείνων τῶν προσώπων, τὰ ὅποια, ἐπι-
λήμονα τῶν ὑποχρεώσεων των, κακὸς προσέφεραν ὑπηρεσίας
τῆς τὴν Ναυτιλίαν μας. Ἡ γενομένη ἐις καθάρισις δὲν ὑπῆρξε πο-
τέσσει ἰκανοποιητική, διότι ἐνῷ παρέμεινεν εἰς τὸ Σῶμα ἀνώτερα

στελέχη, τῶν δποίων αἱ πράξεις καὶ τὰ ἔργα θαρύτατα ἔζημιώσαν τὴν ἑθνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, ἀφ' ἔτερου ἀπεμακρύνθησαν τῶν τάξεων νέοι ἀξιωματικοί, οἱ δποίοι καὶ λόγω τοῦ μικροῦ τῶν θαθμοῦ καὶ λόγω ἐλλειπείων καθοδηγήσεως, δὲν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὑπεύθυνοι τῶν διαπραχθέντων σφαλμάτων.

Νά έκκαθαρισθή, λοιπόν, τὸ Λιμενικὸν Σῶμα. Καὶ νά ἔκκαθαρισθή ὅχι μόνον ἀπὸ τὰ στελέχη ἐκείνα τῶν ὄποιων αἱ πράξεις καὶ αἱ παραλίπεις συνιστοῦν στενῶς παραθέσεις εἰς τὸν Κανονισμόν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰ πρόσωπα τῶν ὄποιων ἡ ἐν γένει δρᾶσις καὶ ἡ πολιτεία κατὰ τὰ τελευταῖα ίδια ἔτη ὑπῆρχεν ἐπιζημιας εὐρύτερον εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Μόνον ἔαν οἱ ἀξιωματικοὶ αὐτοὶ ἔξ-
έλθουν τοῦ Κρατικοῦ περιθόλου, θά παρασχεθή ἡ ἔγγυησις εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, ὅτι τὰ ζητήματα της θά τυγχάνουν τοῦ ἐπι-
βαλλομένου στοργικοῦ χειρισμοῦ καὶ μόνον οὕτα θ' ἀποκατα-
σταθή ἡ ἐμπιστοσύνη εἰς τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὰ θαλασσια-
Ἐργα, ὅτι ἡ Διοίκησις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ είναι ἀξια τοῦ
προορισμοῦ τῆς.

Ἄλλα δὲ ἀρκεῖ ἡ ἐκκαθάρισις. Πρέπει ἔκεινοι, πού θ' ἀπομίνουν εἰς τὸ Σῶμα, νά καταστοῦν πράγματι ἵκανοι, ἄξιοι τῆς εὔρυτέρας ἀποστολῆς των, πού δὲν εἶναι μόνον ἡ ἀστονόμευσις τῶν λιμένων, ἀλλὰ ἡ συμπαράστασις κυρίων κάθη προσπαθείσεων διὰ τὴν καρποφόρον προσαγωγὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος.

Δέν ἀρνούμεθα, θεσπίως, διὰ ὑπάρχουν εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα καὶ στολέλεχη ἵκανά καὶ εὑσυνεῖδητα. "Οπως δὲν ἀποκρύπτομεν τὴν ἕσαιμον ἐλπίδα, διὰ εἰς τὰς τάξεις τῶν νέων ἀξιωματικῶν εὐρίσκεται πλῆρες ἱκανόδος τὸ φυτώριον, ἀπὸ τὸ ὄπιον μετ' ὀλίγα. Ἐπὶ θ' ἀναδειγθοῦν οἱ ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς διαχειροτοταὶ τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων. Ἀπαιτεῖται δῆμος ἁσκόνος ἐργασία καὶ ἐπίμονος προσθειοτεία τῶν νέων στολέλεχῶν πρὸς περαιτέρω κατάρτισιν. Εἶναι ἀναμφιθετήτον, διὰ οἱ νεώτεροι Λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ, παρὰ τὴν καλήν των θέλησιν, στρεουόνται ἐπαρκοῦς ναυτικῆς καταρτίσεως καὶ ἐμποροοικονικῆς πείρας. Ἔπιβάλλεται νά μετεκπαίδευθούν, ὑπήρχετούντες ἐπειριτροπῆς ἐπί φορτηγῶν πλοίων καὶ εἰς τὰ ναυτικά κέντρα, εἰς αὐτὰ τὰ Ἑλληνικά γραφεῖα τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης. Ἐκ παραλήλουν, νά μελετηθῇ καὶ καλύτερος τρόπος μελλοντικῆς προελεύσεως τῶν στολέλεχων, εἰς τρόπον ὡστε τὸ Λιμενικὸν Σῶμα σύντομα νά ἀνανεωθῇ διὰ στολέλεχῶν νέων, ἐπαρκῶς μορφωμένων ναυτικῶν καὶ ἐπιστημονικῶν. Μόνον διὰ μιᾶς τοιαύτης γενικῆς καὶ ριζικῆς ἀνανεώσεως τῆς Κρατικῆς ὑπηρεσίας, διὰ μιᾶς εἰσροῆς νέου αἷματος εἰς τὸν Κρατικὸν ὅργανοισμόν, ὑπάρχει ἔλπις νά παύση ἡ πολυτραγυμοσύνη καὶ διὰψυχολόγητος παρεμβατισμός τῆς Διοικήσεως.

Τὰ νέα στελέχη, ἐκτὸς τῆς μορφώσεως των, πρέπει ν' ἀποκτήσουν καὶ συνειδήσιν τῆς ἀποστολῆς των. Νὰ μὴ πολυπραγμούνησην, οὔτε καὶ τὸν ρόλον τοῦ χωροφύλακος νὰ διαδραματίσουν εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Ἀπὸ τούς νέους λιμενικούς ἀξιωματικούς πρέπει νὰ κατανοηθῇ, ὅτι ἐν τῇ ἐπιτελεσί τοῦ καθήκοντὸς των δὲν ἐπιτρέπεται νὰ είναι οὕτε «ἄριστεροί», οὔτε «δεξιοί», οὔτε νὰ έχουν ίδιας πολιτικὰ δοξασίας, οὔτε καὶ νὰ ἔνασκοιν ίδιαι ναυτιλιακήν πολιτικήν. Συνειδήσις πρέπει νὰ είναι δι' αὐτοὺς τὸ ἀγώμα. ὅτι ἐκτελεστικά ὅργανα τοῦ Κράτους είναι καὶ ἀπλοὶ τῆς

ύποθέσεως της Ναυτιλίας ύπηρέται, τεταγμένοι διά τὴν ἔξυπητήσιν αὐτῆς καὶ τῶν ἀσχολουμένων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Τὸ ἐπικρατῶν τώρα εἰς τοὺς λιμενικοὺς ἀξιωματικούς «πνεῦμα τοῦ δόλου Σώματος» πρέπει διστικῶν νότος ἔχαλειφθῆ. Δὲν ἐδημιουργήθη η Ναυτιλία δι' αὐτούς, τὰς θεσεις, τὰς ἀξιώματά των καὶ τὰ ναυαρχεῖα τῶν. Ἡ Ναυτιλία προϋπήρχε τῶν Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν καὶ μάλιστα ἐν πάσῃ ἀναπτύξει. Αὐτοὶ ἐκλήθησαν — δχι ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν, ἀλλ' ἀπὸ τὸ πολυπραγμονοῦν Κράτος καὶ τοὺς παράγοντάς του — διὰ τὰς ὑπηρετήσους τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, θεράποντες τῶν ἀναγκῶν τῆς νότος γίνουν. Εἰς τὸ ἔργον αὐτὸν, τὸ πρωταρχικὸν τῆς ἰδρυτικῆς ἀποστολῆς του, ἀπέτυχεν οἰκτρά κατὰ πάγκοινον ἀναγκώρισιν τὸ Λιμενικὸν Σώμα, ὡς σύνολον. Δὲν πρόκειται διὰ τὴν ἀποτυχίαν αὐτὴν νά καταλογίσωμεν εὐθύνας. Πταίουν οἱ δημιουργοὶ τοῦ Σώματος; Πταίει δὲ τὸ «φαβορίτισμός», οἱ κλίκες τοῦ μακαρίου Μπούκα καὶ μετέπειτα τοῦ κ. Χριστοφῆ; Πταίει αὐτὸν τοῦτο τὸ Κράτος, ποὺ μὲ τὴν ὁργανικὴν ἀδυναμίαν του νά προσφέρη θετικὸν τι ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἔφθειρε καὶ τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, κάθε καλοπρασίρετον διάθεσιν, κάθε δημιουργικὸν ἐνθουσιασμὸν; Πταίουν ἀκόμη οἱ ναυτιλιακοὶ παράγοντες — ἔφοπλοι σται καὶ ναυτεργάται — ποὺ δὲν περιέβαλαν, χωρὶς καχυποψίαν, μὲ κάποιαν καλὴν θέλησιν στενωτέρας συνεργασίας τὰς ἔκστοτε τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας παρεμβάσεις εἰς τὰς ζητήματὰς των; Ολοι, πιθανόν, νά πταίουν, ἀλλὰ τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἀπέτυχεν εἰς τὴν ἀποστολὴν. Σώμα τάντιδράσεως καὶ οὐχὶ δημιουργίας κατήνθησεν. Αὐτὴ εἶναι ἀκεραία ἡ ἀλήθεια, δοσον καὶ ἀνεί πικρά. Τώρα ἔχει ἀνάγκην διὰ τὰς θαλάσσας διοικήσεως, διὰ νά συνεχίσῃ τὴν σταδιοδρομίαν του, ἔξυγιάνσεως καὶ ἀναμορφώσεως.

Ἐν συνεχείᾳ λίαν σκόπιμος θὰ ἦτο ἐπίσης ἡ παρὰ τῷ ὑπουργῷ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας σύντασις μονίμου Συμβουλευτικοῦ Συμβουλίου, ἀπαρτιζόμενου ἀπὸ ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων καὶ ἀλλων ναυτιλιακῶν παραγόντων. Σκοπὸς τοῦ Συμβουλίου τούτου θὰ ἦτο ἡ μελέτη τῶν ἐπιβαλλομένων γενικωτέρων μέτρων ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ γενικῶς ἡ τηρητέα ναυτιλιακὴ πολιτική. Οὕτω, τὸ μὲν Λιμενικὸν Σώμα καὶ γενικῶς αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ ἔπαιναν ὡς ἀποτελοῦν τὸν στόχον τῶν ἀντικρουομένων συμφερόντων Κεφαλαίου καὶ Ἐργασίας καὶ θ' ἀφωασιούντο εἰς τὰ πραγματικά διοικητικά αὐτῶν ἔργα, ὃ δὲ ὑπουργὸς θ' ἀπέκτα τὴν συνείδησιν τῆς ἀποστολῆς αὐτοῦ, ἡ οποία ἔγκειται εἰς τὴν ὑπεύθυνον διαχείρισιν τῶν ναυτιλιακῶν μας ὑπόθεσεων με βάσιν τὰς ἀπόψεις ἀφ' ἐνὸς τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων καὶ ἀφ' ἔτερου τὸ συμφέρον τοῦ συνόλου.

Ο ὑπουργός, ὡς ὑπεύθυνος χειριστής τῆς ναυτιλιακῆς τοῦ Κράτους πολιτικῆς, πρέπει νά περιορισθῇ εἰς τὸ ἔργον τοῦτο καὶ μόνον καὶ νά παύσῃ ἀναμορφώσεως εἰς τὰς θαλάσσας καὶ διοικήσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Ολισθήματα, ὡς τὸ περὶ κατάταξεως καὶ μονιμοποιήσεως ἐπικούρων κλπ., θὰ προελαμβάνοντα ἀσφαλῶς, ἀν τὰς τῆς ὄργανων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ζητήματα εἰχον ἀνατεθῆ διὰ Νόμου εἰς τὸν ἀρχαιότερον, λ. χ., Λιμενικὸν ἀξιωματικὸν. Οὗτος

καὶ λόγῳ πείρας καὶ λόγῳ τῆς ἴδιοτητὸς του, θὰ κατέβαλλε πᾶσαν δυνατὴν προστάθειαν διὰ τὴν τελειοτέραν ρύθμισιν τῶν ἀφορώντων εἰς τὴν δργάνωσιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ζητημάτων.

Διὰ τῆς λειτουργίας τοῦ θεσμοῦ τούτου θὰ ἔπαινον παραλλήλως αἱ ἀφυχοδύγητοι καὶ θλασθεραὶ ἐπεμβάσεις, αἱ προερχόμεναι ἔξωθεν.

Δὲν παραγνωρίζομεν τὰς μεγάλας ὑπηρεσίας τὰς διοικήσεις προσέφερε τὸ Πολεμικόν μας Ναυτικὸν εἰς τὴν ἔθνικὴν ὑπόθεσιν.

Ομολογοῦμεν ἀκόμη, διὰ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, κατά τὴν πολεμικὴν περίοδον, ὅτε αὐτηροτέρα ἡ ἐπιθολὴ τοῦ Νόμου καὶ τῶν πειθαρχικῶν διατάξεων ἐπεβαλλετο, διεπιστώθη ἡ θετικωτέρα ἀπόδοσις τῶν Μάχιμων ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ν. κατά τὴν ἀνάμειξιν των εἰς τὰς ζητήματα τῶν πληρωμάτων. Ἀπὸ τοῦ σημείου δημοσίου αὐτοῦ μέχρι τῆς συνεχοῦς ἀναμίξεως καὶ ἐπεμβάσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Β. Ν. εἰς τὰς ζητήματα τῶν πληρωμάτων. Ἀπὸ τοῦ σημείου δημοσίου αὐτοῦ ἀνομολογηθῆ, διὰ εἰναι μεγάλη.

Ἡ Ναυτιλία εἶναι κλάδος πλουτοπαραγωγικός, διεθνοῦς χαρακτήρος καὶ εὐπαθής. Εἶναι κλάδος ἐμποροικονομικός, ἀπατῶν ἀπὸ τὰς στελέχη τῆς κρατικῆς διοικήσεως εἰδικάς γνώσεις, ἐπιστημονικήν κατάρτισιν, πείραν δὲ καὶ ἐλαστικότητα κατά τὸν χειρισμὸν τῶν ζητημάτων αὐτῆς, πέραν τῶν ναυτικῶν γνώσεων περὶ τὴν διακυρεύσιν τοῦ σκάφους. Πληρότερα εἰς τὰς άνωτέρας ἐφδιάσιδεν δὲν ἀνευρίσκονται εἰς τοὺς Λιμενικούς ἀξιωματικούς, κατά πολὺ δὲ περισσότερον στερούνται τούτων οἱ Μάχιμοι ἀξιωματικοί, τῶν δοπίων ἀλληλούπολης τῶν περίοδος τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

Κωδικοποίησις τέλος καὶ ἀπλοποίησις τῆς νομοθεσίας μας, ἀποφυγὴ συχνῶν μεταβολῶν τῶν κειμένων διατάξεων καὶ καλυτέρα ὄργανων διεργασίων τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διὰ τῆς ἀποφυγῆς ἀσκόπων μετακινήσεων τῶν στελεχῶν καὶ διὰ τῆς εἰδικεύσεως αὐτῶν εἰς τὰς ναυτιλιακά πράγματα, καθὼς καὶ διὰ ἀλλων παραπλησίων μέτρων, θὰ ἥσκουν εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς καθολίου ἀναμορφώσεως τοῦ Κρατικοῦ συντελεστοῦ.

Τὸ δόλον θεοτίσιος ζήτημα της ἔξυγιάνσεως τοῦ Κρατικοῦ συντελεστοῦ χρήζει μελέτης σοθαράς καὶ μακράς. Ο χώρος τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν εἶναι ἀρκετός. Δυνάμειθα δύμας ἀπὸ τοῦδε, ἀνευ καθυστερήσεως, νά προσθέμεν εἰς τὴν λῆψιν τῶν ἀνωτέρω ὑποδειχθέντων μέτρων, τὰ δόπια θὰ μᾶς ἐπιφέρουν τὴν ἀμεσον θελτίωσιν. Ἡ θελτίωσις αὐτὴ εἰς τὸν Κρατικὸν συντελεστὴν θὰ ἔχῃ ἀμέσως τὰ ἀγάθα αὐτῆς ἀποτέλεσματα ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως τῆς Ναυτιλίας, ἡ δόπια, ὡς ἐλέχθη, ἔχει ἀνάγκην κάθε θητικῆς ἔνισχυσεως, ἀκόμη δὲ καὶ θετικῶν ἔγγυησεων, διὰ τὸ Κράτος θὰ εἶναι παραστάτης καὶ θοηθός εἰς πᾶσαν προστάθειαν καὶ διὰ παράγων ἀντιδράσεως.

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

Τοῦ κ. Α. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗ, ναυπηγοῦ

φαινόμενον νά γίνωνται οηματικά ἔργα μὲ πενιχρά τεχνικά μέσα. Ἡ περίπτωσις τῶν ἀναφερθέντων ναυπηγείων ἀποτελεῖ ἀντίθετον παράδειγμα. «Ἄλλα ἐργοστάσια, χωρὶς νά εἶναι ουσιητικά ναυπηγεῖα, εὑρέθησαν πρόθυμαν νά ἀναλάβουν υποχρέωσεις πρὸς ἐκτέλεσιν ναυπηγικῶν ἔργων, ἀκόμη καὶ πρὸς τὸ ἔξωτερικόν, εὑθύς ως παρουσιασθῇ ἡ περίστασις. Φαίνεται, λοιπόν, διὰ ἔναν ἀπὸ τὰς αἰτίας διὰ τὴν κατάστασιν τῆς παρ' ήμιν ναυπηγικῆς θιομηχανίας εἶναι τρόπον τινὰ καὶ ἡ Ἑλλειψις ἀρμονικῆς ουσιητικής μεταβολῆς καταλλήλων συνθήκων.

Τὰ ἀνωτέρω ἀφοροῦν τὴν χαλυβοναυπηγίαν. Ἡ χυλοναυπηγία εἰς τὸν Τόπον μας ἀποτελεῖ παλαιάν παράδοσιν καὶ εὐρίσκεται προπολεμικῶς εἰς τὸ στάδιον τῆς θιοτεχνίας. Είχεν ἀρχίσει δύμας νά μηχανοποιήσαι καὶ δὲν ἀποκλείεται μεταπολεμικῶς νά εὐρθεμένων πρὸς ικανής θιοναυπηγικῆς θιομηχανίας. Νομίζω, διὰ τὸ πεδίον δράσεων τῆς πρέπει νά της ἀφεθῇ ἐλεύθερον καὶ εύχομαι νά δυνηθῇ νά ὄργανωνθῇ κατὰ τρόπον ποὺ καὶ πρὸς τὸ ἔξωτερικόν νά μπορῇ νά στραφῇ. Τὸ πεδίον τῆς δράσεως της θὰ παραμένει θεοτίσια πειριωρισμένον, θὰ υπάρχῃ δύμας πάντοτε ἐφόσον τὸ ζύλινον μηχανοκίνητον ιστιοφόρον (τὸ μηχανοκάτικο) προώρισται καὶ πρέπει αὐτὸν κυρίων νά ἔχει προτερητήσι τὰς μικράς ζητήματα, εἴσωτερικάς τῆς Ελλάδος, ἐνδεχομένων δὲ καὶ ἀλλων περιοχῶν. «Ἄς ἀναφέρωμεν ἔδω, διὰ πρὸ τοῦ πολέμου ἐλληνικά μηχανοκάτικα ἔξετέλουν μεταφοράς ἀκόμη καὶ εἰς τὴν Δυτικήν Αφρικήν. «Ηδη, κατὰ τὰς πληροφορίας μου, εὐρίσκονται υπό ναυπηγησιν καράθια καὶ καίκια συνολικῶν 40.000 τόνων φορτίου ως ἔγγιστα.

Τὸ νοοῦν σκέλος τῆς παρ' ήμιν ναυπηγικῆς θιομηχανίας εἶναι ἡ χαλυβοναυπηγία· εἰς πρὸ τοῦ πολέμου πρέπει νά στρέψωμεν τὴν προσοχήν μας. Λόγω· ἡς ιδιαζούσης θέσεως τοῦ ἀντικειμένου

Εἰς τὴν Ἐλλάδα παρουσιάζετο πρὸ τοῦ πολέμου τὸ παράδοσιον νά ἔχῃ ναυπηγεῖα χωρὶς νά ἔχῃ ναυπηγικὴν θιομηχανίαν. Πράγματι, δὲν ἀρκεῖ ἡ υπαρχεὶς ἐργοστασίων διὰ νά ὑπάρξῃ καὶ θιομηχανία. Βιομηχανίαν συνιστοῦν τὰς ζώντας, τὰς παράγοντας ἐργοστασίας, δχι τὰς ταστατηριές, τὰς νεκράς καὶ ἀπλῶς καρκινοθαύτα. Οὕτω τὰ δύο πολαιότερα ἐλληνικά ναυπηγεῖα, τὸ Νεώριον τῆς Σύρου καὶ τὸ Ναυπηγεῖον τοῦ Βασιλειάδη εἰς τὸν Πειραιά ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν ἔχαν σταματήσειν, τὰς νεκράς καὶ ἀπλῶς καρκινοθαύτα. Οὕτω τὰ δύο πολαιότερα ἐλληνικά ναυπηγεῖα, τὸ Νεώριον τῆς Σύρου καὶ τὸ Ναυπηγεῖον τοῦ Βασιλειάδη εἰς τὸν Πειραιά ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν ἔχαν σταματήσειν νά ναυπηγοῦν. Καὶ τὸ μὲν ἔνα, δτον πρὸ ἔτῶν τὸ ἐπεσκέψην, παρουσιάζεται εἰκόνα τραγικῆς ἐγκαταλείψεως, τὸ δὲ ἀλλο πειριωρίζετο εἰς ἔργασιας ἐπισκευῶν κυρίων, μικρᾶς ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἐπετάσεως. Βεθαίως, καὶ τὰ δύο εἶχαν ἀνάγκην ἀνακαίνισεως, πάντως δύμως μὲν, ἀλλα συστηματικά ἀντιπροσωπεύοντα προπολεμικῶς ἀξιωματικάς ταταστάσεων κατὰ πρόχειρον ἐκτίμησον περὶ τὰς 15–20 ἑκατομμύρια δραχμῶν τὸ κάθε ἔνα τοῦ Βασιλειάδη ίσως περισσότερα. Τὸ κρατικὸν ναυπηγεῖον τοῦ Σκαραμάγκα, διὰ τὸ δόπιον δέσπανηθησαν ἀνὰ τῶν 200 προπολεμικῶν ἑκατομμυρίων, δὲν ἐπρόφθασε ν' ἀρχίσῃ τὰς ἔργασιας του. Πάντως, ἀν κρίνη κανεὶς ἀπὸ τὸν διέποντα αὐτὸν νόμον, — π. χ. γενικός διευθυντής μάχιμος πλοίαρχος κλπ. — καταλήγει εἰς τὸ συμπέσασμα, διὰ τὸ μεγάλο τοῦτο ναυπηγεῖον θὰ ἀπέδαινεν ίσως ἔνα πρώτης τάξεως συνεργείων διὰ τὸν Στόλον μας, δὲν ἦτο δυνατόν δύμως νά χαρακτηρισθῇ ὡς ναυπηγική «ἐπιχειρήσις». Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ πολύτιμον τοῦτο ἔθνικὸν ἀπόκτημα, παραδοθέν, καθὼς καὶ διὰ Ναύσταθμος, ἀνέπαφον εἰς τοὺς Γερμανούς, ἔχει υποστῆ μεγάλην καταστροφήν.

Οὕτω, ἔνω ἡ Ἐλλάς εἶχε ναυπηγεῖα, δὲν εἶχε ναυπηγικὴν θιομηχανίαν. Κατάλληλοι συνθῆκαι καὶ κατάλληλοι ἀνθρώποι χρείαζονται, κατὰ τὴν γνώμην μου, περισσότερον ἀπὸ τὰς κατάλληλας τεχνικά μέσα. Εἰς τὸν Τόπον μας ἀληθῶς δὲν εἶναι σπάνιον τὸ

τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς τοῦ πλοίου, προστατευτικοὶ δασμοὶ δὲν δύνανται ἐν προκειμένῳ νὰ θοηθσουν. Ἀλλὰς διευκολύνσεις δύνανται θεσαίως νὰ παράσχῃ τὸ Κράτος, ἀλλ' ἐπ' αὐτῶν μόνον θά ἡτο φρίνους που νὰ θασική μιᾶς ναυπηγική θιομηχανία. Μία ελληνική ναυπηγική θιομηχανία θά φειλεις ν' ἀποβλέπῃ κυρίως πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ώς τὸν θασικὸν αὐτῆς πελάτην. "Ας ξέτασσωμεν λοιπὸν πρώτα ποία είναι ή θέσις τῆς Ναυτιλίας μας.

Η Έλληνική Ναυτιλία περιελάμβανε, κατά χονδρικόν μέσον δρούν της δεκαετίας 1930—1940 άφ' ένδος μὲν περίπου 700 καΐκια (μαζί μὲν μηχανοκαΐκα) ἀνω τῶν 30 τόνων γκρός, διλικῆς χωρητικότητος 55.000 κόρων 90000 τ. φορτίου ώς ἔγγιστα. 'Επίσης δὲ καὶ 300 καΐκια κάτω τῶν 10 κόρων ὀλικοῦ φορτίου 30000 τόν. 'Αφ' ἔτερου δὲ περὶ τὰ 600 ἀτμόπλοια ἀνω τῶν 30 τόνων γκρός, διλικῆς χωρητικότητος 1.800.000 κόρων περίπου. Τὰ ἀτμόπλοια ήσαν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς διηρημένα εἰς πέντε κατηγορίας καὶ τομεῖς:

α. Τα ἐπιθετικά 70 ἀτόμοια δλ. χωρητικότητος 50.000 κόρων, τὰ δύοια μὲ κέντρον τὸν Πειραιά, ἀπησχολοῦντο εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς, ἐντός τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν καὶ τελευταίως τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

6. Τά μικρά φορτηγά (κάτω των 3000 τόνων γκρός), 150 α-
τμόπλοια ολικής χωρητικότητος 200.000 κόρων, τά δύοια είχαν
κέντρον έπισης τὸν Πειραιᾶ και ἀποσχολούντο μὲν μεταφοράς εἰς
τὸν Ἑξέινον Πόντον, εἰς τὴν Ἀδριατικὴν, τὴν Ἀνατολικὴν και ὁ-
λίγον και τὴν Δυτ. Μεσόγειον, ἐν μέρει δὲ και εἰς τὰς θαλάσσας
τῆς Βορείου Εὐρώπης.

γ. Τὰ ώκεανοπόρα φορτηγά (ἄνω τῶν 3.000 τόν. γκρός) περι τὰ 350 ἀτμόπλοια δίκ. χωρητ. 1.500.000 κόρων, τὰ δόπια, μὲν κέντρον τὸ Λοιδῆνον, ἀπησχολοῦντο κυρίως μὲν μεταφοράς καὶ εἰς τάς ἐπτά θαλάσσας τῆς Υδρογείου, κυρίως, δύμας, εἰς τὸν Ἀτλαντικόν.

δ. Όλγα ἀτμόπλοια (περὶ τὰ 20 δὲ λικ. χωρητ. 40.000 κόρων), τὰ δόποια ήσχολοῦντο μὲν ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς εἰς τὰς Κινεζικὰς θαλάσσας.

ε. Τά υπόλοιπα διαφόρων κατηγοριών.
Οι άνωτέρω άριθμοί, αποτελούντες, ως έλέχθη, χονδρικούς μέσους όρους της δεκαετίας 1930-40, αποσκοπούν εις τό να δώσουν μόνον μίαν γενικήν εικόνα διά την κατάστασιν της Ναυτιλίας μας.

"Ως έκ των άνωτέρω προκύπτει, την θάσιν της Ναυτιλίας μας άποτελούν τά ώκεανοπόρα φορτηγά, τά όποια, λόγω τού διτή απτοχούλιντο είς μακρυνάς θαλάσσας, σπανίως ένεφανίζοντο εἰς τὸν Πειραιά, πολλά δὲ και καθόλου. Τά ἀτμόπλοια ταῦτα ἀπετέλουν ως ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἀτομικάς καὶ οἰκογενειακάς ιδιοκτήσιας, ὅλιγαί δὲ μόνον (7-8) ἥσαν αἱ ὑπωδῆποτε μεγάλαι ναυτιλίακαι ἐπιχειρήσεις, ποὺ θά μποροῦσαν νὰ θεωρηθοῦν ως οἰκονομικῶς ἀνεξάρτητοι. Οἱ περισσότεροι πλοιοκτῆται εἶχαν κατ' ἀνάγκην δεσμεύσεις εἴτε πρὸς τὰς μεγάλας Ἑλληνικάς ναυτιλίακας ἐπιχειρήσεις, εἴτε πρὸς ἀντίστοιχα Ἀγγλικά γραφεῖα. Καὶ γενικώτερα ὅμως ή Ἑλληνικὴ ώκεανοπόρος φορτηγός ναυτιλία ἦτο ὑποχρεωμένη νὰ ἔχῃ συνεχῶς πρὸ δόθαλμῶν διτὶ κέντρον της ἢ τὸ Λονδίνον, τούτῳ δὲ παρ' ὅλην τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσῶν... 'Η Ἑλλειψις ἐπαρκῶν κεφαλαίων μὲ τὰς συνεπείας της (Ἑλλειψις καταλλήλων ἔθιμων πιστωτικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων κλπ.) ἦτο μία ἀπὸ τὰς αἰτίας διὰ τὴν τοιαύτην ἔξηρτημένην, οὕτως εἶπεν, θέσιν τοῦ ἐν λόγῳ τημήματος τῆς ναυτιλίας μας. 'Αλλη αἰτία ἦτο διτὶ τὰ ώκεανοπόρα φορτηγά μας ἐτέλουν εἰς τὴν ὑπερεσίαν ἔχεντο κυρίως μεταφορικοῦ ἔργου, ἔξενοδούλευαν δηλαδῆ. 'Ἐπισης, τὸ τμῆμα τούτο τῆς ναυτιλίας μας ἔξηρτάτο διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ του υλικοῦ ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν ἀγοράν πάντα πλοίων. Εἶναι λοιπὸν φανερόν, ὅτι ή ώκεανοπόρος φορτηγός ναυτιλία μας, παρ' ὅλην τὴν Ἑλληνικότητα τῶν αἰσθημάτων τῶν τε πλοιοκτητῶν καὶ τῶν πληρωμάτων, ὅμως εἶχε καὶ ἔνα ἀναγκαστικὸν τὸν 'Ἀγγλοελληνικότητος. Μὲ τὰ μέτρα, ποὺ ἐπιβάλλεται νὰ ληφθοῦν διὰ νὰ θεωρηθῇ ή θέσις τῆς ἐν λόγῳ φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, δέν θά δασχοληθῶμεν ἔδω, καὶ τὸ ἔαν το μεγάλο ναυπηγεῖον τοῦ Σκαραμαγκᾶ θά μπόρουσε νὰ συντελέσῃ καὶ πόσον εἰς τὸ νὰ καταστῇ ἐν μέρει τούλάχιστον ή Ναυτιλία μας αὕτη ἀνεξάρτητος ἀπό τὴν Ἀγγλικὴν ἀγοράν τῶν πλοίων, μένει νὰ τὸ ἴδωμεν. Πάντως, ὑπάρχει ὁ φόδος — ἀς ἐπιτραπῇ ή πρόβλεψις — διτὶ καὶ μεταπολεμικῶς τὸ τμῆμα τούτο τῆς Ναυτιλίας μας δέν θά ἀποδῆ τακτικός, καὶ θά σαμισμός πελάτης ἐνδεχομένων παρ' ήμιν ουσταθμούμενής ναυπηγήκης διοιμηχανίας, δηλαδῆ ως πρός τὸν τομέα τῶν νέων ναυπηγήσεων.

Τά δώκεανοπόρα φορτηγά μας, δύμως, ήμπορούν νά τροφοδοτήσουν μὲ έργασίαν τά παρ' ήμιν ἔργοστάσια ἐπισκευῶν τῶν πλοίων εἰς κλίμακα μεγαλυτέραν ἀπὸ ὅσον ἐγίνετο προπολεμικῶν. Ἀρκεῖ, θεωρίας, τά ἔργοστάσια αὐτά νά θελτιθοῦν και νά δρυγανθοῦν καταλλήλως, ώστε νά προσελκύουν τὰ πλοῖα μας πρός τὸν Πειραιά και νά μη τά ἀπόδιώκουν (καθυστερήσεις ἀποκοτού κρατικού ἐπεμβάσεις, ἀλλαὶ δυσκολίαι και λόγω τῆς ἐλεύφεως γενικωτέρας θιομηχανικῆς «πνοής» κλπ.). «Ἄς σημειωθῇ ὅτι ή Ναυτιλία μας ἀδαπάνα ἑτησίως περὶ τὰ 400.000.000 προπολεμικών δραχμῶν εἰς ἐπισκευάς και δεξαμενισμούς, ὅτι δὲ ἔξ, αὐτῶν ἐν 'Ελλάδι ἀδαπάνωτο μόνον περὶ τὰ 50-60 ἔκατομμύρια. Η Νορβηγίη Ναυτιλία, ή δούλα ἑτελεῖ ὑπό συνθήκας καίτοι κατεύθεος, δύμως ἀναλόγους πρὸς τὴν ίδικήν μας, ἀδαπάνα προπο-

λεμικώδης μόνον δι' ἐπισκευάς τῶν πλοίων της ἐν Νορθηγίᾳ ἄνω τοῦ ἑνὸς ἐκατομμυρίου ἀγγυλικῶν λιρῶν ἔτησίως. Βεβαίως, ἡ Ναυτιλία αὐτή ἦτο υπερδιπλασία ἀπό τὴν ιδικήν μας, ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῆς Νορθηγίας εύνοϊκωτέρα διά την ἔξυπηρτεστίν τῶν Νορθηγικῶν πλοίων, οἱ Νορθηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἡσαν ἀπό τοὺς προοδευτικωτέρους καὶ συνεχῶς ἐθελτίωναν τὰ ἄλλως δχι πολὺ παλαιά πλοία των. «Ομως νά μή λησμονῶμεν, δτι αἱ ἐπισκευαὶ αὐδίνουν μὲ τὴν ἡλικίαν τῶν πλοίων καὶ δτι ἡ ἡλικία τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἦτο κατὰ μέσον ὅρον ἀρκετά ὑψηλή δυστυχῶς, αἱ δὲ ἐπισκευαὶ παρ' ἡμῖν μᾶλλον ἐθύμητεραι. Τούτων ὅλων λαζανομένων ὑπ' ὅψιν, νομίζω, δτι θά μποροῦσε νά προσελκυσθοῦν πρὸς τὴν Ἑλλάδα περισσότεραι ἐπισκευαί, ίσως καὶ μέχρι ποσοῦ 200.000.000 προπολ. δραχμῶν ἐτησίως (ἕδων θεβαίων περιλαζόνονται καὶ ἔργασιαὶ μηχανουργικαὶ) ἀρκεῖ νά ἔξυπηρτηθῇ καὶ ἔδω τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ὅπως ἄλλοι, ίδιᾳ ἀπό ἀπόψεως χρόνου καὶ ἀποφυγῆς προστριθῶν.

Αύτά δύον ἀφορᾶ τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τῆς Ναυτιλίας μας τὰ ὕδαις ανόπορα φορτηγά, ἔξεταζόμενον ἀπό τῆς σκοπιάς ἐνδεχομένης ἐλληνικῆς ναυπηγικῆς θυμητηρίας. Καὶ ὅς ἔλθωμεν τώρα νάντια ἔξετάσωμεν ἀπό τὴν ίδιαν σκοπιάν τὸ δεύτερον κατ' ὅγκον τμῆμα τῆς Ναυτιλίας μας, ἥτοι τὰ κάτω τῶν 3.000 τόννων γκρός φορτηγά.

Έκ τούτων σήμερον ούδεν σχεδόν υπάρχει πλέον. Έκτος από 3-4 εις κακήν κατάστασιν και αυτά, δλα τά άλλα απώλεσθησαν. Σημειωτέον δε διετί το μέγιστον ποσοστόν άπωλεσθησαν έπισης και τῶν Εύρωπαϊκῶν Ἐθνῶν τὰ δημοια σκάφη, διετί δὲ διαρκοῦντος τοῦ πολέμου, καθ' ὅσον γνωρίζουμεν, δὲν ἐναυπηγήθησαν εἰμὴ πολὺ δλίγα μικρά ἐμπορικά πλοῖα και συνεπώς μεταπολεμικῶς πρέπει νὰ προβλέπεται μεγάλη ἔλλειψις τοιούτων φορτηγῶν 1000-3000 τόνων γκρός εἰς την διεθνή ἀγοράν τῶν πλοίων. Τὸ πῶς θὰ διαμορφωθῇ μεταπολεμικῶς τὸ ἐμπόριον, πού ἐνδιαφέρει τὴν κατηγορίαν αὐτῆν τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν και πῶς θὰ ὁργανωθοῦν αἱ σχετικαὶ μεταφοραὶ εἰναι δύσκολον νὰ προιδῃ κανεὶς ἀπό σήμερον. Πάντως, δημαρχοί, πλοῖα αὐτῆς τῆς κατηγορίας εἰναι ἀδύνατον νὰ μὴ χρειασθοῦν διά τὴν ἔξυπηρέτησιν μικρῶν ἀγορῶν, ὅπως εἰναι γενικῶς αἱ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσο-

γείου. 'Επίσης δέ καὶ διὰ τάς τακτικάς γραμμάς τῆς Εύρωπης Τοιάυτα πλοία, λοιπόν, που θα ἀνάγκην θά ναυπηγηθοῦν καινούργιη, οἱ δὲ "Ἐλλήνες ἐφότολισται, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τάς ἑργασίας τῶν φορτηγῶν αὐτῆς τῆς κατηγορίας, οὐδαμόθεν ὄντες ἔξηρτημένοι, ἀσφαλῶς θά δίδουν ὠφέλειαν εἰς τὴν ἐν 'Ελλάδι ναυπηγησιν τῶν νέων των φορτηγῶν. Παρουσιάζει, θέτεν, σοθαρόν ἐνδιαφέρον διὰ μίαν Ἑλληνικὴν Ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, τὸ τμῆμα αὐτὸῦ τῆς Ναυτιλίας μας.

μα αυτο της Ηπειρωτικαίας μας.

"Υπάρχει, δύμας, ένα μελανόν σημεῖον: 'Η ἑργασία τῶν πλοίων τούτων, ἔξαιρεσι τῶν ἔχυτηρετούντων τακτικάς γραμμάς, δὲν ὑπῆρξε ποτὲ ἔξαιρετικῶς ἀπόδοτική — καὶ πλοιὰ «τῆς μαρτρῆς μοιραῖς ἀπεκλήθησαν κάποτε — συγκέντρωσις κεφαλαίων δὲν παρουσιάσθη, ὅπως εἰς μερικάς περιπτώσεις τῶν ὀκεανοπόρων φορτηγών μας, τὰ μικρά μας φορτηγά ήσαν ὅλα ἀρκετά παλαιά (ὅλιγα συνεπῶς τὰ διατιθέμενα κεφάλαια). Δέν θά είναι, λοιπόν, εὔκολον νὰ διαθέσουν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ τὰ σημαντικά κεφάλαια, ποὺ θά ἀπαιτηθοῦν διά τὴν ἀνασυγκρότησιν, μὲ νέα πλοιά, τοῦ στόλου αὐτοῦ τῶν μικρῶν φορτηγῶν. Βέβαια, επειδὴ τὰ νεοναυπηγθέντα πλοῖα θά είναι καὶ οἰκονομικώτερα εἰς τὴν ἔκμετάλλευσιν καὶ ἀπόδοτικώτερα, δὲν θά παραστῇ ἀνάγκη νὰ ναυπηγηθοῦν ἀμέσως 150 πλοῖα. Θά ἀρκεσθῶμεν διὰ τα πρῶτα, φερ' εἰπεῖν, πέντε μεταπολεμικά ἔτη εἰς 60 πλοῖα π. χ. δλ. χωρὶ. 100.000 κόρων καὶ πάλιν δύμας τὸ ἀπαιτηθησόμενον κεφάλαιον ὑπερβάινει σημαντικῶς τὸ προπολεμικῶς εἰς τοὺς 200.000 κόρους τῶν πλοίων τούτων ἐπενδεδυμένον (τούτων κρινομένων δάσει τῶν προπολεμικῶν συνθηκῶν).

Διά τήν Ἑλληνικήν ναυπηγικήν θιομηχανίαν ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ή ἀνασυγκρότησις τοῦ ἐπιθατηγοῦ μας στόλου. Δοθέντος διτὶ παντοῦ ή ἀκτοπλοΐα ἔχει παραμείνει προνύμιον τῆς οημαίας τοῦ Τόπου, διτὶ δὲ ή Ἑλληνική ἐπιθατηγὸς Ναυτιλία κυρίως μὲ ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς ἀσχολεῖται, εἰναι φανερόν, διτὶ ἐν προκειμένῳ εἰναι εὔκολώτερον νά σκηνῇ «πολιτική» ύπό τοῦ Κράτους. Ἀνεξαρτήτως τοῦ ποια θά εἰναι ή πολιτικὴ αὐτή, προκειμένου περὶ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως αὐτῆς καθ' ἑαυτήν, τοῦτο, νομίζω, πρέπει νά θεωρηθῇ μᾶλλον θέ-
δαιον, διτὶ μεταπολεμικῶς τὸ Κράτος θά ὑποστηρίξῃ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐπιθατηγοῦ μας στόλου ἀπό πλοϊο νεοανταπήγητα καὶ δὴ Ἑλληνικῆς ναυπηγήσεως. Αὐτὸ πάντως ἐπιβάλλει τὸ ἐλληνικὸν συμφέρον. «Υποθέτω, διτὶ αἱ γραμμαῖ, τάς ὅποιας θά ἔχῃ μεταπολεμικῶς νά ξενιπρετήσῃ ή ἐπιθατηγὸς Ἑλληνική ναυτιλία, θά εἰναι πλέον ἀνεπτυγμέναι ἀπό τάς προπολεμικάς καὶ διτὶ ουνεπώς ή ναυπηγική μας θιομηχανία, ποὺ ἐπιτίζουμεν διτὶ μετά τὸν πολέμον θά τεθῇ ἐπὶ τέλους εἰς κίνσιν, θά πρέπει νά ναυπηγήσῃ κατά τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν πενταετίαν τούλαχιστον 50 πλοϊού ὁλ κωντοκίτοπος 50.000 κόδρους.

Γενινάται πάλιν τό δήμητρα τῶν ἀπαίθησομένων κεφαλαίων. Γαῦτα δῆμως θά διατεθούν ἐν πάσῃ περιπτώσει εἰς νέας ναυπηγήσεις, διότι καὶ διὰ τὰ ἐπιβατηγά ἰσχύει δι.τ. ἐλέγχη προκειμένου τερί τῶν μικρῶν φορτηγῶν. «Ολαὶ σχεδὸν ὅλων τῶν Ἐθνῶν τῆς Εὐρώπης ἀπαλέσθησαν, ἡ ἀγορά ἐτοίμων ἐπιβατηγῶν, ιδίᾳ τῶν μικροτέρων, θά παρουσιάσῃ στενότητα ἀνάλογον πρὸς τὰ μικρά πορτηγά — ἐν προκειμένω ἄλλως τε θά ὑπῆρχε, ὡς καὶ ἀνω-

τέρω έλέχθη, μεγαλυτέρα εύχέρεια όργανώσεως τής χρηματοδοτήσεως. Ταῦτα δικαίως εύρισκονται έκτός του θέματος πού έξετάζουμεν.

Από τὰ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα προκύπτει, ὅτι μία Ἑλληνικὴ «ναυπηγική» θιομηχανία θά ήδύνατο νὰ ὑπολογίζῃ χονδρικῶς διὰ τῆς πρώτην μετά τὸν πόλεμον πενταετίαν φερ' εἰπεῖν ἐπὶ τῶν ἔξης νέων ναυπηγήσεων χαλυβδίνων πλοιών:

α. Μικρά φορτηγά (μέχρι 3000 τόνων γκρός) : 50 δλ. χωρητικότητος 100.000 κόρων.

6. Ἐπιβατηγά: 50 διλίκης χωρητικότητος 50.000 κόρων.

Ἐπί τὸν δὲ καὶ ἐπὶ τῆς ναυπηγήσεως (ὑπὸ ὀρισμένας προϋποθέσεις) ἵσως καὶ 20 ή 30 διλίκης χωρητικότητος 120.000 κόρων.

Ἐάν αἱ ἀνωτέρω προβλέψεις πραγματοποιηθοῦν, εἰναι φανερόν, ὅτι καὶ ἄλλοι πελάται ἀπρόσθλεπτοι σήμερον θά προσελκυθοῦν πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν ναυπηγικὴν θιομηχανίαν. Τὸ τονίζω τοῦτο, καίτοι φανερόν, δι' ἐκείνους ποὺ σκέπτονται ἀκόμη ὥπως διαμαρτίζεις ὁ Σκουζές — προκειμένης τῆς κατασκευῆς οἰδηροδρόμου Ἀθηνῶν — Πειραιῶς.

Πελατεία, λοιπόν, θά ὑπάρξῃ διὰ μίαν Ἑλληνικὴν «ναυπηγικήν» θιομηχανίαν. «Ἄς ἔξετάσωμεν τῷρα ἔαν εἰς τὸν τόπον μας δύναται νὰ ὑπάρξῃ καὶ ναυπηγικὴ θιομηχανία, ποὺ θά ἔξυπηρτησῃ αὐτὴν τὴν πελατείαν.

Ἡ ναυπηγικὴ θιομηχανία γενικῶς ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν θιομηχανῶν ἐκείνων, ποὺ λόγῳ τοῦ εἰδους καὶ τοῦ μεγέθους τῶν ἀντικειμένων τῆς παραγωγῆς τῶν δὲν παρουσιάζονται πρόσφοροι διὰ μίαν ἐντατικὴν μηχανοποίησιν καὶ ἐν σειρᾷ παραγωγῆ.

Ἡ ναυπηγησίς πολλῶν διμοίων πλοίων, ἔφοδον δὲν εἶναι ταύτοχρονος ἡ τούλαχιστον προγραμματική, δὲν μπορεῖ νὰ θεωρηθῇ ὡς μαζικὴ παραγωγὴ. Ἡ δὲ ὀργανωμένη ναυπηγησίς πολλῶν διμοίων πλοίων κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο μεγάλων πολέμων, ἀποτελεῖ προφανῶς ἔξαρεσιν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς 20ετοῦς εἰρήνης μεταξὺ τῶν πολέμων τούτων δὲν ὑπάρχει ἀλλο παραδειγματική ναυπηγήσεων ἐν σειρᾷ. Διά ναυπηγήσεις ἐν σειρᾷ χρειάζεται μεγάλος ἀριθμὸς διμοίων πλοίων, καθὼς καὶ ἡ συνεργασία πολλῶν μεγάλων καὶ συνήθως ἀνεξαρτήτων ἀπ' ἄλληλων θιομηχανῶν, ὡς π. χ. χαλυβουργεών, μηχανουργείων κλπ., τὰ διποῖα συνήθως δὲν εὑρίσκονται πλησίον ἀλλήλων. Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ μόνον ποὺ ἔμεινε διὰ τὴν εἰρήνην ἀπὸ τὸ σύστημα τῶν ἐν σειρᾷ ναυπηγήσεων τοῦ προηγουμένου παγκοσμίου πολέμου, ἡτο ἡ τάσις πρὸς τυποποίησιν τῶν πλοίων. (Πρδλ. καὶ τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεων τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς). Ἐν Εὐρώπῃ μερικά ναυπηγεῖα εἶχαν ἐπεξεργασθῆ ὀρισμένους τύπους ἀτμοπλοίων ἡ δηζελοκινήτων, ἀλλ' εἶναι ζήτημα ἀν μέχρι τοῦ 1939 εἶχαν ναυπηγηθῆ ἀπὸ μερικούς τύπους πολλὰ περισσότερα ἀπὸ 10 πλοῖα.

Συνεπὸν, ἡ ναυπηγικὴ θιομηχανία δὲν παρουσιάζει διὰ τὰς ισχυρὰς θιομηχανοποιημένας χώρας τὰ προσόντα τῆς εἰς τὸ ἐπακρον μηχανοποίησεως καὶ τῆς μεγάλης παραγωγῆς, ποὺ παρουσιάζουν ἄλλαι θιομηχανίαι (π. χ. αὐτοκινήτων, αεροπλάνων) καὶ ποὺ τὰς καθιστοῦν ἀκαταγωνίστους. Ναυπηγικαὶ θιομηχανίαι δύνανται νὰ ὑφίστανται καὶ εἰς θιομηχανικῶς ὀλιγώτερον πρωδευμένας Χώρας, ὥπως καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐάν δὲ κατορθώθῃ νὰ ἀποκτήσωμεν καὶ ἴδικα μας ἄξια χαλυβουργεῖα, τότε οἱ δροὶ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυπηγικῆς θιομηχανίας εἰς τὸν τόπον μας παρουσιάζονται εὐνοϊκώτατοι.

Τὸ ναυπηγικὸν κόστος ἔξαρτάται φυσικά καὶ ἀπὸ τὸν θαυματού τῆς μηχανοποίησεως καὶ τὴν καθόλου ὀργάνωσιν τῆς ἐργασίας. Λαμβάνων ὑπὸ δύμην ἔνα σύγχρονον μικρὸν εὐρωπαϊκὸν ναυπηγεῖον μπορεῖ κανεῖς ὡς ἔξης νὰ διαιρέσῃ χονδρικῶς τὸ κόστος τοῦτο, καθόδον ἀφορᾶ τὸ σκάφος μόνον:

α. Υλικά: 55 % διὰ τὰ μεγαλύτερα, μέχρι 45 % διὰ τὰ μικρότερα σκάφη.

β. Ήμερομίσθια, γενικά ἔξοδα καὶ κέρδος: 45 — 55 % ἀντιστοίχως.

Ἐκ τούτων συνάγεται τὸ συμπέρασμα, ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω λεχθέντων, ὡς πρὸς τὴν πιθανήν πελατείαν μᾶς Ἑλληνικῆς ναυπηγικῆς θιομηχανίας, ὅτι καὶ διὰ λόγους καλυτέρας ἀντιμετωπίσεως τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἐνδείκνυται, κατ' ἀρχάς τούλαχιστον, ἡ ναυπηγησίς μικρῶν πλοιών ἐν Ἑλλάδι. Δι-

ότι καὶ ἐν προκειμένω θά θασισθῶμεν δυστυχώς εἰς τὸ φθηνόν Ἑλληνικὸν ἡμερομίσθιον. Λέγω δυστυχώς, διότι τὸ φθηνόν ἡμερομίσθιον σημαίνει καὶ χαμηλὸν θιοτικὸν ἐπίπεδον τοῦ ἐργάτου.

Τὸ ζήτημα τοῦ τεχνικοῦ καὶ ἐργατικοῦ προσωπικοῦ εἶναι ἀπὸ τὰ σοθικάτερα ποὺ θά ἀντιμετωπίσῃ μία νεοσυσταθρομένη «ναυπηγική» θιομηχανία ἐν Ἑλλάδι. Καὶ τὸ χειρότερον είναι ὅτι θά πρέπει νὰ τὸ ἀντιμετωπίσῃ χωρὶς νὰ ὑπολογίζῃ τὴν θοήθειαν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Δὲν φαντάζομεν νὰ ὑπάρξῃ μεγάλη ἐλλειψις καζαντζήδων. Θά ὑπάρξῃ σημαντικός πλήρης πληρηγούμενος τεχνιτῶν, τόσον μεγαλύτερον σοσον μεγαλύτερον ποικιλίαν παρουσιάζοντας νὰ ναυπηγούμενα πλοῖα καὶ σοσον μεμονωμένως κείναι ταῦτα. «Ἔχω τὴν ἐλπίδα, ὅτι θά μπορέσωμεν ν' ἀντιμετωπίσωμεν καὶ αὐτὴν τὴν Ἑλλειψιν καὶ εἰς τὰς ναυπηγησίας ἐργασίας οἱ σημαδευταὶ ἀπότελοῦν σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν ἀπασχολουμένων τεχνιτῶν, τόσον μεγαλύτερον σοσον μεγαλύτερον ποικιλίαν παρουσιάζοντας νὰ ναυπηγούμενα πλοῖα καὶ σοσον μεμονωμένως κείναι ταῦτα. «Ἔχω τὴν ἐλπίδα, ὅτι θά μπορέσωμεν ν' ἀντιμετωπίσωμεν καὶ αὐτὴν τὴν Ἑλλειψιν καὶ εἰς τὰς ναυπηγησίας ἐργασίας — σημαδευταὶ — ἀπότελοῦτος ναυπηγείων ἐντός τοῦ πρώτου μεταπολεμικοῦ ἔτους. Πάντως, κατὰ τὸν πρώτον καιρὸν θά ζητηθῇ μεγαλύτερα ἡ συμβολὴ τοῦ ἔξωτερου τεχνικοῦ προσωπικοῦ, τὸ δοπίον κατ' ἀνάγκην θά ἔκτελέσῃ καὶ ἐργασίας κατωτέρου θαθμοῦ, ὅχι διὰ πρώτην φοράν ἐν Ἑλλάδι. Ἡ δὲ θιομηχανία θά πρέπει δεδοντας νὰ ἔκτιμησῃ τὴν συμβολὴν αὐτὴν.

Ὦς πρὸς τὰ τεχνικὰ μέσα ἔξοπλισμοῦ, καλύτερον εἶναι νὰ θεωρήσωμεν ὅτι δὲν ὑπάρχει τίποτε, διότι καὶ αὐτὸ ποὺ ὑπάρχει εἰς τὸ δύο παλαιά μας ναυπηγεῖα εἰς τὸ Νεώριον τῆς Σύρου καὶ τοῦ Βασιλειάδη εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἔχει ἀνάγκην ριζικῆς ἀνακαίνισεως. «Ἔαν τὰ δύο αὐτὰ ναυπηγεῖα ὀργανωθοῦν οὕτως ὥστε νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἀποδώσουν αὐτὸ ποὺ ἔχουν ὑποχρέωσιν νὰ ἀποδώσουν, τότε ἔτην 20 πλοῖων δλ. χωρητικότητος 30.000 κόρων, ποὺ θὰ πρέπει νὰ ναυπηγεῖται ἐπησίως κατὰ τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν πενταετίαν, τὸ μὲν Νεώριον τῆς Σύρου θὰ πρέπει ν' ἀναλάβῃ 3—4 μικρότερα πλοῖα ἔστω 3.000 κόρων δλ. χωρητικότητος, τοῦ δὲ Βασιλειάδη εἰς Πειραιᾶ 5—6 μεγαλύτερα δλ. λικῆς χώρητ. περίπου 12.000 κόρων. Ἡ ύποχρεωσις πρὸς μίαν τοιαύτην ναυπηγησίην παραγωγὴν ἀπορρέει, κατὰ τὴν γνωμῶν μου, καὶ ἔτος τὸ οὗ ἔτη ἀμφότερα τὰ ἀνωτέρω ναυπηγεῖα κατέχουν ἱκανάς ἔκτασεις εἰς προνομιούχους θέσεις τῶν λιμένων Σύρου καὶ Πειραιῶς. Δέν ἐπιτρέπεται δὲ ὅταν τόση εἶναι ἡ στενότης τοῦ λιμενικοῦ χώρου, νὰ κρατοῦνται ἀνεκμετάλλευτοι χῶροι ὡς οἱ τῶν ἀνωτέρων ναυπηγεῖων. «Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἔκ τῶν ἀνωτέρων ἀριθμῶν προκύπτει ἔνα πόλοιπον ἀπὸ 10—12 πλοῖα δλικῆς χωρητικότητος 15.000 κόρων, διὰ τὴν ναυπηγησιν τῶν ὅπιών μας πρέπει νὰ ἔρθει στοῦ Σκαραμαγκᾶ θὰ πρέπει ἐν καιρῷ ν' ἀναλάβῃ τὴν ναυπηγησίην μεγάλων ὀκεανοπόδρων φορτηγῶν, τοῦτο ἔτην θέσης προσορισμῶν, ποὺ καθορίζει διάπετων αὐτοῖς ἀναγκή. Νόμος τοῦ Μεταξᾶ.

«Ἐν σας ἔξετθοσταν ἀνωτέρω γίνουν πραγματικότης, εἶναι φανερόν πόσα δόβει ἔχει ν' ἀποκομίσῃ ἡ ἔθνικὴ οἰκονομία τῆς Ἑλλάδος καὶ ίδιαίτερα οἱ Ἑλλήνες ἐργάται. Τὸ πλοῖον εἶναι κατασκεύασμα πολυσύνθετον, ἔστω καὶ μόνον τὸ πλήρες σκάφος, ποὺ ἀντιμετωπίζεται ἐδῶ. Πολλαὶ θιομηχανίαι λοιπὸν θά ἀναζωογονηθοῦν καὶ ἄλλαι νέαι θα γεννηθοῦν. Εἶναι γνωστόν, διότι ἡ αὔξησης τοῦ θενικοῦ εἰσοδήματος γεννᾷ νέον ἔθνικον εἰσοδήμα, διότι τὸ χρῆμα δὲν παραμένει εἰς τὰ θυλάκια τῶν πρώτων εἰσπραττόντων αὐτό, ἀλλὰ κυκλοφορεῖ. Πρὸ μᾶς τοιαύτης καταστάσεως δὲν είναι δυνατόν νὰ μείνῃ ἀδιάφορον τὸ Κράτος. Οφελεῖται καὶ τοῦτο νὰ θοήθηση, ἔστω δχι θετικῶς, ἀλλ' ἀποθετικῶς τούλαχιστον : δόβειται τὴν περιοχὴν τῶν ναυπηγεῶν νὰ τὴν καταστήσῃ ἐλευθέραν Ζώνην. Αὐτὸ νομίζω ἀρκεῖ. Τὰ μέτρα, ποὺ θὰ λάθῃ τὸ Κράτος διὰ νὰ θοήθηση τὴν ναυτιλίαν μας ν' ἀνασυγκροτηθῇ, θὰ θοήθησουν ἐμμέσως καὶ τὴν ναυπηγικὴν θιομηχανίαν, ποὺ φαντάζομεν ὅτι θὰ καταστῇ μεταπολεμικῶς πραγματικής εἰς τὸν Τόπον μας. Πάντως, τὰ μέτρα ταῦτα ἀφοροῦν τὴν Ναυτιλίαν καὶ δχι τὴν ναυπηγικὴν θιομηχανίαν.

A. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ

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

**Αι γραμμαί μας διεκόπησαν προσωρινῶς
Θὰ ἐπαναληφθοῦν εύθὺς ώς αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέφουν**

**Πρακτορεῖα εἰς ὅλους τοὺς λιμένας Ἑλλάδος
'Αγγλίας, Κόντινεντ καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου**

Tō δεκαενδήμερον

Τὰ ἀπεργιακά κρούσματα

Μία πυχή τοῦ πολυπράκτου δράματος τῆς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, πού ἀπό πενταετίας ἡδη, μὲ δῆλας τὰς τραγικάς του συνεπειάς, ἐκτυλίσσεται εἰς τοὺς ξένους λιμένας καὶ τὰς μακρινάς θαλάσσας, ἀπεκαλύφθη πρὸς ἡμερῶν εἰς εύρυτερόν πως κυκλον. Θέμα συζητήσεων, ἔκτος τοῦ ναυτιλιακοῦ περιβόλου, ἀπετέλεστο τὸ τελευταῖο στασιαστικά κινήματα τῶν φορτηγῶν μας πλοίων. 'Ανεγράφησαν ἐν ἑκάσται εἰς τὸν καθημερινὸν Τύπον αἱ σχετικαὶ ἐκ Λοιδίνου πληροφορίαι, σχόλια δὲ καὶ ἐπικρίσεις αὐτηροῖ διεπιώθησαν.

Αἱ πληροφορίαι εἰναι γνωσταὶ: Τὸ πλήρωμα — ὀνταρέουν — ἐνὸς «Λίμπερτο» ἐστασίασεν ἐν πλῷ καὶ ὁ πλοιάρχος ὑπερχεώθη νὰ ἐπαναπλεύῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀφετηρίας. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀπῆργησαν τὰ πληρώματα ἀλλὰν φορτηγῶν μας εἰς λιμένας τῆς Λιστραλίας καὶ ἀλλαχοῦ καὶ τέλος εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην 13 ἀνδρεῖς τοῦ στασιαστοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ «Νίκη» συνελήφθησαν παρὰ τῆς ἀστυνομίας καὶ ἐνεκλείσθησαν εἰς 'Ελλάς "Αἴλαν". 'Ἐπρόκειτο περὶ ὅμαδικῆς, εὑρυτέρας ἀπεργιακῆς κινήσεως. Εἰκόνες τοῦ Στάλιν καὶ τοῦ Τίτο ἀνηρήθησαν εἰς τὰ καταστρώματα τῶν πλοίων.

Δὲν ἀποκαλύπτουν τὶ τὸ νέον διὰ τὰς στήλας αὐτὰς αἱ ἀνωτέρω πληροφορίαι. 'Ἐντονωτέρας ἀκόμη δύντητος ἐκδηλώσεις πρέπει νὰ περιμένωμεν καὶ ἀσφαλῶς δὲν θὰ θραδύνουν αὔται. "Ἔχουν ἡδη διαμορφωθῆ τόσον ἰδιότυπον συνθῆκαι ἐργασίας εἰς τὴν ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ώστε θὰ εἶναι δύσκολον εὐθύς ἀμέσως, μετά τὸ σάλπισμα τῆς εἰρήνης, νὰ μεταβληθοῦν, χωρὶς διαμαρτυρίας καὶ ἔξεγέρσεις. Διὰ τὸ ἀπειπούντος πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ "Νίκη" συνελήφθησαν παρὰ τῆς ἀστυνομίας καὶ ἐνεκλείσθησαν εἰς 'Ελλάς "Αἴλαν". 'Ἐπρόκειτο περὶ ὅμαδικῆς, εὑρυτέρας ἀπεργιακῆς κινήσεως. Εἰκόνες τοῦ Στάλιν καὶ τοῦ Τίτο ἀνηρήθησαν εἰς τὰ καταστρώματα τῶν πλοίων.

Οἱ, κατὰ τὰ τέσσαρα ἔτη τοῦ πολέμου ἔχειθερψεν ἡ Ἑγκληματικὴ διοικητικὴ ἐγκατάλεψις τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν μοιραίαν Κυθέρην τούσδε, διὰ τὸ πεθαίνειν τὴν ἀνοχὴ κάθε ὑπερβασίας, κάθε στασιαστικῆς ἐπὶ τῶν πλοίων κινήσεως δὲν εἶναι εὔχερές, ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἀλλην, νὰ ἔξαλειφθῇ. 'Απὸ πολλοῦ ἡδη ἔχει ἐγκαθιδρυθῆ μὲ δῆλην τοῦ τὴν ἄνεσιν δοκιμούντος τοῦ εἰναι. 'Απροκαλύπτως ἀνατρεπτικὰ κάθε καθιερωμένης εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἀρχῆς, κυρίως δὲ τῆς ἰδέας τῆς πλοιοκτησίας, ὑπῆρχαν αἱ προχειρώς συμπηγχεῖσαι κατὰ τὸν πόλεμον ναυτεργατικαὶ δργανώσεις εἰς τὸ ἀστυερικόν. Αὔται ἀνεγνωρίσθησαν ὡς ἐκπροσωπευτικαὶ τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, εἰς αὐτὰς παρεδόθη ἐμμαίνον ἡ Ναυτιλία μας, ἐνῷ στοιχεῖα μὲ ἀκάθετον τὸ ἐπαναστατικὸν μένος, ἐγνωμόνης στασιαστικῆς δράσεως ἀπὸ τὸ παρεθόν, τὰς ἔχειραγγήσαν. Οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ, κατὰ τὸ πλεῖστον, προέταξαν τὴν σκοπιμότητα εἰς τὰς ἐνεργείας τῶν. Οἱ πρωτεργάται τῶν κινημάτων καὶ τῶν ἀπεργιῶν εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν, τὸ Κάρδιφ καὶ τὴν Βόρ. 'Αμερικὴν στενοῖς συνεργάταις ἀπέθησαν τὰ τεταγμένων φρουρῶν τῆς τάξεως καὶ τοῖς πειθαρχίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Τότε, μέσα εἰς τὴν ἀνεμοζάλην τοῦ πολέμου, πρόσφορον τὸ ἔδαφος ἡτο διὰ νὰ ἐπικρατήσῃ ἡ ἀναρχία. Τότε, κάθε προσταλλομένη ἀξίωσις τῶν πληρωμάτων ἔγένετο ἀποδεκτῇ, πολλὰ δὲ τ' ἀδικαιολόγητα καὶ τὰ παράνομα ἀκόμη ἥσαν ἀνεκτά. Τὴν ἀναγνώρισιν δικαιωμάτων ἀνυπάρκτων καὶ εἰς τὸ πλουσιώτερον ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἐπειδίων καὶ, ἀντιστάσεως μὴ οὕσης, ἐπέτυχαν αἱ ναυτεργατικαὶ δργανώσεις, συστήματα δὲ καὶ ρυθμὸν ἐργασίας ἐπέθαλαν, ποὺ ὀπωσδήποτε ἀνεφέρμοστα ἥσαν διὰ τὸ πλοίον τῆς εἰρηνικῆς περιόδου.

Τώρα ἡ παγκόσμιας Ναυτιλία ἐπανέρχεται εἰς τὰ εἰρηνικά τῆς ἔργα, μαζὶ δὲ καὶ ἡ ἑλληνικὴ. Πλεῖστα δοσαὶ ὑπερμέτρως ἐπιβαρυντικά, ἀντίθετα πρὸς τὴν προϋποθέμένην ἀπόδοσιν τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας, θεομοθητέθηντα κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, δὲν ἡμποροῦν νὰ ἔχουν πλέον τὴν θέσιν των.

Θά τραφῆ, θεσαίων, καλῶν, ἀφθόνως ὁ ναυτεργάτης, ἀλλὰ χωρὶς τὰ ὄντωνευματῶν ποτά. Θά μιοθοδοτήθῃ ἐπαρκέστατα ἡ ναυτικὴ ἐργασία, χωρὶς ὅμως τὰς συχνάς, τὰς ἀρδόσας εἰς κάθε περίπτωσιν ὑπερωρίας. Πρέπει νὰ λησμονήσῃ ὁ ναυτεργάτης τὴν ἔκ τοῦ πολέμου ἀναταραχὴν, τὰς ψευδασθενείας, τὴν περιφρόνησιν πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου καὶ τῆς πλοιοκτησίας. Θά ἐπανέλθουν τὰ πληρωμάτα εἰς τὸν Ισιον δρόμον τῆς πειθαρχίας καὶ τοῦ καθήκοντος, κατοχυρούμενα ωθεαίων μὲ κάθε προστατευτικὸν τῶν δικαιωμάτων τῶν μέτρων. Τὰ καράβια δὲν εἰναι πλέον τοῦ λαοῦ, ὅπως ἐφέγγετο ὁ σύντροφος Καραγιάνης εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν, πρὸ τῶν μανδαρίνων — λιμεναρχῶν, κατὰ τὰς εὐκλεῖς ἑκείνας ἡμέρας τῆς ἀσυδοσίας. Τὰ καράβια ἐπανέρχονται σιγά — σιγά εἰς τὸν πλοιοκτήτας. Χωρὶς νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἀνερος ἐκμετάλλευσις τῆς ἐργασίας, δὲν πρέπει ἔκ παραλλήλου νὰ συνεχισθῶν ἡ ἀναρχία καὶ ὁ ἐκβισιμός. Τὸ γενικώτερον τῆς Ναυτιλίας συμφέροντα ὑπαγορεύει τὰ ἀνωτέρω μέτρα.

Ἄλλα προβάλλονται τὰ κεκτημένα δικαιώματα. 'Ἐπιδιώκεται ἀπὸ τοὺς συμφέροντας πρὸς τοῦτο ἔχοντας κομμουνιστάς, νὰ διατρηθῇ ἡ ἀναταραχή, νὰ ἐνταθῇ ἡ ἔξεγερσις τῶν πληρωμάτων. Συμφέροντα πολιτικά ἔξυπηρτεοῦνται καὶ δχι θέσαι

τῶν Ἐλλήνων ναυτιλομένων τὰ καλῶς ἐννοούμενα. Διότι συμφέροντα τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως — καὶ ἀναγνωρίζουν τοῦτο οἱ πλειστοί τῶν ναυτικῶν μας — εἶναι νὰ ἀναπτυχθῇ καὶ πάλιν τὸ πνεῦμα τῆς ἐμπιστοσύνης εἰς τὴν Ναυτιλίαν, νὰ ἔχεισθων τὰ ἔκτροπα τοῦ πολέμου καὶ ταχύτερα, δοσον τὸ δυνατόν, τὸ ἔφοπλιστικόν κεφάλαιον νά ἐπανέλθῃ εἰς τὴν θάλασσαν.

"Οσοι, δύμως, ναυτεργάται, χωρὶς νὰ γνωρίσουν τὴν πεῖναν καὶ τὴν γύμνιαν τῆς κατοχῆς, ναυτολογημένοι ἐπὶ τῶν ὀλίγων πλοίων, ποὺ μάς ἀπέμειναν, ἀπολαμβάνουν καὶ τώρα, ὑπὸ εἰρηνικήν πλέον περίοδον, τῶν ἀγάθων τῆς σύδοσίας, τῶν... ΚΕΚΤΗΜΕΝΩΝ δικαιωμάτων, αἰσθάνονται ἀευτοὺς ἀδικουμένους ἀπὸ τὴν προσπάθειαν ἐπιθόλης κάποιας τάξεως εἰς τὰ ἔσωτερικά πράγματα τῶν πλοίων. 'Εξεγείρονται καὶ ὑπεικονεῖς εἰς τὰ κελεύσματα τῶν γνωστῶν «συντρόφων» στασιάζουν ἐν πλῷ, ἐπιτείνουν τὴν δυσπιστίαν διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας.

'Εκείθεν ἔχουν τὴν ἀφορίαν τὰ στασιαστικά κρούσματα ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας. 'Η ἐκδήλωσίς των ὑπῆρξε ταύτοχρονως μὲ τὰς ἐδῶ ἐξαπολυθείσας ὑπὸ τὴν πατρικήν αὐγίδα τοῦ Κ. Κ. Ε. ἀπεργίας. Τὴν αὐτὴν πολιτικήν ἐπιδίωξιν ἐκλήθησαν καὶ οἱ καλοὶ μας ναυτικοὶ νὰ ἔξυπηρτεοῦνται μὲ τὴν ἀπεργίαν των. 'Απὸ τὰ μακρινὰ πελάγη μᾶς ἥλθεν δὲ ἀντίλαος τῆς προθληθείσης ἀξιώσεως περὶ ἀντιπροσωπευτικῆς κυθερήσεως...

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ

'Απησχόλησεν ἡδη τὰς στήλας μας τὸ ζῆτημα τῆς ἀμέσου ἀποκαταστάσεως ἑλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν, πρὸς τὴν Ἀγγλίαν κυρίων καὶ τὴν Βόρ. 'Αμερικήν. 'Ηδη νεώτεραι ἐκ Λοιδίνου πληροφορίαι ἀποκαλύπτουν τὸ ἐπιληπτικὸν γεγονός, δτὶ η U. M. A. ἀντίθεται εἰς τὴν παραχώρησιν τριῶν καὶ μόνον ἐλληνικῶν σκαφῶν διὰ τὴν γραμμὴν Ἀγγλίας — Μεσογείου, ἐνῷ καὶ τὰ φορτία ἐξ ἀμφοτέρων τῶν κατευθύνσεων ὑπεραφθονοῦν καὶ σκάφη διαθέσιμα — ἀπὸ τὴν γερμανικήν λείαν πολέμου — ὑπάρχουν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἐλληνικὴ φορτηγὸν παραχώρησαν εἰς ἀγγλικάς ἑταῖρίας τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἔξυπηρτεοῦν τοὺς σκοπούς καὶ τὰ συμφέροντα τῆς γνωστῆς «Διασκέψεως τῆς Ἐγγύς 'Ανατολῆς», ἡτὶς ἀνέκαθεν ἐχθρικάς ἔτρεφε διαθέσεις διὰ τὴν συμμετοχὴν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς διὰ φορτηγῶν γραμμῆς μεταφοράς Μεσογείου — Ἀγγλίας καὶ Κοντινεύτην.

Θὰ ἔπειτε, δύμως, καὶ τώρα, μετὰ τὸ διοκαύτωμα τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὸν συμμαχικὸν ἀγώνα, αἱ αὐταὶ τῶν ἔνεων Διασκέψεων πρὸς τὴν σημαίαν μας νὰ ἐπικρατοῦν ἀπόψεις; Δὲν φειλαν μήπως οἱ ἔνοι εφοπλισταὶ, οἱ θύνοντες τὴν U. M. A. καὶ οἱ ἐπηρεάζοντες τὰς ἀποφάσεις της, διὰ λόγους στοιχείωδους πρὸς τὴν σύμμαχον ἑλληνικὴ Ναυτιλίαν ἀδροφροσύνης, ν' ἀφήσουν εἰς τὸ κατωφύλι τὸν γραφείων τῆς U. M. A. τὰς ἐπαγγελματικάς των ἐπιδιώξεις; 'Απὸ τὸν κ. Μάτεοιν ζητούμεν, δπως, χωρὶς τὴν ἐλαχίστην χρονοτριβήν, παρέμθη ἀποφασιστικῶς καὶ ἀξιώσῃ ἀπὸ τὴν U. M. A. τὴν παραχώρησιν τῶν ἀναγκαιούντων διὰ τὰς ἑλληνικάς γραμμάς σκαφῶν. Κατάφωρος διαπράττεται ἀδικία εἰς θάρος ζωτικῶν τῆς χώρας μας συμφερόντων καὶ τὴν ἀδικίαν αὐτὴν ἀρμόδιος νὰ τὴν ὑποδείξῃ, δπου πρέπει, εἶναι ὁ κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς ἔνα ἀνοικτὸν τηλεγράφημά του ὁ κ. Μάτεοις ὀφείλει νὰ γνωρίσῃ εἰς τοὺς αὐθέντας τῆς U. M. A., δτὶ, ἀν λόγοι συμμαχικῆς ἀλληγορύγυνης, μᾶς ὑπερέωσαν, χωρὶς παζαρεύματα, νὰ παραχώρησουν καὶ τὰ ἐλάχιστα πλοία ποὺ μᾶς ἀπέμειναν, εἰς τὴν U. M. A., δὲν ἔπειται δτὶ θὰ δεχθῶμεν καὶ ἀδιαμαρτυρήσω τὸν οφετερίσμὸν τῶν δικαιωμάτων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὴν παραγνώρησιν σηματικῶν συμφερόντων τῆς θέμικῆς ἡμῶν οἰκονομίας. 'Η παραχώρησις πλοίων διὰ τὰς ἑλληνικάς γραμμάς εἶναι καθῆκη τὸν κ. Ζ. U. M. A., ἐφόσον ὑποχρεοῦται αὐτὴ νὰ διευκολύνῃ τὴν Ἐλλάδα εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν μεταφορικῶν ἀπὸ τὸ θαλασσῆς ὑπερεσιῶν της.

Θὰ ἔπειτε ἀκόμη νὰ πληροφορηθῇ ὁ κ. Μάτεοις, δτὶ τὴν στιγμὴν αὐτὴν μεγάλα φορτία τῆς «Ούνρρα» πρόκειται νὰ μεταφερθοῦν εἰς Ἐλλάδα ἐξ 'Αγγλίας καὶ συνεπῶς ἐπιβάλλεται ἡ πύκνωνταις ἀναταραχῆσεων σκαφῶν. 'Άκομη δέ, δτὶ κατέξηκτησαν πληροφορίας, ὑπάρχουν πρὸς φόρτωσιν ἐκ τῶν λιμένων μᾶς δι'. 'Αγγλίαν τὰ ἔης φορτία: 25 χιλ. τὸν σταφίδος, 7 χιλ. τὸν σουλτανίνας, 1400 τὸν καπνῶν, 1000 τὸν κολοφωνίου καὶ 300 τὸν δερμάτινον. 'Εργασία δηλαδή σηματική, χωρὶς νὰ συνυπολογισθοῦν τὰ ἔκ τουρκίας, Συρίας καὶ Παλαιστίνης φορτία. Τὴν ζωηράν αὐτὴν κίνησιν δρόγωνται οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς «Διασκέψεως» νὰ τὴν ἐκμεταλλεύσουν εἰς τὸ ἀκέραιον διὰ λογαριασμῶν των. Εἶναι δύμως δίκαιον; Εἶναι τίμιον νὰ παραγνωρίζεται ὁ ἑλληνικός ναυτιλιακός παράγων μέσα εἰς αὐτὰ τὰ χωρικά μας υδατά;

'Οπωσδήποτε, ἀργά — γρήγορα, τὸ ἑλληνικὸν φορτηγόν, εἰτε τὸ θέλουν, εἴτε δὲν τὸ θέλουν οἱ ἔνοι εφοπλισταὶ, θά συνεχίσῃ ἐλεύθερον τῶν δεσμευτικῶν ἐπιτάξεων τὴν δρᾶσιν του εἰς τὸν στήθον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. 'Ανακαινιζόμενον ποιοτικῶς, θά ζητῇση καὶ θά ἐπιτοχῇ τὴν συμμετοχήν του εἰς δοσας γραμμάς ἐνδιαφέρεται οἱ οἰκονομίας μας. 'Εχει δικαιώματα ἀπαραγγερπτα, τίτλους τιμῆς καὶ περγαμηνάς θυσιῶν ἀπροσμετρήτους. Πρὸς τὸ παρόν, δύμως, ἀνακύπτει τὸ ζῆτημα τῆς ἀμέσου ἐγκαθιδρύσεως ὠρισμένων γραμμῶν ζωτικῆς διὰ τὴν οἰκονομίαν μας σημασίας. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἀκριβῶς τὸ ὑποργείον τῆς Ναυτιλίας διείλει ἀμέριστον νὰ στρέψῃ τὴν προσοχήν. 'Απὸ τὴν κρατικήν ἐν προκειμένῳ ἔνέργειαν ἐξαρτᾶται κυρίως ή ἐπίλυσις τοῦ ζῆτημα-

τος αύτοῦ, ἀφοῦ λόγω τῶν ἐπιτάξεων ὁ ἴδιωτικὸς παράγων εἰς τὴν ναυτιλίακήν ἐπιχειρήσην ἔχει πρός τὸ παρόν παντελῶς παραμερισθῆ. "Ἄς σημειωθῇ ἀκόμη, δτὶ δλαι αἱ ναυτικαὶ χώραι τὴν αὐτὴν προσπάθειαν καταβάλλουν. Εἰς ἑντόνους ἐνεργείας προθίνουν διὰ νά κατορθώσουν ν' ἀποκαταστήσουν τὰς τακτικὰς μεταφορικὰς τῶν ὑπηρεσίας, αὐτὰς ποὺ πρώτισται νά προωθήσουν τὴν οἰκονομικήν των, ἀνασυγκρότησιν. Καθυστερημένοι καὶ ἔδω, ἐπιμηθεῖς θά ἐμφανισθῶμεν;

Τὸ Ἀγγλο-Ἐλληνικὸν σύμφωνον

"Ἄλλ." Ἰωσ. ή U. M. A. νά είναι καὶ ἐν τάξει, ἀπό τῆς τυπικῆς τούλαχιστον πλευρᾶς, ἀρνούμενη νά παραχωρήσῃ πλοῖα διὰ τὰς ἐλληνικὰς γραμμάς. "Ἡ Ἐλλάς συμμετέχει θεσιαίς εἰς τὴν διεθνῆ αὐτὴν ὄργανων, ἀλλὰ δὲν εἰσέφερεν αὐτὴ ἀπ' εὔθειας τὰ σκάφη τῆς. Δεσμευμένη ἡτο καὶ είναι ἡ Ναυτιλία μας διὰ τοῦ Ἀγγλο-Ἐλληνικοῦ συμφώνου τοῦ 1941 καὶ τὸ ἀγγλικὸν ὑπουργεῖον Μεταφορῶν είναι τὸ μόνον ἀριδόνιον νά διαθέτῃ τὴν ἐλληνικὴν χωρητικότητα.

Δὲν πρέπει, συνεπῶς, νά μᾶς ξενίζῃ οὕτε ἡ χρησιμοποίησις πλοίων ἐλληνικῶν ἀπό τὰς ζένας τακτικὰς γραμμάς, ἀφοῦ ἀνέξαρτήτως οημαίας τὰ πλοῖα τελοῦν ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν διαχείρισιν, οὕτε καὶ ἡ μὴ παραχωρήσις πλοίων ἀπό τὴν U. M. A. Ἡμεῖς, τούλαχιστον, πιστεύομεν δτὶ ἀπό τὸ ὑπουργεῖον Πολεμικῶν Μεταφορῶν ἔξαρταί καὶ τὸ ζῆτημα αὐτό.

"Εκεῖνο, συνεπῶς, ποὺ πρόεχει καὶ πρέπει ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον συζητήσεων μεταξὺ τῶν ἑφοτλιστῶν καὶ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας είναι ἡ ἀμεος καταγγελία τοῦ Ἀγγλο-Ἐλληνικοῦ Συμφώνου. Είναι τοῦτο δικαιωμα ἀμφοτέρων τῶν συμβεθλημένων. Ὁ πόλεμος ἐτελείωσε καὶ κανεὶς πλέον λόγος δὲν ἐπιθάλλει τὴν περαιτέρω δέσμευσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐπέστη πλέον τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου νά χειραφεθῇ αὐτῇ, νά ἐπανέλθῃ ὑπὸ τὴν ἀμεον τῶν πλοιοκτῶν διαχείρισιν. Μετὰ τετράμηνον λήγει καὶ ἡ πρός τὴν U. M. A. ὑποχρέωσις, ὅπότε ἀδεσμευτον πλέον τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον θ' ἀναζητήσῃ τὸν δρόμον τοῦ διὰ μέσου θεσιαίς ἀπείρων ὑφάλων καὶ σκοπελῶν.

Ἡ Λεία πολέμου

"Ἐπτακόσια σκάφη, μεγάλα καὶ μικρά, καὶ ὑπερχίλια ποταμόποιαι, ἰδού ὁ ἀπολογισμὸς τῆς ουμαχικῆς λείας εἰς πλωτά μέσα ἀπό τὴν γερμανικὴν μόνον κατάρρευσιν. Ἐν συνεχείᾳ ἔχομεν καὶ τὰ ὑπολείμματα τῆς Ἱαπωνικῆς ναυτιλίας. Σημαντικά θά είναι καὶ αὐτά, ἀν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὁ προπολεμικός τῆς δύκος.

Τὸ πνεῦμα τῆς δικαιοσύνης αὐτὸν ποὺ ὑπέρβε τὸ κίνητρον τῆς εὐγενεστέρας θυσίας τῶν λαῶν εἰς τὸν σκηνὸν ὑπὲρ τῆς ἐλευθερίας ἀγώνα δύο ἐπιθάλλει νά είναι τὰ κριτήρια κατὰ τὴν μεταξὺ τῶν ουμάχων ἔθνῶν διανομὴν τῆς ουγκομισθείσης λείας. Τὸ μὲν νά ἔξετασθῇ ποῖαι χώραι ὑπέστησαν τὰς θαυμάτερας ζημίας εἰς πλωτὸν ὑλικὸν κατὰ τὸ πόλεμον, τὸ δὲ νά διαπιστωθῇ ποῖαι ἔξ αὐτῶν τελοῦν ἐν ἀδυναμίᾳ, λόγῳ ἐλλείψεως κεφαλαίων καὶ ιδίας ναυτιγικῆς θιομηχανίας, ν' ἀναπτληρώσουν τὰς δσας ὑπέστησαν ἀπωλείας τοννάς. Εἰς τὴν σειράν τῶν χωρῶν αὐτῶν ἀκριθῶς πρώτη ἔρχεται ἡ Ἐλλάς. Ἀδιαφιλονίκητον ἔχει δικαιωμα νά λάθῃ τὸ μερίδιον τῆς μὲ κάποιαν προνομιακήν προτεραιότητα εἰς δγκον.

"Ἀλλά θά πρυτανεύσῃ τὸ πνεῦμα τῆς δικαιοσύνης καὶ τῆς ισοτιμίας μεταξὺ τῶν μικρῶν καὶ μεγάλων ουμάχων; Ποὺ τὸ ἀμφιθάλλομεν. Πικράν ἀπεκτήσαμεν πείραν τὸν τελευταῖον αὐτὸν καριόρ... Θά ἐπρεπεν Ἰωσ. νά μὴν ἐμφανισθῶμεν ἰκετεύοντες. Θά ζητήσωμεν τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ἀπάταργράπτων δικαιωμάτων πόλισμος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ ἡ ὑπερτέρα θυσία τοῦ "Ἐλλήνος ναύτου καθιέρωσαν ὑπὲρ τῆς Ἐλλάδος. Θά χρειασθῇ ἐπιμόνως νά ἀξιώσωμεν τὴν ἀναγνώρισιν τῆς θυσίας, ἔφοσον μάλιστα δὲν ἀντελήθημεν διαδηλουμένας ἀκόμη ἱκανοποιητικῶς τὰς ἀγαθάς τῶν Μεγάλων διαθέσεις. "Ἐναντὶ τῆς τόσον πλουσίας εἰς δγκον λείας ἔξεχωρήθησαν εἰς τὴν Ἐλλάδα πέντε, δὲν ἀπατώμεθα, σκάφη. Τόσον δὲ ὑπέρβε τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Ὑπουργείου διὰ τὴν δλην ὑπόθεσιν, ὥστε δὲν κατώρθωσαν ἀκόμη οἱ ἀριδόι νά πληροφορηθῶσιν οὐδὲ τῶν πλοίων αὐτῶν, ἀν πράγματι πρόκειται περὶ πέντε, τὰ χαρακτηριστικά στοιχεῖα, οὕτε καὶ τὰ ὄνδματα.

"Ἐπὶ τέλους, κάποιος πρέπει ἀπό τοὺς κυθερητικούς παράγοντας νά συγκινθῇ διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῶν εἰς πλοῖα ἐπανορθώσεων. Εἰς τὸ Λοιδόνον αὐτὴν τὴν στιγμὴν δλοι οἱ Σύμμαχοι ἀγῶνα περὶ τὴν διανομὴν τῆς λείας διεξάγουν. "Ἡ Ἐλλάς παρούσα εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τοῦ ἀγώνος, ἀπουσιάζει καὶ κάλιν κατὰ τὰ ἐπινίκεια...

Τὸ «Νέα Ἐλλάς»

"Ἄν πιστεύσωμεν κάποιαν πληροφορίαν, ἀναγραφεῖσαν εἰς τὰς ἐφημερίδας, τὸ ὑπερωκεάνιον «Νέα Ἐλλάς» δὲν πρόκειται νά μᾶς ἀποδοθῇ μετά τὴν ἀπόλυτον του ἀπό τὴν ἀγγλικήν ἐπίταξιν. Ἡ U. M. A. τῆς Μεσογείου, λέγεται, δτὶ θά τὸ διασθέση διὰ τὴν γραμμὴν Μεσογείου — Νέας Υόρκης, ὅχι δμως ἐκ Πειραιῶς, ἀλλὰ ἐκ τῶν λιμένων τῆς μεσογειακῆς ἑκείνης χώρας, ποὺ είχε προπολεμικῶς τὴν μεγαλυτέραν πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἐπιθατικήν κίνησιν. "Ἡ χώρα αὐτὴ δὲν είναι θεσιαία ἡ Ἐλλάς." Ἰωσ. νά είναι ἡ Γαλλία, διατὶ ὅχι καὶ ἡ Ἰταλία;

Μὲ ἄλλους λόγους, ἀν ἔχῃ ἀκριθείας ἡ πληροφορία, ἀφοῦ τὸ μοναδικὸν μας ὑπερωκεάνιον ἐξεπλήρωσεν εἰς τὸ ἀκέραιον τὸν πολεμικὸν τὸν προσορισμὸν, δὲν πρόκειται οὕτε καὶ τώρα νά παράσχῃ τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας του εἰς τὴν Ἐλλάδα. Ἀνέκαθεν ἔξαιρετικῆς ἡτο σπουδαιότητος διὰ τὴν ἔθνικην μας οἰκονομίαν καὶ τὴν καθόλου ἐλληνικὴν ὑπόθεσιν, ἡ τακτικὴ ἐπικοινωνία τῆς Μητρός — Πατρίδος με τὸν ἀπόδομον Ελληνισμὸν Βορ. Ἀμερικῆς. Ἐθνικὴ καθαυτὸ ἀνάγκη είναι τώρα η ὑπαρξία τῆς γραμμῆς Ν. Υόρκης, ἀδικίαν δὲ κατάφωρον θά διέπραττεν Ἡ U. M. A. κατὰ τῆς χώρας μας, ἀποκλείουσα τὴν δυνατότητα ἀποκαταστάσεως τῆς γραμμῆς. Ἐν ἐπιγνώσει τῆς οσθαρότητος τοῦ ζητημάτος, ἀς θελήσουν οι παρὰ τὴν U. M. A. τῆς Μεσογείου ἐκπρόσωποι τῆς Ἐλλάδος νά ὑπόθεσον τὴν ἀδικίαν καὶ νά ζητήσουν τὴν παραχώρησιν τοῦ ὑπερωκεανίου μας. Ζήτημα, θεσιαίος, ἐπανδρώσεως του μέ ἐλληνικὸν πλήρωμα δὲν πιστεύομεν νά δημιουργηθῇ. "Ἐλλήνες ναυτιλόδμενοι δικαιούνται δπωδήποτε ν' ἀποτελέσουν τὸ πλήρωμα μετὰ τὴν ἀγγλικήν ἐπίταξιν. Ἀλλοίμονον, ἀν καὶ τὸ δικαιωμάτος αὐτοῦ μᾶς ἀποστερήσουν.

Διὰ τὰ πετρελαιοκίνητα

Τὸ Κράτος διέπραξε τὸ σφάλμα νά γίνη διαρκοῦντος τοῦ πολέμου ίδιοτήτης καὶ ιστοφόρων πετρελαιοκίνητων σκαφῶν. Τὸ ἔφεραν ἀπό τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ ἐπεζητήσαν νά τὰ ἐκμεταλλευθοῦν διὰ τῶν κρατικῶν ὄργανων. Τὸ ἀποτέλεσμα ἦτο γυνωστόν εἰς τῶν προτέρων. Τὰ ἔκαναν κυριολεκτικῶς θάλασσα. Τώρα ἀνακύπτει τὸ ἐρώτημα διὰ τὴν Κυδέρησιν, ἡτοις κατεῖδε τὸ σφάλμα: Ποῖος πρέπει νά κινηθῇ τὰ σκάφη αὐτά ἀποδοτικῶν διετούντος τὸ τέ το Κράτος καὶ τὰς συγκοινωνιακάς μας ἀνάγκας; Δὲν είναι δύσκολος ἡ ἀπάντησις: Οι ιδιῶται πλοιοκτῆται τῶν χαμένων ἐπιτάκτων σκαφῶν, μαζὶ με τὸν πράκτορας. Αύτοι, ποὺ ἔχουν πείραν, γνῶσιν, εἰδίκευσιν καὶ ἐπὶ τέλους ἔχουν καὶ ἀνάγκην ἔμεσον νά ζησουν. Εἰσέφεραν εἰς τὸν ἔθνικὸν ἀγώνα τὰ σκάφη των, τὴν μοναδικήν των περιουσίας καὶ δὲν εἰσέπραξαν οὕτε πεντάραν ἀπό τὴν ἐπίταξιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν. "Ολοι αὐτοὶ οι μικροὶ ἐφοπλισταὶ τῆς Ἀκτοπλοίας, οι θιοτέχναι τῆς ναυτικῆς θιομηχανίας, συμπαθεῖς νοικοκυραῖοι, ποὺ τώρα πένονται, πρέπει να τύχουν τῆς κρατικῆς συναντιλήψεως. Τὸ δέξιον. Είναι πράξις δικαιού. Θά ἔξυπηρετήσουν ἀποδοτικῶτα τὴν ὑπόθεσιν τῶν πετρελαιοκίνητων καὶ θά κερδίσουν καὶ αὐτοὶ τὰ πρὸς τὸ ζῆν. "Αν ὁ κ. Μάτεος ουμφανήση με τὴν ἀποφίν μας, διτῶς θ' ἀποθῇ ὠφέλιμος η ἀπόφασίς του. Θά ἔξυπηρετῇ τὸ Κράτος καὶ θά θιοθῇση ἀναξιοπαθούντας ναυτιλούμενους.



Αἱ ναυτικαὶ ἐπιτάξεις

"Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαριστώς τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

"Οσοι δὲν ἡτύχησαν νά ἔχουν ποτὲ δοσοληψίας με τὸ Ελληνικὸν Δημόσιον καὶ δσοι δὲν ἡδημηθήσαν ἀπὸ τὴν κακόποτον νοοτροπίαν τῶν κατατιῶν δργάνων, προκειμένον ταῦτα νά ἐκπληρώσουν συμβατικάς η καὶ νόμῳ ἐπιβεβλημένας ὑποχρεώσεις τοῦ Κράτους πρὸς "Ἐλλήνας ιδιώτας, θά διαποδούν θωσ διατὶ οἱ "Ἐλλήνες πλοιοκτῆται τοιαύτην δυσποτίαν ἐπιδεικνύουν πρὸς καταστικὴν ἀνάμειξιν εἰς τὰ οἰκονομικὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας καὶ τόσην μικρῶν τρέφουν ἐκτιμησιν πρὸς τὰς τὰς ἀνειλημένας καὶ νόμῳ ἀκόμη κατατικάς ὑποχρεώσεις.

"Ἡ ιστορία είναι παλαιά. Ἄναγεται θωσ εἰς τοὺς πρώτους χρόνους τῆς ἔθνικῆς ἀνεξαρτησίας καὶ ἔχτοτε συνεχίζεται σὰν καλὴ παράδοσις. Πρόσφατα περὶ τῶν ἀπόζημωσεων ἐν ναυτικῶν ἐπιτάξεων. Τὸ Κράτος έχει συνηθίσει νά βλέπῃ στέφεια ἀπὸ κάθε καταστοφήν τὴν Ναυτιλίαν μας ἀναδημοπρογμένην, ὅχι βέβαια ἀναλόημα τοῦ κρατικοῦ κορβανᾶ. Τὴν Ναυτιλίαν αὐτὴν, δσάκις τὴν χρειάζεται, τὴν ἐπιτάσσει, τὴν

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ Ρ.Ο.Β. 548

Τηλεγραφήματα: «ΑΓΓΟΥΡΑΝ»

Τηλέφ. 38-94

λογεί, την έκμεταλλεύεται, ανομα κερδίζει από αυτήν κέρδη και εἰς τὸ τέλος δὲν πληρώνει οὔτε τὸ νόμιμον ἀντάλλαγμα χοήσεως, οὔτε καὶ τὴν ἀσφάλειαν, ὅταν ὑπὸ κρατικὴν ἐπίταξιν τὸ πλοῖον ἐν πολέμῳ βυθισθῇ. Παραδίγματα τῆς κρατικῆς αὐτῆς νοοτροπίας ἄπεισα. 'Η διαγραφούμενη ὡς ἄνω τακτική, εἶναι η καθηρωμένη. 'Εξαιρέσεις τοῦ κανόνος ἀμφιβάλλουμεν ἀν δὲ οὐτάχον.

Αἱ ἐπιτάξεις τοῦ 1912 — 13, τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, τοῦ μετέπειτα Μικρασιατικοῦ, διὰ νὰ ἔλθωμεν εἰς τὰ πλοιοκτήτερα χρόνια, πολλὰ ἔχουν νὰ καταδείξουν διὰ τὴν κρατικὴν κακοποιίαν. 'Ισως ἀκόμη νὰ ἔκχρεμον ὑποθέσεις ναυτικῶν ἐπιτάξεων. 'Αδιάφορον δὲ τὸ τελεκῶς εἰσέπραξαν οἱ πλοιοκτήται εἰς δραματάς, μετά τὰς διαδοχικὰς πτωχεύεις τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου.

Καὶ ἔρχομεθα εἰς τὰ τοιωτά: Μὲ τὴν κήρυξιν τοῦ πολέμου ἐπετάχθησαν ὅλα τὰ διαβέσματα εἰς τὰ χωρικά μαζ ὕδατα πλοτά μέσα. "Οὐκ μόνον ἐπετάχθησαν, ἀλλ' ὥρισμένης κατηγορίας σκάψη, τὰ ἐπιβατηγά λ. ζ., ὑπέτησαν καὶ φίλικήν μετασκεψήν η μᾶλλον ἀντεξήγητον καταστροφὴν ὅλων τῶν δι' ἐπιβάτας διαμερισμάτων.

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιτελεῖον καὶ αἱ ποικιλώνυμοι Διευθύνσεις Μεταφορῶν, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς αὐτῶν τοὺς μαραχαγάδες Λιμενικοὺς κ. κ. Μοντούλαν, Γρηγοράκην καὶ Μαγκοπούλον, διεγειρισθήσαν κατὰ τὸ δοκοῦν τὰ ἐπιταχθέντα πλοῖα. Περὶ ἀνταλλάγματος χοήσεως, δηποτὲ δύσκει ὁ νόμος, οὔτε κονθέντα. 'Αλλά, τούλακίστον, δὲν θὰ ἔχετε νὰ προβλεφθῆτε ἡ ἀποζημίωσις τῶν βυθιζομένων σκαφῶν; 'Ο νόμος περὶ ἐπιτάξεων σαφῶς τὸ προβλέπει. Πόλεμος διεξήγετο καὶ μέτωπον αὐτοῦ κύριον αἱ μεταφοραί. "Ἐπερετε νὰ ἀσφαλισθῶν τὰ σκάψη εἰς τὸ Λονδίνον μὲ ἐπιβάρυντον τοῦ Δημοσίου ἐλαχίστην, ἔναντι τῶν εὐθυνῶν τῶν βερυτάτων, ποὺ ἀνέλαμβαν τὸ Κράτος διὰ τῶν ἐπιτάξεων. Μὲ δοσην καὶ ἀν διακατέχετο αἰσιοδοξίαν η τότε Κυβερνητοῖς καὶ ὁ ἀρμόδιος ἐπουργός της, η σύνεσις αὐτὸν ἐπέβαλλε. Νὰ διαστέλλεται τὸν πολέμον καὶ συναίσθησης τῶν ὑποχρεωσεων ἐπεκράτουν εἰς τὸν διαχειριζομένους τότε τὰ ξητήματα τῶν ἐπιτάξιων, τὸ Κράτος νὰ μὴν ὑπερχρεώστο σήμερον νὰ πληρώσῃ τὰ ἐκπατομέρια αὐτὰ η τούλακίστον τόσον πολλὰ καὶ πλείστα ὄσσα σκάψη, πολύτιμα, τώρα νὰ διεσώζοντο. Καμμία ἀνάγκη, παρὰ μόνον η σύγχυσις καὶ ὁ πανικός ποὺ ἐπεκράτησεν εἰς τὰς κυβερνητικὰς τάξεις τὰς ἡμέρας τῆς γερμανικῆς εἰσοδοῦ, δὲν ἔπειτα νὰ παραιείνονταν τὰ σκάψη εἰς τὸν λιμένα, τὸν κάβον καὶ τὸν δομον, μακαρίως ἀναμένοντα τὸν δόμινον τὸν εστούκας διὰ νὰ βούλαξουν.

'Αλλὰ τὰ γενόμενα οὐκ ἀπογίνεται. Τὰ σκάψη ἐβιθίσθησαν ἐπιτάξια, τὸ Κράτος θὰ πληρώσῃ. Θὰ ὑποχρεωθῇ εἰς τότο, ἔστι καὶ ἀν ἐπιδείξῃ τὴν γνωστὴν κακοποιίαν του, ἀπὸ τὴν Δικαιοσύνην. 'Ο νόμος εἶναι ἐν προκειμένῳ σαφῆς.

'Αλλὰ τὸ ξητήμα τῆς ἀποζημίωσεως τῶν πλοιοκτήτων τῶν ἐπιτάξιων πλοίων ἔχει καὶ συνέχειαν, ἀρκετὰ ἐνδιαφέρουσαν. 'Η ὀφειλομένη ἀσφαλιστικὴ ἀποζημίωσις αἱ αἴφερται εἰς δύο κατηγορίας πλοίων, εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκά σκάψη καὶ τὰ ἐπιβατηγά ἔξτερεικῶν γραμμῶν καὶ τὰ μικρὰ φροτηγά τῆς «μαύρης μοίρας». Οἱ πλοιοκτήται τῶν ὑγεανοπόρων φροτηγῶν δὲν παρέλειψαν νὰ ἔχουν ἀσφαλίσει τὰ σκάψη τον εἰς Λονδίνον. Τῶν πλοίων τὸν δύο αὐτῶν κατηγοριῶν τὸ Κράτος διὰ τὸν «Ἀσφαλιστικὸν Οργανισμὸν Καρδίνων» ἀνέλαβε τὴν ἀσφαλίσιν, χωρὶς, δηλαδή, καὶ τὸν πλοιοκτήτην, τὸν καλυφθέντων κινδύνων. Διττῶς, δηλαδή, ἀφελής, ἀλλὰ καὶ καταστροφήκη τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ναυτιλίας, η ἐνέργεια τῶν τότε ὑπουργῶν Ναυτιλίας καὶ 'Εθν. Οἰκονομίας. 'Ανέλαβαν τὴν ἀσφαλίσιν καὶ δὲν ἐφρόντισαν διὰ τὴν ἀντασφάλισιν.

'Οπωδήποτε, διμος, ἀφοῦ δι τόλος τῶν ἀγγιπλοούντων σκαφῶν μας, τῶν πολυτίμων αὐτῶν καὶ ἀμεσωτέρων τῆς Οἰκονομίας μαζ ὁργάνων, ἐγκαταλειφθεῖς κιούσις διαταγῆς κατεποντίσθη ἀπὸ τὰ «Στούκα», διαφαλιστικὸς Οργανισμός διαβέτει εἰς τὸ Λονδίνον ἔνας ἐνεργητικὸς κεφαλῶν ἐνός καὶ ἡμίσεος ἀστικομηρίου λιόν. Μὲ τὰ χρήματα αὐτὰ δὲν ἀντιμετώπιζε μέρος τῶν ὑποχρεώσεων του. Κατὰ πᾶσαν λογικήν, ἀνήκον εἰς τὸν ἀσφαλισμένους παρὰ τῷ 'Οργανισμῷ πλοιοκτήτας, αὐτοὶ δὲ μὲ τὴν σειράν του δὲν τὰ διέθεταν διὰ τὴν ἀγορὰν μικρῶν μεσογειακῶν σκαφῶν, αὐτῶν, ποὺ κυριοῦ τώρα ἀμέσως ἔχουν ἀνάγκην. 'Αλλ' οὔτε τὰ σεφάλια αὐτὰ δὲν παρέμειναν ἀδικτα. 'Αγγνωστον πῶς καὶ διατί η Κυβερνητοῦ Τσονδεροῦ καὶ οἱ ναυτιλιαῖοι τῆς σύμβουλοι ἔσπενσαν ν' ἀγοράσουν ἐξ μεγάλα φορτηγά σκάψη εἰς τὰς ὑπήλατς τοῦ πολέμου της, ἀντὶ 960 χιλιάδων λιόν. Τῶν σκαφῶν αὐτῶν η ἀγορὰ ἐκρίθη ἀσύμφορος ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστάς. Συνεβούλευσαν τὴν Κυβερνητοῦ νὰ μὴ σπεύσῃ. Δὲν εἰσηκούσθησαν αἱ γνώμαι του. Τόρος η ἀξία τῶν κρατικῶν αὐτῶν πλοίων δὲν ἀνέρχεται οὐδὲ εἰς τὸ ἡμίσυο τοῦ διατεθέντος κεφαλῶν καὶ ἐν τῷ μεταξὺ τὸ Κράτος δὲν ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ ἴσχουνται τὸ δίκαιον τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν μικρῶν σκαφῶν αἴτημα περὶ καταβόλης τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημίωσεως. Μὲ αὐτὰ ἀκριβῶς τὰ κεφάλαια, παραχωρούμενα ὡς προκαταβόλη, τώρα ποὺ αἱ ἀξίαι τῶν σκαφῶν ἐκπλήστουν σημαντικά, θὰ ἰδούνεμε νὰ ἀρχίσουμε τὴν ἀνοικοδόμησιν τῆς μικρᾶς Ναυτιλίας μας.

'Επειτα πρέπει νὰ σημειωθῇ, διτι αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς «μαύρης μοίρας» καὶ οἱ ἀκτοπλοϊκοὶ συνάδελφοι τῶν εἶναι πτωχοὶ βιοπαλαισταί, εἶναι οἱ βιοτέχναι, οὗτοι εἰπεῖν, τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Τῶρα στεροῦνται τῶν πάντων, πολλοὶ καὶ αὐτῶν ἀδόμη τῶν καθημερινῶν τῶν ἔζοδων, ἐνῷ ἀπὸ τὸν πόλεμον τίποτε ἀπολύτως δὲν ἀπεκρίσισαν. Τὰ σκάψη των δὲν εἰσγάδισθαν ἐλεύθερα, δὲν εἰσέπραξαν ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος δικαιώματα χοήσεως, ἀν καὶ νόμῳ ἐδικαιούντο, καὶ τέλος ἔχασαν

καὶ τὴν μοναδικήν των περιουσίαν. Κατεστράφησαν, δηλαδή, καὶ δὲν ἔχουν καὶ τὴν δυνατότητα νὰ ἐπαναρρίσουν τὸ ἐπάγγελμά τουν. Οἱ βιοτέχναι αὐτοὶ εἶναι οἱ συμπαθέστεροι τῆς ἐφοπλιστικῆς παρατάξεως, τὸ μὲν διότι εἶναι πτωχοί, τὸ δὲ διότι η ἐπαγγελματικὴ των προσπάθεια ἀμεσώτατα συνεδέετο μὲ τὸν Τόπον μαζ. "Ολα τὰ ἔσοδα τῶν πλοίων των εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀγορὰν ἐδαπανῶντο καὶ αἱ μεταφοραὶ μας μὲ τὰ σκάψη των ἐξιπηγετούντο.

Τὸ δόλον ξητήμα ἐπαργώς, νομίζω, ἀνεπιτύχθη. Οἱ πλοιοκτήται τῶν ἐπιτάξιων σκαφῶν πρέπει, ὀπωδήποτε, νὰ πληρωθοῦν, δηλαδή μόνον διότι αὐτὴ εἶναι οητὴ τοῦ Κράτους ὑποχρέωσις, δηλαδή διότι εἶναι πράξης δικαιοσύνης, ἀλλὰ διότι τὰ χρήματα τῶν ἀσφαλισμένων μεταξύ τῶν πλοίων τῶν ἀποζημιώσεων αὐτῶν εἰς τὴν μικράν Ναυτιλίαν θὰ ἐπανέλθουν, καράβια θὰ γίνουν σὺν τῷ χρόνῳ.

'Η καθυστερησης η καὶ κάθε ἀποφύγη περὶ τὴν ἐπιπλήρωσιν τῆς ὑποχρεωσεως αὐτῆς τὴν Οἰκονομίαν μαζ ξημώνει, τῆς Ναυτιλίας μας παρεπιδοῦντες τὴν ἀναδημωνογίαν.

Τὸ Κράτος ἔχει τώρα διαθέσιμον τὸ ὑπόλοιπον τῶν κεφαλαίων τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ ἐκ πεντακοσίων χιλιάδων λιόν. "Ας δώση αὐτὸν ὡς προκαταβολήν. 'Εν συνεχείᾳ δὲς ἐκχωρήση εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὰ σκάψη τῶν γερμανικῶν ἀποζημιώσεων καὶ τὰ ἔξ αγορασθέντα ἀπὸ τὰ χρήματα τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ. Δὲν εἶναι, δέβων, κατάληκα διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς Μεσογείου, ἡμιορεῖ δημιών νὰ ποληθοῦν καὶ μὲ τὴν ἀξίαν των ν' ἀγορασθῶν μικρότερα σκάψη. Χρειάζεται, δημιώς, κάποια σπουδὴ εἰς τὴν δῆλην αὐτὴν πλοιοκτήτην πλοιών, ποὺ εἶναι διετέθησαν, ἐνῷ η ἀξία των μικρών χωρητικότητος πλοίων, ποὺ εἶναι διευθετηθεῖσαν, καὶ τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων θὰ διατρηθῆται ὑψηλόν, ἀπροσπέλαστον διὰ τὸν ξηλάχιστα διαθέτοντας μας

'Απηχούλησα, κ. Διευθυντά, ὑπὲρ τὸ δέον τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Τὸ θέμα, δημιώς, εἶναι ἐνδιαφέρον καὶ χρήζει τῆς ἀμέσου τῶν Κυβερνώντων προσοχῆς, ἀν πράγματι ἐπιθυμούμεν νὰ θωμερεύει τὴν Ναυτιλίαν μας ἀποκαθισταμένην.

Μετὰ τηνῆς
Α. Σ.

Τὰ σιτοφόρα τῆς Μασσαλίας

Δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Επιτρέφατε μου ὅληγα πινὰ νὰ προσθέσω σχετικῶς μὲ τὴν δημοσιεύεσσαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰκόνα τῶν σιτοφόρων πλοίων τῆς Μασσαλίας. 'Ενα ἐκ τῶν εἰκονιζομένων σκαφῶν, τὸ φέρον τὴν Κυανόλευκον, εἶναι τὸ ιστοφόρον «Ταξιάρχης» τῶν 850 τοῦ ἐξ 'Υδρας μακρίτων πάπλων μου Καπετάν Νικολ. Δημ. Βότον. Εἰς οἰλογενειακὴν φωτογραφίαν, μεγαλύτεραν τῆς ίδικης σας, διαχρίνεται ιστιοφόρος ὁ πάπλως μου εἰς τὴν πρόσωπα τοῦ σκαφούς του μὲ τὴν τοπικὴν ὑδραίκην ἐνδυμασίαν.

'Η εἰδὼν ἀναφέρεται εἰς τὴν καλὴν ἐπεινήν ἐποχήν, δην τὰ ἐλληνικά ιστοφόρα ἔξετενταν τοὺς πλόας των πέραν πρὸς τὸν 'Ατλαντικόν. 'Απὸ τὸ ήμερολόγιον τοῦ «Ταξιάρχης» ἀποδεικνύεται, ὅτι συγκάντα πλοιοφορούμενον ἀπὸ τὸν πάπλων μου, ἐταξίδευε μέχρι τῆς Γλαυκώθεως.

Φίλωντα
ΝΙΚ. ΒΟΤΣΗΣ
Πλοίαρχος ἀ)π «Κορινθία»

‘Αγοραπωλησίαι πλοίων

'Η ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων δὲν ἔχει ἀκόμη διαμορφωθῆ. Ρευστὴ εἶναι η κατάστασις καὶ παρ' ὅλην τὴν ὑποτημητικὴν τάσιν τῶν ἄξιων τῶν πλοίων, η σταθεροποίησης τῆς ἀγορᾶς ωὐξεστηθῆ ἀπὸ πλείστους δῆσους παράγοντας. 'Αποφασιστικὴν πάντως θὰ ἔχουν ἐπίδρασιν τὸ ξητήμα τῆς διαθέσιους τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν καὶ τῶν ἀγγλικῶν κρατικῶν ποιούντων, λόγον ἡλίξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς U. M. A., ἔτι δὲ καὶ η ἔξελιξη τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῶν λαῶν. Σπουδαίως σημειούνται δημιουργίαι ἀγοραπωλησίας. 'Οπωδήποτε δημος ἐφεκτικήτης ἐπιχαρακτεῖ ἀπὸ μέρους τῶν ἀγοραστῶν, ἐνῷ αἱ προσφοραὶ παλαιωτέρας κηλίσιας πλοίων αὐξάνονται μὲ φυσικὸν ἐντονότερον καὶ ἀποτιμητικόν. Κατωτάτω παραθέτομεν δύο τελευταίως γνωσθείσας καραπητικὰς ἀγοραπωλησίας:

«WELSH ROSE» ἀγγλικὸν φορτηγὸν, 720 τ. D. W., μὲ ἔν κατάστρωμα καὶ ναυπηγήσεως 1922 καὶ σερβέων No 2 τοῦ 1944, ἐπολήθη ἀντὶ 13.000 λιόν. «EMPIRE BERESFORD», ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον 14.677 τ. φορτίου, μὲ ἔμφραγτον βύθισμα 28.3 ποδῶν, κατανάλισκον πετρέλαιον εἰς δύο διανιστώντας λέβητας, μὲ τεγχητὸν ἐλλογμὸν καὶ ταχύτητος 11(2) μὲλλον μὲ κατανάλισκον 36 τ. πετρέλαιον τὸ 24ωρον, ναυπηγήσεων δὲ τὸ 1943 διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου Πολεμικῶν Μεταφορῶν, ἐξεχωρισθήτη εἰς ἄγγλους ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 280.000 λιόν.

‘Ο ἐκπρόσωπός μας εἰς Αγγλίαν

'Ο κ. A. E. Sheppard, ἀπὸ ἑτονή ηδη, πρὸ τοῦ πολέμου, ἀντιπρόσωπος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰς Λονδίνον, ἐπανήλθεν εἰς τὰς ίδιας τοῦ οἰκολογίας. Συνεχίζει τὴν ἐποικούστησην τοῦ περιοδικοῦ μας εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. 'Η διεύθυνσης τῶν εἶναι:

«ETHELBURGA HOUSE»
913 Bishopsgate, LONDON, E. C. 2

ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

ΤΑ ΜΕΤΑΛΛΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΝ

Σίδηρος, χάλυψ, άλουμινιον

Τὸ πρῶτον σιδηροῦν πλοῖον κατεσκευάσθη τὸ 1821. Ἐξήκοντα ἔτη δραδύτερον ὁ μαλακὸς χάλυψ σημαντικὸν ἐκέρδισεν ἔδαφος ἔναντι τοῦ σιδηροῦ. Ἐγένετο καὶ μολονότι γοργῷ ἔξειλίζθη αὐτὴ καθ' ἑωτήν ἡ ναυπηγική, ἐν τούτοις εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ διὰ ναυπηγῆσις προοιζομένου χάλυβος μικρῷ μόνον ἐπετεύχθη ἀλλαγὴ. Φυσικὸν εἶναι νῦν ποτεύεται, διὸ ἐπέστη ὁ καῦδος νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ ἄλλα ψιλά, μὲ καταληγότεράς διὰ τὴν ναυπηγικὴν ἰδιότητας καὶ ἐνῷ τοῦτο πράγματα ἀλληλές, δὲν ὑφίστανται ἐν τούτοις εἰμὶ ἔλλαγοι μόνον ἐνδείξεις, διὸ εὐρισκόμενα εἰς τὰς παραμονὰς μᾶς ἐπαναστάσεως εἰς τὴν ναυπηγῆσιν τῶν πλοίων.

Ἡ βελτίωσις καὶ τελειωτικήσις τῶν σχεδίων κατασκευῆς εἶναι φυσικὴ στενῶς συνδεδεμένη μὲ τὰς ίκανότητας τῶν χρησιμοποιημένων υλικῶν ναυπηγῆσις καὶ συνεπῶς κάθε πραγμάτων πορθοῦ τὸ δὲ ἔξαρτηθῇ ἐκ τῶν τυχόν νέον ψιλῶν. Μία ἀνασούποτης ἐπομένως τῶν ψιλῶν ναυπηγίας καὶ τῶν πιθανῶν εἰς τὸ μέλλον χρησιμοποιηθησομένων νέον τοιώντων, εἶναι ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἐνδιαφέροντα.

Ἡ χρησιμοποίησις τοῦ σιδήρου εἰς τὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν συνήντησην πολλὰς ἀντιρρήσεις. Ἐν πρώτοις ἐγεννήθησαν τότε ἀνησυχίας ὡς πρὸς τὴν ἀντοχὴν ἀετοῦ, αἵτινες μετὰ κόπου παρεκάμψθησαν. Φύσοι ἐπεχράτουν, διὸ τὰ ὑφασματικά τοῦ πλοίου, ποὺ ὅταν ἔξωσκεις, ὅταν διέτρεχον ἀνατορέπτως τὸν κίνδυνον τῆς διατρήσεως ἀπὸ οἰανδήποτε ἀνομαλίαν τοῦ θυνθοῦ καὶ ἐρρίφθη ἡ ἴδεα νὰ πληρωθοῦν τὰ διάκενα τῶν ἐλασμάτων μὲ ἓνα προστατευτικὸν στρώμα ψιλεύεις.

Ἐνα τυχαίον γεγονός κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ σιδηροῦ πλοίου «Ποίγκηρ τῆς Ουαλλίας» τὸ 1823, διέλυσε τὰς περὶ σιδήρου ἥποιας. Τὸ πλοῖον παρέμεινε εἰς μίαν ἀπικίνδυνην θέσιν, μὲ τὴν πρώσαν ἐπὶ τοῦ πηγαδοτοίχου τῆς προκυμαίας καὶ τὴν πρύμναν εἰς τὴν ψιλάσσαν, μὲ ἀστιρίτων δὲ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ σκάφους, μικροὺς 110 ποδῶν. Ὁταν κατωθῶθη νὰ ὀλοκληρωθῇ η καθέλκυσις καὶ τὸ πλοῖον ἐπέπλευσε κανονικῶς, ἐλάγιστα μόνον ἡμιμάια παρετηρήθησαν. Τὸ ἀπόβλεπτον ἀντὸν πειράμα ἀπέδειξε κατὰ τρόπον ἀναμφισβήτητον τὴν ἀντοχὴν καὶ τὴν ἐλαστικότητα τῆς ἐκ σιδήρου κατασκευῆς ἐν τῷ συνόλῳ της.

Τὴν ἴδιαν ἐκείνην ἐποχὴν ἐπεκράτησεν ἡ γνώμη, διὸ ὁ κίνδυνος διαδρεσεώς ἐκ τῆς σκωρίας τοῦ κελύφους τῶν σιδηρῶν πλοίων, δυσκόλως θὰ ἀντιμετωπίζετο. Γνωστόν, πράγματι, εἶναι ὅτι ἡ σκωρίας τοῦ σιδήρου ἡ τοῦ χάλυβος ἀποτελοῦν ἔνα ποδόλημα, χωρὶς δῆμος τὸ μειονέκτημα τοῦτο νὰ βαριάνη ἀνεπανορθώτερα εἰς τὴν χρησιμότητα ἀμφοτέρων τῶν ἐν λόγῳ μετάλλων. Τὸ μειονέκτημα τῆς διαδράσσεως εἶναι ἐξ ἵσου σιδηρῶν διὰ τὸ τοῦ σιδήρου καὶ τὸν χάλυβα, μὲ τὴν πάροδον δὲ τοῦ χρόνου

Ο σιδῆρος εἶναι μέταλλον μακροχρόνιον ἀντοχῆς. Πρὸ τοῦ πολέμου ὑπῆρχον ἐν ὑπερσική σιδηρᾶ πλοΐα ναυπηγῆσταν πρὸ τοῦ 1860 καὶ ἵσως τινὰς ἐξ αὐτῶν νὰ ἐπίζονται εἰστεῖ. Σιδηροῖς ἐξ ἄλλου φροτηγίδες κατασκευασθεῖσι πρὸ 70 ἑτῶν, ἐνόρισκονται ἀπόμιν ἐν ἐνεργείᾳ εἰς τὸν Τάμεσον. Τὸ σοβαρὸν μειονέκτημα τοῦ σιδήρου ἔγκειται ἀναμφισβήτητος εἰς τὸ περιωρισμένον τοῦ μεγέθους τὸν δυναμικὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν σιδηρῶν ἐλασμάτων. Διὰ τὴν κατασκευὴν, λ. χ., τοῦ ἀπὸ «GREAT EASTERN» χρησιμοποιήθησαν ἐλάσματα διαστάσεων 10 ποδῶν ἐπὶ 2 ποδῶν καὶ 9 ἵστον ἐπὶ 1)2'' πάχους. Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον ἐναντηρήθη τὸ 1858, τὸ δὲ μέγεθος, ἡ μελέτη καὶ ἡ ἐκτέλεσί του προέτρεξαν ἵσως κατὰ τριάντα τὴν ἐποχῆς του καὶ ἀπετέλεσαν ἔνα παράδειγμα ἐπιτυχοῦς κατασκευῆς σκάφους.

Η χρησιμοποίησις τοῦ χάλυβος

Ἐνα ἐκ τῶν σπουδωτέρων γεγονότων εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Μηχανικῆς ἀποτελεῖ τὸ ἔγγαρον τὸ ὅπιον ἀνεγνώσθη ὑπὸ τοῦ Bessemer ἐνόπιον τῆς «Βρετανικῆς Ἐπιτροπῆς» τὸ 1866. «Ἡ κατασκευὴ τοῦ σιδήρου καὶ τὸν χάλυβον ἀνεν καμινεύσεως ἀπεδείχθη ἐφαρμόσιμος καὶ παρὰ τὸ γεγονός, διὸ κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη πολλὰ προέκυψαν δυσχέρειαι καὶ ἀπογοητεύσεις, ἐν τούτοις τὸ 1864 ἡ μένδος Bessemer παραγωγῆς χάλυβος εἰς ποσθτήση, ἀθελεῖσθη καὶ ἐπεκράτησεν εἰς τοιούτον σημεῖον, ὅπερα εὑρέως νὰ διαδοθῇ εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ ἔξωτερον.

Τὸ 1864 ὁ χάλυψ Bessemer ἐχρησιμοποιήθη διὰ τὴν κατασκευὴν ἐναρθρωμένων φροτηγίδων καὶ μικρῶν πλοίων, ἐπιτεγχείσης μειώσεως τοῦ πάχους τῶν ἐλασμάτων κατὰ 20 ὥρα, λόγῳ τῆς μεγαλυτέρας ἀνθεκτικότητος τοῦ ψιλοῦ. Τὸ 1865, τὸ πλοῖον «Κονζάβεν» 1250 τόνων, ναυπηγημένον ἐξ χάλυβος Bessemer, συνήντησε κατὰ τὸ πρότον τοῦ ταξίδιον κυκλῶνα, ἔτι δὲ καὶ συνεκρύσθη, χωρὶς νὰ ὑποστῆ ψιλότητα, τὸ γεγονός δ' αὐτὸν ἀπετέλεσεν ἐγγύησιν τῆς ἀντοχῆς τῶν χάλυβος σκαφῶν.

Παρετηρήθη, ἐν τούτοις, διὸ ἡ ποιότης τοῦ χάλυβος Bessemer δὲν ἦτο πάντοτε ἐνιάμα, διὸ δὲ καὶ τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν χρησιμοποίησίν του ἐμειώθη, μέχρις ὅτον ἐνεφανίσθη ὁ χάλυψ Siemens — Martin, δοτικής καὶ ἀπέκλεισεν δοτικῶν πλέον τὴν χρήσην τοῦ πρότον.

Ἡ ἀνωτερότης τοῦ χάλυβος Siemens, ἔναντι τοῦ Bessemer, δοφεύεται εἰς τὸ γεγονός, διὸ ἡ κατεργασία τοῦ πρώτου δύναται εὐκολώτερον νὰ παρακολουθηθῇ καὶ εἶναι εὐχερέστερον νὰ ἐξαριθωθῇ ὁ καθορισμὸς τῶν συστατικῶν τοῦ μετάλλου καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐπεξεργασίας του καὶ τῆς σιδηροποτῆτος τοῦ σιδήρου εἰς χάλυψ. Θεωρεῖται δὲν ἐκ τούτου ὁ χάλυψ Siemens ὡς μεγαλύτερος δύοισι μορφογένεσίς ἔναντι τοῦ χάλυβος Bessemer, οὗτον διὸ ἐπεξεργασία σὲ λέγεται μᾶλλον θεωρητικῶς, παρὰ δὲν ἀναλύσεως αὐτοῦ τούτου τοῦ μετάλλου.

Νεώτεραι ἐν τούτοις βελτιώσεις εἰς τὸν ψιλότητα της σιδηροποτῆτος τοῦ

χάλυβος Bessemer, ὡς καὶ ὡς χρησιμοποιήσις φωτοηλεκτρικῆς φασματοσκοπίσεως — ἐργασία γινομένη ἄλλοτε διὰ γυμνοῦ ὄφθαλμοῦ καὶ ἡτος δὲν ἦτο πάντοτε ἀχριβής, ἐνῷ ἐξ αὐτῆς ἐξηγράτητο κατὰ μέγα μέρος ἡ ἐπιτυχία τῆς κατεργασίας — ὑπόσχεται ν' ἀποδώσῃ σπουδαῖα ἀποτέλεσμα.

Αἱ ιδιότητες τοῦ μαλακοῦ χάλυβος

«Ἄξιαν εἶναι τὸν πρώτην ἐποχὴν τοῦ μαλακοῦ χάλυβος. Τὸ ἀγγλικὸν Naugahyde ἐνέκρινε τὸ 1875 τὴν ναυπηγῆσιν διὸ καταδομῆκον, ἔτοτε δὲ ὁ χάλυψ οὗτος διεδόθη εὑρόντας καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν ἐμπορικῶν πλοίων, οὗτος δὲτο τὸ 1885 ὁ χάλυψ, ὡς ψιλὸν ναυπηγίας, εἰχε σχεδὸν ὀλοσχερῶς ἀντικαταστήσει τὸν σιδήρον. Ἀξιοσημείωτον εἶναι, διὸ αἱ χαρακτηριστικαὶ ιδιότητες τοῦ μαλακοῦ χάλυβος τοῦ 1880, πλάτος ὅμοιος ταῖς προσπαθείαις της βελτίωσεως, παρεμειναν αἱ αὐταὶ. Ὁ χάλυψ οὗτος ζαρακοπέζεται κατὸ τοῦτο δὲν ἀποτελεῖ κλασσικὸν ὄφισμον, μὲ τὴν περιεκτικότητα τῶν 25 ὥρα εἰς ἄνθρακα, 60 ὥρα μαγγανίου καὶ ἔχη φωσφόρον, θεῖον καὶ πυριτίον. Οἱ φωσφόροι καὶ τὸ θεῖον ἐπιδροῦν καταστεπτικῶς ἐπὶ τῆς ἀντοχῆς τοῦ χάλυβος καὶ μόνον ἔλλαστα ποσθτῆτες ἐκ τούτων εἶναι ἀνεγκαίμαται. Χάλυψ τοιάτης συνθέσεως ἔχει ὡς ἀνότατον δριον ἰσχυρός τάσεως 30 περίπου τόνων κατὰ τετραγωνικὴν ἴντασην. Τὸ LLoyd's καθορίζει ἀνότατον δριον τάσεως 26 ὥρας 32 τόνων κατὰ τετραγωνικὴν ἴντασην. Τὸ σημεῖον τοῦτο τῆς φροτησίσεως εἶναι τὸ δριον τῶν ἀναλόγων ἐπιμηκύνσεων. Πέραν τοῦ δριον τούτου, ὁ χάλυψ πάνει νὰ εἶναι πλέον ἔλλαστος καὶ ἀφεται ἡ διαρροὴ τοῦ ψιλοῦ. Πρωτικῶς φρότησις 15 περίπου τόνων κατὰ τετραγωνικὴν ἴντασην, θεωρεῖται λίαν ἱσανοποιητική.

Ο ξένος χάλυψ θὰ είληγεν ἐν πολλοῖς τὴν αὐτὴν σύνθεσιν, μολονότι εἶναι πιθανόν, διὸ τὸ ποσοστὸν τοῦ μαγγανίου, ὅπερ προσδίδει τὴν σκληρότητα εἰς τὸν χάλυβα, νὰ εἶναι μικρότερον καὶ συνεπῶς ἡ ἀντοχὴ τῶν φυσικῶν τοῦ χαρακτηριστικῶν νὰ μὴ εἶναι τοσον κανονική, διότις εἰς τὸν ψιλούντον τοῦ χάλυβα, ἔναντι τῆς παραγωγῆς οισιδήποτε ἄλλης χώρας. Οφείλεται τοῦτο εἰς τὴν ἀρτίαν τεγκτικὴν ἐπεξεργασίαν τῶν χαλυβουργείων καὶ τὴν ἀγριεύσην ἐπιτέλευτην τῶν ἀρχῶν ἐλέγχου, οἷα εἶναι τὸ Λόνδον καὶ τὸ Ναυαρχεῖον, διὰ τὴν βάσει τῶν προδιαγραφῶν ἐπετέλεσιν τῶν δοκιμῶν καὶ τῆς ἐν γένει ἐπεξεργασίας.

ΤΡΑΠΩΛΕΙΑΣ ΛΟΓΩΝ ΔΙΑΘΡΩΣΕΩΝ

Τὸ ζήτημα τῆς διαθρώσεως καὶ τῆς ἀντιμετωπίσεως της ἔχει τώρα κατατηκτή σοβαρότερον ἡ τούλαχιστον προκαλεῖ μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον. παρ' ὃσον εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς κατασκευῆς πλοίου ἐπ σιδήρου καὶ χάλυβος. Υπολογίζεται, διὸ ἡ ἀποτίσια ἀπόλεια εἰς χάλυβα καθ' ὅλον τὸν Κόσμον, λόγῳ διαθρώσεως, ἀνέρχεται εἰς 40 ἑκατ. τόνων, ἀξιας 700 ἑκατομμυρίων λιρῶν περίπου.

Οσον ἀφορᾷ τὴν κατασκευὴν πλοίου, πολλοὶ εἶναι οἱ λόγοι, εἰς τοὺς ὁποῖους ἀποδίδεται ἡ ἐπιλάθεια διαθρώσεως τοῦ συγχρόνου διὰ τὰ πλοῖα χρησιμοποιημένων χάλυβος.

«Οταν τὸ ἔξωτερικὸν προστέφθη τελείως πρὸ τῆς βαρῆς, ἐπέρχεται κατὰ τὴν μετά τοῦ θαλασσίου ὑδάτος ἐπάρηψη του, ἡλεκτρόλινος, η ὥρια προκαλεῖ τὴν διάθρωσιν. Χρείαζεται, συνεπῶς, νὰ ληφθῇ κάθε μέτρον πρὸς ἀφορέσιν τῶν ἐλάσματων, διὰ τὴν ἀριστούντων διάθρωσης τριβολέμων εἰς τὴν ἀριστούντων διάθρωσην την ἀντοχήν την ἀποτίσιμην, προστέφθη τοῦ πλοίου περίπου 40 ἑκατ. τόνων, ἀξιας 700 ἑκατομμυρίων λιρῶν περίπου.

Τὸ περιεχόμενον τῆς διαθρώσκου περιεργασίας, εἴτε εἰς τὴν ψιλούντον τοῦ χάλυβος τοῦ περιεργασίου, εἴτε τέλος εἰς τὴν χάλυψ της χρησιμοποίησής της χάλυβος, ἔχει τὸν ψιλούντον τῆς διαθρώσκου την ἀντοχήν της ἀερίου, δηνάται νὰ ἐξουδετερώσῃ τὴν διάθρωσιν, καθόδον ὁ φωσφόρος.

Τὸ περιεχόμενον τῆς διαθρώσκου περιεργασίας, εἴτε εἰς τὴν ψιλούντον τοῦ χάλυβος τοῦ περιεργασίου, εἴτε τέλος εἰς τὴν χάλυψ της χρησιμοποίησής της ψιλούντον τοῦ περιεργασίου, προστέφθη τοῦ πλοίου περίπου 40 ἑκατ. τόνων, ἀξιας 700 ἑκατομμυρίων λιρῶν περίπου.

Τὸ καταστοφήρι τοῦ διαθρώσκου τῶν πετρελαιοφόρων τῶν χρησιμοποιημένων διὰ τὴν μεταφορὰν βενζίνην, παρουσιάζει μίαν ιδιαίτεραν ἀπομνηνούσιαν τοῦ χάλυβος. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς ἡ διάθρωσις ἀπέρχεται ταχέως καὶ λόγῳ τῆς φύσεως τοῦ φροτίου καὶ λόγῳ τοῦ ἀδυνάτου τῆς διαθρώσκου περιεργασίας προσδήποτε πρόσθιον πρὸς ἀφορέσιν τοῦ περιεργασίου αὐτοῦ. Ο γαλανισμός, ἐν τούτοις, μέρονς τῆς διαθρώσκου κατασκευῆς, ἐπέφερε — τούλαχιστον εἰς δρισμένας περιπτώσεις — καὶ πλάτερέσματα.

Περιόδος τελειωποτήσεως

Ἐν συμπέρασμάτιον δύναται νὰ λεχθῇ, διὸ ὁ μαλακὸς χάλυψ — ἀναμφιστητός — εἶναι ὁ πατάλληλος εἰς τὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν συνήντησην. Είναι ισχυρός, παρέχει ἐμπιστοσύνην, παρουσιάζει εύκολίας εἰς τὴν κατεργασίαν καὶ τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησην, ἡτο εὐδηλός — μέχρι τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου τούλαχιστον — καὶ παρέχει ἀρκετά ἄλλα πλεονε-

κτήματα ὄφειλόμενα εἰς τὴν μεγάλην του ἐνάπαιφαν. Τὸ προτερήματα αὐτά, ἀν καὶ ἀρχικῶς παρεβλέψθησαν, πιστεύεται ἡδὲ ὅτι μεγάλως συμ-
βάλλουν καὶ δέονταν ἵσως φραγμὸν εἰς τὴν ἀποτυχίαν, ἢ ποιὰ ἐπῆρξεν
ἀρχικῶς καρκαντικοτήτη εἰς τὴν ιστορίαν τοῦ χάλεψος ναυπηγίας. Τὸ
μειονέκτημα ἀφ' ἔτερου τῆς διαδρόσεως του, είναι μικρᾶς σημασίας,
ἔναντι τῶν ἐπιτυγχανομένων κατών ποιοτήτων χάλεψος.

Φαίνεται, ἐν τούτοις, ὅτι μικροῦ μόνον ἐπλήσιος βελτιώσεως τῶν χαρακτηριστικῶν ίδιοτήτων τοῦ μαλακοῦ χάλυβος ὑφίσταται καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν ἀναμένοντα παρὰ ἐλλάχιστας βελτιώσεις εἰς τὰ σχέδια κατασκευῆς πλούσιον. Ἐπειδὴ τοῦτο ἀποτελεῖ κατάστασιν, τὴν ὥποιαν οὐδέποτε θὰ ἀνέχθῃ ἡ νεωτέρα μικρανική τέχνη, αἱ προσδοκίαι νέουν μετάλλων, πρωτισμένων τοῦ ἀντικαταστήσοντος τοῦ μαλακοῦ χάλυβα καὶ νὰ ἐπιτρέψουν περιστέρω τῆς ναυπηγῆς βιομηχανίας ἀνάπτυξιν, θὰ ἀπατήσουν πρόσθετον ἔρευναν καὶ μελέτην εἰς τὸ μέλλον. Δύο δοῦις ὑπάρχουν ὁδηγούσαι εἰς τὴν πρόθοδον: Ἡ χρησιμοποίησις χάλυβος μεγαλυτέρας ἀντοχῆς ἀπό τὸν μαλακὸν καὶ ἡ χρησιμοποίησις ἑτέρων μετάλλων. Εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν τὰ μόνα ἄξιοσημείωτα μετάλλα είναι τὰ ἔλαφρὰ κράματα μετάλλων.

‘Η ἀνάπτυξις τῆς χρησιμοποίησεως ζάλινος μεγάλης ἀντοχῆς εἰς τὴν ναυπηγικήν, ἐσημειώθη κατά τὰ πρῶτα ἔτη τοῦ παρόντος αἰώνος, δύποτε ἐχοντισμοτιῆθη ζάλινη κράματος περιτίου διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἄνω τηματῶν τοῦ πλευρωφανοῦ «Μανιτανίας». ‘Η ἐπιτυχία τῆς καινοτομίας ταῦτης παρέδει λαβὴν νῦν μελετηθῆ ή δινατάτης μειώσεως τοῦ βάρους τῶν σκαφῶν ή ἀντιστοιχίως αὐξήσεως τῆς ἀντοχῆς αὐτῶν, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ἑλασμάτων ζάλινος ὑψηλῆς ἀντοχῆς.

Το 1922 αι πασιγνωστοι πιστήτες χάλυβος «D» και «D I» είσηχθησαν εις την άγγλικην ναυπηγικήν διοικησιάν, διότι αι ίδιτητες του ἐν λόγῳ χάλυβος ἀνεγνωρισθήσαν ώς ἀνώτερα τοῦ προγενεστέρως χρησιμοποιεύμενον χάλυβον ὑψηλῆς ἀντοχῆς.

Το ἀνώτατον ὅριον ἀντοχῆς τάσεως τοῦ χάλυβος ποιότητος «D» είναι 37-44 τόννον κατά τετραγωνική ίντσαν καὶ ἡ εὐκαψφία αὐτοῦ είναι ἵη μὲ τὴν τοῦ μαλακοῦ χάλυβος. Ταντοχόρων σχεδὸν, ὁ χάλυψθεῖς, χαρακτηρίσθεις ὡς λίαν ἐλαστικός, εἰσήχθη εἰς τὴν βιομηχανίαν κατασκευῆς ἔμπορικῶν πλιων. Ἡ ποικιλία τοῦ χάλυβος τούτου, δοτις παροπίσσει τὸ πλεονέκτημα νὰ είναι ἐπεξεργασμός, ὃσον καὶ ὁ μαλακός, ἔχει ὅριον θλάσσεως 38 τόννον κατά τετραγωνική ίντσαν. Ἀλλὰ τὸ κύριον αὐτῆς χαρακτηριστικὸν είναι, δι τὸ ὅριον τῶν ἀναλόγων ἐπιμικνύσεων είναι 15 τόν. κατά τετραγωνική ίντσαν.

Ο ἕναντις αὔτος χαρακτηρίσει εἰς τὸ γάλακθοσίαν μέσον τοῖον σημείου

**Ο ορισμός ούτος χρησιμεύει εἰς το να καθοδισῃ μέχρι ποιον σημείου
ο ορθεῖς κάλλη ενεργεῖ ὡς ἐλαστικό σώμα, έναν δηλαδή ἔκτεινόνεμον
μέχρι της φραγμούς αὐτῆς και ἀφίενεν ἐκ νέου ἐλεύθερον, δὲν ἄφην
αύτονταν ἄλλοισιστιν.**

·Η ελαστικότης του μαλακού χαλιβούς σπρώνθωντες μαλαζοῦ χάλιβος είναι πολὺ κατοτέραι

Τι επαστικοτής των συνηνόρων μαλαζου χάλυβος είναι πολὺ κατώτερη καὶ ξέρει, ποφύματι, δύοις ἀντοχής 8—12 τόνων κατά τετραγωνικήν ἴντσαν μόνον, διὰ νὰ μήν αὔρην μόνιμον ἀλλοίωσην. Πρέπει ούρμη νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ μαλαζὸς χάλυψ δὲν κάμπτεται, εἰμὶ ὑπὸ φροσίου 15 τόνων κατά τετραγωνικήν ἴντσαν, η δὲ ἐπερχομένη μόνιμος ἀλλοίωσις μέχρι τῆς ενιωτέως φρεστίσεως είναι ασύμαντος.

Διά τῆς χρηματοποίησεως τοῦ γάλνος τούτου εἰς τὴν ναυπήγησην μποριῶν πλοίων, ἐπιτυχάντες αὐξέλογος μείωσις τοῦ βάρους τοῦ σκάρους. Ἐπὶ πλοίοις χωρητικότητος 9000 τόνων φροτίου, ἀνοικτοῦ «σέλεφτέρε», τὸ ἐπί 2100 τόν. βάρος τοῦ γάλνος, μειώσια πατά 10 οἱ πήδοι 200 τόννον. Τὸ πλεονέκτημα τοῦ διμού δὲν δικαιολογεῖται ἀπό τὸ ὑπηρόλων κόστος τῆς ἐν λόγῳ εἰδίκης ποιότητος γάλνος. Παρὰ ταῦτα ἔνας Ἰοκεὶς, εὐθετήσας τὴν μεθόδον αὐτῆς πρὸς ἔξυπνοντισμόν των βάρων, ἐπαγγήλθεν εἰς τὴν χρήσιν τοῦ συνήθους μαλακοῦ γάλνος, οὐχὶ λόγῳ τοῦ προηλθούσος τοῦ πρώτου, ἀλλὰ διότι ἔξηρχόισθεν, διὰ εἰς τὸν τόνων δῶν πλοίων, τῶν καταλλήλων διὰ τὴν ὀρισμένην κατηγορίαν φροτίου, ἐντηρούσῃ ἡ ἐπαρχίης κυβερνή γωνητικότης πρὸς ἴκμετάλλεους τοῦ με-αιτέσθου διατεθειμένουν χώρου διὰ φροτίου. Αἱ ικανότητες τοῦ λιαν ἀστικοῦ γάλνος πιστῶν γὰρ ἔξτηρητησίουν μᾶλλον τὰ πετρολαιοφόρα, αρά τὰ φροτηγά σκάφη, μέχρι τοῦδε διμού δὲν ἐγένοντο βελτιώσεις ποὺ τὴν κατεύθυνσιν ταῦτη.

Είτε τα μεγάλα έπιβατηγά πλοία ήντάρχει σύσβατη περίπτωσις χρησιμοποιήσεως τοιούτου ίλικού, πράγματι δὲ ενδέως τούτο έχρησιμοποιήθη τούτο τούτο «εσούπερ - λάινερ» *«Νομιμανδία*, με μειώσιν τούτου βάρους τούτου υψηλότατου 1.000 τόννων Διναντάν νά υψίστανται δινσέρεια εἰς τὴν ἥλεκτρους γυγάλλησιν θραμμένων τόπων χάλυβος ὑφρῆς τάσεως, διότι η ἡγεμονή τοιαύτη ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως μετάλλων με-
άλιης εἰς ἄνθρακα περιεκτικότητος, ὡς και ἄλλων κραμάτων μετάλλων.
ὁ ἀγγλικὸν *Ναναφείδον* δημος, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ Ἰνστιτούτον Ἡλεκτρους γυγάλλησεως, παρήγαγε χάλυβα κατάλληλον πρὸς συγχάλλησιν, μὲ
νότατον ὄριον ἀντιστάσεως 35—41 τόννων κατὰ τετραγωνικὴν ἔντασιν.
Η εἰς ἄνθρακα περιεκτικότης τούτου χάλυβος τούτου είναι περιωρισμένη,
στε δύνανται νά χρησιμοποιηθοῦν Ἡλεκτρόδια τούτου συνήθους μαλακοῦ
χάλυβος.

Δέον νά τονισθῇ, διτί οιαδήποτε ἔξοικονόμησις βάρους κατά τὴν γαυ-
γήσιν ενὸς πλοίου ἔξαιρται ἀπό τὴν σωρείαν παραγόντων: Τὸ σχῆμα
τοῦ πλοίου καὶ τῶν μηχανῶν πρέπει νά ἐλαττοῦῃ, διτί νά ἐπευχθῇ ἡ
πατούμενή χωρητικότης. Εἰς ὥσπισμένας περιπτώσεις δόνταν νά ἔξα-
ραιλοῦῃ ἀντότανος διοῖν οιαδήποτε οἰκονομίας μέχρι 4 τόννων, ἔναντι
τις ἀρκικῆς ἐξ ενὸς τόννου ἔξοικονόμησεως. Διτί τὴν συνήθη ἐμπορικὴν
αἴσιν, ή εἰς χῶρον ὠφέλεια ἐκ τῆς παραδοχῆς τοῦ χάλυβος μεγάλης ἐ-
πιστικότητος, πρέπει νά ἀντιστάθμισμενος πρὸς τὸ ηὔημένον κόστος τοῦ
ικοῦ τούτου. ἔναντι τοῦ αιλακοῦ γάλυνθος.

ού αλουμίνιον εἰς τὴν ναυπηγικήν

· Ἡ χρήσις τοῦ ἀλουμινίου εἰς τὸ ἐμπόριον χρονολογεῖται ἀπὸ μᾶς

πεντηκονταετίας, ή έφαρμογή των διμοσίων εις τὴν ναυπηγικὴν ἐγένετο τὸ πρῶτον ἐπὶ μᾶς ναρθούνταλέπτιδος μήκους 60 ποδῶν, κατασκευασθείσης εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα Γιαρρόσου διὰ λογαριασμὸν τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἐχρησιμοποιήθη κράμα γαλακομινίον μὲν ἀποχεῖ — ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς διαθρόστεως — ἀποτέλεσμα. Τὸ πλοῖον μετὰ τὴν καθέλκυσίν του προσεξέρουσεν ἐπὶ Ιοτιοφόρου, οὗτον τὸ ὑφαλὸν ἡσαν περιθεβελημένα μὲ χάλκινον ἔπιστρφωμα καὶ σχεδὸν διεμελίσθη.

Ἐπειτα μεγάλη ἐσμειώθη πρόδος εἰς τὴν χορηγιμοποίησιν τῶν μεταλλικῶν κραμάτων ἀλουμινίου καὶ ἡ σύνθεσις ἀλουμινίου — μαγγανίου ἀπέδοκεν ἀντιδιαβροτικάς ικανότητας λίστας πρὸς τὰς τοῦ μαλακοῦ χάλυβος. Μία τυπικὴ σύνθεσις κράματος ἀλουμινίου, κατάλληλος διὰ τὴν νωνηγίαν, θὰ ἔχῃ ἀντότατην ικανότηταν εἰς τάσιν 25 τ. κατά τετραγωνικὴν ἴντσαν, τῆς ὑψηλῆς ἀντοχῆς ἔναντι τῆς διαβρώσεως ἐπιτυγχανομένης διὰ τῆς ἐπιστρώσεως καθαροῦ ἀλουμινίου ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ ἐλάσματος. Τὸ μέγιστο πλεονέκτημα τῆς χοήσεως τοῦ ἀλουμινίου ἔγγειται — φυσικά — εἰς τὴν ἐπιτυγχανομένην μείωσιν τοῦ δάρους, δεδομένου, ὅτι τὸ εἰδικὸν δάρος τοῦ ἀλουμινίου είναι τὸ 1)3 ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τοῦ χάλυβος.

Αποτέλεσμα τούτου είναι ότι τὸ δάσος τῆς ἐξ ἑλαφρῶν μεταλλικῶν κηφαλάρων — πάντως — νῦν ὑπάρχουν ὡρισμένα περιπτώσεις κατά

τάς δύοις ή μεγάλη αὕτη εὐκαμψία νά θεωρήται ως σοβαρόν πλεονέκτημα. Εις περιπτώσεις, λ. χ. συμπαγούς κατασκευής, όσον αὕτη ἐπανυγχάνεται κατά τὴν κατασκευήν, τόσον τὸ καλύτερον. Είναι ως ἐκ τούτου δυνάτον, η ζητούσι τοῦ ἀλογισμοῖν δι' ὧδιαμένα μέρη τοῦ πλοίου, νὰ ἐνδεικνυται, ως προτιμοτέρα τοῦ γάλινος. Μέχρι σημειῶν δύος δὲν ἔδοθεν εἰς τὸ σημεῖον αυτὸ η δεοντα σημασία.

Πλέος τὸ παρόν, τὸ μεταλλικὸν κράμα τοῦ ἀλογυνίου ἔχορησιμοποιῆθη μόνον διὰ τὴν κατασκευήν δευτερευόντης σημασίας πλεόν, οὐαὶ εἰναι τὰ κόπτεια τοῦ ναναγοσωστικά, πολλὰ τῶν ὅποιων ἀποτελοῦν πρότυπα τῆς χρήσεως τοῦ ὑλικοῦ τούτου, καθὼς ἐπίσης καὶ διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ἐσωτερικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν πολεμικῶν σκαφῶν, δους ἡ οἰκονομία τοῦ βαρύρους ἐνέχει μεγάλην σημασίαν.

Χαλύβδινον σκάφος μὲ ἀναδομὴν ἀλουμινίου

Προστάθη, διότι η ἀνάδομη τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν πλοίων καταπένεται ἐπει τὸν ἡπειρονήσον μὲν ἵκανον οἰκητικά ἀποτελέσματα, καθόσον μείον τοῦ νάρον τὸν ὑπεραποτελεσμάτων μὲν παρείχεν ἐλεύθεριν εἰς τὰ σχέδια ναυτηγῆσιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἔνσταθείας, ἐνῷ καὶ ὁ συνδυασμὸς κατασκευῆς χαλκιδίνοις σκάφους μὲν ἐξ ἀλουμινίου τὴν ἀνάδομην τοῦ πλοίου, θὰ ἀπέδιδεν ὡρισμένα σημαντικά πλεονεκτήματα. Ἡ λειώσις, δηλαδή, τοῦ δάρους τῆς ἀνάδομης θὰ ἐπέτρεπεν ὥρισμένην διαπλάτυνσιν εἰς τὸ σχέδιον κατασκευῆς, ἐπ' ὧδε λείπει τῆς ἔνσταθείας, ἐνῷ συνδυασμὸς τῆς ἐξ χαλκοῦ κατασκευῆς τοῦ κύντος μὲ τὴν ἐξ ἀλουμινίου τοιωτή τῆς ἀνάδομης θὰ ἐμειώσει τοὺς ἐπι τοῦ νάρος τῆς ἀνάδομῆς προκαλούμενος διατοιχισμόν.

"Οποις καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ χάλυβος μεγάλης Ικανότητος τά-
σις τὸ κόστος τοῦ ἀλουμινίου, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν μαλάκον χάλυβα,
πιπτεῖ εἰς πλέοντας τοῦ ἔμπορίου περιπτώσεις, τὸν ἀνώτατον συντελε-
τῆν διὰ τὴν προτίμησιν τοῦ ψλικοῦ. Ἐν προκειμένῳ ηδιαφορὰ τοῦ κό-
στος είναι τόσον μεγάλη, ὅπτε τὸ ἀλουμινίον να μην προκρίνεται εἰς δ-
ιαστάσιας περιπτώσεις, ἐξαιρέσει τῶν εἰδικῶν τοιούτων.

Ἐντίθεται, δώρος, πρός τὸν χάλιβα ὑψηλῆς τάσεως, οὐτινος τὸ δότος φαίνεται νὰ ἔχῃ σχέδιον τὴν αὐτὴν σχέσην με τὸ κόπτον τοῦ μαλα-^{ον} χάλιβος, τὸ ζάσμα μεταξὺ ἀλουμίνιου καὶ μαλακοῦ χάλιβος εἶναι ιδιανόν, διτὶ θὰ σημανθῇ εἰς τὸ μέλλον. Ή τηνὶ τοῦ χάλιβος εἶναι πρός δὲ παρὸν καυηλή, ἀλλ' ὑπάρχουν ἐνδείξεις, διτὶ αὐτῇ θὰ ἀνέλθῃ ὅταν ιστεύθεται εἰς τας διαλακάς περιόδους, ἐντίθεται πρός τὸ ἀλουμίνιον, ἔτινος παρατηρεῖται ὑποχώρησις τῶν τιμῶν, λόγῳ καὶ τῆς μεγάλης α-^ντίσεως τῆς παραγωγῆς τον κατά τὸν πόλεμον. Ἐάν η τάσις αὐτῇ συνε-^{ισθῇ}, τότε τὸ ἀλουμίνιον θ' ἀντικαταστήσῃ τελικῶς τὸν χάλιβα ὑψηλῆς τονοχής καὶ ἐνδεχομένως θὰ ὑποκαταστήσῃ καὶ τὸν μαλακὸν χάλιβα.

(Ἐκ τοῦ Ἀγγλικοῦ)

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΝ ΙΣΤΑΜΠΟΥΑ
Ιδιαιτέρως συνιστάται ἀπό
πολλοὺς φίλους του καὶ πελάτας του
διὰ τὴν συστηματικὴν ἐργασίαν του
καὶ τὴν ἐνεργητικότητά του.

Γραφεῖα: ΓΑΛΑΤΑ, ΚΑΡΑΜΟΥΣΤΑΦΑ, 75

Τηλεγραφήματα: PULOS-ISTANBUL
Τηλέφωνον: 43448-‘Ημέραν και Νύκτα



Ἀργεντίνη

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις

Κατά τό πρώτον πεντάμηνον τοῦ τριήντου ή ναυτιλιακή κίνησις τοῦ λιμένος τοῦ Μπουένος "Αὔρες ένεφάνισε χαρακτηριστικάς μεταβολάς εἰς τὴν τέων τῶν διαφόρων σημαῖῶν, ἐφερε δὲ εἰς τὴν πρώτην βαθμίδα τὴν σημαίαν τῆς Ἀργεντινῆς μὲ 191 πλοῖα, ἔναντι 179 τοῦ ἀντιστοίχου πεντάμηνον τοῦ 1944.

Δευτέρα ἔσχεται ἡ ἀγγλικὴ σημαία μὲ 83 πλοῖα ἔναντι 107 καὶ ἀκολουθῶν κατὰ σειρὰν ἡ Ἰσπανική, ἡ σουηδική, ἡ βραζιλιανή, ἡ χιλιανή, ἡ οὐραγοναζή, ἡ νορβηγική, ἡ τόλων Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἡ ἐλβετική μὲ 3 πλοῖα ἔναντι 4. Ἡ τέλος ἔσχεται τελευταία μὲ 2 μόνον πλοῖα, ἔναντι 12 τοῦ ἀγύπτιού τοῦ πενταμηνού π. ἔ.

Βέλγιον

Νὰ μὴ διαλυθοῦν τὰ ἔχθρικὰ πλοῖα

Βέλγος ἑφοπλιστῆς διετύπωσε προσφάτως ἀπὸ τῶν στηλῶν μᾶς ἐφημερίδος τῶν Βρυξελλῶν τὰς ἀπόψεις τῶν ναυτιλιακῶν κυρλών τοῦ Βελγίου, ἐν σχέσει μὲ τὴν γνοσθεῖσαν ἔκει πληροφορίαν, καθ' ἣν, οἱ σύμμαχοι προτίθενται νὰ διαλύσουν τὰ περιελθόντα εἰς χειράς των, ὡς λεία πολέμου, γερμανικά καὶ Ιαπωνικά πλοῖα, ὅπα κριθοῦν δι' αὐτοὺς ἀχατάλληλα.

Θὰ ἔπειτεν — ἐτόνοσεν ὁ βέλγος ἐφοπλιστής — νὰ ξητηῇ ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τῶν Βρυξέλλων, ὅπως ωρίσμενα γεμιανικά καὶ λαϊκονικά πλοῖα ἐγχροιγηθῶν εἰς τὸ Βέλγιον, πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολεσθέντων πατῶν τὸν πλοέμον ἑθνικῶν πλοίων. Δὲν πρέπει ἐπίσης νὰ διάλυθον καὶ αἱ γερμανικαὶ ναυπηγικαὶ ἐγκαταστάσεις, ἀλλὰ νὰ λειτουργήσουν διὰ τὴν ἀναπλήσωσιν τῆς βυθισθείσης ἀπὸ τὰ ἐποδρόμια χωροτικότητος.

Τὰ δελγικά ναυπηγεῖα είναι μικρᾶς ἀπόδοσεως καὶ ἔνα μόνον ἐξ αὐτῶν δύναται νὰ κατασκευάσῃ πλοῖα οἰνοδήποτε μεγέθους. Εἴναι, συνεπῶς, οἱ οὐμάριοι προέλθουν τελιώς εἰς παροιμίαν ἀπόφασιν καὶ τὸ Βέλγιον περιορισθῆ εἰς τὴν δυναμικότητα τοῦ μοναδικοῦ μεγάλου ναυπηγείου του, θὰ παρέλθουν πολλά ἔτη, μέχρις ὅτοι κατορθώσῃ ἡ χώρα ν' ἀποκτήσῃ ἔνα ἑπαρχικό, διὰ τὰς ἀνάγκας της, ἐμπορικὸν στόλον. Ή 'Αγγλία καὶ ή 'Αιγαίκη — περαίνει ὁ δέλγος ἐφοπλαστής — κατέχουν δυκαύδηρη χωρητικότητα καὶ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν των μίαν ισχυράν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Συμφέρει, δύνει, εἰς αὐτάς νὰ διατίθενται τὰ ἔχθρικά ναυπηγεῖα καὶ πλοῖα, ἐνῷ διὰ τὸ Βέλγιον σκληρὸν ἀναπίπτει η ἀνάγκη γ' ἄνασυγχροτήσῃ τὴν ναυτιλίαν του.

Γαλλία

Ἄγορὰ καὶ ναυπήγησις πλοίων

Ἐποργματοποιήθη τελευταίως ὑπὸ τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως ἡ ἀγορά δέκα ἄγγικῶν πλοίων, ἐκ τῶν ὅποιών τὰ ὄχτια είναι 10.000 τόνων φροτίου ἔκστον καὶ ναυπηγήσεως 1943-45, μὲν μηχανᾶς τριπλῆς ἑκτονόσεως, ταχύτητα 10 (εώς 11½) μιλίων καὶ μὲν κατανάλωσιν γαλλικαρχος, πλὴν ἐνός, ὅπερ είναι ἐφωδιαμένον μὲν δηξειλομηχανάς. Τὰ ὄχτη ταῦτα πλοία παρελήφθησαν ἵη καὶ ἡ διαχείρισις των ἀντέθη εἰς διαφόρους γάλλους ἐφοπλιστάς, ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν πάντοτε τῆς U.M.A., δύον ἀφορᾶ τὴν διεύθυνσί των.

Τὰ ὑπόλοιπα δύο σκάφη τελοῦν εἰσέτι ὑπὸ ναυπήγησιν καὶ θὰ παραδοθοῦν εἰς τὴν γαλλικὴν κυβέντρην τὸν Μάρτιον τοῦ 1946. Εἶναι ταῦτα σκάφη μικτά, χωρητικότητας 12.000 τόνων φορτίου ἔκαστον, μὲν θέσεις διὰ 36 ἐπιβάτας, θὰ ἐφοδιασθοῦν δὲ μὲν ἀτμοστροβίλους καὶ θὰ ἀναπτύξουν ταχύτητα 15 μιλίων. Ὡς καύσμον ὥλην θὰ χρησιμοποιοῦν τὸ πετρέλαιον.

· Ή πληρωμή τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν θὰ γίνη ἀπὸ τὰς ἄγγικάς πόδες τὴν Γαλλίαν πιστώσεις τάς προβλεπομένας ἀπὸ τὸ συναφθὲν τὴν παρελθοῦσαν · Ἀνοιξιν σύμφωνον μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν. Οἱ γαλλικοὶ ἐφοπλιστικοὶ νησίοι σχολιάζουσεν τὴν ἀγορὰν ταύτην ὑπενθύμιζον, διὰ πρόκειται περὶ «πλοίων ἀνάγκης», ἀπεργμένων συναγωνιστικῆς ικανότητος διὰ τὴν ἐλεύθεραν ναυλαγορᾶν τῶν διμάλων περιθῶν καὶ πρωσοργιμένων ἀλτῶς νά καλύψουν ἀμέσως ἓντα τρῆμα τῶν παριμεγίστων μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς Γαλλίας.

Πέραν της άνωτέρω ἀγορᾶς, ἀπεφασίσθη πρό τυνος καὶ ή ναυτῆγησις σκαρφῶν 100.000 τόννων εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμῶν τῆς γαλλικῆς υπερβίσεως καὶ ἐπὶ τῇ βάσει σχεδίων, ἀτίνα ἔξεπονήθησαν ἀπὸ γάλλους ναυπηγούς. Πρόσκειται περὶ πλοίων διαφόρων μεγεθῶν, τύπων καὶ προορισμῶν, κυρίως δὲ φορτηγών, ἐπιβατηγῶν, μικτῶν καὶ ἀλιευτικῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης. Ἡδὴ διεβιβάθησαν παραγγελίαι διὰ πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 60.000 τόννων.

Δανία

Προσχώρησις εἰς τὴν U.M.A.

Ἡ Δανικὴ ναυτιλία προσεχώρθη καὶ αὗτῇ ἀπὸ μηνὸς ηδη εἰς τὴν U.M.A., κατόπιν ἐπιτυχῶν διαπραγματεύσεων, τὰς ὁποίας διεξήγαγεν εἰς Λονδίνον μία ἑκεὶ μεταβάσια δανικῆ ἀποστολή. Εἰς σχετικάς δηλώσεις του ὁ πρόεδρος των δανῶν ἐφοπλιστῶν κ. Κόρματης ἐτόνισεν, ὅτι ὅλα τὰ δανικά πλοῖα, ἔξαιρέσει τῶν ἀποπλοκῶν καὶ τῶν ἀπασχολούμενον εἰς ταξιδία τῶν ἔγγυς πρός τὴν Δανίαν θαλασσῶν, θὰ τεθούν ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ διεθνοῦς τούτου Ναυτιλιακοῦ Ὀργανισμοῦ.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ δανικά πλοῖα, ἄτινα κατὰ τὴν διάσκειαν τοῦ πολέμου είχον τεθῆ ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, ταῦτα θὰ ἀποδοθοῦν σὺν τῷ χρόνῳ καὶ ἐπανερχόμενα εἰς τὴν ἔθνισήν των σημαίαν θὰ νηολογηθοῦν ἐξ νέου εἰς τοὺς δανικοὺς λιμένας. 'Ανεκοινώθη ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διτί 138 δανικά πλοῖα εὑνέθησαν κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ πολέμου εἰς χείρας τῶν συμμάχων. 'Εξ αὐτῶν ἀπέμειναν 71 χωρητικότητος 227.000 τόννων φορτίου, τὰ δὲ λοιπά 67, χωρητικότητος 333.000 τόννων φορτίου ἀπολέσθησαν.

Καταλήγων ό. κ. Κόρυπτης έτονισε χαρακτηριστικῶς, δι τὸν εὐκόλαιον διαθέσεως κανόμενον Ἑλληνα παρέχονται μόνον εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν Ο.Μ.Α.

‘Ην. Πολιτεῖαι

Τὸ πρόβλημα τῆς πολεμικῆς χωρητικότητος

Κατόπιν των προσπάθειών της Ναυτικών της Οδησσιγκτόνος και της «Ναυτιλιακής Επιτροπής», το Πανεπιστήμιον του Χάρβαρντ έξεπονθήσεν έμπειριστα ωμένην μελέτην επί των προβλημάτων της δηλας μετατοπευτικής θέσεως της ναυτιλίας και της ναυπηγηκής βιομηχανίας των Ηνωμένων Πολιτειών. Λεδομένου ότι ή μεγάλη Αμερικανική Σιντούλιτεια κατέχει σήμερον σημαντικότατον τημήα της παγκοσμίου χρηματικότητος, ή κατά τὸν ἔνα ή τὸν ἄλλον τρόπον επέλυσις τοῦ προβλήματος τῆς διαθέσεως τῆς πλήθωρικῆς χωρητικότητος ἀποφασιστικῶς θέλει ἐπιδράσεις επί τῶν διεθνῶν ἐμποροναυτικῶν κατεύθυνσεων καὶ τῶν επί μέρους τοιούτων ἔκαστης χώρας. Ἐξαστεικόν, συνεπεία, δὰ προσελκύσῃ τὸν ἀνδιάσθιον καὶ ἡ ἔκθεσης τοῦ Πανεπιστημίου του Χάρβαρντ, τοῦ δοπού τοῦ ἔχγυρων τῶν ἀπόφεον επί γενικωτέον ζητημάτων τῶν Ηνωμένων Πολιτειών παγκοσμίου τυγχάνει ἀναγνωρίσεως.

Ἐν ἀρχῇ τῆς μελέτης καθορίζονται ώραισμέναι, ὅποια φέρνουν συστάσεων, βασικών προϊόντων, διαγράφουσα τὰς γενικάς γραμμάς τῆς ἐνδικυρουμένης ν' ἀπόλυτην ἐπό της ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ναυπηγικῆς πολιτικῆς. Αἱ συστάσεις αὗται συνορίζονται εἰς τὰ ἀπόλυτα: Πρωταρχικά, δέον νά πωληθούν πλοία, νά ἀποφεύγονται ἡ καυντερόσησις εἰς τὴν πώλησην και νά ἐπεκτείνονται αἱ ἀνειλημμέναι συμβατικαι ὑποχρεώσεις. Νά ἐφαρμοσθῇ ἐνιαία τιμὴ πωλήσεως τῶν πλοίων διά τοὺς ἀμερικανούς και τοὺς ἔξοντες ἐφοριατούς, η πολιτική τῶν τιμῶν νά

παραμεινή σταθερά και φρισμένος άριθμός σπασίων νά τεθή εν εφεδρεί.
Υπό τάς αντέροι βασικάς συστάσεις, απίνες δέον νά γαρακτηρίζουν τήν κρατικήν ναυτιλιακήν πολιτείαν, ή μελέτη προχωρεί εἰς την σκιαγράφησην ενός αναλύτικον προγράμματος. Υποδεινύνεται κατ' άρχην ή έπιθεώρησης δύον τῶν πλοίων. "Οσα έξ αὐτῶν κριθοῦν ἀκατάλληλα πρός ἔργασίαν, νά διαλυθοῦν ἀμέσως. Μερικά σπάφη, προκειμένου νά μεταπατοῦν ἀπό την πολεμικὸν προσωρισμὸν των δι' ἐμπορικὴν ἄστριν, θὰ ἀπατήσουν δαπάνην μεγαλύτεραν, ἔναντι τῆς τιμῆς πού θὰ γίνεται νά ἐπιτευχθῇ ἀπό τήν πόλησην των. Τὰ ἀκατάλληλα πλοία τῆς κατηγορίας ταύτης προτείνεται νά διαλυθοῦν, ἐνῷ τὰ καλύτερα νά θεωρηθοῦν ως παραπήτητον συμπληρωμα τῶν ἐνόπλων τῆς φράσας δυνάμεων και νά μεταβιβασθοῦν εἰς τῶν ἐφεδρικῶν στόλων τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης.

Καὶ η μελέτη συνεχίζει: Όλα τα πλοιά — εξαρτεσίει των «Λιμπετών» — απόνα θ' ἀποφασισθή νά πωληθοῦν εἰς ίδιωτικάς ναυτικάς ἑταιρίας ή ἐφοπλιστάς, πρότερο προηγουμένους νά διασκευασθούν δι' ἔμπορικήν ἐκμετάλλευσιν, νά ἐποκενασθοῦν ἄρτιώς αἱ ζημιάι, ποὺν ἐνδεχομένως ὑπέστησαν κατά τὴν πολεμικὴν περιόδον, τὸ δὲ κόστος τῶν ἐν λόγῳ διασκευῶν καὶ ἐποκενῶν νά καταβληθῇ ἀπό τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνησίαν καὶ ή σοβαρὰ ἀντη ἐργασία νά διασφαλισθῇ ὑπέρ τῶν ίδιωτικῶν ἑθνικῶν ναυπριγείων, ὥστε νά εὑρούν ταῦτα μίαν Ικανοποιητικὴν ἀπασχόλησιν.

Πλοία, ήμικιας κάτω των 15 έτών — έξαιροσει τῶν «Λίμπερτο» — προτείνεται νά κοστολογηθοῦν ώς έξης: Μία βασική τιμή νά καθορισθῇ δι' έκαστον τύπου πλοίων, με διάκρισιν τῶν χρακτηριστικῶν διαφορῶν έκάστης κατηγορίας, ή δέ βασική αὐτή τιμή νά υπολογίζεται ἐπὶ τῇ διάσει τοῦ μετατόλευκου κόστους κατασκευῆς των εἰς ένεα ναυπηγεῖα. ¹ Από τὴν ἐν λόγῳ βασικήν τιμήν νά καθιερωθῇ έκπτωσις 5 οδο έτησίως, λόγῳ ἀποσθέσεως.

θὰ ἐπικρατοῦν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν κατὰ τὸν χρόνον τῆς κο-
στολογήσεως. Έπει τῆς τιμῆς ταῦτης οὐδεμία νὰ παρέχεται ἔκπτωσις
διὰ ταυτικᾶς ή ἐκτάκτους ἀποδέσεις.

Διὰ τὰ πλοῖα ἡλικίας μεζονός τῶν 15 ἑτάν, νά πολογίζεται ειδική τιμὴ δὲ ἔκαστον σκάφος, ἐπὶ τῇ βάσει ἰδιαίτερα ἐκτιμήσεως, παντως δύος η τιμὴ νά μή είναι μικροτέρα ἐνὸς ποσοστοῦ 20 ὁ τοῦ μεταπολεμικοῦ κόστους εἰς τὴν ξένην ἀγοράν παρομοίου πλοίου πρὸς τὸ πολούμενον.

Περιστέρω ιπδοεικνύεται, όπως ή προσφοράν ἀμερικανικῶν πλοίων πρὸς πώλησιν ἄρχισῃ μετὰ τὸ τέρμα τῶν ἐχθροπραξιῶν εἰς τὸν Εἰρηνικόν, ἐνῷ δὲ μερικάς κατηγορίας πλοίων δύναται η προσφοράν νά ἐκδηλωθῇ καὶ ἐνώρθεον, ὥπο τάς ζητᾶς ὅμως προώπουσέσται νά ἀποφευχθῇ ή δημιουργία προνομούσχον ἀγροστάτων. Τὰ οὕτω πολόνυμενα πλοῖα θὰ ήτο δύνατόν νά παρέμεναν ὑπὸ τῶν κρατικῶν ἔλεγχον, ἐφ' ὅσον χρόνον θὰ ἔχοινε τοῦτο σκόπιμον ή κυβέρνησις τῆς Βασιγκτώνος.

“Ολα τὰ ἀμερικανικά πλοῖα, ἔξαρθσει τῶν «Δίμπερτ», τῶν τύπου «Τ. 2» καὶ τῶν ἐχόντων ήλικίαν ἀνωτέραν τῶν 15 ἑτῶν, δέον νῦν προσφέρουνται πόδες πώλησιν κατά τὴν ἀκόλουθον σειράν: Πρῶτον, ἐκεὶ δῆπον ὑπάρχουν συμβατικαὶ ἑποχογένεσις. Δεύτερον, εἰς τὰς ἀμερικανικὲς ἐφοπλιστάς. Τοίτον, εἰς τὸν ἑφεδωρὸν στόλιον τῆς Ἐθνικῆς ἀμάντης. Καὶ τέταρτον, εἰς τὸν ἀλλοδαπὸν ἐφοπλιστάς. Πρέπει δηλαδὴ νῦν προσφέρουνται κατὰ προτίμησιν εἰς τὰς τρεῖς πρώτας κατηγορίας ἀγοραστῶν, ἐπὶ τῇ ἀρνήσει των δὲ καὶ ἀρρώδη διαφρενῆς ἔξαμνον αὐτὸς τῆς προσφορᾶς, τότε νῦν προσφέρουνται πόδες ἀγοράν εἰς ξένους ἐφοπλιστάς. Εἰς τὰς πάντας περίπτωσις ὁ ἀριθμὸς τῶν προσφερόμενον πλοίων είναι μεγαλύτερος τῆς ξητήσεως, τότε ἡ περιόδος τῶν 6 μηνῶν δύναται νῦν περιορίζεται.

¹ Αντιθέτως πρός τά ἀνωτέρῳ σκάφη, τὰ πλοῖα «Λίμπερτου», τὰ τοῦ τύπου «Τ. 2» καὶ τὰ ἡλικιαίς μείζονος τῶν 15 ἑτῶν, δύνανται νῦ προσφέρονται ἀδικιώτως καὶ ταῦτοχρόνως πρὸς ὅλους.

Ἡ περίπτωσις ἐκμισθώσεως

Προτείνεται, έν συνεχείᾳ εἰς τὴν μελέτην, ὅπως καθιερωθῇ καὶ ἡ χρονονάλιθωσις ὡρισμένων ἀμερικανικῶν πλοίων, βάσει ναυλοσυμφώνων, εἰς ἀμερικανούς καὶ ξένους ἐφοπλιστάς, οἵτινες θὰ είχον προσωρινήν ἀνάγκην χωρητικότητος, μέχοις ὅστοι διὰ τὸν τέων των ναυπηγήσεων ἐκάλυπτον τὰ κενὰ τοῦ στόλου τον. Πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν νῦν διατίθενται τὰ «Ἀλίμπετο» καὶ τὰ ἡλικίας ἀντότερας τῶν 15 ἑτδὸν πλοία. «Οσον ἄφοροῦ δικαῖος τοὺς ἄλλους τύπους, νῦ μὴ ἐπιτέρεται ἡ ναυλωσίς του, ἐφόσον προηγονικέως δὲν προσεφέρθησαν πρὸς πόλησιν καὶ δὲν ἤγοράσθησαν.

“Η τιμὴ τῆς ναυλώσεως δέον νῦ εἶναι ἐπαρκῶς ὑψηλὴ — ἐν συγχρο-
σει πρὸς τὴν τιμὴν πωλήσεως — εἰς τρόπον ὅτε νῦ μὴ εἶναι ἐνθαδον-
τικά αἱ μαραζόντοι ναυλώσεις. Πάντως, η ναυλώσις δὲν πρέπει ν' ἀ-
ναφέρεται εἰς χρόνον μικρότερον του ἔτους, η δὲ προσφορά πρὸς πώλη-
σιν η καὶ ναυλώσιν νῦ μὴ παραταθῇ ἐπ' ἄπειρον, ἀλλὰ νῦ διακοπῇ εἰς
τακτὴν προθεσμίαν καὶ μετὰ σχετικὴν προειδοποίησιν.

Τὰ καλύτερα σκάφη, ἄπινα δὲν θὰ ηθελον πωληθῆ να τανλωθῆ, βάσει τοῦ ἀνωτέρου συστήματος, νά μεταβιβασθον εἰς τὸν ἔφεδρικὸν στόλον τῆς Ἐνίκης ἀμύνης. Προτείνεται, τέλος, νά λαθενθῶν διὰ ἑκείνων τὰ ἐναπομένonta σκάφη ἄπινα θὰ ἔχουν ἀνάγκη διαταρθῶν ἐποκευῶν τὰ τῶν δροίον η χειρομοποίησις θὰ ήτο ἀμφιβολού ἀπόδοσεως.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν τρόπον πληρωμῆς, προβλέπεται ότις διάφορος μεταξὺ τῶν ἀμερικανῶν καὶ τῶν ξένων ἐφοριαστῶν. Οἱ ξένοι θὰ καταβάλλουν τὴν ἀξίαν εἰς μετρητά, ἐνῷ διὰ τοὺς ἀμερικανούς θὰ ἔτεροπε-το ἡ εὐκολία τῶν πιστώσεων. 'Υποδειγνύεται ἀκόμη, δὲν δὲν πρέπει νὰ τεθοῦν περιορισμοί εἰς τὰ συμβόλαια τῶν πολικούν, ώς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, οὗτε νὰ ζητήηται ἡ συγκατάθεσις τοῦ ἀγοραστοῦ, διότις η ἀμερικανική κυβέρνησις αποκτήσῃ τὸ δικαίωμα νὰ ζητῇ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ πλοίου ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

Οι ἀμερικανοί πολίται πάντως προτείνεται νῦ έχουν τὸ προνόμιον τῆς ἐπιστροφῆς τῶν πλοίων εἰς τὴν «Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν» μὲν τὴν τιμὴν της πολήσεως, μενοὶ μᾶς ἀποδέσεως 5 0) ἐπησίως μέχρι τῆς ἡμέρας ἐπιστροφῆς, ἐφόσον ἀποδεινύνον, ὅτι συνεφάνησαν τὴν κατασκευὴν νέων σκαφῶν εἰς τὰ ἔθνικά γαντγέρεια πρὸς ἀντικαταστάσιν τῶν ἐπιστροφομένων.

Τοννάζ και μεταφορά

Η έξιετος άναφέρεται εις τὰ πλοῖα ἀνοικτῆς θαλάσσης τῶν 2000 τ. γραδὸς καὶ ἄνω ἔσπειρον. Υπολογίζεται, διὰ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1945 αἱ Ἰν- νομέναι Πόλειται θὺν κατέχουν 5.500 ἐξ ἀπόνω, ἔναντι στόλου 1.300 πλοίων, τὸν όποιον διέθετον τὸ 1938. Αἱ Ἰνομέναι Πόλειται κατεῖχον τὸ 1938 τὰ 16 οὐρανού τῆς παγκοσμίου χωροτικότητος καὶ σήμερον τὰ 62 οὐραντής καὶ ἐνῷ τὸ 1938 ὁ ἐμπορικὸς τον στόλος ἀπηρτίζετο ἀπὸ παλαιὰ καὶ μικρὰς ταχύτητος πλοῖα, σήμερον ἐμφανίζει 4000 σκαφῶν ἡλικιῶν μεχρὶ 5 ἑτῶν, ἐκ τῶν όποιών τὰ 1.000 ἐνίαν ταχύτητος 14 μιλίων και ἄνω. Ως ουματίζωμα τῶν κήλων ταχυπλόων σκαφῶν διαβέτει καὶ 2500 πλοῖα ἀνάγκης τοῦ τίτου «Λίμπετρο», ἄπινα, ὅμως, κοίνονται θραδ- χίγνιτα καὶ ἡ ἐξιτετάλλεσσις τῶν διαπανηρά.

‘Υπολογίζεται αύριον, διτ τὸ παγκόσμιον τοννᾶς εἰς τὸ τέλος τοῦ 1945
ἡ υπερβανή τὸ προπολεμικὸν κατὰ 20 ο), δην ὁμοιος τὰ «Λίμπερτο», ἐ-
στερημένα θετικῆς συναγωνιστικῆς ίκανότητος, θεωρηθοῦν ὡς ἔχεο-
χόμενα τοῦ στίβου, τότε ἡ μεταπολεμικὴ παγκόσμιος κωρητικότης θὰ
είναι κατὰ 24 ο) μικροτέρα τῆς τοῦ 1938. Αποδεικνύει τοῦτο, ὅτι υφίστα-
ται ἡ εὐκαιρία διὰ μίαν ἐντατικὴν ἐμπετάλλευσιν τῶν καλῶν καὶ ἀποδο-
τικῶν πλοίων ἐπὶ ίκανὴν χρονικὴν περίοδον, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δ-
ποιας μόνον αἱ ἀνάγκαι τῶν ἐπὶ πλέον ἐκάποτε μεταφορῶν θὰ καλ-
ληταινοῦνται ἀναποτελέπτως ἀπὸ τὰ μὴ ἀποδοτικὰ σκάφη.

Τὸ μέγιστον δοιον ἀμερικανικῆς χωρητικότητος, ήτις δύναται νὰ

χρηματοποιηθῆ μεταπλευκῶς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον πιστολογῆσται εἰς τὴν μελέτην τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Χάρβαρντ εἰς 4.135.000 τόννουν, μὲ ἀντίστοιχον ἀριθμὸν 5.050.000 τόννουν διὰ τὸ ἔσωτερικὸν τῆς χώρας ἐμπόριον. "Ενα δηλητή ἐλάχιστον δρισιον 8.900.000 τ. d. w. ἡ ἀνώτατον ποιοτον 13.350.000 τ. d. w. θεωρεῖται ἐπαρκές, διὰ νὰ ἔχεται στήση τὰς μεταφορικὰς ἀπατήσεις τοῦ τε ἔσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἐμπορίου.

Προβλέπεται έξι ἄλλοι, διτί πλεισταὶ δύο θέντικαὶ ἀνάγκαι ὁ ἀπαιτήσοντι τὴν ἀπασχόλησιν περισσοτέρων πλοίων, ἀπὸ δύο θά διαθέτῃ ὁ ἐν ἑνεργείᾳ ἐμπορικὸς ἀμερικανικὸς στόλος. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καὶ διδύτι αἱ Ἕνομέναι Πολιτεῖαι ηγετήσονται νῦν διαθέτουν εἰς τὸ τέρμα τοῦ πολέμου ἔνα μεγάλιτερον στόλον, ἀνώτερον μὲν των μεταφορικῶν ἀνυψώσεων των, ἀλλ᾽ ἀποφασιστικῶν χρήσιμον διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης, συνιστᾶται, δηπότε διατηρήσουν αὐτὸν ἔνα ἐφεδρικὸν στόλον διόδιον διακεκριμένον κατηγοριῶν: Ἡ πρώτη ὁ ἀπαρτίζεται ἀπὸ μίαν χωρητικότητα ἔξινη πετρούσαν ἀμέσως τὰς στρατιωτικὰς καὶ τῆς ἀσφαλείας τὰς ἀνάγκας, καὶ ἡ δευτέρα ἀπὸ τῶν μόνιμον πιο φήνα τῆς ἐφεδρείας.

Η πρώτη, δηλαδή, κατηγορία θὰ περιλαμβάνῃ πλοιαί εἰδικῶς ναυπηγηθέντα διά τὰς στρατιωτικάς ἀνάγκας, ἀπό τὰ μετατυπαντά, ἀλλά διατηρήσαντα τὴν ἴσανθρητήσεως τῶν στρατιωτικῶν ἀναγκῶν καὶ ἀπό ὅσα πλοιαί δὲν ὑπάρχουν εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμὸν εἰς τὸν ἐνεργείας ἀποτοκούν στόλον, ὃντες νὰ καλύπτονται καὶ διά τὴν ἔθνικὴν ἀσφαλείαν ἀνάγκα τῆς χώρας. Συνιστάται, διως εἰς τὴν κατηγορίαν ταῦτην περιληφθεῖν 1000 πλοιαί, διατηρούμενα εἰς ἀρίστην κατάστασιν καὶ ἔτοιμα πάντοτε νὰ συμπληρώσουν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν τὸν ἐνεργείας στόλον.

'Ο μόνιμος ἐξ ἀλλου πυρὸν θὰ περιλάβῃ τὰ περισσεύοντα πλοῖα σχετικῆς τυνος ἀξίας. Πώλην ἡ ὄμως τεῦθι μία χωρητικότης εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην, νά καθοδίζεται τεχνικῶς πότε ἔνα πλοῖον πρέπει νά θεωρούται διαλυτέον. 'Υποδεικνύεται τέλος, ὅτι ὁ ἐφεδρικός στόλος ἑθνικῆς ἀμυνῆς, ἀμφετόνων τῶν κατηγοριῶν, ὁφείλει νά επεισοδιῆ, ὥστε νά μή είναι δυνατὸν γ' ἀποτελῆ ἡ ὑπαρξίας του ἀνταγωνιστικούν στοιχείον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν καὶ εἰς τὰς τιμάς τῶν πλοίων καὶ τῶν ναύλων. 'Ενδείκνυται πόδες τὸν οκοπόν αὐτὸν ἡ σύστασις μᾶς «Εἰδικῆς 'Υπηρεσίας», ἣντις θὰ είναι ὑπέρθινος διὰ τὴν ἀρτίαν συντήρησην τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν προδηλων ἐνδέχομέντης τυνός μαλλοντικῆς ἀπο- πλείας διαβέσσεώς των εἰς ἔτεραν ἀποστολὴν, δυναμένην νά ἐπηρεάσῃ τὸν φυσικὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας καὶ τὰς τιμάς τῶν πλοίων.

Διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν

"Οσον ἀφορᾷ εἰδικώτερον τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν, ἀνάφεσται εἰς τὴν μελέτην τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Χάρβαρντ, διὰ μὲν ψυχών ἐντείνεται τὸν ναυπηγικὸν δυνατότητων κατὰ τὴν εἰρηνικὴν περίοδον, καταδιεύκει, διὰ μόνον ἐνα τμῆμα τῆς σημερινῆς παραγωγικῆς ἴκανότητος τῶν ἀμερικανικῶν ναυπηγείων βù χρειασθῇ διὰ τὸ μέλλον.

Ποῖα, φυσικά, δά είναι αἱ μελλοντικαὶ ἀνάγκαι, θέλει τοῦτο ἔξαρτηθῆ ἀπὸ τὴν κρατικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν καὶ ἀπὸ τὸ πρόγραμμα ἑξουσιούσιν τῆς Ὀμοσπονδιακῆς Κυβερνήσεως. Ἐὰν πρόσειται μόνον ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία νὰ καλύπτῃ τὰς συνήθεις ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας καὶ ἐάν ὁ πολεμικὸς στόλος τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν πρόσκειται νὰ ἀνανεωθῇ εἰς εὐχρήστατην κλίμακα, δόναται μετὰ βεβαίητος νά λεχθῇ, ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξῃ οὐσιαστικῶς ναυπηγικὴ βιομηχανία εἰς τὸ μελλόν.

Ἐάν δομαὶ αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι εἶναι διατεθεῖμέναι νὰ διατηρήσουν, χάριν τῆς ἀσφαλείας των, τόν τε πολεμικὸν καὶ τὸν ἐμπορικὸν των στόλων εἰς ἓντεπον ποιοτικὴς ἀνωτερότητος, τότε μία εὐθέτρα κάπαιος ναυπηγικὴ κίνησις θὰ παρατηθῇ, οὐχὶ δομοὶ μεγαλύτερα τῶν 75 ἐμπορικῶν πλοίων καὶ τῶν 20 πολεμικῶν σκαφῶν ἔτησίστω. Διὰ τὴν Ἑργασίαν αὐτὴν ὑπερασπεῖται ἡ ὑψηστατικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία.

'Ως πρὸς τὸν ζαρωκῆρο τῶν ναυπηγείον, ἄτινα θὰ πρέπει νὰ διατηρήσουν αἱ Ἕνων. Πολλεῖσι, οἱ συντάκται τῆς μελέτης, σαφῶς καθορίζουν, ὅτι καὶ εἰς τὴν ναυτηγικὴν βιομηχανίαν εἶναι ἀξία ὑποστηθεῖσεως ἡ ίδιωτικὴ πρωτοβουλία, ητίς προσεκεμένουν νὰ προστίσσῃ καὶ τὰ κεφάλαιά της, καθίσταται μᾶλλον προσδετικὴ καὶ ἐνδροσούμοστος εἰς τὰς ἔκλιτος ἐπιχειρήσεις συνθῆκας. Πέραν αὐτῶν, ή ίδιωτικὴ ναυτηγικὴ βιομηχανία ἐλάχιστα ἐπικράνει τοὺς φορολογούμενος πολίτες, τὸ δὲ κόστος τῆς παραγωγῆς της κεῖται, δικοσδήποτε, ἐντὸς τοῦ συναγωνιστικοῦ τομέως, διότι ἐίναι ἀντιθέτω περιπτώσει θὰ ἥτο ἀδύνατος ἡ ἐπιβίωσίς της.

·Ο στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων

Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι κατέχουν σήμερον ἔνα στόλον δεξαμενοπλοίων ισον εἰς δύο πόδες τὴν προπολεμικὴν εἰς «τάνκερες» χωρητικότητα τριῶν διοικών τῆς Ἀγγλίας, τῆς Νορθηγίας καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ὁ στόλος οὗτος περιλαμβάνει 1000 σκάφη 13 ἑκατομμυρίων τόννων D. W. τῶν διοίκων διοικήση μεταφροντὶδική ίκανότητος, λόγῳ τῆς Ἡνωμένης ταχύτητός των ἐπολογίζεται διτὶ εἶναι κατὰ 25 οὐσιώδη τῆς ποτοπλεύρας.

προπολεμικής.
 Άπο της κηρύξεως τού πολέμου και ἐγένενται κατεσκευάσθησαν είς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα 579 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 5.711. 884 τόννων γκρός ή 9.085.939 τόννων φορτίου, μὲ συνολικὴν δύναμην ανημανῶν 4.142.620 ἵππουν.

Κατά Σεπτέμβριον τοῦ 1939 ἐπήσχον εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν 1507 δεξαιονόπλιοι 16.008.300 τόννων φορτίου, ἐκ τῶν ὧδοι τὰ 1033 ἔφεραν τὰς ομηώας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Νορθαγγίας. Αἱ ἐξ τοῦ πολέμου ἀπώλειαι εἰς «τάκης» τῶν δύο τελευταῖς χρονοῖς ἡπτήσαν τόσον βαρεῖαι, ὅστε ἀν συμπεριληφθόδον καὶ τὰ τελοῦντα ἥδη ὑπὸ κατασκευὴν 278 νέα αμερικανικά δεξαιονόπλια, δύναται βασίμως νῦν λεχθῆ, διτὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἐλέγχουν πλήρως σήμερον τὰς μεταφοράς πετρολίων ἀνά τὸν Κόσμον.

Μεγάλη Βρεταννία

Ἐπέστη ὁ καιρός;

Από τῶν στηλῶν τοῦ γνωστοῦ ναυτικοῦ περιοδικοῦ «Fairplay» μία ἀριθμή ἐνδιαφέρονται τὸν ἐφοπλισμὸν σεζήντησις ἥντες μεταξὺ τῶν "Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν φροτηγῶν πλοίων (τράμπτς). Προσβλῆθη τὸ ἐφότιμα: Πρέπει νὰ σπεύσουν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ παραγγεῖλουν σκάφη εἰς αντικατάστασην τῶν βυθισθέντων: "Η πρέπει, κατὰ τὴν πλέον συντηρητικὴν ἀποφαν, νὰ περιμένουν τὴν πλήρη ἐξκαθάρισιν τῆς ἐκ τοῦ πολέμου δημιουργηθείσης καταστάσεως; Συγκεκριμένως τέσσαρα είναι τὰ κύρια προβλήματα, ἐπὶ τῶν ὅπωίσιν οἱ ἐφοπλισταὶ στηρίζονταν τὰς ἐπιφυλάξεις τούς: α) Τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν ναυπηγήσεων, β) Ὁ πληθωρισμὸς τῶν πολεμῆτων ναυπηγήσεως κρατικῶν πλοίων εἰς τὰς Ἰννομένις Πολιτείας καὶ τὴν Ἀγγλίαν, γ) Αἱ μεγάλαι δαπάναι διαχειρίσεως (μισθολόγια καὶ κόστος ἐπισκενῶν, ἀσφάλτστρα κλπ.) καὶ δ) Ὁ μὴ καθορισμὸς τῆς κορυτῆς πολιτικῆς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας.

Μία μερὶς τὸν ἐφοπλιστῶν, ή μικροτέρᾳ πάντως καὶ ἐξ τῶν νεωτέρων κυρίως, κηρύσσεται ἐπέρι τῆς ἀμέσου ναυπηγήσεως. Οἱ ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς, πιστεύουν, ὅτι τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων ἀπίθανον εἶναι νὰ ἔπεσῃ σημαντικῶς, ἐκτὸς ἂν ἐπανέλθουν εἰς τὴν κρίσιν τοῦ 1930—31, ὅποτε πρέπει ἔνα νέον πόλεμον ν' ἀντιμετωπίζουμεν. Αἱ Κυβερνήσεις δὲ προσπαθήσουν, δέδουσα, ν' ἀποφύγουν μίαν νέαν οἰζονομικὴν κρίσιν καὶ εἰς τὴν προσπάθειάν των αὐτὴν δὲ διατηρήσουν τὸν φρογχεῖον, δὲν πρόσκειται, βέβαια, νὰ ἔπεισῃ. "Οσον ἄφορά τὸν προβαλλόμενον κίνδυνον τοῦ πληθωρικοῦ τοννᾶς τῶν κρατικῶν πλοίων, οἱ ὑπὲρ τῶν ἀμέσου ναυπηγήσεων δὲν ἀμφιβάλλουν, ὅτι αἱ Κυβερνήσεις τῶν Ἰνομένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Μεγ. Βρετανίας δὲν θελήσουν ποτὲ νὰ διατηρήσουν ἐν κινήσει τὸν δύκον αὐτὸν τῶν ἀντικονομιῶν πολεμικῶν πλοίων. Θὰ τὰ ἐπιπολήσουν δὲν τὰ παραπλίσουν. Κανένα λόγον δὲν ἔχουν νὰ ἔξασκησουν τοιαύτη ἐπιζημία πέσειν εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν, μὲ ἀποτέλεσμα μάλιστα τὴν βαρείαν τῶν κρατικῶν προμπολογισμῶν ἐπιβάρυνται. Θὰ προτιμήσουν τὴν καλὴν μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς συνεννόησιν.

'Η τρίτη ἐπιφύλαξις ἀναφέρεται εἰς τὰς ὑψηλὰς δαπάνας διαχειρίσεως τῶν πλοίων. Οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων θεωροῦνται ὑπερβολικοὶ καὶ ἔνα πλόιον μὲ τιμάντας δαπάνας — λέγοντο — δὲν ἡμιτοφεῖ νὰ είναι ἀποδοτικόν. Ἀρχέτοτε ἐνδιαφέρουσα είναι ἡ ἀπάντησις εἰς τὴν ἐπιφύλαξιν αὐτῆν. Η αἰσιοδοξία τοῦ πλάκατος προσεχεῖ μέλλον μερις τὸν ἐφοπλιστὸν παραδέχεται ὅτι ἔνα ἀχριθόν εἰς τὴν διαχείσιν του πλοίου δὲν είναι καὶ κερδοφόρον μὲ τοὺς σημερινοὺς ναύλους καὶ μὲ τοὺς αὐτισμούς ισιώς χαυπιτέρους. Ἀλλὰ ἔνα καλῶς ναυπηγημένον καὶ συγχρονισμένον σκάφος, σχεδιασμένον ἀπὸ ἐφοπλιστὴν γνωριζόντα τὴν ἐργασίαν του καὶ ἐπανδρωμένον μὲ πλήρωμα, διὰ τὴν καλήν ἐνδιάτησην τοῦ ὥπλου αὐτὸς ὁ ἐφοπλιστὴς λαμβάνει προσωπικὸν ἐνδιαφέρον, καὶ μὲ τὴν σειράν του τὸ πλήρωμα ἀφοιοῦνται εἰς τὴν ἐπιχείρησιν, δὲν είναι ἀχριθόν μὲ τὰς σημερινὰς τιμάς. Είναι, ἀσφαλῶς, ἀποδοτικόν. Ο παράγων τοῦ ἐμπόρου ἐπιλογῆς πρέπει νὰ θεωρήσει ζωτικής σημασίας καὶ μεγάλως συμβάλλει εἰς τὰ καλά η κακὴ ἀποτέλεσματα τῆς διαχειρίσεως ἐνός πλοίου. Αὕτη τῆς Ιδιαιτέρας προσοχῆς τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τέλος, ή πολιτική της ἀποχῆς ἀπό τὰς ναυπηγήσεις μέχρις ὅτου ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις καθορίσῃ τὴν θέσιν τῆς ἔναντι τῆς Ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, πρίν τετα τὸς ὑπεράγαν συντηρητικού. Ὁ κατὰ χώρας κρατικὸς παρεμβατισμὸς πατεῖται, διτὸς θὰ περιορισθῇ εἰς μίαν διεθνῆ συμφωνίαν διευθυνόμενην οἰκονομίας μεταξὺ δύον τῶν ἐνῶν. Τὸ ἔδαφος διὰ τὸ γνωφέζοντα τὴν ἐργασίαν την Ιδιώτην ἐφοπλιστὴν εἰς μίαν ἀνασυγχροτούμενην Εὐρώπην, ἔχουσαν τῶν πάντων ἀνάγκην, διπος καὶ τῶν πλοίων, εἶναι πρόσφορον νὰ ἐργασθῇ ίκανοποιητικῶς. Τόροις ἀριθμῷς εἶναι διὰ τὸ γνωφέζοντα τὴν Ιδιωτικὴν ἐπιχειρήσην ν' ἀναπτύξῃ δῆλην ἀνῆτις τὴν ίκανότητα, νὰ δικαιολογήσῃ τὴν ἄπαξεν τῆς καὶ νὰ εισφέρῃ τὴν δραστηριότητὰ της ἵετο τὸ τοῦ συνόλου. Τοῦτο, διοικοῦ, δὲν πρόκειται νὰ γίνηκε μὲ τὰς ἐπιφυλάξεις μέχρις ὅτου ἡ θεύλλα παρέλθῃ ἐξ ὀλοκλήρου. Οἱ "Ἀγγλοί ἐφοπλισται" — καταλήγουν οἱ ἀπολογηταὶ τῆς ἀμέσου δράσεως — διφεύλουν τώρα νὰ τολμήσουν, ἂν θέλουν νὰ ἐπιτήσουν ἐπαγγελματικῶς.

Et altera pars

'Ιδον τώρα και ή αλλη μερίς. 'Ομαλεὶ ἄγγελος ἐφοπλιστής μὲ «μακράν
και ἐπιτυχῇ σταδιοδρόμιαν, κατὰ τὸ «Fairplay». 'Η αἰσιοδοξία — λέγει
οὗτος — ώρισμένων ἐφοπλιστῶν εἶναι ἔξαιρετικά ἐνθαρρυντική διὰ τὴν
περίοδον αὐτῆν. 'Εκτιμούει τὸ θάρρος των, ἔστο και ἀν δὲν συμφωνοῦ-
μεν μὲ τὰς ἀπόψεις των. 'Ἐνθυμίζουν τὸν αἰσιοδόξον τὸν ἑτοῖ 1918—
20. Τὰν βλέπομεν τὸν λόγον τῆς ἀνησυχίας διὰ τὸ μέλλον τῆς ἀγγλι-
κῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου. 'Οταν μετά τινα ἔτη ναυπηγή-
σωμεν πλοία εἰς μετριάς σχετικῶς τιμάς, θὰ δυνηθῶμεν νὰ καταστήσωμεν
αὐτὰ ἀποδοτικά και μὲ ναῦλους, ποὺ ἀσφαλῶς θ' ἀποφέρουν ζημιαν ἐν
ταύτα ἐναυπηγούντο σήμερον. 'Ο ἐφοπλιστής, ποὺ θὰ προέβωντεν εἰς τὴν
ἀγοράν ἐνὸς πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφους, ἀσφαλέστερον θὰ ὑποκύ-
ψῃ εἰς τὸ ἐγγείωμα, παρὰ ό ἐφοπλιστής, δοτὶς συγκρατημένος ἀπὸ τὰ
πετεύνιαν πηδήματα, περιμένει νὰ ἐπιτύχῃ ἐκεῖνο ποὺ θέλει εἰς λογικὴν
τιμήν.

Εἰς τὸ πρῶτον θέμα τῆς ἀκριβείας τῶν τιμῶν, δὲ συντηρητικὸς ἐφοπλιστής προθύμει τὰ ἔξης: Δέν γνωρίζω διατὶ πιστεύεται, ὅτι εἶναι ἀπίδιανον νὰ ἔκπεσουν αἱ τιμαὶ τῶν ναυτηγήσεων. Μεταξὺ τῶν σημειωνῶν τιμῶν καὶ τῶν γαυλῶν τῆς κοίσεως, ὑπάρχει κάποιο διάστημα. "Ἐπειτα

ρ̄ γιανάνθρωπος θὰ είναι ἀκριβός. Τόσον ὅμως ἀκριβός, ώστε τώρα ύπό τὰς πολεμικὰς συνθήκας;

Εις τὸ δεύτερον πρόβλημα τῶν χρατικῶν πλοίων, κακῶς ποιεύεται, ὅτι αἱ Ἡνομέναι Πολιτεῖαι δὲν θὰ θελήσουν νῦν χρατήσουν ταῦτα εἰς τὴν ἀγοράν. Εμεδα δέδιον — λέγοντας οἱ ἄγγοι ἐφοπλισταὶ — διὰ τὴν ηθοδον τὰ σκάφη αὐτά, δοσον τοῦτο διαυλογεύεται ἀπὸ τὰ ὑψηλὰ ἔξοδα σινήσεως. Ἐργόσονται εἰς τὴν θάλασσαν, συναγωνισταὶ θὰ είναι καὶ αἱ Ἡνοι. Πολλεῖαι θὰ τὰ ἐξμεταλλεύθουν, ἔστο καὶ ἂν οἱ καλλιεργηταὶ τῶν δυτικῶν διαμερισμάτων θὰ πληρώσουν τὰς ζημιάς. Θὰ ἐπαναηφθῇ ή ίστορια τοῦ προηγουμένου πολέμου. Μὲ ἐκπλήσσει ή ἐμπιστοσύνη μερικῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν χρατικὴν ἀφεγγήν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν.

— Πρέπει — λέγει ἐν συνεχείᾳ ὁ ὄμιλητής τοῦ «Fairplay» — νὰ ἐπιδιώκωνται πάντοτε αἱ καλαὶ μὲ τὰ πληρώματα σχέσεις, πόσον ὅμως εἶναι τοῦτο δύσκολον εἰς ἐπούλης κρίσεις! «Ἐνα νεοναυαπῆγον σκάφος εἶναι βέβαια τῷρα ἀπόδοσις.» Ἐπιτεγμένον ἀπόλαμψάνει ἐνὸς 5 ὁρῶν διὰ τῶν κεφαλῶν καὶ 5 οὐρῶν διὰ ἀπόσπασμα.» «Ἴσως καὶ μὲ τοὺς ναῦλους τῆς U. M. A. νὰ κεφδίσῃ. Ἀλλὰ θὰ τὸ κατορθώσῃ μετά τινα ἔτη, ἔναντι τῶν νεοτεέκτων σίσυνονικῶν σταφῶν καὶ τοῦ ὀξύτατον ἀνταγωνισμοῦ τῶν ζενῶν; «Ἐνα σκάφες δὲν ναυπηγεῖται διὰ πέντε μόνον ἔτη. Τὸ μικρὸν ποσὸν ἀσφαλιστῶν διὰ τὸ χαμηλῆς ἀξίας πλοίον καὶ η ἀπασχόλησης μητρότερον κεφαλῶν, ἐπὶ τὸ ὅπιον πεπλοτογίζεται τὸ κέρδος, εἶναι παράγοντες ἐπόλογισμον μεταπολεμικόν.

Καί, τέλος, ούσον ἀρρώστη την Κρατικήν πολιτικήν, ὑποδεινωνέται, ὅτι η λειτουργία τοῦ παρελθόντος πείθει τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ είναι ἐπιφυλακτικοί. Η λοτορία ἐπαναλαμβάνεται. "Αν καὶ ἐλπίζουμεν κατά νὰ πράξῃ ἡ Κρεβενίσης διὰ νὰ ὑποβούθησε τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλίας, θὰ ἔχουμεν πάντοτε — λέγει ὁ ἄγγελος ἐφοπλιστής — κρίσεις καὶ καλᾶς ἐποχάς εἰς τὴν γαυτικήν ἐπιχειρήσιν." Η ὑγιεστέσσα πολιτική είναι ή νιοθετήσεις ἀπό οἴλους τοὺς παλαιοὺς καὶ πεπειραμένους ἐφοπλιστάς, νὰ ἀγοράζουν ή νὰ γαντηγούν τὸ πλοῖον τὸν εἰς λογικάς τιμάς καὶ νὰ κατορθώνουν νὰ κινοῦν οὐτό καὶ κατὰ τὰς περιόδους τῆς κοίσεως. Αὐτό είναι τὸ συνετώτερον ἔργον δὲ ἓνα ἐφοπλιστήν, ἔλενθρον τῶν ἐργαζόμενον ἐπὶ τοῦ ἀνταγωνιστικοῦ τῆς διεθνοῦς ναυτιλαγοφῆς πεδίου.

Ἐδῶ τελείωνον αὐτὸν ἔσπειρθεν ἀπόφεις. Εἶναι ἀρχετὰ ἐνδιαφέ-
γουσα. "Ἄς τὰς ἔχουν ἑπ' ὅψιν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μαζ.

Πρὸς μείωσιν τῶν μισθολογίων

Οι αγγλοί έφοπλιστάν ύπεβαλον πρό τινων ήμερών, μέσῳ του «Maritime Board» πρότασιν περιορισμού τοῦ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων διὰ τῆς περιοπής του πολεμικού ἐπιδόματος ἀπὸ 10 λίρας εἰς 3. Κατὰ τὴν έφοπλιστικὴν πρότασιν, θὺ μειωθῆ ἀπὸ 1ης 'Οκτωβρίου τὸ. ἔτους τὸ πολεμικού ἐπιδόμα κατὰ 5 λίρας καὶ ἀπὸ 1ης 'Απριλίου 1946 κατὰ 5 εἰσέτι λίρας μὲ αὐξήσιν τοῦ βασικοῦ μισθοῦ κατὰ λ. στ. 1.10.0 ἀπὸ 1ης 'Οκτωβρίου ἐ. ἔ. καὶ ἑτέρας λ. στ. 1.10.0 ἀπὸ 1ης 'Απριλίου 1946.

Βάσει της άνωτέρου προτάσεως, είς άγγελος ναντης, δότις προπολεμικώς είχε μασθόν 9.12.6 λιρών, θά λαμβάνη ηδη 17 λίρας και είς κατώτερος άξιωματικός, δότις έλλαμβανε προπολεμικός 12.10.0, θά λαμβάνη ηδη 20 λίρας μηνιαίως.

Τὴν δάσιν ἀντὴν ἐφήμορσαν ἥδη αἱ ναυτιλίαι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Σουηδίας. Ἐν Ἀγγλίᾳ οὐ πρότασις προεκάλεσε ζωηροτάτας διαμαρτυρίας, ὡλα δὲ αἱ συγκλήθεῖσαι ναυτεργατικαὶ συνελεύσεις τὴν ἀπέρριψαν, ἵνα οἱ πατέρες τῷ «Maritime Board» ἐκπόδισσοι τῶν ναυτεργατῶν ἐπεφυάλαζθησαν νά ἀπαντήσουν.

·Υποχρεώσεις και δικαιώματα

Κατά τὴν ἐπίσαια συνέλευσιν τῆς «Ἐθνικῆς Ἐνώσεως» τῶν ἄγγλων ναυτῶν τοῦ Ε. Ν., τὴν συνελθοῦσαν πρὸ τούς ἐν Λονδίνῳ, ὁ πρόεδρος αὐτῆς ἀνεψοῖνωσεν, ὅτι αἱ ἀπόλειαι ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς θετανικῆς ναυτικῆς ἀνήλικον ἀπὸ τῆς 3ης Σεπτεμβρίου 1839 μέχοι τῆς συνθηκολογήσεως τῆς Γερμανίας εἰς 43.582 ἀνδρῶν. Ἐξ αὐτῶν 4769 φέρονται ἄγνοοιώνεινοι, 4088 ἦσαν αἰχμαλώτοι καὶ 4215 τραυματίαι. Ἡ τούχη πλειστῶν ὄσων τελούντων ἐπὸ ἄγνοιαν ἡ αἰχμαλωσίαν ἄγνοεῖται εἰσέτι.

Περιπτέρω δούμενος της συνελεύσεως άνεφερε τὰς ἐνεργείας τῆς «Ἐνώσεως Ναυτῶν», ἐν συνεργασίᾳ μετα τῶν λοιπῶν ναυτεργατικῶν μοσποδιῶν διὰ τὴν καθιέρωσιν ἑνὸς διεθνοῦς Καταστατικοῦ Χάρτου ἐργασίας ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ καὶ διὰ τὴν ἐκπόνησιν νομοσχεδίου καθορίζοντος τὰς σχέσεις κεφαλαίων καὶ ἐργασίας εἰς τὴν βρεταννικήν ναυτιλίαν. 'Ο Καταστατικός Χάρτης, δοτις ἐνεργείῃ ἀπὸ τὰς ναυτεργατικὰς δραγμάδεις δώδεκαν ναυτικῶν χιλιών, προβλέπει κατόπιν τούς δρους μισθοδοσίας καὶ καθορίζει τοὺς βασικοὺς δρους τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας. Τὸ δόλον σχέδιον πρόκειται νὰ συζητηθῇ εἰπὲ τὴν κατ' αὐτὰς συνελθοῦσαν εἰς Παρισίους διεθνῆ διάσκεψιν 'Ἐργασίας. 'Η διάσκεψις θὰ ἐκπονήσῃ σχέδιον «ἐποδείξεων», ὃσσον ἀφορᾶ τοὺς μισθούς, τὰς ὕδρας ἐργασίας καὶ τοὺς δρους ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας.

Ο πρόεδρος έθιξεν ένα συνεχέια τό ζήτημα των υποχρεώσεων των μελών πρός την «Ενωσίν» των. «Ένθη ή πολιτική της [Ένωσεως Ναυτού]» —είπεν— άποβλέπει εἰς τὴν ἔξινφωσιν τῆς θέσεως τοῦ νάυτου κατὰ τὴν ἐν τῇ θαλάσσῃ ὑπηρεσίαν του, ὑπάρχουν ἐν τούτοις ναῦται, τῶν ὁποίων η διαγωγὴ πᾶν ἄλλο εἶναι παρὰ ἀμάχουσα. «Ἐπέστη συνεπῶς ὁ αἱρός, νῦν ἐπανεξετασθούν οἱ κανονισμοὶ τῆς [Ένωσεως] καὶ νῦν εἰσαθρόν διοικέμεναι ἀπὸ τὰς προταθείσας ἥδη μεταβολὰς εἰς τὰ δικαιώματα τοῦ [Ἐκτελεστικοῦ συμβούλιου], διστάνοντα τοῦτο νῦν ἐπειδαίνη, δισάκις η διαγωγὴ μέλονς τινὸς παραβλάπτει τὰ γενικότερα συμφέροντα καὶ δημιουργεῖ τὴν δυσπιστίαν πρός τὴν τάξιν τῶν ναυτερ-
ΝΑΥΤΩΝ.

‘Η «Ἐνωσις» ἀγωνίζεται διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς διαδιώσεως ἐπὶ
ῶν πλοιόν καὶ διὰ τὸν αὔξεντον τοῦ πατέρου. Τὸ γεννήτορε τοῦτο δύνα-

έπισυρει και ώριμένας υποχρεώσεις δ' ένα ξεστον ναύτην, όπως παρέχη ούτος με εισυνειδησίαν τάς καθημερινάς του υπηρεσίας έπι τοῦ πλοίου, με πλήρη επίγνωσιν τῶν καθηκόντων καὶ τῆς εὐθύνης του, ὅσον ἀφορᾶ τὴν διατήσιν εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον, τῆς καθαριότητος, τῆς εὐ-
πρεπείας καὶ τῆς πειθαρχίας. Καὶ κατέληξε: «Ἄπο καροῦ εἰς καρόν
φάνον μέχοις ἥμων πληροφορίᾳ περὶ ἐπερθασιῶν, αἵτινες ἀντανα-
κλοῦν εἰς τὴν «Ἐνωσιν». Κάθε προσπάθεια πρέπει νὰ καταβληθῇ, όπως
έκλειφον εἰς τὸ μέλλον.

Τὰ Σοβιέτ καὶ ἡ διώρυξ τοῦ Σούεζ

Τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι ἐκ Καΐρου δημοσιεύμεναι εἰς τὸν ἄγ-
γιον ναυτικὸν τύπον, ἀναφέρονται εἰς φίμας, καθ' ὃς ἡ Σοβιετικὴ
Ρωσία πρόσκειται ω̄ ἀσκήσῃ πίεσιν διὰ τὴν ἐπιφρούρησιν τῆς καὶ εἰς τὸ
διοικητικὸν συμβούλιον τῆς διώρυγος τοῦ Σούεζ. Ἐπὶ τῶν πληροφοριῶν
τούτων ἔξεδόθη ἐν Καΐρῳ ἡμετέπιος ἀνακοινώσις, συμφώνων πρὸς
τὴν ὄποια τὸ ἀνόγονον δὲν ἔχει σύσσιον οὔτε μὲν τὴν αἰγαλειακὴν
κυβερνήσιν, οὔτε μὲ τὸ τοπικὸν συμβούλιον τῆς διώρυγος. Καὶ εἶναι
ἀμφιβόλον ἀζόμη, ἀν καὶ αὐτὰ αἱ τρεῖς μεγάλαι Δυνάμεις ἔχουν ἀρι-
δίστητα νὰ ἐπιλύσουν παρόμοιον ἡγήτημα, ἀν ἥθελε ποτὲ τεθῆ.

Ἡ ἑταῖρία τῆς διώρυγος τοῦ Σούεζ ἀποτελεῖ ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν,
ἄν δὲ ἡ ἄγγιον κυβερνήσις ἀνάμεξιν τινὰ ἔχει εἰς τὰ τοῦ διοικισμοῦ
τῶν διευθυντῶν, δρεῖται τοῦτο ἀποκλειστῶς καὶ μόνον εἰς τὸ γεγο-
γός, δητὶ κατέπιεν αὕτη ἔνα σεβαστὸν ἀριθμὸν μετοχῶν τῆς ἑταῖριας. Οἱ
λοιποὶ διευθυνταὶ διορίζονται διὰ τῆς τακτικῆς ὁδοῦ, προτείνονται δη-
λαδὴ ἀπὸ τὸ διοικητικὸν συμβούλιον καὶ ἐκλέγονται ἀπὸ τὴν ἑτοῖσαν
γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων.

Διευθυνταὶ, ἐπτροποῦδητες κυβερνήσιες, αἱ ὄποιαι δὲν ἔχουν ὑπὸ^{την}
τὴν κατοχὴν τῶν μετοχῶν τῆς διώρυγος, δὲν ὑπάρχουν. «Ἀλλως τε, —
διερωτᾶται ἐν καταλειδὶ τῆς ἡμετέπιου ἀνακοινώσεως — διατὶ τὸ ἐν-
διαφέρον τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας διὰ τὴν διώρυγα τοῦ Σούεζ, ἐφόσον
οὔτε μετοχάς τῆς ἑταῖριας κατέχει, ἀλλ' οὔτε οὐσιωτικῶς, καὶ κίνησιν
μέσοφ τῆς διώρυγος παρουσιάζει ἡ σοβιετικὴ σημαία.

Ολίγα τινὰ διὰ τὸ "Queen Elizabeth,,

Τώρα, ὅτε ὁ πόλεμος ἔλλιξεν, ἀνεκοινώθησαν μερικαὶ πληροφορίαι
ἐπὶ τῶν τεχνικῶν λεπτομερεῖῶν τοῦ «εσόπερ λάίνερ» «Βασιλίσσα 'Ελι-
σάβετ». Ἡ ἀποτελέστωσις τοῦ πολέμου τούτου συνέπεσεν, ὡς γνω-
στόν, μὲ τὴν ἔχορτην τοῦ πολέμου, δρόπτε αἱ τεχνικαὶ λεπτομέρειαι, αἱ
χαρακτηριζοῦσαι τὸ σκάφος, ἀθερώδηθαν, δ' εὐνόητος λόγους, ὡς
πολεμικὸν μυστικὸν καὶ δὲν ἔδοθησαν εἰς τὴν δημοσιότητα.

Οὗτο, τὸ «Βασιλίσσα 'Ελισάβετ» ἔχει μῆκος 1031 ποδῶν καὶ χω-
ρητικότητα 84.000 τόννων γρούς, εἶναι δηλαδὴ τὸ μεγαλείτερον ὑπερω-
κεάνιον τοῦ Κόσμου, δεδομένου, δητὶ τὸ ἀδελφὸν αὐτῶν πλοῖον «Βασιλίσ-
σα Μαίρη» εἶναι 81.200 τόννων γρούς, τὸ δὲ ὑποσκελίσαν αὐτὸν γαλλικὸν
ὑπερωκεάνιον «Νορμανδία» ἡτο 83.400 τόννων γρούς.

Μία ἄλλη χαρακτηριστικὴ λεπτομέρεια, ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν δύο
«QUEENS», ἔγκειται εἰς τὸ ἀτμοπαραγαγόν σύστημα. Εἰς τὸ «Βα-
σιλίσσα Μαίρη» ὁ ἀτμὸς παρέχεται ἀπὸ 24 κυρίους ἀτμολέβητας τύπου
«Γάρρος» καὶ ἀπὸ 3 δονθητικοὺς σκωτικοὺς τοιούτους, ἔγκατεστημένους
εἰς ἴδιατερον λεβητοστάσιον, ἐνῷ εἰς τὸ «Βασιλίσσα 'Ελισάβετ» ἡ ἐγ-
κατάστασις τῆς ἀτμοπαραγωγῆς συνίσταται ἀπὸ 12 μόνον λέβητας μὲ
πλευρικὰ πυρά. Σημαίνει τοῦτο, δητὶ ἡ ἱπτοδόναμις Ἐλίξος δὲ ἔχει τον
λέβητα εἰς τὸ «Βασιλίσσα 'Ελισάβετ» ἀναλογεῖ τοὺς 15.000 πόπον. Κρί-
νεται τοῦτο ὡς σημαντικὴ πρόβοδος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα
τεχνικὰ δεδομένα.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἀνωτέρω ἀνακοινώσεων, οἱ ἐνδιαφερόμενοι ναυ-
πικοὶ κύκλοι τῆς Ἀγγλίας διερωτῶνται, ἀν τὸ «Βασιλίσσα 'Ελισάβετ»
δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς τὸ ἀνάτατον δριον τοῦ μεγέθους ἐνὸς ὑπερο-
κεάνιου. Τὸ ἡγήτημα — λέγοντες — εἶναι συγχρητικὸν οὐχὶ ἀπὸ τῆς τεχνικῆς
αὐτοῦ πλευρᾶς, ἀλλ' ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς τοιαύτης, δύον ἀφορᾶ τὸ ἐπι-
κερδὲς τῆς ἐκμετάλλευσεως κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ἐνὸς ἀ-
κόμη μεγαλύτερον ὑπερωκεάνιον. Ἐνῷ τεχνικαὶ δυσχέρειαι διὰ τὴν ναυ-
πληγήσιν δὲν ὑφίστανται καὶ ἐνῷ προπολεμικῶς κάθε «εσόπερ λάίνερ»
συνεκέντρωνεν δῆλας τὰς δυνατότητας ὑπερκαλύψεως τῶν δαπανῶν τοῦ,
σήμερον εὐθίσκεται εἰς κάπως μειονεκτικὴν μορφαν, διότι τὰ σοβαρὰ
πλεονεκτήματα τῶν μεγάλων ὑπερωκεάνων ἡσχισαν δραδέως μέν, ἀλλὰ
σταθερῶς, νὰ ἔχουντερεθνώντων ἀπὸ τὴν ἀνάτατην τὴν ἀροφορίας.

Σημειώνο τὸ ἐπιβατηγὸν ἀεροπλάνων ἀποτελεῖ τὸ ταχύτερον συγκο-
γινωκιακὸν μέσον, η διάτησις τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ κατέστη ἀσφαλής
καὶ ὁ ἐπιλεκτὸς ταξιδιώτης, δηστὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἐπλήρωνται τὸ ἀκρι-
βὲν εἰσιτήριον τῶν πολυτελῶν ὑπερωκεάνων, στρέφεται δητὶ πρὸς τὸ
ἀεροπλάνον. Εάν, συνεπῶς, η προτίμησις τῆς τάξεως τῶν ταλαντούχων
ἐπιβατῶν ἔκτατη διὰ τὴν κάλμαν ἀνέρα τῆς ἔνασφρίου ὁδοῦ, εὐνόητον
ἀποβαίνει, δητὶ δὲν θὰ ἔνδεινται ἐφεξῆς η κατασκευὴ πλωτῶν κο-
λοσσῶν.

Ο στόλος τῆς "Κιούναρ,,

Ἀπὸ τὴν τελευταίαν ἔκθεσιν τῶν περιφρεγμένων τῆς «Κιούναρ — Οὐ-
άιτ Στάρ Λάίν» ἀποκαλύπτεται, δητὶ ἡ ἑταῖρος αὕτη κατέχειε κατὰ τὴν
ἔνασφριν τοῦ πολέμου 18 μεγάλα ἐπιβατηγὰ σκάφη, χωρητικότητος 434.689
τόννων γρούς. Εξ ἀπόνω τῆς ἀπέμενων τὰ δύο «εσόπερ λάίνερ» «Βα-
σιλίσσα Μαίρη» καὶ «Βασιλίσσα 'Ελισάβετ» καὶ τὰ ὑπερωκεάνια «Μανταρί-
να», «Ακούτανά», «Μπριτάνια», «Φραγκόνα», «Σκάθη», «Σωμάρια»
καὶ «Ασάνια», συνολικῆς χωρητικότητος 345.921 τόννων γρούς. Μετα-
ξὺ τῶν ἀπολεσθέντων σκαφῶν τῆς καταλέγονται τὰ ὑπερωκεάνια «Ἀν-
τάνια», «Καρίνθια», «Λαζόνια», «Λαγκάστρια» καὶ «Λορέντικ». Ἀφ' ἐ-
τέρου τὸ «Georgies», ἀφοῦ ἔχουσεν εἰς τὴν Ἔργονθάν Θάλασσαν, συνε-
πειαὶ ἔχθρικῆς ἐπιθέσεως καὶ πυρκαϊᾶς, ἀνειλκυσθη, ἐπεσκευάσθη καὶ
ἐπανῆλθεν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν.

Τὸ μεταφριτὸν ἔγον τοῦ στόλου τῆς «Κιούναρ — Οὐάιτ» ἀπὸ τῆς
ἐνάρξεως τοῦ πολέμου μέχρι τοῦ Μαΐου τρέχ. ἔτους ὑπῆρξε πολύτιμον
διὰ τὸν συμμαχικὸν ἀγῶνα καὶ δύναται νὰ συνοψισθῇ εἰς δύο ἀρκετὰ
χαρακτηριστικά ἀριθμούς: Διαποδμεύσεις 2.473.000 στρατιωτῶν καὶ
μεταφραστὸς 9.223.181 τ. φροτίου.

Ἀναφορικῶς μὲ τὸ πρόγραμμα καλύψεως τῶν κενῶν τοῦ στόλου τῆς
ἐκ τῶν πολεμικῶν ἀπωλειῶν, προβαίνει ἡδη ἡ ἑταῖρα εἰς τὴν ναυπήγησιν
τεσσάρων νέων σκαφῶν καὶ διεξάγει διαπραγματεύσεις διὰ τὴν παραγ-
γέλιαν ἔτερων πέντε. Εἰς ταῦτα περιλαμβάνονται ἔνα ἀδελφὸν σκάφος
πρὸς τὴν «Μανταρίνα», ἀλλ' μικροτέρων πιος διαστάσεων καὶ τοῖα
φροτίην λάινερς τῶν 2.400 τ. γκρός ἔτους ἔκθεστον διὰ τὴν ἐξηπληρέστην τὸν
πόδη τὴν Μεσόγειον γραμμήν τῆς ἑταῖριας.

Ολλανδία

Πρὸς κάλυψιν τῶν ναυτιλιακῶν ἀπωλειῶν

Οἱ ὄλλανδοι ἐποχοπίσται ἐπεδόθησαν ἡδη εἰς τὸ ἔγον τῆς καλύ-
ψεως τῶν ἐκ τοῦ πολέμου ἀπωλειῶν τῆς ἑθνικῆς των ναυτιλίας, τὰ δὲ
ὅλλανδικα ναυτιγεῖα ἔχουσαν νὰ δέχονται ἐργασίαν νέον κατασκευῶν,
ηδη δικαίως προσκόπτην τὴν ἐπλειψίαν ἐπαρχοῦς λίπον, κυρίως δὲ ἐλα-
σμάτων καὶ ἔντειας. Ἡ κατανομὴ τῶν παραγγελῶν γίνεται μετὰ προ-
γραμμένης ἔκεινων τῶν κατηγοριῶν πλοίων, προκειμένον νὰ ἔχουσαν
περιπτέρας μετασκευήν τῶν κατηγοριῶν την παραστήσουν τὰς μεγάλες.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ ἐδημιουρεύθη μία συνοπτικὴ ἀπηκριβωμένη κατάστα-
σις τῆς ὄλλανδικῆς χωρητικότητος. Συμφώνως πρὸς αὕτη, τὸν Μάϊον
τοῦ 1940, ὅτε κατέληψθη ἡ 'Ολλανδία, εἰνέθησαν ἐκτὸς τῶν ἑθνικῶν
ἴδιατων ὄλλανδικα πλοῖα 2.400.000 τ. γκρός, ἦτοι τὰ 80 οὐρού τῆς ὄλλαν-
δικῆς χωρητικότητος. Τὸ δημοσίων ἔχει αὐτῶν, ἦτοι σκάφη 1.200.000 τόννων
ἀπολεσθέντων διαφορούντος τοῦ πολέμου, ἐνῷ ἔχει 200.000 τόννων.
Ἡ πραγματικὴ ἐπομένων εἰς τὸν πολέμον ἔχει μηδέν ποτέ πρόκειται νὰ
καλυφθῇ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τὰ ὄλλανδικα ναυτιγεῖα ἔχουσαν ἀπὸ πά-
σης πλευρᾶς. Ἀναφέρεται σχετικῶς, δητὶ πρὸ τοῦ πολέμου ἡ ἑταῖρη
ἀνάνεως τοῦ ὄλλανδικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου συνίστατο εἰς πλοῖα 100.000
τόννων γρούς, ἐνῷ ἡ ἑταῖρη παραγγελῶν τῶν ὄλλανδικῶν ναυτιγείων
ὑπερεκάπλητη τὴν χωρητικότητα ταῦτην. Οὕτω τὸ 1929 είχον ταθελυ-
σθη ἐπειδὴν τὸ δημοσίων ναυτιγείων πλοῖα 180.000 τόννων καὶ τὸ 1938
πλοῖα 240.000 τόννων. Ἀποδεικνύεται, δηλαδὴ, δητὶ μία περιόδος πέντε
ἔτων είναι ἐπαρχής διὰ νὰ ἀνατηρηθῇ τὰς ἀπωλειας τῆς ὄλλανδικῆς
ναυτιγείας, χωρὶς νὰ παραστῇ ἀνάγκη προσφυγῆς εἰς ξένα ναυτιγείαν.
Ἄξιζει δημοσίως νὰ σημειωθῇ, δητὶ μετ' αὐτούς δικαίως τοῖς ὄλλανδοι ἐφο-
πλισταὶ βλέπουν τὸ δημοσίον τῆς πλοίων τῆς ἑταῖρης χωρητικότητος.
τὸ γεγονός δὲ τοῦτο ἀκριβῶς τοὺς καθιστᾷ ἐπιφυλακτικῶν εἰς τὴν
τοποθέτησιν νέων παραγγελῶν. Εὐτυχῶς, δητὶ ὁ δημοσίος τοῦ ὄλλανδικοῦ
τονναρίου τῆς ὄλλανδικης ναυτιλίας ἔχουσαν πλοῖα μικρῶν μεγε-
θῶν καὶ δὲ' εἰδίκας κατηγορίας ἐργασίας προσδιόμενα. Ζημιὰς μεγά-
λις ἔπειστο δὲ ἀλευτικὸς στόλος τῆς 'Ολλανδίας καὶ δὲ ἀπτολογίδης τοι-
οῦτος δηστὶ τόσην ἔκτασιν είχε προσλάβει κατὰ τὰ τελευταῖα ποτὸ τοῦ
πολέμου ἔτη. Ἀναγνωρίζεται, συναφῶς, δητὶ ὁ οἰκονομικὴ ἀνάρρωσης τῆς
χώρας ἔχαρταται κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ τὴν ταχυτέραν ἀναστάσιον τοῦ
στόλου τῶν δύο αὐτῶν τελευταίων πλοίων την προσφυγήν την περιοχήν τοῦ

Νορβηγία

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Ο πόρεδρος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν» κ. Χάν-
σεν εἰς πρόσφατον δημοσίαν τοῦ εἰς τὸ «Οσλο ὑπέδειξεν, δητὶ ὁ νορβηγ-
ικὸς ἐμπορικὸς στόλος, δὲν ὑπῆρχεν αἱ πολεμικαὶ ἀπώλειαι ὃν ἡρίθμει
σημερινὸν δύναμιν 5.411.020 τόννων γρούς. Αἱ δικαιαὶ κατὰ τὸν πολεμικήν
περιόδον ἀπώλεια, τόσον τῆς ἐλευθέρεως χωρητικότητος, δοσον καὶ ἐκεί-
νης ποι πλεμεύειν ὑπὸ γερμανικῶν κατοχήν εἰς ἑθνικὰ δότα, ἀνήλιθον
— κατ' ἀπροσθέμένας στατιστικάς — εἰς πλοῖα 2.321.483 τόννων γρούς,
ἀπέμεναν δὲ σκάφη 3.089.537 τ. γκρός. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἐνδέχεται νὰ
μειωθοῦν ποτὲ, δητὶ ληφθεὶς δημοσίευμα σημερινὸν ποτὲ τοῦ Λονδίνου ταῦ
Νέας Υόρκης, καθὼς καὶ εἰς τὰ πεντήκοντα ὑποκαταστήματα, ἀπίνα
ιδρυθεὶσαν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ Κόσμου. Η κοινὴ αὕτη δια-
χείρισης τῶν ἀνωτέρων πλοίων κατὰ τὴν πολεμικήν πεντατείαν ἀπέφερε
κέρδη 112.5 ἔκαπτομασῶν λιρῶν, ἐνῷ τὰ κατατεθεμένα εἰν 'Αγγλίᾳ
νορβηγικὰ κεφάλαια ἔξ ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων ἀνηλθον εἰς 1.400
εἰσαγ. κορωνῶν, ἦτοι 70 ἔκατ. λιρῶν μὲ τὴν καθηροισθεῖσαν τιμὴν τοῦ

τοποθέτησιν τῆς πεντατείας τοῦ πολέμου τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς τε-
νέας Υόρκης, καθὼς καὶ εἰς τὰ πεντήκοντα κατατεθεμένα ποτὲ τοῦ Κόσμου. Η κοινὴ αὕτη δια-
χείρισης τῶν ἀνωτέρων πλοίων κατὰ τὴν πολεμικήν πεντατείαν ἀπέφερε
κέρδη 112.5 ἔκαπτομασῶν λιρῶν, ἐνῷ τὰ κατατεθεμένα εἰν 'Αγγλίᾳ
νορβηγικὰ κεφάλαια ἔξ ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων ἀνηλθον εἰς 1.400
εἰσαγ. κορωνῶν, ἦτοι 70 ἔκατ. λιρῶν μὲ τὴν καθηροισθεῖσαν τιμὴν τοῦ

συναλλάγματος ἐπί Λογδίνον. Ἀναφορικῶς μὲ τὰ κέρδη ὁ κ. Χάνσεν ἀνήγγειλεν διὰ ἔξεπονήθη ἥδη ἔνα σχέδιον γαθοῖς τὸν τρόπον τῆς κατανομῆς των μεταξὺ ὅλων τῶν νοθρηγῶν ἐφοριστῶν.

Ὦς πρὸς τὴν ναυτιλιαὴν ἀνασυγκρότησιν ὁ κ. Χάνσεν παρετήρησεν, διὰ ἥδη καλύψις τῶν ἐκ τοῦ πολέμου κενῶν. Οὕτοι, παρηγέλθησαν εἰς τὰ συνηδοκὶς ναυτιγεῖα 75 νοθρηγικὰ πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 450.000 τόννων γκρός, ἄτινα καὶ ἡδὲ παραδοθεῖσαν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1948, ἐνῷ παραλήλιος καὶ τὰ ἐξ ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων κεφάλαια, ἀποδεσμευόμενα συντόμως καὶ ἐνισχύμενα ἀπὸ σεβαστὸν ποσοστὸν τῶν ἀποκομισθέντων ὡς ἄνω τερψῶν, ἡδὲ διατεθεῖσαν τὸ ταχύτερον διὰ τὴν ἀγορᾶν πλοίων καὶ διὰ τὴν ναυτηγησιν τοιούτων ἐν Νοθρηγίᾳ καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

Καὶ ὁ κ. Χάνσεν ἔξηκολούθησε μὲ ποιάν τινα διαφανομένην πικρίαν: «Θὰ ἥτο ἀφ' γε αρμόδιον εἰς ἡμᾶς νὰ ἑτενθυμίζωμεν εἰς τοὺς συμμάχους μας τὴν βαρεῖαν εἰσφορὰν τῆς νοθρηγικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν Νίκην, ὅταν ζητῶμεν ὑλικά διὰ τὴν ναυτηγησιν σκαφῶν καὶ εὐκαιρίας διὰ τὸν τοποθετησμὸν παραγγελῶν εἰς ναυτηγικοὺς οἰκους, γνωστοὺς εἰς ἡμᾶς ἀπὸ τὸ παρελθόν; Ἐπιδίκωσμον ἀπλῶς, νὰ συγκρατήσουμεν τὰς ζώνας δραστηριότητος τοῦ νοθρηγικοῦ πλοίου, ἐκεὶ ὅπου τοῦτο ἔδω πρὸ τοῦ πολέμου».

Καὶ ὁ κ. Χάνσεν ἔκλεισε τὴν ὥμιλιαν τὸν μὲ τὰς κάτωθι ἐπιγραμματικὰς φράσεις τοῦ βασιλέως Χάκοντος, ἀλλὰ ποιεῖ καὶ παρέχουν ἀνάγλυφον εἰκόνα τῆς συμμαχίας καὶ τῶν ἐπιδιώξεων τῆς νοθρηγικῆς ναυτιλίας: «Ἐφόδους ἔχουμεν ἔνα καλὸν καὶ ἐπαρκὴ ἀριθμὸν θαλασσοῦν καὶ μίαν εὐημεροῦσαν ναυτιλίαν, διὰ ὃν πάντες καλύ εἰς τὴν Νοθρηγίαν. Η διοροφία μᾶς ἔχει ἀποδεῖξει μίαν μεγάλην ἀλήθειαν: Ἡ Νοθρηγία ητούχει πάντοτε, διάκις ἡ ναυτιλία τῆς ἔκερδεις καὶ ἀνεπτύσσετο».

Παλαιστίνη

Ἡ στροφὴ πρὸς τὴν Θάλασσαν

Εἰς προηγούμενον τεῦχος μας εἴχομεν ἀναγράψαις ὑφισμένας πληροφορίας περὶ τῆς κινήσεως τῶν ισορρητικῶν κύκλων τῆς Παλαιστίνης διὰ τὸν ἀπόκτησμαν ἑμιπορικῆς ναυτιλίας καὶ διὰ τὴν δημιουργίαν ναυτικῆς συνειδήσεως. Ἡ ἔκδηλωσις μᾶς φοτῆς τοῦ ἐδραικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὴν θάλασσαν χρονολογεῖται ἀπὸ τὴν προπολεμική περιόδον. Ἀπὸ τοῦ 1934 ἀρχὴν ὑπῆρχον τέσσαρες παλαιστινιακαὶ ναυτικαὶ ἐπιχειρίσεις μὲ ἑπτὸν πλοῖο 16.000 τόννων, ἀτινες ἀποσχόλουν διακοσίους περίπου ναυτικούς. Τὸ 1938 ἀνελκήθη ἡ κατασκευὴ συγχρονισμένου λημένου μὲ τεχνικὰς ἔγκαταστάσεις εἰς Τέλ. Ἀΐδι, ἐνῷ ἡ ἰδρυσις τῆς «Ναυτικῆς Ἔνωσεως» μὲ σκοπὸν τὴν ἐπτάδεντον ἑδραίων ναυτῶν καὶ τὴν δημιουργίαν ἀλευτικῆς βιομηχανίας καὶ ἡ ἐν Θεσσαλίᾳ μετανάστευσις τῶν ἑδραίων λιμενεργατῶν εἰς Χάιφαν, προσήγαγον τὰ παλαιστινιακὰ σχέδια καὶ ἐτόνων τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν στροφήν. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπῆλθεν ὃ πλέοντος καὶ ἡ ἀνάγκη ἔξενφέσεως πληρωμάτων διὰ τὰ ἀγγλικά πλοῖα ὑπεβοήθησε τοὺς ἑδραίους νὰ ἐπιδοθοῦν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Χίλιοι ισραηλῖται ἐφοιτησαν εἰς ναυτικὰ σχολὰς καὶ ὑπῆρχεσαν ἐπὶ ἀγγλικῶν πολεμικῶν, ἐπαρκῇ ἀποκτήσαντες μόδημαν καὶ πείραν.

Τοιουτοτόπων σῆμαρον δὲν είναι καὶ τόσον δύσκολον εἰς τοὺς Παλαιστινίους ὡς ἀποκτήσουν μίαν ναυτιλίαν καὶ νὰ δογανώσουν μίαν καλὴν ἀλευτικὴν βιομηχανίαν — φιλοδοξοῦν ὡς πρὸς τὸ τελευταῖον ν' ἀντικαταστήσουν τοὺς ιταλοὺς — ἐφόσον καὶ κεφαλαία διατίθενται καὶ ὁ πυρὴν τοῦ ἐμφύκον ὑλικοῦ ὑπάρχει. Πρῶτον, ἵσως, βῆμα ἀπετέλεσεν ἡ ἔγκαταστάσης εἰς Χάιφαν ἐνὸς ἐργοστασίου δι' ἐπισκενεὺς ἀτμοπλοίουν καὶ ἡ δρυσις ἐνὸς ναυτηγείου διὰ τὴν κατασκευὴν μικρῶν μηχανοκυνήτων Ιστοριόδων.

Ἄλι ὑπάρχουσα ἥδη νεώτεραι πληροφορία μάναφέρονται εἰς δύο συγκεκριμένα γεγονότα, προωρισμένα νὰ ἐπδράσουν ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν ἐπανῆσην τῆς παλαιστινιακῆς χωρητικότητος, ἀφ' ἐπέρι τοῦ παρατηγανίας τῆς τονιστούς της κινήσεως τῆς Χάιφας καὶ τῶν ἔξαγωγῶν της.

Οὕτω συνεπῆθη μία νέα σπουδαία τοῦ ισραηλιτικοῦ παραστατικοῦ μεταξὺ 500.000 λιρῶν, ἐκ τῶν δόπιων ποσὸν 300.000 λιρῶν ἔξετέθη εἰς δημοσίαν ἔγγραφην μεταξὺ Σιωνιστικῶν δργανώσεων τοῦ ἐξωτερικοῦ. Σκοπὸς τῆς ἔταφρας είναι ἡ ἀγορὰ πλοίων διὰ τὴν συμμετοχὴν τῆς ισραηλιτικῆς σημαίας εἰς τὰς Μεσογειακὰς συγκοινωνίας καὶ δι' ἐξασφάλισης ὑπὲρ αὐτῆς ἐνὸς Ισραὴλος ποσοστὸν εἰς τὰς πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν μεταφορὰς τῶν παλαιστινιακῶν ποιῶντων. Προσβλέπεται ἐν προκειμένῳ σοβαρῷ ἐργασίᾳ εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν καὶ ἀναφέρεται γραφτηριστικῶς, διὰ ἡ Ισπανικὴ ἔταφρα «Τρανσεντερεράνεα» συνέστησεν ἥδη μίαν τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Πορτογαλίας—Ισπανίας—Παλαιστίνης καὶ Αίγαντου.

Τὸ δεύτερον γεγονός, ἀναγραφόμενον εἰς τὸν παλαιστινιακὸν τόπον, ἀφορᾷ τὴν κατασκευὴν μίας νέας σωληνώσεως διὰ τὴν διοχέτευσιν πετρελαίου απὸ τὸ Κιρκούτ τοῦ Ἰοάκη εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάιφας. Θά καλυφθῇ ἀπόστασις 620 χιλιομέτρων, θὰ ἀπατηθοῦν δὲ σωλῆνες 90.000 τόννων καὶ 4.000 ἐργατῶν, προσκεμένουν τὸ νέον νὰ συμπληρωθῇ τὸ 1948. Οἱ σωλῆνες θὰ ἔχουν διάμετρον 16 ἵντσων καὶ ἡδὲ διοχετεύουν ἐτησίως 4 ἑκατομμύρια τόννων πετρελαίου. Σημειώτεον, διὰ ἡ Χάιφα συγκεντρώνει καὶ ἥδη φορτώσεις πετρελαίου 4 ἑκατ. τόννων ἐπτοσίος, τὸ ποσὸν τοῦτο διὸς διοχετεύεται κατὰ τὸ ἥμινον μόνον ἀπὸ τὸν ὑπάρχοντα ἀγωγὸν μὲ σωλῆνας τὸν 12 ἵντσων, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἥμινον μεταφέρεται διὰ θαλάσσης ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Τριπόλεως (Λιβάνου), ὃν τὸ τέρμα τοῦ ἐπέρι ἀγωγοῦ.

Ὀπωσδιπότε είναι ἀξιορόστεκος ὁ ἑδραίκος παράγον εἰς τὴν μεσογειακὴν Ναυτιλίαν. Δεδομένης τῆς ἐπιχειρηματικότητος, ποὺ διακρίνεται τὴν Ἐβραϊκὴν φύλην καὶ τῶν σημαντικῶν κεφαλαίων, ἄτινα ἥμινοι νὰ συγκεντρώσουν ἀπὸ ἑδραίους κεφαλαίους τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἀμερικῆς, ἡ μικρὰ τοπικὴ προσπάθεια δυνατῶν νὰ ἔξελιγθῇ εἰς ἐνδιατάχη ἀργότερα εἰπειχειρηματικὴν ἐπιδιώξιν.

Ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ γ'. τρίμηνον τοῦ 1945

130 πλοῖα, 515.038 τ. γκρὸς

Ἐπαναλαμβάνομεν τὴν καθερωμένην πρὸ τοῦ πολέμου τριμηνίαν στατιστικὴν τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας. Λί τοιηνιαία, βεβαίως, πετακολαι, λαμβανομένων ἐπ' ὄψιν τῆς σοβαρωτάτης ἀφ' ἐνὸς μειώσεως τῆς ψηφιοτικότητός μας καὶ τῶν ἐπισταμένων ἀφ' ἐτέρου δεσμεύσεων καὶ, περισσοτέρων εἰς τὰ της ναυτιλίας, δὲν πρόκειται νὰ ἐμφανίσουν σήμερον, εἰμὴ ἀσημάντους πρὸ τὸ παρόν μεταβολῆς. Ἀσφαλές, δημος, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου ὃν ποτὲ οὐδεπότε πρόκειται νὰ ένδιαμένον, διατί τὸν ίδιον οὐδεπότε πρόκειται νὰ πρόκειται νὰ ένδιαμένειν ἡ πρὸ τὴν ἀναδημονιγάν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου προσπάθεια.

Εἰς τὸ τεῦχός μας τῆς 21ης Ιουνίου ἐ. ἔ. εἰχομεν ὑπολογίσει — βάσει κυρίως τῶν δύο πληροφοριῶν ὃτο δηνατὸν νὰ συγκεντρωθοῦν — τὴν δύναμιν τῆς περισσεύσης ἐκ τοῦ πολέμου Ναυτιλίας μας εἰς 121 σκάφη, συνολικῆς ψηφιοτικότητος 506.033 τόννων γκρός. Εἰς τὴν δύναμιν ὅμως τῶν φορτηγῶν είχε περιληφθῆ, ἐξ λάθους τῶν δοθεισῶν ἡμέρην πληροφοριῶν, τὸ φορτηγὸν «Καλλίποτη» 1963 τ. γκρός, ἐν λάθους τῶν δοθεισῶν ἡμέρην πληροφοριῶν, τὸ φορτηγὸν «Καλλίποτη» 205 τ. γκρός. Συνεπεί τῆς μεταβολῆς ταῦτης, ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὴν 21ην Ιουνίου είχε ὡς ἔξης:

Φορτηγά	110 τ. γκρός	438.433
Νεαγγοφασθέντα	6 >	39.335
Υπερωκεάνιον	1 >	16.991
Ἐπιβατηγά	3 >	6.309

Σύνολον	120 >	501.068
---------	-------	---------

Κατὰ τὸ διαφρεῦσαν ἔπειτα τρίμηνον προσετέθησαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας:

α) Τὰ ἐπιβατηγά «Πειραιεὺς» (πρώτη γερμανικὸν «Φράμπτεργκ») 1463 τ. γκρός, παραχωρηθὲν εἰς τὴν κυβένησον ὑπὸ τῶν συμμάχων, ἐφόσον, βέβαια, ὃν παραμεινή τελικῶς ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, «Ναυτικᾶς» 261 τ. γκρός, ἐπειδὴ περισσότερην εἰς Ιταλίαν καὶ ἀποδόθεν, ἦτοι 3 πλοῖα, τ. γκρός 1922.

β) Τὸ φορτηγόν «Σπυρίδων» 3527 τ. γκρός, διπερ ἀνευρέθη εἰς Γερμανίαν καὶ μᾶς ἀπεδόθη, παθὼς καὶ τὰ γερμανικὰ φορτηγά «Βιενάνου» 964 τ. γκρός, «Γκαζέλα Α. Μ. Ρούζ» 1175 τ. γκρός καὶ «Οὐδροῦντι» 5791 τ. γκρός, ἦτοι ἐν δύο 4 πλοῖα, 11.457 τ. γκρός.

γ) Τὰ μικρὰ ἀπομεινάντα περὶ τοῦ παρόντος 1941—42 6 > 39.335 Προσθήκαι τριμήνου 4 > 11.457

Σύνολον	130 >	515.038
---------	-------	---------

Ἡ δύναμις δὲ τῆς Ναυτιλίας μας, λαμβανομένων ὑπὸ δύνης καὶ τῶν προστηκῶν εἰς ἐπιβατηγά καὶ «διάδρομα» πλοῖα, ἔχει ἥδη ὡς ἔξης:

Φορτηγά	120 τ. γκρός	489.225
Υπερωκεάνιον	1 >	16.991
Ἐπιβατηγά	6 >	8.238
Διάφορα	3 >	584

Σύνολον	130 >	515.038
---------	-------	---------

Πρέπει νὰ σημειωθῇ, διότι οἱ ἀνώτεροι ἀριθμοὶ δὲν είναι ἀπόλυτοι, διότι ὑπάρχουν καὶ ἄλλα τινὰ σκάφη ὑπὸ παραλαβὴν ἢ νηολόγησον ἢ ὑπὸ προσωρινῆς ἐμμετάλλευσης, παθὼς καὶ μερικὰ πετρελαιοκίνητα πλοῖα — λεία πολέμου — κατασκευασθέντα παρὰ τῶν γερμανῶν ἐπὶ κατοχῆς εἰς Λαύριον καὶ ιστινήτης της Σημαίας.

Εἰς τὰς στατιστικὰς μας δὲν περιελήφθησαν ἐπίσης τὸ τάνκερ «Ἄργυρ», διπερ ἀνήκει εἰς τὸ Β. Ναυτικὸν καὶ τὸ φορτηγὸν «Μαρίτ Μάρερ», διπερ παραμεινήτην ἀνηλιόδηγητον. «Ἐπικρεμεῖ εἰσέτι — ἐλλείψει πληροφοριῶν — ἡ τέχνη ἐνίων φορτηγῶν πλοίων μας, τῶν ὅποιων ἀλιτεύεισαν εἰς τὴν Σαγκάην.

Εἰς τὰς κατηγορίας ἔξι ἄλλου τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ τῶν «διάδρομων» πλοίων δὲν περιελήφθησαν ἐπίσης τὰ μη νηολογηθέντα εἰσέτι μικρὰ πλοῖα «Καβάλλω», «Ἐσπερος», «Σπύρος», «Δέσμα» κ.λ.π., καθὼς καὶ τὰ νεογραμμέντα μικρὰ ἐπίσης σκάφη «Βρύση», «Ἐφρ», «Θήρα», «Μεσσαριά» καὶ «Πίνδος» καὶ αἱ κορείτται «Πάτραι» καὶ «Θεσσαλονίκη».

Πέραν τῶν ἀνωτέρω δὲν σημειώνυται εἰς τὰς στατιστικὰς μας δύο ἀργότερα κατηγορίας πλοίων, ἦτοι ὡς ὁρισμένα τελευταῖς παντελής ἐλλείψεις πληροφοριῶν.

"NAYTIKA XRONIKA,"
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις
EN PIRAEI

ΓΡΑΦΕΙΑ Λεωφ. Βασ. Κονσταντίνου 27α—Τη.40658
 ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
 ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
 'Εσωτερικοῦ Δρχ. 2.500 'Εξωτερικοῦ Λίρα 'Αγγλίας 3.—
 Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
 'Αντιπρόσωπός μας εἰς τὴν 'Αγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
 «ETHELBURGA HOUSE»
 91³ BISHOPSGATE
 LONDON E. C. 2

΄Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας

Διά τὰς οἰκουγενεῖας τῶν ἀπολεσθέντων

Εις ένα έκ τῶν τελευταίων ύπουργικῶν συμβουλίων ἐλήφθη ἡ κατωτέρω ἀπόφασις, ἀναφορικῶς μὲ τὰς ὁφειλομένας ὑπὸ τοῦ Λ. Ο. Κ. Π. ἀπόζημιώσεις πρὸς τὰς οἰκογενείας τῶν ἀπολεσθέντων ναυτεργατῶν μας:

«Τό ύπουργικόν συμβούλιον, λαθόγ ύπ' ὅψιν του, ὅτι δι' ἀναγκαστικοῦ νόμου, τελοῦντος ύπὸ τὴν ἔγκρισιν αὐτοῦ, θέλουσιν ὁριστικῶς ρυθμισθῆ τὰ τοῦ τρόπου πληρωμῆς ύπὸ τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου (Α. Ο. Κ. Π.) τῶν ὄφειλομένων ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων εἰς τάς οἰκογενείας τῶν ἀπολεσθέντων ἐκ πολεμικῆς αἵτιας ναυτικῶν καὶ ὅτι μέχρις ἑκδόσεως τοῦ νόμου τούτου παρίσταται ἀνάγκη προσωρινῆς ἐνισχύσεως τῶν δικαιούχων, ὑπὲρ ὃν προθλέπει δ ἀναγκ. νόμος 2116 (τοῦ 1939), ὡς καὶ εἰσήγησιν τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀποφασίζει:

Σημ. «N. Χρ.»: Άλλο τοῦ μνημονευομένου εἰς τὴν ἀπόφασιν Α. N. προβλεπόμενα ἀποζημιώσεις είναι 500.000 δρ., διὰ τὸν α' πλοίωρον καὶ α' μηχανικόν, 400.000 δρ., διὰ τοὺς λοιποὺς ἀξιωματικούς καὶ 300.000 δρ., διὰ τὰ κατόπιν πληρώματα.

· Απελευθερώσις αίχμαλώτων πλοιωμάτων

Κατά τηλεγράφημα έκ Νέας Υόρκης πρώτο τό ύπουργειόν 'Εμπορίκης Ναυπλίας, αά συμμαχικώ δυνάμεις κατοχής Μανιλλας άνεδρον έκει είς ένα στρατόπεδον αίχμαλώτων και απλιευθέρωσαν ἄνδρας τινάς τοῦ βυθισθέντος τὸν Δεκέμβριον 1942 ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ἐνύγεια Λιβανοῦ». Οἱ ἄνδρες οὗτοι, οἵτινες καὶ θύ παλιννοστηθοῦν μὲ πρώτην εὐκαιρίαν είλαν αἱ ΝΙΚ. Σχαροβέλης ἀνθεπολούσιος, Γεώργ. Χροσάνθης θαλαμητόλος, Γεώργ. Μούζελος καὶ Βασ. Καπιτάνης ναῦτα. 'Ανευρέθη ἐπίστης καὶ εἰς ναυτικόν δύναμιτο Πάπιος, οὗπον οἱ ἔθνικότητος δὲν ἀνέφερθη. Τέσσαρες ἀλλοδαποί ἐκ τοῦ πληρωματος τῆς «Ἐνύγειας Λιβανοῦ» είχον μεταφερθῆ ὑπὸ τῶν Ιταλώνων εἰς τὴν Σιγκαπούρην.

Τόν Ιούνον τῷ ἔτοι εὑρίσκοντο ἐν ζωῇ ἀλλ᾽ ἔχαταο ὑπὸ εἰς ἔτερον ιαπωνικὸν στρατόπεδον, μὴ ἀνυκαλυψθέντες εἰσέτη οἱ κάτωθι ναυαγοὶ τῆς «Ἐγγενίας Λιβανοῦ» : Βασ. Παραδίας α' μηχανιζός, Γεώργ. Εὐγένιος 6' μηχανιζός, Ἀριστ. Αντωνάδης γ' μηχανιζός, Παντ. Καλογορῆς ἀρχιθεωματίης, Νικ. Γεωργάρας θερμαστής, Νικ. Βασταρδῆς ναυτής, ὁ ἐξ Ἀργεντινῆς «Επτώρ Κόντον ναύτης καὶ ὁ Αιγύπτιος ἀνθυπολοίδαρος» Εἳ — Σάφει.

Οι ανεργοί ναυτικοί της "Ανδρου"

Εἰς τὸν κ. Πρόδεδον τῆς Κυνερνήσεως καὶ εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν ὑπουρήματα ἐκ μέρους τῶν ἀνέργων ναυτικῶν τῆς "Ανδρού, διὰ τῶν ὅποιών ἐκφράζεται ἡ πικρία των, διὰ δικούντων εἰς τὰς ἀποστολὰς πληρωμάτων εἰς τὸ ἔξτερεικὸν πόδες ἀνάληψην ἐργασίας. Οἱ παραπονούμενοι ἦτορι τὴν ἀμερικανικὴν παρέμβασιν τῶν κ. κ. Βούλγαρην καὶ Μάτεσι καὶ ὑποδεικνύοντες, διποτὲ αἱ ἐφεξῆς ἀποστολαὶ καταρτίζονται ἀναλόγως τοῦ ἀφίθυσκοῦ ἀνέργων τοῦ διαθεσίμου εἰς ἔκστον λιμένα, διποτὲ ἀνασταλοῦνται αἱ περιστέρω ναυτολογήσεις ἀποτέλονται ναυτεργατῶν εἰς τὰ ποντοπούντα φροτηγῷ καὶ δτος, τέλος, ἐπιτραπῇ εἰς τὸν πλισάρχον τοντονίου 'Ανδριακῶν φροτηγῶν νά προσλαμβάνονται πληρωματα τῆς ἀρσεκείας τῶν.

Τόπονυμα ὑπετοπίζθη καὶ προφορικῶς, οὐ μόνον παρὰ τὸν ἐνδιαιφρομένων ναυτεργατῶν, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ πολλῶν ἐφοπλιστῶν τῆς "Ἀνδρου". Ετοίσθη παρ' αὐτῶν εἰς τὸν κ. Μάτεον, όπου προπολεμικῶς ἡ "Ἀνδρος" ἔκλαύπετε τὸ 115 τῆς χωροτικότητός μας καὶ ἵσσον ποσοστὸν τοῦ ἐμφύγου ὄπλου τῆς Ναυτιλίας μας καὶ διτὶ ὑπάρχουν εἰς τὴν "Ἀνδρον" 1.300 τούλαγχιστον ἄνεργοι θαλασσινοί μας ἐκ τῶν ίκανωτέσσον. Ἐξ αὐτῶν ἐπιδοτοῦνται μόνον οἱ 640 περίπου διά συνολικού ποσού δρυ. 2,830. 000 δρυ. Ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως καὶ ἐντεῦθεν ἔχουν ἀποσταλῆ ἐις τὸ

έξωτερικὸν πρὸς ἀνάληψιν ἐργασίας 2,500 ναυτεργάται καὶ ἐνῷ, βάσει τῶν ἀνωτέρῳ ποσοστῶν, ἔδει νὰ είχον περιληφθῆ 500 ναυτικοὶ τῆς "Ανδρου", μόλις 50 μετέχον τῶν ἀποστολῶν, καθ' ὃν χρόνον μάλιστα τὰ 20 οἱ τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν μιας ἀποτελούνται ἀπὸ ἄλλοις.

Προφανὲς καθίσταται, ὅτι είναι δικαιολογημένη η πικρία τῶν ἀνέρων ναυτεργατῶν τῆς "Ανδρού" καὶ ὅτι κατὰ τὰς προσεχεῖς ἀπόστολάς, δέοντα νῦν ληπτῆ ἐξ τῶν τάξεων τῶν ἔνας ἄρκετά ικανοποιητικός ἀριθμός.

Τὰ ἔκτροπα εἰς τοὺς ξένους λιμένας

Ταχυδρομικῶς ληφθεῖσι πληροφορίαι ἐξ Λονδίνου πρὸς τὰς ἐν Ἀθήναις ἀριθμίαις ἀρχαὶ ἀναφέρουν, ὅτι η «Ομοσπονδία Ναυτεργατικῶν Οἰκειοτήτων» τοῦ Κάρδιτρ ἔντεινε τελευταίως τὴν δρᾶσιν τῆς συστηματικῆς ἐμποδίζοντα τὴν ναυτολόγησην τῶν παρθένων τῶν ἐπιχειρουμένων τῶν πλοιοτήτων, ὑποδεικνυμένων ναυτεργατῶν. Οἱ διοικούντες τὴν ἐν λόγῳ «Ομοσπονδίαν» ἐπιδιένεισαν τὴν ναυτολόγησην μόνον τῶν ἀντών αὐτοτελοῦμένων πληρωμάτων καὶ ἀξιού, διποτὲ ἐφεξῆς οἱ πράκτορες λαμβάνονταν τοὺς ναυτεργάτας τοὺς ὅποιους χρειάζονται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον μέσῳ τῆς «Ομοσπονδίας».

Πρός ἐπιτυχίαν τῶν ἐπιδιώσεον τούς οἱ ίδνυντες τὴν Ὁμοσπονδίαν δὲν διστάζουν νὰ φθάσουν καὶ μέχρι βιωτοράγιδῶν ἐναντίον τῶν συναδέλφων τουν, οἵτινες δὲν ἀνήκουν εἰς τὴν ομητεῖσαν δργάνωσιν. Οὕτω, οὐας πέντε μελῶν τῆς Ὁμοσπονδίας ἔξελοκοπήσει πρὸ τίνος μέχρις ἀνασθήσιας τὸν Στατι. Κριμαὶν καὶ συγχώνων τοῦ ἀφίρεσεν ἐν τῷν θυλάσσιον τον 36 λίσας. Ὁ ἔξελοκοπῆταις δὲν ἱδρυνθῆ νὰ καταθέσῃ εἰς τὴν ἄνακτιν συγχώμενα στοιχεῖα περὶ τῶν δονομάτων τῶν δραστῶν η τῶν χαρακτηριστικῶν των, διότι ἐπέστη τὴν ἐπίθεσιν αἰφνιδίως καὶ ἐν καιρῷ νικτός.

— Λί αύταὶ πληρωμοῖα ἀναφέρουν, ὅτι 29 ὑπόδικοι ἐκ τῶν πληρωμάτων τῶν φορητῶν «Θράσης καὶ Ζέγερος» συνενεπτόθισαν — τῇ ἑποδείξει τῆς Ὁμοσονδίας — ἔχουτο τοῦ ἐν Κάρδιῳ προξενείου μας καὶ εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ προξενείου λιμενάρχου, ἀξιούντες τὴν καταβολὴν τῶν καθυστερούμενών μαρεγῶν τροφοδοσίας. Οὗτοι ἐδημιουργήσαντο θορ-
βόδεις σκηνὰς, αἴτινες ἐπανελήφθισαν καὶ κατά τὰς ἐπομένας ἡμέρας,
εἰς τόδιον ὥστε προεξῆλθη ἡ ἐπέμβασις τῆς ἄγγλικῆς ἀστυνομίας. Τὰ
ἔπειτα κατέπλανσαν μετὰ τὴν καταβολὴν τοῦ ἀντιτίμου τροφοδοσίας
26 ἡμέρων.

— Έξ αλλού τὴν διαδόσιν περίποτον ναυτεργάτας εἰσήλθεν εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ προξενικοῦ λιμενάρχου καὶ ἤξισαν παρ' αὐτοῦ νὰ διατάξῃ τὸν πλοίαρχον τοῦ φροτηγοῦ «Παναγῆς» καὶ ἀποξημώσῃ — λόγῳ ἀδικωλογήτου, κατ' αὐτοὺς, ἀπόλυτους — ἐπάλληλη μέλη τοῦ πληρώματος του. Σημειώτεον, διὶ τὴν ἀπόλυτην εἰλικρινή διατάξει τοῦ προξενικοῦ λιμενάρχου, λόγῳ σοβαρῶν παραβάσεων τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ κώδικος του Ε. Ν.

Οι συγκεντρωθέντες ἐτέλουν ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν τῶν Κονφουδάκη, Μπίζου καὶ Παλαιόλογου, ἐδήλωσαν δὲ εἰς τὸν λιμενάρχην, ὅτι δὲν θὰ ἀπεγράφουν, ἐὰν προηγουμένως δὲν ἀπέξημοντο οἱ ἐπτά ἀπολυθέντες. Συνεπείδ τῶν καθημερινῶν ἐπεισοδίων, ποὺ δημιουργούντα συγνά ἐπειθαῖνει ἡ ἄγγιξι λιτονομία πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς τάξεως. Προστίθεται εἰς τὰς πληροφορίας, ὅτι ὁ προδεινὸς λιμενάρχης ἔφισταται ἀφαντάστους χλευασμούς, προπληκτισμούς καὶ παντοίους ἔχεντελιομούς, παροντικούς τῶν ξένων, ἀπὸ τὰ διάφορα «ἀριστερὰ στοιχεῖα», ποὺ συστηματίζονται δημιουργοῦν ταραχάς.

— Πληροφορία ἀφ' ἑτέρου εἰς Λονδίνον καὶ Νέας Υόρκης ἀναφέρουν, ὅτι δὲ πάλι αἱ ἀποστολαὶ ἀνέργων ναυτεργατῶν, αἵτινες ἐγένοντο ἑταῖροις ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, ἀπέτυχον. Οἱ ἀποσταλέντες ναυτεργάται μετεβλήθησαν εἰς πειθήνια ὄργανα τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων τοῦ ἑταῖρου καὶ προκαλοῦν ἐπεισόδια εἰς τὴν ξένην, ἀρνούμενοι νὰ ναυτολογηθοῦν.

Αι είς Αύστραλιαν όπεργίαι

Αναφορικῶς μὲ τὰ ἀπεργιακά κρούσματα ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων εἰς ἡνὶ Αὐστραλίᾳν, ὁ ἐν Σίδνεῳ γενικὸς πρόξενος τῆς Ἑλλάδος διεβίβασεν ἵν τὸ ὑπονομεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τηλεγραφικὴν ἔκθεσιν. Το-
ζεται εἰς αὐτήν, διὰ ἀποργίηνσεν ἀρχικῶς τὸ πλήρωμα τοῦ φροτηγοῦ «Γε-
ρυγιος Μ.» Ἐμπειρικοῦ, ἀπαυτοῦ τὴν ἀμεσον ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐγκατά-
τασιν λουτρῷ μετὰ ψυχροῦ καὶ θερμοῦ ὑδατος. Ὁ ἐκεὶ ἀντιπρόσωπος
ῶν ναυτεργατῶν Βελέντες ἐδίηλωσεν εἰς τὸν Γενικὸν Πρόξενον, διὰ τὸ
τηλεγράφον δὲν θὰ ἀπέτιε πρὸιν ἡ Ισανοποιείτο ἡ ἀπαίτησις τοῦ πληρώμα-
τος.

Ο αὐτὸς ἐκπρόσωπος ὑπέδειξεν, ὅτι δὲ πρέπει νὰ μεταβληθῇ τὸ ἀδιετίας ισχύν τῶν ἐδεσματολόγιον. ὅπερ ἐλάχιστα διαφέρει ἀπὸ τὸ ἐδεσματολόγιον τῆς 7ης ὁκτωβρίου 1939. Η μόνη διαφορά — εἶτε — ἔγειται εἰς τὴν χορήγησιν σαλάτας καὶ ἐνὸς ποτηρίου ζύθου, ἀντὶ οἶνου, τις ἔκπτωση γενεῖ. Τὸ ψηθὲν ἐδεσματολόγιον — κατὰ τὴν δήλωσιν τοῦ θελέντα πρὸς τὸν Γεν. Πρόξενον — ἐφαρμόζεται εἰς ὅλα τὰ πλοια, ἐπεξέσει τοῦ φορτηγοῦ «Μακεδονία». Συνεπείᾳ τούτου τὸ πλήρωμα τοῦ λόγιο τούτου σκάψους ἀπήγογκεν ἐν Λαντσαλίᾳ καὶ δὲν θὰ ἐπανελάμβανεν ἔργασίαν του, ἐὰν δὲν ἐφημορδέστο τὸ ἐδεσματολόγιον.

Τὸ ἑπούργειον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, βάσει τῆς ἀνωτέρῳ ἀνα-
ορᾶς διετάξει τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἀπεργούσαντων πληρωμάτων καὶ
ἡ πρόσληψην, ἐν ἀνάγκῃ, ἀλλοδαπῶν. Ὁ Γεν. Πρόξενος ἀπήγνησεν,
τι συνεμορφώθη πρὸς τὴν διαταγὴν καὶ ἔχησης διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς
ἥν ἐνίσχυσιν τῶν ἐπιτοπίων διοκτητικῶν ἀρχῶν.

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀνωτέρῳ πληροφοριῶν, ἐγγύσθη ὅτι ἀπήργησεν εἰς Αὐστραλίαν καὶ τὸ πλήρομα τοῦ φορτιγού «Ελισάβετ» τοῦ x. Μαζαρόπουλον, ζητήσαν τὰ αὐτά αἴτήματα, οὐαί είχον ἀξιώσει τὰ πληρώματα ἐτέ-

Η ΚΑΤΑΒΥΘΙΣΙΣ ΤΟΥ Α)Π «ΠΑΝΤΙΑΣ»

Θά ἀφηγηθῶμεν οἵμερον τὰ τῆς ἀπωλείας ἐνὸς ἀκόμη ποντοπόδου πλοίου μας, τοῦ φορτηγοῦ «Παντιάς», τοῦ κ. Μαργαρώνη, ποὺ ἔλαβε χόραν τὴν 11ην Ἰουνίου τοῦ 1941 εἰς τὰ ὕδατα τοῦ Ἰσημερινοῦ. Ἡ Ἐλάς ἔλεγε δύλιγας μόνον μῆνας κατακτηθῆ τότε ἀπὸ τὸν ἔχθρον καὶ ἡ ἀγριότης τοῦ ὑπερθυμιαστοῦ πολέμου δὲν ἐλεῖ φθάσει ἀκόμη εἰς τὰ ἐπίπεδα τῆς σκληρότητος, ποὺ τόσον δραματικά ἐγγνώσιμε τὸ πλήρωμα τοῦ «Πηλέων» εἰς τὰ ίδια ἔκενα περίοντα ὕδατα, τρία ἔτη βραδύτερον. Παραθέτομεν ἐν προοιμίῳ τὰς δύλιγας αὐτᾶς γραμμάς, διὰ ναὶ αἰσθανθοῦν ἐξηληξιν οἱ ἀναγνώσται μας ἀπὸ τὸν ἐπιδειχθεόντα ἀνθρωπισμὸν καὶ τὴν ψυχράν — στω — εὐγένειαν τοῦ τοπικού λίσαντος τὸν «Παντιάν» γερμανού κυβερνήτον, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ἀνιστόρητον βαρβαρότητα, τὴν ἐδηλωθείσαν κατά τῶν ναναγών τοῦ «Πηλέων» ἀπὸ ἔτερον γερμανού κυβερνήτον.

Τό δραστήριον «Παντιάς» έφερτωσε περί τὰ μέσα 'Απριλίου τοῦ 1941 εἰς τὸ Νιούπορτ φρούτιον γιαννιθάκιών και ἀεροπλάνων. Τὰ ἀεροπλάνα θὰ ἔξεφορτώνωντο εἰς τὸ Κέπι Τάσου και ὁ γιαννιθάκης εἰς τὴν 'Αλεξανδρείαν. Τὸ σκάφος ἡτο ἐπικουμ πρὸς ἀπόλον τὴν 4ην Μαΐου, ὅποτε και προσελήφθησαν τρεῖς αὐθίστες θεραπεῖα. Τοῦτο ἔδωκε λαβὴν εἰς ἀπεγγίαν του πληρωμάτος και εἰς καυστέροησιν τοῦ ἀπόλοιν κατὰ ἓνα δεκαπενθήμερον. 'Ανεγόρησε, δηλαδή, τὸ σκάφος την 20ην Μαΐου μὲ νέον πλήρωμα ἐπὶ 34 ἀνδρῶν, ἐπὶ τῶν δύοισιν πέντε μόνον ἦσαν "Ἐλληνες, ὁ πλοιάρχος Πέτρος Κοντόπουλος, ὁ ὑποπλοίαρχος Δημ. Κολλάκης, ὁ τροφοδότης Ιω. Χανδράς, ὁ ναύτης Σταύρος Ζαννίκος και ἓνας θαλαμηπόλες. Οι λοιποί ἦσαν ἄγγλοι, ἐξαιρέσει τοῦ α' μηχανικοῦ, διστις ἡτο συνηδός.

Τό σκάφος μετέσχε μεγάλης και ισχυρώς προστατευόμενης νηοπολητής, ή όποια ὄντως μετά ἔξαπιερον, περὶ τὰ 500 μύλλια ἀπὸ τοῦ Γιβραλτάρο, δημιέθη εἰς τρία τημάτα. Τὸ ἓνα ἔλαβε κατεύθυνσιν πρὸς τὴν βόρειον Ἀμερικήν, τὸ ἔτερον πρὸς τὸν Καναδῶν καὶ τὸ τρίτον πρὸς τὸ Γιβραλτάρον. Ο «Παντζά» ἔμεινε μόνος καὶ ἀνέν πυνθανέσι καὶ ἐχάραξε τὴν πορειῶν του πρὸς τὸ Κέπι Τέον. Αἱ ἡμέραι παρήχοντο καὶ καιματιὰ δυσάρεστη περιπέτεια δὲν ἐτάραξε τὸ διαλα ταξίδι τοῦ πλοίου.

'Η μοισαία δῆμος ἡμέρᾳ δὲν ἐβράδυνε νῦ ἀνατεῖλη. Κατὰ τὰς 6 τὸ πρωΐ τῆς 11ης Ἰουνίου, ἐνῷ τὸ πλοῖον εὐφίσκετο εἰς ταὶς ὑδατα τοῦ Ἰσημερινοῦ καὶ περὶ τὰ 700 μίλια μακράν τῶν Ἀφρικανικῶν παραλίων, ἀνεστατώθη δὲλπίησον τὸ πλήρωμα ἀπὸ μίαν ὑπόπτον ἐμφάνισιν. Στὴ γέφυρα εἶχον βάρδασθαι ὁ ὑποτοπιάρχος Κολλάζης καὶ ὁ ἄγγλος πηδαλιούχος. Οἱ δύο ἄνδρες παρετήρησαν ἔνα μελανὸν ὄγκον εἰς τὴν ὑάλασσαν, που μετ' ὀλίγον τὸν ἔχασαν, χωρὶς — λόγῳ καὶ τῆς ποιῶντος ὅμιλης νῦ ἐξαριθμώσουν, ἐὰν ἐπόρειτο περὶ ἐπιπλέοντος ἀντικειμένου ή περὶ ὑποβρυχίου ἐν ἡμικαταδύσει. Δὲν ἐδόθη, πάντως, περιεπέραν σημασία εἰς τὸ γεγονός καὶ εἰς τὰς 8 τὸ πρώτη οἱ βάρδοις ἤλασαν στὸ πλοϊο κανονιώδης. 'Υπηρεσία στὴ γέφυρα ἀνέλαβεν ὁ ἄγγλος ἀνθυποτοπιάρχος καὶ ἦνας ἔτερος μεσογεῖ ἄγγλος πηδαλιούχος, διὰ τὸν ὅποιον ὑποψία ἐπεκράτει, χωρὶς ποτὲ νῦ ἐξαριθμωθῇ ή ἀλλιθεια, διὶ δὲν ἦτο πραγματικὸς ἄγγελος, ἀν καὶ τὰ πιστοποιητικά του ἤσαν ἐν τάξει. Κατ' ἐπανάληψην ὁ τροφοδότης Χανδρᾶς — ἕνας ἔξιτον ναυτικὸς ἡλικίας βούτην, μὲ σαράντα περίπου ἐτῶν ὑπηρεσία στὴν ίδια ἑταῖρια — είχε παρατηρήσει τὸν ἐν λόγῳ ἄγγελον ν' ἀνάπτει τὴν νύκτα ἐπὶ τοῦ καταστρόματος τῶν ἡλεκτρικῶν φακόν του. Τὸ γεγονός ἀνέφερθε εἰς τὸν ὑποτοπιάρχον, δ-στις καὶ ἔκαψε εἰς τὸν ἄγγελον αὐτοτρόχα παρατηρήσεις.

Είτε τάς 8.30 τὸ πρῶτον ἔξεργάρησαν ἀπόφοιτος δύο τορπίλαι, ἐπό-
ζευνθεῖσιν ἀπὸ ἐγγυτάτης ἀποστάσεως, μὲν τῷ ὑποθρόνῳ ἐν καταδύσει.
Ἡ μία τορπίλη ἐπῆγε τὸ σκάφος στή δεξιὰ πλευρά παρὰ τὸ μηχανο-
στάσιον καὶ ή ἄλλη δίγια μέτρον μακρύτερον τῆς πρώτης πρὸς τὴν κατ-
εύθυνσιν τὸ πρόσωπον. Ἀπὸ τὰς δύο ἀλληλοδιαδίκτυος ἐξόργιζεις τὸ σκά-
φος ὑπέστη θανάσιμα τραυμάτα καὶ ἐβυθίσθη μετά πάροδον 20' λεπτῶν
τῆς ὥρας μὲν τὴν πρώταν τὸν ὑψηλεῖσαν κατακορύφων. Αἱ ζημίαι εἰς τὸ
κατάστρωμα ὑπῆρχαν μεγάλα, ὅλα δὲ σχεδὸν αἱ σχέδια κατεστράφη-
σαν καὶ ή δεξιὸς σωσίδιος λέμβος ἐθρυμματισθῶν. Ἐπέντε ἀπὸ τὸ πλήρωμα τῆς
μηχανῆς εἴησαν τὸν θάνατον εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἐνῷ δὲ ἄγγιλος φαδι-
τηλεγραφητής, ἀπολέσας τὸ λογικόν του, ἤνηνθη ν' ἀκολουθήσῃ τοὺς
ναναγούς εἰς τὴν ἐν σπουδῇ καθελκυσθεῖσαν ἀριστερὰν σωσίδιον λέμβον.
Ἐγείροντες, ἔχειρονόμενοι, ἔτρεχε στὸ κατάστρωμα...παῖς·ν καὶ δταν τὸν
ἔτελονταίνων ἐγκύωτα!

Επλησσούσαν εκρυπτεῖτο.
Έν τῷ μετάποιο τῷ πλοίον κατεκλύσετο ἀπό τὰ νερά, ἡ κλίσις ἐμεγάλωνε καὶ ἡ πόνιμα εἰλεῖ φθάσει στὴν ἐπιφάνεια τῆς θαλάσσης. Οἱ ναυαγοὶ δὲν είχαν καιρὸν νῦν χάρον. Έκινδύνευαν νὰ παρασυρθοῦν μετά τοῦ πλοίου εἰς τὸν θυνόν. Τὸ ἔβδομον θύμα ήτο ὁ ὑπόποτος πυραλιούνος. Ο ‘γραμματικὸς’ τοῦ σκάφους τὸν εἶδε νὰ κατεβαίνει γρήγορα τὴ σκάβα καὶ νὰ πηγαίνῃ πρὸς τὴν δεξιάν ἀπό τὴν πλευράν, πλησίον τῆς ὅποιας μετ’ άλιγον ἀνεδίθη τὸ γερμανικὸν ὑποβρύχιον. ‘Οταν μετά τινα λεπτά ἡ λέυκος εἰλεῖ καθελκνοῦθη καὶ τὸ ὑποβρύχιον παρεπλέει τὴν δεξιάν πλευρῶν τοῦ θυντζούμενον φορτηγοῦ, τὸν ἀνεζήτησαν παντοῦ. ἄλλα δὲν τὸν είρουν.

Εἶγε μνηστηριωδῶς ἐξαφανισθῆ!

— Ὡτο, ἀρά γε, κατάσκοπος καὶ ἔπεισε στὴ θάλασσα, παραληφθείς ἀπὸ τὸ ὑπόθρόνιο;

Ἡ ἀπορίᾳ ἀθῆ παρέμεινεν ἔκτοτε εἰς τὴν σκέψιν τῶν ναυαγῶν,
ὅς ἐνα δλυτὸν ἀληγά.

"Οταν οι 27 πλέον ἐπιζήσαντες ναναγοὶ εἰσῆλθον εἰς τὴν λέμβον καὶ ἤρχισαν ἀπομακρύνομενοι ἀπὸ τῶν νανάγον, τὸ ὑπόδρυγόν μας παρέζαψε τὴν πρόσωπον τοῦ *'Παντιά'* καὶ ἐλύσισε τὴν λέμβον. Ἀπὸ τὸν περίσσονον δὲ γεμμανός κυνηγενῆς ἀπῆνθεν εἰς τὸν πολιαργὸν Πέτρον Κου-

18 ημέρας εις τὴν θάλασσαν

χόπονδλον τὰς συνήθεις ἐφωτήσεις: "Όνομα πλοίου, έθνικότης, είδος φορτίου, λιμένες ἀρετηρίας καὶ προορισμοῦ κλπ. Κατόπιν ηρώτησε:

- Πλοιάρχες, γιατί τόσοι πολλοί σέ μια μόνο βάρκα;
Την άλλη μάς την έσπασαν οι τσοπιλλες, κ. Κυβερνήτα.
Σχεδίες δὲν είχατε;
Μάς κατεστοάψαν δλες!
Η βάρκα σας έχει τρόφιμα;
"Έχει άλλα δὲν είναι άφετα για τόσους άνδοντες...
Τι θέλετε από μας;
Ψωμί και νερό!

Τότε, κατά διαταγήν τοῦ γερμανοῦ πρινεργάτην ἐχορηγήθησαν εἰς τὴν λέμβον δύο δοχεῖα «ἄρτου ποντέφβας», ἵνα βαρελάκι νεφό, ἵνα δοχεῖον οὐδίσκον τῶν πέντε κιλῶν καὶ ἵνα μικρὸ δοχεῖο μὲ δούτυφο. Κατόπιν ὁ γερμανὸς πρινεργάτης ἐχάραξε διὰ τὴν βάρκαν τῶν ναυαγῶν «πορείαν πρὸς φρίσκον» καὶ είπε στὸν πλοιάρχο:

- Σας ἀφίνοι. "Εχω ἄλλη δουλειά. Αὐτά ἔχει ὁ πόλεμος! Θέλετε νὰ μην ἔγινεστε καμιά ἄλλη βοήθεια;
— Νὰ μης φρουνάκεστε ἔνα διάστημα πρὸς τὴν Εηράν.
— Αδιάνατος. "Εχω δουλειά σε ἄλλην δέσμιν!"

— Δεννατόν. Έχω διεύρει την αλλήν θεώρη...
— Τότε δώστε το σήμα τού κινδύνου και τό στίγμα μας, όταν αποκρυφώθητε άφοβα. Δεννατόν τοις ουτόρρόπως νά μάς σταλή μία βοήθεια...

Ο γερμανός κυβερνήτης προθύμως έδισκεν αὐτήν την υπόχεσον, την οποίαν διώσει ποτέ δεν έχετελεσε. Κατόπιν τὸ υποθύμιον ἔκινθι ἐν

έπιφανειά καὶ μετά τινα ἔσθιαν οὐκέτι τὸ βάθος τοῦ ὄργανον τοῦ πολέμου. Οὐδέ τοι πάλιν μόνον. Ηὔτως τοι, πέραν τῶν τροφίμων τοῦ ἐπήρημα ἀπὸ τοῦ ὑποβρύχου, εἴτε καὶ τὸ ίδικά της τρόφιμα: Γαλέττα, νερό, ἀρκετές ζωνθέσεις κρέατος, ἔνα κινθίτιο γάλα καὶ ένα κινθίτιο μὲν οὐδίσκων. Ελέγει ἐπίσης καὶ πλήρη τὰ ἐφόδια τῆς ναυπιλίας. Κοινά, ἴστοι καὶ πανί, πεζίδια καὶ πλ. Ἐπιφορθέτως ὁ πλοιάρχος Κοντόπουλος εἴτε σώσει τὰς ναυτικάς του διόπτρας. Οἱ βάρδιες ἐχωρίσθησαν σὲ καγονικὰ ἔξαιρα, ή πορεία ἔτειη, ὁ μικρὸς Ιστός ὑψόθι καὶ τὸ Ιστίον ἀνεπτυσθή, ηρχισε δὲ ὁ πλοῦς πρὸς τὴν «μεγάλη στερνή». Ὁ καιρὸς ἦταν καλὸς, ἐπικαρπούσες διώρις ἄπνια καὶ οἱ ναυαγοὶ ἡγαντκάσθησαν νὰ ποητητασθοῦν.

Τό πρώτο βράδυ ἔκαμε μεγάλη ἐντύπωση εἰς τοὺς ναναγοὺς, ἵστος διότι είχαν καὶ ἕνα ἀποσδόζητον ἐπεισόδιον. "Αναμνήστε τὴν λάμπα τῆς τυξίδος καὶ τὸ φῶς τῆς προσελκύσεων ὄλοκληρα κοπάδια καρχαρίων. Περγονύσσαν δίπλα καὶ κάτω ἀπὸ τὴν σωσίβιο λέμβο καὶ ἔσπασαν μὲ τὰ δόντια τοὺς τίς ἄρχες ἀπὸ τέσσαριν κοντά!" Οἱ ναναγοὶ φοβήθηκαν μῆλος ἀναταραχή ἡ λέμβος, ὅποτε ζανεῖς τον δὲν ἐποδέστε νῦ ἐπέκηση. "Ενας φριτός τοὺς ἐπερίμενε θάνατος:

- Νά καταπραγδούν από τους καιροφίους...
Κάποιος σε μά κρισμη στιγμή έκφναξε:
Σβέστε τη λάμπα τη «μπούσονλα»...

Πράγματι, μετά τὸ σύνσιμο, οἱ καιροφάια ἀπεικόνισαν καὶ τὰ κοπάδια τῶν ἐξόφλισαν...

Δέρα μηδεὶς ἀργότερα ἐξαπολυθνόσεις ὁ πλούς πρὸς τὴν Ἀφριζην,
χωρὶς ἡ παρῆγος εμεγάλη στερητὰ νά διαφράγμαται στὸν φόβοντα. Ἐν
τῷ μεταξὺ τὸ νερό είχε σωθῆ σχεδόν. Καὶ τὸ δὲ ποὺ εἶχε ἀπομεῖνει,
ἔμοιαζε στοὺς ναναγοὺς σάν... φάμακο :

Μισό φλυτζάνι του καιρέ τὸ εἰκοσιτετράωρο!

Από τη δίψα καὶ τὴν ἔξαντλησι ἀπέθνεται τὴν αὐγὴν τῆς 21ης Ιουνίου ὁ αγίγιος τρίτος μηχανιός. Τὸ πτώμα τοῦ ἐφρίζεται στὴ θάλασσα, χωρὶς βασικά, γιατὶ δὲν ἔπεισαν στὶ βάρος. Καὶ οὐ κερδός τοῦ κατεβορχίσθη ἀπὸ τρεῖς κυρωρίας, ποὺ ταντόχρονα ἐπέλεσαν στὴ λεία τῶν...

Τά ίμερονόταξια παρήσθησαν και ή Ξηρού δὲν ἐνεγανίζετο! Ή τέξαντλησις τῶν ναναγών ήτο αἰσθητή και ἀν ή περιπέτεια παρετείνετο, ήτο ζήτημα ἂν θύ παρέμενε κανεὶς στὴ ζωή... Τὸ πρῶτον τῆς 17ης ίμερας ἐπιδοφόρες ἐσημειώθησαν παρατησίστοι. Τὰ εμάνδα πουλιά, που σργήθωσαν πετάνε σὲ τεράπτια ἀπὸ τὴν Ξηρὰ ἀπόσταση, είχαν γαζή. Καὶ ἀστροφοὶ γλάροι πετούσαν γύρω ἀπὸ τῇ ουσιόδιο λέμβο. Ἀπόδειξις ἀφενδής δὲν ἀπέτιζε πολὺ ή Ξηρά.

— Κονδάριο, παιδιά, είπεν ὁ πλοιαρχός. Τὰ σημάδια τίνων ενγάριστα σήμερα. Ζυγόνουμε σὲ παραλία. Μᾶς τὸ λένε οἱ ἄσπροι γλάροι καὶ τὰ νεού· τὰς θάλασσας...

Πράγματι, τα νέα είχαν θασει το βαθύ πρασινό χρώμα τουν. Ήσαν θολώ. 'Απόδειξις, δι τα βάθη ήσαν μιζού. Πράγματι — ξημέρωμα της 18ης ήμέρας — οι ναναγοι ήλαλάζαν άπο γαρά!

— Μάγγοι..., μάγγοι!
«Μάγγοι στη γήλωση τῶν θαλασσινῶν, είναι οἱ ὄφαι, πάνω ἀπὸ τοὺς ὅπιούς σκάζει τὸ κέμα καὶ τοὺς στεφανῶνει μὲ ἀφρούς. Αὗτοὺς τοὺς ἀφροὺς εἰδόν οἱ ναυαγοὶ καὶ ἔχωρικαν. Κατὰ τὰς 8 τὸ πρῶτον ἀντέλημφθησαν εστερημά καὶ μετὰ δρτάωρη κοπῆλασία ἔθιαν σὲ ἔνα νησάκι. Ἐπικρατοῦσε χονδρὸς — βουβό κέμα καὶ ἐφοιήθηκαν νὰ πλησιάσουν πολύ, μῆπως τσακισθῇ στοὺς βοάγους ἡ βάρκα. Ἐπότισαν τὴν ἄγκυρα καὶ τέσσαρες ἀπὸ τοὺς ναυαγούς ἔθιαν σοληνιδῶντες στὴν Σηοά, γιὰ ν' ἀναψαλίθουν νερό! Ἀπογοήτευσι! «Ητο ἔνα «ξερονῆσι». Εἴρηκαν μέρον αὐγά ποτιλίνων καὶ ἔσοδοσαν πολλά!»

μόνον αγάγουν και έρρεσησαν πολλά!!
Την έπομένη οι ναναγοί είδαν, πάλι τέλους, την μεγάλη «άφρικανική στρεγγά» και προσήγγισαν εις την άκτην Μπουλαγάρ. Τούς είχαν αντί-ηρθεί οι ίδιαγενείς και συνεκεντώθησαν στην άκτη. Έπήδησαν στη θάλασσα, ζηθαναν τη βάρκα και τούς έβεραν στην Σηρού. Ήταν φιλόζων ή φιλή έκεινη τῶν μαύρων. Ωδήγησαν τοὺς ναναγοὺς στις καλύβες των και τούς προσέφεραν χρυπά από καρφίδες και φυστίκια. Τό δορύδιν τοὺς παρεσενάσαν θραστό ρύσ... Τό χωριό ήτο στην άκτη μαζί

ζούγκλας και τη νέκτα οι ιδιαγενείς αναβαν φωτιές και φυλόσαν βάρδιες με τά δύλα τουν! Η ζούγκλα έβαθε από πληκτοιδή και από άγρια θηρία.

Μετά δύο ήμέρες γάλλος αξιωματίδος — ή 'Αποκία ήτο γαλλική— ειδοποιήθηκες από τούς ιδιαγενείς, παρέλαβε με ένα φρετηγό αέτοκινητο τούς ναναγούς και τούς μετέφερε στο Κοναρόι, έδραν της γαλλικής διοικήσεως. Έκει διώρισε τούς τρεις όλοκλήρους μήνας κακώς οιτιζόμενοι και άθλιος διαβούντες μέσα εις καλύβας. Ήταν τό ίδιον στρατόπεδον ενδιόκοντο και άρχοτε άλλοι ναναγοί άγγικον άταπολίσιον. Η θέσις τούς ναναγούς ήτο τραγική. Δέν ήταν ένδηματα και έποδήματα, προσεβλήθησαν από διαφόρους άσθενειάς, ή διατριχιών περιβαλλής είχεν έναποτελή εις τάς... έμπειριας των γνώσεις. Επτά ήταν όλοι από τούς ναναγούς τού «Παντάν» απέβιονταν από έλονοσίαν.

Από άσχιτονεβία τῶν Ιδιαγενών ο πλοίωνος κ. Κοντόπονίος ἐπληροφορήθη, ότι εις Κοναρόι έπηρον πέντε είκοσιατάσιοι «Ελλήνες και οἳ εἰς ἔξ αὐτῶν ήτο και πρόσενος τῆς Ἐλλάδος. Τῷ ἀπόστειλε τότε μετικώς ένα οημειώμα και πράγματι ὁ «Ελλήνης πρόσενος — Κεροκαρδος τῆν καταγωγῆν — προσέβη εἰς ἑντονον διάβημα ποδὲ τὸν γάλλον διοικητήν. Ο πρόσενος δὲν ἐπέτειχε νά έπικρανονήση προσωπικῶς με τούς ναναγούς, τούς ἀπόστειλεν διώρισεν εἰς τῶν έναριθμον «Ελλήνων τοῦ Κοναροΐ πολλὰ τρόφιμα και τόσα ένδηματα και έποδήματα, ποστοί οι «Ελλήνες ναναγοί διένειμον ποιλά ἐξ αὐτῶν εις τοὺς άγγιλον σεναδέλφους τον.

Μέ πρότην ένταξιαν και κατόπιν παρεμβάσεως τοῦ «Ελλήνος προσένον, περιελήφθησαν τρεις έξ τῶν ναναγού μαζ, ο πλοίωρος Κοντόπονίος, ο 'Ιο. Χανδρᾶς και ο θαλαμηπόλιος εις μίαν ἀνταλλαγὴν ναναγούν με 35 γάλλον αλιμητῶν τῶν άγγιλων. Ο υπολοιπορος Νιζ. Κοιλάκης και ο νάντης Σταύρος Ζανίκος είχον προσβλήθη από έλονοσίαν και παρέμειναν εις τὸ στρατόπεδον τοῦ Κοναροΐ. Ήταν αὐτῶν δὲ μὲν Ζανίκος παρεργάνησε και ενέρισκεται εἰσέτι εἰς ένα ψυχιατρείον τοῦ Κάρδικ, ο δὲ Κοιλάκης ἐπανελθὼν μετά μήνας εἰς Άγγιλαν και ναντολογηθεὶς ἐπὶ τοῦ φρετηγοῦ «Νέλλιος, εἶρε τὸν θάνατον εἰς τὸν Ατλαντικὸν κατά τῶν τοπαλλισμῶν τοῦ πλοίου τούτου περὶ τὰ τέλη Οκτωβρίου τοῦ 1942.

Οι ἀνταλλαγέντες ναναγοί τοῦ Κοναροΐ έφθασαν εἰς τὸ Φρετάριον, δυον έτυχον ἔξαιρετιδῶν περιποιήσεων από μέρον τῶν ἀγγιλικῶν ἄρχοντων. Παρέμειναν ἐπί δίμηνον εἰς νοσοομείον ἐπόντα άναρωσιν και ὅταν ἀποκατεστάθη, η ὑγεία των, τοῖς ἀντετέθη μία ἀποστολή. Νά συγχροτήσουν πλήρωμα μετ' ἄλλον «Ελλήνων νανταλλῶν, οὗτες ήσαν πληρώματα τῶν κατασχέθεντον φρετηγῶν «Άλιζη», «Άδελφοι Χανδρῆ» και ἄλλων εἰς Νταζάρο, όποθεν είχον διαπετεύσει και νά οδηγήσουν από τὸ Φρετάριον εἰς τὸ Κέπι Τάουν τὸ γαλλικὸν άταπολίσιον «Μπουφιτονέ».

Ἐξετέλεσαν ἐπιτυχῶς τὴν ἀποστολήν τον τάπτην και από τὸ Κέπι Τάουν ἐπανήλθον εἰς τὴν Άγγιλαν δι' ἄγγιλον οὐ πέροσκεανόν.

Π. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

Τὰ ταξιδεύοντα ἐλληνικά φορτηγά

Ἐγγνώσθησαν αἱ ἀκόλουθαι πληρωφορίαι διὰ τὰ ταξίδια τῶν ἐλληνικῶν φρετηγῶν:

- «ΑΜΕΡΙΚΗ» (Λίμπερτο) ἔφθ. εἰς Χάμπτον φόδος 1 Σεπτ.
- «ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» παρέμεινεν εἰς Πειραιά 30 Σεπτ. Επισκενα.
- «ΑΛΦΕΙΟΣ» φύνει άρχας 'Οκτ. εἰς Πόρτ Σάϊδ (διαταγάς).
- «ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» εἰς Πειραιά 30 Σεπτ. διέρχεται τὴν ἑτηφίσιον ἐπιθεώρησιν τοῦ.
- «ΑΙΓΑΙΟ» ἔφθ. εἰς Ρούέν 15 Αύγουστον.
- «ΑΝΝΑ Τ.» ἔφθ. εἰς Σίδνεϋ (Νέας Σκωτίας) 14 Αύγουστον.
- «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἔφθ. εἰς Τάουν 16 Αύγουστον.
- «ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» εἰς Γλασκώνη 1 Σεπτεμβρίου.
- «ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἔφθ. Χούλ. 17 Αύγουστον.
- «ΑΡΜΑΘΙΑ» εἰς πλ.φ ἐκ Καναδᾶ διὰ Πειραιά.
- «ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΣΙΟΣ» εἰς λιμένας Νοθρηγίας 5 Σεπτεμβρίου.
- «ΑΡΓΩ» (τάνκερ) ἀναμένεται εἰς Πειραιά ἐκ Χάμπας.
- «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ἔφθ. Σάρπινες 10 Αύγ. Είτα διὰ Καναδᾶν.
- «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» παρέμεινεν εἰς Αντστραλίαν 25 Σεπτεμβρίου.

— «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» ἔφθασε Λά Παλλίς 31 Αύγουστον και Συνάν 15 Σεπτεμβρίου.

- «ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» ἔφθ. Λονδίνον 17 Αύγουστον.
- «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἔφθ. Καζαπιτάγιαν 29 Αύγ. ἐκ Μόντρεαλ.
- «ΔΗΜ. ΠΤΑΞΕΙΣΗΣ» ἔφθ. Σίδνεϋ (Ν. Σ.) 12 Αύγουστον.
- «ΔΕΣΠΟΙΝΑ» ἔφθ. Βενετίαν 15 Αύγουστον.
- «ΔΗΜ. ΧΑΝΔΡΗΣ» ἔφθ. Πειραιά 22 Σεπτ. (κτενὸν ἐκ Βόλου) και ἐπέτειεν ἐπισκενά.

- «ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ» εἰς Άλγεριον 20 Αύγουστον.
- «ΕΥΗΝΟΣ» ἀνεγ. Αλεξάνδρειαν 3 Σεπτ. διὰ Λορέντζο Μαρούες.
- «ΕΛΛΑΣ» (Καλλιμαντούλου) ἀναμένεται Πειραιά α' 10ήμερον Οκτ. εἰς Νοτίον Αφρικῆς.

- «ΕΛΛΑΣ» (Λίμπερτο) ἔφθ. εἰς Χάμπτον φόδος 5 Αύγ.
- «ΕΑΠΙΣ» εἰς Πειραιά 30 Σεπτ. ἐπόντα οὐ πέροσκενήν.

- «ΕΑΙΖ» έφθασε Χάρφαν 10 Αύγουστον.
- «ΕΛΕΝΗ» έφθασε Φάλιμονθ 2 Σεπτ. ἐκ Καναδᾶ (διαταγάς).
- «ΕΥΘΑΛΙΑ» ἐν πλ.φ ἐκ Σφάξ 30 Σεπτ. διὰ Ρόττερντα.

- «ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» φύνει εἰς Γένοβαν 1 — 10 'Οκτωβρίου ἐκ Βορείου Αφρικῆς.

- «ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐν πλ.φ ἐξ Αντστραλίας 30 Σεπτ. διὰ Μέσην Ανατολήν ή 'Ελλάδα.

- «ΖΑΚΥΝΘΟΣ» ἔφθ. Λίμπερτον 17 Αύγουστον.

- «ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀνεγ. Αλεξάνδρειαν 27 Σεπτ. διὰ Νότιον Αφρικῆς.

- «ΗΠΕΙΡΟΣ» (υπερογνητικόν) ἔφθ. εἰς Καναδᾶ 5 Αύγ. Είτα διὰ

Γιβραλτάρ (διαταγάς).

- «ΗΡΩΝ» εἰς Νεάπολιν 25 Σεπτ. ἐπόντα φρότωσιν διὰ Πειραιᾶ.
- «ΘΕΟΜΗΤΩΡ» ἀναμένεται εἰς Πειραιά ἐξ Ιταλίας (ἔμφορτον).
- «ΘΕΤΙΣ» ἀνεγ. ή Πειραιάδην τέλη Αύγ. διὰ Μασσαλίαν.
- «ΘΡΑΚΗ» (υπερογνητικόν) ἔφθ. Σονές 5 Αύγουστον.
- «ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ» εἰς πλ.διας μεταξύ ιμένων Αντστραλίας.
- «ΘΕΜΙΣΤΟΚΑΛΗΣ» (υπερογνητικόν) ἔφθ. Μπάρον Ντός 18 'Οκτ. και παρέμενε 17 Αύγουστον.
- «ΙΡΙΣ» ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 13 Αύγουστον.
- «ΙΓΓΟΡ» ἔφθασε Νέαν 'Ορλεάνην 15 Αύγουστον.
- «ΙΑΚΩΒΟΣ» ἀνεγ. Πειραιά 28 Σεπτ. διὰ Καλάμας.
- «ΙΛΙΣΣΟΣ» ἀνεγ. τέλη Σεπτ. ἐξ Αντστραλίας διὰ Μέσην 'Ανατολήν ή 'Ελλάδα.
- «ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἔφθ. Λονδίνον 17 Αύγουστον.
- «ΚΕΡΚΥΡΑ» ἔφθ. Χάρπατον ούδες 2 Σεπτεμβρίου.
- «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» ἀνεγ. Τανάριο 11 Αύγ. διὰ Σαβάνναν.
- «ΚΑΣΟΣ» ἔφθ. Λισσαβόνη 9 Αύγ. ἐκ Τονλόνος. (Είτα διὰ Νότιον Αφρικήν)
- «ΚΥΚΛΑΔΕΣ» (υπερογνητικόν) ἐν πλ.φ ἐκ Σονές διὰ Νότιον Αφρικήν 30 Αύγουστον.
- «ΚΡΗΤΗ» (υπερογνητικόν) ἀναμένεται εἰς Πειραιά 1—10 'Οκτ. εἰς Καναδᾶ.
- «ΛΕΣΒΟΣ» (λίμπερτο) ἔφθ. Καζαπιτάγιαν 18 Αύγ. (Είτα διὰ Βόρειον Αφρικήν)
- «ΛΕΩΝΙΔΑΣ» ἐν πλ.φ ἐκ Σονές διὰ Ν. Αφρικήν 15 Αύγ.
- «ΛΕΩΝ. Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἔφθ. Πειραιά 20 Σεπτ. και Θεσσαλονίκην 22.
- «ΜΑΝΟΥΛΑ» ἔφθ. Νεάπολιν 17 Αύγ.
- «ΜΑΡΙΟΓΚΑ Δ. ΘΕΡΜΙΩΤΗ» εἰς πλ.διας Ερυθρᾶς Θαλάσσης Μέσης Ανατολής 30 Σεπτ.
- «ΜΙΜΟΖΑ» ἔφθ. Φάλμοφθ 6 Σεπτ. ἐκ Καναδᾶ.
- «ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἔφθ. Καναδᾶν 12 Αύγουστον.
- «ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἔφθ. Λονδίνον 17 Αύγ. παρέμ.2 Σεπτ.
- «ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» ἀνεγ. Μόντρεαλ 13 Αύγ. δι' Ελλάδα.
- «ΜΑΡΠΗΣΣΑ» ἔφθ. Τονλόνα ἀρχάς Σεπτεμβρίου.
- «ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀνεγ. Μπορένος Αὔρης άρχας Σεπτεμβρίου διὰ Τονλόνα.
- «ΜΙΑΟΥΛΑ» (λίμπερτο) ἔφθ. Μπρίντιζ 9 Αύγ. Είτα Σφάξ.
- «ΜΑΡΙΤ ΜΑΕΡΣΚ» (υπερογνητικόν) ἔφθ. Μπάρι 13 Αύγ.
- «ΜΙΧΑΗΛ ΑΝΑΓΝΩΣ» ἔφθ. Πειραιά 21 Σεπτ. εἰς Χίλις.
- «ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἔφθ. Πειραιά 27 Σεπτ. εἰς Αλεξάνδρειας.
- «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» (υπερογνητικόν) παροπλίσθη εἰς Αντστραλίαν μετά τὴν ἀπεργίαν τοῦ πληρώματος τοῦ.
- «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ» (τάνκερ) διήλθε Σονές 14 Αύγ. δι' Εθνικῶν θαλασσῶν.
- «ΝΑΝΤΙΝ» ἔφθ. Φάλμοφθ 5 Σεπτ. (διαταγάς).
- «ΝΗΡΕΥΣ» ἔφθ. Ρίον 'Ανανίδων 14 Αύγ.
- «ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἔφθ. Μόντρεαλ 20 Αύγ.
- «ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀνεγ. Γλασκώθην 10 Αύγ. διὰ Τακοράντη.
- «ΝΙΚΗ» (λίμπερτο) ἔφθ. Ρόττερντα 11 Αύγ.
- «ΝΙΚΟΛΑΣ» εἰς Σίδνεϋ (Νέας Σκωτίας) 6 Σεπτ. ἐπόντα φρότωσιν.
- «ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» εἰς Ν. Υόρκην 18 Αύγ.
- «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἔφθ. Πειραιά 20 Σεπτ. εἰς Καναδᾶ.
- «ΟΑΥΜΠΙΟΣ» εἰς λιμένας Ν. Αφρικής 20 Αύγ.
- «ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ» ἔφθ. Λονδίνον 17 Αύγ. Κάρδαφ μεταξύ Σεπτεμβρίου.
- «ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ» ἔφθ. Λίμπερτον 20 Σεπτ. διὰ Ν. Αφρικής.
- «ΠΑΝΑΓΗΣ» εἰς Πάτρας 25 Σεπτεμβρίου.
- «ΠΟΕΝΤ ΚΑΗΑΡ» ἀναμένεται εἰς Πειραιά ἐκ Πόρτ Νατάλ.
- «ΠΙΝΔΑΟΣ» (ἐπιβατηγόν) ἔφθ. Πειραιά 18 Σεπτεμβρίου.
- «ΠΙΤΕΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἀνεγ. Συνάξ 15 Σεπτ. διὰ Καναδᾶν.
- «ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ» (λίμπερτο) διήλθε Γιβραλτάρ 17 Αύγ. διὰ Χάμπτον φόδος.
- «ΣΤΑΥΡΟΣ» εἰς Μαδέρας 2 Αύγ.
- «ΣΠΕΤΣΑΙ» (λίμπερτο) ἀναμένεται Πειραιά 1—10 'Οκτωβρίου εἰς Νέας Υόρκης.
- «ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ» ἔφθ. Νιούπορτ 11 'Οκτ. και παρέμενε 15 Αύγ.
- «ΣΤΡΥΜΩΝ» ἔφθ. Πειραιά 21 Σεπτ. εἰς Αγγίλας.
- «ΣΤΑΜΟΣ» ἔφθ. Πειραιά 29 Σεπτεμβρίου.
- «ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» ἀνεγ. Καναδᾶν 20 Αύγ. δι' Οράν — Ελλάδα.
- «ΤΗΑΛΕΜΑΧΟΣ» ἔφθ. Φάλμοφθ 26 Αύγ. ἐκ Καναδᾶ (διαταγάς).
- «ΥΔΡΑ» (λίμπερτον) ἔφθ. Βαλτιμόρην 13 Αύγ.
- «ΥΔΡΟΥΣΣΑ» εἰς Τσάντελο 10 Αύγ.
- «ΦΡΕΔ» ἀναμένεται εἰς Πειραιά 1—8 Σεπτ. (ἔμφορτον) δι' Ιταλίας.
- «ΧΙΟΣ» φύνει μέσα Οζτ. Αλεξάνδρειαν ἐκ Ν. Αφρικής.
- «ΨΑΡΑ» (λίμπερτο) ἀνεγ. Νεάπολην 11 Αύγ. διὰ Χάμπτον φόδος.
- «ΩΡΙΩΝ» ἔφθ. Πόρτ Σάϊδ 15 Αύγουστον.
- (ΥΠΟ) ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ
- «ΒΙΝΤΣΕΝΤΣΙΑ» ἔφθ. Πούερτο Αλ. Κρούζ 14 Αύγουστον.
- «ΚΟΥΛΕΜΠΡΑ» ἔφθ. Καναδᾶν 15 Αύγουστον.
- «ΛΟΙ·Ι·ΝΤΑ» ἀνεγ. Καλλάο 11 Αύγ. διὰ Τάλαρα.
- «ΠΗΝΕΛΟΠΗ» ἔφθ. Ν. Υόρκη 18 Αύγουστον.
- «ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ» ἔφθ. Βαλτιμόρην 16 Αύγουστον.
- «ΣΙΓΚΡΙΝΕΤ» εἰς Τρίνιταντ 5 Αύγουστον.
- «ΣΟΥΕΡΤΕ» εἰς Λονδίνον 16 Αύγουστον.