

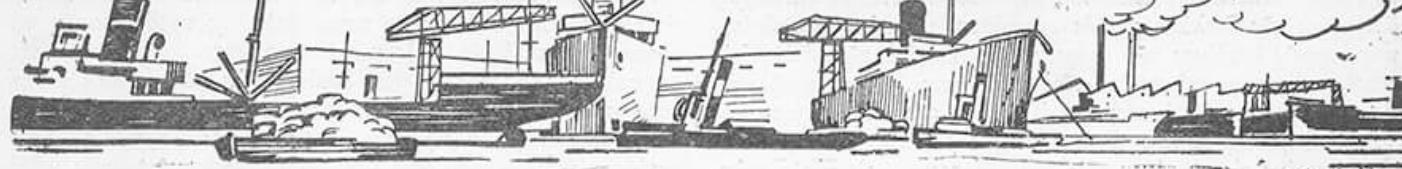
NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1945

Αρ. Φύλλου 249/8

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 249 (8)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1945

Η ΑΝΑΣΥΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τοῦ κ. Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Πρό τριετίας περίου ό τότε Πρόεδρος τῆς ἀποδήμου Κυδερνήσεως ἀνήγγειλεν εἰς τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς τῆς Ν. Υόρκης, διασυμμαχική συμφωνία μὲ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν σαφῶς ἐπηγγέλλετο τὴν ἐντὸς τοῦ συντομώτερού κατὰ τὸ δυνατόν χρονικοῦ διαστήματος ἀποκατάστασιν τῶν συμμαχικῶν ναυτιλιῶν εἰς τὴν προπολεμικὴν τῶν δύναμιν. Ή ἀντικατάστασις τῶν πλοίων θὰ συνετελεῖτο διὰ ναυπηγήσεων καὶ ἀγορᾶν. Ἐφόσον δέ, ἡ παρασχεθεῖσα ὑπόσχεσις ἐδόθη ἐν ἀπολύτῳ καλῇ πίστει — καὶ εἶναι τοῦτο ἀναμφισβήτητον — θὰ ἔπερπε γὰρ συναδένετο καὶ μὲ τὴν πρόδηλεψιν τῶν οἰκονομικῶν μέσων, ποὺ θὰ ἐπέτρεπαν εἰς τοὺς συμμάχους ν' ἀποκτήσουν τὰ νέα πλοῖα. "Αλλως ἡ ὑπόσχεσις θὰ παρέμενεν ἀνεκπλήρωτος.

Μετά τινα χρόνου ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸ δρεπανικὸν ὑπουργεῖον πολεμικῶν μεταφορῶν εἰς τὴν ἑλληνικὴν Κυδέρησιν ἔξι σκάφη φορτηγά μὲ ἀμεσον καταδόλην τῆς ἀξίας των. Διὸ τὸ ἀτυχές αὐτὸ τὸ ἐγκείρημα ἐδαπάνησε τὸ ἑλληνικὸν Θησαυροφυλάκιον ἔνα ἀκατομάριον λιρῶν. Τὸ Κράτος ἀπεδύθη εἰς μίαν περιπέτειαν, τὴν ὅποιαν διοὶ οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἀθεώρησαν ἐπικινδυνον, ἡρηνθῆσαν δὲ γὰρ συμμετάσχουν εἰς αὐτήν. Ή ἄρνησίς των ἐνέκειτο κυρίως εἰς τὸ γεγονός, διτι προσεφέρετο εἰς τὰ πλοῖα αὐτὰ ναῦλος διὰ τὴν χρονοναύλωσιν τῶν ἀπὸ μέρους τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου κατὰ τὰ 2) 3 κατώτερος τοῦ ὑπολογίζομένου διὰ τὸ ἑλληνικὰ φορτηγά. Κατεβλήθη τελικῶς δ ναῦλος τῶν «τάξι - τσάρτερ» διὰ τὸ ἀγγλικὰ σκάφη. Δὲν παρείχετο δηλαδή ἡ εὐκαιρία εἰς τὸν ἀγραστὴν ν' ἀποσέσῃ τὴν ἐπὶ πλέον τοῦ προπολεμικοῦ κόστους ὑπολογισθεῖσαν καὶ καταβληθεῖσαν ἀξίαν τῶν πλοίων. Μία διαρετα συγεπώς ζημία ἦτο ἀναπόφευκτος. Οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἀντέστησαν, δοσον ἡδύναντο, εἰς τὴν σύγαψιν τῆς ἀγοραπωλησίας αὐτῆς, ίσως δὲ καὶ ἡ ἐν προκειμένῳ ἐπικονί των γὰρ ἐνεποίησεν ἐντύπωσίν τινα εἰς τὴν Κυδέρησιν, ὥστε γὰρ διστάσῃ εἰς τὴν ἀποδοχὴν δευτέρας προσφορᾶς τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου διὰ δέκα ἀκόμη πλοῖα!

Διὰ τῆς ἀρχικῆς ὑποσχέσεως, ἡτις καὶ ἐγένετο ἀποδεκτὴ ὑπὸ τῆς ἑλληνικῆς Κυδέρησεως ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν ἀλλων Συμμάχων, ἀνελαμβάνετο ἡ ὑποχρέωσις γὰρ μὴ ζητηθοῦν πλοῖα ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, βάσει τοῦ νόμου περὶ μισθώσεως καὶ δανεισμού. Ὕποθέτω, δημος, διτι ἡ παραχώρησις πλοίων «Λίμπερτον» δὲν περιελαμβάνετο εἰς τὴν ὑποχρέωσιν αὐτήν, ἐφόσον μάλιστα ἐξεχωρήθησαν ἡδη ἀρκετὰ τοιαῦτα σκάφη εἰς δλας τὰς συμμαχικὰς χώρας πρὸς ἐπάνδρωσιν καὶ διαχείρισιν.

Ἡ "Ελληνικὴ Κυδέρησις ζωηρῶς ἐγδιαφέρεται διὰ τὴν ἀντικατάστασιν ἐνδε δηλων τῶν δυθισθέντων πλοίων μας, ἐφόσον μάλιστα λαμβάνεται, δημος καὶ πρέπει, ὅπ' ὅφει ἡ ἀνεργία χιλιάδων ναυτεργατῶν. Ἀπὸ τὴν αὐτὴν σκέψιν διακατέχονται καὶ οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ, δεδομένου, δημος, διτι αὐτοὶ καὶ μόνον θὰ «πληρώσουν τὸν λογαριασμὸν» μὲ ἀρκετὴν δόσιν ἐπιφυλάξεως θὰ προχωρήσουν, μέχρις δημος εὐνοῖκαι συνθῆκαι: δημιουργηθοῦν.

* * *

λίας, ἔξι ὀλοκλήρου σχεδὸν ἀνήκουσα εἰς τὸ Κράτος, θὰ ἀνέρχεται εἰς 60 περίπου ἑκατομμύρια τόννων γκρός. Ἐκ τούτων πέραν τοῦ ἐνὸς τρίτου θὰ συνισταται εἰς πλοῖα «Λίμπερτο», ἀτινα εἰς τὴν πραγματικότητα ἀποτελοῦν ἔνα βελτιωμένο τύπον ἀγγλικοῦ «τράμπ». "Ενα μεγάλο μέρος τοῦ στόλου αὐτοῦ τὸν «Λίμπερτο» δὲν θὰ χρησιμοποιηθῇ ἀπὸ τοὺς ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, διότι ἡ μικρά των ταχύτης δὲν ἐπιτρέπει γὰρ κινηθοῦν ταῦτα εἰς τὰ καθωρισμένα δρομολόγια τοῦ πλείστου τῶν ἀμερικανικῶν ἑταιριῶν, τῶν ἐκμεταλλευμένων ταχτικῆς γραμμῆς πρὸς τὸ ἔξωτερικόν. Ἐγ τούτοις τὰ «Λίμπερτο» εἶγια: καλὰ σκάφη καὶ ἐπὶ ἴκανον χρονικὸν διάστημα θὰ πληρώσουν αὐτὰ τὰς παγκοσμίους ἀνάγκας τῶν μεταφορῶν εἰς πλοῖα «τράμπ». "Εγ γαλαγορά, κατ' ἀκολουθίαν, θὰ διατηρηθῇ διώστητο εἰς ἐπίπεδα δικαιολογοῦντα εἰς αὐτὰ ἔνα περιθώριον κέρδους ἐκμεταλλεύσεως. Θὰ ἡτο ἀκόμη δυνατὸν γὰρ βελτιωθῆ ἡ ἀποδοτικότητας τῶν διὰ τοῦ ὑποδιάστασης τῆς καταναλώσεως εἰς καύσιμα, διὰ τῆς ἀλλαγῆς τοῦ προωτηρίου συστήματος ἐπὶ τὸ οἰκονομικώτερον. Πάντως, αἱ γαυπηγικαὶ γραμμαὶ τῶν «Λίμπερτο» δὲν προεβλέψθησαν δι' ὑψηλοτέραν ταχύτητα καὶ συνεπῶς δὲν προσαρμόζονται εἰς τὴν ἐπιδίωξιν ταύτην.

Τὸ πό τὰς κρατούσας συνθήκας τὸ καλύτερον σχέδιον ἔχονται τινὲς νὰ χρησιμοποιηθοῦν τὰ «Λίμπερτο» διὰ τὰς πολεμικὰς μεταφορὰς, ἐφ' δοσον χρέιάζονται καὶ μετέπειτα γὰρ διατεθοῦν ὡς περισσὸν ὄλικὸν τοῦ πολέμου. Θὰ παρασχεθῇ οὕτω ἡ εὐκαιρία καὶ εἰς διὰ τὰς σύμμαχα ἔθνη ν' ἀποκατασταθοῦν διὰ τὴν πρώτην τούλαχιστον μεταπολεμικὴν περίοδον ἐμπορογνωτικῶν.

Κύκλοι τινὲς ἔγκυρον ἔχονταις γνώμην εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, προτείνουν τὴν διατήρησιν κάποιας ἐφεδρικῆς δυνάμεως ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτά, διλοὶ ἀκόμη προχωροῦν, ὑποδεικνύοντες γὰρ διατηρηθῇ δλόκηρος δ πολεμικῆς κατασκευῆς τεράστιος ἐμπορικὸς στόλος. Ἐπιζητεῖται, δηλαδή, ἡ ἐπανάληψις τοῦ σφάλματος τοῦ 1921. "Ε ἀργίᾳ συντήρησις τῆς δγκώδους αὐτῆς χωρητικότητος θὰ προκαλέσῃ μίαν σταθεράν διαχρονή εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Θησαυροφυλάκιον. "Αλλοι πάλι ἐπιζητοῦν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν «Λίμπερτο» μέσω τῶν ἡδη διαχειρίζομένων αὐτὰ ἀμερικανικῶν ἐφοπλιστῶν εἰς «τράμπ» μεταφοράς. Τοῦτο, δημος, δὲν θὰ εἴγαι ἐφιντόν, διότι στοιχίει τόσον ἡ διαχειρίσις ἐνδε δ φορτηγοῦ σκάφους ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν καὶ τόσον μεγάλος θὰ εἴναι δ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν ποὺ θὰ ἐπιζητηθῇ γὰρ λάδουν ἐπιχορηγήσεις, ὥστε γὰρ κλονισθῇ καὶ δ πλέον ἐνθερμοὶς τῆς Ιδέας τῆς ἐκμετάλλευσεως τῶν «Λίμπερτο» ὑποστηρικτής.

Τι θέσις τῆς μεταπολεμικῆς ἐμπορογνωτικῆς πολιτικῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν διαχριθοῦται ἀπὸ τὰς δηλώσεις τῶν ἀνωτέρων λειτουργῶν τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς». Κατέχουν οὗτοι δλα τὰ στοιχεῖα, ποὺ ἐπιτρέπουν τὴν διώστητο τε ἀσφαλῆ ἐκτίμησιν. Πράγματι, ὑπολογίζουν οὗτοι τὴν μεταπολεμικῶς ἀναγκαιούσαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας χωρητικότητα μεταξὺ 15 ἔως 20 ἑκατομμυρίων τόννων φορτίου. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ εἴγαι, θεσσαλίας, αισθητῶς κατώτεροι τοῦ συγδόου τῆς χωρητικότητος, ποὺ τώρα, μὲ τὸν τερματισμὸν τοῦ πολέμου, ἔχει συσσωρευθῆ ὑπὸ τὴν κυριότη-

τα τών Ήγωμένων Πολιτειῶν.

"Εγας τοισῦτος διποδίσαμός τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὰ ὑψηλὰ ἐπίπεδα τῆς πολεμικῆς περιόδου, δύναται γὰρ ἐπιτευχθῆ διὰ μόνης τῆς διαλύσεως κάθε ἀχρήστου προπολεμικοῦ πλοίου, ποὺ πιθανῶς ἐπεδίωσε τῷν ἔχθροπραξιῶν καὶ διὰ τῆς ἐξ ὀλοκλήρου ἐκκαθαρίσεως τοῦ στόλου τῶν «Λίμπερτος». Εἰς τὰ προδεπόμενα σκάφη τῶν 20 ἑκατομμυρίων τόνων φορτίου ἐλαχίστη μόνον ποσότης «Λίμπερτος» πλοίων περιλαμβάνεται. Ἀγαφέρονται ταῦτα κυρίως εἰς τὰ τύπου «C» καὶ «Βίκτορο», εἰς πλοῖα δηλαδὴ δυνάμενα γὰρ κρατήσουν τὸν ἔχεικὸν ἀνταγωνισμὸν μὲν μικρὸν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἀρωγῆν.

Λαμβανομέγινον δέ τοις τῷν ἀνωτέρῳ, θεωρῶ ἀσφαλῆ τὴν πώλησιν μέρους τῶν «Λίμπερτος» σκαφῶν εἰς τὰς ἔνακτας ναυτιλίας. Εἶναι αἱ τιμαὶ, ποὺ θὰ ζητηθοῦν θὰ εἰναι λογικαὶ καὶ οἱ ὅροι εὐνοϊκοὶ, θὰ εὑρέθονται καὶ τοῦτο πρὸς τὸ συμφέρον δλῶν τῶν ἐνδιαφερομένων, πωλητῶν τε καὶ ἀγοραστῶν. Ἐκνέτηση δὲ τὸ ἀπόθεμα τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος, γὰρ παραμείνη εἰς τὰς ἐκβολὰς τῶν ποταμῶν, ἐξ ἀντιθέτου δὲ ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ἀφεθῇ εἰς τὰς ἰδίας ἐκάστης χώρας δυνάμεις διὰ τὴν μεταπολεμικήν τῆς ἀνάπτυξιν, αἱ ναυπηγικαὶ διοικηγανίαι εἰς τὰς Σκανδινανίκας χώρας, τὴν Ὀλλανδίαν, τὸ Βέλγιον, τὴν Γαλλίαν, ὅπως καὶ εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν ἐντατικῶς ἐπὶ τὴν θὰ ἐργασθοῦν διὰ γὰρ κατασκευάσουν φορτηγά πλοῖα, καλυτέρου ἀκόμη τύπου τῶν παραπλισμένων «Λίμπερτος». Αὐτὰ θὰ καταστήσουν προώρως ἀχρηστούν τὸν στόλον τῶν τυποποιημένων πλοίων.

* * *

"Ἐπὶ τῇ πρόσφει τῶν πιθανῶν τούτων ἔξειλίξεων στηριζόμεθα ἐπὶ τοῦ τύπου τῶν «Λίμπερτος» ὡς τὴν κυρίαν πηγὴν τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν διυθισθέντων ἐλληνικῶν πλοίων. Συνηγοροῦμεν διὰ τὴν ἐξ δλοκλήρου ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολεσθέντων ἐλληνικῶν «τράμπες» διὰ τῶν «Λίμπερτος». Ο τύπος των ἀντοσυγιστάται: καὶ ἐφόσον οἱ ὅροι τῆς πωλησίας εἰναι λογικοὶ, «Ελλήνες ἀγοραστοὶ πλείστοι δσοὶ θὰ ἐμφανισθοῦν. «Ἐνα σημαντικὸν πλεογένητημα ὑπαγορεύει εἰς τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν τὴν ἀγάγκην γὰρ προτιμήσῃ τὸ ἀπόθεμα τῶν πλοίων «Λίμπερτος» διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ ἀποκατάστασιν. Εἶναι τὸ ζητημα τῶν πιστώσεων, αἴτινες πιθανὸν γὰρ περιάδουν καὶ τὸν συμμάχους ἀγοραστάς, χωρὶς δέδουια καμπίαν θυσίαν ἢ κίνδυνον διὰ τὸ ἀμερικανικὸν θησαυροφύλακιον. Τὰ κεφάλαια, ἄλλως τε, ἐδαπανήθησαν διὰ γὰρ κερδίσουν οἱ σύμμαχοι τὸν πόλεμον καὶ τὰ ναυπηγηθέντα σκάφη ἐπρεπε γὰρ εἶναι διαθέσιμα τὸ ταχύτερον, ἔστω καὶ ἀν δὲν θὰ ἴσαι, ὅπως τὰ ἥθελαν οἱ ἐφοπλισταί. Ἀποτελοῦν ταῦτα χρήσιμον πολεμικὸν ὑλικὸν καὶ καλύτερον ἀπὸ οἰοδήποτε ἄλλο κατασκευάσμα τοῦ πολέμου ἢ ἀξία τῶν ρευστοποιημένων εἰναι εἰς μετρητά. Μέρος τῶν «Λίμπερτος» πιθανὸν γὰρ διατηρηθῆ διὰ τὸν ἐφεδρικὸν στόλον ἀμύνης τῶν Ηγωμένων Πολιτειῶν.

Η παγκόσμιος ναυτιλία κατεῖχε προπολεμικῶς ἄνω τῶν 1800 «τράμπες». Θ' ἀπέτελει σπατάλην χάλυβας, ἐργασίας, χρόνου καὶ χρήματος τὸ ἔργον τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἀπολεσθέντων διὰ τῆς ἐνάρξεως εὐρέων κατὰ χώρας ναυπηγικῶν προγραμμάτων. "Ολοὶ οἱ σύμμαχοι θὰ χρειασθοῦν «τράμπες» φορτηγά, παρέχεται ἡδη ἢ εὐκαιρία γὰρ ἐπιτύχουν ταῦτα εἰς τὰς Ηγωμένος Πολιτείας.

Πρέπει γὰρ εὐρεθῆ ἔνας τολμηρὸς ἐπιχειρηματίας γὰρ κάγη τῷρα ἀκριβῶς μίαν προσφορὰν μὲν σταθερὸν τιμήν. Θὰ ριψοκιδυγεύσω λέγων, δτι αἱ ναυπηγικαὶ τιμαὶ ποὺ θὰ ισχύσουν μετά τινα χρόνον εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην, θὰ ἥτο δυγατὸν γὰρ ληφθοῦν ὡς ὅδας. Θὰ ἐπρεπε, πάντως, γὰρ ληφθοῦν ὑπὸ δψιν εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς αἱ ἐπιθεδηλημέναι δελτιώσεις, αἱ ὅποιαι θὰ ἐφαρμοσθοῦν εἰς τὰς «Λίμπερτος» διὰ γὰρ ἐπιτύχη τις ἔνα τύπον μεταπολεμικοῦ «τράμπες». Ή ἀρσις τῶν πυροβολείων καὶ τῶν ἀλλων προστατευτικῶν ἀπὸ τὰς δόμικας κατασκευῶν, ριζικοὶ μεταδολαὶ εἰς τὰς ἀτμομηχανὰς τῶν σκαφῶν, ἐφαρμογὴ τοῦ ὑπερθέρμου καὶ ἀναθερμανομένου ἀτμοῦ τῶν ἀναστελλομένων διαλίθων (poppet valves) καὶ ἀλλων τεχνικῶν λεπτομερειῶν, προοριζομένων γὰρ περιστάσουν τὴν κατανάλωσιν τῆς καυσίμου δλῆς, θὰ στοιχίσουν ἀρκετά.

Ημην ἔνας ἐξειγων, οἵτινες ἐπίστευαν, δτι γὰρ ναυπηγησις κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου θὰ ἐπρεπε γὰρ ἐνσωματώνη δλας τὰς τεχνικὰς δελτιώσεις. Οι "Αγγλοι, θμως, ἐξ ἀντιθέτου, ἔγου-

πήγησαν κατὰ τὸν πόλεμον ὑραδέα καὶ ἀντιοκονομικὰ σκάφη χάριν τῆς ταχυτέρας ἀποπερατώσεως τῶν. Ηγωνίσθην καὶ ἐκέρδισαν τὴν ὑπόθεσιν, δταν ἐξηγήσθη ἀπὸ τὸν διευθύνοντα τὰς ναυπηγήσεις εἰς τὸ ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον περιορισμὸς τῆς προδιαγραφῆς τῶν πλοίων μας, τὰ ὅποια ἐτέλουν ὑπὸ ναυπηγησιν κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ πολέμου. Οι ἀρρόδιοι τότε ἐφαίνετο, δτι ἐθεώρουν τὸν ναυπηγούμενα πλοῖα ὡς δριτικῶν καταδίκασμάν γὰρ δυθισθοῦν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀγγλικῶν δριτοτεύπων φορτηγῶν τὰ κατεσκεύασμά τους γυμνά, δσον ἥτο τοῦτο δυγατόν. Διακρίσιαι: χιλιάδες δολλαρίων μὲ δάσιν τὰς ἀγγλικὰς τιμὰς σιδηροκατασκευῶν, θὰ ἀπαιτηθοῦν διὰ γὰρ καταστοῦν τὸ σκάφη αὐτὰ ὥστε διπλάσια ποσότητα ἀποσθήποτε ἀποδοτικά, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν τύπον τῶν ναυπηγησεων τῶν ἐτῶν 1938—1939. Τὸ ποσὸν αὐτὸν ἀπαραιτήτως δέον γὰρ ληφθῇ ὑπὸ δψιν, ἔταν τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ περιέλθουν εἰς τὴν ίδιωτικὴν πλοιοκτησίαν. Μόνον τὸ ἔν τρίτον τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ θὰ ἔχειται διὰ τὴν διηθισθεῖσαν συμπλήρωσιν τῆς καλῆς τοῦ σκάφους τεχνικῆς προδιαγραφῆς, ἐναν αὐτῇ ἐλάμβανε χώραν, δταν ἀρχικῶς τὸ σκάφος ἐναυπηγεῖτο.

"Ἐνα σχέδιον ὑπὸ τοῦ προσφορᾶς πρὸς τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς, καλουμένους γὰρ ἀγοράσουν εἰς λογικὰς τιμὰς καὶ δσιφ τὸ δυγατόν ἐνωρίτερον 50—100 «Λίμπερτος» πλοῖα, θὰ ἐπιτύχῃ, ἐφόσον δεδιώκεις θὰ ἔχορηγοῦνται καὶ πιστώσεις καὶ ἐπετρέπετο εἰς αὐτοὺς γὰρ καταδάλλουν τὴν εἰς μετρητὰ ἀναλογίαν ἀπὸ τὰ διαθέσιμα κεφάλαια τῶν εἰς Ἀγγλίαν.

"Ἐκε προσφέροντο δασικοὶ δροι, προβλέποντες 20 τοὺς ἑκατὸν μετρητὰ καὶ 80 τοὺς ἑκατὸν εἰς πίστωσιν ἔξοφληταν ἐντὸς 12ετίας, μὲ τόκον 2—2½ τοὺς ἑκατόν καὶ 10 τοὺς ἑκατὸν χρεωλύσιον, τῆς καταδολῆς του ἀρχομένης ἀπὸ τοῦ τρίτου ἔτους μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ σκάφους, ἑκατὸν τούλαχιστον «Λίμπερτος» θὰ ἔχοράζοντο ἀμέσως καὶ ἔνα δῆμα σταθερὸν διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν διυθισθέντων σκαφῶν μας θὰ συνετελεῖτο. Θὰ χαρακτηρίσω τὴν οὕτω ἐπιτελουμένην ἀνασυγκρότησιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας ὡς σημαντικὴν πρόσδοσιν, τοσούτῳ μαθλού, ποσὸν, ποὺ μόλις μία δωδεκάς ἐλληνικῶν φορτηγῶν πρὸ τοῦ πολέμου ὑπερείχεν εἰς πλεονεκτήματα ταχύτητος καὶ ίκανότητος τῶν προσφερομένων ἀπὸ τὰ «Λίμπερτος».

* * *

Συνιστῷ τὴν πλήρη ἀντικατάστασιν τῶν ἐλληνικῶν «τράμπες» διὰ τῶν «Λίμπερτος», ἐφόσον διὰ τῆς ἀγορᾶς αὐτῶν ἵσως γ' ἀπλοποιήσται: καὶ τὸ πρόβλημα τῆς ἔξειρέσεως πιστώσεων διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Μὲ δάσιν τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ κρατούσας τιμὰς ναυπηγησεως, διὰ τὴν κατασκευὴν 350 φορτηγῶν σκαφῶν θ' ἀπαιτηθοῦν 350 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ἐκ τούτων 120 ἑκατομμύρια περίπου πιθανὸν γὰρ εἶναι διαθέσιμα εἰς Ἀγγλίαν ἀπὸ τοὺς ἐξ ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων λογαριασμούς τῶν πλοίων. Τὰ κεφάλαια αὐτὰ προορίζονται διὰ τὴν ἀντικατάστασιν. "Ἐνα σημαντικὸν πλεογένητημα τῶν πλοίων τοῦ Γραφεῖα τοῦ Λογδίου, ποὺ ἐνεργοῦν ὡς ἐκπρόσωποι μὲν τῆς ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἀλλὰ καὶ ὡς διαχειρίσται καὶ προστάται, λόγῳ τῶν περιστάσεων, αὐτοδιορισθέντες τῶν ἐν Ἐλλάδι: ἐφοπλιστῶν. Τὰ χρήματα αὐτὰ εἶναι γ' ἵερα τῶν ἐφοπλιστῶν παρακαταθήκη. "Αν καὶ πολλοὶ μεταξὺ καὶ τῶν κρατικῶν λειτουργῶν εἶναι οἱ καλοθεληταί, οἱ δψιμοὶ μύσται τῆς κρατικοποιήσεως, ποὺ ἀπληστοὶ τὰ δλέμπικα στρέφουν πρὸς τὰ κεφάλαια αὐτά, οἱ ἐφοπλισταί θὰ τὰ προστατεύσουν διὰ τῆς Ἐγγίσεως τῶν μέχρι καὶ τῆς τελευταῖς πέννας. Εἰς αὐτὰ ἔγκειται τὸ ναυτιλίας καθολικὸν μέλλον τῆς Ἐλλάδος. Τὸ Ἐλληνικόν, ἀλλως τε, "Ἐθνος δψεῖται: πολλὰ εἰς τὴν Ναυτιλίαν του καὶ τὸ χρέος του αὐτὸν ἐξεπληρώθη ἀτυχῶς μέχρι σήμερον διὰ τῶν ἀψυχολογήτων κρατικῶν παρεμβάσεων καὶ τῶν ἀδικαλείπτων εἰς τὸ ἔργον τῶν πλοίων ἐμποδίων ἀπὸ μέρους τῶν δημοσίων ὑπηρεσιῶν. Ποτέ, δμως, μὲ μίαν πρᾶξιν θετικῆς ἀρωγῆς.

"Τὸ Ἐλληνική Ναυτιλία εἶναι γ' μόνη ἐθνική διοικηγανία, γ' ὁποῖα δύναται διπλασίης ἀπὸ τὴν διπλασίης τῆς. "Ἐπλήρωσε κατὰ τὸν πόλεμον διαρυτάτους φόρους. "Ἐθυμίασε τὰ κέρδη τῆς, παρέχουσα 10 ἑκατομ. δολλαρίων ἐτησίως διὰ τὴν συντήρησιν τῆς ἀποδήμου Κυβερνήσεως. "Ἐδη τὸ σύνολον τῶν κεφαλαίων τῆς ηδείλε ποτὲ δημιευθῇ εἰς τὸν ἐλληνικὸν λαόν, θὰ παρείχετο εἰς ἕκαστον "Ελληνα κεφαλαίου 25 δολλαρίων. Συγκεντρωμένα, διωτας, εἰς τὴν Ναυτιλίαν τεράστιου ὑπὲρ τοῦ "Ἐθνους ἀποδίδουν ἔργον. "Οπωσδήπο-

τε νή Κυδέρνησις όφειλει μετά περισσῆς τώρα προσοχής νὰ διαχειρισθῇ τὸ δόλον ναυτιλιακὸν ζῆτημα. Εἶναι ἔξαιρετικὰ εὐπαθὲς τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μιας καὶ αὐτὸς κατὰ πύριον λόγον πρέπει νὰ καταστῇ ἀντιληπτὸν ἀπὸ τὴν Κρατικὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ναυτιλίας, η οὐδὲτης τῆς ὁποίας σταδιοδρομία εἰς οὐδὲν ἄλλο κατηγαλώθῃ παρὰ εἰς τὴν παρεμβολὴν ἐνοχλήσεων εἰς τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλίας, μέχρι τοῦ σημείου, ὅστε ὁ φυχικὸς κάμπτος ἐξήντλησε πλείστας δύσας ἀπὸ τὰς πλέον ρηξικελεύθους ἐφοπλιστικὰς πρωτοβουλίας.

Ἄρκει νὰ ρίψῃ τις ἔνα δέλματα εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα, ἀπεικονίζοντα ἐπαρκῶς τὰ ἀναγκαιούντα κεφάλαια διὰ τὴν πλήρη ἐμπορονατικήν μιας ἀνασυγκρότησιν, ἔξαιρουμένης τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, διὰ νὰ καταστῇ καὶ ἀντιληπτὸν πόσον ἐπιζημιά κατὰ τὴν κρίσιμον αὐτὴν περίοδον εἶναι κάθε διαρροὴ τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου καὶ κάθε εἰλοτού μερισμὸς τοῦ παράγοντος τῆς ἐμπιστοσύνης.

Ἀντικατάστασις 410 πλοίων (περιλαμβανομένων καὶ 50 ἐκ τῶν ἐπιζώντων) ὡς κάτωθι:

50 φορτηγῶν γραμμῆς μεγάλων καὶ μικρῶν ὑπολογιζομένη ἀξία	δολ. 100.000.000
350 φορτηγῶν «τράμπες» ὑπολογιζομένη ἀξία	> 350.000.000
30 δεξαιρενοπλοίων μεγάλων καὶ μικρῶν ὑπολογιζομένη ἀξία	> 60.000.000
Οργάνωσις θαλασσοφαλεῖς	> 50.000.000
Βιομηχανία ναυπηγήσεων καὶ ἐπισκευῶν	> 10.000.000
Σύνολον	570.000.000

"Εναντί τοῦ ἀνωτέρῳ ποσοῦ ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς μόλις καὶ μὲ πᾶσαν περιουσιακὴν ἀπομάστευσιν δικιθέτει τὸ ἔν τέταρτον εἰς μετρητά.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ : Ο τύπος οὗτος τῶν «τράμπες» δὲν περιελήφθη εἰς τὸν ἐπιχειρηματικὸν κύκλον τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Η προπολεμικὴ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μιας εἰς δεξαιρενοπλοίων συνίστατο εἰς 4 μεγάλα μονάδας. Η μετατροπὴ τοῦ πλείστου τῶν πλοίων εἰς καταναλίσκοντα πετρέλαιον — οἱ ἀτμολέθητες δλῶν τῶν «Λίμπερτις» καίσουν πετρέλαιον — ή προδιεπομένη χρησιμοποίησις δηγελοκινήτων σκάφων εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, ή μεταφορὰ δεγκίνης διὰ τὰς ἀεροπορικὰς θάσεις, τὰς ὁποίας, ἀσφαλῶς θὰ παράσχῃ η Ἑλλὰς εἰς τὴν ἔθνηκήν καὶ τὴν διεθνῆ ἀεροπορίαν, θὰ ἐπαυξήσουν σημαντικῶς τὴν κατανάλωσιν τῶν παραγώγων τοῦ πετρελαίου καὶ θὰ δημιουργήσουν τὴν ἀγάκηρη τοῦ ἀνωτέρῳ ἀριθμοῦ δεξαιρενοπλοίων. Θὰ παρασχεθῇ ἐκ παραλλήλου ή εὐκαιρία εἰς τὴν Ναυτιλίαν μιας νὰ διευρύνῃ τὴν δρᾶσίν της καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτῆν τῶν μεταφορῶν.

Κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον τὰ σουηδικὰ καὶ σκανδιναϊκὰ ναυπηγεῖα προθύμως ἀνελάμβαναν τὴν ναυπηγήσιν δεξαιρενοπλοίων ὑπὸ λογικούς δρους, δηποτὲ μὲ 25 τοὺς ἑκατὸν εἰς μετρητὰ καὶ μὲ ἔξδιλησιν τοῦ ὑπολοίπου ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ σκάφους. Μόνον διὰ τῆς ναυπηγήσεως προδιεπεταὶ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν πρόστιγσιν τῶν ἀναγκαιούντων δεξαιρενοπλοίων. Αμφιβάλλω, δην αἱ Ήγουμέναι Πολιτεῖαι. Θὰ δικιθέτουν πρὸς πώλησιν εἰς τὴν Ἑλλάδα νέα δεξαιρενόπλοια.

Άκτοπλοικαὶ μεταφοραὶ, ἔξωτερικαὶ γραμμαὶ καὶ ὑπερωκεάνιος.

Η ἀεροπορία μεταπολεμικῶς θὰ παιξῃ τὸν σημαντικώτερον ρόλον εἰς τὴν ἀγά τὸν κόσμον μεταφοράν ἐπιβατῶν. Η Ἑλλὰς δὲν θὰ ἀποτελέσῃ ἔξαιρεσιν. Ἀγιθέτως, η χώρα μιας, λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς της θέσεως, κειμένη ἐπὶ τῆς κυρίας ἀρτηρίας τῶν πρὸς τὴν Ἀγατολήν, μὲ ἀφετηρίαν τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, ἀεροπορικῶν γραμμῶν, πρέπει νὰ ἔχεισφαλίσῃ ὁπωδήποτε ἐπαρκεῖς ἀεροπορικὰς ὑπηρεσίας ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, τὴν Αἴγυπτον καὶ τὴν Μέσην Ἀγατολήν. Πάντως, δημοσίη ἔνα σημαντικὸν τμῆμα τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ θὰ προτιμᾷ τὸ θαλάσσιον ταξίδιον. Τὰ τουριστικά, ἐπίσης, πρὸς τὴν Ἑλλάδα ταξίδια θὰ συγκεντρώσουν ζωηρὰν κίνησιν ἀπὸ θαλάσσης ἐπιβατῶν.

Τὸ πρόδηλημα, δέδουια, τοῦ τουρισμοῦ συνδέεται μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς πολεοδομικῆς ἐν Ἑλλάδι, τὴν ἀνέγερσιν συγχρονισμένων ξενοδοχείων εἰς τοποθεσίας τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος. Ἐάν δὲλγα ἔτη μετὰ τὸν πόλεμον η εὐημερία ἐπανέλθῃ εἰς τὴν παγκόσμιον οικονομίαν, η τουριστική κίνησις θὰ ἀναπτυχθῇ εὐρύτατα, ζωσ

δὲ τότε νὰ δικαιολογηθεῖται η ναυπηγήσις ἐλληνικοῦ εἰδικοῦ τουριστικοῦ σκάφους. Κατ' ἀρχήν, ἐδὲ ἐπιζήσουν ἐπιβατηγὰ σκάφη τοῦ "Ἄξονος" καὶ η Ἑλλὰς πρόκειται νὰ λάβῃ ἐπανορθώσεις εἰς εἰδος, θὰ ἔπρεπε νὰ ζητηθῇ, ὅπως πλοῖα τιγάνη ἐπιβατηγὸν παραχωρηθοῦν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μιας εἰς ἀποζημίωσιν τῶν 60 ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, ποὺ ἔχασανεν κατὰ τὴν μάχην τῆς Ἐλλάδος.

Αἱ ἔσωτερικαὶ, ἔξι ἀλλοι, ἀκτοπλοῖκαι μιας συγκοινωνίας θὰ συσταθοῦν καὶ μὲ ἀπόλυτον συντονισμὸν ν' ἀναπτυχθοῦν αἱ ἀεροπορικαὶ γραμμαὶ, ποὺ ἀσφαλῶς θὰ συσταθοῦν καὶ διὰ τὰς ἔσωτερικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας. Ή κίνησις, λ. χ., τῶν κυριωτέρων γραμμῶν ἐκ Πειραιῶς πρὸς τὴν Κρήτην, τὴν Αἴγυπτον, τὴν Ρόδον, τὴν Κύπρον καὶ τὴν Συρίαν, τὴν Χίον, Σμύρνην, Μυτιλήνην, Κωνσταντινούπολιν, τὴν Θεσσαλονίκην, τὰς Πάτρας, τὰς Ιονίους νήσους καὶ τὸ Βοιωτήσιον θὰ ἔχουνται τῆς Ἐλλάδος εἰκόνας καὶ ἀεροπορικῆς. Τὰ ἀεροδρόμια τῶν Ἀθηνῶν, δὲ αερολιμήν τοῦ Φαλήρου, τῆς Σούδας καὶ τοῦ Ἡρακλείου, δὲ αεροπορικαὶ δάσεις τῆς Ρόδου, τῆς Κύπρου, τῆς Χίου καὶ τῆς Μυτιλήνης, τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τῶν Ιωαννίνων θὰ ἀποτελέσουν τὰ κύρια σημεῖα τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν. Ἐκ παραλλήλου, διμος, δέλχηρον τὸ πυκνὸν γησιωτικὸν σύμπλεγμα καὶ πλείστας δοσὶ τὰ παραλιακὰ κέντρα τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Πελοποννήσου θὰ χρειασθοῦν τὴν ἀπὸ θαλάσσης ταχικήν ἐπικοινωνίαν.

Προφανῶς δὲν θὰ χρειασθοῦν διὰ τὴν πλήρη τοῦ ἀκτοπλοῖκου δικτύου ἔχουνται τὰ 70 σκάφη ποὺ προπολεμικῶς ἐκέντητο η ἐπιβατηγός μιας ναυτιλίας. "Εγας εἰδικὸς τύπος ἐπιβατηγοῦ καὶ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῆς, κατὰ προτίμησιν δηγελοκινήτου, δηπερ θὰ στηρίξῃ τὴν ἀπόδοσίν του εἰς τε τοὺς ἐπιδάταις, ἀλλὰ καὶ τὸ φορτίον, θὰ είναι διπλανὸς τύπος, δὲ μετέπει πρόσφορος. Μὲ μηράν πρατικὴν ἐπιχορήγησιν ὑπὸ τὴν μορφὴν τῶν ταχυδρομικῶν συμβάσεων διὰ τὰς ἀγόνους γραμμάτους θὰ ἐπιτευχθῇ πλήρως η ἔχουνται πρητέρης τῶν ἀκτοπλοῖκων μιας μεταφορῶν. Εἰκοσιν ἔως εἰκοσι πέντε τοῦ ἀνωτέρῳ τύπου σκάφη, διαφόρων διαστάσεων, καλύπτουν τὰς μεταφορικὰς μιας ἀνάγκας. Τινὰ ἔξι αὐτῶν πρέπει νὰ μηδοθοῦν ἀπὸ τὰς ἀξονικὰς ναυτιλίας ἔναντι τῶν ἐπανορθώσεων, τὰ λοιπὰ πρέπει καὶ δύνανται γὰρ ναυπηγηθοῦν εἰς Ἐλλάδα. Δὲν ἡμιποροῦμεν νὰ προϋπολογίσωμεν τὸ κόστος αὐτῶν, ἀλλ' δηπως καὶ προηγουμένως ἐτονίσαμεν, οἱ Ἡγουμέναι Πολιτεῖαι θὰ γῆδύναντο νὰ μηδεὶς προμηθεύσουν τὸ πλείστον τοῦ ἀναγκαιούντος διλικοῦ ἐκ τοῦ περισσεύοντος ηδη ἐκεῖ καὶ εἰς τιμᾶς πλέον η λογικάς. Τὸ ἔμψυχον τεχνικὸν διλικὸν θὰ ἔχειρεθῇ εἰς τὴν Ἑλλάδα, μὲ ἀρχιτεκτίτας ζωτικοὺς ἔγους διὰ τὰ πρώτα ἔτη.

Η μηχανοκίνητος ιστιοφόρος ναυτιλία δὲν ὑπάρχει πλέον ὑπὸ τὴν προπολεμικὴν τῆς σύνθεσιν, ἀν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς σκάφη τιγάνη ἐναυπηγήθησαν διὰ τὰς στρατιωτικὰς ἀνάγκας της τῶν κατακτητῶν. "Ετη πάντως θὰ χρειασθοῦν διὰ τὸ ἀντικατασταθοῦν-τὸ 500 ἐλλείποντα μετρίας πως χωρητικότητος σκάφη, ἔφθον τὸ ἔργον αὐτὸς θύελεν ἀφεθῇ εἰς μόνην τὴν πρωτοβουλίαν τῶν «καραβοκυραίων». Λύτοι ἔχασαν τὰ πάντα. Η Κυδέρνησις, συνεπῶς, θὰ ἔπρεπε νὰ ὑποδοθῇ τὴν προσπάθειάν των, παρέχουσα ἀποζημίωσίν τινα εἰς τὰ ἀπολεσθέντα σκάφη. Οἱ πλείστοι είναι πλοιαρχοὶ — πλοιοκήται, μὴ κατέχοντες ἄλλο τι παρὰ τὸ χαμένον σκάφος των, δηπερ, δημοσίης σημαντικῶν συνέδαιλεν εἰς τὴν εὐθηγή την κάλυψι τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας. Κάθε συμπάθεια καὶ κάθε ἐνδιαφέρον δικαιολογοῦσηται διὰ τὸν "Ἐλληνας αὐτοὺς ναυτιλουσίοις" τιγάνες ἀπὸ τὴν ήμέρας τοῦ Ιταλοελληνικοῦ πολέμου ὑπέστησαν τὴν ἐπίθεσιν ἔχθρων τε καὶ φίλων, θύματα δὲ πολλὰ καὶ ζημίας σοδαράς εἰσέφεραν καὶ αὐτοὶ εἰς τὸν ἀγώνα. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς σημαντικὰς ὑπηρεσίας προσέφεραν εἰς τὸν Συμπάχους. Μὲ τὰ ιστιοφόρα πλοῖα διεξήγετο ἀδιαλείπτως η συγκοινωνία μὲ τὴν Αἴγυπτον ἀπὸ τὴν κατεχούμενην Ἐλλάδα, μὲ τὰ πλοιάρια αὐτὸς διεπορθμεύθησαν ἀπὸ τὰς ἔλληνικὰς ἀκτὰς πλείστοις δοσὶ σύμπλαχοι στρατιωτικοὶ καὶ οἱ διαφεύγοντες τὴν γερμανικὴν σκληρότητα "Ἐλληνες".

Τέλος, τοὺς εἰδικοὺς τύπους πλοίους, ρυμουλκῶν, ἀλιευτικῶν, ναυαγοσωστικῶν καὶ π. ή ιδιωτικὴ πρωτοβουλία, ἐκεῖ δηποτὲ δικαιολογεῖται η δρᾶσις τῆς, θὰ ἐπιτύχῃ ἀπὸ τὰ δημιουργηθέντα κατὰ τὸν πόλεμον ἀποθέματα εἰς τὰ Ήγουμένα "Εθνη" η ἀπὸ τὴν λείαν

τοῦ "ΑΞΟΝΟΣ. Μικρά, δημιουργία, σκάφη δυνατάδων για ναυπηγηθούν ένας Ελλάδας." Εγαντί των έπαναρθώσεων, τάξ δηπολές έλπιζομεν διτι θα λάβηθη διπωσδήποτε η Ελλάς, θα ήτο δυνατόν για παρασχεθούν τα οικονομικά μέσα εις δλους τους πλοιοκτήτας, που έχασαν τα σκάφη των από πολεμικήγενειαν, διτι για τα έπαναρποκτήσουν.

Εἰς γενικάς, δεδαλίως, γραμμάτες ἀμυνθράν ἐδώσαμεν εἰκόνα τοῦ πολυμόρφου ἔργου τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως. Περιωρίζομεν εἰς μόνην τὴν τεχνικὴν πλευρὰν τοῦ ὅλου προβλήματος, τὴν ἀναγομένην κυρίως εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλίαν. "Ισως δημος ὑπὲρ τὴν πρωτοδουλίαν αὐτὴν ἀποφασιστικὸν προώρισται νὰ διαδραματίσῃ ρόλον εἰς τὴν ἐμποροναυτικὴν τοῦ "Εθνους ἀποκατάστασιν ὁ παράγων τῆς ἐμπιστοσύνης. Οἱ ἐφοπλιστής θὰ ἔξευρῃ τὰ κεφάλαια, θὰ ναυπηγήσῃ ἡ θὰ ἀγοράσῃ τὰ κατάλληλα πλοῖα, θὰ διασφαλίσῃ ἀκόμη τὴν ἔργασίαν των. Ποτος, δημος, πρόκειται τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ κινήσῃ; Ποτος θὰ συνεργασθῇ μὲ πλήρη καταγόνησιν καὶ τῶν ὑποχρεώσεων του διὰ γ' ἀποδώσουν τὰ πλοῖα, διὰ νὰ χωρήσῃ πρός τὴν εύρυτεραν ἀνάπτυξιν ή Ναυ-

τιλία μας; Εἰς ποίους πρόκειται νὰ παραδοθοῦν τὰ σκάφη; "Οχι,
θέλωμα, εἰς τὰ ἀνατρεπτικὰ στοιχεῖα, αὐτὰ ποὺ ἡγγήθησαν, κρα-
τικῇ ἀνοχῇ, ἣν μὴ ὑποστηρίξει, τῶν πληρωμάτων κατὰ τὴν πολε-
μικὴν περίοδον εἰς τὸ ἔξωτερικόν καὶ μετέβαλαν τὰ πλοῖα εἰς
στίδον κομμουγιστικῶν ἐπιδιώξεων, ὅλλ' οὔτε καὶ εἰς τὰ οἰκτρῶς
κακοποιήσαντα τὴν Ναυτιλίαν μας κρατικὰ ὅργανα τοῦ ἀρμοδίου
ὑπουργείου.

Οι ἐφοπλισταὶ θὰ ἀναζητήσουν στεγοὺς τῆς προσπαθείας των τούς συνεργάτας μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων γαυτίλοιμέγων καὶ τῶν υρατικῶν λειτουργῶν. Ἐπλίζουν προθύμους γ' ἀνεύρουν συμπαραστάτας. Ἀλλὰ μόνον καὶ ἐφ' ὅσον θὰ πεισθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ ὅτι δῆλοι οἱ ἀποκλιντες ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον καὶ δῆλοι οἱ λόγω ἀρμοδιότητος ἐγδιαφερόμενοι διὰ τὴν Ναυτίλιαν ἔχουν σαφῇ τῶν ἀναγκῶν αὐτῆς ἐπίγνωσιν καὶ ἀναγγωρίζουν τὴν πολυτιμότητα τοῦ ἔργου τῆς ἀνασυγκροτήσεως, τότε καὶ μόνον θὰ χωρήσουν πρόξ αὐτήν μὲν πλήρη τὴν πίστιν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν.

ΜΑΝ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ

ΤΟῦ κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Εις την Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, δόξα τῷ Θεῷ, δὲν ἔλειψαν οὔτε τὰ προγράμματα οὔτε οἱ προγραμματοποιοί, ἵδιώς κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη. «Ἐτοι καὶ τώρα προγράμματα τινὰς ἀναδημιουργίας καὶ ἀνασύγκροτήσεως» τῆς Ναυτιλίας εἰδον τὸ φῶς, ἀσφαλῶς δὲ θὰ υπάρχουν καὶ ἄλλα ἀναμένοντα τὴν σειράν των διά νὰ ἀνασυρθοῦν ἀπὸ τὰ συρτάρια τῶν κατασκευαστῶν των.

Είναι παρήγορον τὸ δὴ εἰς ὅλα αὐτά τὰ προγράμματα, τούδιχιστον εἰς τάς γενικάς των γραμμάς, ὑπάρχει συμφωνία καὶ δὴ διὶ αἱ γενικαὶ αὐταὶ γραμμαὶ οὐδὲν νέον ἢ ἐκπλήκτικον παρουσιάζουν διότ τον μελετηθήν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, δὸποῖς ἡμιπορεὶ νά ἀνέυρῃ εἰς τά up το διατείνεται αὐτά προγράμματα ιδέας καὶ γνώμας, αἱ δόποιαι ἐπὶ δεκαετηρίδας διοικήσιμος ξεχουν διατυπωθῆ κατὰ κόρον εἰς μελέτας, ὑπομνηματα, ἔγγραφα, πορίσματα ἐπιτροπῶν, ἔντυπα κλπ. Ἐπομένων δὲν ἔχομεν νά ἀνησυχήσωμεν διά τὴν εὑρεσιν τοῦ καλυτέρου ναυτιλιακοῦ προγράμματος, διότι, ἔναν κατά τύχην τραβήξωμεν ἐκ τοῦ σωροῦ τῶν παλαιῶν καὶ νέων ἐν οἰονδήποτε, θά εύρωμεν δι., τι μᾶς χρείζεται διὰ νά χαράξωμεν τάς γενικάς κατευθυντηρίους γραμμάς τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς, ἀφήνοντες τάς λεπτομερείας νά προσαρμόζωνται ἐκάστοτε ἀναλόγως τῶν δημιουργουμένων νέων συνθηκῶν, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς ἔξαιρετικῆς ρευστότητος τῆς ναυτιλιακῆς θιομηχανίας.

“Αλλά” έδαν είναι παρήγορος ή συμφωνία αύτη μεταξύ τών ναυτιλιακών προγραμμάτων, τούναντίον πρέπει νά αισθανθώμεν σοθιαράν ἀνησυχίαν καὶ θλίψιν, διότι αἱ ίδιαι ιδέαι καὶ γνῶμαι καὶ συστάσεις καὶ τὰ ίδια προγράμματα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας συζητοῦνται ἐπὶ δεκαετρίδας ολοκλήρους. Τούτο σημαίνει ὅτι τίποτε δὲν ἔχει γίνη καθ'^{τούτο} δύον αὐτὸ τὸ χρονικὸν διάστομα καὶ πρέπει νά ἔχωμεν κάθε λόγον νά φοιτούμεθα ὅτι οὔτε τώρα πρόκειται νά γίνη κάτι μελετημένον, σοθιαρόν καὶ προγραμματικόν.

κεῖται να γίνη κατι μετεπιμένουν, συσφρον και προγράμματικον.
Καὶ ὁ λόγος εἰναὶ ἀπλοῦς: Τὰ προγράμματα ὅμοιάζουν με τὰς συνταγάς περὶ παρασκευῆς φαγητῶν και γλυκυμάτων, τὰς δποιάς διαθέζει κανεὶς εἰς τὰ ἔγχειριδια τῆς μαγειρικῆς. Σοῦ ἀνοίγει ἡ ὄρεξις ὅταν τὰς διαθέζῃς, ἀλλ ἀυτὸ δὲν σημαίνει δτι ἐγεύθης και τὰ θεσπείοις ἔδεσματα. Διότι και τὰ προγράμματα και αι συνταγαὶ μαγειρικῆς διὰ νά πραγματοποιηθοῦν ἀπαιτούν ωρισμένας προϋποθέσεις. Πῶς είναι, αίφνης, δυνατόν νά ἐπιτύχῃ μία συνταγὴ διὰ ψάρι μαγιονέζα ὅταν τὸ ψάρι είναι μπαγιάτικο και τ' αὐγά κλουθία; Και πῶς είναι δυνατόν νά ἔφαρμοσθῇ ἔνα ναυτιλιακὸν πρόγραμμα, ὅταν τὸ ωλικό ποὺ πρόκειται νά χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν πραγματοποίησιν του δὲν είναι δποιέται.

τιλίαν ἀνταξίαν τῆς Ναυτικῆς Ἐλλάδος, δηλαδή εἰς τούς ἐφοπλιστάς, τούς ναυτεργάτας καὶ τὸ Κράτος. Καὶ ὅταν ὑπάρξῃ δοκινός νοῦς εἰς τοὺς τρεῖς αὐτοὺς παράγοντας, δῆλα τὰ ζητήματα, καὶ τὸ πλέον δύσκολα καὶ περίπλοκα, θά εὑρουν αὐτομάτως τὰς λύσεις των. Διότι ὁ κοινὸς νοῦς θὰ τοὺς κάψῃ νὰ καταλάθουν, δῆτι μὲ τὸ νὰ εὑρίσκωνται διαρκῶς εἰς ἐμπόλεμον κατάστασιν μεταξύ των σύντομα θά φέρουν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν εἰς τὸν ἀφανισμόν, ἀπὸ τὸν ὅποιον αὐτοὶ θὰ ζημιωθοῦν καὶ τὸ Εθνος δόλκηρον. Καὶ ὅταν τεθῇ ἔνα τέρμα εἰς τὸν ἐμφύλιον αὐτὸν ἀλληλοσταραγμὸν εἰς τοὺς κόλπους τῆς Ναυτιλίας μας, τότε καὶ καράβια θὰ γίνουν καὶ προγράμματα θὰ ἡμιπορέσουν νὰ ἔφαρμοσθοῦν καὶ θὰ γευθῶμεν δῆλοι τὴν ὥραιαν μαγιονέζαν οὐκφωνα μὲ τὴν συνταγήν, ἀλλως οὔτε πλοια θὰ ἰδωμεν, οὔτε οἱ ναυτεργάται θὰ ἡμιπορέσουν νὰ μπαρκάρουν, οὔτε τὸ Κράτος θᾶ δύμηλη καὶ θᾶ νομοθετή διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Τὸ πολύπολὺ νὰ ἀσχολούμεθα εἰς τὴν ιστορίκην μελέτην τῆς πάλαι ποτὲ ἐνδόξου Ναυτιλίας μας, ὅπως ἀσχολούμενται οἱ ἀρχαιολόγοι εἰς τὴν μελέτην τῶν ἀρχαίων μνημείων μας.

Πρέπει, λοιπόν, όπωδηποτε νά τεθῇ ἔνα τέρμα εἰς τὸν Πελοποννησιακὸν αὐτὸν πόλεμον, ὁ δόποις κατατρύχει καὶ ἔχατλεῖ καὶ ἀπειλεῖ μὲ ἀφανισμὸν τὴν Ναυτίλιαν μας. Πῶς ἐκηρύχθη αὐτὸς ὁ πόλεμος καὶ ποῖος πρώτος ἡρχισε χειρῶν ἀδίκων εἶναι μακρὰ ιστορία καὶ, μὰ τὴν ἀλήθειαν, εἶναι τολμηρὸν νά ἐπιχειρήσῃ τις νά ἐρευνήσῃ, ἐνώ μαίνεται ἡ μάχη, διότι κινδυνεύει νά ὑποστῇ τὰ ἐπίχειρα τῆς περιεργείας του, δεχόμενος κτυπήματα εἴτε ἀπό τὸν ἔνα μαχητὴν εἴτε ἀπό τὸν ἄλλον εἴτε καὶ ἀπό τοὺς τρεῖς μαζύ.

Σήμερον, ύστερα από τόσας καταστροφάς και συμφοράς, που έχει ύποστη ή άνθρωπότης δόλκηρος καί ή δύστυχη αὐτή Ελλάς, θά ήτο καλὸν νὰ λημονήσωμεν πρὸς στιγμὴν τὰ αἴτια τῆς σημερινῆς μας κακοδαιμονίας, διὰ νὰ συγκεντρώσωμεν δλῆν μας τὴν προσοχὴν καὶ δραστηριότητα εἰς τὸ νὰ σταματήσῃ τὴν δόλοσχερή ναυτιλιακήν μας κατάρρευσιν ἀφ' ἐνός καὶ εἰς τὸ νὰ θέσωμεν τὰ θεμέλια διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἀναδημοργίαν.

"Οσοι ἔθλαψαν τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν, εἴτε ἐνου-
αδήτως εἴτε ἀσυνειδήτως, ἃς δημολογήσουν ἀντρίκια καὶ παλ-
αικαρίσια τὰ σφάλματά των καὶ ἃς τραβηγχοῦν· Ἀκόμη καὶ τὸ
νάρφύουν ρίπτοντες τὸ ἀδικον εἰς τοὺς ἄλλους, κατά τὸ παρά-
τειγμα τοῦ κ. Βαρθαρέου, δὲν ἔχει σημασίαν. Πρὸ παντὸς ἃς
ὑγίουν, διά νὰ λείψουν ἀπὸ τὴν μεσην αἱ πέτραι τοῦ σκανδάλου,
αὐτά νά μειωθῆ τὸ πολεμικὸν μένος καὶ ἡ ἔχθρότης τῶν ἀντιπά-
λων καὶ διὰ νά ἀρχίσῃ νά ἐπικρατῇ κάποιο ἄλλο πνεῦμα ἀμοι-
βαίας κατανοήσεως καὶ ἐμπιστοσύνης.

"Οσοι ἀπομείνουν ἃς δώσουν ἐπὶ τέλους τὰ χέρια καὶ ὃς καθήσουν γύρω ἀπὸ ἕνα τραπέζι ὅπου θά ξαπλώσουν τὴν Ναυτίλιαν μας ἀσπαρίσουσαν καὶ ἡμιθανῆ. Καὶ ὃς ἀρχίζουν νά κόουν καὶ νά πετοῦν τὰ σεσηπτά μέλη, καὶ οἱ τρεῖς χειρούργοι, ὁ Κράτος, οἱ ἔφοπτασι καὶ οἱ ναυτεργάται ὃς προσταθήσουν ἀ ἐμψυσθήσουν νέαν πνοὴν εἰς τὴν ἀκρωτηριασμένην Ναυτίλιαν ας. Καὶ ἐν χρειασθούν θυσίαι ἐκ μέρους αὐτῶν τῶν ίδιων τῶν ατρῶν, ἃς γίνονται. "Αν χρειασθῇ μετάγγισις αἰματος, ὃς δώσουν τοι ίδιον των. "Αν χρειασθῇ υγίης σάρξ δι' ἐπούλωσιν τῶν ρυματῶν ὃς κόψουν ἀπὸ την ίδικήν των. "Ἐτοι καὶ μόνον ἔτοι μπορεῖ νά σωθῇ ἡ Ἑλληνική Ναυτίλια ἐκεῖ ὅπου ἔχει κατανήσει σήμερον.

Καὶ ἔρωτᾶται: Ὑπάρχει ὁ κοινὸς γοῦς εἰς τοὺς τοεῖς πα-

ράγοντας της Ναυτιλίας μας; 'Ημπορεῖ ἐπὶ τέλους τὸ Κράτος νὰ καταλάθῃ διτὶ η Ναυτιλία εἶναι ἔνας ιδιότυπος καὶ ἔξαιρετικά λεπτός καὶ εὐπάθης οἰκονομοτεχνικός κλάδος, δὲ ποὺς δὲν ἐπιδέχεται οὔτε ἐπιπολαιότητας οὔτε στενοκεφαλίες, οὔτε πειράματα ἐφαρμογῆς θεωριῶν καὶ ἀπροσαρμόστων περὶ κυριάρχου κράτους, περὶ διευθυνομένης οἰκονομίας καὶ κρατικού παρεμβατισμοῦ, διπὼς ἐννοοῦμεν διὰς αὐτὰς τὰς θεωρίας Ἐλλάδος; 'Ημπορεῖ ἐπὶ τέλους τὸ Κράτος νὰ πεισθῇ διτὶ δὲν εἶναι οὔτε πανοφον οὔτε ἀλλαγήστων καὶ διτὶ πρέπει νὰ ἐρώτηξε ἐκείνους ποὺ κάτι ξέρουν καὶ νὰ τοὺς ἀκούῃ διτὶ δειχνοῦν ποὺς διπὼς εἶναι διὰς καλός δρόμος καὶ ποὺς διὰς κακός; 'Ημπορεῖ ἐπὶ τέλους τὸ Κράτος νὰ καταλάθῃ, διτὶ διὰς ρόλος του, προκειμένου περὶ τῆς Ναυτιλίας, εἶναι νὰ προστατεύῃ καὶ θοηθῇ τὴν ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν καὶ διχὶ νὰ ἐπιχειρῇ νὰ τὴν ὑποκαταστήσῃ εἰς ἔργα, διὰς διπὼς αὐτὰς εἶναι ἀνάρμοδον καὶ ἀκατάλληλον; 'Ημπορεῖ τὸ Κράτος νὰ καταλάθῃ διτὶ τὸ καθήκον του εἶναι νὰ ἀπλουστεύῃ τὰ ζητήματα καὶ νὰ τακτοποιῇ τὰς ἀνωμαλίας, ἀντὶ νὰ τὰ περιπλέκῃ καὶ νὰ τὰ προκαλῇ; 'Ημπορεῖ τὸ Κράτος νὰ θέσῃ ὡς γνώμωνα τῆς πολιτικῆς του διτὶ εἰπομένων ἀνωτέρω, δηλαδὴ τὸ πῶς νὰ γίνουν δισω τὸ δυνατόν καλύτερα καὶ πειραστέρα πλοῖα καὶ πῶς αὐτὰ τὰ πλοῖα νὰ κερδίζουν δισω τὸ δυνατόν πειραστέρα διὰς νὰ συντηρῶνται, νὰ ἀνανεώνται καὶ νὰ πολλαπλασιάζωνται; 'Ημπορεῖ τὸ Κράτος νὰ καταλάθῃ διτὶ η τακτική τοῦ νὰ «Θολεύῃ» διπὼς-διπὼς τὰ πράγματα σήμερον ἀδιαφοροῦν διὰς τὴν αὔριον εἶναι μία τακτική ἀναξία ἐνός Κράτους, ποὺ πρέπει νὰ στέκῃ ὑψηλά, ποὺ διὰς ὑψηλά, ἀνεπτέρεστον ἀπὸ φωνασκίας καὶ θορύβους μὲ τοὺς διφθαλμούς προσθόλωμένους εἰς τὸ μέλλον; 'Ημπορεῖ τὸ Κράτος, διτὶ διαγκασθῇ νὰ παρέμβῃ διὰς νὰ προστατεύῃ καὶ θοηθῇ τὴν Ναυτιλίαν, νὰ κτυπήσῃ τὸν γρόνθον του ἐπὶ τῆς τραπέζης καὶ νὰ εἴπῃ καὶ πρὸς τὰ ἄνω καὶ πρὸς τὰ κάτω: —«Ἄυτὸς πρέπει νὰ γίνῃ, διότι ἔται θ' ἀποκτήσῃ η Ἐλλάς πλοῖα καὶ ἔται τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ γίνουν αὔριον πειραστέρα καὶ καλύτερα;» Καὶ διτὶ λέγει νὰ εἶναι εἰς θέσιν καὶ νὰ τὸ πραγματοποιῇ: 'Ημπορεῖ τὸ Κράτος νὰ ἐμπινεύσῃ εἰς τοὺς ὑπηκόους του τὸν σεθοσμὸν καὶ τὴν ἔκτιμην καὶ τὴν ἐμπιστούνην καὶ διχὶ τὸν φόδον, τὴν ἀντοπληγίαν καὶ τὴν δυσπιστίαν;

'Ημπορεῖ ὁ ἔφοπτοισμός νὰ ἀντιληφθῇ διτὶ, ίδιως ὑπερα τὸν σημερινὸν πόλεμον, πολλαὶ παλαιαὶ δοξασίαι καὶ οἰκονομικά δόγματα περὶ ἐλευθερίας καὶ ἀσυδοσίας μοιραίων ὑπέστησαν σημαντικάς μεταβολάς καὶ διτὶ καὶ η νοοτροπία τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν διφείλει νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς τὰς νέας καταστάσεις καὶ τὰ νέα δόγματα;

'Ημποροῦν οἱ ναυτεργάται νὰ καταλάθουν διτὶ καὶ αὐτῶν, διπὼς καὶ τῶν ἀλλών δύο πραγάργοντων, τὸ συμφέρον καὶ η σωτηρία εἶναι νὰ γίνουν δισω τὸ δυνατόν πειραστέρα ἐλληνικά καράβια καὶ διτὶ τὰ καράβια αὐτὰ πρέπει νὰ σταθῶν οἰκονομικῶς καὶ νὰ ἀφήνουν δισω τὸ δυνατόν πειραστέρα κέρδη διὰς νὰ ἀνανεώνται καὶ νὰ πολλαπλασιάζωνται καὶ νὰ βρίσκουν δουλειά, καλὴ δουλειά, δισω τὸ δυνατόν πειραστέρα ναυτεργάται; Καὶ διτὶ διὰς γίνουν αὐτὰ πρέπει νὰ πειριορίζουν τὰς ἀξιώσεις των ἐντὸς λογικῶν δρίων καὶ νὰ μὴ ζητοῦν νὰ μεταβάλλουν τὰ φορτηγά εἰς ἐπιβατηγά μεταφέροντα ἀντὶ ἐπιβατῶν πληθωρικά πληρώματα, δισω οἱ ναυτεργάται νὰ ταξειδεύουν ὡς ἀργόσχολοι περιηγοῦνται ἀπομιζόντες τὰ εἰσόδηματα τῶν πλοίων; 'Ημποροῦν οἱ ναυτεργάται «νὰ βάλουν θαεισι μεσ» στὴν καρδιά τους, κατὰ τὸ γνωστὸν ἀσμα τῆς «λασκρατίας», τὸ διτὶ «ἐργάτης» καὶ κατὰ τὴν πλέον σοσιαλιστικὴν θεωρίαν δὲν οημαίνει ἀντάρτης, ἐπαναστάτης καὶ πολιτικάντης τεμπέλης, ἀλλὰ δουλευτής σκληρός καὶ ὑπομονητικός καὶ πειθαρχικός; 'Ημποροῦν οἱ ναυτεργάται νὰ καταλάθουν διτὶ ἔχουν δικαιώματα νὰ ἀμειβῶνται καὶ νὰ διαιτῶνται σᾶν πολιτισμένοι ἀνθρώποι, ἀλλὰ ἔχουν καὶ ὑποχρέωσεις νὰ δίδουν εἰς ἀντάλλαγμα ἐργασίαν ἀνάλογον καὶ πρώτης ποιητησος; 'Ημποροῦν νὰ καταλάθουν οἱ ναυτεργάται διτὶ μὲ τὸ νὰ

βαίνουν μίνες γιὰ νὰ τινάξουν εἰς τὸν ἀέρα τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καίουν τὰ ίδια των τὰ σπήτια καὶ σκοτώνουν τὴν ἀγέλλαδα ποὺ τοὺς τρέφει; 'Ημποροῦν οἱ ναυτεργάται νὰ καταλάθουν, διτὶ οἱ καθοδηγηταὶ τῶν καὶ οἱ διαφωτισταὶ τῶν δὲν ἔχουν ἀλλον σκοπὸν ἔξωθούντες αὐτοὺς εἰς τὰ ἄκρα, παρὸ νὰ τοὺς ἀπαθλιώσουν καὶ, διτὶ μαυριό τὸ μάτι τους ἀπὸ τὴν δυστυχίαν καὶ τὴν ἀνεργίαν, νὰ τοὺς ἔχουν πειθήνια καὶ τυφλά δργανά των ἔτοιμα διὰ πάσαν ἀνομίαν καὶ διὰ πάντα ἔγκλημα; 'Ημποροῦν οἱ ναυτεργάται νὰ καταλάθουν διτὶ διτὶ αὐτὰ ποὺ τοὺς λέγουν περὶ ἀμύθητων κερδῶν τῶν «ἔφοπλιστάδων», περὶ ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἐργασίας των, περὶ κρατικοποιήσεως τῆς ναυτιλίας καὶ τὰ τοιαῦτα εἶναι ἐνουσεύητα καὶ ὑποβολιμακία φεύδη τῶν καταχθονίων ἡγετῶν τῶν διὰ νὰ τοὺς θολώνουν τὸ μισαλό καὶ νὰ τοὺς κρατοῦν εἰς διαρκῆ ἔξεγερσιν; 'Ημποροῦν ἐπὶ τέλους οἱ ναυτεργάται νὰ καταλάθουν διτὶ διὰ νὰ ξαναγίνῃ η Ἐλληνική Ναυτιλία, καὶ μάλιστα κατατέρα ἀπὸ τὴν προπολεμικήν, χρειάζονται πολλά, πάρα πολλά, χρήματα καὶ διτὶ ἔκεινα ποὺ υπάρχουν καὶ πειρεσώθησαν ἀπὸ τὴν ἔγκληματικήν σπατάλην τῆς Κυθερήσεως Τσουδεροῦ καὶ Σίας καὶ τὴν πανδαισίαν τῶν ναυτεργάτων τοῦ ἔξωτερικοῦ ἔντα λιγοστά καὶ ἀνεπαρκή καὶ ἐπομένως διτὶ πρέπει οἱ ἔφοπλισταὶ νὰ εὖρουν, —καὶ μόνον αὐτοὶ ήμποροῦν νὰ τὸ κάνουν— συμπληρωματικά κεφάλαια ἀπὸ τὸ ἔξωτερικοῦ διὰ νὰ γίνουν τὰ καράβια; 'Άλλα ποὺς παράφρων δανειστής θὰ δώσῃ τὸ χρήμα του διὰ μίαν παθητικήν καὶ ἀντιοικονομικήν ἐπιχειρήσιν, διπὼς ἔγιναν αἱ Ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, η διτὶ ἀκούῃ διτὶ οἱ «Ἐλληνες ναυτεργάται ἀξιοῦν νὰ θάλουν χέρι εἰς τὴν ξένην ιδιοκτησίαν;

'Άλλα διατί νὰ ἐπιμείνωμεν πειραστέρερον ἀπαριθμοῦντες τὶ πρέπει νὰ σκεφθοῦν οἱ τρεῖς παράγοντες τὸ Κράτος, οἱ ἔφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται, διὰ νὰ ξαναγίνῃ η Ναυτιλία μας; Εἶναι, ἀρά γε, τόσον δύσκολον νὰ καταλάθουν διτὶ κοινὸν συμφέρον δλῶν εἶναι νὰ γίνουν πολλά καὶ καλά καράβια καὶ τὰ καράβια αὐτὰ νὰ δουλεύουν κανονικά, νὰ ήμποροῦν νὰ συναγωνίζωνται τὰς ξένας σημαίας καὶ νὰ κερδίζουν δισω τὸ δυνατόν πειραστέρα διὰ νὰ ἀνανεώνωνται καὶ νὰ πολλαπλασιάζωνται; Εἶπομεν διτὶ χρειάζεται διτὶ κοινὸν νοῦς καὶ διὰ τοὺς τρεῖς. Φαίνεται, οὕτως, διτὶ εἰς τὴν Ἐλλάδα ἔχουμεν τόσα μεγαλοφυῖας καὶ ιδιοφυῖας ὡστε δὲν ήμπορεῖς νὰ εῦρῃς οὔτε ξενα «Ἐλληνον ἔχοντας ἀπλῶς τὸν κοινὸν νοῦν»

Tὸ μόνον, λοιπόν, ποὺ ήμποροῦμεν σήμερον νὰ κάμωμεν εἰναι νὰ δεηθῶμεν εἰς τὸν Ποσειδῶνα, τὸν ἀρχαῖον θεὸν τῆς θαλάσσης, η εἰς τὸν ιδικόν μας «Ἀγιον Νικόλαον, τὸν προστάτην τῶν θαλασσινῶν μας, νὰ φωτίσῃ τοὺς τρεῖς ναυτιλιακούς παράγοντες. Νάθεσσον τέρμα εἰς τὸν ἐμφύλιον πόλεμον, νὰ δώσουν τὰ χέρια καὶ νὰ καθήσουν γύρων ἀπὸ ένα τραπέζι, εἰς τὸ διπότον δμως νὰ μὴ υπάρχουν οὔτε χαρτιά, οὔτε μελάνη καὶ πρὸ παντός νὰ λείπῃ η Μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς, διφιάλτης αὐτὸς τὸν Ἐλλήνων πολιτῶν, ποὺ δέχονται κάθε τόσον κατά κεφαλῆς ψροχήν τοὺς Νόμους καὶ τὰ συμπληρωμάτα των. 'Εάν οἱ τρεῖς παράγοντες παρακαθήσουν ἀναβαπτισμένοι καὶ μὲ ἐκ θάθρων νέαν νοοτροπίαν, τότε ἀσφαλῶς διτὶ Ελληνική Ναυτιλία θὰ σωθῇ καὶ θὰ αναδημιουργηθῇ ἀκόμη καὶ χωρὶς προγράμματα καὶ συνταγάς, εἰδὲ ἀλλως αὐτὶ τῆς Ελληνικῆς σημαίας εἰς τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὀκεανούς θὰ κυματίζουν υπερφάνως αἱ σημαίατα ἀλλων, ἀκόμη καὶ χερσαίων, χωρῶν, διπὼς υπάρχουν ἀνθρώποι ποὺ κοινὸν νοῦν, αἴφνης τῆς Τουρκίας, τῆς Παλαιστίνης η τῆς Ελβετίας δὲκόμη καὶ τῆς Αθηνασίας καὶ τῆς Σαουδικῆς Αραβίας. 'Ενῷης οἱ μεγαλοφυεῖς καὶ οἱ προαιώνιοι ναυτικοί θὰ ἀλληλοτρογύμεθα καὶ θὰ κατασκευάζωμεν φανταστικά ναυτιλιακά προγράμματα, καταδικασμένα νὰ μείνουν μόνον εἰς τὰ χαρτιά.

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

EMM. P. YANNOULATOS & C^o.

ESTABLISHED IN CHINA 1907

Shipowners, Agents, Brokers for Chartering, Purchase and Sale of Steamers.
Far Eastern Merchants—Bunkering Contractors.

M.M. BUILDING—SHANGHAI

GENERAL MANAGERS:

CHINA HELLENIC LINES LTD.—SHANGHAI

CHINA HELLENIC INVESTMENTS LTD.

Road Estate, Bonded Warehousemen e.t.c.—SHANGHAI

COMPAGNIE GENERALE DE COMMERCE, DE NAVIGATION
ET DE TRANSPORTS D'EXTREME ORIENT S.R.L.—SHANGHAI

Agencies throughout the Far East.

TELEPHONE: 841982, 5 LINES P.O.Box 140 1846

Cables: "YANNOULATOS.,

Tò δεκαδενδήμερον

Μετά τὴν παραίτησιν

Ο κ. Μάτεσις ἀποχωρεῖ τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας μὲν τὴν συνείδησιν ὅτι ἔξεπλήρωσε, κατὰ τὸ ἐφικτόν, τὸ καθῆκόν του. Θά ἡτο παράλογος ἢ ἀξιώσις νά ἔζητετο ἀπὸ ἕνα ὑπερεσιῶν ύπουρογόν ἥ ἐπίλυσις τῶν γενικότερων τῆς Ναυτιλίας προβλημάτων, πολλὴ δὲ μᾶλλον ἡ θεραπεία πληγῶν ποὺ ὁ πόλεμος δυστυχῶς ἤνοιξε ὡσθείσις εἰς τὸ σῶμα τοῦ Ἐμπορικού μας Ναυτικοῦ. Ἐκ τῶν ἐνότων ὁ κ. Μάτεσις καὶ μὲ μόνην διαθέσιμον ἐνίσχυσιν τῆς προσπαθείας του τὴν καλὴν θέλησιν πλείστα δύσσεις ζητήματα ἔρρυθμισεν ἱκανοποιητικῶς. "Ἐπρεψε τὸ δυνατόν, ίσως δέ, ἀν μικροτέρα ἡτο ἡ ἀνάμειξις εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, τοῦ ἀλημονήτου κ. Βαρθαρέου καὶ τοῦ Ὑπουργείου Ἐργασίας, πολλὰ ἀπὸ τὰ γενικώτερα ζητήματα θά ἐπελύντο.

Ὀπωσδήποτε ἡ σχετικὴ ἀποκατάστασις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας μεταφορῶν, αἱ ἀποφασιστικαὶ συνενοήσεις διὰ τὴν πρόσκτησιν πλοίων ἐπιβατηγῶν ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, ὁ δριστικὸς διακανονισμὸς τοῦ κεφαλαιῶνδος διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας ζητήματος τῶν δεσμευμένων κεφαλαίων καὶ ἡ ληφθεῖσα ἀλλὰ μὴ ἐκτελεσθεῖσα δυστυχῶς, ἀπόφασις περὶ τμηματικῆς τῶν ἐπιτάκτων πλοίων πληρωμῆς, ἀπτά, πιστεύομεν, νά είναι δείγματα τῆς προσπαθείας τοῦ κ. Μάτεσι. "Ἄν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ζητημάτων δὲν ἀλοκληρώθησαν αἱ διοικητικαὶ ἐνέργειαι καὶ δὲν ἀπέδωκαν θετικὰ ἀποτελέσματα αἱ ύπουργικαὶ ἀποφάσεις, ὑπάτιος δὲν είναι θέσια αἱ ζητήματα ὁ κ. Μάτεσι. 'Ἄλλοι πρέπει ν' ἀναζητηθοῦν οἱ ὑπεύθυνοι. Πταίει δυστυχῶς ἡ κομματικὴ κραιπάλη, αὐτὴ ποὺ κάθε πρωτοβουλίαν εἰς τὸν τόπον μας ἐμάρανε καὶ κάθε τῆς Διοικήσεως ἀγαθήν πρόθεσιν ἀνέστειλε μὲ τὰς συχνάς κυθερητικάς μεταβολάς.

Ἐδυτχῶς ὅτι καὶ εἰς δύσσεις ζητήματα δὲν ἔχουν ληφθῇ δριστικαὶ ἀποφάσεις ἢ δὲν ἐδημοσιεύθησαν τὰ σχετικά ἐκτελεστικά διατάγματα ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου είναι πλήρως καταπομένη, ὡστε δὲ διάρχος τοῦ κ. Μάτεσι νά μὴ δυσκολευθῇ εἰς τὴν προώθησιν τῶν ἐκκρεμῶν ζητημάτων.

Μετά τὴν καταγγελίαν

Τὸ ἀγγλο-ἔλληνικόν σύμφωνον διὰ τὴν Ναυτιλίαν κατηγγέλλει, ὅπως ἄλλως τε καὶ ἀνεμένετο. Τὸ σκάφη θά παραδοθοῦν περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους, ἔξι μῆνας μετά τὸ τέρμα τῶν ἔχθροπραξιῶν, θάσει σχετικοῦ ὅρου τοῦ συμφώνου. Πλείστων, δύμως, ἔξι αὐτῶν ἡ παράδοσις θά γίνη ἐνωρίτερον, μετά τὴν ἐκτέλεσιν, ίσως, τοῦ ταξιδίου των. "Ηδη ὑπάρχουν πληροφορίαι, ὅτι ὠρισμένα μικράς χωρητικότητος φορτηγά, ἀλλὰ καὶ τινὰ μεγάλα, λύονται τῆς ἀγγλικῆς μισθωσεώς ἐντὸς τοῦ μηνός.

Δεδομένου, ὅτι, θάσει τοῦ νόμου 3140 καὶ τῶν προγενεστέρων αὐτοῦ, ὅλα τὰ ἔλληνικά σκάφη ἔξακολουθοῦν νά είναι ἐπιτεταγμένα ἀπὸ τὸ Κράτος, αὐτὸ δὲ θεωρεῖται ὅτι τὰ παρέδωκεν εἰς τὸ ἀγγλικὸν ύπουργείον Πολεμικῶν Μεταφορῶν, ἡ Κυβέρνησις, ἐν συνέχειᾳ τῆς καταγγελίας τοῦ συμφώνου, πρέπει νά λύσῃ καὶ αὐτὴ τῆς ἐπιτάξεως τὰ πλοῖα. "Ἀπομένει, θέσιαί τοι, ἡ ὑποχρέωσις τῆς U. M. A., θάσει τῆς ὑπερεσίας τῶν μεταφορῶν τῶν μετεχόντων τῆς Ἕνωμένης Ναυτιλιακῆς Ἀρχῆς χωρῶν. Δὲν πιστεύομεν πάντων νά δημιουργηθῇ εἰς τοὺς παρ' ἡμῖν ἀρμόδιους ἡ ἐντύπωσις, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑποχρέωσεως αὐτῆς, θά ἐπρεψε ν' ἀναλάσσουν αὐτοὶ τὴν ὑπὸ ἐπίταξιν διαχειρίσιν τῶν πλοίων. Οἱ ὅμοι των δὲν είναι ίκανοι νά θαστάσουν τὸ θάρος τοιαύτης εὐθύνης.

Ὀπωσδήποτε τὸ ἔργον τῆς U. M. A., ὅπως προβλέπεται εἰς τὸ ἀρχικὸν σύμφωνον, θά τερματισθῇ καὶ αὐτὸ ἔξαμηνον μετά τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου εἰς τε τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν "Ἄπω Ἀνατολήν, χωρὶς νά ἀποκλείεται καὶ ἡ παράτασις του. "Η ἐν προκειμένῳ ἀπόφασις ἔξαρτᾶται κυρίως ἀπὸ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. Αὐταὶ έχουν τὰ μεγαλύτερα συμφέροντα καὶ κατέχουν τὸν δύγκαδεστερον ἐμπορικὸν στόλον.

Εἰς τὴν Βασιγκτῶνα συνεδριάζει ἡδη ἡ διάσκεψις τῆς ὀλομελείας τῆς U. M. A. Σκοπός τῆς διασκέψεως δὲν είναι μόνον ἡ ρυθμισις τῶν τρεχόντων ζητημάτων τῆς ναυτιλιακῆς Ἐργασίας, χάριν τῆς πλέον εὐρύθμου ἔξυπηρησέσων τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπιτάχυνσις τῆς ἐπανόδου τῶν πλοίων εἰς διμολάκιας ἔργασίας, αἴτινες καὶ χαρακτηρίζουν τὴν εἰρηνικὴν περίοδον. "Ισως καὶ νά ἔπιζητηθῇ ἡ ἀναστολὴ τοῦ ἔργου τῆς U. M. A. ἡ τροποποίησις του καὶ ἡ ἀποκατάστασις τῆς πλήρους ἐλευθερίας ἐπὶ συναγωνιστικοῦ ἐπιπέδου εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς. Διὰ τὴν διάλυσιν πάντων ἐνωρίτερον τῆς καθοριζούμενης ἡμερομηνίας, προϋποτίθεται ἡ συγκατάθεσις δὲν τῶν μετεχόντων τῆς Ἕνωμένης Ναυτιλιακῆς Ἀρχῆς κρατῶν, δηλαδή, τῆς Ἀγγλίας, τῶν Ἕνων. Πολιτείων, τοῦ Καναδᾶ, τῆς Ἐλλάδος, τῆς Νορβηγίας, τοῦ Βελγίου, τῆς Ὀλλανδίας καὶ τῆς Πολωνίας, καθὼς καὶ τῶν χωρῶν, ἐκείνων — οὐδετέρων καὶ συμμάχων — αἴτινες μεταγενεστέρως προσεχώρησαν εἰς τὸ σύμφωνον.

Τὸ ὕστορον τοῦ ιδρυτικοῦ τῆς U. M. A. συμφώνου ἀναφέρει

ἐν προκειμένῳ: "...Αἱ ἀνωτέρω διαγραφόμεναι ἀρχαὶ θά πραγματοποιηθοῦν εύθυνος ὡς τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ ἡ 'Κεντρικὴ Ναυτιλιακὴ Ἀρχή' καὶ θά παραμείνουν ἐν ισχύι ὅσι πέραν τῶν 6 μηνῶν ἀπὸ τῆς γενικῆς καταπαύσεως τῶν ἔχθροπραξιῶν εἰς τὴν Εὐρώπην ἡ τὴν 'Ἄπω Ἀνατολήν, ὅπουδήποτε αὕτη ἥθελε σημειωθῆν ὅργοτερον, ἔκτος ἔαν δύμαφών συγκαταθέσει δὲν τῶν ἔξουσιοδοτημένον σῶμα τῆς κεντρικῆς ἀρχῆς συμφωνηθῆν διὰ τὸ ἐνωρίτερον τερματισμὸν ἡ τὴν τροποποίησιν τῶν συμφωνηθειῶν ἀρχῶν".

Δὲν εἶναι, συνεπῶς, δυνατὸν διὸ οἰνδήποτε μετέχον Κράτος νά ἀποσυρθῇ πρὶν ἡ ἀποφασισθῇ μεταξὺ δὲν τῶν συμβεβλημένων ἡ δριστικὴ διάλυσις ἡ τροποποίησις τοῦ ὄργανομού τῆς U. M. A. Πάντως, ἀρκετά περιπλοκος είναι ἡ σημειρινὴ θέσις τῆς Ἕνωμένης Ναυτιλιακῆς Ἀρχῆς. Μερικά ἔκ τῶν μικροτέρων ναυτικῶν Κρατῶν, ἀτίκα τελευταίων προσεχώρησαν εἰς τὴν ὄργανων, διερωτῶνται τώρα, ἀλλὰ δέ, τῶν ὄποιων ἐθεωρεῖτο θεσαίας ἡ προσεχώρησις, φαίνεται, διὰ διστάζουν τώρα νά λάσουν σχετικὴν ἀπόφασιν. Τὰ οὐδετέρα πλοῖα, ἔφοδον σύν τῷ χρόνῳ τείνει νά δημιουργηθῇ μία ἐλευθέρα ναυλαγορά, διαπιστούται, διὰ τὸ προτιμήσουν νά παραμείνουν ἔκτος τῆς U. M. A.

"Ἐξ ἄλλου, εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων — κρατικῶν καὶ ιδιωτικῶν — ἔχουν ἀναπτυχθῆ δύο διάφοροι διὰ τὸ μέλλον ἀπόφεις. Μερίς αὐτῶν θεωρεῖ ἐπιθετικήν καὶ συμφέρουσαν τὴν ἐπὶ μακρότερον, κατὰ τὸ δυνατόν, χρονικὸν διάστημα, διατήρησον τοῦ σημειρινοῦ καθεστώτος τῶν διακρατικῶν συναλλαγῶν καὶ τοῦ ἐλέγχου εἰς τὰς ἀπὸ τὸν θαλάσσην παγκοσμίους μεταφοράς καὶ τοῦτο μὲν διὰ τὴν σταθεροποίησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, τὸ δὲ διὰ τὴν ἐπαφήν της πολιτείας. "Ὕπο κατάστασιν ἐλευθέρας ναυλαγοράς ἀμφίθολον είναι ἀν τὰ σκάφη αὐτά θά δυνηθοῦν, πλαστικαί, σημαίαν, νά ἐργασθοῦν, πολύ δὲ περισσότερον νά πωληθοῦν εἰς τιμὰς ὑψηλάς.

"Ἡ ἔτερα μερὶς τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἔχει κηρυχθῆ ὑπὲρ τῆς ἐλευθέρας ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ὑποστηρίζουσα διὰ εἰς ἔνα κόσμον στερούμενον τῶν πάντων, ἀπὸ ἀπόφεως πρώτων όλων καὶ ἐφοδίων, καθὼς καὶ μέσων μεταφορᾶς, αἱ Ἕνωμέναι Πολιτείαι, αὐταὶ κατὰ κύριον λόγον, θά ἐπωφεληθοῦν. "Ἀπὸ τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, δεδομένου διὰ αἱ πηγαὶ τοῦ παγκοσμίου ἀνεφοδιασμοῦ κείνται εἰς τὴν Βρετανίαν Ἀμερικήν, θά ἐπιτύχουν αἱ ἀμερικανικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ νά διευρύνουν καὶ νά πυκνώσουν εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον τὰ δίκτυα των πρὸς δλα τὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείου. Καθίσταται ἔκ τῶν ἀνωτέρων φανερόν, διὰ εἱ ἀποφασιστικὴ κατεύθυνσις εἰς τὰς παγκοσμίους ναυτιλίας θά δοθῇ, διπωσδήποτε, ἀπὸ τὴν ἔτεραν πλευρὰν τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἡ ἀδέσμευτος κίνησις τῶν σκαφῶν θά διευκολύνῃ τὸν δρόμον τῆς ἀποκαταστάσεως της. "Ἡ διάλυσις τῆς U. M. A. θ' ἀποτελέσῃ τὸ τελευταῖον θῆμα πρὸς τὴν ἐπάνοδον τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας εἰς τὰ εἰρηνικά της ἔργα, ἐνῷ θά σημαντὴ καὶ τὴν δριστικὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ ζητημάτος τῆς κατὰ τὸν πλεόμενον ναυπηγηθεῖσης πληθωρικῆς χωρητικότητος. "Ἀπὸ τὴν ἐκκαθάρισιν αὐτὴν καὶ αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων θά δριστικοποιηθοῦν εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα καὶ ἡ Ναυτιλία μας εὐχερέστερον θά διακρίνῃ τὰς κατεύθυνσις, πού θά της ἐπιτρέψουν τὴν ἀντικατάστασιν τῆς χωρητικότητος των.

Τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι ἔξ Οὐασιγκτῶνος ἀναφέρουν διὰ ἀπὸ τῆς 2ας προσεχεῖς Μαρτίου τερματίζεται τὸ σύμφωνον τῆς U. M. A. "Ἡ σχετικὴ ἀπόφασις ἔληφθῃ κατόπιν συσκέψεων, αἱ δοποῖαι διήρκεσαν ἐπὶ 7 ἡμέρας ἐν τῇ Ναυτιλιακῇ Ἐπιτροπῇ τῶν Ἕνωμένων 'Εθνῶν". "Ἀνηγγέλθη ἐπίσης διὰ τὴν 31ην Ὁκτωβρίου θά γίνη ἀποδέσμευσις δλων τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ δοποῖα θά ἐπιστραφοῦν εἰς τοὺς ιδιοκτήτας των.

"Ἡ υπὸ τῆς 2ας ἐπιτροπῆς ληφθεῖσα ἀπόφασις σημαίνει διὰ τὸν προσεχεῖς Μαρτίου δλα τὰ σκάφη, τὰ δοποῖα προηγουμένων ἔχρησιμοποιούντο διὰ τὴν κοινὴν πολεμικὴν προσπάθειαν, θά

"Ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή τῶν Ἕνωμένων 'Εθνῶν' κατὰ τὰς συνεδρίασις της κατήρτισε καὶ σχέδια διὰ τὴν θαμμιαίαν μείωσιν τοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν σκαφῶν τῶν Ἕνωμένων 'Εθνῶν' κατὰ τὴν περίοδον μέχρι τοῦ Μαρτίου. "Ἡ ἐπιτροπή διὰ τὰς διασκέψεις τῆς πλήρους ἐπιπέδου εἰς τὴν Κόσμων τοῦ ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἀπεφάσισε νά κάμη πειράμα, τὸ δόποιον συμπληρώνει τὴν ἀποδέσμευσιν. Θά ἐπιστραφοῦν εἰς τοὺς ιδιοκτήτας σκάφη τινὰς ἐν ὡρισμένη πειροχῇ καὶ θά ἔξετασθοῦν αἱ δυσχέρειαι, αἱ δοποῖαι, εἰναι δυνατόν να προκύψουν. "Ἡ πειροχῇ εἰς τὴν δοποῖαν θά γίνη τὸ πειράμα δὲν ἀπεκαλύψθῃ οὔτε ὀρίσθῃ ἡ ἡμερομηνία, καθ' ἦν θά εφαρμοσθῇ ἡ ληφθεῖσα σχετικὴ ἀπόφασις. Αἱ ώς ἀνα ἀπόφασις ἔληφθεισαν ἀπὸ πέντε μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς, Ἀγγλίαν, Ἕνωμένας Πολιτείας, Ὁλλανδίαν, Νορβηγίαν καὶ Γαλλίαν, καὶ ἀπὸ τὰ μετέχοντα τῆς συμφωνίας διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ναυτιλίας Κράτη, Βέλγιον, Καναδᾶν, Ἐλλάδα, Πολωνίαν, Αὐστραλίαν, Βραζιλίαν, Χιλήν, Δανίαν, Νέαν

Ζηλανδίαν, Σουηδίαν και Νότιον Αφρικήν.

Μετά τάς ώς άνω άποφάσεις, άνηγγέλθη έξι Ούασιγκτώνος στις τάς ύπερωκεάνια «Βασιλίσσα Έλισάβετ» και «Ακουΐτάνια» θά έπιστραφούν είς την Μεγάλην Βρετανίαν διά τήν μεταφοράν άγγλικών στρατευμάτων.

Τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν

Μᾶς παρέχεται έγκυρως ή πληροφορία, ότι τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόσθλημα, ένα τῶν ζωτικώτερων τῆς παρούσης στιγμῆς, ἀντιμετωπίζεται ήδη κατά τρόπον δικαιολογοῦντα κάθε αἰσιόδοξον πρόσθλεψιν διά τὴν ριζικὴν ἐπίλυσίν του. Χάρις εἰς τὸ ποικιλοτρόπως διαδηλούμενον ἀμέριστον ἐνδιαφέρον τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν καὶ τὰς Ἐνθαρρυντικὰς ἐντεῦθεν εἰσήγησες τῶν ἀρμοδιῶν ἀμερικανικῶν κύκλων πρόκειται νὰ διατεθοῦν τὰ ἀναγκαιούντα κεφάλαια, ἐκ τῆς πιστωσεως τῶν 250 ἔκατ. δολαρίων τῆς «Τραπέζης Εἰσαγωγῶν-Ἐξαγωγῶν», διὰ τὴν πρόσκτην εἴτε διά ναυπηγησεως εἴτε δι' ἀγορᾶς καὶ μετασκευῆς τῶν καταλλήλων ἐπιθετηγῶν σκαφῶν. Εἶκοσι πέντε ἐν δλῷ πλοῖο προθλέπεται ν' ἀποκτησίη σύθηκαν τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ναυτιλία μας ὑπερπαρκῇ διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀπό θαλάσσης ἑσωτερικῶν συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας. Θά είναι ταῦτα κατά προτίμησι δηζελοκίνητα, τού αὐτοῦ τύπου, διαφόρων ὅμως διαστάσεων καὶ ταχυτήτων, ἀναλόγως τοῦ προορισμοῦ των. Τὰ σχέδια τῆς κατασκευῆς θά ἐκπονηθοῦν ἐν καιρῷ ἀπό τὰ ἀρμοδιώτερα έξι, εἰδικεύσεως καὶ τεχνικῆς καταρτίσεως πρόσωπα.

Αἱ πληροφορίαι μας ἀναφέρουν ἐν συνεχείᾳ, ότι οἱ ἀρμόδοξοι οἰκονομικοὶ παράγοντες εἰς τὴν Βασιγκτώνα διακατέχονται ἀπὸ τὴν στερράν ἀπόφασιν, ὅπως τὰ παρεχόμενα εἰς ἑκάστην χώραν παρὰ τῆς «Τραπέζης Εἰσαγωγῶν-Ἐξαγωγῶν» δάνεια τύχουν ἀμέσου καὶ ἐπισταμένης ἀπὸ μέρους των παρακολουθήσεως, ἵνα ἀκριθῶς πλήρωσον καὶ τὸν πρωταρχικὸν σκοπὸν τῆς χορηγησεώς των, ποὺ δὲν είναι ἄλλος παρὰ ἡ ἀνασυγκρότησις τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τῶν διαφόρων Κρατῶν. Ἐνδιαφέροντοι δ' ἐπαραλλήλου οἱ αὐτοὶ οἰκονομικοὶ κύκλοι διὰ τὴν πλέον ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων, ποὺ θὰ μᾶς παραχωρήθοῦν, ἀποθέλουν κυρίως εἰς τὴν καθ' οἰνδήποτε τρόπον ἀνάληψιν τῆς ἐκμετάλλευσεως τῶν πλοίων ἀπὸ μέρους τῶν ἔξι, ἐπαγγελματικῆς δράσεως ἑνδεικνυόμενων προσώπων —εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὸν παρὰ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν— τοῦ Κράτους περιοριζούμενου εἰς τὸν ρόλον τοῦ ἐπόπτου καὶ ἐλεγκτοῦ. Ἀποτελεῖ τοῦτο καὶ μίαν διασφάλισιν τῆς διμαλῆς τοκοχρεωλυτικῆς ἑζοφλήσεως τῶν πιστώσεων. Ἀν, συνεπώς, αἱ πληροφορίαι μας εἰναι ἀκριβεῖς, δὲν ἔχομεν δὲ κανένα λόγον ν' ἀμφιθάλωμεν εἰς τοῦτο, τὸ ζήτημα τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν προθλέπεται νὰ τύχῃ τῆς λυσιτελεστέρας ρυθμίσεως.

Προγενέστεραι τῶν ἀνωτέρω πληροφοριῶν είναι αἱ ἀνακοινώσεις τοῦ "Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, καθ' ἀς περιωρισμένη εἰς δκτὸν μόνον πλοία οὐπεθλήη αἰτησις χρηματοδοτήσεως εἰς τὴν Τράπεζαν Εἰσαγωγῶν-Ἐξαγωγῶν". Κατὰ τὰς αὐτὰς ἀνακοινώσεις περιελήφθη εἰς τὴν αἵτησιν τοῦ "Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ διάτωθι πίνακας ὀλικῶν καὶ ἐφοδίων ἀναγκαιούντων διὰ τὴν ἀγχιπλοοῦσαν ναυτιλίαν μας:

- 1) "Υλικῶν μετασκευῆς ἥ κορδεττῶν εἰς ἐπιβατικὰ σκάφη.
- 2) "Υλικῶν καὶ μηχανμάτων πόδις χοῖσην τοῦ δργανισμοῦ ἀνελκύσεως τῶν ναυαγίων.
- 3) Δύο πλωτῶν δεξαμενῶν, 4.000 καὶ 2.000 τόννων ἀνυψωτικῆς δυνάμεως.
- 4) Ἐκατὸν μηχανῶν ἑσωτερικῆς καύσεως θαλασσίας χρήσεως, μὲ ποικίλλουσαν Ιποδόναμον, διὰ τὴν κίνησιν τῶν ἐν Ἑλλάδι ναυπηγούμενων πετρελαιωκήν τῶν σαφῆν.
- 5) "Υλικῶν ἐπισκευῆς διὰ σιδηρᾶ σκάφη (ἐλασμάτων, γωνιῶν, κοχλῶν, γενινῶν μετάλλων, ὁρειγάλλων κλπ.).
- 6) "Εξαρτημάτων ἀναγκαιούντων πόδις ἀποεργάτων τῶν ἐν Ἑλλάδι ναυπηγούμενων ξυλίνων σκαφῶν (βαρούλων, ἀγνυδῶν, ἀλύσεων, συμματοσχοίνων, σχοινίων, κλπ.).

Ἐξω τοῦ νυμφῶνος

Τέσσαρα ἥ καὶ περισσότερα μετρίας χωρητικότηος ἔλληνικὰ φορτηγὰ λύνονται τῆς ἀγγλικῆς μισθώσεως, καθ' ἀ πληροφορούμεθα, ἐνωρίτερον, πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους. Αὐτὰ τὰ σκάφη ἐπιθάλλεται νὰ χρηματοποιήσωμεν εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν ἐκ τῆς Μεσογείου πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ. Τὸ ἐπιχείρημα τῆς ἀκαταλλήλοτηος δὲν εὐσταθεῖ. Παρόμοια «τράπεζη» μεταχειρίζονται τώρα καὶ αἱ ἀγγλικαὶ ἑταῖραι γραμμῶν. Πρέπει νὰ ἀρχίσωμεν διὰ ωδοσῆποτε. Πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ καταλάθῃ καὶ ἡ σημαῖα μας τὴν οἰαν δικαιούται θέσιν εἰς τὰς ἔθνικὰς καὶ μεσογειακὰς μεταφοράς, πρέπει ἐπὶ τέλους νὰ διαδηλώσωμεν πρακτικῶν τῷ τρόπῳ αὐτὰ τὰ δικαιώματά μας.

Σκάφη τώρα, μετά τὴν καταγγελίαν τοῦ ἀγγλο-ελληνικοῦ συμφώνου, διαθέτομεν ἀρκετά. Χρείάζεται ἡ συγκατάθεσις τῆς Υ.Μ.Α. διὰ τὴν δρομολόγησιν των, τὴν δόπιαν, δὲν πιστεύουμεν, νὰ μὴ παράσχουν οἱ ιθύνοντες αὐτήν. Ἐπιμόνως πρέπει νὰ τὴν ζητήσωμεν. Δὲν ἔχουν ἀλλως τε κανένα λόγον διὰ νὰ στηρίξουν τὴν ἀρνητικήν των, ἔχουν τούναντίον ὑποχρέωσιν νὰ διευκολύνουν τὴν Ἑλλάδα, τὴν μετέχουσαν ὡς ἰδρυτικὸν μέλος εἰς τὴν Υ.Μ.Α. διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν συγκοινωνιῶν τῆς.

"Ἄς προσέξουν οἱ ἀρμόδοξοι —κρατικοὶ καὶ ἐφοπλιστικοὶ παράγοντες— τὰς ἀνωτέρω ύποδείξεις μας. "Ἄν οὐλιγωρήσωμεν, διαθέλλομεν τὸν κίνδυνον νὰ μείνωμεν καὶ πάλιν ἔξω τοῦ νυμφῶνος...

Ἡ Σουηδικὴ γραμμὴ

'Ἐν τῷ μεταξὺ μὲ ἔξαιρετικὴν ἰκανοποίησιν χαιρετίζομεν τὴν ἔναρξιν τῶν πρὸς τὴν Μεσογείον καὶ τοὺς λιμένας μας δρομολογίων τῆς «Σουηδικῆς Ἀνατολικῆς γραμμῆς». Εἶναι καὶ αὐτὴ Ἑναῦτημα πρὸς τὴν ἀποκατάστασιν, θῆμα δὲ σταθερόν, τὰ μέγιστα ἔξυπηρετικὸν τῶν μεταφορικῶν τῆς Ἑλλάδος ἀναγκῶν.

Στενοὶ δεσμοὶ μακρᾶς συνεργασίας συνδέουν τὴν ἔλληνικὴν Οἰκονομίαν μὲ τὴν σουηδικὴν γραμμὴν καὶ τὰς ἀγαθωτέρας τῶν ἀναμνήσεων ὁ ἔλληνικὸς λαός τρέφει ἀπὸ τὰς εὐγενικὰς ύπηρεσίας τῶν ὑποδειγματικῶν σουηδικῶν σκαφῶν καὶ τῶν σουηδῶν ναυτίλων κατὰ τὰς σκοτεινὰς ἡμέρας τῆς σκληρᾶς ἔθνικῆς δοκιμασίας. Αὐτὰ τότε, κατὰ τὴν κατοχήν, ἐσωσαν τὴν κατάστασιν. "Ολοὶ ήμεις, ποὺ ἔζησαμεν τὴν χαλεπήν ἐκείνην περίοδον, ἡμποροῦμεν καὶ νὰ ἔκτιμησωμεν τὶ ἐσημαίνειν ὁ κατάπλους τοῦ «Vikingland» καὶ τῶν ἄλλων σουηδικῶν πλοίων εἰς τὸν Πειραιά.

Τώρα τὰ τίδια σκάφη φορεῖς κινήσως καὶ ζωῆς πάλιν είναι διὰ τὸν τόπον μας. "Η «Σουηδικῆς Ἀνατολικῆς Γραμμῆς» ύπερ πάσαν ἀλλην περίστασιν προώρισται ζωτικὰ τῆς οἰκονομικῆς μας ἀνασυγκροτήσεως συμφέροντα νὰ προσαγγήψῃ.

Ἡ ἀσφάλισις τῶν ἐπιτάκτων

Σχετικῶς μὲ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐπιτάκτων πλοίων κατὰ τὴν περίοδον 40-41, ἀναγνώστης μας κατέχων τὰ στοιχεῖα τῆς ὀλῆς ύποθεσεως μας γράφει: "Ἔχει δίκαιον ὁ ἐπιστολογράφος τοῦ προηγουμένου σας τεύχους νὰ ἐπικρίνῃ τοὺς τότε ὑπουργούς. Κατείχοντα οἱ κύριοι αὐτοὶ ἀπὸ μίαν ἀκατανόητον, ἀλλὰ καὶ ἀσύγγνωστον αἰσιοδοξίαν, ποὺ δὲν προσαρμόζεται ὑεβαῖα εἰς τὸν ἔπαγγέλματος ἀσφαλιστήν καὶ μάλιστα ἔναντι κινδύνων πολέμου. Διότι μὲ τοὺς Ἰταλοὺς δὲν είχομεν ζημίας, ἐπίστευμι" ἀρμόδοξοι ύπουργοι, διότι καὶ ἐν συνεχείᾳ μὲ τοὺς συντρόφους καὶ μὲ τὰ «στούκας» δὲν θὰ ἔθρηνούσαμεν ἀπωλείας.

Τά γεγονότα τοὺς διέψευσαν. Λόγω τῆς ἐπαγγελτικοῦ ιδίοτηος εἰς καθημερινήν σχεδὸν εύρισκόμην ἐπαφήν με τὸν Α.Ο.Κ.Π., καὶ μὲ τὸν προϊστάμενον τότε ύπουργὸν κ. Τζίφον. Ὁμολογῶ ὅτι τὸν ἐπίεσα νὰ προδῇ εἰς τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐπιτάκτων, ἔτι δὲ μεγαλυτέρων ἡσκησα πίεσιν ν' ἀποφασίσῃ τὴν ἀντασφάλισιν τῶν κινδύνων εἰς τὸ Λονδίνον καὶ εἰς τὴν Ν. "Υόρκην ἀκόμη. Εἰς τὴν πρώτην προσπάθειάν μου ἐπέτυχα, ἡ δεύτερα δὲν ἐκπροφόρησε, διότι τὰ ἀσφαλιστρά ἐκρίθησαν ύπερβολικά. "Ισως τελικῶς νὰ διενηργεῖτο ἡ ἀντασφάλισις, ἐν τῷ μεταξὺ δύομας ἐπῆλθεν ἡ κατάρρευσις, διὸ πανικός καὶ ἡ ἐγκατάλειψις ἡσφαλισμένων πλέον ἀξιῶν ἀπὸ τὸ Κράτος, τῶν πολυτίμων πλοίων μας, εἰς τὸ έλεος τῶν ἀπὸ αέρος γερμανῶν ἐπιδρομέων.

Τώρα, διὰ τὴν ιστορίαν, ἴσως καὶ αἱ δύο ἀποφάσεις τῶν τότε ύπουργῶν Ναυτιλίας, Ἐθν. Οἰκονομίας καὶ Οἰκονομικῶν, διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐπιτάκτων πλοίων. "Η πρώτη ύποδειγμηνίαν 5 Δεκεμβρίου 1940 ἀναφέρει:

«Ἀπόφασις. Ἐπείγοντα. "Ἐχοντες ὑπὸ διηρέουσαν Λόγια 18 καὶ 19 τοῦ Α. Ν. 2116(39) επεὶ ἀσφαλισεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἔλληνικῶν ἐμπορικῶν ἀπὸ τοῦ ιαπωνικοῦ ἀπὸ τὴν κατάνοην πολέμους ὃς οὗτος ἐτροποποιήθη διὰ τὸν Α. Ν. 2355(40) καὶ 2557(40) καὶ 2637(40), ἀποφασίζομεν ὅπως οἱ κινδύνοι πολέμου ἐπὶ τὸ σκάφος καὶ τὰ τῶν μηχανῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν τέλουν τῶν διασχίσιν τῆς Διοικήσεως Θαλασσίων Μεταφορῶν (Δ)τος Ἐπειτηγῶν, Πετρελαιοκινήτων καὶ Ἰστιοφόρων Πλοίων), ως ἀξιας τούτων λαμβανομένης διὰ μὲν τὰ ἐπιβατηγὰ ἀπὸ τῆς κατὰ τὰ ἀρθρα 16 καὶ 17 τοῦ Α. Ν. 1652(39) ἐπιτημθεῖσης τοιαύτης διὰ δὲ τὰ πετρελαιοκινήτων καὶ ἑτερα πλοία τῆς προσδιοισθείσης κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 18 παράγ. 2 ἀπὸ τοῦ Α. Ν. 2116(39), ως οὗτος ἰσχύει σήμερον, ἀναληφθώσι απὸ 1ης Δεκεμβρίου ἐ.ἔ. ἐπὸ τοῦ παρό τῷ Ασφαλιστικῷ Οργανισμῷ Κινδύνων Πολέμου Ειδικοῦ Ταμείου Ἀσφαλισεως Πλοίων καὶ Φορτίων, ὑπὸ τοὺς δύοντας ἀρθρών 19 τοῦ Α. Ν. 2355(40), ἥτοι ὑπὸ εὐθύνη τοῦ μὲν Ειδικοῦ Ταμείου μέχρι τοῦ συνόλου τῶν κεφαλαίων του, τοῦ δὲ Δημοσίου διὰ τὸ τυχόν ὑπόλοιπον. Τὸ ἀσφαλιστρὸν δορίζεται εἰς 1ο)ο μηνιαίως».

"Ἡ δευτέρα μεταγενεστέρα, ἔξαιρετικῶς ἐπείγουσα ἀπόφασις, φέρουσα τῶν αὐτῶν τριῶν ύπουργῶν τὰς ύπογραφάς ἀναφέρεται εἰς ὅλα τὰ ἐπιτάκτα σκάφη τὰς ἐνεργοῦντα στρατιωτικὰ μεταφοράς, ἔχει δ' ὡς ἔξης:

«Ἐχοντες ὑπὸ διηρέουσαν τῶν πληρωμάτων τῶν ἔλληνικῶν ἐμπορικῶν ἀποταποιήθησαν καὶ συνεπληρώθησαν διὰ τῶν Α.Ν. 2355(40), 2557(40) καὶ 2637(40), ἀποφασίζομεν ὅπως οἱ κινδύνοι πολέμου ἐπὶ τὸ σκάφον ἀπάντων τῶν ἐπιτάξιτων ἀπὸ τῶν ἐνεργοῦντων στρατιωτικῶν μεταφοράς δέξιας ὑπολογισμένης εἰς Α.Α. 2.000.000.- ἀναληφθῶσιν ὑπὸ τοῦ παρό τῷ Ασφαλιστικῷ Οργανισμῷ Κινδύνων Πολέμου Ειδικοῦ Ταμείου Ασφαλισεως Πλοίων καὶ Φορτίων, ὑπὸ τοὺς δύοντας δὲ Δημοσίου διὰ τὸ τυχόν ὑπόλοιπον. Τὸ ἀσφαλιστρὸν δορίζεται εἰς 2ο)ο μηνιαίως ἀπὸ 1ης Απριλίου».

Τώρα, ἐπιλέγει ὁ ἀναγνώστης μας εἰς τὴν ἐπιστολὴν του, τὸ Κράτος καλεῖται νὰ πληρωσῇ. Πρόκειται περὶ δινειλημμένης σα-

φοῦς ύποχρεώσεως. Τὴν ἀπαίτησιν, ἄλλως τε, δὲν στρέφουν οἱ πλοιοκτῆται κατά τοῦ Κράτους, ἄλλα κατά τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ, δότις νομικὸν πρόσωπον ἰδίον ἀποτελεῖ, ἀσφαλίστρα εἰσέπρατε καὶ φυσικά πρέπει νὰ πληρώσῃ καὶ τὰς ζημίας.

Ai ἀποζημιώσεις τοῦ A.O.K.P.

Σύσσωμος ὁ ναυτικὸς κόσμος ἔξηγέρθη καὶ διεδήλωσε τὴν ἀγανάκτησιν τοῦ διὰ τὴν ἀπόπειραν τοῦ Κράτους ν' ἀναστάλῃ, κατὰ τὴν γνωσθὴν τοῦ τακτικῆν, τὴν ὄριστικὴν καταθολῆν τῶν ἀποζημιώσεων εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν χαμένων θαλασσινῶν μας. Ή Κυβέρνησις πρὸ τῆς δικαίας ἔξεγέρσεως καὶ τῆς ἀρνήσεως τῶν δικαιούχων νὰ δεχθοῦν τὴν τμηματικὴν καταθολήν, ὑπερχεώθη νὰ ἔξαγειλῇ τὴν ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἔγκρισιν τοῦ σχετικοῦ νομοσχεδίου, τοῦ ἐκκρεμούντος, ὡς γνωστόν, ἀπὸ μηνὸν ἥδη, λόγῳ τῶν ἀσχολιῶν τοῦ ἀλήστου μηνῆς κ. Βαρθαρέσσου. "Ἄς ἐλπίσωμεν, διτὶς ἡ ὑπόσχεσις θά ἐκπληρωθῇ καὶ διτὶς τὸ Κράτος συνεπές πρὸς τὴν ἥν ἔχει υποχρέωσιν, θά ἐπιστρέψῃ ἐπὶ τέλους εἰς τὰς χήρας καὶ τὰς ὄρφανὰς τῶν ναυτικῶν μας, τῶν ἡρωϊκῶν αὐτῶν θυμάτων τοῦ Ἐθνικοῦ Ἀγῶνος, τὰ χρηματά των, τῶν ὁποίων αὐτόκλητον τὸ Κράτος διωρίσθη διαχειριστῆς καὶ θεματοφύλακε. Διότι περὶ αὐτοῦ ἀκριβῶς πρόσκειται. Τὰ κεφάλαια τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ εἶναι κεφάλαια ἀνήκοντα ἔξι ὀλοκλήρου εἰς τοὺς ναυτικούς μας. Τὸ Κράτος —διὰ νὰ ἔχησονεθανάτος— κακῶς μετεβλήθη εἰς προστάτην μὲ «ξένα κόλυθα». Μίαν καὶ μόνην υποχρέωσιν ἔχει, νὰ τὰ ἀποδώσῃ εἰς τοὺς ησαφαλισμένους δικαιούχους.

Μεταξὺ τῆς σωρείας ἐπιστολῶν, ποὺ ἐλάθομεν ἀπὸ ναυτικούς μας, ἐντὸνως διαμαρτυρούμενους διὰ τὴν κρατικὴν κακοποίησιν, δημοσιεύομεν κατωτέρω ἐμπειριστατωμένην ἐπιστολὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τοῦ φίλου πλοιάρχου κ. Σ. Ἀραβαντινοῦ.

Κύριοι Διευθυντά,

Εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν ἀγαπητῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ελδὸν δημοσιευμένην τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἔχουσι δοτήθη ὁ Υπουργὸς τῆς Ε. Ν. νὰ ἀποφασίσῃ καὶ ἔγκρινῃ, τὴν πληρωμὴν ποιῶν τυνος περιποταβολῆς, ἔναντι τῆς ὀφειλούμενῆς παρὸ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἀποζημιώσεως εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν ἐκ πολεμικῶν κινδύνων πνιγέντων, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ναυτικῶν μας. Καὶ τοῦτο μέχρις ἔγκρισεως τοῦ συζητούμενού ἥδη ἀναγκαστοῦ νόμου, τοῦ θεσπίζοντος δοτικούς τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως ταύτης.

"Υποθέτω διως, διτὶς τὸ ἀπότημα εἶναι τελείως ἀπλοῦν καὶ ἀριθμοῦ λελυμένον ὡς πρὸς τὸ ὄριστην ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως καὶ τὸ εἰδὸς τῶν ὀφειλούμενων χρημάτων. Διότι ὁ μὲν νόμος 2116 (τοῦ 1939) σαφῶς καθόριζεν ἀποζημιώσεις 500.000, 400.000 καὶ 300.000 δραχμῶν εἰς τὰς δικαιουμένας οἰκογενείας τῶν πνιγέντων πλοιάρχων καὶ α' μηχανικῶν, ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων, διτὶς ἡ τιμὴ τῆς λίρας ἦτο γύρω τῶν 500 δραχμῶν, δηλαδὴ 1000 — 800 καὶ 600 λιρῶν κατὰ δὲ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, εἶχεν ἔκδοθῆ ἐπεξηγηματικὸς τοιούτος ἐν Λονδίνῳ ἥπερ τῆς Κυβερνήσεως Τσαντερού καθορίζοντα, ἃν δὲν ἀπατῶμεν, τὰ προαναφεύθεντα ποσὰ τῶν ἀποζημιώσεων εἰς Ἀγγλικάς Λίρας.

"Ἐπὶ τῇ διάταξιν δὲ τῶν ἀνιστέρων καὶ αἱ εἰσισφράσεις τῶν πλοίων πρὸς τοῦ Α.Ο.Κ.Π δι' ἀσφαλίστασα, δι' ἓνα ξεποτον τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἰλέντων καθοδισθῆ εἰς Λίρας Ἀγγλικάς, ἔσπαστον δὲ ἀντιπροσωπευτικὸν τοῦ πλοιοκτήτου γραφείον ἐν Λονδίνῳ, κατέβαλλεν ἀνελλιπῶς κατὰ τρίμηνον ἀσφαλίστρα δι' ἔσπαστον μέλος τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου ποσὸν ἀρχικῶς μὲν 30 λιρῶν εἴτε 27 καὶ ἐπειδὴ 25 λιρῶν ἢ 120 — 108 — 100 λιρῶν ἑτηρίως. Ἐάν δὲ ληφθῇ ἥπερ ὅφιν, διτὶς κανένες σχεδὸν πλοίον δὲν εἰχει διαρρόντο τοῦ πολέμου ἀριθμὸν πλησίατος ὀλιγότερον τῶν 30 ἀνδρῶν, πλειστα δὲ πολὺ ἀνώτερον ἀριθμὸν τούτου, τοῦτο σημαίνει διτὶς δι. Α.Ο.Κ.Π. εἰσέφρατε τὸ ὀλιγότερον 3000 λίρας ἑτηρίως κατὰ πλοίον δι' ἀσφαλίστασα πληρωμάτως.

"Οπως δὲ ἀποφέγγεται οἰδαίποτε καταστρατήγησις, εἰμεδα ὑποχρεωμένοι οἱ πλοίαρχοι, καθ' ἔσπαστον ἀπλοῦν τοῦ πλοίου μας ἐκ λιμενὸς νὰ τηλεγραφῶμεν εἰς Λονδίνον τὸν ἀκριβῆ ἀριθμὸν τοῦ πληρώματος, ὃς ἐπίσης καὶ νὰ καταβέτωμεν εἰς τὰ κατὰ τόπους Προξ. Λιμεναρχεῖον δινομαστικῶν κατάλογον τοῦ πληρώματος εἰς διπλοῦν, ἐξ ὃν δὲ ἀπεστέλλεται εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. εἰς Λονδίνον διὰ τὸν ἐν ταῖς καθορισμένοις τῶν εἰσπράστερον ἀσφαλίστρον.

"Ἐν τῶν ἀντέροι σαφῶς προσάπτει, διτὶς καὶ τὰ ποσὰ τῆς ἀποζημιώσεως εἰς λίρας εἶναι καθορισμένα, καὶ τὰ ἀναγκαιόντα κεφάλαια διὰ τὴν πληρωμὴν ἀκριβῶν ἀποζημιώσεων ὑπάρχουν. Κατὰ συνέπειαν δὲν ἔνοοεται διτὶς γίνεται ἡ καθοντέστησις αὐτῆς τῆς δολοσερῶν καταβολῆς τῶν ἀποζημιώσεων. Εκδός ἐάν η Κυβερνήσις ἀναγνούμενον διτὶς εἰναι μικρὰ τὰ καθορισμένα ποσὰ τῶν 1000 — 800 καὶ 600 λιρῶν, βλέποντα δὲ διτὶς ἀσφαλῶς ὅτι ἀνάρχῃ ὑπεραρχετὸν πλένασσα, θέλει νὰ αὔξησῃ ταῦτα, διπλαὶς ὅμως ἡ προταθεῖσα γλίσχος προκαταβολὴ δὲν δικαιολογεῖται. Πρέπει νὰ ληφθῇ ἥπερ ὅφιν, διτὶς αἱ μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν ἔξακολουθῶδαι νὰ δεινοπαθῶν (ἰόγῳ τῶν πνιγμῶν τῶν προστατῶν των καὶ τῆς Κρατικῆς γραφειοκρατίας) οἰκογένειαι τῶν καμένων ναυτικῶν μας, ἀσφαλῶς ὅτι χρεωτοτὸν διπλάσια καὶ τριπλάσια ποσὰ τῆς χορηγούμενης προκαταβολῆς, διὰ τὴν μέχρι τοῦδε συντήρησιν των. Μὲ πόσην πιούριαν ἀπὸ τὸ ὑπερφέρων αἱ ψυχαὶ τῶν χαμένων συναδέλφων μας ὅτι παρακολουθῶν τὴν παραγνῶσιν τῆς ὑπερτέρας θυσίας των. Τὶ κρίμα...

Πειραιεὺς 4-10-45

Μὲ πολλὴν ἐκτίμησιν
ΣΠΥΡΟΣ ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ
Πλοιαρχὸς Ε. Ν.

Τὸ σκάνδαλον τῆς «Σαλαμινίας»

Ο κ. Χ. Μουζάκης, πλοιαρχὸς τῆς «Σαλαμινίας» κατά τὴν ἐποχὴν τοῦ σκανδάλου τῶν ἐπισκευῶν, μᾶς ἀποστέλλει μακράν ἐπιστολήν, ἀπαντῶν εἰς δύσα σχετικῶς μὲ τὴν ὑπόθεσιν τῆς «Σαλαμινίας» ἐγράψαμεν. Ο ἐπιστολογράφος πειράται νὰ δικαιολογήσῃ τὸ σκάνδαλον τῆς σαλαμινίας τῆς παροικήσαντας τὴν Μέσην Ἀνατολὴν ναυτικούς μας.

Λυπούμεθα διτὶς ὁ χῶρος τῶν στηλῶν μας δὲν μᾶς ἐπιτρέπει τὴν ἔξι δόλοκλήρου καταχώρισιν τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Μουζάκη. Δημοσιεύομεν δύμας τὰ κυριότερα αὐτῆς σημεῖα καὶ τοῦτο διά τὸ μὴ πιστεύει διτὶς ἀπεστερήσαμεν τοῦ δικαιώματος τῆς ἀπλογῆς τὸν κ. Πλοιαρχὸν.

"Ολαὶ μοι ἀλλαγεῖσαν —γράφει εἰς τὴν ἐπιστολήν του ὁ κ. Μουζάκης— καὶ διτὶς ὅτι διάστημα τῆς πλοιαρχίας μου ἐστρέψοντο εἰς τὴν μέχρις αὐτούθισας ἔξυπηρέτησον τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου. Διότι τὸ νὰ στέχω εἰς τοὺς τηλεγραφικοὺς ἔξοχησιμοὺς τῶν κ. κ. Νομικοῦ (Λονδίνου) Ατδ., καὶ τοῦ ἀμεινότητον ἐν Λονδίνῳ πρεσβευτοῦ μας Σιμοπούλου, καὶ τοῦ δεχθοῦ νὰ ἀναλάβω προσωρικῶς τὰς εὐθύνας τοῦ ἀπόλοιπου, ὑπογάνων διαφόρων ἐπιστολῶν ἐνδι ἐγνώσιμον (δηλ. ἀπολύτως) τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου, ὡτο, νομίζω, καὶ τὸ πέραν τοῦ καθήκοντός μοι. Λέγω δὲ ὅτι ἀπολύτως, διτὶς κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὴν Αλεξανδρειαν, ἀνευρεθῆ, ἐκτὸς τῶν ἀλλού, σπασμένη, ὑπάρχουσα σημείωση, καὶ τοῦ τελικοῦ ἀλλού ἀπολύτως, διτὶς δέχονται νὰ μᾶς ἐπισκευάσουν μὲ τὸν ὄρον «εχόνος καὶ θύλικά, ισχυρισθέντα διτὶς λόγῳ τῆς πολεμικῆς καταστάσεως, ἡδύνατον νὰ μᾶς προσδιορίσουν ἐν τῷ προτέρῳ χρόνῳ τῶν ἐπισκευῶν.

"Πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἀπολύτως ἀναγκαῖον ἐπισκευῶν εἰς τὴν Αλεξανδρειαν—διτὶς οὐσιαστικῶς μόνον αὐτὰ ἔλαβον χώραν, τοῦ πλοίου ἀποπερατώσαντος τὰς ἐπισκευάς του εἰς Καλκούταν— ἔητηθησαν τιμὴ καὶ χρόνος παρὰ τῶν κυριοτέρων ἐνταῦθα ἔργοστασιον. Εἰς αὐτῶν, μόνον τὴν Κεντριαίαν. Μετὰ. Λάτη. ἥρηθη διὰ τὸν ἀναλάβη τὰς ἐπισκευάς, λόγῳ πληθώρας ἔργωσιας. Τὰ λοιπὰ ἔργοστασιον, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἔργου τοῦ λοιποῦ ἔργοστασιον. Πλὴν λόγοτος ἀπολύτως ἀνεξάρτητοι τῆς θελήσεως μας, ὡς π. χ. αἱ εἰς τὴν Αγγλικὴν θυρητὴτο τῆς Κουνήν Ελεζαμπεθὲν ἐν λιμένι την ἐπισκευήν μας, ἡ ἀναγκόησης πολλῶν τεχνιτῶν ἐκ τοῦ λιμένος, λόγῳ τοῦ ἐκ τῶν ἀεροπορικῶν ἐπιδρομῶν κινδύνου, καὶ ἡ σὺν τῷ χρόνῳ προσώπουσα ἐλλειψης διαφόρων ἔλασμάτων, ἐπειδόμενην τόσον τὴν Ἀλεξανδρειαν ἀναγκάζουσαν τοῦ πλοίου.

"Κατόπιν μελέτης καὶ σκέψεως, τὸ γραφεῖον Λονδίνου, οἱ ἐδῶ πράττορες καὶ ἔγω μάνεθεμεν τὰς ἐπισκευάς εἰς τὸν Αγγλικὸν ἔργοστασιον τῆς Αλεξανδρειαν Ἑντελίγοντας, τοῦ διοτοί οἱ δροὶ πληρωμῆς καὶ ὁ ὑπόλογοςμός, ως ἔγγιστα, τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν ἡσαν συμφορεύοντες τὸν λοιπὸν ἔργοστασιον. Πλὴν λόγοτος ἀπολύτως ἀνεξάρτητοι τῆς θελήσεως της κορημοποιήσεως τούτων. Κέδε δὲ γινομένη ἀναγκαῖα ἔργασια ἐπισκευής ἐπεβλέπετο ὑπὸ τοῦ καὶ Χασιώτου, τοῦ κ. Μαλαζίαν ημικούνδικτου παραπορούσον τοῦ Ἑλλην. Βεριάτας, τοῦ κ. Μάκη Ντονάλντ αντιπροσώπου τοῦ Μαρίτις Κοροπόρειον, τῶν ἐνταῦθα πραττόρων καὶ ἑμοῦ. Ἐπιπροσθέτος, αἱ λαμβάνουσα κόρης ἐπισκευαὶ παροχολούσθοντο καὶ παρὰ τῶν εἰδίκῶν τεχνιτῶν τοῦ Αγγλικοῦ Υπουργείου Πολεμικῶν Μεταφορῶν.

"Η ἀπόλυτος ἀκρίβεια τῶν ἀντέροι δύναται νὰ σᾶς διαπιστωθῇ καὶ παρὰ τῶν ἀντόθι πλοιοκτήτων, οἵτινες ἔχουσιν εἰς τείχειάς των τὰ μεριδολγικά πραττόρων καὶ ἑμοῦ. Ἐπιπροσθέτος, αἱ λαμβάνουσα κόρης ἐπισκευαὶ παροχολούσθοντο καὶ παρὰ τῶν πλοιαρχῶν κ. Βασιλείου Πετρούτσην.

Διατελὴ μεθ' ὑπόληψεως
ΧΑΡ. ΜΟΥΖΑΚΗΣ

"Ο κ. Μουζάκης ἐμφανίζεται ἀναλαμβάνων καὶ τῶν ἀλλων τὰς εὐθύνας. Ἀναγνωρίζει, φαίνεται, τὸ συνυπεύθυνον, τὸ διασχιστικόν, τῶν πρακτόρων καὶ αὐτῶν. Τὸ ζητήμα τὸ ἔτεθη σαφῶς εἰς τὰς στήλας μας: «Ἐπρεπε νὰ γίνουν αἱ ἐπισκευαὶ εἰς τὴν Αλεξανδρειαν, ἀφοῦ καὶ οἱ Αγγλοί ἀρμόδιοι ὑπέδειξαν νὰ μὴ γίνουν, διτὶς ἡ Αλεξανδρεια ἥτο λιμήν ἀκριβός; Ποιὸς δὲ ὑπεύθυνος διὰ τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν, διτὶς διάλιστα κόστος καὶ χρόνος παραδόσεως δὲν καθωρίζοντο ἀπὸ τὰ ἔργοστασια; Καὶ δεύτερον: Πιστεύει σοθαρῶς κ. Μουζάκης, διτὶς αἱ ἐπισκευαὶ ἐστολίσιον ἀκριβῶς, δύσα θά ἐπρεπε νὰ κοστίσουν; Αἱ πληροφορίαι μας ἀπὸ παντοῖς πηγάς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς πλοιοκτήτας, εἰς τοὺς διπλοὺς μας παραπέμπει δι. Κ. Πλοιαρχὸς, εἰναι ἀκρως ἀντίθετοι, πρὸς δύσα σχετικῶς Ισχυρίζεται οὗτος. Αὐτὰ διὰ νὰ τελεώνωμεν μὲ μίαν ὑπόθεσιν, τὴν δοποίαν ἡ ναυτικὴ Κοινὴ Γνώμη ἔκρινεν ἥδη.

Η λειά πολέμου

Τρεῖς πλωταὶ δεξαμεναὶ — ή μία ἀνυψωτικῆς ίκανότητος 8 χιλ. τόννων — παρεχωρήθησαν ἀπὸ τοὺς συμμάχους ἐκ τῆς γερμανικῆς λειάς εἰς τὴν Δανίαν, τὴν μὴ σύμμαχον, οὐδὲ συνεπόλεμον εἰς τὸ δύναντα. "Ἄς σημειωθῇ δ' ἐπιπροσθέτως, διτὶς ἡ Δανία διετήρησεν εἰς τὸ ἀκέραιον τὸν τεχνικὸν τῆς ἔξοπλισμὸν καὶ διτὶς τὰ ναυπηγεῖα τῆς ἐργάζονται ἥδη δραστηρίως.

Εἰς τὴν κατηρεπωμένην ἀπὸ τὸ πέρασμα τῶν Ούννων Ελλάδα τὴν στερούμενην παντελῶς δεξαμενῆς, ἐνῷ πρὸ τοῦ πολέμου δι-

έθετε τρεῖς, θά ήτο δύσκολον νά παραχωρηθοῦν. Εστω καὶ ωυ πλωταὶ δεξαιμεναί; Έξεταστόν, όμως, τό έξητήσαμεν; Εύρεθι κάποιος ἀρμόδιος νά τό σκεφθῇ καὶ νά προσθῇ εἰς τά κατάλληλα διασώματα; Πολὺ φοδύμεθα, διτι θά ξυπνήσωμεν, τόσον διά τάς δεξαιμενάς, δοσον καὶ διά τά πλοια, δταν η συγκομισθεῖσα λεία θά έχῃ διαυμέθη. "Οποιος πρόλαβε τόν Κύριον είδεν..."

Εις "Απω Ανατολήν

"Από τήν μακρυνήν Ανατολήν, όπου δίλγα έτη πρό τού πολέμου ἐλπιδοφόρος ήρχισε ν' ἀνάπτυσσεται ή δράσις τού Σλληνος ναυτίου, μάς ἔρχεται τό πρώτον καλὸν μῆνυμα. Ο κ. Εμμ. Γιαννουλάτος, Γενικός Πρόδενος τής Ελλάδος, πλοιοκτήτης καὶ ναυτικός πράκτωρ εἰς τήν Σαγκάνην εύρισκεται καὶ πάλιν εἰς τήν θέσιν του. Απομένει τώρα νά πληροφορηθῶμεν τήν τύχην τῶν ὑπό έλληνικήν σημαίαν ὑπερεικούσι σκαφῶν, πού ειργάζοντο εἰς τάς κινεζικάς θαλάσσας καὶ τάς δυνατότητας τής πρός τά ἔκει ἀναπύξεως τού ἐλληνικού ναυτιλιακού παράγοντος.

Πιστεύουμεν δτι, μετά τήν ισπανικήν κατάρρευσιν, ἀρκετή θά υπάρχῃ θέσις καὶ διά τήν Κυανόλευκον. "Οπωσδήποτε δὲν θά ἔπειτε ν' ἀγνοήσωμεν μίαν ἀγοράν τόσης εύρειας ἔκτασεως, όπου τά σκανδιναυικά σκάφη —τά νορβηγικά κυρίως— ἀποδοτικώτατα ἐκινοῦντο.

Ο κ. Κουρμπέλλης

"Ο κ. Κουρμπέλλης, ἀνθ' δοσον ἀπειργάσατο εἰς τό έξωτερού, διορίζεται εἰς περίοπτον διοικητικήν θέσιν. 'Αναλαμβάνει τήν διεύθυνσιν τού 'Ασφαλιστικού Οργανισμού καὶ παραμένει ίσως εἰς τήν προεδρείαν τού 'Απομαχικού Ταμείου. Η δλη, δηλαδή, κοινωνική πρόνοια τού 'Εμπορικού μας Ναυτικού περιέρχεται εἰς τήν δικαιοδοσίαν του. Καλά τάς καταφέρνει ο κ. Κουρμπέλλης. "Άξιος ο μισθός του. "Επιπλέει ἐν παντι καὶ πάντοτε. Έξεταστόν τώρα, ἀν μέ τόν κ. Κουρμπέλλην καὶ τούς δόμοις του, κατέχοντας τάς ἐπικαίρους θέσεις, είναι ποτέ δυνατόν νά ιδωμεν τήν Ναυτιλίαν μας ἀνασυγκροτούμενην. 'Ημεῖς τούλαχιστον, δὲν τό πιστεύουμεν. 'Έλλοχεύοντες είναι ἔχορι καὶ θά πλήξουν τό ἐλληνικόν πλοίον δπου καὶ δσάκις παρασχεθῇ εἰς αὐτούς ή εύκαιριά.

Όρθη ύπόδειξις

"Από τήν Νέαν Υόρκην μᾶς πληροφοροῦμ, δτι πλεῖστοι δσοι ναυτεργάται ἔκ τῶν περιληφθέντων εἰς τάς ἐντεύθεν ἀποστολάς διά τήν ἐπάνδρωσιν τῶν «Λίμπερτς» εύρεθησαν πάσχοντες ἀπό ἀφροδίσια καὶ ἄλλα νοσήματα. Η ἀπόλυτης των καὶ τά μετέπειτα ἔξοδα νοσηλείας καὶ παλινοστήσεως θαρύπουν, ὡς μή ὀφειλε, τήν διαχείρισιν τῶν «Λίμπερτς». "Υποδεικνύεται, συνεπά, ή ἀνάγκη τής ἐπισταμένης Ιατρικής ἔξετάσεως τῶν ναυτεργατῶν, πρό τής ἀποστολῆς των εἰς τό έξωτερικόν.

Διὰ τόν λιμένα μας

"Ο κ. Κιζάνης μέ τόν θερμόν, τόν υποδειγματικόν διά τήν περίοδον, πού διερχόμεθα, ζῆλον, πολλά ἐπέτυχεν ἡδη διά τόν λιμένα τού Πειραιῶς. Τά πρό ήμερων ἔγκαινα μαρτυροῦν τήν προσθετιαν. "Έχουμεν δμάς καὶ ἄλλας, μεγαλύτερας ἀξιώσεις ἀπό τόν Πρόεδρον τού Ο.Π.Π. Θά ήθελαμεν τό πέρασμά του ἀπό τόν Οργανισμόν —δ. κ. Κιζάνης πολιτεύεται— νά σημάνη καὶ τήν θεμελίωσιν τῶν δριστικῶν ἔργων τής ἀνακατασκευῆς τού πρώτου λιμένος μας. "Ἄς χωρήσῃ δ. κ. Κιζάνης εἰς τάς καταλλήλους ἐνεργείας διά τήν χρηματοδότησιν ἀπό τό έξωτερικόν καὶ τήν ἀνάληψιν ἀπό ἔνους τεχνικούς οίκους τῶν λιμενικῶν ἔργων. Πρέπει χωρίς χρονοτριβήν ν' ἀντιμετωπισθῇ η ζωτική αὕτη διά τήν Ελλάδα ἀνάγκη, πρὶν ή δ λιμήν πάθη συμφόρησιν ἀθέραπευτον ἀπό τήν κίνησιν, πού θά είναι ἀδύνατον νά ἔξυπηρετῇση ούτος.



Αἱ Ναυτικαὶ Ἐπιτάξεις

"Ο κ. Θ. Μουτσούλας, υποναύαρχος-λιμενικός ἀ. ἀ. μᾶς ἀποτέλλει τήν κάτωθι ἐπιστολήν, εἰς ἀπάντησιν σχετικῶν μέ τήν διεύθυνσιν Θαλασσών Μεταφορῶν παρατηρήσεων τού ἐπιστολογράφου μας Α. Σ.

Κύμει Διεύθυντά,

Εις τά «Ναυτικά Χρονικά» τής 1ης Οκτωβρίου ἐ. ἔ. δημοσιεύεται ἐπιστολὴ τού Α. Σ. ὑπό τόν τίτλον «Αἱ Ναυτικαὶ Ἐπιτάξεις» ἐν τήν ὁποιας ἀναφέρεται καὶ τό ὄνομά μου, πρότον, ὡς μαχαραγιᾶ τῶν ποικιλονύμων Διεύθυνσεων Μεταφορῶν, καὶ δεύτερον ὡς διαχειρισθέντος τάς ἐπιταχθέντα πλοία καὶ τά τό δοκοῦν.

Καὶ διὰ μὲν τό πρώτον δὲν θ' ἀσχοληθῶ ποσῶς, σεβόμενος τόν ἀξιόλογον χώρον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρὰ μόνον θά παρατέμψω τόν ἐπιστολογράφον σας εἰς ὅλόληρον τόν ἐφοπλιστικόν καὶ ναυτεργατικόν κόσμον τής Ελλάδος, ὡς μόνον ἀρμόδιον ἐπί τού προκειμένου νά κρινῃ.

"Οσον ἀφορᾶ δμως τό δεύτερον θά μοῦ ἐπιτραπῇ νά είπω τά ἔξης: α) Η διεύθυνσις Θαλασσών Κρατικῶν Μεταφορῶν, ὡς ἐπιτλοφ-

ρείτο μέχρι καὶ τού Δεκεμβρίου 1940, καὶ τής ὁποίας ἐτύγχανον Διεύθυντής, ὑπαγομένην ἐν καιρῷ πολέμου ὑπό τάς διαταγάς τού «Γενικού Επιτελείου Ναυτικού» δσον ἀφορᾶ τάς πολεμικάς ἀνάγκας τοῦ Κράτους, προετοίμασε καὶ ἐνήργησε καὶ διά τό διάστημα τοῦ ἐνδόξου πολέμου μας, 1940—1941, ἀνεν οὐδενός παραπόνου, τούναντίον εναρεσεών, τάς μεταφορᾶς ἐξ δόλων τῶν λιμένων τής Ελλάδος εἰς Αλβανίαν καὶ Μακεδονίαν τῶν χιλιάδων τοῦ Στρατοῦ μας, τῶν κανονιῶν, τῶν πυρομαχικῶν, τῶν υπικῶν, τής δενζίνης, τῶν τροφίμων, τῶν τραματιῶν κλπ. οὐχὶ κατά τό δοκοῦν, ἀλλὰ σύμφωνα μὲ τάς διαταγάς καὶ ὀδηγίας τῶν προσταμένων ἀρχῶν (Επιτελείου Ναυτικού καὶ Στρατοῦ) καὶ μὲ ἀπότελεσμα τής δόξαν τής Ελλάδος εἰς Αλβανίαν, διά τήν ὁποίαν δέ πάθει ποτέ πάσης τηῆς τηῆς Εφοπλιστικοῦ κόσμου μέλη, τούς κ. κ. Μηνᾶ Διαπάνη καὶ Γεώργιον Λαμπόν, ὡς δονθός δέ τόν πλάνου πάσης τηῆς τηῆς Εφοπλιστικοῦ Μιχαήλ Καραγεώφρην, τούς αὐτούμνους πλιάρχους Ε. Ιάσονα Μαράτον, Μίλτ. Παπαγγελῆν κλπ. ἐνήργησε μέχρι τής εἰσόδου τῶν καταστητῶν εἰς τήν Πατρίδα μας τήν ἔγκαιρον μεταφοράν εἰς τήν χώραν μας ἀπό τά πέρατα τής γῆς, πολλῶν ἐπαντάθων χιλιάδων τόννων σίτου ἐκ Ρουμανίας, Αντσαλίας, Τουρκίας, Ροσσίας, δμοίως γαμανάρχων ἐξ Αγγλίας, Τουρκίας, Βουλγαρίας, Ινδίαν, Αφρικῆς καὶ πλείστων ἀλλού εἰδῶν ἐξ Αλγύπου, νήσων Ελονηνού καὶ Αμερικῆς, οὐχὶ κατά τό δοκοῦν, ἀλλὰ σύμφωνως τούς κεκαντονισμένους καὶ κατά τόρον ἀμερόληπτον, δίκων, ἐντηρητικὸν τῶν ἀνάγκων τοῦ Κράτους, προκαλέσαντα τόν θαυμασμὸν καὶ μόνον. Οι ὡς ἄνω παραστάται μον, τῶν δοτίων καὶ ἐπικαλούμενα τήν μαρτυρίαν, καὶ οι παρακολουθήσαντες τά γεγονότα είναι εἰς θέσιν νά κρίνουν, μεταξὺ τῶν δοτίων είναι καὶ δό τότε ἀξιότυπος κύριος πνονγός τής Αγορανομίας. Αύτός έχει ἔγγραφός δηλώσει τάς ἐντιπάθεις του διὰ τόν Διευθυντή της Δ.Θ.Κ.Μ. πλοίαρχον Θ. Μουτσούλαν.

"Οσον ἀφορᾶ τό ζήτημα τής ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων, ἀρμοδιότητος τού Υπουργείου τής Εμπορικής Ναυτιλίας, παραπέμπω τόν ἐπιστολογάφον σας εἰς τό ἀπό 8 Οκτωβρίου 1940 πρακτικόν τής Επετελεστής Αφρικῆς της Δ.Θ.Κ.Μ. ἀποτελουμένης ἐξ ἐμοῦ, δως προέδρου καὶ τῶν κ. κ. Μηνᾶ Διαπάνη καὶ Γ. Λαμπόν ὥπως λάβῃ γνῶσην.

Μετά τηῆς
Θ. ΜΟΥΤΣΟΥΛΑΣ
Υποναύαρχος λμ. ζ.α.

Ο κομμουνιστικός κίνδυνος

"Από ναυτίλων ὀξιωματικόν μὲ εύδοκιμον καθ' δλον τόν πόλεμον ὑπηρεσίαν ἐλάσσομεν καὶ εύχαριστως δημοσιεύμεν τήν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κρίσις Διεύθυντά,

"Ο κόσμος τῶν ἐν Ελλάδι ναυτιλούμενών ὁ στερούμενος ἀκόμη ἐπικούρος ἐπικοινώνιας μὲ τό έξωτερικόν, ἀγνοεῖ ἀσφαλῶς πῶς ἔξειλήθη κατά τήν πολεμική περίοδον τό ναυτεργατικόν κίνημα καὶ πῶς κατήντησαν οι επιδρόμες τῶν ἐλληνικῶν φροτηγῶν ἐστίαι τής συστηματικῆς ἀπειθαρχίας καὶ τῶν στάσεων. Θά ἐκτλήσουντα οι πολλοί πῶς δ' «Ελληνική ναυτεργάτης, ο κατ' ἔξοχην συντηρητικός καὶ μὲ παραδοσίες τούς τηῆς κομμουνιστικού πλεκτάνη καὶ μετεβλήθη ἀσυνειδήτως εἰς τήν κομμουνιστικού πλεκτάνη καὶ μετεβλήθη ἀσυνειδήτως εἰς δρόγων πολτικῶν ἐπιδιώξεων. Πρόσειται περὶ καταπληκτικῆς εἰς ἔκτασιν καὶ ἐγκληματικότητα συνωμοσίας κατά τού δρωιστέων ἐλληνικού δημιουργήματος, τής Ναυτιλίας. 'Επωφελούμενοι τής πολεμικῆς ἀναταραχῆς, τής ψυχικῆς εἰς τῶν ταλαιπωριῶν καὶ τῶν κινδύνων ποτέσσεων τάς δικαιώσεως τῶν ναυτικῶν εἰς δικαιώσεων είναι τόν πολλούς αἴτημάτων τῶν κατώθισαν οι διλγοί ἀλλ' ἐπιτίθεισι εἰς τό ἔργον τού συνωμότου καὶ τοῦ καθοδηγητοῦ ναυτεργάται κομμουνιστικῶν κινδύνων τήν Ναυτιλίαν μας.

Δέν κατέστρεψαν μόνον οι γερμανοί τά καρδιαία μας. "Αν αὐτοί ἐγκληματικά τά εἶναι οὐδέναταν, ἄλλοι, καὶ δυστυχῶν εἰς Ελληνες αὐτοί, κατέστρεψαν ὑπόληπτον διά τήν υπόστασιν τής Ναυτιλίας, τής έμπιστοσύνης καὶ τήν μεταξύ έφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν συνεργασίαν. Τό Εμπορικόν μας Ναυτικόν κινδυνεύει τώρα ἀνεπανορθώτως νά καθῇ ἀπό τό κομμουνιστικόν μίασμα, ποὺ διατυπώνται σύνεισης τηῆς Ναυτιλίας.

Χρειάζεται δμως πρός ἐνημέρωσιν τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου διά τήν κομμουνιστικήν συνωμοσίαν μικράν νά κάμω ἀναδομοῦνται εἰς τό παρελθόν.

Μετά τήν κατογήν, τό πλεῖστον καὶ καλύτερον τηῆμα τοῦ ναυτεργατικοῦ μας ἀπέτοπη τόν κέντρων, εἰς τήν ἀλλοδαπήν. "Η πρότη Ελληνική Κυβέρνησις τοῦ έξωτερικοῦ διά τού τότε Υπουργοῦ τής Εργασίας Δημητράτου ήδηλησε νά δργανώσῃ ποὺ τούς ναυτεργάτας εἰς σοματεῖα καὶ διώρισεν ἐκπροσώπους τούς ἔξης:

1) Διά τούς λιμένας Ηπειρωτικῆς Ενδρώπτες καὶ Αγγλίας τόν ναύτην Χριστοφόρατον, εύρισκομένον εἰς Κάρδιφ. 2) Διά τούς λιμένας Αμερικῆς τόν μηχανικόν Δημ. Παπάν, εύρισκομένον εἰς Ν. Υόρκην. 3) Διά τούς λιμένας Μεσογείου τόν ραδιοτηλεγραφητήν Λυκ. Γεωργόπουλον, εύρισκομένον εἰς Αλεξανδρειαν, καὶ 4) Διά τούς λιμένας Απω Ανατολῆς καὶ Νοτίου Αφρικῆς τόν πλοίαρχον Μιχ. Αμπουσελάμ, εύρισκομένον εἰς Ντόρμπαταν.

"Ἐπικολούθησεν ή ἔξοδος εἰς τόν πόλεμον τής Ρωσίας καὶ ή ἀλλαγὴ τακτικῆς τού Διευθυντής Κομμουνιστικοῦ κόμματος, τό δροίσον ήλλαξε «μορφή πόλης ἀγῶνος» κατά τήν φρασεολογίαν του, ἐνεφανίσθη δὲ ἔργαζομενον

ώς δῆμεν ἀντιφασιστικά καὶ ἐντὸς τῶν ἑθνικῶν πλαισίων.

Ἄτυχός ἡ χλιαρὰ τακτικὴ πολλῶν ἑλληνικῶν ὑπηρεσιῶν ἔξωτεροῦ
λιμεναρχῶν, Προξένων κλπ. — εἰδικότερα δὲ αὐτὸς τοῦτο τὸ
Ὑπουργεῖον Ἐργασίας, διευθυνόμενον ἐν τῇ οὐσίᾳ ἀπὸ τὸν κ. Ζάραν,
παρέσχον τὴν εὐκαιρίαν καὶ ἐν πολλοῖς τὴν ὑποστήριξιν, διότις οἱ κομι-
μουνισταὶ ἐπιβλήθησαν εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ ἔξωτεροῦ ἐπὶ
τῶν ναυτεργατῶν, ἐκτοποθέτησαν τῶν τέως, λίαν ἀκαταλήγων ἄλλωστε,
ἐκπροσώπων τοῦ Δημητράτου. Φεύκα τὸ Κ. Κ. ἐκνητοποίησε διὰ τὸν
σκοπὸν αὐτὸν τοὺς ἐπιτελεῖς του, ἥτοι:

Δημ. Κολιόν, ἀξιωματικὸν καταστόματος, Β. Μπεκάκον μηχανι-
κὸν καὶ Ἀμπτατέλλον, ναύτην εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Νικ. Καραγάννην, Π. Μαρζίδην, ἀσυναμιστάς, εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν.

Κάποιον Πολυχρονίου εἰς τὴν Ν. Υόρκην καὶ ἀναλόγους ἄλλους
πράκτορας εἰς Ἀφρικήν, Ανδρασάλιαν κλπ.

Οἱ πονηρὲς αὐτοὶ ἐπιλασθῆσαν ἀπὸ στρατιὰν ἴκανῶν στοιχείων,
ἄπινα μὲ τέχνην συνωμοτικῶν, μὲ δίαν, μὲ παραπλανῆσις κλπ. ἐδημο-
ούργησαν ἑστίας ἀποσυνθέσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ κύρου εἰς τὸ ἔξω-
τερον. Παραλήλως αἱ ἔναντι κομιμουνιστικαὶ δργανώσεις παρέσχον
πλήρην καὶ φανατικὴν ὑποστήριξιν μὲ κάθε ὑλικὸν καὶ ἡθικὸν τρόπον.
Τοὺς συνέδεσαν μὲ ὅλους τοὺς ἔνοντας Συνδικαλιστικοὺς δργανισμοὺς καὶ
μὲ τὴν δοθείαν αὐτῶν ἔξεβλασαν τὴν Κυβέρνησιν τοῦ ἔξωτεροῦ, διότι
τοὺς ἀναγνώρισε καὶ συνεργάζητα μαζὶ τοῖς.

Τὶ ἐπηρολόθησεν εἶναι γνωστόν. 'Υπὸ τῷ ψευδὲς κήρουγμα «Κα-
τείτε τὰ πλοῖα ἐν κινήσει προεκαλεῖτο κατὰ εἴδους ἄρνησις καὶ ἔκβα-
σις. Κορωνὶς πάντων ὑπῆρχεν τὰ ἀντεθνικά γεγονότα τῶν στάσεων
Αιγαντοῦ καὶ Ἀγγλίας, διότι αἱ δργανώσεις αὐταὶ καὶ ἔξαιρετικῶς ὁ
Νικ. Καραγάνης, ἔπαιξαν τὸν πρωτιστὸν ρόλον.

Δυστυχῶς ἀντίδρασις κατ' αὐτὸν δὲν ἔξεδηλώθη, οὔτε παρὰ τῶν
κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, οὔτε παρὰ τῶν ὑγιῶν ναυτεργατῶν, διότι οἱ τε-
λευταῖοι ἀπλόντατα εἰργάζοντο εἰς τὰ πλοῖα καὶ δὲν είχαν καιόν νὰ
ἀσχολοῦνται μὲ δργανώσεις.

Οὕτω ἐφάνσαμεν εἰς τὴν ἀπελευθέρωσιν. Κατὰ τὰ Δεκεμβριανὰ γε-
γονότα αἱ κομιμουνιστικαὶ δργανώσεις τοῦ ἔξωτεροῦ ἑστάθησαν, φυ-
σικά, ἀλληλέγγονι μὲ τὸ ΕΑΜ, ἐσύνεχοισαν δὲν μὲ ἀσδοσίαν πλέον καὶ
ἄπειραν ἔπινταξιν τὴν ἀποσυνθέτησην τῶν δρᾶσιν διότι δοσοὶ ηδύ-
ναντο. Τὸ «Μάρτι» τῆς Φλῆτ Στρῆτ εἶναι ἔνα ἀψενδές δεῖγμα τῆς δρά-
σεώς των. Μὲ τὰ Ἱερὰ χρήματα τῶν θαλασσινῶν δργάνωσαν γραπτεῖς
Ἐπιμήτροις προπαγανδάς.

"Ηοχισεν ὅμως νὰ ἐμφανίζεται καὶ ή ἀντίδρασις τῶν ἐν Ἑλλάδι
κεντρικῶν Ναυτικῶν δργανώσεων, παθοδηγούμενών ὅχι βέβαια παρὰ
τῶν καλυτέρων δινατῶν προσώπων, πάντως ὅμως ἀπὸ ἀξιοπετεῖς ναυ-
τεργάτας, κινούμενος συνδικαλιστικά καὶ μὴ ἔξαρτομένος ἀπὸ
τὸ Κ. Κ.

"Η πόρτη σύγκρουσις δργανώσεων ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτεροῦ διε-
πιστώθη ὅταν, ἀποσταλεῖσης μιᾶς ἀποστολῆς ναυτεργατῶν εἰς Ἀμερι-
κήν, ἐπηρολόθησεν ὁ προστηνισμός της παρὰ τὸν κομιμουνιστὸν ἔκει,
μὲ ἐπακολούθηση τὴν ἄρνησιν τῶν νὰ πειθαρχήσουν ποὺς τὸν ἔκει Προ-
ξενὸν Λιμενάρχην. 'Η εὐθόνη βαρύνει βεβαίως καὶ τὰς ἐν Ἑλλάδι δρ-
γανώσεις, αἵτινες δὲν ἔκαμαν καὶ ἡ πειθαρχία τῶν προσώπων τῆς ἀπο-
στολῆς, βαρύνει διως καὶ τὰς ὑπηρεσίας, αἵτινες ἔνδωσαν εἰς φιλικά
«φροντίστια» καὶ ἐπέτρεψαν νὰ συμπειθηρθοῦν ἀπομὴν. Τὸ πά-
θημα ἔγινε μάθημα καὶ ὅταν ἀπεστάλη ἡ δευτέρα ἀποστολὴ εἰς Ἀγ-
γλίαν μόνον πέντε ἔτος ἐξ ἄπομα προσεχόρησαν εἰς τοὺς κομιμουνιστάς,
ἐνῷ τριακόσιοι ἄλλοι ἐπειδάρχησαν εἰς τὰς ἐντεῦθεν ἐντολάς. 'Ἐν τῷ
μεταξὺ αἱ ναυτεργάτας δργανώσεις πάντοτε ἔχοντες τὴν κατάργησιν
τῶν δργανώσεων τοῦ ἔξωτεροῦ καὶ τὴν μεταφοράν των ἔδω.

'Ἐπει τῆς διλογιμέρου ὑπονομίας τῶν ἑρακλίας τὸ Μοάτιον ἡρθή τέλος ή ἀνα-
γόριστις τῶν ἀμαρτωλῶν ἀντών δργανώσεων, παραλήλων δὲ ἐνθαρ-
μοῦντα στοιχεῖα τινὰ εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἰδρυσαν ἐθνικιστικάς ἐπαγγελ-
ματικὰς δργανώσεις, αἵτινες προεγάλλεσαν ἀρκετὰ όγηματα εἰς τοὺς
κομιμουνιστάς.

Ἐνέρεθες πρὸ δυσκόλου θέσεως οἱ κομιμουνισταὶ ἐδημούργησαν
μέγαν θόρυβον μὲ τὰς κάτωθι ἐνεργείας :

1) Προεκάλεσαν ἐντέγχων ἐνδιαφέροντας καὶ συγχίνοντας τοῦ ἐργατι-
κοῦ κόμματος τῆς Ἀγγλίας καὶ ἄλλων χωρῶν. 2) Ἐπέτυχαν συζητή-
σεις εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων. 3) Ἐκάμαν σκονής καὶ ἀνταρ-
σίας εἰς λιμένας Ανδρασάλιας μὲ καθυτερήσεις πλοίων. 4) Ωργάνωσαν

συγκέντρωσιν εἰς τὸ θέατρον «Γκάριον» τοῦ Λονδίνου μὲ ὄμιλητάς κορυ-
φαίσας ἄγγλους κομιμουνιστάς. 5) Ἐπεισαν καὶ αὐτὸν τὸν ἐξ Ἀγγλίας
διελθόντα Υπουργὸν τῶν ἔξωτεροικῶν κ. Σοφιανόποντον, ὅτι δῆμεν κα-
κῶς ή Κυβέρνησις Πλαστήρα ἔπαντες νὰ ἀναγνωρίσῃ τὰς δργανώσεις
τοῦν καὶ 6) Ἐκινητοποίησαν ἀκόμη καὶ εἰς τὸ ἔσωτερον, ἐντὸς τοῦ
ἀριστεροῦ τύπου καὶ πολὺ μέρος τοῦ Δημοκρατικοῦ ἐπέρι τῶν ἀπόφεων
τον. Τέλος, μετέφεραν εἰς Πειραιὰ τὸ τμῆμα τοῦ τῆς Ἀλεξανδρείας
ηπό τὸν ἀσυναπιστὴν Π. Μαρζίδην καὶ ἐκμεταλλεύμενοι τὴν δυσπρα-
γίαν καὶ κακοτυχίαν τῶν ἔδω δργανώσεων.

Τὰ ὅπλα τῶν εἶναι ισχυρά, ἥτοι : Χρηματικὴ εὐήρεια ἀπόλυτος.
Κάθε δυσκόλια καὶ ἀδύναμία ἵνανοποιήσεις τῶν ναυτεργατικῶν ξη-
τημάτων τῆς ἐνισχύουν θετικότατα. Τὸν παρελθόντα Μάιον ἔφθασε καὶ
ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῶν δργανώσεων αὐτῶν τὸν ἔξωτερον ἀξιωμα-
τούς καταστόματος Δημ. Κολιός, ὃλγον δὲ κατόπιν καὶ ὁ συνεργάτης
του μηχανικός Βασ. Μπεκάκος καὶ ἐν συνεχείᾳ ὁ Ἀμπτατέλλος.

Οὗτοι, ἐνισχύμενοι προφανῶς ὑπὸ τὸν ἔδω "Ἀγγλῶν ἐργατικῶν,
ἢ μᾶλλον κομιμουνιστῶν ἀντιπροσώπων, ἡρχίσαν θορεοῦντες καὶ προ-
παγανδίζοντες εἰς τὰς ναυτεργατικὰς τάξεις. Ἐπεσκέψθησαν τοὺς 'Υ-
πουργοὺς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας, Δικαιοσύνης, Ἐργασίας κλπ. Ἐπι-
κολούθησε οὐσιεψις εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας, ὅπου
παρέστησαν οἱ Υπουργοί κ. κ. Μάτεις καὶ Ζάκκας, ὁ Διευθυντὴς τοῦ
'Υπουργεῖον Ἐργασίας κ. Ζάρας, ὁ Κολιός καὶ οἱ Πρόεδροι τῶν ἔδω
Ναυτικῶν δργανώσεων. Θέμα ἦτο ἡ ἐπιθυμία τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἐνο-
ποίησιν τῶν δργανώσεων ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτεροικοῦ. Αἱ ἔδω δργανώ-
σεις ἔχητοσαν νὰ γενινένται ἀρχαιορείσια ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτεροι-
κοῦ, οἱ δὲ ἀποδειγμόθεμοι εἰς τὸν ἀπόρρητον τὰς δργατικὰς Διοικήσεις τῶν
Ναυτικῶν δργανώσεων. Θέμα ἦτο ἡ ἐποίηση τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἐνο-
ποίησιν τῶν δργανώσεων ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτεροικοῦ. Αἱ ἔδω δργανώ-
σεις ἔχητοσαν νὰ γενινένται ἀρχαιορείσια ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτεροι-
κοῦ, οἱ δὲ ἀποδειγμόθεμοι εἰς τὸν ἀπόρρητον τὰς δργατικὰς Διοικήσεις τῶν
Ναυτικῶν δργανώσεων. Θέμα ἦτο ἡ ἐποίηση τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἐνο-
ποίησιν τῶν δργανώσεων ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτεροικοῦ. Αἱ ἔδω δργανώ-
σεις ἔχητοσαν νὰ γενινένται ἀρχαιορείσια ἐσωτερικοῦ καὶ τῶν
ἀποτελεσμάτων τῶν δργανώσεων τοῦ έξωτεροικοῦ, νέα συνάντησις Κολιού καὶ τῶν
Διευθυντήσιν τῶν Ναυτικῆς. Οἱ Κολιός ὅμως προσεποιήθη, ὅτι δὲν εί-
χεν ἐξουσιοδότησιν δι' ἐνοποίησην, ἐπέμενε μόνον διὰ τὴν ἐπανάληψην
τῆς παρὰ τὸν Κράτους ἀναγνωρισεως τῆς δργανώσεως του εἰς τὸ ἔξω-
τερον. Ἀπερασίθησαν νὰ ἐπακολουθήσῃ νέα συνάντησις Κολιού καὶ τῶν
Διοικήσεων πρόσωπων, πρόγαμα ποὺ ἐγένετο, χωρὶς δρμούς καμίαν λύσιν, δε-
δομένον διὰ τὸν Κολιός ἐπέμενε νὰ θεωρηθῇ ἀπαράτητον τὸν διατήρησην
τῶν δργανώσεων τοῦ ἔξωτεροικοῦ, ἀναδέστατα δὲ ἔχητοσεν ἐνίσχυσην
τῆς ἔδω Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας, διότι προκληθῆση συγκέντρωσις τῶν
ἀνέρων ναυτεργατῶν εἰς τὸν θεωρητήν. Ήνταν τοὺς διμιλῆση καὶ τὸν καταπο-
τικό τοῦ κόσμου.

Διακοπεῖσης τῆς ἐπαρχῆς Πανελλήνιον Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας καὶ
Κολιοῦ, οὗτος ουδούμενος ὑπὸ ἀπετελείον συνεργατῶν, ἴδρυσε γραφεῖα
ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Σωκράτους, ἐκδίδει δὲν ἐβδομαδιαίαν ἐφημερίδα καὶ πλή-
θος προκηρύξεων. Διστυχῶς αἱ ἔδω δργανώσεις εἰς τὸν διατήρησην
τῶν δργανώσεων τῶν ἔξωτεροικοῦ, ἀναδέστατα δὲ ἔχητοσεν ἐνίσχυσην
τῆς ἔδω Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας, διότι προκληθῆση συγκέντρωσις τῶν
ἀνέρων ναυτεργατῶν εἰς τὸν θεωρητήν. Ήνταν τοὺς διμιλῆση καὶ τὸν καταπο-
τικό τοῦ κόσμου.

Κάποια τεῦθην βαρύνει διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ συγκροτήματος
Κολιοῦ καὶ τὸν Διευθυντή τοῦ 'Υπουργείου Ἐργασίας κ. Ζάρας, ὅστις
κατὰ τὴν τετραετὴ ὑποδούλωσιν τῆς Ἐλλάδος εὐέστετο εἰς Ἀγγλίαν.
Ἐπέσης καὶ οἱ Λιμενάρχοι ἀξιωματικοί Λάζ. Σακαλῆς ἐν Ἀλεξανδρείᾳ.
Γρ. Κονσταντίνης ἐν Κάρδιφ καὶ Καλίερος εἰς Ν. Υόρκην, ποικιλο-
τόπωτος ἐνίσχυσαν αὐτούς, εἴτε ἐξ ἀδηναμίας, εἴτε ἐκ πανήσης των
τοποποιούμενών του.

Ἄλλα τὰ πρόγαματα ἔξελισσονται σύν τῷ χρόνῳ ἀκόμη εἰς τὸ χει-
ρότερον. 'Αναγνωρίζεται τελικῶς ἀπὸ τὸ Κράτος ή δῆμεν 'Ομοσπονδία
Ναυτικωτικῶν 'Οργανώσεων τοῦ ἔξωτεροικοῦ καὶ ο. κ. Μάτεις προχω-
ρεῖς ἀκόμη διοικήσων ἐπροσθόποντος αὐτῆς εἰς τὸ Γραμματεῖον Ἐργασίας. 'Ἐν τῷ
μεταξὺ αἱ πρότεραί ἐπέργασαν ἐπὶ τῶν καταλόπων τοῦ ἐμπορικοῦ μας τόπον
μαίνονται. Τὰ σκάπτη ἀπρακτούντων εἰς τὸν ζένον λιμένας καὶ οἱ ἐφοπλι-
σταί ἀπέργουν κάθε ἀγοράς. Περιμένουν τὸ ξεκαθάρισμα τῆς οἰκτρῆς
αὐτῆς καταστάσεως, ποὺ τὸ Κράτος εἶναι κρίσις ἐπεύθυνον διὰ τὴν δη-
μογραφίαν της.

Τόρα εἰς τοὺς ναυτεργάτας ἐναπόκειται νὰ κρίνουν καὶ νὰ διαλέ-
ξουν τὸν δρόμον δρόμον. Θά περιμένουν τὴν κρατικοτοίσιν ποὺ ἐπαγ-
γέλλεται δὲ τὸν Κολιός ή μὲ τὴν συνεργασίαν ὅλων θὰ ἐπδιώξουν νὰ ξανα-
γίνονται τὰ καράβια, αὐτά ποὺ θὰ παράσχουν εἰς δόλους μας τὰ μέσα της
ζωῆς;

Μετὰ πάσης τιμῆς
Πειραιεὺς τῇ 3 Οκτωβρίου 1945.
Α. Π.

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

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

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

Η ΕΠΑΝΑΛΗΨΙΣ ΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Τοῦ κ. Β. ΚΟΡΜΑΖΟΠΟΥΛΟΥ

Δώδεκα όλόκληροι μήνες συμπληρώνονται έντος δύλιγου από της άπελευθερώσεώς μας. Προγράμματα έχουν καταρτισθή και έφαρμόζονται διά την προσδευτικήν άνασθίωσιν δλων τῶν κλάδων τῆς θέσης μας Οἰκονομίας. Ή γεωργία, ή βιομηχανία, τὸ ἐμπόριον, ή ναυτιλία, αἱ ἐπίγειοι μεταφοραὶ, ἔτυχον τοῦ κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ δημιουργοῦν τὸν δρόμον τῆς ἀνορθώσεως τῶν.

Τίποτε, δύος, δὲν ἔχει ἐσαγγελθῆ ἀκόμη διὰ τὰς ἑναερίους συγκοινωνίας. Ἀπό καιροῦ εἰς καιρὸν δὲ τὸπος ὑπενθυμίζει εἰς τοὺς ὑπευθύνους, διὰ τοῦ κλάδου τούτου ή ἀνασθίωσις θά παρεῖχε μίλια σπουδαιοτάτην συμβολὴν διὰ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὸν ὅμαλὸν θίον. Τὸ ὑπουργεῖον ἔν τούτοις, τῆς Ἀεροπορίας σιγῇ. Καὶ διερωτᾶται κανεὶς, κατὰ ποιάν ἀλλην ἐποχῆν οὐ πρεσσοῖς τὰς δόποις ἀπὸ τὴν ἀεροπορίκην μεταφορὰν ἀναμένει τὸ κοινόν, θά ησαν ἔξυπηρτικάτεροι καὶ ἀποδοτικάτεροι παρά σῆμερον;

Τι συμβαίνει, λοιπόν; Καὶ ποῦ πρέπει ν' ἀναζητήσωμεν τὰ αἰτια ποὺ ἐπεθράδυναν, ἐπιθραδύνουν καὶ θά ἐπιθραδύνουν ίσως ἀκόμη τὴν ἔφαρμογην ἐνὸς ἀεροσυγκοινωνικοῦ προγράμματος, καὶ ποιά μέτρα πρέπει νὰ ληφθοῦν διὰ τὴν ἔξουσιον τῶν αὐτῶν; Ανατιρρήτως τὰ αἰτια ταῦτα, ἔφόσσον δὲν συντρέχουν ἀλλοὶ λόγοι ἀστάθμητοι, ποὺ διαφέύγουν τὴν διερεύνησιν — καὶ λέγομεν τοῦτο διότι ἀκούομεν περὶ μυστηριώδων ἐπεμβάσεων καὶ πρωστικῶν συμφερόντων ἐπὶ τῶν δόποιων δὲν εἶναι δυνατόν νὰ δώσῃ κανεὶς ποιῶν, δύνανται νὰ ἔντοπισθοῦν εἰς τὰ κατωτέρω, τὰ δόποις πρέπει ν' ἀντιμετωπισθοῦν μὲ ἀποφασιστικότητα καὶ ταχύτητα ἐκτελέσεως:

1.—Τὴν σύμβασιν μὲ τὴν Ἑλληνικὴν Ἐταιρίαν Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν (Ε. Ε. Ε. Σ.).

2.—Τὴν ὑπαγγήλην τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας ὑπὸ τὸ Γενικὸν Ἐπιτελεῖον Ἀεροπορίας (Γ. Ε. Α.).

3.—Τὸν παραμερισμὸν τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν.

Θά ἔξετάσωμεν ἐν λεπτομερείᾳ ταῦτα:

1.—Τὸ 15ετές προνόμιον ἀποκλειστικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀεροπορίων μεταφορῶν, τὸ δόποιον παρεχωρίθη εἰς τὴν Ε. Ε. Ε. Σ. δὲν θ' ἀπέτελει ἐμπόδιον εἰς τὴν ἀπαναλειτουργίαν τῶν γραμμῶν, ἐάν ἔξ ὑπαρχῆς ἀντιμετωπίζετο, ὅπως ἐπρεπε. Καὶ κατὰ πρῶτον ἐπρεπε ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸ ζῆτημα τῆς μεταβιθάσεως ἐπὶ κατοχῆς τῆς πλειοψηφίας τῶν μετοχῶν τῆς Ε. Ε. Ε. Σ. εἰς τὴν γερμανικὴν ἑταῖριν «Λουφτχάνσα». Αἱ μετοχαὶ αὗται, ἀνήκουσαι εἰς τὸ Μετοχικὸν Ταμείον Στρατοῦ, διὰ τοῦ Ν. Δ. τῆς 27 Μαΐου 1941 μετεβίσθησαν εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας ἐπὶ τῇ καταβολῇ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου τῆς δυναμαστικῆς ἀξίας αὐτῶν καὶ τῶν νομιμῶν μερισμάτων εἰς τὸ δικαιούχον Μ. Τ. Σ., τὸ δόποιον καὶ ἔγινε. Μὲ τὴν σειράν της ἡ Υ. Π. Α. σχεδὸν ἀμέσως μετεβίσθησε τὰς μετοχάς αὗτάς εἰς τὴν «Λουφτχάνσα» κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργικοῦ συμβουλίου, ληφθείσης κατὰ παρέκκλισιν τοῦ ἀρχικοῦ νόμου 4809 διὰ τοῦ δόποιου ἐγένετο ἡ παραχώρησις τοῦ προνομίου, δρίζοντος διὰ τὸ προνόμιον ἀνακαλεῖται εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν δόποιαν τὸ 41% τούλαχιστον τῶν μετοχῶν περιελθή εἰς ἀλλοδαπούς. Τὶ συνέτρεξε διὰ τὴν τὸσον ἐσπευσμένην αὐτὴν μεταβίσασιν, δὲν γνωρίζομεν. Πάντως, ἡ «Λουφτχάνσα» παρέλαβεν ἀπὸ τὴν πολιτικὴν ἀεροπορίαν τὰς μετοχάς, χωρὶς νὰ καταβάλῃ τὴν ἀξίαν αὐτῶν. Τοῦτο φαίνεται ἐκ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 191 νόμου τῆς 18 Μαρτίου 1943 διὰ τοῦ δόποιου κυροῦται σύμβασις μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, τῆς Ε. Ε. Σ. καὶ τῆς «Λουφτχάνσα», κατὰ τὴν δόποιαν, πρὸς ἔξοφλησιν τῶν μετοχῶν αὐτῶν ἡ «Λουφτχάνσα» ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παραδῷση εἰς τὸ Δημόσιον ἔπειτα πλάνον Γιούνκερς 52) 3M εὐθὺς ὡς τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ἀπαλλασσόμενον τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἐπὶ τοῦ σέρος κυριαρχίας του, θά ηδύνατο νὰ παράσχῃ εἰς τὴν Ε. Ε. Σ. τὴν ἔξουσιοδότησιν πρὸς ἐπανάληψην τῶν πτήσεων τῆς.

Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη, λόγω τῆς καταρρεύσεως τῆς Γερμανίας, δὲν ἔξετελέθη, εἶναι ἀμφισβολή δὲν θὰ ἔκτελεσθῇ καποτε, δόποτε καὶ θὰ εἶναι ἄνευ ἀξίας, δεδομένης τῆς ἔξελιξεως τὴν δόποιαν ἔλασσον ἡ ἀεροπορία μεταφορῶν.

Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ἀεροπορίας ἀφοῦ ἐπελαγοδρόμησεν ἐπὶ μῆνας εἰς τὴν ἀνεύρεσιν λύσεων, κατὰ τὰς ἀρχαῖς τοῦ παρόντος μηνός, ἔλασθε τὴν ἀπόφασιν του, ἡ δόποια ἀντιπροσωπεύει τὴν χειροτέραν λύσιν. Ἀντὶ νὰ τροποποιήσῃ τὴν ἀπόφασιν τοῦ ὑπουργικοῦ συμβουλίου διὰ τῆς δόποιας μετεβίσθησαν αἱ μετοχαὶ εἰς τὴν «Λουφτχάνσα», καθ' ἐιλή οἰκιάωμα, τὸ δόποιον ἀλλως τε ἥσκησε καὶ παλαιότερον διὰ τῆς μεταβιθάσεως τῶν ἰδίων μετοχῶν ἀπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸ Μ. Τ. Σ. καὶ ἐπαναφέρῃ ταῦτα εἰς τὴν κυριότητά του, προέθη εἰς τὸν διορισμὸν διαχειριστικῆς ἐπιτροπῆς (1) διὰ τὴν διαχείρισιν τῆς τεθέσης ὑπὸ μεσηγγύησιν γερμανικῆς αὐτῆς περιουσίας. Ἀνέγνω-

(1) Ἡ ἐπιτροπὴ αὕτη, συνελθοῦσα τὴν 12ην τρέχοντος μηνὸς, ἔλασθε τὰς πρώτας ἀποφάσεις της, ἀφορῶσας τὴν μισθοδοσίαν τοῦ ἵπταιμένου καὶ τοῦ λοιποῦ πρωστικοῦ, τὴν δόποιαν καθώρισεν εἰς τὸ ἥμισυ τῶν κανονικῶν ἀποδοσῶν, λόγῳ τῆς ἀδρανείας τῆς Ε. Ε. Ε. Σ. διὰ τὸ πλεῖστον τοῦ πρωστικοῦ. Ως πρώτη ἐνέργεια διὰ τὴν προστασίαν τῆς μεσηγγύ-

ριούν οὕτω διὰ τῆς λύσεως ταύτης ὡς καλῶς γενομένην τὴν ἐπὶ κατοχῆς μεταβίσασιν τῶν μετοχῶν καὶ ἔδωκε δικαιώματα μελλοντικῶν ἀπαιτήσεων.

Θά ηδύνατο, δύος, κανεὶς νὰ ἐρωτήσῃ ἀκόμη ποίαν περιουσίαν ἡ Ἐπιτροπὴ αὕτη θὰ διαχειρισθῇ, ἐφόσσον εἶναι γνωστὸν ὅτι ἡ Ε. Ε. Ε. Σ. δὲν διασθέτει τοιαύτην ἀπὸ τῆς 10ης Ιουλίου δὲ τοῦ 1941 τὴν συντήρησιν τῆς ἔχει ἀναλάβει τὸ Κράτος, δυνάμει τοῦ νόμου 191, πρὸς διατήρησιν τῆς συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ της, ἐπὶ τῇ προθέλεψι ἐπαναλειτουργίας αὐτῆς. Δὲν γνωρίζουν πῶς σκέπτεται τώρα ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία ν' αντιμετωπίσῃ τὸ ζῆτημα. Δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑποτεθῇ ὅτι θ' αναμείνη τὸ Κράτος τὸν ἔρχομένον 'Ιουλίον, πότε λήγει τὸ προνόμιον τῆς ἔταιρίας, διὰ νὰ ἐπαναλάβῃ τὰς ἀεροπορικάς συγκοινωνίας. Μία λύσις ὑπάρχει, ή ἔστω καὶ ἀργά τροποποίησις τῆς πράξεως τῆς μεταβιθάσεως καὶ ἐπαναφορά τῶν μετοχῶν ὑπὸ τὴν κυριότητά του. Πρόσκλησις τῆς «Λουφτχάνσα» νὰ παραδώσῃ τοὺς τίτλους καὶ ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσεις ἀκύρωσις τούτων καὶ ἔκδοσις νέων ὑπὸ τῆς Ε. Ε. Ε. Σ. εἰς ἀντικατάστασιν των. Ἐπειδὴ δὲ η ἀξία αὐτῶν δὲν ἔχει καταβληθῆ, οὐδεμία ἀπαίτησης εἶναι δυνατόν νὰ προθληθῇ. Γινόμενον οὕτω τὸ Κράτος κύριον τῆς πλειοψηφίας ή νὰ διατηρήσῃ ταῦτην μέχρι λήξεως τοῦ προνομίου, λαμβάνον δόλα τὰ μέτρα διὰ τὴν ταχείαν λειτουργίαν τῆς ἀεροπορικής συγκοινωνίας — υπὸ τὴν ιδιότητα του ὡς κυριατέρου μετόχου — ή νὰ δρίσῃ διὰ νεωτέρας ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργικοῦ συμβουλίου τὸν δργανισμὸν, τὸν δόποιον κρίνει καταλληλότερον διὰ νὰ μεταβιθάσῃ τὰς μετοχάσ. Ἐπειδὴ δύος ή μέχρι τῆς λήξεως τοῦ προνομίου περιόδους εἶναι μικρά, θὰ ητο προτιμότερον νὰ διατηρήσῃ ή ιδίᾳ ὑπηρεσία τῆς πολιτικής ἀεροπορίας τὴν ἔκμεταλλευσιν, λαμβάνοντας πρόνοιαν δόπως κατά τὸ δημονον τὸ διάστημα μελετήση τὴν μελλοντικὴν ὄργανων καὶ καθορίση τὴν μορφὴν τοῦ δργανισμοῦ ή τῆς ἐπιχειρίσεως ὑπὸ τὴν δόποιαν μελλοντικῶς θὰ λειτουργήσῃ ή ἐναέριος συγκοινωνία.

Κατὰ τὴν γνώμην μας, η μορφὴ τῆς ὑφισταμένης συμβάσεως μετά τῆς Ε. Ε. Ε. Σ. πληροὶ ὅλας τὰς ἀπαιτουμένας συνθήκας δι' ὀμαλὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ἔσασφαλίζει τὸν κρατικὸν ἔλεγχον. Τροποποίησις δοσον ἀφορᾷ τὴν χιλιομετρικὴν ἐπιχορήγησιν, τὸ ποσοστὸν τοῦ μερισμάτος καὶ τῶν πλέον κερδῶν δύνανται νὰ ἐπιτευχθοῦν καὶ πρέπει πρὸς δόφελος τοῦ Δημοσίου.

Ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη πρέπει νὰ ληφθῇ πρόνοια δώσει κατὰ τὴν κεφαλαιοποίησιν τῆς μελλοντικῆς Ἐταιρείας νὰ μὴ ἀγνοθεῖν αἱ λοιπαὶ συγκοινωνιακαὶ ἐπιχειρήσεις ή ὄργανησιμοι καὶ ιδιαίτερως ἡ Ναυτιλία. Θά πρέπει, νομίζομεν, ν' ἀνοίξωμεν ἔνα νέον δρόμον εἰς τὸν πλουτοπαραγωγικὸν τούτον κλάδον, ἐφόσσον προδευτικά ἐν μέρος τῶν ὑπὸ αὐτοῦ ἐκτελουμένων μεταφορῶν θ' ἀναληφθῇ ἀπὸ τὴν ἀεροπορίαν, τόσον εἰς τὰς διεθνεῖς γραμμαῖς, δόσον καὶ τὰς γραμμαῖς τοῦ ἑσωτερικοῦ, παραλλήλων πρὸς τὰς δόποιας πρέπει ν' ἀναμένωμεν ἀμέσως μὲν καὶ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἀεροταξικῶν ἀσφαλῶν δὲ συντόμως τῶν ἐλικοπτέρων, ποὺ θὰ διεκδικήσουν καὶ αὐτὴν τὴν ἐπιθατικὴν κίνησιν τῶν αὐτοκινήτων.

"Ἄς μη λησμονῶμεν διὰ πλεῖστον πρὸς ζημίαν καὶ τῶν σιδηροδρόμων καὶ τῶν αὐτοκινήτων καὶ ἐν γένει τῆς οἰκονομίας μας, διότι, ἐνδέ την ἀποτυχίαν τῶν τελευταίων καὶ ὁ σπουδαῖος ρόλος τὸν δόποιον θὰ ἐπιστέλει εἰς τὰς μεταφορὰς διεφαίνετο, οὐδεμία πρόθλεψις ἔχεινετο διὰ τὴν διαμόρφωσιν μιᾶς προλειαντικῆς καταστάσεως ποὺ θὰ ἔσασφαλίζει ἀποδοτικὴν συνεργασίαν, ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον ὑπουργοῦ, τὸ δόποιον ἐξηκολούθει νὰ κάμη σιδηροδρομικὴν πολιτικήν, δύνανται τὸ αὐτοκίνητον ὑπενόμευτε τὰς θεραπεῖας τοῦ σιδηροδρόμου. 'Η συμμετοχὴ ἐπίσης εἰς τὸ κεφαλαίον ἐνός ἀλλοδαπού ἀεροπορικοῦ δργανισμοῦ ἐνδείκνυται διὰ πολλοὺς λόγους.

11.—Ἡ γενομένη ἐσχάτως ὑπαγωγὴ τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας ὑπὸ τὸ Γ. Ε. Α. δέν συμβαίνει διὰ πρώτην φοράν. Καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἡ Πολεμικὴ 'Αεροπορία, δόσως καὶ τώρα, ἐπεζήτησε καὶ ἐπέβαλε τὴν ἔχεισαν τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας. Δὲν ἐπιθυμοῦμεν ν' ἀναλύσωμεν ἔδω τοὺς λόγους διὰ τοὺς δόποιους ή Πολεμικὴ ἀεροπορία ἐπεζήτησε τὴν ἔπιθολή της ἡγεσίας αὐτῆς. Θά ἀρκεσθῶμεν ν' ἀναφέρωμεν μόνον, διότι κατὰ τὸ παρελθόν η ἡγεσία αὕτη ἀπέτυχεν, ἐξ οὗ καὶ η πολιτική ἀεροπορία ἐγένετο ἐκ νέου ἀνέξαρτης. 'Η υπαγωγὴ τῆς τώρα ὑπὸ τὸ Γ. Ε. Α. δὲν ἔχει κανένα οὐσιαστικὸν σκοπὸν καὶ εἶναι καταδικασμένη εἰς νέαν ἀποτύχιαν.

Θά ητο ίσως μία δικαιολογία — καθ' ήμας πάντως μὴ εύσταθούσα — διὸ η υπαγωγὴ αὕτη ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ἐπιζήτησιν οἰκονομιῶν διὰ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ πρωστικοῦ, λόγῳ συμπτύξεως τῆς υπηρεσίας. 'Αλλὰ τοῦτο δὲν συνέθη. Τούναντίον, η Πολιτική περιουσίας, τῆς δόποιας ἐτάχθη διαχειριστής, δὲν ἦτο ἀστοχός. Δέον τώρα ν' ἀναμένωμεν τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ τὴν κατάθεσιν εἰς τὴν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸν λογισμὸν 'Εθνικῆς μας ἀεροπορικῆς ἔταιρίας.

Λιτική Αεροπορία διετήρησε τὸ προπολεμικόν της προσωπικόν τόσον τῶν ἁστερικῶν δασούν καὶ τῶν ἔξωτερικῶν τῆς ὑπηρεσιῶν καὶ ὡς ὑπηρεσία ὅχι μόνον σύμπτυχον δὲν πρέπει νὰ ὑποστῇ, ἀλλὰ ν' ἀναπτυχθῇ ἀναλόγως τῆς προσδοκούμενῆς ἀναπτύξεως τῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν. Τὰ δὲ ἐκ τῆς ἀναπτύξεως ταύτης ὠφελήματα τὰ ὅποια προσδοκᾶ ἡ πολεμικὴ ἀεροπορία διά τὴν πολεμική της κινητοποίησιν, δὲν ἀποτελοῦν σούσαρον λόγον διά τὴν ἐπιθόλην στρατιωτικῆς διοικήσεως ἐπ' αὐτῆς, ἐφόσον δύνανται νὰ ἐπιτευχθῶν δι'. Ἀλλης ὁδοῦ. Παράδειγμα: 'Ἡ κατὰ τὸν Ἑλληνοταλικὸν πόλεμον χρησιμοποίησις τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας μεταφορῶν ἐπετεύχθη ἀμέσως ὅμαλῶς ἄμα τῇ ἐπιστρατεύσει καὶ ἀπέδωκεν ἱκανοποιητικάτων ἀποτελέσματα.

Δὲν εἶναι δυνατόν νὰ νοηθῇ ἐν καρῷ εἰρήνης ἡ ἀεροπορία μεταφορῶν ὡς μονάς τῆς πολεμικῆς ἀεροπορίας ἐφεδρική, εἰς τὴν δόποιαν ν' ἀπορροφηθοῦν τὰ ἔξερχόμενα στελέχη. Βεβαίως, ἡ ἀνανέωσις τοῦ ἵπταμένου προσωπικοῦ τῶν ἐνεσερίων μεταφορῶν δὲν ἔχει ἀλλην πηγὴν ὅποιαν πρότερον νὰ γίνῃ, ὅταν πραγματικαὶ ἀνάγκαι τὸ ἐπιθάλλουν μὲν ἐπιλογὴν καὶ προηγουμένην τακτάσιν. 'Ο πιλότος τοῦ ἐμπορικοῦ ἀεροσκάφους ἔχει ἐντελῶς δάσφορον νοοτροπίαν τοῦ πιλότου τῆς πολεμικῆς ἀεροπορίας, ἡ δόποια μόνον διά τῆς πείρας ἐπὶ τῶν γραμμῶν ἀποκτᾶται. 'Ἡ κατανόησις τῆς νοοτροπίας αὐτῆς ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὸ προσωπικόν ἐδάφους διά τῆς ἐν τῇ πράξει ἐφαρμογῆς εἰς τρόπον ὥστε ὠρισμένα προσόντα νηφαλιότητος, πνεύματος συνεργασίας καὶ ἱκανότητος πρὸς διτικεψινήν ἔξετασιν τῶν πραγμάτων, νὰ εἶναι ἀπαραίτητα καὶ διά τοὺς ἐκ τῶν πολεμικῶν στελεχῶν χρησιμοποιηθομένους διά τὰς διοικητικὰς θέσεις τῶν ἀερολιμένων, δοσοδήποτε ἔξαιρετα καὶ ἀν ἥσαν τὰ προσόντα τῶν κατὰ τὴν ἐνεργεία ὑπηρεσίαν τῶν.

"Ἄς γίνη, λοιπόν, ἀνέξαρτης ἡ Πολιτική Ἀεροπορία ἀπό τὸ Γ. Ε. Α. Ἐπιδιώκει σκοπούς ἔξι ἵσου σημαντικούς μὲν τὴν Πολεμικήν. Καὶ ἀν τώρα διοικητικῶν ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἀεροπορίας ἡ θέσις τῆς εἰναι εἰς τὸ πλευρὸν τῶν λοιπῶν συγκοινωνιακῶν ὑπηρεσιῶν μετά τῶν δόποιων πρέπει νὰ ἐνωθῇ, ὑπὸ ἐνισια-αν διοίκησιν.

III.—Τὸ γνωμοδοτικὸν συμβούλιον 'Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν ἔχει παραμερισθῆ. 'Ἐνω ἡ συμβολή του διά τὴν ὄρθην κατεύθυνσιν εἶναι καταφανής. 'Ἀπετελείτο παλαιότερον ἀπό τοὺς: Δ) ντῆν καὶ 'Ὑποδιευθυντὴ τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, τὸν Δ) ντῆν τοῦ Ἐπιτελείου τῆς Πολεμικῆς Ἀεροπορίας, τὸν Διευθυντὴν τῶν Τ. Τ. Τ. ὡς μόνιμα μὲλή δικαίωμα ψήφου ὑπὸ τὴν πρεσβρίαν τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἀεροπορίας. 'Ηδύναντο νὰ συμμεθέξωσι τούτου, κατόπιν προσκλήσεως ὡς ἔκτακτα ἡ ἐπικουρικὰ ὄντες ψήφου μέλη πατέρων Κρατικῶν ὑπαλλήλων ἢ στρατιωτικῶν δυνάμεων νὰ παρέχῃ χρήσιμον γνώμην ὡς καὶ ἀντιπρόσωπος ἀεροπορικῆς ἐταιρίας ἡ σωματείων ἢ δρυγαρίσσων ἐνδιαφερομένων.

"Ἡ σύγκλησις τοῦ γνωμοδοτικοῦ τούτου συμβουλίου ἐπρεπε νὰ γίνῃ ἀπό τῆς πρώτης στιγμῆς, διότι ὁ καθορισμὸς τῆς ἀεροσυγκοινωνικῆς μας πολιτικῆς καὶ αἱ ἔκαστοτε παρουσιαζόμεναι εἰδίκαιαι περιπτώσεις, ἐπεκτάσεις, πρόσθια γραμμῶν, ἡ διελέύσεως αὐτῶν ἢ ἔγκαταστάσεως νέων δὲν εἶναι πρόθλημα τόσον εὔκολον, οὕτε ἐπιτρέπεται ν' ἀντιμετωπίζεται ὑπὸ μόνης τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας. Θά ἡτο δὲ λίαν συντελεστικὸν διά τὴν ἀρτιωτέραν συγκρότησιν τοῦ γνωμοδοτικοῦ συμβουλίου, ἀν μεταξὺ τῶν μονίμων αὐτοῦ μελῶν περιελαμβάνοντο οἱ ἀρμόδιοι διευθυνταὶ τοῦ ὑπουργείου Συγκοινωνίας καὶ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ διὰ τὰς μετά ἀλλοδαπῶν συμβάσεις ὃ Δ) ντῆν τοῦ Συμβατικοῦ τοῦ ὑπουργείου ἔξωτερικῶν.

Τὸ γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον τῶν 'Ἐναερίων Συγκοινωνιῶν πρέπει νὰ συγκληθῇ ἀμέσως. 'Ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας νὰ θέσῃ ὑπὸ δύψιν τοῦ πρόγραμμά της. Τὶ ἐπιδιώκει, τὶ ἐλπίζει, πόθεν ὁ τόπος τέπιτούχη. Αἱ ἀποφάσεις πού θά ληφθοῦν θά εἶναι πράγματι αἱ ἀνταποκρινόμεναι πρὸς τὰς ἀντίκας τοῦ τόπου καὶ ὁ ἀρμόδιος ὑπουργός θά ἐνισχυθῇ διά τὴν ἐπιζήτησιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν.

'Ἡ ταχεῖα διευθέτησις τῶν ἀνω θά ἐπιταχύνῃ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐνεσερίων συγκοινωνιῶν.

B. ΚΟΡΜΑΖΟΠΟΥΛΟΣ

Πῶς ρυθμίζεται τὸ ζήτημα τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων

Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 234 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος της Κυθερνήσεως ἔδημοσιεύθη ὁ νόμος περὶ τῆς ἀποδεσμεύσεως τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων. 'Ο νόμος ἔχει ὡς ἔξῆς:

ΑΝΑΓΚ. ΝΟΜΟΣ ὑπὸ ἀριθ. 545

Περὶ ἐπιθόλης παρακρατήματος πόδες ἀντικατάστασιν τῶν ἀπωλειῶν τοῦ 'Ἑλληνικοῦ Ἐμποριοῦ Στόλου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β' ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Προτάσει τοῦ Ἡμέτερου 'Υπουργικοῦ Συμβούλιον, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

"Ἄρθρον 1.—1. 'Ἐπιβάλλεται παρακράτημα τριάκοντα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (30 ο) : α') 'Ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως τῶν ἔξι οἰασδῆποτε αἵτιας ἀπολεσθέντων ἢ ἀπολεσθέμενων ἐλληνικῶν ἐμποριῶν πλοίων ἀπὸ 1ης Σεπτεμβρίου 1939 καὶ μέχρι λήξεως τῆς Ισχύος τοῦ ἀπὸ 20 Μαΐου 1941 'Ἀγγλο-Ἑλληνικοῦ Συμφώνου καὶ 6') 'Ἐπὶ τοῦ τιμῆματος τῶν κατὰ τὸ αὐτὸν ὡς ἄνω χρονικὸν διάστημα μεταβιβασθέντων ἢ μεταβιβαζόμενων πρὸς ἀλλοδαπῶν κατὰ τὸ ποσοτὸν μεῖζον τῶν 50 ο) ἐλληνικῶν ἐμποριῶν πλοίων. Τὸ παρακράτημα τούτο δὲν προσανέται μὲ πρόσθετα ποσοτάτη ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἢ ὑπὲρ οἰουδήποτε δργανισμοῦ ἢ ἄλλου σκοποῦ.

2. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ παρακρατήματος ἐκπίπτονται ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ἢ τοῦ τιμῆματος πόλησεως τοῦ πλοίου αἱ δαπάναι χαρτοσήμου καὶ συμβολαιογραφικῶν αἱ βαρύνουσα κατὰ τὴν ἐπιτόπιον συνήθειαν τὸν δικαιοδόχον τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ἢ τὸν τιμῆματος. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ παρακρατήματος ἐκπίπτονται ὡσαύτερος ἢ τοῦ τιμῆματος τὸ ποσοτὸν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως τοῦ πλοίου αἱ δαπάναι αἱ ἀντιθέτων τοῦ πλοίου αἱ ἀντιθέτων τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως τοῦ πλοίου αἱ δαπάναι αἱ συναφθεῖσαι διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ μεταβιβασθέντος ἢ τοῦ ἀπολεσθέντος πλοίου καθ' ὃ μέρος παραμένονται ἀνεπιχρήστων καταθέσεως παρακρατήματος καθ' ὃ μέρος παρέμεναν ἀνεπιχρήστων οἱ όροι οὗτοι.

3. Εἰς ἣν περίπτωσιν ἐγένετο ἀντικατάστασις τοῦ ἀπολεσθέντος πλοίου δι' ἑτέρου η δι' ἑτέρου πλοίου τὸν ὑφέροντα πλούτον τὸν πρόσθιον τοῦ δρόμου τοῦ ἀρρέφερον τοῦ παρόντος νόμου, δὲν ὑφίσταται ὑποχρέωσις πρὸς κατάθεσιν παρακρατήματος κατὰ τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἀρρέφερον διὰ τὸ ἀντικατασταθὲν πλοίον. 'Εάν διὰ τὴς γενομένης ἀντικαταστάσεως τοῦ ποσοτὸν τῆς μεταβιβασθέντος ἢ μεταβιβασθέντος πλοίου δὲν ἔχει πληροῦσθαι ἐξ ὀλοκλήρου οἱ δροὶ τοῦ ἀρρέφερον 3 τοῦ παρόντος νόμου, ὑφίσταται ὑποχρέωσις καταθέσεως παρακρατήματος καθ' ὃ μέρος παρέμενεν ἀνεπιχρήστων οἱ όροι οὗτοι.

4. 'Ἄρθρον 2.—1. 'Ὑπόχρεως πρὸς κατάθεσιν τοῦ παρακρατήματος εἰναι διακούσχος τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ἢ τοῦ τιμῆματος πόλησεως ἢ διασπράζει ταῦτα, ὑπέχοντι δὲ πρὸς τοῦ ποσοτὸν τῆς μεταβιβασθέντος πλοίου τὸν νόμον τοῦ συμβούλιον τοῦ παρόντος, εἰς συνάλλαγμα δημευεῖ ἐπὶ τῆς Χώρας, εἰς τὸ νόμιμα τῆς ψόπιας εἰσεπαράχθη ἢ ἀσφαλιστικὴ ἀποζημιώσις ἢ τὸ τιμῆμα πωλήσεως. 'Η κατάθεσις τοῦ παρακρατήματος ἐνεργεῖται, ὑποθαλαμεύτις ἢ σχετικῆς δηλώσεως, ἐν περιπτώσει :

2. Τὸ παρακράτημα κατατίθεται παρὰ Τραπέζῃ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰς ἀδιάρετον λογαριασμὸν τοῦ 'Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ συμπλοιοκτήτου, εἰς συνάλλαγμα δημευεῖ ἐπὶ τῆς Χώρας, εἰς τὸ νόμιμα τῆς ψόπιας εἰσεπαράχθη ἢ ἀσφαλιστικὴ ἀποζημιώσις ἢ τὸ τιμῆμα πωλήσεως. 'Η κατάθεσις τοῦ παρακρατήματος ἐνεργεῖται, ὑποθαλαμεύτις :

A'.) Μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου καὶ ἀσκέτως τοῦ χρόνου εἰσπράξεως τοῦ τιμῆματος : α') ἐντὸς δημήνου ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς Ισχύος τοῦ παρόντος, ἐὰν ἡ μεταβιβάσις ἐγένετο πρὸ ταύτης. β') 'Ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ιμερομηνίας τῆς ὑπογραφῆς τοῦ διοιστικοῦ συμβούλιον πωλήσεως, ἐὰν ἡ μεταβιβάσις ἐγένετο μετὰ τὴν ἐναρξῖν τῆς Ισχύος τοῦ παρόντος.

B'.) Εἰσπράξεως ὑπὸ τῶν ὑποχρέων τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως : α') ἐντὸς δημήνου ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς Ισχύος τοῦ παρόντος, ἐὰν ἡ εἰσπράξης ἐγένετο πρὸ ταύτης. β') 'Ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ιμερομηνίας τῆς εἰσπράξεως καὶ οὐχὶ δραδύτερον τῶν ἔξι μηνῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς πρὸς ἀπόδοσιν ἐπιτρέψαμεν δηλώσεων προθεσμίας, δ ο) ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη ἐντὸς τοῦ δευτέρου μηνός, 10 ο) ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη ἐντὸς τοῦ τρίτου μηνός, 15 ο) ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη ἐντὸς τοῦ τετάρτου μηνός, 20 ο) ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη ἐντὸς τοῦ πέμπτου μηνός καὶ 25 ο) ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη μετὰ τὴν πάροδον τοῦ πέμπτου μηνός ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς πρὸς ἐπέδοσιν ἐμπορθέματος δηλώσεως προθεσμίας. 'Ἐν περιπτώσει ἀνακριθεῖσα δηλώσεως, καταλογίζεται προσανέτησις κατ' ἐλάχιστον δροὶ 25 ο) καὶ

Γ'.) Καταβολῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως τελούσης ὑπὸ δέσμευσιν παρὰ ἀλλοδαπῆ Τραπέζῃ, ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς Ισχύος τοῦ παρόντος.

δ. 'Ἐν περιπτώσει ἐκπροθέσμου ὑποθολῆς τῆς δηλώσεως ὑπὸ τοῦ παρόντος, καταλογίζεται αὐτῷ προσανέτησις τοῦ παρακρατήματος δριζομένης εἰς 3 ο) ἐπὶ τὸν κατὰ τὴν δηλώσιν ὀφειλομένον ποσοῦ, ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη ἐντὸς τοῦ πρώτου μηνὸς ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς πρὸς ἀπόδοσιν ἐπιτρέψαμεν δηλώσεων προθεσμίας, δ ο) ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη ἐντὸς τοῦ δευτέρου μηνός, 10 ο) ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη ἐντὸς τοῦ τετάρτου μηνός, 20 ο) ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη ἐντὸς τοῦ πέμπτου μηνός καὶ 25 ο) ἀν ἡ δηλώσις ἐπάδοθη μετὰ τὴν πάροδον τοῦ πέμπτου μηνός ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς πρὸς ἐπέδοσιν ἐμπορθέματος δηλώσεως προθεσμίας. 'Ἐν περιπτώσει ἀνακριθεῖσα δηλώσεως, καταλογίζεται προσανέτησις κατ' ἐλάχιστον δροὶ 25 ο) καὶ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΝ ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ

Ιδιαιτέρως συνιστᾶται ἀπὸ πολλοὺς φίλους του καὶ πελάτας του διὰ τὴν συστηματικὴν ἐργασίαν του καὶ τὴν ἐνεργητικότητά του.

Γραφεῖα: ΓΑΛΑΤΑ, ΚΑΡΑΜΟΥΣΤΑΦΑ, 75

Τηλεγράφηματα: PULOS-ISTANBUL
Τηλέφωνον: 43448-Ημέραν καὶ Νύκτα

κατ' ανώτατον δριον 50 ο) τοῦ ποσοῦ, διά της άναυριδούς δηλώσεως θά διέφευγεν διφορολογούμενος.' Εν περιπτώσει παραλείψεως ὑποβολῆς δηλώσεως καταλογίζεται προσανέτησις κατ' ἐλάχιστον δριον 25 ο) καὶ κατ' ανώτατον δριον 75 ο) τοῦ ποσοῦ, διά της παραλείψεως τῆς δηλώσεως θά διέφευγεν διφορολογούμενος. 'Εν περιπτώσει ὑποβολῆς ἐκπρόθεσμου άναυριδούς δηλώσεως αἱ ὡς ἄνω καθοριζόμεναι δι' ἐκάστην περίπτωσιν προσανέτησις καταλογίζεται ἀμφοτεινῶς.

4. Μετ' αἴτησιν τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν κατάθεσιν ἐπιτρέπεται, κατόπιν κοινῆς ἀποράσεως τῶν 'Υπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ μετατροπὴ τῆς γενομένης καταθέσεως τοῦ παρακρατήματος εἰς νόμιμα ἔτερον ἔκεινον, εἰς δὲ κατετέθη ἡ εἰς κρατικὰ χρεώγραφα τῆς χώρας παρ' ἡ ἡ κατάθεσις, ἀνενοίσθητο εὐθύνης τοῦ Δημοσίου ἐκ τῆς τοιαύτης μετατροπῆς.

5. Οἱ τυχὸν τόκοι καὶ τὰ τοκομερίδια διαφορούνται τῆς καταθέσεως εἰσπράττονται ὑπὸ τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν κατάθεσιν.

"Ἄρθρον 3.—1. Τὸ παρακράτημα ἀποδίδεται εἰς τὸν ἐνεργήσαντα τὴν κατάθεσιν πλοιοκτήτην ἡ συμπλοιοκτήτην, εἰς δὲ νόμιμα ἡ ἀξίαν εὑρηται κατατεθειμένον κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἀποδόσεως, ἐὰν οὗτος τὸ δραδύτερον ἐντὸς ἐπταετίας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ισχύος τοῦ παρόντος ἥθελε προδῆν εἰς τὴν ναυπηγησιν καὶ νηλόγησιν ἡ εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ νηλόγησιν πλοίον ἡ πλοίων ὥλικίας οὐχὶ μεγαλύτερας κατὰ τὴν νηλόγησιν τῶν εἰκόσιν ἑταῖρον μετρημένην ἀπὸ τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους τῆς κατελκύσεως. Τὸ πλοίον ἡ τὰ πλοία ταῦτα δέοντα νὰ είναι εἴτε ἀξίας τούλαχιστον ἵστης πρὸς τὸ εἰσπραχθὲν ποσὸν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημίωσεως ἡ τοῦ τιμῆματος, εἴτε χωρητικότητος φρούτων (DEADWEIGHT) τούλαχιστον ἵστης πρὸς τὴν ἀπολεσθεῖσαν ἡ τὴν μεταβιβασθεῖσαν. 'Εν περιπτώσει μερικῶν ἐκπληρώσεως τῆς ὑποχρεώσεως πρὸς ναυπηγησιν ἡ ἀγορὰν πλοίου, ἐνεργεῖται εἰς τὸν δικαιωγόνον ἀπόδοσις ἐκ τοῦ παρακρατήματος, ἀνάλογος πρὸς τὸ ἐκπληρωθὲν μέρος τῆς ὑποχρεώσεως. Δια τὸν προδιοισμὸν τῆς ἀξίας τοῦ ναυπηγηθέντος ἡ ἀγορασθέντος πλοίου συνυπολογίζονται καὶ τὰ διὰ τὸ πρῶτον τοῦ παρόντος ἀσφαλίστρα ὡς καὶ τὰ πρὸς ἐκμετάλλευσιν πρῶτα ἔξοδα κινήσεως τοῦ πλοίου. Τὰ ἀσφαλίστρα καὶ τὰ ἔξοδα ταῦτα ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύνανται νὰ ὑπερβαίνωσιν ἐν συνδρόμῳ τὰ εἰκόσι (20) σελλίνια κατὰ κόρδον ὥλικής χωρητικότητος τοῦ πλοίου. 'Εν περιπτώσει συμπλοιοκτησίας ἡ κατὰ τὸ πρῶτον ἑδάφιον τῆς παρούσης παραγράφου ἑποχρεώσις ἔκπτωσις ποσὸν ἵστης πρὸς τὸ ἀποδόμενον ποσὸν τοῦ παρακρατήματος. Εἰς δὲν περίπτωσιν ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τῆς ἀποδόσεως τοῦ παρακρατήματος δὲν ἥθελε πραγματοποιηθῆναι ἡ ἀγορὰ καὶ νηλόγησις τοῦ πλοίου ἡ δὲν ἥθελεν ἀνακατατέθη κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος τὸ ποσὸν τοῦ ἀποδόμεντος παρακρατήματος, ἡ παρασχεθεῖσα ἔγγυησις κατατέθηται ὑπὲρ τὸν 'Ελληνικὸν Δημόσιον ἀποδικώσιαν καὶ τὴν χωρητικότητα τοῦ ναυπηγηθήσομέντος ἡ ἀγορασθόμενόν πλοίον, κανονίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀξίας ἡ τῆς χωρητικότητος τῆς ἀνάλογούστερης εἰς τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τοῦ ἐπὶ τοῦ ἀποδόμενον ἡ ἐπὶ τοῦ παληγένετος πλοίου.

2. Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς διευκολύνσεως ἐπικειμένης πραγματοποιήσεως ἀγορᾶς πλοίου, πλοιοδότος τοῦ δροῦ τῆς προηγουμένης παραγράφου 1, ἐπιτρέπεται ἡ ἐν δῆλῷ ἡ ἐν μέρει ἀπόδοσις τοῦ παρακρατήματος καὶ πρὸ τῆς νηλόγησις τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῇ παροχῇ ἐκ μέρους τοῦ δικαιούχου τραπεζικῆς ἔγγυησεως ποσὸν ἵστης πρὸς τὸ ἀποδόμενον ποσὸν τοῦ παρακρατήματος. Εἰς δὲν περίπτωσιν ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τῆς ἀποδόσεως τοῦ παρακρατήματος δὲν ἥθελε πραγματοποιηθῆναι ἡ ἀγορὰ καὶ νηλόγησις τοῦ πλοίου ἡ δὲν ἥθελεν ἀνακατατέθη κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος τὸ ποσὸν τοῦ ἀποδόμεντος παρακρατήματος, ἡ παρασχεθεῖσα ἔγγυησις κατατέθηται ὑπὲρ τὸν 'Ελληνικὸν Δημόσιον ἀποδικώσιαν καὶ τὴν χωρητικότητα τοῦ ναυπηγηθήσομέντος ἡ ἀγορασθόμενόν πλοίον, κανονίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀξίας ἡ τῆς χωρητικότητος τῆς ἀνάλογούστερης εἰς τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τοῦ ἐπὶ τοῦ ἀποδόμενον πλοίου.

3. Εἰς τὰ κατὰ τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀγορᾶς μενα πλοία δὲν περιλαμβάνονται τὰ ὑπὸ ἔξοδον σημαίαν πλοία τὰ ἀνήκοντα εἰς 'Ελληνας κατὰ ποσοστὸν ἀνώτερον τῶν πεντήκοντα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (50 ο)ο). Ωσαντός δὲν περιλαμβάνονται καὶ τὰ πλοία ἄταν εἰλικρινῶν πλοίων πρὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου τῆς 'Ελληνικῆς Εθνοτηταί.

4. Λι διατάξεις τοῦ παρόντος ἐφαρμόζονται ἀνάλογως καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν, ἀντὶ τῆς ναυπηγῆσεως ἡ ἀγορᾶς πλοίου, ἥθελεν ὁ ἑποχρεώσις διαθέσει ὀλόκληρον ἡ μέρος τοῦ ἀνάλογούστερον αὐτῷ τιμῆματος τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημίωσεως ἡ τοῦ τιμῆματος πολλήσεως διὰ τὴν ἐπιτροπήν της 'Ελληνικῆς ιδρυμάτων την υποχρεώσιν την χωρητικότηταν τοῦ ναυπηγηθήσομέντος πλοίου ἡ μονίμων δεξαμενῶν.

5. Τὰ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀποτέλονται πλοία δὲν ἐπιτρέπεται τὸν 'Ελληνικὴν ἐθνικότητα πρὸ τῆς παρελεύσεως ἐπταετίας ἀπὸ τῆς νηλόγησις τῶν, πλὴν ἐὰν πρόσεχεται εἰς τὸν 'Ελληνικὸν πλοίον πληρούμενον τοῦ δροῦ τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου. 'Εν δὲν περιπτώσει τὰ ἀποτέλονται πλοία ἥθελεν ἀποβάλῃ τὴν ἐλληνικὴν ἐθνικότητα πρὸ τῆς παρελεύσεως ἐπταετίας ἀπὸ τῆς νηλόγησις τῶν, ἡ ἀποδόμενη ἀνακαλεῖται καὶ εἰσπράττεται ὡς δημόσιον ἔσοδον παρὰ τοῦ εἰς δὲν ἐγένετο ἡ ἀπόδοσις πλοιοκτήτου, τοῦ τελευταίου πλοιοκτήτου ποσού.

"Ἄρθρον 4.—Παρεχομένης ἀπόκτων τῆς προθεσμίας τῆς παραγράφου 1 τοῦ προηγουμένου ἄρθρου τὸ ποσὸν τοῦ κατατεθεῖσαν καὶ μήπο ἀποδόμενος παρακρατήματος περιέρχεται εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Δημόσιον. Τὸ ποσὸν τοῦ παρακρατήματος διατίθεται δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλιου πρὸς ἑκατόντα εἴρηται τὸν παραγράφον 3 δημόσιον τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλιου νὰ διαθέσηται ὁ τὸ δροῦ πλοίον. Δύναται διανοῦν τὸν 'Υπουργικὸν Συμβούλιον νὰ διαθέσηται ὁ τὸ δροῦ πλοίον τοῦ Ναυτικοῦ 'Αποδικώσιαν Ταμείου, εἰτε ὑπὲρ ἄλλων σκοπῶν ἀποβελόντων εἰς τὴν ἐπιτροφήν τοῦ ἀποδόμενος ποσού.

"Ἄρθρον 5.—Ἐξ τῶν παρὰ ταῖς Τραπέζαις τῆς ἀλλοδαπῆς δεσμευμένων ποσῶν ἐξ ἀσφαλιστικῶν ἀποζημίωσεων ἀπολεσθεῖσαν πλοίου, ποσοστὸν 30 ο)ο μεταφέρεται ὑπὸ τῆς ἐν Λονδίνῳ ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς εἰς τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 2 τοῦ παρόντος λογαριασμόν, τὸ ὑπόλοιπον δὲ ἀποδεσμεύεται καὶ ἀποδίδεται εἰς τοὺς δικαιούχους, μετὰ τὴν μετα-

φοράν τοῦ ἀνω ποσοστοῦ τῶν 30 ο)ο. 'Η ὡς ἄνω μεταφορὰ δέοντα νὰ γίνηται τοῖν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ισχύος τοῦ παρόντος.

"Ἄρθρον 6.—1. 'Ως ἀσφαλιστικὴ ἀποζημίωσις κατὰ τὴν ἐννοιαν τοῦ παρόντος νόμου θεωρεῖται πάντα ἐν γένει ποσὸν εἰσπραχθὲν λόγῳ ἀπολέλειας τοῦ πλοίου.

2. 'Ωσαντός κατὰ τὴν ἐννοιαν τοῦ παρόντος νόμου θεωρεῖται πλοιοκτήτης ὁ ἐξ ὀλοκλήρου, πατέρα τὸ οἰκεῖον νηλόγηγον, κύριος τοῦ πλοίου, συμπλοιοκτήτης δὲ ὁ κατὰ ἰδιαιτηρίαν μερίδιον ἐγγεγραμμένος εἰς τὸ οἰκεῖον νηλόγηγον συγκύριος τοῦ πλοίου.

"Ἄρθρον 7.—1. 'Επὶ τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων δι' ἡ κατεβλῆται πρὸ τῆς 28 Απριλίου 1941 ὁ κατὰ τὸν Α. Ν. 2075 προβλεπόμενος φόρος ἑτεραξίας, δὲν ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος.

2. 'Ομοιος ὁ παρὼν νόμος δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπὶ ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος (GROSS) κατοτέρας τῶν 100 νόμων.

3. Καταργοῦνται αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ 'Αναγκ. Νόμου 3064) 1941, τῶν ἄρθρων 1, 2, 3, 5 καὶ 6 τοῦ 'Αναγκ. Νόμου 3093) 1942, τῆς δευτέρας περιόδου τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου μόνου τοῦ 'Αναγκ. Νόμου 3245) 1944.

"Ἄρθρον 8.—2. Διὰ Β. Διατάγματος ἐκδιδομένου ἐπὶ τῇ προτάσει τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλιου καθορισθέντα: α') Αἱ ἀλλοδαπαὶ Τράπεζαι εἰς ἢν δύναται νὰ ἐνεργήτησι κατάθεσις τοῦ παρακρατήματος καὶ οἱ εἰδικότεροι δρός ὃν 'νέφ' οὖς θὰ ἐνεργήτησι αὐτη. β') 'Η 'Αρχή εἰς ἢν θὰ ἐπιβληθῇ ἡ κατὰ τὸ ἄρθρον 2 παράγραφος 2 τοῦ παρόντος περὶ καταθέσεως τοῦ παρακρατήματος δηλώσις καὶ ὁ τόπος καὶ τὸ περιεχόμενον ταύτης. 'Η διαδικασία τοῦ μηδόλων ἡ μαναφίδων δηλωσάντων, η κοινοποίηση σχετικῶν φύλλων ἔλεγχου καὶ αἱ ἐπιβληθόμεναι κατ' αὐτῶν προσανέτησις καὶ λοιπαὶ κυρώσεις. Τὸ ἐπιτρέπομενα ἔνδικα μέσα, η ἐκδικάζονται αὐτά 'Αρχὴ ἡ 'Ἐπιτρόπη καὶ η διαδικασία ἐκδικύσθει ἡ μηδόλων δηλωσάντων, καὶ πάσαι ἡλληνικέρεια ἀφορῶσσι εἰς τὴν βεβαίωσιν καὶ εἰσπραξην τοῦ παρακρατήματος. γ') Τὸ ἴμεραντὸν ἡ ἀλλοδαπὸν διατητικῆς ἐπιλογεών πάσης ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος διαφορᾶς. 'Ο τρόπος, τὰ μέσα καὶ τὰ δργαναὶ εἰσπραξεῶν τοῦ παρακρατήματος ἐπὶ τὸν μηδόλων δηλωσάντων, καὶ πάσαι ἡλληνικέρεια ἀφορῶσσι εἰς τὴν βεβαίωσιν καὶ εἰσπραξην τοῦ παρακρατήματος. γ') Τὸ ἴμεραντὸν ἡ ἀλλοδαπὸν διατητικῆς ἐπιλογεών πάσης ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος διαφορᾶς, αἵτινες ἀναγκαῖσθαι διὰ τὸν ἄρθρον 1 τοῦ Α. Ν. 3074) 1941, περιορίζεται ἡτού ποσού 3 ἐγγύησης ὡς καὶ οἱ δρός ὃν 'νέφ' οὖς αὐτη θὰ παρέχεται. ε') Πάσα ἡλληνικέρεια ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου.

2. Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν 'Υπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δύναται νὰ παρατείνωνται αἱ προθεσμία τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ παρόντος καὶ τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 3.

"Ἄρθρον 9.—1. Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν δύναται νὰ ἀνατίθεται ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ πρόσφατον τοῦ ἄρθρου 1ου τοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου 2075 τοῦ 1939 ὡς ἐτροποποιήθη μεταγενεστέρως εἰς τὴν Ἀοδίνῳ Ελληνική Ναυτιλίαν 'Ἐπιτρόπην ἡ εἰς ἑτέραν 'Αρχὴν ἡ 'Ἐπιτρόπην καθοριζόμενης καὶ τῆς ἀκολουθησούμενης ὑπὸ ταύτης σχετικῆς διαδικασίας.

2. 'Η ὑπὸ τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Α. Νόμου 382) 1945 προβλεπόμενη αὕτης τοῦ ἑκτάκτου εἰδικοῦ φόρου τοῦ Α. Ν. 2075) 1939 ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τὸν ἄρθρον 1 τοῦ Α. Ν. 3074) 1941, περιορίζεται ἡτού ποσού 55 ο)ο εἰς 50 ο)ο.

3. 'Η ισχὺς τοῦ παρόντος Νόμου ὄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ διὰ τὴν Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

'Εν Αθήναις τῇ 26 Σεπτεμβρίου 1945

'Εν ὀνόματι τοῦ Βασιλέως

'Ο Αντιβασιλέως

'Ο Αθηνῶν ΔΑΜΑΣΚΗΝΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΟΜΕΣΤΙΝΗ

ΤΗΛΩΜΑΤΑ ΔΟΜΕΣΤΙΝΗΝ

ΚΩΔΙΚΕΣ: A.B.C. 5η, SCOTT-S 10η

Ετος Ιδρύσεως 1870 ἐν Σύρω

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ { Διεύθυνσις: Βασ. Κονσταντίνου 38
'Αποθήκη: Βασ. Κονσταντίνου 38
Τηλ. Διεύθυνσεως: 41314 Μετά τὰς ἐργασίμους ὥρας 84.273

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΑΓΟΡΑΠΟΛΙΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ — ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣ — Ν. ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — Ν. ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ — ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ — ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΓΝΩΜΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ — ΥΛΙΚΑ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ Ν. ΕΦΟΔΙΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ



Αίγυπτος

'Ο λιμὴν τῆς Ἀλεξανδρείας

Ο ἀποσυρόμενος πρόεδρος τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἀλεξανδρείας εἰς διμήλιαν τοῦ περὶ τῆς ἀποστολῆς τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος, ὃς κύριον ἐμπορικὸν κέντρον διὰ τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον, ἔτοισεν, ὅτι ἡ πόλις τῆς Ἀλεξανδρείας ὥφειλε τὴν παλαιάν ἔξεχονσαν θέσην τῆς εἰς τὴν εὐθύνην καὶ ἀποδοτικὴν ἔργασίαν τοῦ λιμένος, παραλλήλως καὶ πόδες τὸν διεθνῆ χαρακτήρα τῆς ἀγορᾶς της. Ἀπὸ 75 διώρος ἐτῶν ὁ λιμὸν οὐδεμίαν ὑπέστη βελτίωσιν καὶ οἱ ἀριθμόις παρημέλησαν τελείως τὰ κρητηδάματα καὶ τὰ μέσα ἐνικαρτώσιες καὶ ἐναποθηκεύσιες τῶν ἐμπορεύμάτων.

Ἀντιθέτως, εἰς τοὺς ἄλλους λιμένας τῆς ἀνατολικῆς Μεσόγειον καὶ κυρίως εἰς τὴν Χάϊφα, αἰσθηταὶ ὀστεμέρα πρόδοις ομοιοῦνται. Μὲ μιζόν, ἀλλ᾽ ἔξαιρετα ἐφωδιασμένον λιμένα η Χάϊφα, ἡδυνήθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου νὰ καταλάβῃ μίαν ἐπιφανῆ θέσην. Συνετέλεσαν εἰς τοῦτο πολλὰ πράγματας μεταξὺ τῶν δύοιν τοῦ τέρματος τοῦ ἀγορᾶς πετρελαίων εἰς τὸν λιμένα της, τὰ ἐκτενέστατα διώλιστρα της, ή συνεχῆς ἀναπτυσσόμενη ἡμιβάροις βιομηχανία της καὶ τὰ ἔκει ὑπάρχοντα ἔργοστάσια ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, ἀτινα προσεῖλεσαν τὴν ἴδιατέραν προτίμησιν τῶν ἄγγλων.

Ἐπίσης καὶ ἡ Βηρυττός, διότι ὡς γάλλοι διατηροῦν τὰς βάσεις τῶν τῆς Ἀνατολῆς, παρέχουν πλείστας δοσαὶ εὐκολίας εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὸ ἐμπόριον, ἐνῷ ἡδη πολλὰ ὠφέλιον θὰ ἀποκομιδῇ ὁ λιμὸν της καὶ ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν ἀπόφασιν, διότι τερματίζεται εἰς αὐτὸν ὁ ἀγοραὶς παροχετεύσεως τῶν πετρελαίων τῆς Μοσσούνης. Ἀπεδείχθη ἐπίσης κατὰ τὸν πόλεμον ἡ μεγάλη χρηματοποίησις τοῦ Σανες ὡς λιμένος ἐφωδιασμῶν τῶν ἐγγόνων ἐπίσης τῶν πλοίων, ἀτινα προσεῖλεσαν τὴν ἴδιατέραν προτίμησιν τῶν ἄγγλων.

Ἐπίσης καὶ ἡ Καΐρος φροτίον. Δὲν εἶναι ἀπίθανον, δὲ τι συνέβη τότε, διότι ἡ Μεσόγειος ήτο πλειστὴ, νὰ συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὴν εἰρηνικὴν περίοδον πρός ἀποφορὴν διόδου τῆς διώρογνος ἀπὸ τὰ ἐμφόρτα πλοῖα, γάριν ἔξικονομίσεως τῶν τελῶν.

Καὶ ὁ ἀποσυρόμενος πρόεδρος κατέληξε : «Φανερὸν ἐπομένως καθιστάται, διότι η Ἀλεξανδρεία, ὡς κύριον λιμενικὸν κέντρον τοῦ ἐν τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς ἐμπορίου, ὑπολογισμοὺς ἀπέκτησεν ἀνταγωνιστάς».

Αύστραλία

'Ακτοπλοία καὶ ναυπηγική

Εἰς μίαν τελευταίαν συνεδρίασίν τοῦ τὸ ἐποριγκόν συμβούλιον τῆς Αύστραλιας ἀπεφάσισεν, διότι τὸ ἐκπονηθὲν κατὰ τὰ ἔτη τοῦ πολέμου ναυπηγικὸν πρόγραμμα συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὴν περίοδον τῆς εἰρήνης, μὲ βάσις τὴν κατασκευὴν πλοίων συντολικῆς χωρητικότητος 32.000 τόνων ἐτησίως. Τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα ἀποβλέπει εἰς τὸν πλήρη ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ἀπολῆτης τῆς ἀκτοπλοίας ναυτιλίας τῆς Αύστραλιας, προκειμένον νὰ διαφύλαχθῇ ἡ ἀκτοπλοΐκη ἔργασία ὑπὲρ τῶν αἴστραλιανῆς ναυπηγῆσεως σκαφῶν. Προσετίθετο εἰς τὰ ἀνωτέρω, διότι δὲν θὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸ μέλλον νὰ ἐκτελοῦν συγκοινωνίας πλοῖα μεταξύ τῶν 25 ἐτῶν ηλικίας.

Ο ἀστραβαλὸς πρωθυπορόγχος ἀναγγέλλων τὰς ἀνωτέρω ἀποφάσεις ἔτοισεν, διότι η ἔθνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία πρέπει νὰ διατηρηθῇ καὶ μετὰ τὸν πόλεμον τὴν ἀποδοτικότητά της. Πρὸς τὸν σχολὸν μάλιστα τοῦτον ἡ κυβερνητικὴς εἶναι διατεθειμένη ἀκόμη καὶ νὰ ἐπιχορηγήσῃ τὰ νεότευκτα πλοῖα, τὰ προοριζόμενα διὰ τὰς ἀκτοπλοίας μεταφορὰς καὶ συγκοινωνίας. Ἐν τῷ μεταξὺ ὅσα πλοῖα ἐναντηγήθησαν κατὰ τὸν πόλεμον διὰ λογαριασμὸν τῆς Συντολιτείας, θὰ παραμείνονται εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Δημοσίου, ἐνῷ τὰ ἐπιταχθέντα σκάφη τῶν ιδιοτῶν ἐφοπλιστῶν θὰ ἐπιστραφοῦν ἐν καιρῷ. Προσβλέπεται τέλος καὶ ἡ ἐγκατάστασις μιᾶς ὑπεροχεανίου γραμμῆς καθαρῶν ἀστραλιανῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Δανία

"Ολα τὰ πλοῖα ἐν κινήσει

Κατ' ἀνταπόκρισιν ἐν Κοπεγχάγης, οἱ ἔκει ἐφοπλιστοί κύριοι ἀναμένουν, διότι ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ μηνὸς ὀλόκληρος η διαθέσιμος δανικὴ ναυτιλία θὰ ἐνθίσκεται εἰς ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν. Πέραν τῶν ἀκτοπλοίων μεταφορῶν καὶ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν πρός λιμένας τοῦ ἔξωτερον, ἔνας ἀριθμὸς φορτηγῶν σκαφῶν χρηματοποιεῖται ἡδη διὰ τὴν μεταφορὰν ἔντεις της Σουηδίας, ἐνῷ καὶ ἡ προσχώρησις τῆς Δανίας εἰς τὴν U. M. A. προβλέπεται τὸν ἀποστολήσην τὰ ὑπόλοιπα δανικὰ πλοῖα.

Η θέσης μόνον τῶν δεξαμενοπλοίων δὲν θεωρεῖται ἰκανοποιητική, δεδομένον διότι αἱ μεταφοραὶ πετρελαίων ἔχουν περιορισθῆ στενάς διὰ τὰς συμμαχικὰς ἀνάγκας, η δὲ διαθέσιμος συμμαχικὴ χωρητικότης εἰς «τάνκερς» εἶναι ὑπερεπαρκής. Χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ εἶναι, διότι ἔνας ἀριθμὸς δανικῶν δεξαμενοπλοίων παραμένει ἐν ἀριγά, ἐνῷ καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Νορβηγίας 50 δεξαμενοπλοία τελοῦν ἐν παροπλισμῷ.

Οσον ἀφορᾶ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, αἱ κρατοῦσσαι προβλέψεις εἶναι ἐνδιαφροντικαὶ. Αἰσιοδοξία ἐπικρατεῖ, διότι συντόμως θὰ ἐξευρεθοῦν

τὰ ἀναγκαιοῦντα ὄλιγά καὶ ἂν ἐξασφαλισθοῦν φεῦμα καὶ γαύλιθρας εἰς ἐπαρκεῖς ποσότητας, τότε ὁ κίνδυνος ἀνεργίας εἰς τὰ ναυπηγεῖα θὰ ἐγγίνεται διαφορικῶς ἀποσοβηθῇ.

Ιταλία

Πρὸς ἀπόκτησιν πλοίων

Κατὰ τὴν λεγεωνικάς ἐν Ρώμῃ πληροφορίας τοῦ πρακτορείου Ρώτερ, ἡ ιταλικὴ ζυβέργησης ἐνέπινεν ίσανην τινὰ πιστωσιν διὰ τὴν ἀπαρχὴν ἀνασυγχετίσεως τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας. Περὶ τὰ 400 πλόια διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων, διαβέντα ἐξ παντού πλοέμιων αἴτιον, πρόσειται νὰ ἐπισκευασθοῦν, ἐνῷ καὶ νέα σκάψη 300.000 τόννων προσβλέπεται νὰ ναυπηγηθεῖν. Εφόσον τὸ ἀνωτέρῳ πρόγραμμα ηθελε τελικῶς πραγματοποιηθῆ, η Ιταλία θὰ ἐπαναπέτα τὸ 1/6 τῆς προπολεμικῆς της κινητικότητος.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

'Η U.M.A. καὶ η Ναυτιλία

Ο πρόεδρος τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» τῶν «Ηνωμένων Πολιτεῶν ναυαρχος» Λάντ, διμήλιον ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας κοινοβούλευτης ἐπιτροπῆς του Κογκρέσου εἶναι τελικῶς ἀρχαιοποιηθεῖσα τῆς οἰκουμένης συνέτητης εἰποῦ τοῦ πολεμαρχίου πλοίων, ἐξέφρασε τὴν εὐήγημην, διότις η γενικὴ διάσκεψις τῆς U. M. A. (περὶ τῆς δόπιας τῆς Ναυτικῆς Χρονικᾶς δημοσιεύσης σχετικάς πληροφορίας εἰς ἔτεαν σελίδα τον) ἀποφασίσῃ νὰ συνεχισθῇ ὁ ἐπί της Ναυτιλίας ἔλεγχος καὶ κατὰ τὴν περίοδον τῆς εἰρήνης. Θὰ ἡτο πρωτηγότητος — εἰπεν — διότις μία διθύριος ἐποτέαν δισκῆται εἰποῦ τῆς ἐξελίξεως τῶν παγκοσμίων ἐπιφοροναυτικῶν πραγμάτων.

Περιστέρῳ διότι. Λάντ εἰπεν, διότι η U. M. A. τερματίζεται τὸ ἐργον τῆς 6 μηνας μετά τὴν συνθηκολόγησην τῆς Ιαπωνίας, ἀλλ᾽ διότις εἶπεν νὰ μεταβληθῇ αὕτη εἰς μίαν «Διεθνῆ Ναυτιλίας Διάσκεψην», ητος θὰ προλέψῃ τὸν κίνδυνον ἐνώπιον τῶν διαφόρων σημαίων ναυτιλακούν ἀνταγωνισμού. Σχετικῶς μὲ τὸν διπλωματικὸν χωρισμόν τον πόλεμον, διότις μία πλημμονική χωρητικότητος 20 ἐκατομμυρίων τόννων τόννων ἀποτελεῖ σήμερον τὸ πρωτότερον πόδιλημα, δεδομένον διότι τὸ παγκόσμιον τοντας ἀνέρχεται εἰς 94 ἔως 96 ἑκατομ., τόννων D. W. έναντι 74 ἑκατομ., τόννων πρὸ τοῦ πολέμου. Εάν, διότι, τὸ μεταπολεμικὸν ἐπόπειρον ἀντιτυθῇ ἀλματοδῶς, τότε καὶ μόνον ὑπάρχει η ἐλλίξη.

Οἱ ὑπόλοιποι διότι. Λάντ φέρον τὴν δρεσσανήν ναυτιλίαν μεταξὺ 21 καὶ 26 ἐκατομμυρίων τόννων, έναντι 26 ἑκατομ. τ. προπολεμικῶς. Τὸ νομοσχέδιον θὰ διεγυρίσῃ τὴν πόλησην εἰς ξένους χρημάτων πλοίων 10 ἐκατομμαρίων τόννων. «Αναφοριδῶς, ἐξ ἄλλου, μὲ τὴν πρότασιν διαλέσεως μιᾶς χωρητικούτητος ἀμερικανικῶν πλοίων 20 ἐκατομμυρίων τόννων — κυρίως φορτηγῶν «Λίμπερτο» — ο ναυάρχος ἐπέδειξε τὸ ἀπόδειμα πλοίων ἀμύνης, ὡς μίαν ἀπαραίτητην ἐγγύησην ἔναντι τῶν κινδύνων νέου πολέμου.

Ἐξῆγειρ ἀφ' ἔτεος τὸν τόπον τῆς συνεχίσεως τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυπηγικής βιομηχανίας. Θὰ ἀποτελῇ — εἴπεν — μορίων παρασήμων, ἀπό την ἐπιτέλους προφέρουν νὰ κατατέσῃ η ναυπηγικὴ μαζί βιομηχανία εἰς τὸ ζαμιτὸν ἐκεῖνον ἐπίπεδον, ποὺ εὐρίστησε δέκα τοῦ πολέμου. Επότισεν, διότι δέκα μόλις θὰ διατηρηθοῦν ἐν ἐνεργειᾳ διὰ τὰς τάξης μεταπολεμικάς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας. «Υπέδειξεν ἀκόμη, διότις τὸ ἀπόθεμα τῶν πλοίων μιᾶς χωρητικούτητος διαλέγεται ὀλίγον, διότις δέκα τοῦ πολέμου εἰποῦνται τὸν πόλεμον ἀπόθεμα τοῦ πολέμου μιαράν χρονικὴν περίοδον, διότις νὰ δισκησταὶ διατηρηθοῦν πάντοτε ἔνα πόθεμα ὑλικοῦ διὰ τὴν καταστρεψην γάλινος πρὸς πρόδηλην ἐνδεχομένης ἐλλείψεως.

Μετὰ τὸν πόλεμον

Κατὰ μίαν διάσκεψιν τοῦ τύπου εἰς Βασιγκτῶνα ἐξητήθη ἀπὸ ώρισμένων ἐπιτελίκων ἀξιωματικῶν τῶν ἀμερικανικῶν ἐνόπλων δυνάμεων, διότις καθοφίσουν τὴν ἀμερικὴν εἰποῦ τῆς ιαπωνικῆς καταρρεψεως, διότις ἀφορᾶ τὴν ναυτιλίαν καὶ τὰς πρότασες θάνατος. Ο στρατηγὸς Σόμερβελ, ἐπότισεν, διότι η παραδοσία τῆς Ιαπωνίας ἐπήλθε τόσον συντόμως, μετά τὴν λῆσην τοῦ πολέμου εἰς τὴν Εὐρώπην, ώστε δὲν συνετληρώθη ἡ παραδοσὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ στρατοῦ ἀπὸ τὴν εὐρωπαϊκὴν ἡπειρον τοῦ τίτην «Απὸ Ἀνατολήν, εἰς οἷαν ἔκτασιν προβλέπεται τὰ ἐπιτελικὰ σχέδια». «Οταν κατέρρευσεν η Ιαπωνία, εἰς οἷαν ἔκτασιν η παραδοσὶ τοῦ Ελληνικοῦ 400 ἀνεφοδιαστικὰ πλοῖα, τινὰ τῶν δύοιν τοῦ πολέμου, ὡς ήτο πρόμενον, διετάχθησαν νὰ ἐπαναπλέσουν εἰς τὴν Αμερικήν.

Πάντως, αἱ ἀνάγκαι τῆς κατούησης εἰς τὸν Ελληνικὸν ἀπατοῦν μίαν ικανὴν κίνησην στρατευμάτων πρὸ τοῦ ἐπειρήσθη, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὰ 2 1/2 ἑκατομ., ἀμερικανικὸν στρατοῦ εἰς τὴν Εὐρώπην, θὰ παραμείνον αἱ 400.000, τὸ δὲ ἀπόμενον εἰσετείν ὑπόλοιπον ἐτοῦ 2 1/2 ἑκατομμυρίων ἀνδρῶν καὶ πλέον, πρέπει νὰ παλινούστηθῇ. «Αντιμετωπίζεται ἀκόμη τὸ ζήτημα τῶν μεταπολεμικῶν τῶν ἀμερικανικῶν στρατοῦ εἰς τὸν Ιαπωνικὸν λιμένας, τὴν ἀστικὴν ἡπειρον τοῦ Ιαπωνικοῦ λιμένας, τὴν νήσους τοῦ Ελληνικοῦ, ἔτι δὲ καὶ τὰς ἀντικατα-

στάσεως τῶν πολεμιστῶν μὲν νεοσύλλεκτα στρατεύματα. Εἶναι εἰς τὰς ἀνάγκας αὐτὰς ὑπόλογισθοῖν ἡ ἀποστάσεις τῶν 3 ἔως 3.5 χιλιάδων μιλῶν ἐξ Εὐρώπης καὶ τῶν 6.3 χιλιάδων ἐκ τοῦ Τόκου εἰς "Αγίου Φραγκίσκουν, εὐρόλιος ἄγεται κανεὶς εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι σημαντικὴ ἡ εἶναι ἀκόμη ἡ χωρητικότης, ποὺ θ' ἀπατηθῇ πρὸς ἔχουσην τῶν ἐπιτακτικῶν αὐτῶν μεταφορῶν. Πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ διριγήν, ὅτι 5 ἑκατοντάρια ἀνδρῶν ἀπό την ἀποστρατεύμαντον καὶ ἡ εἰσιστρέψην εἰς τὰς ἑστίας τῶν ἐντὸς ἐνός ἔτους. Θὺ μεταφέρονται μηνιαίως τούλαχιστον 500 χιλιάδες ἀπολογεμένουν.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς πρότις ὥλας παροχεζήν ὑπὸ τῶν ἐπιτελικῶν ἀξιωματικῶν πρὸς δημοσίευσιν πλήρης πίναξ τῶν βασικῶν ὥλων, ποὺ ἡ ἔχουσαν μηδὲν ἀπὸ τὸ τέρμα τῶν ἐχθροποιῶν εἰς τὴν 'Απο-'Ανατολήν. Εἰς 34 δισεκατομμύρια δολαρίων προσβέλτεο ἡ ἀξία τῶν ἐφοδίων τοῦ θύ παρεδίδοντο ἐντὸς 16 μηνῶν — Σεπτέμβριος 1945 — Δεκεμβρίος 1946 — διὰ τὰ δύο μέτωπα. Μετὰ τὴν πτώσην τῆς Γερμανίας τὸ ποσὸν περιορίσθη εἰς 20 δισεκατομμύρια, διὰ νὰ φθάσῃ μετὰ τὴν κατάρρευσιν καὶ τῆς Ιαπωνίας, εἰς 4 1/2 μόνον δισεκατομμύρια δολαρίων. Οἱ χρήλιψις ἔσοικονομεῖται κατὰ 99 τοὺς ἑκατόντα. Κατὰ τὴν ἀπότιν δὲ ἀνάλογιαν τὸ ἀλουμίνιον, ὁ χαλκός, τὰ κράματα μετάλλων. Τὰ νήματα, τὰ ἔρια, ἡ ἔνδεια καὶ ὁ μόλυβδος ἔσοικονομεῖται κατὰ 80—75 ὥρα, ἐνῷ ὁ γαιάνθραξ ἡ ἑμέραν ἔνα περιορισμὸν καταναλώσεως διὰ τὸ ἐπόμενον 12 μηνὸν 120 ἑκατοντάρια, τόννων.

Η ναυπηγική παραγωγή

Κατὰ τὴν τελευταίαν ἔξαμηναίαν συνέλευσιν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῶν τὸν διευθύντων τοῦ ἀμερικανικοῦ Νησιούνομον ὁ πρόεδρος αὐτοῦ κ. Λούκεμπατζ ἀνέκοινωσεν, ὅτι κατὰ τὸ πρότον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους συνεπληθώσθων εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν 674 νέα σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 5.037.639 τ., γκρός, ἐφοδιασμένα μὲν μηχανάς συνολικῆς δυνάμεως 3.917.960 ἑπτῶν. Τὸ σύνολον ἐξ ἄλλου τῆς ναυπηγηθείσης ἐν 'Αμερικῇ χωρητικότητος ἀπὸ τοῦ 1939, ὅτε ἐξερράγη ὁ πόλεμος καὶ ἐντεῦθεν περιέλει 4709 πλοίων, 35.838.764 τόννων γκρός, μὲν συνολικήν δυνάμεων μηχανῶν 20.903.948 ἑπτῶν. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται, ὅτι αἱ παραδόσεις κατὰ τὸν μήνα Ιούλιον τοῦ ἔτους διὰ πρώτην φορᾶν ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1942 περιορίσθησαν εἰς κατὸ τὸν 100 πλοίων. Τὸ ρεκόρ τῶν παραδόσεων ἔσημειόθη τὸν Δεκεμβρίου τοῦ 1943 μὲν 215 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 1.5 ἑκατομμυρίον τόννων περίπου.

Είναι ἀληθές — εἴπεν ὁ κ. Λούκεμπατζ — ὅτι πρόκειται περὶ σημαντικῆς καὶ ἀνευ προηγουμένου ἀποδόσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τὸ δὲ ἔργον της τοῦτο ἀποτελεῖ ἀδύνατον μεγαλύτερον σημασίαν, ἀλλ ἡ ηφαῖη ὑπὸ διριγήν, ὅτι πρὸ 10 ή 12 μόλις ἐτῶν — κατὰ τὴν περίοδον δηλαδὴ τῆς τελευταίας παγκοσμίου οἰκουμενικῆς πρίσεως — δὲν κατεσκευάζοντο εἰς τὴν 'Αμερικὴν πέρων τῶν 5 ή 6 πλοίων ἐπιστοι. "Ηδη, ενδιόκονται ἐπὶ τῶν ἐσχαρῶν 617 εἰσέτι πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 4.175.170 τ., γκρός, κατασκευαζόμενα διὰ λογαριασμῶν τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς», καθὼς καὶ 550 μικρά σκάφη, ὑπόλογοίζεται δὲ ὅτι τὴν Ἰητανοναρίου 1946 ἡ ἀπαραίνουν ὑπὸ συμπλήρωμον 58 μόλις πλοία — πέρων τῶν ναυπηγουμένων διὰ λογαριασμῶν τῆς 'Ολλανδίκης κυβερνήσεως — ἔναν, ἐννοεῖται, δὲν διαβιβασθοῦν ἐν τῷ μεταξὺ νέῳ παραγγελίᾳ.

'Αναφερόμενος ὁ κ. Λούκεμπατζ εἰς τὰς ἐπιτελεσθεῖσας τεχνικὰς πρόδους ἐπὶ τῶν μηχανῶν προσώσεως, περιέγραψε τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀεροστροβίλου μηχανῆς (GAS TURBINE), ὡς ἔνα σημαντικὸν δῆμαρον κατακτήσεως καὶ προσθίκην, ὅτι ὁ τύπος τοῦ ἐν λόγῳ πρωστηρίου συστήματος πρόσεται νὰ τεθῇ προσεχῶς εἰς πρακτικὴν ἐφαρμογήν. Τὸ πρόβλημα — εἴπε — τῆς ἔξαστηλίσεως ὑλικῶν ἵκανον ν' ἀποδώσουν τὴν ἀναγκαιόταν ἡγητήλην θεμοδύναμαν, ἐπελθόντης κατὰ ἔνα μεγάλον βαθμὸν καὶ οἱ ἀριθμοὶ μηχανικῶν ἀναμένουν σημαντικάς οἰκονομίας εἰς τὴν κατανάλωσην διὰ τῆς δημιουργίας δυνάμεως μεγαλύτερας ἀπὸ ἐκείνην ποὺ ἐπετεύχθη ἀπὸ τὸν ἀποστροφόβιλον καὶ ἡπὶς ὃν προσεγγίζει τὴν ἀπόδοσιν τῆς δημιουργίας.

Παραδέχθη ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Λούκεμπατζ, ὅτι εἰς τὰ σχέδια τῶν σαφῶν δὲν ἐπῆλθον φεύγονταί ἀλλαγαί, ὑπέδειξεν δημος ὅτι σημαντικάς ἐπιτυχίας εἰς τὸ ζητημα τῶν ἐλίκων. Μία ἐξ αὐτῶν εἶναι ἡ ἀναστορεομένη ἔμιξη, περὶ τῆς οποίας ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς προηγούμενον τεῦχός των.

Η ναυπηγίσις μεγάλων λαΐνερς

"Η Ναυτική Ἐπιτροπή τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀπεφάσισε — κατὰ τὰς ἐν Νέας Υόρκης πληρωφορίας — νὰ ἔγαταλεῖψῃ πρὸς τὸ πρόσω τὰ σχέδια ναυπηγήσεως τριῶν μεγάλων ὑπερωκεανῶν, ταχύτητος 25 μιλῶν, διὰ τὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Εὐρώπην. 'Απὸ μαρτσοῦ χρόνον οἱ ἀμερικανοί ἐσχεδίαζον νὰ συναγωνισθῶν τὰ δύο βρετανικά «QUEENS» εἰς τὴν λεγομένην ἐγραμμήν τῶν ἐκατομμυριούχων» καὶ εἰλον προέλθει εἰς τὴν κατ' ἀρχὴν ἀπόσαν τῆς ναυπηγήσεως ἔνος ὑπερωκεανού κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῆς «Μαντιναίας».

Σχετικῶς μὲ τὰ ἀνοτέρω ἡ «Ἐφημερίς τοῦ Εμπορίου» τονίζει, ὅτι τὰ σχέδια τῶν «UNITED STATES LINES» διὰ τὴν κατασκευὴν τριῶν ἡ καὶ τεσσάρων μεγάλων ὑπερωκεανῶν ἀνεστάλησαν καὶ οὕτω ἡ ἀμερικανικὴ γραμμὴ τοῦ βορείου 'Ατλαντικοῦ, μελλοντανά ν' ἀνταγωνισθῇ τὰ καλύτερα ἐκ τῶν ὑπερωκεανῶν λαΐνερς, μεταξὺ τῶν δύο πλοίων συγκαταλέγονται καὶ τὰ δύο ἀγγλικά «QUEENS», ὃν στηριχθῇ καὶ πάλιν εἰς τὸ «Αμερικῆς τῶν 26.000 τόννων γκρός καὶ εἰς τὸ «Ονδαπίγκτων» τῶν 24.000 τόννων, τοῦ 1933, καθὼς καὶ εἰς τὸ πρόσων γερμανικὸν «Εὐρώπης».

Αἱ ἀντίληψεις τῶν ἀμερικανικῶν ἐφοριαστικῶν κύκλων διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ βορείου 'Ατλαντικοῦ — προσθέτει ἡ ἀδια της ἐφημερίς — εὐρίσκονται ἀκόμη ἐν πλήρει συγχέσει. Οἱ λόγοι τῆς ἀναστολῆς ναυπηγήσεως τῶν προσαναφερθέντων ὑπερωκεανῶν εἶναι ἄγνωστοι εἰσέτι, λέγεται δημος ὅτι

διερεῖλονται εἰς τὸ πνεῦμα οἰκονομιῶν, ποὺ ἐπενθάτησε μεταξὺ τῶν ἰθυνόντων εἰς τὴν Βασικότανα κύκλων.

Η τύχη τοῦ «Εύρωπη»

"Ἐτ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἀνοτέρων ἀναφέρεται, ὅτι τὸ γερμανικὸν ἐπειρωτικὸν «Εύρωπη», ὅπερ περιῆλθεν ὡς λεια πολέμου εἰς τοὺς συμμάχους, παρεχωρήθη ὡς φιστικῶς εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Ἐπὶ τοῦ πλοίου, εὐρισκούμενον ἀπὸ τοῦ παρελθόντος 'Ιουνίου εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ Μπρεμπέρχαβεν πρὸς ἐποκενήν καὶ διαρρώματιν, ὑφόδη τὴν 25η Αὔγουστου ἐπεισήμητο τελετῇ ἡ ἀμερικανικὴ σημαῖα.

Τὸ «Εύρωπη» ἐγένετο εἰς τὸν ἀποτελετῶν καὶ ἀναπτάσιν, κατὰ δὲ τὴν ἐλαφρά διαφορύματος τοῦ παρέσχοντας τὰς ἐπορεούσιας τον καὶ οἱ γερμανοί, συμπειθαδικώντων τοῦ πλοίου καὶ τοῦ προτότον μηχανικοῦ τοῦ σχάρους. Τὰς τελευταῖς ταῦτας ἡμέρας τὸ «Εύρωπη» ἐτέθη ἐν ὑπορεούσιας μεταγονιστῶν, πρόσεται δὲ νὰ μεταφέρεται διαρρώματιν.

Αἱ ξέναι παραγγελίαι

"Η «Ἐφημερίς τοῦ Εμπορίου τῆς Νέας Υόρκης, ἀναφερομένη εἰς τὰς πληρωφορίας, καθ' ὃς ἐδόθησαν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν παραγγελίαι διὰ τὴν ναυπηγήσιν δύο πορτογαλικῶν ὀκεανοπόδων πλοίον καὶ εἰς την παραγγελίαν τοῦ παραγγελιῶν, τονίζει, ὅτι τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, διαθέτοντας πρόσθιτας ποδότης πρόσθιτης παραγγελίαν σκάφην.

Δυστυχῶς — προσθέτει ἡ ἀδια της ἐφημερίδης — ἡ διοίκησις τῶν Πολιτειῶν Μεταφορῶν ἀντιτίθεται εἰς τὴν ἀποδοχὴν παραγγελιῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, μέχρις ὅτου φτιεῖται τὸ νομοσχέδιον BLAND περὶ διαθέσιος τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ διότι πιστεῖ, ὅτι ἡ ἡφαῖη καὶ ἐπτέλεσις νέων παραγγελιῶν θὰ δυσεράφη ἔτι πλέον τὴν θέσιν τοῦ ἐπάρχοντος πληθωριού τονάς. 'Η ἀδια της διοίκησης παραδίζεται, ὅτι αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἐπὸ δύαλας συνθήκας δὲν δύνανται νὰ συναγονισθοῦν τὰς ἀγγλικά καὶ συνηδρικά ναυπηγεῖα, λόγῳ τοῦ παραγγελτέοντος πρόσθιτης σκάφης της άμερικανικής παραγγελίας.

Άκυρωσις παραγγελιῶν

"Ἀνηγγέλθη πρὸ ἴμερον, ὅτι ἡ Ναυτική Ἐπιτροπή τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν προσέθεται εἰς τὴν ἀκύρωσιν συμβολίων, ἄτινα προσέβλεπον τὴν ναυπηγήσιν 135 πλοίων, ἄτινα συνολικῆς δαπάνης 426 ἐκατομμυρίων δολαρίων. Τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα ἀνεφέρονται εἰς 35 ἀκτοπλοϊκά, 40 τοῦ τύπου «Βίζτορ», 24 ἀκτοπλοϊκά δεξαιενόπλοια προσφιζόμενα διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, βάσιαι τοῦ νόμου περὶ ἔξιστησεως καὶ δανεισμοῦ, 4 «Λίμπερτ», ἄτινα 6 δέ τροποποιούντων πρόσθιτης πλοτάνων, 8 «Βίζτορ» συστατικού τοῦτον, 8 τάνκερς, 5 τοῦ τύπου «C4», 6 πλοία-ψυγεία καὶ 3 τύπου «P.2».

Ναυπηγήσις διὰ τὴν Βραζιλίαν

"Ἐν Νέας Υόρκης μεταδίθεται, ὅτι ὡς ἔκει παρεποδημῶν ἀπὸ τίνος γρινός διευθύντης τοῦ κρατικοῦ «Βραζιλιανοῦ Λόδη», ἐδήλωσεν, ὅτι προτίθεται τοῦτο νὰ ἐπανέσῃ τὸν στόλον τοῦ πέραν τῶν 500.000 τόννων, ἢτοι, κατὰ 1)3 ἐπὶ πλέον τοῦ προπολεμικοῦ τοῦ τονάς. 'Η ἀπόφασις αὗτη, ἡφαῖσθαι πρὸ καιροῦ, ἀνεφέρεται εἰς τὴν ναυπηγήσιν ἐν 'Αμερικῇ η Καναδᾶ 24 νέών πλοίων, διὰ τὰς ὅποιας καὶ ἐνεργήθη πίστωσις εἰς 57 ἐκα-

τημένων πλοίοισιν δολαρίων. 'Η ἀποδημένη σχετικὴ ἀδεια ναυπηγήσεως ἀπὸ τὰς τῆς 'Ηνωμέναι Πολιτείαις καὶ τὴν Εὐρώπην, τονίζεται δὲ ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν κύκλων, ὅτι ἡ Βραζιλία εἶναι ἡ πρώτη ἐν τῶν χωρῶν τῆς λατινικῆς 'Αμερικῆς, ποὺ ἀνεγένθη εἰς τὰς 'Ηνωμέναι Πολιτείας τὸν ναυπηγεῖαν τοῦ ποταμούσιουν της.

"Ἀπὸ τῆς θραζιλιανῆς ἀφ' ἐπέρσην πλευρᾶς ἐπεδείχθη, ὅτι ἡ κυβερνησία τοῦ Ρίου Ιανείου δὲν ἐνδιεφέρθη διὰ τὴν ἀγοράν πλοίου «Βίζτορ» ἡ «Λίμπερτ», διότι ταῦτα εἶναι μεγάλοι μεγέθους καὶ δὲν ὑπὸ δύνανται νὰ ἐπιχειρηθοῦν ἀπὸ τὰς παραχωμένας εἰς περιωρισμένην κλίμακαν εἰκονολίας εἰς τοὺς μικροὺς λιμένας τῆς βορείου Βραζιλίας.

Μεγ. Βρεταννία

Φορτηγὰ μὲ γερανούς

"Ἐνας χαρακτηριστικὸς τέπος φορτηγῶν πλοίων μὲ πολλαπλοῦ ἐνεργασίαθ τὸ πρόσω τὸ 1944, κατασκευασθεῖσις εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα ἐπὶ τῇ βάσει προδιαγαμμῶν τοῦ Ναυαρχείου. Τῶν πλοίων τούτων τὸ κυριότερον χαρακτηριστικὸν ἔγκειται εἰς τὴν ίσανότητα νὰ παραλαβάνη διὰ γερανῶν βαρέα ἀντικείμενα μέχρις 80 τόννων βάρους. 'Αντι φορτητήρων τίνα εγκαταστάσια τὰ ιδιότητα αὐτὰ σκάφη μὲ γερανούς μεγάλους ἀντικείμενης ίσανότητος, προσφιζόμενα ποὺ δὲ κατὰ τὸ πλόειον ἥτο τὸ ἀθηνάποτον εἰς φορτεψηφορτικάς ἐργασίας, εἰς τὸ πόλεον διῆτα νὰ μέσων τὰς ἐλλείψεις καὶ μειονετήματα τῶν διαφόρων λιμένων ἡ δρμων, διότι ὑπὸ ησαν ὑποχρεωμένα νὰ προσδιοικηθοῦν τῶν πλοίων γερανούς τῶν 50 τόννων ἡ ἔνα τὸν 50 καὶ ἔνα τὸν

εἰδον γερανούς ἐμπορίου καὶ διαρέοντα τροχοφόρου.

Κατεσκευάσθησαν κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν «πλοίων γερανούν» τῶν 50 τόννων ἡ ἔνα τὸν 50 καὶ ἔνα τὸν

80 τόννων ἡ μὲ δύο τῶν 80 τόννων, μὲ μόνην τὴν διαφοράν, ὅτι διὰ λόγους ἀσφαλείας, μηχαναὶ καὶ διαιρέσματα πληρώματος ἐτοποθετήθησαν εἰς τὴν πρόμνην.

"Οσον άφορα τάς διαστάσεις τού «EMPIRE MALTA» και ή δλ̄ σειρά τῶν σκαφῶν τούτων, ἐσχεδίασθη βάσει τοῦ ἐπιλεγμένου «Σχανδινώνικο τύπου» διὰ μεταφοράς εἰδῶν τοῦ γενικοῦ ἔμποριον, χωρητικότητος 4700 τ. D. W. Ἐπάν τοῦ τύπου τούτου σκάφη ἐνταργητήσθαν.

"Εξαστον ἐξ ἀὐτῶν ἔχει μῆκος 312 ποδῶν, πλάτος 46.4 καὶ ὑψος 29.7 ποδῶν, μὲν χωρητικότητα 3539 τ. γρφός καὶ 4310 τ. D. W., μὲν ἔμφορτον βάθος μα 20.10 ποδῶν καὶ ἔμφα δύστος 1327 τόννων. Ἐχει κυβισμὸν 250.700 κ. π. διὰ στον εἰς κύμα καὶ 240.000 κ. π. διὰ φορτίου εἰς δέματα καὶ διαβέτει τέσσαρα κόπτη μὲν εὐφύτατα σόμια καὶ μὲ διαχωρίσματα κινητά, ὅπτε νὰ καθιστάται δυνατή ἡ ένωσις των εἰς ἔνα. Τὸ πρότερημα τοῦτο εἶναι μοναδικόν, προσεγμένον περὶ παραλαβῆς ἀντικειμένων μεγάλων διαστάσεων, οὐαί εἶναι βαρύνια, τάνκς, ἀτμομηχαναὶ καὶ λοιπά τροχοφόρα.

Αἱ μηχαναὶ τῶν, τοιπλῆς ἐκτονώσεως, λειτουργοῦν μὲν λέβητας ἐψωδιασμένους μὲ τεγνήτον ἔλυσισμον καὶ υπέρθερμον ἀτύμον, πέσσως 200 λιθῶν κατὰ τετραγυνὴν ἵντσαν. Ωζ καύσιμον ὥλην χορηγιμοποιοῦν τὸ πετρέλαιον, ἀνάπτυξίσουσαν ταχύτητα 11 1/4 μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 15 1/4 τόννων τὸ εἰκοσιτετράωρον.

Τὸ σύστημα φορτοεκφόρτωσις εἶναι κατανεμημένον γύρω ἀπὸ τὸ πρωφαῖον καὶ τὸν μεσαῖον ιστόν. Τὸ πρωφαῖον σύστημα περιλαμβάνει 4 φορτωτῆρας τῶν 3 τόννων, ἔνα σωληνάτον χαλύβδινον τῶν 50 τόννων, μήκους 75 ποδῶν, δύο τῶν ἐπτὰ ἀτμοκίνητα βαροῦχα τῶν 7 ἵντσιδων διὰ 10 καὶ δύο τῶν 8 διὰ 12. Ἡ αὐτὴ διάταξις ἕνδειξει καὶ εἰς τὸν μεσαῖον ιστόν, ὁ ὅποιος ἴποβασταῖει τὸν φορτωτῆρα τῶν 80 τόννων, μήκους 75 ποδῶν.

Nopßnyia

Περὶ ἡλεκτροσυγκολλήσεως

Εἰς τὸ περιοδικὸν «Νορθηγικὰ Ναυτικά Νέα» δημοσιεύεται ἐνδιαμέριον ἄρθρον περὶ τῶν προσόδων τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. 'Ο ἀρθρογράφος ἀναφεραίται πάντα τὰ πλεονεκτήματα ἐπὶ τῆς χορηγουποίησεως τῆς μεθόδου ταῦτης, συνιστάμενα εἰς τὸν ὑποβιδασμὸν τοῦ βάρους εἰς χάλυβα, εἰς τὰς ὀλίγωντερας πιθανότητας διαφορῶν, εἰς τὴν καλυτέραν ποιοτικῶς ἔργασίαν, μὲ συνέπειαν τὸν περιοδικὸν διαβούλωσεως τῶν ἐλασμάτων εἰς τὰ δεξιεύεντοπλοια, εἰς τὸ περισσότερον λείουν τοῦ κελύφους τοῦ σκάφους μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐπάνηξην τῆς ταχύτητος καὶ εἰς τὴν συντόμευσιν τῆς χονικῆς διαφορείας τῆς ναυπηγήσεως επ' ὁψελείᾳ τοῦ κόστους ἐνὸς πλοιον.

Ως πρός τὸν περιορισμὸν τοῦ βάρους, ἀναφέρεται ἔνα παράδειγμα, κατὰ τὸ ὄπιον ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἡλεκτροσυγκολλῆσεως ἐπέτρεψε τὴν κατὰ 15 πόδις ἐπιβράχυνσιν τοῦ μήκους ἐνὸς σκάφους 400 ποδῶν καὶ 8500 τ. D.W., μὲ οἰκονομίαν βάρους 400 τόννων, ἔνanti βάρους ζάλυβους 2700 τόννων.
Οσον ἀφορᾶ, ἐξ ἀλλού, τὸν περιορισμὸν τῆς τριβῆς εἰς τὴν λειαν ἐπιφάνειαν τοῦ ἡλεκτροσυγκολλήμενον σκάφους, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ κατασκευαζόμενα πλοῖα διὰ καρφώσεως τῶν ἐλασμάτων τού, καθορίζεται, ὅτι εἰς ἔνα δεξαμενόπλοιον 15.000 τόννων φροτίον καὶ ταχύτητος 13 μιλλίων, ἡ ἀντίστασις τῆς τριβῆς καλύπτει τὰ 3/4 τῆς συνολικῆς ἀντιστάσεως καὶ συνεπῶς ὁ περιορισμὸς τῆς εἰς τὰς ἀμοραλύπτρας καὶ τὰς ωφαὶ φέρει ἔνα ἀποφασιστικὸν ἀποτέλεσμα εἰς τὸ ποστόν τῆς ἀντιστάσεως καὶ ἐκεῖνεν εἰς τὴν συνολικὴν τοιωτήν. Μία ἐν προκειμένῳ οἰκονομίᾳ 7 ἔως 8 οὐδὲν δυνατή διὰ τῆς ἡλεκτροσυγκολλῆσεως τῶν ἐλασμάτων.

Κατά τὸν ἀρθρογράφον, ἡ γνώμη τῶν τεχνικῶν συμφωνεῖ πλήρως πρὸς τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα, ἀνεξαρτήτως ὅμως τῶν ζητημάτων τῆς συν-
οχῆς εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ τῶν εὐχερεῖων εἰς τὰς ἐπισκευάς — πα-
ράγοντες, οἵτινες δέονται ἀπασχολήσουν τὸν γεωπόνον — τὸ ζῆτημα
τοῦ ἀρχικοῦ κύρστους ἔξαλολονθεῖ πάντοτε νὰ παραμένῃ ἄλλον. Ἀπο-
τελεῖ τοῦτο ἓνα ἀποφασιστικὸν παράγοντα καὶ φαίνεται, ὅτι προτιμᾶται
μᾶλλον ὁ συνδυασμὸς ἡλεκτροσυγκολλήσεως καὶ καρφώσεων, μὲ ἐπικρέ-
τησιν τῶν δευτέρων εἰς τὰς οἰκονομικὰς κατασκευάς.

Ἡ ἀντικατάστασις τῶν πληρωμάτων

Από τὸν νορθιγικὸν στόλον ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ἀπασχολουμένων εἰς γραμμὰς πρὸς τὸ ἔωθερικόν, τρία μόνον σκάφη διεσθόθησαν διατεθῆντα ἡδὶ εἰς τὴν τακτικὴν ὑπορεσίαν μεταξὺ Νορθιγιας καὶ ἄγγικῶν λιμένων. Ἡ ἀνακοίνωσις αὕτη ἐγένετο ἐπ' ἐκπαρίᾳ τῆς ἀναγραφείσης πληρωφορίας, ὅτι 6000 νορθιγοὶ ναυτεργάται ἀναμένουν εἰς τὸ ἐθνικὸν λιμένας τὴν εὐπατίαν, ὅως μεταδούν εἰς Ἀγγίλιαν καὶ Ἀμερικήν, διὰ νὰ ναυτολογηθοῦν ἐπ' ἐθνικῶν πλοίων, τελούντων ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τῆς U. M. A. Παραλίγοις, ίσος ἀριθμὸς ἔτερων νορθιγῶν ναυτεργατῶν, ἐν τῶν ἐργασίσθεντων καθ' ὅλην τὴν πολεμικὴν περιοδὸν, ἀναμένει εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀγγίλιας καὶ τῆς Ἀμερικῆς τοὺς ἀντικαταστάτας, διὰ νὰ ἐπανέλθῃ μετὰ πολυνετῆ ἀποσίων εἰς τὰς ἑστίας του.

Διὰ τὴν διπλῆν ταύτην ἀσφιθέως ὑπηρεσίαν, ή νοοθηγική κυβέρνησις ἐπισκευάζει ἐπειγόντως εἰς "Οσὸι καὶ θέτει κατ' αὐτὰς εἰς ὑπηρεσίαν ἔνα μέσον χρηματιστήριος ἐπιβατηγὸν σκάφος. Τονίζεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ ὅτι θὰ χρειασθῇ νὰ μεταφεύσῃ συνολικῶν εἰς τὸ ἔξωτερον 17 ἔως 18 κλιμάδες νοοθηγῶν ναυτεργατῶν διὰ τὴν διλογίην πολλών τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν καταπεπονημένων πληρωμάτων. Καὶ τοῦ πλοίου τούτου, διωσ, ἐπεδιώχθη ἡ ὑπαγωγὴ εἰς τὴν U. M. A., μετὺ τὴν ἐκτέλεσιν δύο ταξιδίων, δι' ὃ καὶ ή νοοθηγική κυβέρνησις ἐπέδισκε διαμαρτυρίαν, ὑποεκνύνσα τὴν ζωτικὴν ἀνάγκην, διότι τὰ νοοθηγικὰ σκάφη ἐπανδρωθεῖν μὲν ἀνεργα ἀπὸ μαρζοῦ χρόνου πληρώματα, ὅπει τὰ νῦν δοθῆ ἡ εὐκαιρία τὴν ἀναταυθόν ἔχεντοι, οἵτινες ὑπέστησαν τὴν δοκιμασίαν τῆς πολεμικῆς θρομηνίας.

Ζωηρὰ ναυπηγικὴ ἐργασία

Εις μίαν ἀνάσορόπησιν τοῦ ἔργου τῆς συνδικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας, δημοσιεύμένη εἰς ναυτικὸν περιοδικὸν τῆς Στοχαζόλμης, ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ παρὰ τὴν ἐλλειψιν πρώτων ὑδάν, δὲν ἐπισαν αἱ ἔργασια τῆς κατασκευῆς πλοίων. 'Η ναυπηγικὴ παραγωγὴ ἐξηρκούσθη μὲ τὸν αὐτοδικότητα ποτε εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1945 ἥτο αὖτη κατὰ τοὺς φορέας μεγαλυτέρα ἡ κατὰ τὴν λῆσιν τοῦ προηγούμενου πολέμου. Τονίζεται, ὅτι ἡ αὔξησις ἐπετεύχθη χάρις εἰς τὴν ὄρθολογιστικὴν ἀφ' ἐνὸς κατανομὴν τῆς ἔργασις καὶ εἰς τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν ἀφ' ἐτέρου, τῶν συνηδικῶν ναυπηγείων.

Τό 1944 κατεστενάσθησαν πλοια 150.000 τόννων γρήγορά από τα πέντε μεγάλα ναυπηγεία, οπίσημα έχουν σημειωθεί εις χείρας των παραγγελίας, αιώνια δά τα άπασχολήσουν μέχρι το 1948. Διά το άπωτερον μέλλον οι παραγγελία νέας ζωητικότητος δύναται έξαρτησην, προφανώς, από πολλούς παραγόντας, σπουδαιότεροι των δοιούς είναι ή έπαρχους τῶν πολιτών όλων, ή θέσις τού παγκοσμίου έμποριον, ητοι αμέσως έπηρεζει την ναυπιλακήν έργωσιαν, καθώς και τὸ κόστος τῶν ίμεροισθίων, δεδομένου διτή ή μεγαλυτέρα — ἔναντι τῶν ἐγχωρίων ἀναγκῶν — παραγωγική ικανότης τῆς συνηδικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας φέρει ταῦτην εἰς. τὸ διεθνὲς πλαίσιον.

Τὰ νέα πλοῖα τῆς "Σβένσκα" Οριεντ,,

Μεταξύ των πλέον χαρακτηριστικών πολεμικῶν ναυπηγήσεων καταλέγονται καὶ τὰ σκάφη, οἵτινα κατεσκενωθήσαν διὰ λογαριασμὸν τῆς «Svenska Orient Line», ιδίᾳ δὲ τὰ ἔξ αὐτῶν προοριζόμενα νὰ ἔχουν τὴν ταχτικὴν γραμμὴν ποὺς τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Τέσσαρα ἐξ τῶν φροτηγῶν αὐτῶν «λάινες», τὰ «Σάγκολαντ», «Σάνγκαλαντ», «Σάνναλαντ» καὶ «Σάμελαντ», οἵτινα θὰ προσεγγίζουν εἰς Πειραιὰ καὶ εἰς ἄλλους Ἑλληνικοὺς λιμένας, είναν 5.500 τόννων D. W. ἔκστοτον, δημοποιίηται, ταχύτητος κατὰ τὰς δοκιμὰς 19.5 μιλλίων καὶ μὲ θηρευσιακὴν τοιαύτην 16 μιλλίουν, μὲ χώρον ψυγείου διὰ φροτία 200 τοννών καὶ μὲ ἀποτελέως ἀρθρονα μέσου φροτεκφροτώσεως. «Ἐκστοτον» ἔξ αὐτῶν διαδέτει 20 φροτωτῆρας, ἐνῷ τὸ «Σάμελαντ» ἔχει ἐφοδιασθῆ μὲ γερανοὺς μεγάλης ικανότητος, οἵτινες τῷ ἔξασφαλίζουν σημαντικὴν ταχυτητὰ ἐφροτώσεως καὶ πλήρη ἀνεξαρτησίαν ἀπὸ τὰ παρεχόμενα μέσα ἐκάστοτον λιμένος.

Σουηδία

Αι ἔξαγωγαι ξυλείας

Εις 600.000 στάνταρτς ύπολογίζεται η προινισμένη ξυλεία, η οποία επωλήθη μέχρι τών μέσων Αύγουστου από την Συνηδίαν εις τό έξωτερον. Από τὴν ποσότητα αὐτῆν, μόλις 200.000 στάνταρτς έφορτωθύσαν και δεδομένουν, διὰ δὲν απομένουν εινὴ τρεῖς πρείτον μηνεῖς διὰ τὴν ἐλεύθεραν ἀκόμη ναυτούσιον εἰς τὴν Βαλτικήν, η δὲ ἀνάγκη τῶν παραδεσίων είναι ἐπείγουσα, πρέπει — ώς τονίζεται εἰς τὴν Στοκχόλμην — νὰ διπλασιασθῇ ὁ ἀριθμὸς τῆς ἥδη εἰς τὰς μεταφορὰς ξυλείας ἀπασχολούμενης πορτοτάξτης, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ καὶ ὀλοκλήρωσις τῶν ἀνωτέρω ἔξαγωγών. Παραλήνω, πρέπει νὰ γριθυσθούν κατὰ τοιούτον τρόπον εἰς φορτίσεις, ὅπεις νὰ προληφθῇ ὁ κινδυνός συμφρούσεως εἰς τοὺς συνδικάνδιμενάς καὶ αἱ ἔξι αὐτῶν μέλλονται νὰ ἀπορρεύσουν ἐπιζήμιοι καθυστερήσεις τῶν πλοίων.

Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀυτὸν ἡ συνηδικὴ κεβέρησις ἀπῆνθόνθη ἥδη εἰς τὴν U.M.A. ζητοῦσα τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἐν λόγῳ μεταφορικοῦ προβλήματος διὰ τῆς προσθήκης ἐπαρχοῦ ἀριθμοῦ καταλήγων φορτηγῶν σκαρφῶν. Σημειοῦτα, διὰ τὸ εἰς τὰς προκαμάτις τῶν συνηδικῶν λιμένων ἔχουν συστρεψθῆ, ἐν ἀνάποδᾳ φορτησώσεις, μεγάλη ποσότητες πολυθείσης ξυλείας. Μόνον ἡ Μεγάλη Βρετανία ἔχει ἀγοράσει 355.000 στάνταρτς, ἡ Γαλλία 35.000, τὸ Βέλγιον 20.000 στάνταρτς καὶ πλέονται ἄλλα ἀπελευθερών τῶν δευτέρων εἰς τὰς οἰκονομικὰς κατασκευας.

Toupkia

Οι λιμένες τοῦ Εὔξείνου

Παραλήγως πρός την ἔνισχεν και ποιοτικὴν βελτίωσιν τῆς ναυτιλίας της διὰ νέων ναυπηγήσεων, ἡ τονοκικὴ κυθέρωνης ἐφαρμοδοῖ και ἔνα εὐρὺ πρόγραμμα συγχρονισμοῦ τῶν ἔθνων της λιμένων. Πρό τοντονίσμαδάμων, παρονοεῖ τοῦ ὑποργοῦ τῶν Δημοσίων "Ἐργων, ἐτέθη, ἐν πιστῷ τελετῇ, ὁ θεμέλιος λίθος διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου λιμένος τῆς Ἱππαλείας.

Η σχετική έργασία ανέτεθη είς τὴν ἴδρυθείσαν ύπό τούρκων μηχανικῶν ἑταρίαν «ΑΡΙ», τὸ δὲ πρῶτον τμῆμα τῶν ἀναληφθέντων ἔργων προβλέπει τὴν ἀντί δαστάνης ⁷ ἐκαπομψίων λιών Τουρκίας κατασκευὴν προσκυναίας μῆκους 775 μέτρων καὶ μᾶς ἀκόμη ἀποβάθρας μῆκους 700 μέτρων. Τὰ ἐν λόγῳ ἔργα θὰ ἐπτείπουν τὴν ἀσφαλῆ προσόμοισιν εἰς 30 πλοῖα καὶ τὸ πλέοντα πέντε ταντοζόδων σκαφῶν εἰς τὴν ἀποβάθραν. Συμφώνως τῷδε τὴν ὑπογραφεῖσαν σύμβασιν, ἡ προκυναία θὰ ἀπορευτωθῇ κατά τὸ 1949 καὶ ἡ ἀποβάθρα κατά τὸ 1950.

Δέον νά προστεθῇ εἰς τὰ ἀντεδρῶν, διτὶ τὸ ὑπονομεῖον τῶν Δημοσίων "Ἐργων ἔξασιοδητῆθι διὰ τοῦ νόμου 4643 τῆς 4ης Αὐγούστου π. ἔ. νά προσθῇ ἐπίσης ἄντι διαλάνγης γύρω τῶν 10 ἑκατομμυρίων λιρῶν Τουρκίας εἰς τὴν ταπεσκενή του λιμένος τῆς Τραπεζούντας. "Η ἀρξανθήν ἀπό καιροῦ σχετικῇ προεργασίᾳ ἐπενήσεως τῶν σχεδίων εὑδίσκεται ἐν τῷ περιοδόθι, φέτος συντόμως θέλει προσκοπῆθι ἢ δημιουρσίᾳ διὰ τὴν περιοδόθι.

‘Η Τοντζία τοιουτούρόπως ἐντὸς μᾶς πενταετίας περίπου πρόκειται ν' αποτήσῃ εἰς τὴν ἀστικήν της ἐν τῇ Μάνη Θαλάσσῃ ἀκτήν, μῆκος ἄπλουτην, δύο συγχροισμένους λιμένας, πέραν του φυσικοῦ τοιούτου τῆς Σινάπτης.

Ο ΤΟΡΠΙΛΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Α)Π "ΝΕΔΔΥ"

20 ναυτικοί μας, θυσία διὰ τὴν Νίκην

"Ενα ακόμη ποντοπόδον φροτηγό μας, τὸ «Νέλλυ» τῆς ἑταϊρίας Μαργαρώνη, ἔθυσάσθη εἰς τὸν συμμαχὸν ἀγόνα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας πολεμικῆς θεομηνίας. Ἡ ἀπώλεια του, δραματικὴ ὅσον δὲλται, διότι ὁ τορπιλλισμός του ἐστοιχεῖ τὴν ζωὴν σὲ μία εἰσοδία θαλασσινῶν μας, ἔχει κάποιαν συνάρφειαν μὲ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φροτηγοῦ «Παντιάς», ὃζι διότι καὶ τὰ δύο αὐτὰ σκάφη ἀνήκουν στὴν ἴδια ἑταϊρία, ἀλλὰ διότι εἶχον τὸν ἴδιον πλοίαρχον, τὸν κ. Πέτρον Κοντόπουλον, ποὺ εἶναι ἡδη πλοίαρχος εἰς τὸ φροτηγὸν «Ορος Ροδόπη» καὶ τὸν ἴδιον ἐπολίαρχον, τὸν ἀεινηστὸν Νικ. Κολάκην. Ὁ τελευταῖος αὐτὸς ἦτο μοιραῖον νὰ σωθῇ ἀπὸ τὸν τορπιλλισμὸν τοῦ «Παντιάς» καὶ ἀπὸ τὴν «μαρλάριαν», ποὺ προσεβλήθη εἰς τὴν ζούγκλαν μᾶς γαλλικῆς ἀποκίας τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς, διὰ νὰ εἴην, ὀλίγον μῆνας βραδύτερον, τὸν θάνατον εἰς τὸν ἄχαν, ἀλλὰ καὶ πολυτάρχον Ἀτλαντικῶν.

Ἐτοι τὸ προηγούμενον τεῦχος μᾶς εἶχομεν δώσει μίαν εἰκόνα τῆς κατανθίσεως τοῦ φροτηγοῦ «Παντιάς» εἰς τὰ ὕδατα τοῦ Ἰσημερινοῦ, ἀνοικτὰ τὸν ἀφρικανικὸν παραλίων καὶ τῆς περιπτετείας τοῦ πληρωμάτος του, ποὺ ἔμεινεν ἐπὶ μῆνας αὐγμάτων τὸν γάλλον εἰς μίαν ἀποκίαν τῆς Ἀφρικῆς. Οἱ πέντε μόνον Ἑλληνες —διότι τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα τοῦ «Παντιάς ἀπηρτίζετο ἀπὸ ἀλλοδαπούς— μετεφεύδησαν ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Ἀφρικὴν εἰς τὴν Ἀγγλίαν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1942. Πρότοι ἔφθασαν ὡς πλοίαρχος Κοντόπουλος καὶ ὁ τροφοδότης Ιω. Χανδρᾶς, ἀκολούθως δὲ καὶ οἱ τρεῖς ἄλλοι ναναγοὶ μὲ τὸν ἐπολίαρχον Νικ. Κολάκην, διότι εἶχε προσβληθῆ ἀπὸ μαλάριαν.

Τὴν ἐποχὴν ἔκεινον εὐρίσκετο εἰς τὸ Χούλι τὸ φροτηγὸν «Νέλλυ» καὶ ἔξετέλει ἐποκενάς σοβαρωτάτους ζημιῶν, τὰς δόπιας εἶχεν ὑποτῆ ἐκ προσκρυπήσεως ἐπὶ νάρκης. Ἐργάζοντο εἰς τὰς ἀρχὰς Μαρτίου τοῦ 1942 ἀπὸ τὸν Καναδάν εἰς τὴν Ἀγγλίαν προσέκρουσε πλησίον τῶν ἀγγλικῶν παραλίων σὲ νάρκη καὶ παρὰ τὸ σοβαρὸν ὄργην του κατώρθωσε μὲ τὴν βοηθείαν ναναστοσικῶν νὰ φύσῃ εἰς τὸ Χούλι. Ἐκεῖ παρέμεινεν ἐπὶ ἔξι ὀλοκλήρους μῆνας ἐποκενάζοντον, εἰς τὰς ἀρχὰς δὲ τὸν Σεπτεμβρίου ἀπέπλενες κενὸν διὰ τὸν Καναδάν πρὸς φόρτωσιν. Τὸ πλήρωμά του ἀποτίζετο ἀπὸ 39 ἄνδρας, ἐκ τῶν ὅπιον οἱ τριάκοντα ήσαν Ἑλληνες. Τὴν πλοιαρχίαν ἀνέλαβεν ὁ ναναγὸς πλοίαρχος τοῦ «Παντιάς» κ. Πέτρος Κοντόπουλος, μὲ δὲ πλοίαρχον τὸν Νικ. Κολάκην. Ἀμφοτέροι ἔζησαν νὰ προσλάβουν, ὡς τροφοδότην, τὸν Ιω. Χανδρᾶν, ὃ διαλαβὶ τὸν τροφοδότην τοῦ «Παντιάς». Οὗτος, προθύμως ἐδέχθη, ἀλλὰ τὴν παραμονὴν τὸν ἀπόλοιν ἥντην νὰ ἐπιβῇ τοῦ πλοίου, διότι εἶχεν ἰδή τὸ ἀπό δύνειρο, ποὺ εἶδε καὶ κατὰ τὰς παραμονὰς τοῦ τορπιλλισμοῦ τοῦ «Παντιάς». Παρουσίασθη εἰς τὸν ἐπολίαρχο καὶ τοῦ ἔξωμολογήθη τὴν προκατάληψιν του:

—Δὲν ἔχουμε μαζόν σας καπτίαν Νικόλα, γιατὶ είδα ἀπόψε νὰ κακὸ ὄνειρο. Εἶδα, διτὶ στὴ συνοικία τοῦ ἀγίου Μάρκου, τῆς Χίου, ποὺ εἶναι τὸ σπίτι μου, κατηφόριζαν δύο ὀπλισμένοι γερμανοί, ποὺ ἤρχοντο νὰ μὲ συνλάβουν. Τὸ ἴδιο ὄνειρο εἶχα ἰδή λίγες ἡμέρες πρὶν τορπιλλισθῇ καὶ δὲ «Παντιάς». Τῷχοι γὰρ κακὸ καὶ ἐπῆραν ἀπόφαση νὰ μὴ μπαρκάρω στὸ «Νέλλυ».

Ἔτοι ὁ τροφοδότης Χανδρᾶς παρέμεινεν εἰς τὸ Χούλι καὶ τὸ φροτηγὸν ἀνεγέρθη μὲ ἄλλον τροφοδότην διὰ τὸν Καναδάν. Τὸ ταξίδι τῆς μεταβάσεως ὑπῆρχεν διαλόν. Τὸ πλοίον ἐφόρτωσεν εἰς τὸν Καναδᾶν φροτήριον ἔντειας καὶ σιδηροτροχίδιον καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διὰ τὴν Ἀγγλίαν μετέχον μᾶς μεγάλης καὶ ἰσχυρῶς προστατευόμενης νησοπούτης· Ἐξήκουεν καὶ πλέον φροτηγὸν πυλακώνων τὸν «Ἀτλαντικὸν ἐπὶ ἥμερες, ἀκολούθησαν μίαν ἀκανόνιστον πορείαν, ἀνάλογως τῶν σημάτων τοῦ εκμοντόρου, τῶν σημάτων ποὺ τὰ ὑπηρόδεον αἱ ἐκάστοτε διαβιβάζουν διὰ τὸν ἀστρομάτου πληρωφοριαὶ εἰς τὸν ἀρχηγὸν τῶν πολεμικῶν συνοδίεων τὸν εκομβόιο. Τὸ «Νέλλυ» εὐρίσκετο εἰς τὸ τέρμα τῆς νησοπούτης, τῆς δόπιας ἡ προπορευόμενη κεφαλὴ ἵτο ἀθέατος, διότι εὐδιόγετο ἀρκετὰ μίλια ἐπιποσθεν.

Ἡ μοιραία ἡμέρα δὲν ἤργησε νὰ φύσῃ. Ἡτο ἡ 13η Ὁκτωβρίου τοῦ 1942. Μὲ τὰ πρώτα σκότη τοῦ δειλινοῦ καὶ ἐνῷ ἡ νησοπούτη δὲν ἀπέβη περισσότερα ἀπὸ 250 μίλια ἀπὸ τὸν Ἀγγλίαν, ὑπέστη τὴν διαδικήν ἐπίθεσιν στολίσκων γερμανικῶν ὑποθυρηίων. Στὴ γέφυρα τοῦ «Νέλλυ» ἦτο «εβάρδια» ὡς τρίτος καπετάνιος, διανόλης Γλύκως, ὃταν ἐδόθη τὸ γενικὸν σῆμα τοῦ σηναγεόδου. «Ἐφθασαν δύο ἀμέσως στὴ γέφυρα δὲ πρῶτος πλοίαρχος Κοντόπουλος καὶ δέντερος Κολάκης καὶ δύο μαζὸν ἐνέτειναν τὴν προσοήγην τῶν πρὸς δύες τὶς κατευθύνσεις τοῦ πελάγους. Τὸ πλήρωμα εἶχε καταλάβει τὰς δέσεις του ἡδη ἀμέσων κινδύνων καὶ οἱ ἄγγιλοι πυροβολῆται εὐέσοδον διπλαὶ εἰς τὸ κανόνι των ἔτοιμοι πὰ δάλλουν κατὰ τὸν ὑπόπολον ἐχθροῦ, εὐθὺς δὲς ἐπεσημάνετο ἡ παρονταί του. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ὥρα παρήχετο καὶ τὰ σκάφη κινούμενα «εὐλογῆς πρόσων» διέγραφον εἰς τὸν πλατύν ωκεανὸν «ξει-ξάγη».

Κάποτε, θὰ ἦτο ἡ ὥρα 9.30^η περίοδος τῆς νυκτός, τὰ σκότη ἐσκίσθην ἀπὸ μᾶς αἰγνίδια ἀστραπὴ καὶ ἔνας θαύμος, μαρυνός ὑπόκωφρος ἡ-κούσιον πρότος. Εἶχεν ἐκράγη ἡ πούτη τορπιλλη. Ὁ ἔχθρος εἶχεν ἀρχίσει τὴν πολεμικὴν του ἐνέργειαν. Ρίγη ἀπὸ ἐνόπικτο φόβο καὶ ἀπὸ αἰσθημά αἴγνωνας ἔννοιασαν οἱ διάλασσοι μᾶς ἐπάνω στὴ γέφυρα καὶ στὸ κατάστροφο τοῦ «Νέλλυ». Σὲ λίγο δευτέρα καὶ τοτὲ λάμψης ἔδειξαν δύο ἐκρήσεις τορπιλλῶν, ποὺ ἐξαπέστειλαν — Κύριος οἶδε — ποὺ πλοία εἰς τὰ ἀπένθιμα βάθη τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Ἡ νησοπούτη τώρα εἶχε κάσσει τὴ συνοχή της καὶ ὁ κάθε πλοίαρχος ἐφρόντιζε νὰ ἀπομαρκύρη τὸ σκάφος του ἀπὸ τὸν πιθανὸν κύνλον τοῦ θανάτου.

Τὸ ἴδιο ἔπραξε καὶ δὲ καπτίαν Πέτρος. Ἐκράτησε πορείαν πρὸς διεύθυνσιν, ἡ δοπιά τὸν ἀπευθύνουν ἀπὸ τὸ πεδίον τῆς δράσεως τῶν ὑποθυρηίων. Ποιὸς διωκτὸς ἡμιποδύσσει νὰ γνωρίζῃ, ποὺ ἀκριβῶς παρέμεινεν

ὁ ἔλλοχεινόν ἔχθρος; Οἱ τρεῖς τορπιλλισμοὶ είχον σημειωθῆ σὲ τρία διάφορα σημεῖα τοῦ ὁρίζοντος, ποὺ ἀπέιχον ἀρκετά τὸ ἔνα ἀπὸ τὸ ἄλλο. Ἐσήμωνε τοῦτο, διτὶ δὲν ἐπρόκειτο περὶ ἐνὸς ἢ δύο, ἀλλὰ περισσότερων ὑποθυρηίων. Ἡτο, ἡ συνίδηση τακτικὴ τῶν γερμανῶν τῆς διαδικῆς ἐπένθεσες στολίσκων ὑποθυρηίων ἐναντίον τῶν μεγάλων νησοπούτων. Ἐπειτέντον των ἐκ διαφόρων σημείων, ἐνέσπειρον τὸν πανικόν, διέλυνον τὸ «εκμοβίδιο», ἐτεμάχιζαν τὰ πυρὶ καὶ τὴν δράσην τῶν πολεμικῶν συνοδίεων καὶ τοιουτοφάτως ἐπετύγχανον... καλυτέον λείαν, ἐνῷ παραλλήλως ἐμετρίαζαν κάποιαν τοὺς κινδύνους τῶν ὑποθυρηίων.

«Ἄλλ᾽ ἂς ἀφέωμεν τὴν φιλοδοξίαν....

«Ἀνάμεσα εἰς τὸ σκότος καὶ ἐνῷ τριγύρῳ ἐσκορπίζετο δῆλη ἡ φρίξη τοῦ κατὰ διάλασσαν πολέμου, τὸ «Νέλλυ» ἐξηρολούνει τὴν πορείαν του, ποὺ ἔφερε πρὸς τὸ ἄγνωστον..., πρὸς τὴν σωτηρίαν ἡ πρὸς τὴν καταστροφήν...

«Ἡ μοῖρα, ἔτοι τὸ ἐποδισταξε...

Καὶ εἰς μίαν στιγμὴν μία φοβερὰ ἱκούσθη ἐσφῆξεν εἰς τὴν δεξιάν πλευράν παρὰ τὸ μηχανοστάσιον. Δευτέρᾳ ἐκρηξίς ἱκούλονθησε μετ' διλύγοντας τὴν ίδιαν πλευράν παρὰ τὰ ειπώντες. Θανάσιμα πληγωμένο τὸ «Νέλλυ» καὶ χωρίστηκεν εἰς δύο, ἤρχισε νὰ βυθίζεται ταχύτατα. Μία διλύληη πραγμαδία είλεγε γαρῇ ἐπ' αὐτὸν κατὰ τὶς δύο τρομακτικὲς ἐσφῆξες. Ἡ μία σωσίδιος λέμβος τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς κατεθωματίσθη, αἱ σχέδια ἐξετινάχθησαν ἀπὸ τὸ κατάστροφον εἰς τὴν θάλασσαν καὶ πολλὰ ὑπερκατασκευάσματα ἀπεστράψθησαν καὶ ἐξετινάχθησαν εἰς μύρια συντριμμάτων.

«Οἱ ἀπολογίας πλοίοις Νικ. Κολάκης ἀντηράγη ἀπὸ τὴν γέφυραν καὶ ἔχαθη, ἐνῷ καὶ ἀρκετοὶ ἄλλοι ἄνδρες, ποὺ εὑρίσκοντο ἐπὶ τὸν καταστρόφητος, ἐφονεύθησαν ἡ ἐξετινάχθησαν εἰς τὴν θάλασσαν. Τὸ πλήρωμα, ποὺ εἶχε βάρδιαν εἰς τὴν μηχανήν, δὲν κατώρθωσε ν' ἀνεβῇ στὸ κατάστροφα. Ενῷηκε τὸ θάνατον αἰφνίδια εἰς τὰς θέσεις του, μέσα στὸ μηχανοστάσιο καὶ τὸ λεβητοστάσιο. Ἀπολέθησαν τοιουτοφάτως εἰκοσιτέσσιν ἐν δύο ἀνδρεσί τοῦ πληρώματος καὶ ἀρκετοὶ ἀπὸ τοὺς Ἑλληνας.

«Ίδον οἱ νεκροὶ τὸ «Νέλλυ»: Γερώγιος Πέρρος καὶ Θεμ. Γκίνης μηχανικοὶ αἱ καὶ γ', Νικ. Λεονταρίδης γ' μηχανικὸς ἐπίσης, Νικ. Κολάκης β' πλοίαρχος, Πέτρος Τριπολίτης γ' πλοίαρχος, Παν. Γάφος ἀρχιθερμαστής, Μάρκος Ράπτης θαλαμηπόλος καὶ δὲ δονθός του Αἰθαλέζογλου, Άδαμ. Μπαχᾶς μάγειρος, Άλεξ. Στρατῆς λιπαντής, Αγγ. Χοήστου καὶ Ζαχ. Παπαδόπουλος θεομαστά, Άντ. Σκανδάλης, Άντ. Βεντούρης, Δημ. Κοντομηνᾶς, Άντ. Καλάργυρος, Σταμ. Καρούσος, Ιω. Μακριδάκης, Κ. Μαχρόπουλος καὶ Νικ. Νικηφόράρης ναῦται.

Οἱ λίγοι ποὺ ἀπέμειναν ἀπὸ τὸ πλήρωμα κατέβασαν γρήγορα τὴν ἀριστερὴν σωσίδιο λέμβο, ποὺ εἶχε πάνει καὶ αὐτὴ σοβαρὲς ζημιὲς καὶ ἀπεμακρύνθησαν ἀπὸ τὸ βυθιζόμενον φροτηγῷ. Μέσα στὴ βάρκα ἦσαν μόνον πέντε ναναγοί, ἀνέσυραν δύος διὰ τὸ θάλασσαν εἰς τὴν γέφυραν τοῦ «Νέλλυ». Οἱ τρεῖς πλοίαρχοι Κολάκης καὶ εἰς εἰς ἔκδοσον, διότι οὐδέποτε τὸν πατέρα τους έχει οἶδεν.

«Ἐπιχριστοῦ δοικύτατο φύκος καὶ προεμηνύτεο καταγίς, ποὺ δὲν ἀργησε νὰ ἐποτάσῃ. Μισή ώρα μετὰ τὸν καταποντισμὸν τοῦ «Νέλλυ» οἱ ἀστραπτέες καὶ οἱ κεραυνοί διεδέχοντο ἀλλήλους, διὰ νὰ ἀκολούθησε βροχή. Παγωμένοι καὶ ἔντρομοι ἀδύοντας πάντα τὸν περιπτετεία, δὲν ἤμεροδυσσαν οὔτε νὰ κατηλάπισσον, οὔτε νὰ μιλήσουν.

«Ἐτρέμαν ἀπὸ τὸ κρέον.

«Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ νησοπούτη εἶχε παταγοποτῆσει τοὺς προσοῦπα τοῦ οἰκοδομητοῦ τοῦ «Νέλλυ» τὴν γέφυραν καὶ προστάσην τοῦ πατέρα του περιπέτεια, δὲν ἤμεροδυσσαν οὔτε νὰ κατηλάπισσον!...

«Μὲ τὴν ἀγωνία εἰς τὴν ψυχὴ καὶ μὲ τὴν ἐλπίδα τῆς σωτηρίας ἐπέρασαν ἡ φρικὴ ἐκείνη νύκτα καὶ ἐξημέρωσεν ἡ 14η Ὁκτωβρίου. «Οταν ἀποταπεστάθη κάποια σχετικὴ δραστότης, δύοι οἱ ναναγοί κατέτρωγαν μὲ τὰ βλέμματα τῶν συνοδίεων θὰ ἔσωμιναν ἐρεύνας πρὸς διάστασιν τὸν πελάγον!

«Πουθενά δὲν ἐφαίνοντο πλοῖα.

«Οὔτε καὶ καπνός...

«Δὲν ἀπελπίσθησαν δύος, «Ἐγγάριζαν καλά, διτὶ οἱ ἄγγιλοι ποτὲ δὲν ἐγκατατείπουν τὸ σημεῖον τῶν τορπιλλισμῶν, πολὺ ἡ πεισθοῦ διτὶ αἱ ἔρευναι τῶν πτολεμαρχῶν τῶν τορπιλλισμῶν, πολὺ ἡ πεισθοῦ, διτὶ δὲν ἔπλογον ναναγοὶ ἐπιζόντες...

«Πρόγιαται, περὶ τὴν 10ην πρωτείην ἐφάνη ἓλαφρὸ πολεμικόν. «Ἐσχίζει μὲ δῆλη τὴν ταξίνητα τὰ νερὰ καὶ ησέννα τὴν ἐπιφάνειαν. Ἄντεληφθῆ γρήγορα τὴν παρονταί των καὶ ἐπλησίασε τὴν λέμβον. Ἡτο ἔναν νοθρηγούνταν ἀντιτορπιλλισμόν...

«Μὲ ἀνακούφιστον, ἀλλὰ καὶ μὲ δάκρυνα γιὰ τὸν χαμένους συντρόφους τῶν, ἀνῆλθον οἱ ναναγοί στὸ κατάστροφα τοῦ μικροῦ πολεμικοῦ...

Π. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

Ναυτικαὶ δίκαι

—Τραυματισμός λιμενεργάτου και ή εύθυνη τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Η ενδύνη τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ δυστύχημα ἐπισυμβάνεις λιμενεργάτην, ἀπασχολούμενον εἰς τὴν ἑργασίαν φορτώσεως τοῦ πλοίου, συνεχῆτη ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια. Ενας τραυματισθεὶς λιμενεργάτης ἐνηγαγέτε τὸν ἐφοπλιστὴν τοῦ ἄπειρου πόρου «Πόμπαν Σέργουντ», δοτίς πάλιν μὲ τὴν σειράν τον ἑστράφη ἐνάντι τῆς ἑταῖρος «Μπέτλεμ», ἡτὶς εἰχε κατασκευάσει τὸ πλοίον εἰς τὰ ναυπηγεῖα της. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν εἶχε συμπληρωθῆν τὸν Ιούνιον τοῦ 1941 καὶ κατά τὴν παράδοσίν του ἐδοκιμάσθη μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ εἰς τῶν φορτωτήρων τον, δοτίς ἡτο ἀνηροτεκνίζης δυνάμεως 12 1/2 τόννων. Τὸ πλοίον παρεδόθη εἰς τὴν «Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἡτὶς καὶ τὸ ἐπόλησεν εἰς τὸν ἔναγομενον ἐφοπλιστήν.

Κατά Δεκέμβριον τοῦ 1942 διαχόνθησε τῆς παραλαβῆς ὑπὸ τοῦ πλοίου μεγάλων αὐτοκινήτων εἰς τὸν λιμένα τῆς Φιλαδέλφειας, ἐχρησιμοποιήθη ὁ φρεγτόη διὰ τὴν ἀνύψωσιν βάρους 8 τόννων, ἔθορανθη ὅμως ἡ ἐξ-ἀρτοῖς του, προκαλέσασα τὸν τραυματισμὸν τοῦ ἐργαζομένου λιμενεργάτου. Ἡ πρωτοδίκαιος ἐπὶ τῆς ἐποθέσεως ταύτης ἐκδοθεῖσα ἀπόφασις ἤτοι ἐναντίον τῶν ἐναγομένων ναυπηγείων «Μπέτελεμ Κόμπαν», ἀλλὰ καὶ ἐναντίον τοῦ ἐνάγοντος λιμενεργάτου, ὃσον ἀφορᾷ τὴν ἐνθύνην τοῦ ἐφαπλιστοῦ. Ὁ ἐνάγοντος τότε λιμενεργάτης καὶ οἱ ἐναγόμενοι ναυπηγοί ἐφεσίβαλον τὴν ἀπόφασιν.

‘Ο ἐρέτης ἐκδίδων τὴν ἀπόφασίν του εἶπεν, διὶ μόνος — ὃς πρόστοντὸς ναυαγηγός — ἤτοι σαρῆς: «Ἐνας κατασκευατής παραλείπον νά ἔναυσκησῃ λογικὴν πρόνοιαν κατὰ τὴν κατασκευὴν ἐνός ἀντικειμένου, δέον νά θεορηθῇ, διὶ προσκαλεῖ ἓνα παράλογον κίνδυνον δι’ ἐκείνους, οἰτινες νομίμως τὸ χορηγιμοτοῦν ἢ δι’ ἐκείνους ποὺ πιθανὸν νά τὸ χορηγιμοτοῦν, λόγῳ παραβολήσιον ἢ εἰαγγέλματος διὰ τὸν σκοπόν, διὰ τὸν ὅποιον κατεσκευάσθη, καὶ εἴναι ὑπεννέμος διὰ τὰς σωματικὰς βλάβας, ποὺ ἐνδέχεται ἐξ τῆς χοήσεος του νά προκληθεῖν.

»Φανερὸν ἐπομένως καθίσταται —εἰτε ὁ δικαστής— ὅτι ή εὐθύνη διὰ τὴν προβλεπομένην διὰ τοῦ νόμου πρόνοιαν ἐπιπλέει εἰς τοὺς κατασκευαστάς, οἵτινες —ἐν προξειμένῳ— ησαν οἱ ναυπηγοί. Ἐγγόνιζαν οὖτοι, ὅτι ή ἔξαρτοις ἐρόγκειτο νά συγκατιῇση φροτωτῆρου ὑφιστικῆς δινάμεος 10 τόννων καὶ ὅτι κάθε παράλειψις περὶ τὴν ἀσφαλῆ κατασκευὴν θὰ προσέκλει κινδύνους ζωῆς καὶ πειροσίας. Σαφὲς ἐπίσης καθίστατο, ὅτι ὁ ἐνάγων λιμενεργάτης ήτο εἰς ἄπο τὰ πρόσωπα τὰ κείμενα ἐντὸς τοῦ κύκλου προστασίας τοῦ ἀντέρῳ Νόμου, διότι αὐτὸς ήτο ὁ ἐνδειγμένος διὰ τὴν χορηγισμούσιν τοῦ φροτωτῆρος».

Οι ναυπηγοί ήρθεσαν νά προδειχθούν, ότι αἱ προδειξεῖς κατὰ τὴν διαδικασίαν δὲν συνίστων εὐθύνη τῶν. Τὴν ἔξαρτουσιν εἰχον οὗτοι ἀγοράσει ἀπὸ ἄλλο ἐργοστάσιον, ὅπερ πάλιν δὲν ἦτο ὁ ἀρχικός κατασκευαστής. Τὴν είχε καὶ αὐτὸς ἀγοράσει ἀπὸ ἕτερον ἐργοστάσιον, οὗτονος ἡγονεῖτο τὸ ὄνομα. Ἡ ἀγορὰ ἀπὸ τρίτους —εξηρολούθησεν ὃ ἀμερικανός ἐφέτης— δὲν ἀπαλλάσσει τοὺς ναυπηγοὺς ἀπὸ τὴν εὐθύνην τούς, ὡς κατασκευαστῶν, διότι ήσαν ποιοχειρομένοι —ώς συνήθως ἀλλως τε· νά ἐλέγουν ἐπιστημένως τὴν ἀριστοτητὰ καὶ ἀσφάλειαν τοῦ ἔξαρτήματος. Ἡ προβληθείσα δικαιολογία των, ὅτι δὲν είναι ὑπενθύνοι, διότι ἡγόρασαν τὴν ἔξαρτουσιν ἀπὸ τρίτους καὶ διότι ἡγολούθησαν τὸν συνήθη τρόπον προφοριλάξεως καὶ ἐλέγχου, δὲν εὐσταθεῖ. Ἐπὶ πλέον, καὶ ἀν ἀσύμη ἔλαθον κάθε «λογικὴν πρόσωναν» καὶ τοῦτο δὲν τοὺς ἀπαλλάσσει τῆς νομῆς εὐθύνης διὰ τὴν κακὴν ποιότητα τῆς ἔξαρτουσεως. Ἐκείνο πάντως, ποὺ ἀποδεικνύεται ἐν προκειμένῳ, είναι ἡ μοναδικὴ δοκιμὴ τοῦ φροτωτῆρος κατὰ τὴν παραδόσιν τοῦ πλοίου, ὅτε πράγματι ἴγροσεν ἔνα βάθεος 12 τόννων. Ἔνα ἀφανὲς ἐν τούτοις ἔλαττωμα εἰς τὸν φροτωτῆρον ἦτο σοβαρόν, ἡ δὲ ζωὴ καὶ περιουσία ὑπέκειτο εἰς μεγάλον κίνδυνον. Ἐπειπλέον νύν οὖν ἐπανειλημμένα δοκιμαὶ, ὥστε νά καλυφθῇ τὸ γράμμα τοῦ νάυκρος περὶ λογικῆς πομπελείας. Ἡ ἐναντίον συνειδῶς τῶν ναυπηγῶν ποτούδηρες ἀπόφασις ἐξοίμη δάσιμος καὶ ἐπεκυούσθη.

"Οσον ἀφορᾷ την εὐθύνην τῆς πλοιοκτητίας ἑταρίας — εἰπεν ἐν ου-
νεχείᾳ ὁ δικαστής — ὁ ἐνάγων προέβαλε τὴν ἀμέλειαν τῶν ἐφοπλιστῶν.
Κατὰ τὴν ίδικήν του ὥμοιο γνώμην, οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἤδηντο νῦ ήσαν
ἔνοχοι ἀμέλειας, ἐπειδὸς ἐνών τις φροντίδα μὴ χρησιμοποιήσαντες τὴν προ-
πτοτιθέμένην φροντίδαν νῦ ἀποκαλύψαν τὸ μειονεκτήμα τῆς ἔξαρτησιος.
Φαινομενικῶς δὲν διεπιστόνετο η ὑπαρξία τοῦ μειονεκτήματος. Θά ἐπε-
ρε πόρος διαπίστωσίν της νῦ λυθῇ καὶ ἐπιθεωρηθῇ ὀλόκληρον τὸ σύστημα τοῦ
ἔξαρτηματος, νῦ χρησιμοποιηθοῦν δὲ καὶ Ἀκτῖνες X. Ή ὑπὸ τοῦ
Νόμου ὥμοιο ἀπαιτούμενή «λογική πρόνοια» δὲν ἀπήτει τοιαύτην ὑπὸ τοῦ
ἐφοπλιστοῦ ἐνέργειαν.

Ο πλοιάρχος παρίσταται εἰς τὰς δοκιμάς ἀνυψώσεως καὶ οἱ ἐφοπλιστοὶ ἡγόφασαν τὸ σκάφος ἀπὸ τὴν «Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν», ἣτις πάλιν διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ εἶχε συμβληθῆ μὲν ἔνα γνωστῆς φήμης ναυπηγικὸν Ολον. Τὸ δικαστηρίον —συνέχεισαν ὁ ἐφέτης— δὲν νουτεῖ διὰ ὑπὸ τοιαύτης περιστάσεις ἔνιας ἐφοπλιστὴς ἔχοειτο νῦν διαιλόγη την ἔξαρτυσιν καὶ νῦν τὴν ὑποβάλλει εἰς χωριστῶς κατὰ τελάχιον δοκιμάς, διὰ νῦν λεζεψῆ, διὰ ἔλαβε τὴν ἀνάλογον «λογικὴν πρόνοιαν».

Ο δεύτερος δῆμος ἴσχυρισμὸς τοῦ ἐνάγοντος ἐνεφάνιξε καὶ τὸ δισχερέστερον ἔγχημα, ποὺ ἐτέθη ποδὸς τοῦ δικαστηρίου εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν. Καὶ ἄν, ἔστω, δὲν ἀπεδίζην ἀμέλεια ἀπὸ μέρους τοῦ ἐφοπλιστῶν, μήπως ἡτοῖ τούτοις ὑπεύθυνος ὁ ἐφοπλιστὴς ἔναντι τοῦ λιμενεγγάτου, διότι ἡ ἐλαττωματικὴ ἔξαρταις τοῦ φροττηθῆρος καθίστα τὸ σκάφος του ἀγνίανον πόσις πλοῦν; Ἰδού τὸ ποσβήτην ἕσσητην.

Διεπιστόμηθη πράγματι, οὐδὲ διὰ τὸ δυστύχημα θὰ ἔπειτε νὰ καταλογίσθῃ ἡ ἀκαταλληλότης τοῦ πλοίου πός πλοῦν. Τοῦτο είναι ἀναμφισβήτητον. 'Εάν ή πτώσις τῆς ἐξαρτύσεως τοῦ φορτωτήρος προεκάλει τὸν τραγανατισμὸν ναύτου τινός, οὗτος θὰ ἀπέξημοιτο, βάσει τῆς ἀκαταλλη-

λότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν, ἔστω καὶ ἂν η τοιάντη ἀκαταλληλότης δὲν ἀπεδεικνύετο διὰ ὡφελεῖτο εἰς ἀμέλειαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

‘Η ὑπηρεσία ἐνὸς φροτοεκφροτοῦ εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἐκπλήσσονταν τὸ προσδιοίμου ἐνὸς πλοίου. Άλλοτε τὸ ἔογχον τοῦτο διεζῆγετο ἀπὸ τῆς πλήρωμα. Λόγῳ γάρ τῶν σὺν τῷ χρόνῳ ἀπατήσοντες ταχύτητος· καὶ εἰδίκευσες ἐδημιουργῆθη ἡ κατηγορία τῶν λιμενεργατῶν, ἡ οποία προς φυῖς ἐξαραττοῖσθι ώς ἡ αὐτὴ καὶ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. ‘Οταν κανεῖς, ἐπομένως, ἐκπληροὶ ζωτικὸν καθῆκον ναυτικῆς ὑπηρεσίας ἐφ' ἐνὸς πλοίον, ἡ κατὰ διαστήματα καὶ ὅχι συνεχής χρησιμοποίησίς του ἕπο τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἡ ἐνὸς ἐργολάβου φροτοεκφροτούσσον δὲν δύναται νὰ καθορίζῃ καὶ τὸ μέτρον τοῦ δικαιωμάτων τοι. ‘Ἐνας λιμενεργάτης ἐξ ἀλλοιοῦ ἐργαζόμενος ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔχει προσοπινὴν ἐπ' αὐτὸν ἀπαρχόλησην καὶ εἶναι ξένος πρὸς τὴν σύμβασιν μεταξὺ τοῦ ἐργοδότου τοῦ ἐργολάβου καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Αἱ ίδιας οντοχρεώσεις τάξις ὅποιας ἐπιβάλλεται διὰ τὴν ναυτικὸν νόμος διὰ τὴν προστασίαν τοῦ ναύτου στηρίζεται εἰς τὸ διὰ τὸ ναύτης εἶναι συνδεδεμένος μὲ τὸ πλοῖον δι' ὅλων τὸ ταξίδιον, ἐνῷ δὲ λιμενεργάτης δὲν ἐμπίπτει εἰς τὸν αὐτὸν λόγον καὶ συνεπὸς δὲν δύναται νὰ τύχῃ τῆς ίδιας προστασίας. Τοιουτοφύως, ἔνας τραματισθείς ἐπὶ τοῦ πλοίου λιμενεργάτης δὲν εἶναι δύνατον νὰ ἀπατήσῃ ἀποζημιώσιν μὲτεπιζημιά τὴν κακὴν συντήρησιν καὶ ἀμελείαν περὶ τὴν ἀκαταλληλότητα τοῦ σκάφους ποὺς πλούν.

Τὸ Ἐφετεῖον ζησίνειν, ὅτι τὸ βάρος τοῦ ἐπιχειρήματος εύνοει τὴν ἐπέτασιν τῆς προστασίας καὶ εἰς τὸ λιμενεργάτην, κατὰ τὴν περιόδον τῆς ὑπηρεσίας του ἐπὶ ἐνὸς πλοίον. Οὗτος ἐργάζεται εἰς ναυτικὴν ἀπασχόλησιν καὶ ἔπειτα εἰς δλους τοὺς σχετικοὺς κινδύνους. Τὸ γεγονός, ὃτι αἱ ἀπωτήσεις τῆς συγχρόνου μεταφορικῆς κινήσεως ἐξάλεσαν ώς πρόσθετον βούηνειν εἰς τὴν φροτοεργάστωσιν ἐνὸς πλοίου τὸν λιμενεργάτην δὲν οημαίνει ὅτι ἡ ἀποψίς περὶ ναυτικῆς ὑπηρεσίας τοῦ λιμενεργάτου ἀμβλύνεται καὶ ὅτι δὲν ἕπαγται οὗτος εἰς τοὺς νόμοφα ναυνοισμούς περὶ προστασίας τῶν ναυτεργατῶν.

Ο Δικαστής τελικῶς καθώσισεν ότι δὲν υποστηρίζει ότι ένας λιμενεργάτης δικαιοῦται εἰς κάθε τι, ποὺ ένας ναύτης θὰ ήδυντα νομίμως γ' απάτησην. Αποφαίνεται πάντως δι ό λιμενεργάτης ἐτραγματίσθη ἐπὶ τοῦ πλοίου κατά τὸ διάστημα τῆς φροτήσωσεως αὐτοῦ καὶ τὸ πλοῖον δι πένθουν νά ἐπανοφθάλμη τὴν Ἱηράλιαν ποδ ἐπέφερε λόγῳ τοῦ ἀκατάλληλου αὐτοῦ πόθε πλούν. Συνεπῶς η κατά τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπίσης ἀγωγὴ τοῦ λιμενεργάτου ἐξοιδή νόμοι βάσιμος.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

«RANJA» συσηδικών, φορτηγόν, με ἓν κατάστρωμα, 1.269 τόννων γρεζός, 1935 τόννων φορτίου και ναυπηγήσεως 1916, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρους συνηθούς ἐφοπλιστὰς ἀντί τιμῆς 775.000 κορωνῶν. Τὸν Νοέμβριον π. ἔ. ίδια ἐτώισαν είχεν ἀγόρασει ἕνα σκάφος 820 τόννων φορτίου και ναυπηγήσεως 1899 ἀντί τιμῆς 310.000 συσηδικών κορωνῶν.

«SYGNΑ», νοθηγικόν, φρεγτήγον «επάρ οντές», 3.881 τ. γκρός, 7.400 τ. φρεγτίον και ναυπηγήσεως 1907, μὲ μηχανάς τριπλούνδρους (έγκατε-στημένας εἰς τὴν πρύμναν), διαστάσεων 26'', 42'' και 70'' λιτσῶν και διαδρομής εμβόλου 48'' ιντσῶν, ἐπωλήθη εἰς ἑφοπλιστάς τῶν Ἰνδῶν ἀντί της 40.000 λιόδων. Η ἄδεια τῆς νοθηγικῆς κυβερνήσεως παρε-σχέθη.

«LEE SANG», ἀγγειον, μὲ δύο καταστόματα, μικτὸν σκάφος, μὲ ικανὰς θέσεις δι' ἐπιβάτες — κυρίως καταστόματος — 1655 τόννων γρυπός καὶ ναυπηγήσεως 1907, ἐπωλήθη εἰς Αγιουπίους, ὃς ἔστι καὶ εὐ-
σκέπτας, χωρὶς κλάσιν Νηογνώμονος, ἀντί 25.000 λιρῶν. Παράδοσις
εἰς Ἀλεξανδρεῖαν μὲ διάποιαν ἀλλαγῆς συμιᾶς.

ΔΥΟ «ΛΙΜΠΕΡΤΥ» με ζημιάς έχετε θίσαν σπότ της «Ναυτικής 'Επιτροπής» τον 'Ηνωμένων Πολιτειών είς πόλησον πρός διάλυσιν, διπος ήσαν και εύρισκοντο. Διά τό έν έξ αντών έδθη προσφορά 12.000 δολαρίων και διά τό έτερον 9.000 δολλαρίων. Αι προσφοράι αὗται απεριθίσθαν ώς ασύνηφορο, ἄν και ήσαν αἱ ἀνώτεραι αἰδὲ δια τὰς πολλησίσας.

Άτυχήματα είς Έλληνικά φορτηγά

Ἐγνώσθησαν τὰ κάτωθι θαλάσσια ἀπογήματα εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγά:

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΑΟΣ: Κατά πληροφορίας ἐκ Κεμπέκ συνεχούσθη ἡ ἐλαφρώς τὴν 26ην Αύγουστου καὶ περὶ ώραν 10ην νυκτερινήν μὲ-ἀγγλικὸν ἔμφοτον πλούτον παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Μπρούλε εἰς τὸν ποταμὸν τὸν ἄγιον Λαργεντίου. Τὸ σάφος ἐφθασεν εἰς τὸ Σίδνεϋ μὲ ἐλαφράς τινας ζημίας.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» : Έκ Χάλιψας μετεδόθη ή πληροφορία, καθ' ἥν, τὸ φροτηγὸν «Ιωάννης Φράγκος» προσήρχασεν τὴν 23ην Αὐγούστου εἰς δραχμώδη καὶ ἐπέθεμενην θέσιν Γκλέις, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην μὲ τὴν βοήθειαν τριῶν ναυαγοστοικῶν καὶ ἀφού ἔξεφορτώθησαν εἰς φροτηγὸν 320 τ. Ξινέιας ἐστοβαγμένης ἐπὶ τοῦ καταστροφήματος τοῦ. Τοῦ σάφας ἐπλευνεύσαν ἀκόλουθων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σίδνευ, χωρὶς νὰ παρουσιάζῃ φαινομετρικῶς διαφροήν τινα καὶ μὲ ζημιάς, αἴτινες, ὃς διεπιστώθη ἐξ τῆς διεξαχθεῖσης ἐπιθεωρήσεως, ἡσαν μικραί. Τὸ πλοῖον ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυαπίλοιας, ἐπανεργότοσε τὸ τημῆα τῆς ἔκφρασθεῖσης Ξινέιας καὶ ἀπέλευσε τὴν 30ην Αὐγούστου διὰ Φάλ-

μουν (διατάγας).
«ΑΓΙΟΙ ΣΥΡΙΔΩΝ» : Είχεν, ως γνωστόν, δικαιούχη εἰς τὰ παράλια τῆς Νομαρχίας, διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ περιφήμου τεχνητοῦ κυματοθραύστου, δύσις θύ ἐπροστάτευε τὸν λιμένα τῆς ἀποβάσεως. «Ηδη τὸ σάλιός ἀνειλυσθῇ καὶ ἐρρυψούλεκτο εἰς Μαραΐτον Φέρρον. Συντείλη, διοίκησις, προσοπάρχη τὸν 24ην Σ) βοῖον διὰ γὰρ προληφθῇ ἡ δύσης τοῦ.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ | Δευτ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Έσωτερου Λοχ. 4.000 | Έξωτερου Λίσαν Αγγλίας 3.—
ΔΛ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
Αντιπρόσωπος μας είς την Αγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE»
91/3 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας

Ο κ. Μ. Κουλουκουντής

Πληροφορούμεθα δια ό. π. Μανώλης Κουλουκουντής μεταβαίνει εἰς Παρίσιον διὰ νά μετάσχῃ ως έκπρόσωπος τῆς Ελλάδος εἰς τὴν ἐκεῖ Διάσκεψιν διὰ τὰ ναυτεργατικὰ ζητήματα.

Ο κ. Καλλιμανόπουλος

Ανενόηθε πρὸ ήμερων ἀεροπορικῶς ἐκ Λονδίνου διὰ τὴν Νέαν Υόρκην ό. π. Π. Καλλιμανόπουλος, ἵνα παραστῇ εἰς τὴν ἐκεῖ Διάσκεψιν τῆς U. M. A. ως έκπρόσωπος τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Ο κ. Εύγενιδης εἰς τὴν Μ. Αμερικήν

Ἀπὸ τὴν πρὸ ήμερων δοθεῖσαν πρὸς Αθηναϊκὴν ἐφημερίδα συνέντευξιν τοῦ ἐν Αθήναις Προεστευτοῦ τῆς Αργεντινῆς κ. Ντάρντο Κάρδιλλαν Μεντιαράσουν, παραλαμβάνομεν τὰ σῦντεχνα τὴν καλωσόντην οὗτος νὰ δηλώσῃ σχετικῶς μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπίδοσιν τῶν Ελλήνων: «Ἐπισημ., εἰς τὸ πεδίον τῆς Ναυτιλίας οἱ Ελλήνες ἔχουν θέσθων ἔξαιρετον. Ο κ. Εύγενιδης, ὁ ὅποιος διατησεὶ μιὰν μεγάλην γραμμὴν θαλασσίας συγκοινωνίας, ποὺ ἀρχίζει ἀπὸ τὴν Αργεντινήν καὶ τελειώνει εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν, συνεργάζεται αὐτὸν τὸν κωφὸν μὲ τὸν Αργεντινὸν ναύαρχον κ. Εστίγουανι διὰ προσετείνουν αὐτὴν τὴν γραμμὴν μέχρι τῆς Ελλάδος. Αντιλαμβάνεσθε, διτ., ἃν ἐπιτευχθῇ αὐτὸς συντόμως, διποὺς ἀλπίους, θὰ πάλιν τεράστιον φόλον εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῆς ἡμέρης μας συνεργασίας.

Η διάσκεψις τῆς U.M.A.

Τὴν 19ην τρέχ. μηνὸς συνέρχεται εἰς τὰς Αθήνας ἡ Διάσκεψις τῆς U. M. A. (Τμῆμα Μεσογείου). Τὴν Ελλάδα ἐκπρόσωπον, ώς γνωστόν, οἱ κ. π. Π. Γιαννουλάτος καὶ Ν. Κομνηνός. Σκέψις γίνεται μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων, διὼς αἱ σινεδριάσις τῆς U. M. A. διεξαχθοῦν ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τὸ Δημοτικὸν Μέγαρον, ὅπου τόρα η Ναυτικὴ Διοίκησις.

Ναύλοι καὶ ἀσφαλιστικοὶ ἀποζημιώσεις

Η ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων Ἐπιτροπὴ ἐξ ὑπουργῶν, κατὰ τὴν τελευταίαν —πρὸ τῆς παρατίσεως τῆς κυβερνήσεως τοῦ κ. Βούλγαρη— συνεδρίασίν της, προήλθεν εἰς τὰς ἀκολούθους ἀποφάσεις:

1) Νὰ ἀποδεσμευθοῦν τὰ ποσά τῶν ναύλων τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, τὰ ἀποκομισθέντα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τελευταίου πολέμου.

2) Νὰ καταβληθοῦν συμμέτρως τὰ ὑπάρχοντα ποσά τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν μικρῶν πλοιῶν, ἥτοι τῶν κάτω τῶν 4.000 τόνων καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ προσθοῦν οὗτοι εἰς τὴν ὄντικα τάστασιν τῶν πλοίων των διὰ τῆς ἀγορᾶς η ναυπηγήσεως νέων τοισθων.

Καὶ 3) Ἐνεκρίθη ἡ ἀγορά 6 κορβεττῶν ὑπὸ τοὺς καλυτέρους δυνατοὺς δρους.

Τὰ πετρελαιοκίνητα

Παρουσίᾳ τῶν κ. π. Ν. Κομνηνού δινοῦ Μελετῶν τοῦ ἡποργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ δρεσανοῦ τεχνικοῦ συμβούλου ἐπὶ τὸν ναυτιλιακὸν ζητημάτων κ. Σάμπιον, ἐμονογράφημή πρὸ ήμερων η σύμβασις παραχωρήσεως ὑπὸ τοῦ Δημοτικοῦ τῆς διαχειρίσεως τῶν κυβερνητικῶν πετρελαιοκίνητων τύπου «Mīn» εἰς τὰς ἄρτι συσταθεῖσας ὄμορφουμις ἑταῖρας ὑπὸ τὰς ἐπωνυμίας «Κοινωνία Πολεμοπλαΐων πλοιοκτητῶν Πετρελαιοκίνητων καὶ Ιστιοφόρων πλοίων» καὶ «Ἐνωσις Ναυλομειούτων καὶ Πρακτόρων». Εἰς τὰς δύο ταύτας ἑταῖρας ἀφέθη ὁ διακανονισμὸς τῶν μεταξὺ τῶν σχέσεων καὶ ἀμοδιοτήτων.

Η δίκη διὰ τὸν «Πηλέα»

Ἐνώπιον τοῦ ἐν Αμερικῇ συμμαχικοῦ Ναυτοδικείου ἀρχεται τὴν 17ην Οκτωβρίου η δίκη διὰ τὸν φόνο τῶν ναυαγῶν τοῦ ἐλληνικοῦ φο-

Γ. Ε. ΜΙΜΗΚΟΠΟΥΛΟΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Πράκτωρ ἀκτοπλοϊκῶν καὶ φορτηγῶν
ἀτμοπλοίων

Τροφοδοσίαι·—Ασφάλειαι·—Αντιπροσωπεῖαι

Πλατεῖα Κουντουριώτου 25, Τηλ. 37-18 καὶ
Καρδού Ντήλ 3, Τηλ. 42-65.

τηγοῦ «Πηλέα», μετὰ τὸν τορπιλλισμὸν τοῦ εἰς τὰ ὕδατα τοῦ Ισημερινοῦ κατὰ τὴν νύκτα τῆς 11ης Μαρτίου 1944. Κατηγορούμενοι εἶναι ὁ κυβερνήτης τοῦ θυσίαντος τὸ σάφες γερμανικοῦ ἴποβρυχίου καὶ οἱ 6 ἄνδρες, οἵτινες ἔχειοῦντο τὰ πολεόδοτα. Οἱ ναυτοδίκαιοι θὰ είναι ἄγγλοι καὶ «Ελλήνες ἀξιωματικοὶ τοῦ B. N.

Ἐξ τῶν 41 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ «Πηλέως» ἐσώθησαν ἐξ τοῦ τοῦ τρεῖς ναυαγοῖ, ἥτοι ὁ 6^ο πλοίαρχος Ἀντ. Λιόσης, ὁ ναύτης Δημ. Αργυρός καὶ ὁ λιπαντής Ρόκος Σαΐτης. Οὗτοι δὲν θὰ παραστῶσιν εἰς τὴν δίκην, ὅπως είχεν ἀρχινότερος ἀποστολή οὐδὲν αἰτίας. Η δίκη αὕτη είναι η πρώτη δι' ἐγκλήματα τοῦ κατὰ τὸν ὕδατον πολέμου καὶ ἐπούση ὅχι μόνον τὸ ἐλληνικὸν ἐνδιαφέρον, ἀλλὰ καὶ τὸ ἐνδιαφέρον ὅλων τῶν ναυτικῶν σηματικῶν χωρῶν.

Η παράδοσις τῶν γερμανικῶν

Αναφοριζόμενος μὲ τὴν παραχώρησην τριών γερμανικῶν φορτηγῶν εἰς τὴν ἐλληνικήν, είχεν ἀνακοινωθῆ ἀρμοδίων, ὅτι ἐπόφοιτο περὶ τὸν σπασμὸν «Οὐρούντιο», «Βιεντάου» καὶ «Γκιζέλα Λ. Μ. Ρούζ».

Εἰς ἓντα πλευραῖς τοῦ «Λόρδου Λίστ» ἀναφέρεται, διτὸ τὸ «Βιεντάου» καὶ τὸ «Γκιζέλα Λ. Μ. Ρούζ» ὑψώσαν τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθησαν τὸ μὲν πρώτον «EMPIRE CONTRACT», τὸ δὲ δευτέρον «EMPIRE CONSORT».

Τὸ φορτηγὸν «Σπυρίδων»

Διὰ τὸ φορτηγὸν «Ιωάννης Καρφάς» 3527 τόννων γυρός, ὅπερ είχε τοῦ θυσίαντος ἀπό τῶν Πολεμῶν τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1939 εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος τῆς Γδίνιας καὶ βραδύτερον ἀνειλκυσθῆ καὶ ἐπεσκευάσθη ὑπὸ τὸν γερμανὸν, πληροφορούμενος συμπληρωματικῶς πρὸς ὃς συγγράψαμεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας, τὸ ἔξιτος: Τὸ σάφες εὑρέθη ὑπὸ τῶν σημάζοντὸν ἐν ὑπερσειδικῷ καὶ ὑπὸ τὸ ὄνομα «KOMET», ἐπλευσεῖ δὲ μέτ' ἄλλων γερμανικῶν πλοίων, ὡς λεία πολέμου, εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Απολούθως ἐπεστράφη εἰς τὴν ἐλληνικήν υπερέχοντιν (διὰ λογαριασμὸν τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ), καὶ ὑψώσεν ἐκ νέου τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, μετωνομάσθησεν «Σπυρίδων ΙΙ». Ήδη τὸ πλοίον ἀπέλευθερο πρὸ μηνὸς ἐκ Νοτίου Οδαλλίας δι' Αφρικῆς.

Άνελκυσις ἰταλικοῦ

Τὸ ναυαγοσωστικὸν «Άγιος Γεώργιος» ἐπισκευασθὲν καὶ τεθὲν ἐν ὑπερσειδικῷ, ἀπέλευθερο τὴν 11ην τρ. μηνὸς ἐκ Πειραιῶς διὰ Πρέβεζαν πρὸς ἀνέλκυνταν ἐνὸς ιματισμένου μικροῦ ιταλικοῦ δεξαμενοπλοίου. Τὸ λόγῳ σάφες δὲν φέρει ἐκτεταμένης ζημίας καὶ κρίνεται δυνατὴ ἡ ἀποκενή τον, ἀντὶ λογικῆς δαπάνης, πρὸς περιστώμα ἐγκασίαν.

Αἱ κορβέτται

Αἱ κορβέτται πέντε τριῶν διαφόρων τύπων, ὁ καλύτερος ἐξ αὐτῶν εἶναι ὁ «άναθεοφορέος». Φέρουν παλινδρομικάς μηχανᾶς καὶ ὑδραντοὺς λέβητας. Τιμὴ: 50 χιλ. Καναδικὸν δολλαρίον διὰ τὴν ἀγορὰν μας κορβέττας, 40 χιλιάδων διὰ τὴν ἀγορὰν τῆς δευτέρας, 30 χιλ. διὰ τὴν τρίτην, τετάρτην καὶ πέμπτην καὶ 25 χιλ. δολ. διὰ τὴν ἕκτην. Η τιμὴ αὕτη είναι καὶ ἡ τελευταία δινατὴ μείωσις, προκειμένου περὶ διαδικῆς ἀγορᾶς.

Τὰ σκάφη πετατόπεντα εἰς φορτηγά 1000 τόννων μὲ κυβηρίους 50 χιλ., κυβικῶν ποδῶν, ἔχαν ἀφαρεθῆ ὁ εἰς λέθης. Ταχύτης 14 μιλῶν. Δύνανται ἐπίσης νὰ μετασκευασθῶν εἰς ἐπιβατηγά, διὰ 250 ἐπιβάτας καὶ 300 τόν. φορτίου. Τὰ καναδικὰ ναυπηγεία ἀναλαμβάνουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τροποποιήσεων.

Η πώλησις δέοντα πάντως νὰ πραγματοποιηθῇ πρὶν ἡ κλείση ὁ ποταμός τοῦ Αγίου Λαυρεντίου.

Οι ἀπολεσθέντες ἐπὶ παναμαϊκῶν

Ἡ ἑταῖρα «Simpson, Spence and Young» τῆς Νέας Υόρκης, ἀπαντῶσα εἰς συγγενεῖς ἀπολεσθέντων ναυτεργατῶν, ὑποτετούντων ἐπὶ τῶν δυνατότερων ἀπό τὸν παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγῶν «Μπαγίου» καὶ «Ολυμπίκ», ἀνήγγειλεν εἰς ἀρτούς, διτ., ἀν καὶ ὁ παναμαϊκὸς νόμος δὲν ἡποχεῖ τοὺς πλοιοκτήτας εἰς τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἀπολεσθήσην τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ἀπολεσθέντων πληρωμάτων μία γαριστικὴ ἀποζημιώσις («ex gratia payment»).

Ἡ καταβολὴ αὕτη θὰ ἀντιστοιχῇ πρὸ τὰς καταβολῶντος εἰς τὸν Ελλάδα ἀποζημιώσεως τοῦ νόμου 2116 εἰς δραχμὰς ἢ τὸ ἀντίτιμον αὐτῶν εἰς δολλάρια, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ 120 δολλαρίων διὰ τὴν ἀπόλειταν τοῦ ἴματος. Οὖτε διογκύνεται ἀπολεσθέντος ἀξιωματικοῦ θὰ καταβληθῶν 2018 δολλάρια δι' ἀποζημιώσεων καὶ 120 δολλαρίων διὰ τὴν ἀπόλειταν τοῦ ἴματος, ἥτοι 3138 δολλαρία. Αἱ διογκύνεται τῶν ἀπολεσθέντων ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω παναμαϊκῶν φορτηγῶν ὁφείλουν νὰ ὑποβάλουν πιστοποιητικὸν

**Η ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
SVENSKA ORIENT LINIEN**

ἐπαναρχίζει τὰς προπολεμικὰς
συγκοινωνίας της

Διὰ πλείονας πληροφορίας ἀπευθυνέον εἰς τὸ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΓΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.,
Μέγαρον Σπυράκη, Πειραιεύς,
Τηλέφωνον 42-721 καὶ 43-391

οίκογενειακής καταστάσεως έπικυρωμένον ωπό της έν 'Αθήνας άμερι-
νανής πρεσβείας. Η έποδοιλή θα γίνη διά τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ Οργα-
νισμοῦ.

Διά τούς κληρονόμους

'Ο έν Μόντρεαλ. "Ελλην Πρόξενος δι' ἑγγράφου του πρός τὸ ὑπουρ-
γεῖον τῆς Ναυτιλίας γνωρίζει τα κατωτέρῳ ὄντα τῶν ἀποθανόντων
ἔκει ναυτικῶν μας κατά τὴν διάφοραν τοῦ πολέμου, δύνες κατέλιπον
καταθέσεις εἰς Ἀγγλικὰ Τραπέζας : Γ. Πολίτης Λ.Α. 710. Γρ. Δα-
δίνας Λ. Α. 365. Η. Λάιος Λ. Α. 553. Η. Πλαγιάνης Λ. Α. 156. Ν.
Σκαρθέλης Λ. Α. 100 καὶ Στέφ. Δεργάνας Λ. Α. 95.

Αἱ χρηματικαὶ καταθέσεις τῶν ἀπολεσθέντων

'Ο έν Λονδίνῳ γενικὸς πρόξενος τῆς 'Ελλάδος ἀπέστειλεν εἰς τὸ
ὑπουργεῖον τῆς Εμπορίης Ναυτιλίας τὸν κατωτέρῳ πίνακα ἀπολεσθέν-
των ἡ θανόντων εἰς τὸ ἔχοντερον ναυτεργατῶν, ἐπ' ὄντα τῶν δούλων
εὑρίσκονται καταθέσειν διάφορα χρηματικὰ ποσά εἰς ἀγγλικὰς Τρα-
πέζας. Αἱ ἐν λόγῳ καταθέσεις οὐδεμίαν ἔχουν σχέσιν μὲ τὰς προερχομέ-
νας ἐν τῇς ἀναγκαστικῆς ἀποταμεύσεως, ἀναφέρονται δὲ ἐπ' ὄντα τῶν
ἀκολουθῶν 207 ναυτεργατῶν.

Χαρ. Ἀλιμπράντη, Μ. Σ. Ἀνδρεάδη, Γερ. Ἀνδρουνιάδη, Παν.
'Αντύτα, Εὐαγγ. Ἀργίτη, Δημ. Ἀργυροῦ, Εὐαγγ. Ἀργυροῦ, Αζ. Ἀ-
θανασιάδη, Γεωργ. Ἀτσᾶ, ὘σμετρίου Βαγιάνου, Σπω. Βαγιάνου, Δημ.
Βαγιάνου, Στεφ. Βαγιάνου, Σπω. Βαλεντή, Α. Γ. Βαλμᾶ, Μιχ. Βαλ-
μᾶ, Ἰω. Βαρβάρου, Εὐαγγ. Βαρβούσου, Γεωργ. Βασταρδῆ, Νικ. Βα-
σταρδῆ, Δημ. Βασιλείου, Τρυφ. Βατούκιου, Ἀντ. Βεντούνη, Α. Βερδέσ-
ση, Κονστ. Βρετοῦ.

Κονστ. Γαλιότου, Κονστ. Γεωργιάδη, Μιχ. Γεωργιάδη, Νικ. Γεωρ-
γίου, Ἰω. Γεωργούλη, Μιχ. Γεωργιάδη, Ἐμμ. Γιαννάκου, Γεωργ. Γιαν-
νάκη, Θεμ. Σ. Γιάνη, Γεωργ. Γιοβάνη, Ἰω. Γιάνη, Πέτρ. Γιάνη, Κ.
Δανίου, Γεωργ. Δάγκλα, Ἐλευθ. Δελημάνου, Ἰω. Δεναζῆ, Ἰω. Δεσπο-
τάκη, Ἰω. Διάκου, Βασ. Δετσούλη, Διον. Δόριζα, Ἰω. Θεοδωράτου,
Πέτρ. Ἰωάννου.

Δημ. Ν. Κάκαρη, Ἰω. Καλαφάτη, Εὐαγγ. Καλαφάτη, Γεωργ. Κα-
λιγέρου, Χαρ. Καλλίνικου, Παν. Καλλίνικου, Παντ. Καληστέρη, Ἰ. Κα-
λογέρη, Παν. Καλόγερα, Δ. Ν. Καλένβα, Παν. Κανάκη, Ἀντ. Καντα-
νᾶ, Πέτρ. Καραβόλα, Ἰω. Καραγάνη, Δημ. Καράλη, Εὐαγγ. Καρρᾶ,
Χαρ. Καρδούνη, Στεφ. Κατεβάτη, Νικ. Κατινάκη, Γεωργ. Κέδουν, Κ.
Καυστῆ, Κονστ. Κολυβᾶ, Ἐπαρι. Κομνοῦ, Ἀνδρ. Κοτάκη, Ἰω. Κου-
κουράζη, Ἐμμ. Κυπράκη, Παντ. Κυριακίδη, Ἰω. Κυριάκη, Ἰαζ. Κυρ-
τάτα.

Μιχ. Δένη, Ζ. Α. Λεονταρῆ, Παν. Σ. Λευκούλου, Λυμπέρη, Μ.
Λιάδη, Μάρη Λινάρη, Δημ. Λιασάτου, Νικ. Λιβανοῦ, Ἀναστ. Λορεν-
τζάτου, Ἰαζ. Λωτ. Νικ. Λουζώτη, Μιχ. Λιγδοπούλου, Μιχ. Ι. Λυριστή,
'Αλεξ. Λουραδᾶ, Ἀντ. Μαδαρητούτη, Γεωργ. Μ. Μότινα, Κ. Μαρζῆ,
Σπω. Μαρζῆ, Μιχ. Μαγακάκη, Χρυσούτη, Μανδόλου, Ἰω. Μάνεση, Ἀλ.
Μαρμαρᾶ, Γεωργ. Μαρούκη, Εὐαγγ. Μανολάζη, Γερ. Μασᾶ, Νικ. Μα-
στροσταμάτη, Γεωργ. Μαρούκη, Σωκρ. Μεγαλοπούλου, Σίμου Μεϊμα-
ρίδη, Εὐαγγ. Μελιδώνη, Ἀντ. Μελετιάδη, Στυλ. Μενῆ, Ε.Μ. Μεταζῆ, Ἰω.
Μηλιάτου, Ἀδρι. Μίτση, Ἀριστ. Δ. Μουστάκα, Γεωργ. Μουστάκου,
Χαρ. Μουτσάτου, Βασ. Μπύλη, Ἀντ. Λ. Μπλιζότη, Κονστ. Μπλιζό-
τη, Γεωργ. Μηλιάτη.

Γεωργ. Ναυπλιώτη, Ἰω. Νεαμονίτη, Σ. Νικήτα, Γεωργ. Ι. Νομ-
ικοῦ, Γεωργ. Νομικοῦ, Δημ. Ναγόνη, Νικ. Κ. Παγιώλου, Λεων. Πα-
λαιοκοσσᾶ, Εύστο. Παλαιοκοσσᾶ, Κ. Παναγιώτου, Ἀντ. Παναγιω-
τοπούλου, Γεωργ. Παντελῆ, Ἡλία Παπαδέα, Δημ. Παπαδοπούλου, Ἰω.
Παπαδοπούλου, Νικ. Παπαδοπούλου, Ἰω. Παπαδοπούλου, Νικ. Ἀργ.
Παπαδοπούλου, Ζαχ. Παπαδοπούλου, Παγιώλη Παπαδοπούλου, Νικ. Τ.
Παπαϊωάννου, Νικ. Παπαϊωάννου, Σωτ. Παπαταναγιώτου, Ἡλία Πα-
παδέα, Νικόλα Παπαδοπούλου, Δημ. Κ. Παριανοῦ, Ἀντ. Πατεράζη,
Νικ. Π. Πατέρα, Ἰω. Περιβολάρη, Ἰωακεῖμ. Πετροπούλου, Μιχ. Πε-
τρούλια, Γεωργ. Πινότη, Ἀντ. Πιτσικάνη, Νικ. Πολέμην, Νικολ. Στ.
Πολέμη, Γεωργ. Πολίτη, Πέτρο. Πολυχρονίου, Νικ. Ποντικοῦ, Ε. Ν.
Ποντικοῦ, Ἡλ. Ποντικοῦ, Ἰω. Ν. Ποντικοῦ, Διον. Πο-
ταμιάνου, Ἰω. Πρίου.

Νικ. Ράμφου, Νικόλα Ράμφου, Δημ. Ρούσου, Γεωργ. Ἰω. Ρούσου,
Χαρ. Ρηγάδου, Νικ. Γ. Σαμονῆ, Περικλῆ Σιδέρη καὶ Περικλῆ Σιδέρη.
Δ. Σκανδάλη, Νικ. Σερβάση, Σταμ. Σγούδη, Εὐαγγ. Σιδέρη, Περικλῆ
Σιδέρη, Ἀντ. Σκαμάγκου, Λεων. Σμυρλάζη, Ἀριστοτ. Σουρμάτου, Σωτ.
Σπετσιώτη, Ἰω. Σταματίου, Λεων. Στεφανάδη, Ἀντ. Στρατῆ, Κονστ.
Στρατῆ, Ἐμ. Σιγάλα.

Ἀναστ. Χ. Τάσου, Δημ. Τηγιακοῦ, Κονστ. Τριανταφύλλου, Πέτρο.
Τριπολίτη, Κονστ. Τριανταφύλλου, Πέτρου Γ. Τριπολίτη, Εύστο. Τσα-
καλάκου, Ἰωσήφ Τσαγαλάτου, Ἀντ. Τσαρούχα, Στεφ. Τσαρούχα, Ἀγγ.
Τσιμαρᾶ, Ἰω. Τσούτσα, Μιχ. Φασῆ, Π. Σ. Φαραλιοῦ, Γεωργ. Ι. Χα-
λᾶ, Γεωργ. Χαβιάρα, Χαρ. Χαράπη, Γεωργ. Χέλμη, Γεωργ. Χριστοφό-
ρου, Γεωργ. Χριστοδούλου, Ἀντ. Ψαρέλλη, Μαρίου Μ. Ψαρέλλη, Ζαχ.
Ψύλλα καὶ Μ. Ψώρα.

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

— «ΛΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» ἀνεγ. Πειραιᾶ 6 'Οκτ. δι' Ἀλεξανδρείαν.
— «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» παρέμενε Σούνιος μέσα Σ) δρίσιον.
— «ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ» ἔφθ. Ἀμέροσαν 2 Σεπτεμβρίου.
— «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» παρέμενε Τάιν 27 Σ) δρίσιον.
— «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἔφθ. Μπάρι 1 Σεπτεμβρίου.
— «ΑΙ Ι-Σ ΓΕΩΡΓΙΗΣ» εἰς Ἀγγλιαν. 3 Σεπτεμβρίου.
— «ΑΙΓΑΙΑ» παρέμενε Χούλι 27 Σεπτεμβρίου.
— «ΑΜΕΡΙΚΗ» (Λίμπερτ) παρέμενε εἰς Ντελαδάρε Κέιπ 15 Σεπτ.
— «ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἔφθ. Πειραιᾶ 11 'Οκτ. ἐκ Λορέντζο Μαρκές.

— «ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» διῆλθε Λάδοσεντ 25 Σεπτεμβρίου.
— «ΑΝΝΑ Τ.» ἔφθ. Σίδνει (Νέας Σκωτίας) 2 Σεπτεμβρίου.
— «ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» ἔφθ. Ἀμέροσαν 5 'Οκτ.
— «ΑΡΓΩ» (κυβερνητικὸν δεξαμενόπλοιον) ἔφθ. Πειραιᾶ 12 'Οκτ.
ἐκ Χαϊφας.
— «ΑΡΜΑΘΙΑ» ἔφθ. Πειραιᾶ 13 'Οκτ. ἐκ Καναδᾶ.
— «ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ» ἔφθ. Καναδᾶν 14 Σεπτ.
— «ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἀνεγ. Χούλι 3 Σεπτ. διὰ Καναδᾶν —
Πειραιᾶ.
— «ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» παρέμενεν εἰς Λονδίνον 5 Σεπτ.
— «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» εἰς Μπάρεταν 4 Σεπτ.
— «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» παρέμεινες Αύστραλιαν 10 'Οκτ.
— «ΔΕΣΠΟΙΝΑ» ἔφθασε Μπάρι 23 Σεπτ.
— «ΔΗΜ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ» εἰς Σάνιν Τζόν 2 Σεπτ.
— «ΔΗΜ. ΧΑΝΑΡΗΣ» ἀνεγ. Πειραιᾶ 10 'Οκτ. διὰ Μπόναν.
— «ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» φθάνει εἰς Ἀλεξανδρείαν τέλη 'Οκτ. ἐξ Αν-
τιρρίας.
— «ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» φθάνει 'Αλεξανδρείαν τέλη 'Οκτ.
— «ΕΑΕΝΗ» παρέμενεν εἰς Χούλι 5 Σεπτ.
— «ΕΑΕΝΗ ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἔφθ. Ἀμέροσαν 6 Σεπτ.
— «ΕΛΙΖ» ἔφθ. Χαϊφας 2 Σεπτ.
— «ΕΥΘΑΛΙΑ» ἔφθ. Ρότερνταμ 12 'Οκτ. ἐξ Οράν.
— «ΖΑΚΥΝΘΟΣ» (κυβερν.) παρέμ. εἰς Χούλι 27 Σεπτ.
— «ΖΕΦΥΡΟΣ» ἔφθ. εἰς Πόρτο Σάντα 22 Αύγ.
— «ΗΡΩΝ» ἔφθ. Πειραιᾶ 7 'Οκτ.
— «ΗΠΕΙΡΟΣ» (κυβερν.) παρέμ. εἰς Γλασούδην 27 Σεπτ.
— «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» (κυβερν.) ἔφθ. Πόρτλαντ (Β. Ἀμερικῆς) 1
Σεπτεμβρίου.
— «ΘΕΟΜΗΤΩΡ» ἔφθ. Μπάρι 1 Σεπτ. (ἀνεμένεται ἡδη Πειραιᾶ).
— «ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἔφθ. Ἀλεξανδρείαν 5 Σεπτ.
— «ΘΡΑΚΗ» (κυβερν.) ἐν πλ. ἐξ Κοσσεΐδη δι' Αύστραλιαν 10 'Οκτ.
— «ΙΑΚΩΒΟΣ» ἔφθ. Πειραιᾶ 10 'Οκτ. ἐκ Καλαμῶν.
— «ΙΠΟΡ» ἔφθ. Ποντούτη Μπάριος 1 Σεπτ.
— «ΙΑΙΣΣΟΣ» ἐν πλ. ἐξ Αύστραλιας 12 'Οκτ. διὰ Μ. Ἀνατολήν ἐ-
κ Ελλάδα.
— «ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΙΓΚΟΣ» ἔφθ. Φάλμουθ 20 Σεπτ. (διαταγάς).
— «ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἔφθ. Ρότερνταμ 5 Σεπτ. καὶ Ντούγκενες 25.
— «ΚΑΣΟΣ» ἔφθ. Μπόνενος Αύγουστος 24 Σεπτ.
— «ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ» ἔφθ. Κάλλιαρι 2 Σεπτ.
— «ΚΕΡΚΥΡΑ» (Λίμπερτ) εἰς Μασσαλίαν 1 Σεπτ.
— «ΚΡΗΤΗ» (κυβερν.) ἔφθ. Σίδνει (Νέας Σκωτίας) 15 Σεπτ. Ει-
τα διὰ Πειραιᾶ.
— «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» ἀνεγ. Πονέρτο Ταράφα 2 Σεπτ. διὰ
Σαβάννην.
— «ΛΕΣΒΟΣ» (Λίμπερτ) ἔφθ. Βαλτιμόρη 3 Σεπτ.
— «ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἀνεγ. Πειραιᾶ 7 'Οκτ. δι' ἀνοι-
κτὸν πέλαγος (διαταγάς).
— «ΛΥΡΑΣ» διῆλθε Πιβραλτάρ 2 Σεπτ. διὰ Φάλμουθ.
— «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» (κυβερν.) παρέμενεν εἰς Αύστραλιαν 10 'Οκτ.
— «ΜΑΛΑΙΚΟΣ» ἔφθ. Ἀμέροσαν 6 'Οκτ.
— «ΜΑΝΟΥΛΑΣ» ἔφθ. Νεάπολιν 2 Σεπτ.
— «ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἀνεγ. Καναδᾶν 22 Αύγ. καὶ Οράν 22
Σεπτ., διῆλθε Πιβραλτάρ 24 δι' Υμούντεν.
— «ΜΑΡΙΟΓΚΑ Δ. ΘΕΡΜΙΩΤΗ» εἰς ταξίδια μεταξὺ Ἀλεξανδρεί-
ας Πόρτ Σουνδάν.
— «ΜΑΡΙΗΣΣΑ» ἔφθ. Βαρελάνην 19 Αύγ. (Ελτα Ν. Ἀφρικῆν).
— «ΜΙΑΟΥΛΗΣ» (Λίμπερτ) ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 28 Σεπτ.
— «ΜΑΡΙΤ ΜΑΕΡΣΚ» (κυβερν.) ἔφθ. Βόλον 2 Σεπτ.
— «ΜΙΜΟΖΑ» ἀνεγ. Λίβερπολί 24 Σεπτ. διὰ Μιραμίτο Μπαίη.
— «ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» ἀνεγ. μέσα Σεπτ. ἐκ Πατρῶν διὰ Κόν-
τινεντ.
— «ΜΙΧΑΗΑ ΑΝΑΓΝΟΣ» (Λίμπερτ) ἀνεγ. Πειραιᾶ 1 'Οκτ. διὰ
Νεάπολιν.
— «ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» εἰς Λονδίνον 27 Σεπτ.
— «ΝΑΝΤΙΝ» παρέμενε Χάρτλεπον ἀπὸ 28 Αύγ.
— «ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» ἔφθ. Νεάπολιν 15 Σεπτ. καὶ
ἀνεγ. 24 δι' Οράν.
— «ΝΙΚΟΛΑΣ» ἔφθ. Μάντζεστερ 20 Σεπτ.
— «ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἔφθ. Σούνις 26 Σεπτ.
— «ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἔφθ. Χάρτπον ρόδος 2 Σεπτ.
— «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἀνεγ. Πειραιᾶ 5 'Οκτ. διὰ Μπόναν.
— «ΟΑΥΜΠΩΣ» φθάνει Αύστραλιαν 15—20 'Οκτ.
— «ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 1 Σεπτ. διὰ Τουλόνων.
— «ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ» ἔφθ. Γκάμπτερ 16 Σεπτ.
— «ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» φθάνει Καναδᾶν 15—20 'Οκτ.
— «ΠΕΤΡΟ-Ι-Δ» εἰς Ράς Γκάμπτερ 7 Σεπτ.
— «ΠΟΕΝΤ ΚΑΝΑΡ» ἔφθ. Κολόμπο 24 Σεπτ.
— «ΣΠΕΤΣΑΙ» (Λίμπερτ) ἔφθ. Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. ἐκ Γάλλεστων.
— «ΣΠΥΡΙΔΩΝ Π.» (ex. «ΚΟΜΕΤ») ἀνεγ. 1 Σεπτ. διὰ Χονέλβαν.
— «ΣΤΑΜΟΣ» ἀνεγ. Πειραιᾶ 9 'Οκτ. διὰ Καζαπτλάγκαν.
— «ΣΤΡΥΜΩΝ» ἀνεγ. Πειραιᾶ 5 'Οκτ. διὰ Λορ. Μαρκές.
— «ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» εἰς Καζαπτλάγκαν 1 Σεπτ.
— «ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ» ἔφθ. Κάμπλεντον 24 Σεπτ.
— «ΤΑ-Υ-ΓΕΤΟΣ» ὑπό φόρτουσιν εἰς Ν. Ἀφρικήν 14 'Οκτ.
— «ΥΔΡΑ» (Λίμπερτ) ἀνεγ. Φόβεϋ 25 Σεπτ. δι' Ην. Πολιτείας.
— «ΦΡΕΔ» ἔφθ. Πειραιᾶ 8 'Οκτ.
— «ΨΑΡΑ» (Λίμπερτ) ἀνεγ. Βαλτιμόρην 25 Σεπτ. διὰ Χάβονη.
— «ΩΡΙΩΝ» διῆλθε Πειραιᾶ 8 'Οκτ. διὰ Κονστάντζαν.