

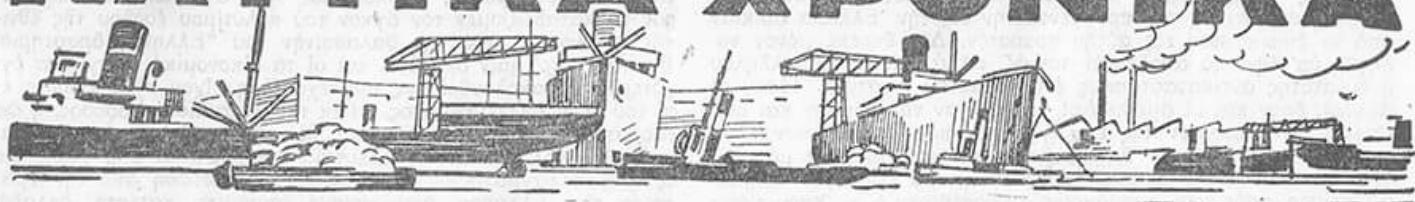
NAYTIKA XRONIKA



15η Φεβρουαρίου 1946

Αρ. Φύλλου 257/16

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 257(16)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1946

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Έπι τῶν δηλώσεων

Έπεστρεψεν ἐκ Λονδίου ὁ κ. Ύπουργός τῆς Ναυτιλίας, φέριν μεθ' ἑαυτοῦ ὅγκον ὑποσχέσεων, ἀλλὰ καὶ ὠρισμένας καλᾶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας πραγματοποιήσεις. "Ἄν αἱ ὑποσχέσεις δὲν παραιμένουν ἀπλαὶ τῆς στιγμῆς φιλοφρονήσεις, αἱ δὲ ἐπαγορύθσεις ἀποφέρουν εἰς σκάφη θετικόν τι ὑπέρ ήμισυν κέρδος, τὸ πρῶτον ἔημια, ἔημια ὥμιας σταθερόν, θὰ ἔχωμεν ἐπιτελέσει διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἀγχιπλούσης Ναυτιλίας μας, τῆς ἀκτοπλοϊκῆς καὶ τῆς μεσογειακῆς.

Τὰ σκάφη, δεδιώκει, δὲν εἶναι τὸ ἀπαντον τῆς ἐμπορογαυτικῆς μας ἀνασυγχροτήσεων. Υπεδεῖξαμεν καὶ ἄλλοτε εἰς τὸν κ. Πελέκην, διὰ ὑπέρ τὰ σκάφη ὡς ἐπιτακτικὴ διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον προβάλλει ἡ ἀγάκη τῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ διοικητικοῦ ρυθμοῦ, τῆς ἔδραιώσεως τοῦ παράγοντος τῆς ἐμπιστοσύνης. Σκάφη πολλὰ καὶ καλὰ θὰ ἐπαναποτίσῃ η Ναυτιλία μας, διαν ἡ ἐπικρατοῦσα εἰσέτι ἀναρχία σκέψεων, κατευθύνσεων καὶ ἐνεργειῶν δριστικῶν παρέλθη, διαν μὲν ψυχρὰν ἀγτικειμενικότητα προσατενίην ἡ ἀρμοδία πρατικὴ ὑπηρεσία τὸ ναυτιλιακὸν μας πρόβλημα, εὐθέως δὲ καὶ σταθερῆς χωρήση τὸ Κράτος πρὸς τὰς ἔνδεικνυμένας λύσεις.

Αἱ «ἐπιτάξεις» τῶν κεφαλαίων — ὁ κ. Πελέκης διέψευσε τὰς ἀποδοθεῖσες εἰς ἀντὸν δηλώσεις — αἱ δεσμεύσεις καὶ οἱ καταναγκασμοὶ δὲν ἀποκαθίστον μίλων Ναυτιλίαν, ἀξιοῦσαν θέσιν προέχουσαν εἰς τὸν στίθιον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Οπωδήποτε, ὥμιας, ἔξ δυσαν ἐδήλωσεν ὁ κ. Πελέκης, ἐπαρκῶς φαίνεται γὰρ εἶναι πλέον ἐνημερωμένος ἐπὶ τὸν καθ' ἔκαστα ἀπόφεων. Ἀπὸ ἀντὸν τώρα ἔξαρταν, κατὰ τὴν δραχεῖται εἰσέτι παραμονήν του εἰς τὸ Υπουργεῖον, νὰ προσδώσῃ θετικάς τῆς κατευθύνσεις πρὸς τὴν ὄρθην τῶν προβλημάτων ἀντιμετώπισιν.

Διαθεσιοῦμεν τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, διὰ ἡ ὑπουργική του σταδιοδρούμα πλέον ἡ ἐπιτυχής θὰ εἶναι, ἀν ἀποφύγη τὴν ἄκαρπον πολυπραγμούσυνην καὶ τὰς ἐπικινδύνους περὶ ἄκρατου παρεμβατισμοῦ ἀπόφεις, ἀκρεσθῇ δὲ, ἐντοπίζων τὰς ἐνεργείας του, εἰς τὴν προσπάθειαν νὰ σπείρῃ τὸν καλὸν σπόρον τῆς διοικητικῆς χειραφετήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, διασκεδάζων τὴν καχυπόφειαν καὶ ἐνθαρρύνων τὴν ἐπάνοδον τοῦ ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου εἰς τὰ ἔργα του. Αὐτὰ ἔχομεν γὰρ παρατηρήσωμεν ἐπὶ τῶν κατιωτέρων δηλώσεων τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Ο κ. Πελέκης διὰ τὸ ταξίδιόν του

Εἰς συντάκτην τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ κ. Υπουργός τῆς Ναυτιλίας ἐδήλωσε τὰ κάτωθι, σχετικῶς μὲ τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐνεργειῶν του εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Μητρόπολιν:

«Ο σκοπὸς τοῦ ταξιδίου μου ήτο τριπλοῦς: 1) Ἡ ἀντιμετώπιση τῶν ζητημάτων, τὰ διόποι θὰ προκύψουν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας μετά τὴν 2ον Μαρτίου, ὅποτε ὁ ὄργανισμός τῆς Ο. Μ. Α. διαλύεται, 2) Ἡ αἵτησις ἀμέσως παροχῆς πλοίων, ύλικών, ἔξαρτυμάτων κλπ. καὶ 3) Ἡ μελέτη τῶν συνθηκῶν διὰ τὴν ταχυτέρων ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὸ πρῶτον ζητηματού μας ἐνδιαφέρει ἀμεσώτατα, ως ναυτικὸν Κράτος, διότι μὲ τὴν διάλυσιν τοῦ διογανισμοῦ τῆς Ο. Μ. Α. δημιουργοῦνται δυσμενεῖς συνθῆκαι καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Ολίγα εἶναι τὰ σκάφη που μας ἀπέμειναν, εἶναι παρήλια καὶ ἔχουν ἀνάγκην μακρῶν καὶ δαπανηρῶν ἐπισκευῶν.

Ο προκαθορισμός ἐλεγχούμενων ναύλων καὶ τὰ μεγάλα τα-

ξιδια εύνοούν τὰ μικρᾶς ἡλικίας καὶ μεγάλης χωρητικότητος σκάφη. Τὰ ίδια μας κατὰ τὸ πλεῖστον εἶναι μέσης χωρητικότητος, παλαιά καὶ ἐπιζήμια εἰς τὴν ἔκμετάλλευσιν των. Απόδειξε, διὰ ὅποια πλοῖα μας δὲν ἡδυνήθησαν νὰ ἀκολουθήσουν τὸ καθεστώς τῆς Ο. Μ. Α., λόγω τῶν μεγάλων ζημιῶν, που θὰ ἀπέφερεν ή ναύλωσίς των.

Κατά τὰς συζητήσεις τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Διασκέψεως ἐτέθη τὸ ζητημα τοῦ καθεστώτος, ποὺ θὰ διεδέχετο τὴν διάλυσιν τῆς Ο. Μ. Α. Διεπιστώθη, διὰ τὰ μεγάλα ναυτικά Κράτη ησαν ὑπέρ τῆς ἐλευθερίας εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων, χωρὶς θύμως νὰ ἐπιτραπῇ καὶ συναγωνισμός εἰς τοὺς ναύλους. Αύτὸ τούλαχιστον ἐδήλωθε ἀπό τοὺς ἐκπροσώπους των. Η Ἐλλάς θὰ συνεφώνει μὲ τὴν ἀπομνηνία τῆς πλήρους ἐλευθερίας, εἰς περίπτωσιν δὲ καθ' ἡ διάλυση τῆς Ο. Μ. Α., καὶ σημαία θὰ εἰσέφερεν χωρητικότητα διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ἐφοδίων τῆς «Ούνερα», θὰ παρεχώρει καὶ η Ἐλλάς ἀνάλογον ποσοστόν.

Τῆς διάλυσιν τοῦ καθεστώτος τῆς Ο. Μ. Α. ἐπροτάθη νὰ διαδεχθῇ γνωμοδοτικὸν συμβούλιον, ἡ ἐκτασις τῆς δικαιοδοσίας τοῦ διοίποιον δὲν καθωρίσθη. Οι ἀγγελοι ὑπεστήριξαν, διὰ τε εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ γνωμοδοτικοῦ συμβούλιου πρέπει νὰ περιληφθῇ καὶ η μεταφορά τῶν ἐφοδίων.

Διά τὴν σύστασιν τοῦ γνωμοδοτικοῦ συμβούλιου ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία εὑρέθη σύμφωνος, ὑπὸ δύο προϋποθέσεις: α) Νὰ μὴ ἐπιτραπῇ εἰς τὸ συμβούλιον νὰ ἔχῃ δικαιοδοσίαν τείνουσαν εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ τονάκα μεταπολεμικῶν καὶ β) διὰ τὸ γνωμοδοτικὸν συμβούλιον θὰ ἔχῃ ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα του καὶ τὴν διανομὴν τῶν ἔχθρικῶν τακτικῶν γραμμῶν. Επὶ τοῦ ζητηματού τούτου δὲν ἐληφθῇ διοικητικὴ ἀπόφασις.

Οσον αφορᾶ τὸ δεύτερον θέμα, τὴν παροχὴν τῶν μέσων διά τὴν πλήρωσιν τῶν ἀμέσων μεταφορικῶν μας ἀναγκῶν, δ. κ. Πελέκης ἐδήλωσεν, διὰ συνήντησης κατανόησιν ἀπὸ μέρους τῶν ἀγγελών καὶ τῶν ἀμερικανῶν ἐκπροσώπων.

«Ἐξητησαμεν, συνέχισεν δ. κ. Υπουργός, 1) Πέντε ἐπιβατηγά πλοῖα διὰ τὴν ἐπούλωσιν τῶν στοιχειώδων ἀναγκῶν τῆς ἀκτοπλοΐας μας, 2) Δύο ναυαγοσωστικὰ σκάφη καὶ ναυαγοσωστικὸν ύλικόν, 3) Μίαν πλωτὴν δεξαμενὴν 10 χιλ. τόννων, ητις προώρισται νὰ παράσχῃ ἐργασίαν εἰς ομαντικὸν ἀριθμὸν ἐργατικῶν χειρῶν, 4) 10 μικρὰ φορτηγά διὰ τὰς ἐσωτερικάς μας ἀνάγκας, 5) Δύο μεγάλα ἐπιβατηγά διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν γραμμῶν Πειραιῶς — Μασσαλίας, Πειραιῶς — Ἀλεξανδρείας.

Ἐναντὶ τῶν ἀνωτέρω, οι Ἀγγελοι μᾶς ὑπεοχέθησαν ἐγγράφως νὰ μᾶς χορηγήσουν δωρεάν τὴν πρώτην δεξαμενὴν τῶν 10 χιλ. τόννων, τὴν διόποιαν καὶ ἀνέλασσαν αὐτοὶ νὰ μεταφέρουν εἰς τὸν Πειραιά. Ἐλπίζω, προσέθηκεν δ. κ. Πελέκης, διὰ τὴν δεξαμενὴν εὑρίσκεται εἰς Πειραιά τὸν Μάρτιον, διὰ νὰ τὴν ἔγκαταστησω εἰς τὴν Σαλαμίνα ή τὴν Σύρον.

Οσον ἀφορᾶ τὰ αἰτηθέντα ἐπιβατηγά υ...φη, μᾶς παρεσχέθη, διὰ τὸ πρόσωπο τῆς δωρεάν παραχωρήσεως, ἐπίσης, πέντε κορθετών. Ήδη δὲ διεξάγονται συνενοήσεις μεταξὺ τοῦ ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου καὶ τοῦ ὄπουργειού Οίκου οἰκονομικῶν, διότι κατ' ἀρχὴν οἱ ἀγγελοι μᾶς προέτιναν τὴν πλώσιν ἀντὶ 5 χιλ. λιρῶν δ. Εκάστοτε. Διό τὰ δύο μεγάλα ἐπιβατηγά μᾶς σδηλώθη, διὰ τὸ πάραχει μεγάλη ἐλλειψις τοιούτου εἰδούς πλοίων. Τὰς ὑπάρχοντα εἰναι απτοσχολημένα μὲ τὴν παλινόστησιν τῶν ἀγγελών στρατιωτῶν. Τέλος, μᾶς ὑπεοχέθησαν δύο ἐπιβατηγά σκάφη τῶν 2 χιλ. τόννων ἔκαστον.

Μᾶς παραχωροῦνται δέκα μικρά φορτηγά, συνολικοῦ ἑκτοπίσματος 10-12 χιλιάδων τόννων καὶ ἐλάσσονεν τὴν ὑπόσχεσιν, ὅπως διαφυλάσσωμεν ὑπέρ ήμισυν τὸ δικαιούμα τῆς ἐπιλογῆς μεταξὺ τῶν γερμανικῶν, ἵταλικῶν καὶ ἀγγλικῶν μικρῶν σκαφῶν, ποὺ διατέτουν τὰρ οἱ σύμμαχοι.

Οσον ἀφορᾶ, τέλος, τὰ ναυαγοσωστικά, μᾶς χορηγοῦνται, διωσδήποτε, : «Ἐνα ναυαγοσωστικὸν ὁκεανοπόρον δύο χιλιάδων τόννων περίπου, μὲ συναφῇ συνεργείᾳ καὶ ύλικά διὰ τὰς ναυαγιστρεσίας καὶ ἔνα συνήθους χωρητικότητος ρυμουλκόν μὲ πλήρη ἐξοπλισμόν, τὸ διόποιον ήδη ἐξοπλίζει τὸ ἀγγλικὸν Ναυαρχείον.

Ολα αὐτά μᾶς παρέχονται δωρεάν, χωρὶς νὰ ἐπιβαρυνθῇ τὸ κονδύλιον τῶν ἐπανορθώσεων.

Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀπόφασιν, ἐπὶ τῶν ἐπανορθώσεων τῆς ἐν

Παρισίοις 'Επιτροπής, δ. κ. 'Υπουργός έδήλωσεν, ότι υπέδειξεν εἰς τούς συμμάχους την προσγενομένην εἰς την 'Ελλάδα αδικιανάπο τό έποικασθεν εἰς αύτην ποσοστόν. Δεν έπρεπε μόνον νά ληφθῇ ύπ' όψιν τό άπολεσθεν τονάζ, ἀλλά καὶ ἐκ παραλήπου ή δυνατότης αντικαταστάσεως ἐνδός ἑκάστου Κράτους. Τόσον οι ἄγγλοι, δύον καὶ οἱ ἀμερικανοί κατενόησαν την αδικίαν καὶ μᾶς ἔδωκαν τό προνόμιον τῆς ἐπιλογῆς τῶν παραχωρουμένων πλοίων τῶν 40.000 τόνων. Συγκεκριμένων ἑζητήσαμεν νά μᾶς δοθοῦν γερμανικά φορτηγά γραμμῆς καὶ μικρά φορτηγά. 'Εδήλωσα, ἐπίσης, πρός τούς συμμάχους — προσθέσεν δ. κ. 'Υπουργός — δικαιούστη καὶ ἀπό τό ποσοστόν τῶν ἐπανορθώσεων εἰς θιμητικά εἶδη θά έπρεπε νά μᾶς χορηγηθῇ ἔνα γενναῖον ποσοστόν εἰς πλοία, τὰ οποῖα δυνάμεθα εὐκόλως νά διειποιησωμεν, διότι ὑπάρχει πρός τούτο ίκανόν καὶ ἐμπειρούμενον υλικόν καὶ διότι διά τήν 'Ελλάδα η Ναυτιλία είναι πόρος ζωῆς.

Διά τό τρίτον ζήτημα τῆς μελέτης τῶν συνθηκῶν διά τήν ταχυτέραν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μᾶς, δ. κ. Πελέκης ἀνεκοίνωσεν, διτούς συνητήθη μὲ τούς ἐν Λονδίνῳ "Ελληνας ἐφοπλιστής καὶ συνεργάτης μετ'" αὐτῶν τά μέτρα, που θά έπρεπε νά ληφθοῦν πρός ἐνθάρρυνσιν τῶν ἀγορῶν καὶ τῶν ναυπηγήσεων.

"Διεπίστωσα, ἐτόνισεν δ. κ. Πελέκης, κάποιαν ἀπόρθυμίαν ἀπό μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν διά τήν πρόσκτησιν νέας χωρητικότητος. Είναι ἐπιφυλακτικοί, διότι φοβούνται τὸν ἀνταγωνισμὸν εἰς τήν ναυλαγοράν καὶ τάς κοινωνικάς ἀνασταραχάς καὶ προτιμούν νά διατηρήσουν ρευστά τά κεφάλαια των, ἐν ἀναμονῇ καλιτέρων συνθηκῶν ἔργασίας.

"Υπάρχουν, δύμως, ἐτόνισεν, εύτυχῶς, τινὲς ἐφοπλισταί, ἵδιως ἐκ τῶν ἐν Ἀμερικῇ εὐρισκομένων, οἱ δοποῖοι ἀποτελοῦν ἑξαίρεσιν καὶ είναι διατεθεμένοι νά προθοῦν εἰς ἀγοράς πλοίων.

"Ἀπό μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μοῦ προεβλήθησαν αἱ ἀσθαλίαι καὶ αἱ ὑπερθολικαὶ ἀξιώσεις τῶν πληρωμάτων, γεγονός ποὺ δημιουργεῖ μίαν ἀτιμάσφαιραν δυσπιστίαν.

"Ἀνέλασθον τήν ὑποχρέωσιν, ὅπως καταστάλω κάθε προσπάθειαν ἔξευρεσεως τρόπου συμβιθασμοῦ τῶν διισταμενῶν ἀντιλήψεων, ὥστε ἀφ' ἐνός μὲν νά προστατευθῇ ἡ σημαία μᾶς ἀπό τάς ὑπερθολικάς ἀξιώσεις τῶν πληρωμάτων καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοϊον νά μὴ εὑρίσκεται εἰς μειονεκτικήν θέσιν ἔναντι τῶν ἄλλων σηματών, ἀφ' ἑτέρου δὲ διὰ κοινῶν συσκέψεων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν νά ρυθμισθοῦν ὅλα τὰ ἔκκρεμη ἡζημάτα συνθέσεως, μισθολογίων, κλπ. Θά κατοχυρωθοῦν οὕτω καὶ οἱ ναυτεργάται, ἀλλά καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον θά ημπορεῖ νά κινηται ἐν συναγωνισμῷ πρός τάς ξένας σημαίας.

"Πάντως θά λάσθωμεν δλα τά μέτρα, ώστε νά ἐμποδίσωμεν τό ἐφοπλιστικόν κεφάλαιον νά τραπῇ πρός ἀλλα ἔγχειρήματα".

"Ἐν συνεχείᾳ δ. κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας έδήλωσεν, διτούς πρόθυμος νά χορηγήσῃ διεισιαν πωλήσεως τῶν παλαιῶν σκαφῶν ὥπο τήν προϋπόθεσιν διτούς οἱ ἐφοπλισταί θά κατασθέσουν διλοκληρον τό προϊόν τῆς πωλήσεως διά τήν ἐν καιρῷ ἀντικαταστασιν τῶν οὕτω πωλουμένων πλοίων. "Οσον ἀφορᾷ τήν ἀποζημίωσιν τῶν φορτηγῶν τῆς Μεσογείου καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων δ. κ. Πελέκης έδήλωσεν, διτούς θά ληφθοῦν ἀμεσα νομιθετικά μέτρα, διά νά δοθοῦν εἰς τούς δικαιούχους τὰ ὑπάρχοντα κεφάλαια, θά καταβάλῃ δὲ προσπάθειαν νά ἐπιτύχῃ μίαν εἰσφοράν τῶν ἀποζημιώντων ἀπό διεισιας ἀσφαλιστικάς ἑταιρίας, ώστε νά ίκανοποιησούν συμμέτρως οἱ ἀκτοπλοϊκοί καὶ οἱ ἀπολέσαντες τά σκάφη των ίδιοκτήται τῶν φορτηγῶν τῆς Μεσογείου.

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

Ναυτιλία καὶ συνάλλαγμα. Θέμα παλαιῶν τῶν στηλῶν αὐτῶν. Αἱ ἀρχαὶ διαπιστώσεις ἐπιτρέπουν τήν πληρεστέραν κατανόησιν τῆς πλουτοπαραγωγῆς σημασίας τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος. 'Αναλύοντες προπολεμικῶς μὲ πάσαν δυνατήν ἐπιμέλειαν καὶ μὲ τά πενιχρά μίαν μέσα τούς ἀριθμούς τοῦ ἀκαθαρίστου ναυ-

τιλιακοῦ εἰσοδήματος, σκοπός μᾶς ήτο ἀποκλειστικός εύρυτερον νά καταδέξωμεν τὸν δύκαν τοῦ πολυτίμου ἐσδόου τῆς Ἑθνικῆς οἰκονομίας ἀπό τήν θαλασσινήν του "Ελληνος δραστηρίας". Οι παρακολούθουντες συγκεχυμένας είχον πληροφορίας ἐπί τοῦ διλου τούτου θέματος. Ή ἐκ τῆς Ναυτιλίας πρόσδοσος, ή ὡς "ἀδρατος ἔξαγωγή" θεωρουμένη, δὲν είχε ποτὲ στατιστικῶς διακριθεί. Μόλις κατά τά τελευταῖα προπολεμικά ἔτη, χάρις εἰς τούς συναλλαγματικούς περιορίσμους, διεπιστώθη ἀπό τήν Γραμμέζαν τῆς 'Ελλάδος, ἀνεγνωρίσθη ἐπισήμως, κατέστη, δηλαδή, «δρατή», καὶ ή συναλλαγματική εἰσφορά τῆς Ναυτιλίας. Εἰς δύο περίπου ἐκατομύρια λιρῶν ἀνήλθεν αὐτή διά τὸ 1938, ἔτος, σημειωτέον δύσκολον διά την ἀστατικήν της ἐλληνικοῦ φορτηγού, εἰς τρία καὶ πλέον ἐκατομύρια θά ἀνήλθεν, ἀσφαλῶς, διά τὸ 1937, ἔτος καποφόρου διά τά πλοῖα. "Η στατιστική διακρίθωσις τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος δὲν ἀφίστατο τῶν ἀριθμῶν, πού αἱ στήλαι αὐταὶ, κατ' ἔτος ἐνεφάνιζαν ὡς πρόσδοσον ἐκ τῆς κινήσεως τῆς Ναυτιλίας μᾶς εἰς συνάλλαγμα. Εἰς τήν πρόσδοσον αὐτήν δὲν πειλαμένητο τό εἰς ένισχυσιν τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου ἀπομένον εἰς τό ἐξωτερικὸν κατάλοιπον. Τά εἰς 'Ελλάδα μένεν εἰσαγόμενα ποσά ὑπελογίζοντο. Αὐτά πλέον ήδύναντο νά χαρακτηρισθοῦν ὡς «δραταὶ ἔξαγωγαί» διά τήν Οἰκονομίαν μᾶς.

* * *

'Αφορμήν εἰς τάς δινωτέρας παραπτήσεις μᾶς παρέσχεν ἔνα ἀρθρον ἀμερικανοῦ οἰκονομολόγου, τοῦ κ. Σμίθ, ὑπὸ τὸν τίτλον «Ισοζύγιον πληρωμῶν καὶ ναυτιλιακή πολιτική», περιλήψιν τοῦ διποίου, ἀρκετά εὑρεῖαν, ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τό προηγούμενον τεύχος. Εἰς τό ἀρθρον αὐτό σαφέρεται καὶ η 'Ελλάς, ὡς μετέχουσα διά τῆς Ναυτιλίας τῆς τῶν ἀμερικανικῶν μεταφορῶν. Διά πρώτην φοράν ἀνακοινούνται ἐπίσημοι ἀριθμοί τοῦ 'Υπουργείου τοῦ 'Εμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, σχετικοί μὲ τήν συμπειστήν ταύτην καὶ τῶν ξένων πλοίων, κατ' ἀκολουθίαν δὲ καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ.

Στοιχεῖον πολύτιμον μᾶς παρέχεται διά τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, ἵνα πληρέστερον ἐκτιμῇ στατιστικῶς τὸ ναυτιλιακόν εἰσόδημα. Πρόκειται, ἀλλως τε, περὶ στοιχείων ἀδιαβλήτων εἰς ἀκρίειαν. 'Αναφέρονται στενῶς εἰς τήν κατά σημαίας συμμετοχήν εἰς τό ἔξωτερικόν ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον (φορτία) τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, κατά τὸ 1940. "Ἔτος, θέσαια, πολεμικόν ἦτο τὸ ἀνασκοπούμενον καὶ δὲν ἔχαγεται σαφές τό συμπέρασμα ποία ἦτο κατά τήν εἰρηνικήν περίοδον ἡ δέξια τῆς συμμετοχῆς τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Οι ναύλοι ήσαν ψηλοί, τριπλάσιοι τῶν προπολεμικῶν καὶ τό ἐλληνικόν φορτηγόν, οὐδέτερον τότε, ἐκινείτο εὐχερέστερον, ἐνῷ πλεῖσται δσαι σημαίαι είχον ἀποκλεισθῆ ἀπό τό ἀμερικανικόν μεταφορικόν ἐμπόριον, λόγω τοῦ πολέμου. 'Οπωσδήποτε, δύμως, οἱ ἀριθμοί αὐτοί καὶ τά συμπεράσματα τοῦ ἀμερικανοῦ οἰκονομολόγου καταδεικνύουν ἐπαρκῶς τήν εὐεργετικήν ἐπίδρασιν τοῦ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος διά τό ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν μίας χώρας ναυτικῆς, δύμως η 'Ελλάς, ἐστερημένης ἀλλων ἐπαρκῶν πόρων διά τάς πληρωμάς τῶν εἰσαγωγῶν τής. Κατά τό ἔτος, λοιπόν, 1940, η Ναυτιλία μᾶς εἰσέπραξεν ἀκαθαρίστους ναύλους ἀπό τάς ἀμερικανικάς μεταφοράς 35.7 ἐκατομύρια δολαρίων. 'Ο κ. Σμίθ υπόλογίζει, διτούς τά 2.3 τούτων, ήτοι 24.6 ἐκατομύρια δολαρίων ἀνεφέροντο εἰς διαπάνας τῶν πλοίων εἰς τούς ἀμερικανικούς καὶ τούς ξένους λιμένας (λιμενικά δικαιώματα, καύσιμα, υλικά, τροφοδοσία κλπ.). 'Απέμεινε, συνεπώς, ἐνα πόλοιον 11 περίπου ἐκατομύριων δολαρίων, θεωρούμενον ως καθαρὸν εἰσόδημα τής ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν μεταφορῶν.

"Ισως, δὲ πόλεμος νά μήν ἐπέτρεψε τήν εἰσαγωγήν καὶ μέρους έστω τού ποσού αὐτού εἰς τήν 'Ελλάδα κατά τό 1940. Δὲν παύει δύμως νά ἀποτελῇ κατά τό μέγιστον αὐτοῦ ποσοστόν ἐλληνικόν περιουσιακόν στοιχείον. Πλὴν τῶν διαπανθέντων παρά τῶν ἐφο-

EMM. P. YANNOULATOS & C°

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 LINES HELLENIC LTD.—SHANGHAI

CHINA HELLENIC INVESTMENTS LTD.

Road Estate, Bonded Warehouses 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 LNES P.O.Box 140 1846

Cables: "YANNOULATOS,,

πλιοτών και τῶν πληρωμάτων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ τῶν φόρων τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, τὸ ὑπόλοιπον προσετέθη εἰς τὸ ναυτιλιακόν μας κεφάλαιον, τὸ ἀκέραιον, εὐτύχως, διατηρούμενον διὰ τὴν ἐν καιρῷ ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας.

"Υπὸ διμαλάς συνθήκας ἔκ τῶν ἀκαθαρίστων ύπερωκεανίων ναύλων ἔνα ποσοστὸν μέχρι 15 τοῖς ἑκατὸν θά ἔπειτε νὰ ὑπολογισθῇ, διτὶ εἰσήρχετο εἰς τὴν Ἑλλάδα ὑπὸ μορφὴν συναλλαγματος. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν τὸ ποσοστὸν αὐτὸν ἡτο σημαντικώτατον, ἔφθανε τὰ 60 περίπου τοῖς ἑκατόν, διὰ δὲ τὴν Νορθγρίαν ἡτο κατώτερον μὲν τοῦ ἀγγλικοῦ, ἀνώτερον δῆμος τοῦ ἀλληλικοῦ ποσοστοῦ. Οἱ νορθγριοὶ τὸ ὑπελόγιζαν εἰς τὰ 30 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσόδηματος τῆς ναυτιλίας των, τοῦ ἀνελθόντος εἰς 800 ἑκατομμύρια κορωνῶν (40 ἑκατομ. λιρῶν περίπου) διὰ τὸ 1937.

"Η Ἑλληνικὴ οἰκονομία δὲν κατώρθωσε νὰ συγκρατήσῃ ὑπὲρ αὐτῆς τὸ μέγιστον δυνατὸν μερίδιον ἀπὸ τὸ ἀκαθαρίστον ναυτιλιακὸν μας εἰσόδημα, διότι τὸ ἀλληλικὸν ὀκεανοπόρον σκάφος, κατὰ κύριον λόγον, μακράν τῶν ἔθνικῶν θάσεων εἰχε τοὺς λιμένας τῆς ἔξορμησεως του, καὶ σπανίως ἐπεσκέπτετο τὰ χωρικά μας ὅδατα. Τὸ ἔκ τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας εἰσόδημα ἡτο κατὰ πολὺ ἀνώτερον εἰς ποσοστόν, ἔναντι τῶν ἀκαθαρίστων εἰς συν-ἀλλαγμα εἰσπράξεων τῶν πλοίων. Εἰς 30-35 τοῖς ἑκατὸν θασίμως ὑπελογίζετο ἀναλόγως τῶν ταξιδίων.

"Ιδού ἀκριθῶς ποῦ ἔγκειται τὸ νευραλγικὸν σημεῖον κάθε ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, ἰδιαίτερως δὲ τῶν ναυτικῶν χωρῶν, διπος ή Ἑλλάς, ή Νορθγρία, ή Δανία καὶ ή Σουηδία, αἵτινες διατηροῦν χωρητικότηταν ὑπερέπεραν τῶν ἴδιων μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Τὰς ναυτικάς των ὑπηρεσίας προσφέρουν εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν αἱ χώραι αὐταὶ καὶ ἔναντι τούτων εἰσοπράττουν εἰς πολύτιμον συνάλλαγμα τοὺς ναύλους. Κάθε προστάθεια συνεπῶς ἐπιθάλλεται, αἱ πολλαὶ κατὰ σημαντικώτερον ποσοστὸν καταπλεύουνται αἱ εἰσπράξεις τῶν ἔθνικῶν πλοίων εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς Ιδίας αὐτῶν χώρας. Συχνότερα προσεγγίσεις τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἔθνικούς των λιμένας, τροφοδοσία καὶ ἀνεφοδιασμός αὐτῶν ἀπὸ τὴν τοπικὴν ἀγοράν, ναυπηγήσεις καὶ ἐπισκευασί, διεισγόμεναι ἀπὸ τὴν ἔγχωριον βιομηχανίαν, κάλυψις μεγαλύτερου ποσοστοῦ ευνικῆς μεταφορικῆς κινήσεως διὰ τῶν ἔθνικῶν πλοίων, ἔκπρετησις τῶν γειτονικῶν κυρίων χωρῶν εἰς τὰς μεταφορικάς των ὑπηρεσίας καὶ τέλος σύστασις ἔθνικῶν ιδρυμάτων θαλασσοσαφαλείας καὶ ναυτικῆς πίστεως αὐτὰ ὅλα συνιστοῦν τὰς ἐπιδιώξεις μιᾶς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς. Προσπάθεια ἰδιαίτερα ἀπὸ δλους — πλὴν ἥμων — καταθάλλεται, ἵνα κατὰ τὸ μέγιστον δυνατὸν ποσοστὸν οἱ εἰσοπράττομενοι ναύλοι παραμεινούν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, τὴν σημαίαν τῆς ποιαὶς φέρει τὸ πλοίον.

Τὸ ἀλληλικὸν φορτηγὸν εἰχε προτολεμικῶς τὴν κατωτέρων κατὰ τὸν τόνον ἀπόδοσιν εἰς ναύλους καὶ ή οἰκονομία μας εἰσέπραττε τὸ χαμηλοτερὸν ποσοστὸν ἐκ τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος. Ξέναι στατιστικαὶ ἀναθισάουν τὸ σύνολον τῶν ἀκαθαρίστων ναύλων διὰ τὰς μεταφοράς τοῦ διεθνοῦς ὑπερποντίου ἐμπορίου εἰς 300 ἑκατομμύρια λιρῶν διὰ τὸ 1938. Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μόλις τὸ 4 περίπου τοῖς ἑκατόν τοῦ ποσοῦ τούτου συνεκέντρωσε. Κατ' ἀναλογίαν χωρητικότητος αἱ ναυτιλίαι τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Ολλανδίας καὶ τῶν Σκανδιναվικῶν χωρῶν συνέκτρωσαν σημαντικώτερον κατὰ πολὺ ποσοστόν.

"Ἀλλὰ καὶ τὸ συναλλαγματικὸν ἔσοδον ἐκ τῆς ναυτιλίας ἡτο περιωρισμένον. Τὸ ὑπολογίζεμον 20 τοῖς ἑκατόν είναι τὸ κατώτερον δι' οἰανδήποτε σημαίαν εὑρυτέρας δραστηριότητος εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορας. "Αν ληφθῇ ὑπὸ δύνη, διτὶ ἐπὶ 800 ἑκατομμύριων κορωνῶν τοῦ νορθγρικοῦ ἀκαθαρίστου ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος διὰ τὸ 1937, τὰ 250 ἑκατομμύρια ὑπελογίζονται ως καθαρὸν εἰσόδημα τῆς οἰκονομίας τῆς Νορθγρίας, καταδεικνύεται ἐπαρκῶς ἡ διαφορά. Τριάκοντα δύο τοῖς ἑκατόν ἔναντι τοῦ ίδιου μας είκοσι τοῖς ἑκατόν.

Σελίδες πολλαὶ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θά ἔχρειάζοντο διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ τὸ δλον θέμα εἰς πάσας αὐτοῦ τὰς λεπτομερείας. Πάντως, ή μειονεκτικὴ μας θέσις ἐπαρκῶς ἐρμηνεύεται ἀπὸ τὸ γεγονός, διτὶ δὲν ἐπεζητήσαμεν ποτὲ ν' ἀκολουθήσωμεν ὡς Κράτος, ἀλλὰ καὶ ὡς συγκροτημένη ἱδιωτικὴ πρωτοβουλία τὰς στοχειώδεις ὑπαρχορεύεις μιᾶς πολιτικῆς, που θά ἔτεινε νὰ καταστήσῃ τὴν κίνησιν τοῦ ἔθνικοῦ πλοίου ἐτί μᾶλλον προσδοφόρον διὰ τὴν ἔθνικήν μας Οἰκονομίαν. Τὰ παραδείγματα τῶν ὀλλων καὶ δὴ τῆς Νορθγρίας, οὐδ' ἐπ' ἔλαχιστον μᾶς ἔχρησιμευσαν.

Καὶ δημοσί, χωρὶς εἰς ὑπερβολὴν τινα νὰ ἔκτρεπωμεθα, πιστεύουμεν ἀκραδάντως, διτὶ ή εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν ὄριον ἀξιοποίησις τῆς θαλασσινῆς δραστηριότητος τοῦ "Ελληνος πολλάς ασυγκρίτως μεγάλα θά εἰσέφερεν εἰς τὸν τόπον μας. Τὴν εὐημερίαν τοῦ ἀλληλικοῦ λαοῦ θά ἔναντι μεθα νὰ ἐπιτύχωμεν, ἐκ παραλλήλου, θέσαι, πρὸς τὰς εἰς ἄλλα πεδία τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος προσπαθείας.

Σταθεραὶ ἐμποροναυτικαὶ κατευθύνσεις, προσηρμοσμέναι εἰς τὰς συγχρόνους περὶ ναυτιλίας ἐπιταγάς καὶ ἀνάπτυξις τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας θά ἔφεραν τὴν συναλ-

λαγματικήν πρόσοδον τῆς οἰκονομίας μας διπὸ τὴν θαλασσινήν δραστηριότητα εἰς ἐπίπεδον ίσον ή ἀνώτερον καὶ αὐτῆς τῆς ἔκ τῶν καπνῶν συναλλαγματικῆς προσδόδου. Ιὴν πλὴρη τοῦ ίσοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν ίσοσκελεῖσιν θά ἔδυναμεθα νὰ ἐπιτύχωμεν. Θά συνεχίσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον.

"Ἄς σταματήσῃ ἔως ἔδω"

"Ολος ἀυτὸς δ διαδιλος τῶν ποικιλωνύμων ὑπηρεσιῶν τῆς Δ. Θ. Μ., τῶν κρατικῶν πλοίων, τῶν ναυπηγείων, τῶν ἐπιτάξεων καὶ τῶν ναυλώσεων, τῶν λειών πολέμου, τῶν «Μινκάζ», καὶ τῶν ἄλλων κρατικῶν διοικήσεων, γνωστῶν καὶ ἀγνῶστων ὑπηρεσιῶν, πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ ἀκολύθουν εἰς τὰ τάσια. Ἀρκετά ἔως ἔδω. Νὰ σταματήσῃ πρέπει ἡ ἐνεργός κρατικὴ παρέμβασις εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας καὶ τὸ δημιουργηθὲν καθεστώς, προϊὸν τῆς πολεμικῆς ἀναταραχῆς, νὰ παύῃ ὑφιστάμενον. "Ἄς περιέλθουν καὶ πάλιν εἰς τὴν ίδιωτικὴν πρωτοβουλίαν τὰ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τοῦ Κράτους περιοριζόμενον εἰς τὸν ξελόγχον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ δρυμολογίων. Η Ἑλλάς ἔχει μυρίας ἄλλας οἰκονομικάς ἀνάγκας νὰ καλύψῃ, ώστε νὰ μὴ δικαιολογοῦνται οὐδὲ νὰ ἐπιτρέπωνται οἱ πειραματισμοὶ ἀσκόπων κρατικῶν παρεμβάσεων. Στοιχίζουν ἀκριθά, χωρὶς καὶ νὰ ἀποδίδουν ἀνάλογον πρὸς τὴν διαπάνη ἔργον.

Δέν πρόκειται πάντως εἰς κριτικὴν ἐπὶ τῶν πεπραγμένων νὰ ἑκατόμβην. Διτὶ δημοσίων προβλέπομεν ποὺ προώρισται νὰ κατανήσῃ δλον αὐτὴ η ἴστορια τῆς κρατικῆς παρέμβασεως εἰς τὰ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, διότι πικράν πείραν ἔχομεν αὐτῆς καὶ διότι γνωρίζουμεν ποὺ δυσθάστακτον διὰ τὸν προϋπολογισμὸν φόρτον τείνει νὰ δημιουργήσῃ, ζητοῦμεν, τώρα, πρὶν ἡ ἐπέλθῃ ἡ ἐπικινδυνὸς διόγκωσις, τὴν ἔκαθαρίσιν. Ἐντὸς δλίγου θά προστεθοῦν εἰς τὰς φροντίδας τῆς κρατικῆς διοικήσεως καὶ τὰς ἔξπανορθώσεων πλοία, καθὼς καὶ τὰ παραχωρούμενα διὰ τῶν οἰκονομικῶν ουμφωνιῶν τοῦ Λονδίνου. Θά χρειασθούν, ἀσφαλῶς, δαπανηράς ἐπισκευάς, ζωσ δὲ καὶ μετασκευάς. Θά τὰς ἐπανδρώσωμεν διὰ νὰ συμπληρωθῇ η σημερινὴ θλιβερά εἰκόνα της πρωτανείου. Διαρροὴ δηλαδὴ διὸ δημοσίου χρήματος σημαντικῆς. Πρέπει, συνεπώς, ἀπὸ τοῦ δελετήθη ποὺ οἱ δράστικοι καθεστώς που πρόκειται διὰ τῶν κρατικῶν πλοίων νὰ δημιουργηθῇ. Θά παραμείνουν ὑπὸ κρατικὴν ἔκμετάλλευσιν; Είναι καὶ αὐτὸς μία λύσις, έστω καὶ ἡ χειρότερα. "Ἄς θεσμοθετηθῇ τότε τὸ καθεστώς αὐτὸς καὶ ἀς παρακληθῇ δ. κ. "Υπουργός τῶν Οἰκονομικῶν νὰ ἀναγράψῃ μὲ πᾶσαν γενικότερον διάθεσιν τὸ κονδύλιον μερικῶν ἔκατοντάδων ἔκατοντάδων ποσού εἰς τὸν προϋπολογισμὸν διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀσφαλῶν ἔλλειμμάτων.

"Αν δημοσί δέν ἔξελιπε παντελῶς, δημοσίος ὁδὸς ἀπὸ τὰς κεφαλαὶ τῶν ἀρμοδίων, ἀν φρονιματισθούν αὐτὸ τὸ παρελθόν καὶ δρρωδήσουν πρὸ τῶν εύθυνῶν τῆς κρατικῆς ποικιλοτήσεως, τότε δὲς πρώτον δημά διὰ τὴν ἔκαθαρίσιν τῆς παρούσης καταστάσεως, θά είναι η θαμμιαία ἔστω στροφὴ πρὸς τὴν ίδιωτικὴν πρωτοβουλίαν.

Τὸ Κράτος νὰ ἀπαλλαγῇ πρέπει τὸ ταχύτερον τῆς πλοιοκτησίας τῶν ἔξπανορθώσεων καὶ λείας πολέμου σκαφῶν, χωρίς, θέσαι, νὰ παραχθέψῃ τὰ συμφέροντα του, τούνατίον μάλιστα, θά τα πληρότερον τὰ προσπάσιον. "Εκ παραλλήλου, ἐπιτάξαται νὰ ἀρχισῃ η διάλυσις ὑπηρεσιῶν καὶ καθεστώτων, ποὺ προώρισται διὰ τῆς ἔπιθυσεως τῶν ζημιαὶ σημαντικάς εἰς τὸ Δημόσιον

American Ship Cleaning Co

John A. Papadopoulos, Prop.

MARINE CONTRACTORS

EXPERT BOILER SCALING

We specialize in Turbining and Brick Work

SHIP SCALING AND PAINTING

GENERAL SHIP WORK

116 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

Teleph BOWling Green 9-6639 - Nights LOnacle 5-8920
Cable Address: «PAPADOPPO»

Mr. John A. Papadopoulos, well known Marine Contractor,
will personally supervise all marine work.

νά προσπορίσουν. "Άς μή λησμονήται ό παναμάς της Διευθύνσεως τών Θαλασσών Μεταφορών τού προηγουμένου πολέμου καὶ τῆς μετ' αὐτὸν περιόδου, δύος καὶ τὸ κατάντημα τῶν τότε ἔκ τῶν ἐπανορθώσεων παραχωρηθέντων πλοίων.

Τὰ ξένα παραδείγματα

Τὸ ἀνωτέρω, θέσαι, ὑπαγορεύοντας ἀπὸ τὴν λογικήν, ἀπὸ τὴν πρακτικὴν ἐνατένισιν τοῦ διου προβλήματος τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας. Θά προβληθούν δύμως ἀπὸ τοὺς μανδαρίνους τῆς διοικήσεως τὰ τυπικά, τὰ νομικά καλύμματα, διὰ νὰ ἐκκαθαρισθῇ ἡ σημερινὴ φαγεδανικὴ τοῦ δημοσίου θησαυροῦ κατάστασις. Πῶς θὰ ἀπαλλαγῇ τὸ Κράτος τῆς πλοιοκτησίας; Πῶς θὰ ἀπεμπολήσῃ τὰ δικαιώματά του; Πῶς θὰ ἐλέγχῃ τὰς μεταφοράς τῶν ἔφοδων τῆς «Οὖρρα» καὶ πως θὰ ἐφορευῇ διὰ τὴν ταχυτέρων διενέργειαν τούτων; Εἰς τὰ ἔρωτήματα αὐτά, που ἀσφαλῶς θὰ προβληθούν διὰ νὰ δικαιολογηθῇ ἡ ὑπηρεσιακὴ ὑπόστασις τῶν πλοίων καὶ τῶν τροφίμων τοῦ ἀναμικοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, θὰ ἀπαντήσωμεν μὲ τὰ ξένα παραδείγματα.

Εἰς τὴν Νορβηγίαν, λ. χ., εὐθὺς ὡς περιήλθον εἰς τὴν κατοχήν τοῦ Κράτους τὰ πρῶτα ἔξ, ἐπανορθώσεων πλοῖα καὶ πρὶν ἡ λάθη χώρων ἡ δριστικὴ τῆς κυριότητος μεταβίθασις ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν τῶν ἐπανορθώσεων, ἐπευσεν ἡ Κυβέρνησις νὰ τὰ διανειψῃ πρὸς ἐκμετάλλευσιν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς ἀπολέσαντας τὰ σκάφη των κατὰ τὸν πόλεμον. Τὰ τυπικά καλύμματα δὲν παρημπόδισαν ἑκεῖ τὸ Κράτος νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ἐθυμῶν ἐπισκευῶν καὶ ἐπανδρώσεων. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀνέλαθον τὰς ἐπισκευάς, αὐτοὶ καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν. Ἡ κυριότης τυπικῶν εἰς εὔθετον χρόνον θὰ μετεβιθάζετο, ἐνῷ αἱ τιμαὶ τῆς ἐκποιήσεως προκαθαρισθῶσαν. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ Κράτος ἀπῆλλαγη καὶ δὲν τῶν ἀπὸ τὴν κυριότητά του τελούντων πολεμικῆς ναυτηγήσεως πλοίων. Ἐπωλήθησαν καὶ αὐτὸι εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς. Εἶναι χαρακτηριστικὴ ἐν προκειμένῳ ἡ πρὸ μηνῶν δῆλωσις τοῦ Νορβηγοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας: «Ἡ Κυβέρνησις ἐπείγεται νὰ ἴδῃ τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοθουλίαν ἀποκαθισταμένην πλήρως καὶ απεριορίστως εἰς τὰ ἔργα τῆς».

Νὰ τώρα ἡ Ἀγγλία. Ἀφοῦ, εὐθὺς μετὰ τὴν λῆξιν τῶν ἔχθροπραξῶν, ἥρχισεν ἡ τυπικὴ μεταβίθασις απὸ τὸ ὑπουργεῖον Πολεμικῶν Μεταφορῶν πλείστων δσῶν σκαφῶν, εὐρισκομένων ἢδη εἰς χεῖρας διαφόρων ἐφοπλιστῶν, ἐδημοσιεύθη πρὸ ἡμερῶν ἡ λευκὴ ὡιλος τῆς ἐκποιήσεως διὰ προσφορῶν, θάσει προκαθωρισμένων τιμῶν, 1.400 κρατικῶν πλοίων, παντὸς μεγέθους, εἰδους καὶ προορισμοῦ. Τὸ Κράτος καὶ ἑκεῖ, παρὰ τὰς κυριαρχούσας σοσιαλιστικὰς πεποιθήσεις του, σπεύδει νὰ ἀπαλλαγῇ τοῦ φόρου τῆς πλοιοκτησίας. Εἶναι δαπανηρά καὶ δὲν αποδίδει ὑπὸ τὴν κρατικὴν διοίκησιν ἐπαρκές, ἀνάλογον μεταφορικὸν ἔργον.

Τὰ παραδείγματα καὶ ἀπὸ τὰς ἄλλας χώρας την αὐτὴν τάσιν ὑποδεικνύουν. Παρέλκει, πιστεύομεν, νὰ τὰ ἀπαριθμήσωμεν, δύπως, ἐπίσης δὲν ἀναφέρομεν εἰς τὰς Ἡνωμένων Πολιτείας, δους ἔκτυπος εἶναι ἡ σφραγὶς τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας εἰς κάθε ἐκδήλωσιν παραγωγικῆς δραστηριότητος. Ἐκεῖ ὅμως, εἰς τὰ ξένα Κράτη, ἡ διοίκησις ἔχει συγκρότησιν, νοῦν, καλὴν πίστιν. Ἐκεῖ δὲν θεωρεῖται ἔχθρος τοῦ Κράτους, ἀλλὰ συνεργάθης αὐτοῦ εἰς μίαν κοινὴν ἐπιδιώκσην. Ἐκεῖ δὲν δημοσίος προϋπολογισμὸς δὲν εἶναι ἐκτεθειμένος εἰς πανδαισίαν;

Νὰ μοιρασθοῦν καὶ ἔδω τὰ κρατικὰ πλοῖα εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς. Εἶναι ἡ μόνη ἔκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλλομένη λύσις. «Ἐνας ἔκαστος ἐφοπλιστὴς ἀνάλογα μὲ τὴν χωρητικότητα ποὺ ἔχασε καὶ θάσει προκαθωρισμένων τιμῶν, νὰ λάθῃ ἔνα πλοῖον ἡ καὶ μερίδιον αὐτοῦ. Νὰ ἀποφευχθοῦν αἱ κρατικὴ μερίμνη ἐπισκευαὶ καὶ νὰ σταματήσῃ ἡ διάλογοι σὺν τοῦ Κράτους ἐκμετάλλευσις.

Ο Ἀσφαλιστικὸς Ὀργανισμὸς πρέπει νὰ ἀποζημώσῃ τοὺς πλοιοκτήτας τῶν ἡσφαλισμένων παρ' αὐτοῦ καὶ διθισθέντων σκαφῶν τῆς ἀκτοπλοίας καὶ τῆς «μαύρης μοίρας». Τὶ τὸ λογικῶρον νὰ μεταβιθάσῃ τὸ Κράτος εἰς αὐτοὺς τὰ ἔξ, ἐπανορθώσεων καὶ λείας πλοέμου κτηθέντα σκάφη, ἀφοῦ εἶναι καὶ ἀλληλέγγυον τὸ Κράτος μὲ τὸν Ἀσφαλιστικὸν Ὀργανισμὸν διὰ τὴν καταβολὴν τῶν ἀποζημιώσεων;

Πρός τι νὰ συνεχισθῇ τὸ καθεστώς τῶν ἐπιτάξεων καὶ τῶν κρατικῶν πλοίων; Τὸ Κράτος θὰ ηδύνατο, σὺν τῇ μεταβίθασις τῶν

σκαφῶν, νὰ ὑποδειξῇ ἡ καὶ νόμῳ νὰ ἐπιβαλῃ τὴν σύστασιν μιας συνεταιριστικῆς ὁργανωσεως μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν, ποὺ θὰ διέθεται τὰ κατάλληλα πλοῖα, ἥτις καὶ θὰ ἀνελάμβανε τὰς ἀκτοπλοίας μεταφοράς, διὰ μιαν ὠρισμένην μεταθατικὴν περιόδον μέχρις διου τὸ ἀκτοπλοίον προθέλημα ριζικῶς ἀντιμετωπισθῆ.

Ἐκ παραλήπου θὰ ἐδημιουργεῖτο ὁ πυρήνη τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας καὶ διαρθρώσεως μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν, ποὺ θὰ ἥρχιζε καὶ ἔδω ἀποκαθιστάμενος. Ἐξυπακουεται θεοίσια, διὰ τὰ πλοῖα, ἐπανερχόμενα ὑπὸ τὴν ιδιωτικὴν ἐκμετάλλευσιν, θὰ ἔπανων νὰ εἶναι καὶ πρυτανεῖα. Σύνθετις καὶ μισθοροφόδοσις θὰ ἔρρυθμιζον εἰς τὰ λογικά δρια, ποὺ θὰ ἐπέτρεπαν εἰς τὰ πλοῖα νὰ κινηθοῦν. Θὰ ἔπανων, ἀλλως τε, νὰ πληρώνῃ τὸ Κράτος τὸ καλὸν αὐτὸν καὶ εὐλογημένον κοινόθιον, διου οἱ πάντες εὐπρόσδεκτοι εἶναι καὶ τὸ τραπέζι στρωμένο.

Αὐτάς τὰς ἀπλᾶς σκέψεις ἔχουμεν νὰ διατυπώσωμεν διὰ τὴν κρατικὴν εἰς τὰς μεταφοράς παρέμβασιν. Γνωρίζουμεν, ὅτι δὲν πρόκειται εἰς αἱσμένως νὰ γίνουν καὶ ἀποδεκταί. Ὁπωδήποτε, δύμως, αἱ στήλαι αὐταὶ πιστεύουν, ὅτι ὑποχρέωσίς των εἶναι νὰ ὑποδειξουν τὰ δσαὶ ἡ λογικὴ ἐπιτάσσει. Ισως κάποτε νὰ ζητηθοῦν καὶ εὐθύναι εἰς τὸν τόπον αὐτὸν τῶν ἀνευθύνως ἀσχημονύντων καὶ ίσως τότε αἱ ὑποδειξεις μας αὐταὶ νὰ χρησιμεύσουν εἰς κάτι.

Τὰ ναυάγια

Μᾶς ἀπευθύνεται ουχινά τὸ ἔρωτημα: Τὶ μέχρι τούδε ἐπετελέσθη διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν ναυαγίων. Ὁμολογούμεν διὰ, ἀφότου πρὸ ἔξαιμην περίπου— συνεσθήτη ὁ κρατικὸς ὁργανισμός, δστις προνομιακῶς ἀνέλασθε τὴν διενεργειαν τῶν ναυαγιαρεσιῶν, δὲν περιῆλθεν εἰς γνώσιν μας ἀξιόλογον τι ἐπροκειμένων.

Φαίνεται διὰ διὰ τὸ δραστηριότης καὶ τοῦ ὁργανισμοῦ αὐτοῦ περιωρίσθη εἰς τὴν γραφειοκρατικὴν μᾶλλον διεκπεραίωσιν τῶν ὑποθέσεων τῶν ναυαγίων, ίσως δὲ καὶ εἰς τὴν διακρίσιων τῆς θέσεως αὐτῶν. πλεκτούσιες σοσφαράς ἐκτάσεως δὲν ἀνελήφθησαν εἴτε ἀπ' εὐθείας διὰ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὁργανισμοῦ εἴτε ἀπὸ ἔργολάσθων τινὰς ἔγνωσμένης πείρας. Τὰ κατάλληλα μέσα, ἀλλὰ καὶ τὰ εἰδίκευμα πρόσωπα ἔλειψαν ἀσφαλῶς.

Τώρα, λέγεται, διὰ διὰ παραχωροῦνται, θάσει τῶν οἰκονομικῶν συμφωνιῶν τοῦ Λονδίνου, ρυμουλκά καὶ ναυαγιοσωστικὸν ύλικόν.

Δέν ἀρκοῦν δύμως αὐτα. Τὸ ἔνα μόνον σκελος τῶν ἐν προκειμένων ἀναγκῶν συμπληροῦνται. Μᾶς χρειάζεται καὶ τὸ ἔμπειρον προσωπικόν, ἡ εἰδικευμένη διεύθυνος τῆς ἐργασίας. Ὁ οἰοσδήποτε πλοιαρχος, μηχανικὸς διὰ καὶ ναυτηγός δὲν διαθέτει ἀπαρκὴ τὴν γνώσιν διὰ νὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν ἀνέλκυσιν ἐνός ναυαγίου. Πείρα μακρά προσπατεῖται. Ἐπιστήμη θεωρεῖται τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυαγιοσωστοῦ, τὸ δίπλωμα τῆς δόπιας μὲ σκληρὸν μόχθον εἰς τὰς θαλάσσας, ἐπὶ τῶν ναυαγίων προσκτάται καὶ δχι εἰς τὰς τεχνικὰς σχολάς. Ὁ αὐτοσχέδιος ναυαγιοσωστης δὲν πρόκειται νὰ ἐπιτύχῃ τι εἰς τὸ δύσκολον αὐτὸν ἔργον, ἔστω καὶ διὰ διαθέτη τὰ κατάλληλα μέσα ἐν ἀθονίᾳ. Χρήματα πολλὰ θὰ δαπανήσῃ, διὰ νὰ ἐπανέλθῃ μετά τὴν προσπάθειαν ἀπράκτος εἰς τὰ ίδια.

Ἐχουμεν συνεπῶς τὴν γνώμην διὰ οἱ κατάλληλοι ἀνθρωποι πρέπει νὰ χρησιμοποιησουν τὰ κατάλληλα ἔργαλεῖα, αὐτά πού, ὡς ἀνεκοινώθη, μᾶς παραχωροῦνται. Ἀλλως, πολὺ φοδύμεθα, διὰ τὴν ναυαγήση καὶ δηλητὴ τῶν ναυαγίων ὑπόθεσις. Θὰ ἔξανεμισθοῦν μερικαὶ ἐκαποντάδες ἐκτομμύρων κρατικῶν πιστώσεων εἰς δαπάνας διοικήσεως, μισθῶν καὶ συμμετοχῆς εἰς τὰ συμβούλια καὶ τὰ σκάφη θὰ παραμείνουν καθεύδοντα εἰς τὸ θυθὸν τῶν θαλασσῶν μας.

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ γειτονές μας Ἰταλοὶ ἀθρόα ἀνασύρουν τὰ θυθούματα εἰς τὰ χωρικά τῶν δύστα πλοῖα καὶ ἐντατικῶς ἐργάζονται διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν. Τὸ αὐτὸν πράττουν καὶ οἱ Γιουγκοσλαβοί, οἵτινες τελευταίως ἀνέλαθον καὶ τὴν ἀνέλκυσιν ἐνός θυθούμητος σκάφους τῶν εἰς τὰς ίδιας μας θαλασσας.

Η πλωτὴ καὶ ἡ μόνιμος

Μᾶς παραχωρεῖται, λέγουν, μία πλωτὴ δεξαμενή, ἀνυψωτικῆς ικανότητος 10 χιλ. τόννων. Πολύτιμον ἀπόκτημα διὰ τὸν τεχνικὸν μας ἔξοπλισμόν, τώρα μάλιστα πού αἱ μόνιμοι δεξαμεναὶ τοῦ Πειραιῶς κατάκειται εἰς ἐρεπίτα. Τὴν μεταφορὰν τῆς δεξαμενῆς πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ διενεργήσωμεν, ἔφοδον καὶ αἱ κατικαὶ συνθῆκαι θὰ ἐπέτρεπαν τὴν ἀσφαλῆ διὰ μέσου τοῦ Ἀτλαντικοῦ ρυ-

Telegrams:

"GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS
Bevis Marks House, Bevis Marks
LONDON E.C. 3.

Telephone: Avenue 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

μούλκησίν της κατά την άνοιξην. 'Εν τῷ μεταξύ ἀς μελετηθῆ ἀπό τοὺς ἀρμόδιους ὁ χῶρος τῆς τοποθετήσεως τῆς δεξαμενῆς — ἔγγυς πάντως τοῦ Πειραιῶς— καὶ ποῖος σὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκμετάλλευσίν της.

"Ἐχουμεν τὴν γνώμην, διτὸς ὁ μόνος ἀρμόδιος ἐν προκειμένω εἶναι ὁ Ὁργανισμὸς τοῦ Λιμένος Πειραιῶς. Καὶ τὸ κατάλληλον προσωπικὸν ἐκ προϋπηρεσίας εἰς τὰς μονίμους δεξαμενὰς διαθέτει καὶ εἰδίκευσιν ἐπαρκὴ εἰς τὰς διαχειρίσεως τῆς δεξαμενῆς ἔχει. Θά παρακαμψωμεν οὐτῷ καὶ τὸν σκόπελον νά ίδωμεν, μαζὺ μὲ τὴν ἀγκυροθολίαν τῆς δεξαμενῆς, ἀναδύμενον νέον τινά κρατικὸν ὄργανισμὸν πρός ἑοικονόμησιν τῶν ἐμετέρων".

'Ἐπι τῇ εὐκαιρίᾳ διερωτώμεθα ποία ἡ τύχη τῆς ἀπὸ ἔτους σχεδὸν ἐπισκευαζομένης μονίμου δεξαμενῆς. 'Ἄν ἐπρόκειτο ἐκ ὄρθρων νά ἐπισκευασθῇ καὶ ἐφ' ὅσον ὁ ἐργολάθος θα εἴγε συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων του, τὸ ἔργον θά είχεν ἥδη τελειώσει. 'Η ἐπισκευὴ τῆς πάντως χρονίζει ἀδικαιολογήτως. 'Ισως ἡ ἐργοληπτικὴ ἐταιρία νά μὴ σέβεται τὰς συμβατικὰς τῆς ὑποχρεώσεις, λίσως τὸ Κράτος, ἀντάξιον τοῦ παρελθόντος του, νά ἐλησμόνησε τὴν δεξαμενήν, τὴν ἐπισκευὴν τῆς καὶ τὰς ἀνάγκας ποὺ καλείται αὕτη νά ἔξυπρετηση. Πῶς ἀλλως νά ἔξηγησωμεν τὴν τόσην τῆς ἐπισκευῆς καθυστέρησιν; 'Ἄν ἐπρόκειτο περὶ ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως θά είχεν ἥδη πρὸ πολλοῦ ἀποδοθῆ ἐις τὴν Ναυτιλίαν.

Ἀνησυχητικὰ συμπτώματα

Θά φανούν περίεργα, ἀπίστευτα ἵσως, τὰ δοσα ἀναφέρομεν κατωτέρω. Είναι, δύμως, ἀναμφισθήτητα γεγονότα, δεικτικά μιας διαστρόφου καταστάσεως, ἵτις πολλά τὰ δεινὰ διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας προοινίζει. Μᾶς μεταδίδονται ὑπευθύνως ἀπὸ Ἑγκυρον, κατὰ πάντας ἀξιόπιστον πηγήν. Ἄσα μεταφέρομεν, χωρὶς τὰς ιδικὰς μας παρατήσεις. Δὲν χρείαζονται.

Εἰς τὰ Ἑλληνικά «λιμπερτούς» καθιερώθη διατήρησις εἰς τὸ μικρὸν ψυγεῖον τοῦ σκάφους ποσότητός τινος τροφίμων — ὄραστοῦ ἡ ψητοῦ κρέατος, βουτύρου, γάλακτος, καφέ, μαρμελάδας κλπ. — διὰ τὰς φυλακὰς τῆς νυκτός. Ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη, διπος κατὰ τὴν νύκτα ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν τά πληρώματα κάτι τὸ φαγώσιμον. Ψυχραὶ καὶ ἔξαντλητικαὶ αἱ θυελλώδεις τοῦ ὠκεανοῦ δλονυκτίαι. 'Η δρόπτης τοῦ μέτρου δὲν τίθεται ἐν ἀμφιθόλῳ.

'Ἴδου τώρα τὶ τὸ ἔκτροπον κατ' ἐπανάληψιν εἰς πλεῖστα σκάφη ἐστημειώθη. 'Οταν αἱ νυκτεριναὶ φυλακαὶ ἀποχωροῦν τῆς ὑπρεσίας καὶ ποσότητές τινες τροφίμων ἀπομείνουν ἀθίκτοι εἰς τὸ ψυγεῖον, ρίπονται ἀπὸ συστήματος εἰς τὴν θάλασσαν. 'Απὸ μέλη τινὰ τοῦ πληρώματος κρίνεται τούτο σκόπιμον. Δεν θά ἐπρεπελέγουν— νά ἑοικονόμηση ἡ πλοιοκτησία ἡ ἡ διαχειρίσις τοῦ σκάφους τὰ τροφίμα αὐτά. Εἰς τὸ πλήρωμα ἀνήκουν καὶ ἐλέύθερον είναι νά τὰ διάθεση ὅπως θέλει.

Μία ἀλλη ἀκόμη περίπτωσις, ἀρκετά καὶ αὐτὴ ἐνδιαφέρουσα. Αἱ ὑπερωρίαι είναι πλέον, ως γνωστόν, εἰς τὴν ἡμερήσιαν διάταξιν ἐπὶ τῶν πλοίων, τῶν «λιμπερτούς» κυρίως. Κατ' ἀρχήν, κάθε καλόπιστος θά παραδεχθῇ, διτὸς ὁ ναυτικός ποὺ ἐκτάκτως ἡ πέραν τῆς καθωρισμένης φυλακῆς του θά ἐργασθῇ, πρέπει καὶ νά πληρωθῇ ἰδιαίτερως. Εἰς τοὺς πολλὰς δύμας περιπτώσεις ὁ προσδιορισμὸς καὶ ἡ ἔκτασις τῶν ἀπατήσεων είναι ἀνέφικτος. Χρειάζεται πάντως νά είναι ἐφωδιασμένος ὁ Πλοίαρχος μὲ ἀρκετὴν δόσιν ὑπομονῆς καὶ νά κέκτηται τὸ χάρισμα τῆς πειστικότητος διὰ νά ἐπιτυχάνῃ ἐκάστοτε τὸν μετρισμὸν τῶν ἀξιώσεων. Τὸ «M. Ανάγνος» Λ. Χ. ἐπρόκειτο νά πλεύσῃ ἀπὸ τὴν Ν. Υόρκην εἰς τὴν Βατιμόρην. Ταξίδιον 600 μιλλίων περίπου. Τὸ πλήρωμα διὰ νά τὸ ἔκτελον ἐζήτησεν ὑπερωρίας. Ἐπρόκειτο, ισχυρισθησαν οἱ ἀξιούντες τὴν ἔκτακτον ἀμοιβήν, περὶ ταξίδιου σχόχετου μὲ τὸν ἀρχικὸν προσρισμὸν τοῦ σκάφους. Κάθε δυνατὸν ἐπίγειρμα προέτηθη εἰς τοὺς ἀπεργούς, διὰ νά ἀναγνωρίσουν τὸ παράλογον τῆς ἀξιώσεως τῶν. 'Η παρέμβασις τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐκεῖ ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων διημούλευ τὴν κατάστασιν καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

Τρίτη περίπτωσις. Τὸ πλήρωμα ἐνός φορτηγοῦ μας διεμαρτυρήθη εἰς τὸν Πλοιαρχὸν, διτὸς κορεορθήθη ἵσσαν τὰ διαμερίσματα τῶν ναυτῶν καὶ τῶν θερμαστῶν. 'Οταν τὸ σκάφος κατέπλευσε εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ἐζήτηθη, καὶ πολὺ δικαιως, ἡ ἀπολύμανσις τῶν διαμερισμάτων. Ταύτοχρόνως, κάποιος ἐκ τοῦ πληρώματος ἐδήλωσεν ἀσθενειαν. Προσηγχθῆ εἰς τὸν ιατρὸν, δόπου καὶ ισχυρισθῆ, διὰ τὸ αἷμα του είναι δηλητηριασμένον. 'Ως ἀπόδειξιν τοῦ ισχυρισμοῦ του προέβατο τὸ γεγονός, διτὸς οἱ πορείαι αὐτὸν καὶ μόνον ἔξ δου τοῦ πληρώματος ἀπέφευγον νά θίζουν. Δεν ὑπέστη ποτὲ τὴν ἐπίθεσιν τῶν. Τὸ ἀποτέλεσμα ἡτο νά ἐγερθῇ κατά τοῦ πλοίου ἀγωγὴ ἀπὸ τὸν δικηγόρον τοῦ σωματείου καὶ νά δαπανηθουν εἰς συνηγόρους καὶ δικαστικά ἔξοδα αρκετὰ δολλάρια πρὸς ἀντίκρουσιν τῶν ισχυρισμῶν τοῦ φευδασθενοῦς.

Όρισμένως δὲν είμεθα στὰ καλά μας...

Αἱ φορτηγίδες

'Ἄπο μηνών ἡδη ὑπεδείξαμεν τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῶν φορτηγίδων διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς. Χρείαζονται πολλαὶ ἀκατονάδεις καὶ οἱ ἐργολάθοι τῶν φορτεοφορτώσεων δὲν διαθέτουν, παρὰ ἐλαχίστας δεκάδας. Καὶ δύμως, εἰς τὸν κατερειπωμένον λιμένα αἱ φορτηγίδες πρόκειται νά ἀναπληρώσουν τὰ κρη-

πιδώματα καὶ τὰς ἀποθήκας ἀκόμη.

Τὰ πράγματα είναι ἀπλά. "Ἐχοντες τὴν λογικήν ως γνώμονα, δολοὶ ἡμιτοροῦν νά τὰ καταλάσσουν. Οἱ κρατικοὶ, δύμα, ἀρμόδιοι δεν είχον τὴν καλὴν ἡδησιν νά υιοθετήσουν τὰς γενούμενας, πρὸ μηνῶν ἡδη πολλῶν, ὑποδείξεις τοῦ Ο. Π., τῶν ἐργολάθων καὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν διὰ τὴν ἐξεύρεσιν φορτηγίδων. Τώρα, μὲ τὴν προβλεπομένην αὐξησιν τῶν ἰδιωτικῶν είσαγωγῶν τὸ πρόθλημα ἀνακυπτεῖ ὁρίζεται. Πρόκειται τὰ εἰσκομιζόμενα εἰδη νά ἐπιθρησκευθοῦν μὲ τοπερόγους ναυάλους καὶ ἡμεραργίας τῶν πλοίων, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς καθεστηρίσεως τῶν εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν. Τώρα καὶ οἱ ἀρμόδιοι λέγεται διτὸς συνεκινήθησαν. "Εστω καὶ ἀργά, διτὸς σπουδὴν ἀντιμετωπισθῇ τὸ ζῆτημα, ισως νά ἐπιτύχωμεν τὴν μερικήν του ἐπίλισιν. "Ἄς ἀγοράσωμεν σκάφη τινὰ καταλληλαὶ ἀπὸ τὸ συμπαχικὸν ὑλικόν ἀποθέσεων, ἐκ παραλλήλου δὲ μὲ ἔχωριον ξυλείαν διὰ ἐπιδοθοῦν τὰ ναυτηργεῖα μας εἰς τὴν ἀθρόσα κατασκευὴν φορτηγίδων. "Η χρηματοδότησις τῆς προσταθείας ἐξυπακούεται θεότα διτὸς θά γινη ἀπὸ τὸ Κράτος. Κανεὶς ἐκ τῶν ἀλλοτε, πρὸ τοῦ πολέμου, κατόχων τῶν ὑπερτετρακοσίων φορτηγίδων τοῦ λιμένος Πειραιῶς δὲν διαθέτει οὐδὲ δραχμὴν διὰ τὴν πρόσκτησιν νέων. Καὶ αὐτῶν αἱ ἀπατήσεις διὰ τὰς ἐπιτάξεις καὶ τὰς ἀπωλείας τῶν σκαφῶν των παρεγράφησαν...

Προσοχή! Προσοχή...

Μᾶς πληροφοροῦν, διτὸς ἡ Ναυτιλία κινδυνεύει νά δεχθῇ μία θρασεῖαν πρόκλησιν. Ο. κ. Κουρμπέλλης ἐπίζητε, κατά τινα μάλιστα τὸ ἐπέτυχε, νά τοποθετηθῇ εἰς τὸ Λονδίνον. "Ανία, φανεῖται, θά ἔχῃ καταλάβει τὸν κ. Πλοιαρχὸν - Λιμενικὸν ἀπὸ τὴν ἐδῶ ὑπερεισακήν ρουτίναν, τὴν κακομοιριάν τοῦ Κέντρου. "Ἐνῷ ἔκει εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, τὸ Λονδίνον, τὸ Μπουένος Αὔρες, τα κοινοπολιτικὰ κέντρα, πόσον ἀνετα κυλαὶ ἡ ζωή...

Θά ἔξυπρετησῃ, λέγει ὁ κ. Κουρμπέλλης, δραστηριώτερον τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν εἰς τὸ ἔξωτερικόν! Τούναντίον ἡ Ναυτιλία πιστεύει, διτὸς ἡ διοικητικὴ ἐμφάνισις τοῦ Λιμενικοῦ αὐτοῦ ἀξιωματικοῦ εἰς τὸ Λονδίνον θά διεγείρῃ τὴν δικαίαν ἀγανάκτησιν καὶ θά δικαιολογήσῃ τοὺς δυσπιστούντας πρὸς κάθε κρατικήν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα παρέμβασιν. Συνεννόησις, οὐδέ κανέπαν ἀπαφή, διὰ τὰς ζητήσεις τῆς Ναυτιλίας δὲν ημπορεῖ νά γίνη μὲ τὸν κ. Κουρμπέλλην. Είναι τὸ κόκκινο πανί τού ταύρου, είναι ὁ πλέον ἀκαταλληλος νά διαδραματίσῃ τὸν ρόλον τοῦ διαιτητού τῶν ἐκατέρωθεν ἀπόψεων, νά ἐκπροσωπήσῃ τὴν κρατικήν διοίκησιν τοῦ Εμπορικού Ναυτικού εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Κανεὶς, ἀλλως τε, δὲν ἐζήτησε τὰς ὑπρεσίας τοῦ κ. Κουρμπέλλη. 'Αρκετά τὰ δοσα ἔδω εἰσόφερε. "Ἄς φροντισῃ νά κατασιγάσῃ τὰς ἀνησυχίας του διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας. "Άλλοι, ἀρμόδιωτεροι αὐτοῦ, ὑπάρχουν εύτυχως διὰ μὲ τὸ σκέπτωνται καὶ νά τὸ ἀντιμετωπίζουν. 'Ἐν τῷ μεταξύ δὲν πιστεύομεν νά καθυστέρηση καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου, διὰ νά ἀπαλλαγῇ ὁ κ. Πλοιαρχὸς - Λιμενικός ἀπὸ τὴν ἀνίαν τῶν ἐδῶ ὑπερεισακῶν του καθηκόντων.

Τὸ πρόβλημα τῆς ἀντικαταστάσεως

Συζητοῦν οἱ ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτοὺς ψύχραμψον τῶν πραγμάτων ἐνατένισιν καὶ μὲ τὴν θαείσαν τοῦ ἐφοπλισμοῦ γνῶσιν, τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας των. Καὶ διὰ μὲν τὰ πλοῖα γραμμῆς — μικταὶ καὶ φορτηγά — αἱ συζητήσεις ἐμφανίζουν εύσιων τὴν προπτικήν. Αἱ ὑπέρποντις γραμμαῖς κατά κύριον λόγον τῆς θρετανικῆς οημαίς είναι, αἱ δὲ «διασκέψεις» κατά γραμμάς διασφαλίζουν μὲ τὴν συμμετοχήν καὶ ἀλλως οημαίς τὴν πρικερδή τῶν πλοίων εἱκαστασιν διὸ δολοκληρον σχεδὸν τὸ δίκτυον τῶν ἀνά τὴν Υόρδεγειον τακτικῶν ὑπρεσιῶν.

Σκάφη λαμπτρά, ὑποδειγματικά εἰς τὸ εἶδος των, μὲ πλήρη τὴν προσαρμογὴν εἰς τὰς ἀπατήσεις τῆς ἐξυπρετήσεως ἐκάστης γραμμῆς, ναυτηργούνται ἡδη ἀθρόα εἰς τὰ ἀγγλικά ναυτηργεῖα. Οἱ ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ τῶν «λάινερς» ἐπειγονται νά πληρώσουν τὸ κενά, νά ἀνανεώσουν τὸ πλωτὸν υλικὸν των, καλύτερον νά ἐξυπρετήσουν τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς Αὐτοκρατορίας, νά ἐπιθληθοῦν, τέλος, ἐν δψει οκληροῦ ἀπὸ τὴν ἀλλην πλευράν

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΣΧΟΙΝΙΑ, ΧΡΩΜΑΤΑ, ΕΛΑΙΑ, ΠΑΝΙΑ — ΑΔΙΑΒΡΟΧΑ, ΧΗΜΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ.
ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ

"STEPSOL", & "ABUS", ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

HULL (ΑΓΓΛΙΑ)

31 North John St.

LIVERPOOL

158, High St

HULL (Eng.)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE» LIVERPOOL
«ACUTE» HULL

τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἐπερχομένου ἀνταγωνισμοῦ.

Τών φορτηγών δύμας, τών «τράμπις» σκαφών άλλοια είναι θέσις και διαφορά τά προβλήματα, που αντιμετωπίζουν τώρα και οι άγγελοι έφορισται. Το «τράμπι» δὲν έχει προκαθώρισμένη γραμμήν μηδέ ξέπορητηση, ούδε σταθερόν των ναυλών, που θα είσει πραξή. Άμεσώτατα έπρεπέζεται, αυτό κυρίων, από τάς έκαστος τη κρατούσας συνθήκας είς την παγκόσμιον οικονομίαν και τα διεθνές έμπόριον, αι δὲ πρός τα άνω ή τα κάτω διακυμάνσεις σημαίνουν πτωχήν ή ικανοποιητικήν εργασίαν διά το φορτηγό σκάφος, παροπλισμὸν ή έντατικήν αυτοῦ κίνησιν.

Εύνότος, συνεπώς, είναι ή περισκεψις μὲ τὴν ὅποιαν οἱ ἔφο πλισταὶ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν, δῆ πως καὶ τῆς Ἀγγγείας, διαχειρίζονται τὸ πρόθλημα τῆς ἀντικα ταστάσεως τῶν θυσισθέντων πλοίων καὶ τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν ἑ νεργὸν τῶν μεταφορῶν ὑπηρεσίαν. Ριψοκινδύνον ἔγχειρημα, Χα ρακτηρίζεται, ἢ υπὸ τὰς κρατούσας τιμᾶς καὶ την προοπτικήν τῆς ναυλαγορᾶς ναυτῆγοις πλοιών. Τοῦ συντηρητικοῦ ἀκριβῶν πνεύματος, που διακρίνει τὸν ἀγγελικὸν εφοπλισμόν, ἀπόδειξις εί ναι αἱ κατωτέρω ἐν περιλήψῃ δημοσιεύμεναι ἀποψεῖς ἐπιφανῶν ἐκπροσώπων του διά τὰ ζητήματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Δι δακτικαὶ είναι καὶ δι' ἡμᾶς τοὺς ἄλλους, τοὺς θερμὴν καὶ ἀνυπό μονον ἔχοντας τὴν ψυχοδύνθεσιν. Ἄς τὰς προσέξουν οἱ ἐπειγόμε νοι νά ἰδουν ἀθρώμας ἀγγοράζομενα — πού νά εὑρεθούν; — φορτη γά σκάφη διά τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τούτῳ ἀνεξαρτήτως ἀν ει πρόσφορος ἡ στιγμὴ καὶ ἀν ἐν τῷ μεταξὺ θά ρυθμισθόν δρι στικῶς τα ἐκκρεμη διοικητικά ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοιου

Γράφει, λοιπόν, εἰς τὸ γνωστὸν ἄγγειλικὸν περιοδικὸν «The Shipping World» ὁ κ. Stanley Hinde τὰ ξένη, μεταξὺ ἄλλων, διά τὰ ζητήματα τοῦ ἄγγειλικοῦ «τράπου»:

«Οσον αφορά την δρεπανική φροτηγόν ναυτιλίαν, ή αντικατάστασης της άπολεθριστικής χωρητικότητος πρέπει νύδη να αντιμετωπίζεται υπό τη πορεία των έξι τηών άπλωσεων: 1. Της ενθυτάτης διογκώσεως τόνων άπολεθριστικής σημαίας πλοίου, με πληθωρικὸν τὸ πειθόδιον ἐπικοπήσεως αμφικανήν σημαίαν, με πληθωρικὸν τὸ πειθόδιον ἐπικοπήσεως αμφικανήν σημαίαν.

‘Ο’ ἀρθρογράφος ἀναπτύσσει λεπτομερέστερον ἐκάστην τῶν τριών ὡς ἄνω ἀπόψεων καὶ ἐπιλέγει:

«Υπό τάς συνθήκας αυτάς, δικαιολογούντα πλήρως διά τὸν ἄγγελον ἐφοπλιστή τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, τὸν ἀντιμετωπίζοντα τὴν ἀντικατάστασιν, ἡ ἐπαφή λαξίς καὶ ἡ ἀναμονή, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ ήδη ἐμπειραλλέεστα οὗτος τὰ ἐπειχόμενα σκάψῃ τον. Τοῦτο δώμας δὲν ἐπιλύει καὶ τὸ πρόβλημα τῆς ἐπανήσεως τῆς ὑπὸ τὴν ἄγγελικὴν ομηρίαν χωρητικότητος. Τί νὰ σκεπτεται ἡ Κυβερνητική επί τοῦ περιορισμοῦ τοῦ τοννάς τῆς φορτηγού ναυτιλίας ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1939; »Ἐάν ἐπιτακτήκη εἶναι διὰ τὴν οἰκονομίαν μας ἡ ἀνάγκη τῶν ἔξαγωγῶν, ἡ Κυβερνητική ὀφείλει νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ ζήτημα. Τὸ κονδύλιον τῶν ναυτιλῶν ὑπερειδούν, περιλαμβανόμενον εἰς τὰς «ἀօράτους ἔξαγωγάς», πρέπει νὰ καταστῇ ἀποδοτικόν. Τὸ δρεπανικὸν φορτηγόν, εἰς τὸ παρελθόν, ἐπέχεσε δυσκόλων περιστάσεων, ἐν συναγωνισμῷ ικανότητος καὶ εἰδίκευσεως μέσα εἰς τὰ στενάτα περιθώρια κέρδους. Ἀλλὰ βασικόν προϋπόθεσίς ήτο τὸ ἀρχικὸν χαμηλόν πόστος τῶν πλοίων. Ἐάν ἐπιδώκεται δύως καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας αὐξήσουν τοὺς στόλους των εἰτε διὰ νέων ναυπηγησεων, εἴτε δὲ ἀγοράς ἄγγελικων ἢ ἄλλων πολεμικῆς κατισκενίου πλοίων, ίνα βοηθήσουν καὶ αὐτοὶ τὴν ἔξαγωγικήν προσπάθειαν τοῦ Εθνούς, πρέπει νὰ καταστοῦν ικανοί νά το πράξουν εἰς τιμάς, πολὺν κεφαλέρωμα αὐτῶν, ποὺ κρατοῦν ομηρούν.

Εις τό «Fairplay», έξ αλλού, ύπο τὸν τίτλον «Νά αγοράσῃ ή νά μη αγοράσῃ τίς;», ένας άλλος ζυγός εφοπλιστής γράφει, μεταξύ άλλων: «Αἱ σημειραι τιμαι εἰναι τόσον ὑψηλαι, ώστε νά καθιστοιν τήν πρός ναυπήγην παραγγελιαν ἔνα κίνδυνον. Ἐφόσον δέ συντόμως θα είναι ύπο προσφοράν φορτηγα σκάφη — κυρίως τὰ «Λίμπερτυς» — ή κατασκευή τοιουτων πλοιών δὲν ἐνδιαφέρει τὴν πλειοψηφιαν τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Ἐν ταύτῃ περιπτώσει ν' ἀναμεινή τις πρέπει μέχρις δου ὁ τρόχος γυρίσῃ πρός τὸ μέρος τῶν ἐφοπλιστῶν, διπλαὶ, ἀλλως τε, απεδείχθη ἐκ πείρας. Ἀρκεῖ νά ἔχωμεν ὑπομονῆς».

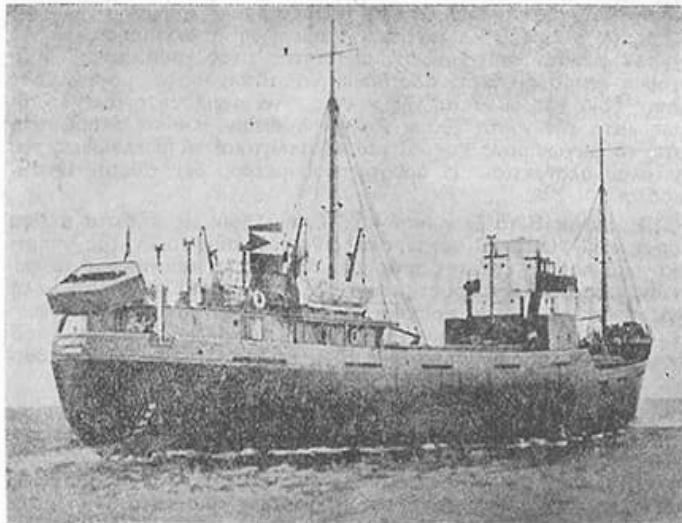
«Ἄξιει ἀκόμη να γνωσθῇ ὡς χαρακτηριστική ἀπόδειξις τῶν ἀπόψεων τοῦ ἀγγελικοῦ ἐφοπλισμοῦ, διτὶ ἐπὶ δύο περίπου ἑκατομμυρίων τόνων ναυπηγουμένων ἥδη εἰς τὰ ἀγγελικά ναυπηγεῖα πλοίων πάσης κατηγορίας, τὰ 33 — μεγάλα καὶ μικρά — χωρητικότητος τόνων 167.380, είναι φορτηγά «τρόμπτες», ἐκ τούτων δὲ τὰ 23 μόνον 125 χιλιάδων τόνων ἀνήκουν εἰς ἀγγελικάς ἔταιράς.

Τι γνώμην, ὅρα γε, νὰ ἔχῃ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω δ. κ. Πελτέκης, δ. ἀνυπομονῶν νά τὴν τὰ ναυτιλιακά κεφάλαια ἐπανερχόμενα, δ- πωσδήποτε, εἰς τὴν θάλασσαν;

λον ἐνδεδειγμένον. Ἐτοιμάζειν μάθισται, διτὶ «ἄν ποτὲ ὁ μεσογειακὸς μαζότολος κατώρθωνε νὰ διαβέτῃ ἔκαπτὸν τοιαῦτα ἀκτοπλοϊκὰ φροτηγὰ διαφόρων μεγεθῶν διὰ τὰς ἑντὸς καὶ ἑκτὸς τῶν χωρικῶν μαζὸν ὑδάτων μεταφοράς, ἀδιαφιλονίκητον θὰ είναι τὸ γέρας τῆς ἐπικαρπήσεως». Πασαύθετομεν ἡδη τὰ κύρια χαρακτηριστικά ἐντὸς τυπικοῦ «άκτοπλονίκην» φροτηγοῦ. Ἡ περιγραφὴ του είναι ἐνδιαφέρουσα, διότι το μικρὸν αὐτὸν δηξελοκίνητον φροτηγόν, νεωτάτου τύπου καὶ προσφάτου ναυπηγήσεως, ἀνήκει εἰς ἑταῖρον κατέχονταν ἡδη ἵνα μεγάλον ἀριθμὸν τοιούτων σκαφῶν διαφόρων τύπων, το δὲ περιγραφόμενον ἐνσωματώνει ὅλην τὴν κτητικὴν πολυχρόνιον πείραν καὶ δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἔνα τέλειωτέρων τοῦ εἶδους του.

Πρόσειτα περὶ τοῦ ἄγγελικοῦ δημοπλοίου φορτηγῶν «ADAPTITY», ἀποτελούντος τὸ πρώτον μᾶς σειρᾶς τοιούτων, τῶν δέ ποιον προβλέπεται ἡ ναυτήγησις μὲ τὴν αὐτὴν προδιαγραφήν. Τὸ «ADAPTITY» εἶναν 945 τ. γρόθος, 499 τ. νέτ καὶ 1.200 τόννων φορτίου, μὲ κλάσιν Λάιδ' 5 100ΑΙ. Ἐζει διατάσσεις μεγίστου μήκους 206 ποδῶν, πλάτους μεταξὺ τῶν νομέων 31.3 π. καὶ πλευρικοῦ ὕψους 13.11 ποδῶν καὶ ὅταν εἴναι ἔμφροντος ἀντιτύσσει ταχύτητα 10.45 μιλλίων. Τὸ βύθισμά του είναι μὲ φορτίου 1191 τόν. 13 πόδας καὶ 7 ἵντσας.

Διὰ τὴν πρώτων του ἔχει ἐφοδιασθή μὲ μίαν ἐκνέλινδρον δίχρονον δη-
ζελομηχανήν, δυνάμεις 600 ἵππων τοῦ τόπου Σιρού. Εἶναι αὐτῆς
ἐγκατεστημένη εἰς τὸ διατεθέν τημένα τοῦ σάφρους. 'Η ἡλεκτροκίνησις
χαρακτηρίζει ὅλη τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα τοῦ πλοίου. 'Ηλεκτρικού
βιορύζουν διατίθεται διὰ τάξ ἀγκώνας, κυνόμενον ἀπό ἓν μοτέρ δι-
νάμεις 18 ἵππων, ἐνῷ ἔκαστον τῶν δύο κυτῶν τοῦ πλοίου ἔχειν φετεῖται
ἀπό ἓν ἡλεκτροκίνητον φροτοτήρα ἀνύψωτικής δυνάμεις 2 τόνων.
Τὸ πηδάλιον τοῦ σάφρους εἶναι ὑδροήλεκτρικὸν καὶ ἡ ἐλεῖ τοῦ ὁρογαλ-
κίνη, μὲ τέσσαρα πτερυγία, διαμέτρον 6 ποδῶν καὶ 6 λιτσῶν. 'Η πρώ-



στήριος μηχανή έχει διάμετρον κυλίνδρου 320 χιλιοστών, με διαδρομήν εμβόλου 426 χιλ., με 300 στροφές κατά μέγιστον δριού κατά λεπτόν. Είς έκστην πλευράν τοῦ μηχανοστασίου υπάρχει μία ηλεκτρογεννήτρια καινούμενή διὰ μηχανῆς Ντίζελ πρὸς παραγωγήν ρεύματος δύ' ήλιδάς ταύτης άναγκάς τοῦ πλοίου, οὗτονος ή γενική κατανάλωσις με πλήρης φρεστίν, ήτολον οικείεται οὐδὲ ἀνωτέρα τῶν 3 τόννουν πετρολίου τῷ 240000.

ποτολογίζεται ουχι ανωτέρα των 4 τόνων πετρελαίου παρά τα 25 λόρδου. Το πετρέλαιον διὰ τάς κυρίας καὶ τάς δοκητικάς μηχανάς έγινατιθεταν εἰς τὴν δεξαμενή τοῦ No 2 κύτους, χωρητικότητος 65 τόν., ἐνῷ καὶ πρὸ τοῦ μηχανοστασίου ὑπάρχουν δύο δεξαμεναὶ διὰ 200 γαλόνια καθαροῦ καὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου. Τὸ ἔργον ὑδατος κατανέμεται ὡς ἔξης: Εἰς τὸ φόρακ 63.77 τ., εἰς τὸ διειθύμενον τοῦ No 1 κύτους 70.7 τ., τοῦ No 2 κύτους 121.5 τ. καὶ εἰς τὴν δεξαμενὴν τοῦ «ἀφτερ - πικ» 18.94 τόνοι.

Ίδιατέραν προσοχήν ἔπισυρει ή διαφράγματις τῶν θέσεων τοῦ πληρώματος. Κάθε μέλος διαθέτει καὶ ἰδιον θαλαμίσκον, τὸ δὲ σύνολον τῶν διαιμερισμάτων εἶναι ἐγκατεστημένον εἰς τὸ πρυμναῖν τμῆμα τοῦ πλοίου καὶ πάτοντι τῆς γεφύρας. Τὸ διαιμέρισμα τοῦ πλοίουρον εἶναι καὶ αὐτὸν ἐπὶ τοῦ πρυμνάνιο καταστρώματος ὑπὸ τὴν γέφυραν, ἐνῷ εἰς τὴν δεξιάν πλευρῶν τοῦ καταστρώματος εἴρηνται δύο θαλαμίσκοι δι' ισαριθμίους ἐπιβάτας. Ή αὐθόντα φαγητοῦ τῶν ἀξιωματικῶν εἶναι πάτοντι τῆς γεφύρας, παρ' αὐτήν δὲ τὸ διοφυλάξιον, καθὼς καὶ ἔνα διαιμέρισμα λουτρῶν. Οἱ θαλαμίσκοι τῶν μηχανικῶν, καθὼς καὶ τοῦ κατετέρου πληρώματος εἶναι καὶ αὐτὸν εἰς τὴν πόρηναν, ἐφοδιασμένοι μὲν ἰδιαίτερον λουτρόν. «Οὐαὶ διαιμερίσματα διαθέτον πλήρη ἀερισμόν, φωτισμόν καὶ πεντρικήν θέρμανσιν.

Απότολμον ούτε πάσια γραφή είναι τό μικρὸν δηζελοκίνητον ἀποτολμόν
κῶν φορτηγὸν τοῦ πλέον συνγχρονισμένου τύπου, ἀξίζει δὲ νὰ σημειωθῇ,
ὅτι ποτὲ ἄλλοτε, πρὸ τοῦ πολέμου, δὲν ἐσημειώθη τόση δραστηριότης εἰς
ναυπηγήσεις τοιούτων σκαφῶν, δησὶ σήμερον. Οἱ ἄγγελοι ἐφοπλίσαν, ἀν-
τιμετωπίζοντες τὸν συναγωνισμὸν τῶν μικρῶν συνηδικῶν, νορθηγικῶν,
ὅλλανδικῶν καὶ δανικῶν φορτηγῶν, μελετοῦν ἀπό τινος τὸν οἰκονομικῶν
τερον, κατὰ τὸ δυνατόν, τούτον μικρὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν, δυσὶ θὰ
έπειτεπεν εἰς αὐτὸύς νὰ ἔργασθον συναγωνιστικῶς καὶ νὰ ἐπικρατήσουν
εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν.

·Ο ἔξειλιγμένος τύπος
τοῦ "άκτοπλοϊκοῦ,, φορτηγοῦ

Μία σύντομος περιγραφή του

Εις προηγούμενον τεχνός μας, ἀναφερόμενοι εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἐπάγγελτον βάσεων ἀνασυγχροτίσεως τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας, ὑπερέδειξαν τὸν τόπον τῶν μικρῶν δημόσιον φροτηγῶν, ὃς τὸν μᾶλ-

ΠΡΟΣ ΥΓΙΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ ΜΕΛΛΟΝ

Τοῦ κ. ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ

Εἰς σειρὰν ἄρθρων, εἰς τὰ τελευταῖα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὁ ὑπὸ τὰ στοιχεῖα XXX συνεργάτης τοῦ περιοδικοῦ, ἀνέλυσε μὲ πλήρη τῶν πραγμάτων γνῶσιν, τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα καὶ παρέθεσε πλήθην πολυτίμων στοιχείων, τὰ οποῖα πρέπει νὰ ἠγνοῦν ὑπὸ δόκιμης, ἐὰν τὸ πρόβλημα τοῦτο πρόκειται νὰ ἀντιμετωπισθῇ κατὰ τρόπου σοβαρὸν καὶ ὀφελογιστικόν.

Οὐσιν ὅμως ἐνδιαφίστησιν ἀπεκόμισεν ὁ ἀναγγώστης ἀπὸ τὴν ἀρχὴν αὐτὴν τῆς ἔρευντος ἐνὸς ζητήματος, ποὺ τόσον ἐνδιαφέρει τὸν τόπον μας, ἀλλὰν τόσην ἀπογοήτευσιν δοκιμᾶσθαι ἀπὸ τὰς πληροφορίας, τὰς εἰς τὸ τέλος τῶν ἀρχῶν παρεχομένας, ὅτι ἡρχισε καὶ σκοπεῖται καὶ πάλιν ἡ ἀγορὰ παντὸς τίπου πλοίων διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν, μὲ ἐμφανιζόμενον δῆλον, καὶ πάλιν τὸν κίνδυνον τοῦ νὰ συσσωρευθῇ μωσάκων τύπων. Βεβαίως, δὲν ἤτοι καὶ δέν εἶναι ποτὲ δυνατόν νὰ εὐθεδημονέται ἀπὸ τῆς μᾶς στιγμῆς εἰς τὴν ἄλλην καὶ ἀπὸ τοῦ, πρακτικῶς μηδενός, μὲ ἓνα ἀκτοπλοϊκὸν στόλον, ὅπως αἱ συνθῆκαι μας τὸν θέλουν. Ἡ μεταβατικὴ περίοδος καὶ ἡ χρονικοποίησις τῶν πλέον ἑτεροκήπτων μέσων συγκονινίας θὰ ἤτοι καὶ δί τὸ διαλογιστικὸν ἀκόμη συνθήκα, τόρων δὲ καὶ ἐπεβελημένη, ἀφοῦ αἱ ἐπανορθώσεις μᾶς παρέχουν ἔνα δωρισμένον ἀριθμὸν πλοίων. Τὸ δυσοίωνον ὅμως ἐν προκειμένῳ εἶναι, τὸ δὲν ἔχει ἀρχίσει κάν, ὡς ἡμεῖς τούλαχιστον γνωρίζομεν, ἡ προσπάθεια τοῦ νὰ μελετηθῇ κάπως τὸ ζωτικώτατον πρόβλημα τοῦ τὸ πλοία χρειαζόμενα, τοίου τόπου καὶ ποιῶν ἴκανοτήτων. Ὑπάρχουν, βεβαίως, ἐπὶ τοῦ προκειμένου πλήρως ἀποκρυπταμένα, ἀλλὰ παρέχουν ἔνα πλούσιον πλοίων πλούσιον, οἱ δόποι κατέχουν καὶ πληρότερον τὸ θέμα. Φρονοῦμεν ὅμως ὅτι μία γενικωτέρα μελέτη τοῦ ζητήματος, μὲ συμμετοχὴν ὅλων τῶν ἀρμοδίων προσώπων, τὰ δόπια δύνανται νὰ ἔχουν ἐπὶ τοῦ προκειμένου γνώμην, δὲν θὰ ἤτοι διόλον ἀσκοῦται, διότι δὲν πρόκειται μόνον περὶ ἐφοπλισμοῦ. Καιοὖν ἀλλωστε τώρα ἔχουμεν ἀρκότερον διὰ νὰ μελετηθεί, ἀφοῦ η ὅλη περὶ τὴν ναυτιλίαν μας δραστηριότης, εὑρίσκεται ἐν ἀναμονῇ.

Σκοπός μας εἰς τὸ ἀρχόντον αὐτὸν εἶναι νὰ ἐκθέσωμεν δώρισμένας ἀπόφεις, ἀπὸ τῆς τεχνικῆς, βεβαίως, πλευρᾶς, αἱ δόπια, νομίζομεν, διὰ ἐνδιαφέρουν, ἐὰν ποτὲ ἀνάληψή η σοβαρὸν μελέτη τοῦ ζητήματος. Ἰσως δὲ κόπος νὰ ελνεται μάταιος καὶ ἡ συγκρότησις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν τύχην, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἄλλο τι. Εἶμεθα, δημοσ., καὶ ἡμεῖς μεταξὺ ἔκεινων, ποὺ ποτεύουν εἰς τὸ καλύτερον μελλον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ εἰς τὸ δὲ τίτοτα δὲν πρέπει εἰς κόπον νὰ λογαριάζεται, ἐὰν νοίσταται καὶ ἡ παραμικρὰ πιθανότης, ὅτι δι' αὐτοῦ δυνατόν νὰ ἔξισται καὶ τὸ πρόβλημα τοῦ πλοίου.

Πρότεροι, ὡς ἐν παρενθέσει, νὰ ἀρχίσωμεν καὶ ἡμεῖς ἀπὸ τὰς κορεβέττας δοῦ διότι δὲ ἀρθρογράφος τῶν «Ν. Χρονικῶν» μὲ τὴν σύγκρισιν τῆς λύσεως ταύτης κατὰ κύριον λόγον ἀσχολεῖται, ἀλλὰ διότι δὲ τύπος τῆς κορεβέττας είναι ὁ διάτοπος τὴν τρέζουσαν περίοδον τὸ πρότον εἰσαγόμενος καὶ τέλος, διότι δὲ ὁ ὑποφανόμενος ἔλαθεν, ὑπερεσικῶς, ἐνεργόν μέρος εἰς τὴν τεχνικὴν μελέτην τῆς μεταρροπῆς, χωρὶς βεβαίως μὲ τοῦτο νὰ παρονταίται καὶ ὡς ἐμπνευστής τῆς λύσεως.

Βεβαίως, η κορεβέττα δὲν δύναται νὰ λύσῃ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα καὶ ὑδεῖς τεχνικός, ἔχον γνῶσιν τῶν πομπάτων, δύναται νὰ ὑποστηρίξῃ, διὰ τὰ σκάφη ταῦτα, πιστοπότε πετακούσαντα, είναι δυνατόν νὰ θεωρηθοῦν ὡς πληροῦντα τοὺς δρόους ἐπιβατηγοῦ πλοίων τοῦ μεγέθους τουν. Ἐσχεδίασθαισαν δι' εἰδίκον προορισμὸν καὶ ἡ χρονικοποίησις των διὰ μεταφορὰν ἐπεβατῶν καὶ φορτίου, δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς λύσης ἀνάγκης διὰ μίαν μεταβατικὴν περίοδον.

Τὸ δὲ διὰ τὴν περίπτωσιν αὐτὴν είναι κατάλληλα σκάφη, ἔγινε παραδεκτὸν ἀπὸ δόλους, ικανοποιητικὸν δὲ θεωρεῖται δι' ήμας, τὸν μελετήσαντας τὴν μετασκευὴν, διὰ ἀντέχοντα εἰς τὴν μὲ τόπουν μεθοδικότητα καὶ λεπτομέρειαν γενομένην σύγκρισιν πρὸς τὰ παλιά μας ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, τὴν δοπιανὴν ἔξεβεσθεν δ. κ. XXX, δὲ ποτὸς φάνεται νὰ κατέχῃ πολὺ πολὺ τὰ πράγματα. Βεβαίως, ὑπάρχουν ἀντιρρησίες διὰ τὴν σύγκρισιν ἔκεινην, διὰ τὰς δοπιαὶς δέν θέλομεν δέων νὰ ἔκταθῶμεν, διότι ἡμεῖς, ὑπερβεβαίζοντες παραδεχόμεθα διὰ τὴν σύγκρισιν θὰ ἤτοι περισσότεροι εἰς δάρος τῶν κορεβέττων, ἐὰν ἔγινετο μὲ τὰς ίκανότητας ἐνὸς συγχρόνου ἐπεβατηγοῦ σκάφους — δύος ίσως περισσότερον θὰ ἔπειται — ἀντὶ τῶν παλαιῶν μας ἀκτοπλοϊκῶν, τὰ περισσότερα τῶν δοπιαὶς, ὡς γνωστόν, διεμορφώθησαν ἐπίσης καπάτων μαζὶ η καὶ περισσότερων μετασκευῶν.

Δὲν εἶμεθα δὲ μόνον ἡμεῖς, ἐδός εἰς τὴν Ἑλλάδα, ποὺ ἐσκεψήθημεν τὴν μεταρροπήν. Καὶ οἱ κάτοχοι των τὴν ἐμελέτησαν, κατὰ διαφόρους μάλιστα συνδυασμούς, δι' ἐπιβατηγά, φορτηγά, δηλεκονικήτα κλπ., ἀξίζει δὲ νὰ σημειωθοῦμεν, διότι, καθ' ἡς πληροφορίας ἔχομεν, αἱ δυνατότητες τῆς ἀπλουστέρας τῶν μετασκευῶν, δι' ἐπιβάτας καὶ φορτίου, δὲν διαφέρουν, παρού κατ' ἐλάχιστον, ἀπὸ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἰδικῆς μας μελέτης.

Ἡ χαμηλὴ τιμὴ εἰς τὴν δοπιανὴν αἱ πορέτταντα προσερέθησαν καὶ προσφέρονται, είναι τὸ μεγαλύτερον δόλωμα καὶ ἡ δυνατότητα τῆς μετασκευῆς, νερελλωδῶς ποὺ παροῦ τῶν ἐνδιαφερομένων σχεδιαζόμενη, παρονοιᾶσει τὴν λύσιν, ὡς μοναδικὴν εὐκαιρίαν. Βεβαίως, ὅταν γίνεται λόγος περὶ μεταρροπῆς, δὲν είναι εὔκολον νὰ προκαθορισθῇ ἀπὸ ποὺ αὕτη ἀρχίζει καὶ ποῦ τελείωνει καὶ τὸ μόνον σαφές δρόον, ποὺ δύναται νὰ τεθῇ, εἶναι ἡ δαπάνη ποὺ θὰ ἀπαιτηθῇ, διότι εἰς τὸ τέλος μετατροπὴ σημαίνει καὶ νὰ ξηλωθῇ τὸ πάν, νὰ μείνῃ γνωμὸς ὡς σκέλετος τοῦ σκάφους καὶ νὰ γίνη τέλος διαρροήσις καὶ ἔγκατάστασις εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ γυμνοῦ αὐτοῦ σκάφους. "Οταν δώμας δύλωμαν διὰ μεταρροπήν, ἐντὸς λογικῶν δρόων, πρέπει νὰ τονίσουμεν, διότι ἐν τῆς μελέτης τὴν δοπιανὴν εἴσεποντας, διότι μικρὸν περιθώριον παραμένει διὰ μεταβολῆς, γύρω πάντως αὐτὸν τὴν δοθεῖσαν λύσιν. Οι παράγοντες τοῦ χώρου καὶ τοῦ δάρου είναι σαφῶς καθιωρισμένοι καὶ δι-

στάθεια καὶ τὸ ύψος τῶν ἔξαλων, θέτουν δόμιος σαφεῖς περιορισμούς. Κάθε τυχὸν σκοπούμενη ἐπανήσιται τῶν ὑπερκατασκευῶν, πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ μὲ ἔργα. Ἡ ἐπανάληψη δὲ τοῦ παλαιοῦ κανόνος τῆς ἀκτοπλοΐας μας εχτίζει ἐπάνω καὶ βάνε ταῦθιστα κάτω δὲν ἔχει ἔδω καὶ μεγάλας δυνατότητας ἐφαρμογῆς, διότι διὰ τῆς συγχρόνου ταῦτης ἐπανήσιες τῶν θαρῶν ἐλαττώνονται τὰ ἔξαλα, τὰ δοπιαὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν κορεβετῶν είναι πολὺ μικρά. Καὶ διὰ νὰ τηρηθῇ τὸ ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἀσφάλειαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ καλοθάλασσον τῶν πλοίων, ἐλάχιστον ύψος τῶν ἔξαλων, πρέπει παρὰ πάσσαντας ἐλάττωσιν εἰς τὸ φόρτον τοῦ κανονισμού, νὰ ἐλαττωθῇ καὶ τὸ ὑψηλόν φορτίον. Τὰ ἔξαλα είναι μικρά καὶ δὲν δύναται μὲ ἄλλους λόγους νὰ ἐπαναληφθῇ ἡ περίπτωσις τῆς μετασκευῆς πολλῶν προτελευτῶν σκαφῶν τῆς ἀκτοπλοΐας, γνωστῶν εἰς δόλους μας, τὰ δοπιαὶ μετέφερον ἐκατοντάδις τόννων μονίμου ἔσοδου.

Ἐπόνισα εἰς ἐπιστολήν μονεμένην τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διότι αἱ ἀπατήσιες τῶν ἐλληνικῶν κανονισμῶν είναι ἀστροφέρεια τῶν ζένων εἰς πολλὰ σημεῖα, τοῦτο δὲ δικαιεῖται τὰς δοπιαὶς πολλῶν πολιτών τοῦ έπαναπότισμας περιπτώσεις.

Ἡ ἐπανήσιται τῆς ἐπιφορτίου ικανότητος, είναι πολὺ επίσης σημαντικῶς περιορισμένη καὶ ἀπὸ τὸν χώρον, διότι μεγάστον μῆκος καταλαμβάνουν τὰ λεβητούσαται καὶ τὸ μηχανοστάσιον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸ δάρος, διότι καὶ πάλιν τὸ ἔκ πατασκευῆς μικρὸν ύψος τῶν ἔξαλων δὲν ἀφίνει περιθώρια. Η καταργητική τοῦ ἐνὸς τῶν λεβητῶν, ποὺ θὰ πηγαδεῖ τὸν χώρον εἰς τὸν κύρτος καὶ θὰ ἔπειρεται τὴν αὔξησιν τοῦ δάρους, είναι μία κακὴ λύσης, διότι μὲ τὸν ἔνα λεβητὴν η ταχύτης θὰ περιωρίζεται σημαντικῶς, εἰς τὰ περιθώρια πλοίου καὶ η μεγάλη πτοδυνάμως τῆς ἀκτοπλοΐας ποσθίνης δὲν θέτει πολλόν. Μὲ τὴν ἀφάρεσιν τοῦ δάρους ποσθίνης δὲν παρατίθεται πολλός τοῦ δάρους ποσθίνης, πρέπει αὐτὴν τὴν ποσθίνην ποσθίνην ποσθίνην.

Ἐν συμπεράσματι, μὲ δόσις δηπότε μετασκευῆς τῆς κορεβέττας είναι περιωρισμένα εἰς τὴν τάξην τῶν δῆμον προταθείσαντος καὶ εἰς περιπτέρων σύγκρισιν αὐτῶν δὲν πρόκειται νὰ ἐκταθῶμεν, ἐφόσον αὐτὴ ἀρκετὴ ἐπιστημένως ἔγινε παρὰ τοῦ κ. XXX, μὲ τὸν δοπιανὸν ποσθίνην.

Πρότεροι, εἰδομένων η κορεβέττα νὰ δεωρηθῇ ὡς λύσης διὰ τὴν μεταβατικήν περίοδον ποὺ διερχομένα, ἐπτὸς καὶ ἔκ της προταθείσαντος καὶ πρέπει πολλὴ προστατεύονται τὰ χρόνια, ποὺ ἀπαιτούσαντα τὸν παρατηγόν, ποσθίνην καὶ περίπτωσιν τῶν σκαφῶν ποὺ δραματίζονται ἔδω οἱ διάφοροι, τότε τὰς παίρνουν καὶ φεύγουν. Εἴναι δὲν πρόκειται νὰ καθορισθῇ πλέον, λαμβανομένων ὑπὸ δόκιμης τῶν σκαφῶν αὐτῶν ποὺ πρέπει νὰ κωνθίσουν καὶ νὰ ἔχεισθαι νὰ γίνεται η ἐργασία τοῦ τίτλου ποσθίνης.

Ἐάν ἐπόρευετο η πρόκειται νὰ νωπιγηθοῦν καινουργῆς σκάφη ὡς λύσης διὰ τὴν μεταβατικήν ποσθίνης η κορεβέττα νὰ δεωρηθῇ ὡς λύσης διὰ τὴν τάξην τῶν μετασκευῶν μὲ τὴν προταθείσαντος καὶ εἰς περιπτέρων σύγκρισιν αὐτῶν δὲν πρόκειται νὰ ἐκταθῶμεν, ἐφόσον αὐτὴ ἀρκετὴ ἐπιστημένως ἔγινε παρὰ τοῦ κ. XXX, μὲ τὸν δοπιανὸν ποσθίνην. Αὐτὰς θὰ ἐπιχειρήσωμεν ἔδω νὰ ἐκθέσωμεν. Θὰ καθοδήγησην τὸν νωπιγηνόν, εἰς τὴν καλύτεραν λύσιν. Βεβαίως, αἱ προποθέσεις αὐταὶ, δὲν δύναται νὰ διαφέρουν ωρίζοντας τῶν εἰς τοιαύτας περιπτώσεις εἰς τὴν νωπιγηνήν ισχυνόν, πρέπει, δημοσ., νὰ τονίσῃ, διότι η ἀξιοπόρευτος ιδιοτήτα τῶν παρ' ἡμῖν συνθήκων, δὲν δύναται αἴγαμίσ να παροραθῇ.

I. Η ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ: Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς, εἰς τὸν νωπιγηνόν, συνήθως, δίδεται ὡς αἴριμός τῶν πρὸς μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ τὸ ποσθίνη τοῦ φορτίου εἰς τόννους. Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ ὡς ἀρμόδιωτοι δόλουν νὰ τὰ δύνων είναι οἱ ἐφορτισταὶ καὶ παρὰ ἡμῖν ἔχει της οφῆλη. Δόπιος τὰ διάφορα δημιοτείματα ἀποδεικνύουν, λεπτομερής στιτι-

Your Agents at Palestine ports

ALLALOUF & Co.,

Steamship Agents — Chartering—
Average adjusters.

P.O.B. 460 TEL AVIV (Palestine)

Teleg. ALLALOUFCO TELAVIV.

Also at: HAIFA-JAFFA-SALONICA

Agents of the most important
Hellenic & Foreign Regular
Lines.

στική καὶ ἔχει γίνει πλήρης μελέτη τῶν ἀναγκῶν τούτων κατὰ γραμμάς.
Διὰ τοὺς ἐπιβάτας πρέπει νὰ καθορίζεται ὁ ἀριθμὸς κατὰ θέσεις. Ή
διατήσης τῶν τριών θέσεων ἡ καὶ τετάρτης (τῆς Β' οἰκουμενῆς) διὰ
μερικάς γραμμάς, πρέπει νὰ τηρηθῇ, παρ' ὥλες τὰς δυσχείας πού απ-
φονισάζονται εἰς τὸν ναυτιγόνον, διὰ τὴν κατανομὴν τοῦ χώρων, εἰς πο-
ωρισμένον ιδίᾳ μεγέθους πλοῖα. Οἱ λόγοι τῆς διατήσησεως ἀνάγονται εἰς
τὴν δημιουργηθείσαν ἡδη παράδοσιν καὶ τὴν συνήθειαν, ποὺ ἡρκούονθησε-
τον ἀτομικιστικὸν χαρακτήρα μας καὶ τὸ μῆ - ὄμοιοντερον - ζῆτειν
εἰπεδον τοῦ πολιτισμού μας. Ιδεώδεις λόγοις οὓς πρὸς τοῦτο θὰ δί-
νεοτέριον ἡ πρόβλεψις καὶ ιδιωτέρον, ἔστιν ήτο δινατόν, κοιτούσον καὶ δὲ
καπτον ἐπιβάτην. Ή καθιέρωσις ἑνίας θέσεως, ἀπόμη καὶ διὰ τὰ βρα-
χύτερα τῶν ταξιδίων, κατὰ τὸ πρότερον ξένων ἀποτοπλούντων σκαφῶν, εἰ-
ναν ὑπόθεσις παλιὸν αποτέλους, διταν, ίσως, ἡ πρόσδοσις καὶ αἱ
τεχνικαὶ ἀνέστις μᾶς φέρουν εἰς τὸ ἐπίπεδον ἐκείνων ποὺ τὰ χρησιμο-
ποιοῦν. Διὰ τὰ μικρὰ σκάφη ὁ χωρισμός εἰς δύο θέσεις, Α καὶ Γ, είναι
οἱ καταλληλότερος.

Διὰ τὸ φροντίον, πρέπει νῦν δοθοῦν οἱ συντελεσταὶ στοιχειοῖς καὶ τὰ Ιδιαίτερα εἴδη, τὰ ὅποια κατὰ προτίμησιν εἰς ώρισμένην γραμμήν, παρουσιάζονται.

2. Η ΤΑΧΥΤΗΣ: Αὗτη ἀποτελεῖ τὸ δεύτερον δεδομένον, διὰ τὴν περίπτωσίν μας δὲ καὶ τὸ σπουδώτερον. "Οὐ μόνον ἡ ἱπποδράμας τῶν μηχανῶν καὶ ἡ κατανάλωσις, οὐδεὶς τούτων ταχύτητος, ἀλλὰ καὶ αὐτὸν τὸ μῆρος τοῦ πλοίου καὶ μετ' αὐτοῦ ὅλῳ αἱ ἄλλαι διαστάσεις καὶ τὸ μέγεθος σοιδῶν ἐπηρεάζονται. Εἶναι δὲ προφανές καὶ πασίγνωστον, ὅτι ὁ καθορισμὸς καὶ ἡ ἐπίτευξις τῆς ταχύτητος εἰς τὰ ἀπατούμενα δριμαῖα, ἀποτελεῖ καὶ σοβαρὰν ἐπιτίχιαν. Μικρότεραι ταχύτητες μειόννυν κατὰ μέγα πολλάπλους τῆς ἐλαττώσεως των, τὴν ὅλην αἴσιαν τοῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους, ὅπως ἀφ' ἔτερου ἀντιοικονομήκη εἴναι, ἀπὸ ἀπόφεως διαθέσεως ἀρχικοῦ κεφαλαίου, προσθήκης βάρους καὶ οἰκονομικῆς λειτουργίας τῆς μηχανῆς, ἡ πρόβλεψις ταχετήτων, αἱ δόπιαι δὲν πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ὑπὸ τοῦ πλοίου. Οἱ δοσοὶ τῆς «οἰκονομικῆς ταχύτητος», τοῦ ὅποιον ἡ ἀγριβῆς τεχνικὴ ἔννοια σχείσιν ἔχει μόνον μὲ τὰ πολεικακά σκάφη, δὲν πρέπει νὰ συγχέεται μὲ τὴν περιπτώσιν τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἀπατούμενής ταχύτητος, διὰ λόγους οἰκονομίας καυσίμων, ὅταν ὑπάρχει καιρὸς διὰ νὰ ἐκτελεσθῇ ἐν κανονιζόντων δρομολόγιον.

'Ο καθορισμός της ἀπαιτούμενης δί· ἔκστον πλοίον ταχινήτος, ἀλο-
λουθεῖ, διά τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ὑφισμένην κλίμακα, ἐξαρτωμένην
ἀπό τὸν καθιερώθεντα φυλῶν εἰς τὰς μεταφοράς ταῦτας, αὐτὸν οι-
κονομικὸν δρόον διὰ τὴν μεταφορὰν καὶ ιδιαίτερος διὰ τὰ ἐπιβατηγά
καὶ τὰ ἀλάνερα καὶ ἀπὸ ἄλλων παράγοντας, διος η σύνδεσις μὲν ἄλ-
λα μέσα συγχονονταί η καὶ ὁ ἀνταγωνισμός κλ. Διὰ τὰ ἀκτοπλοοῦντα
οὐλέῃ, δὲν ισχύουν εἰς τὸ ἀλέρων αἱ ἀντέρεια γενικαὶ ἀρχαὶ, τοστό-
δὲ ισχύει ιδιαίτερως καὶ πιο' ἡμέν, ὅπου η πληθὺς τῶν δρομολογίων, ὁ

ἀριθμός τῶν ἑνδιαιμέσεων λιμένων προσεγγίσεως, ἡ χοημικοποίησις ἐνὸς κατ' οὐσίαν κέντρου, τοῦ Πειραιῶς, ὡς ἀφετητικάς καὶ τέρματος ὅλων τῶν δρομολογίων, προσδιόριγμον ὅλως ιδιάζονσαν μορφὴν εἰς τὸ πορόβλημα.
Ἔχομεν δὲ τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι δὲν ἔχει δοθῆ μέχρι σημερον ἡ δέουσα προσκεψή εἰς τὸν οσβαρὸν αὐτὸν παράγοντα, δὲν πρέπει δὲ νὰ λησμονοῦμεν πολὺν ἐπίδρασιν εἴς την διαφορὰν 1 ἢ 2 κόμβων, εἰς τὴν ἵποδύναμιν καὶ τὴν κατανάλωσιν, διατηρούσαν τὰν 12, περισσότερον δὲ καὶ τῶν 15 κόμβων.

"Εχει, βεβαίως, κατ' άρχην καθιερωθῇ καὶ παρ' ἡμῖν ωρισμένος φεύγως μεταφρόδων, διὰ τῆς εἰς τὸ παρελθόν χρησιμοποίησεως διαφέρου πλαισίου, τὸν δόπιον δὲ ἄλλας γραμμάς ή καὶ δὲ ἄλλον προστιθέμενον σχεδιάσθεντα (γινότα πλ.). ἔχοντας ποιηθεῖσαν εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν. "Υπάρχει, ἐπίσης, πλούσιον εἰς στοιχεῖα καὶ στατιστικάς μάλισταν εἰς κρίσις τῶν ἐφοπλιστῶν, ὃς πρὸς τὸ περιορισμὸν τῆς μεγάλυτερας τοξικήτης πολλῶν ἐξ αὐτῶν, καθίδις καὶ ώς τρόπος τὴν ἀνεπάρκειαν ἐτέθων, διὰ τὴν ἐπιηρέτησιν ἐκάστης τῶν δρομολογικῶν γραμμῶν. Τὸν ὑπερον τοῦτο πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ τὴν κυριωτέραν βάσιν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητημάτου τούτου, εἰς τὴν δόπιον ἡμεῖς διαβέλουμενον πολλάς δυσκολίας. Ή καθιέρωσις, π.χ., τῆς ἐστέρεας ὡς χρόνου ἀπότολου δὲ ὅλας σχεδὸν τὰς μεγάλυτερας ἐσωτερικάς γραμμάς, ἀποτελεῖ ἐνα τονισμῷ περιορισμὸν, ὅπως ἡ προσέγγισης εἰς πολλοὺς λιμένας, μερικούς μάλιστα καὶ πολὺ ομαντικούς (Σύρος, Πάταμα πλ.). ἐν μεσῃ νυκτί, μὲν ἀφάνταστον ταλαιπωρίαν, ἴδιαν εἰς καρδινάς, δὲν δύναται η θεωρηθῆναι φύση λόγως ικανοποιητική, ὅπως δὲν είναι ἀπαραιτητός ή ἐπὶ δύο νύκτας ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμονή, διὰ νὰ φθάσῃ τις εἰς τὴν Κέρχυραν πλ.

Σημαντική, ἐποις, είναι η πείρα τῶν πλοιάρχων μας ώς πρὸς τὴν κατάστασιν καὶ ϕαλάσσης εἰς τὰς διαφόρους ἐποχαῖς καὶ διὰ τὰς διαφόρους, τόσον μάλιστα διαφόρους, περιοχαῖς τῶν Ἑλληνικῶν παραλίων καὶ ὁ παράγοντας οὗτος δὲν πρέπει νὰ παραμεληθῇ, διότι δὲν ἀρκεῖ νὰ ἔχουμε σκάφας τῆς ἀπατούμενής ταχυτήτος ἐν νησιών, ἀλλὰ νὰ ἔχεται τὸ δρομολόγιον μὲ αὔτετη ἀκριβείαν. Αἱ ποινόροι ή καὶ δολούκτιοι καθιστερήσεις, μὲ κατατυφάννησιν τοῦ ἀναμένοντος ἐπιβάτου της φρεγάτης τοῦ φρεγίου, δὲν δύνανται νὰ παραρθοῦν, ἐάν πρόσειται τὸ πρόβλημα νὰ εἴη μίας δρθῆν λύσιν.

Ολοι, κατ' ἀκολούθιαν, οἱ ἀντέοπα παράγοντες πρέπει νὰ ἔχεται μηδὲν καὶ βάσει αὐτῶν νὰ καθορισθῇ ή δι' ἔκστατην τῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν πλέον ἐνδεδειγμένη ταχυτῆς ὑπηρεσίας. Οὗτε ήμισυ τοῦ μιλλίου τέσσαραν αὐτῆς, ἐφόσον δὲν είναι ἀπαραίτητον, ἀλλ' οὕτε καὶ καθορισμός ταχυτητής γυρόν τῶν 10 μιλλίων, ἐφόσον ὁ ωμόμης ὅλων τῶν συγχονωνῶν καὶ τῆς ἐν γένει κινήσεως ἔχει σημειωθεὶς ἐπιταχυνθῆ. Ἀλλὰ θὰ μᾶς ἐπιτρέπῃ νὰ συνεχίσουμεν εἰς τὸ ἐπόμενον.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Αντιπλοίαρχος — Ναυπηγός τοῦ Β. Ν.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΝΟΣ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΟΥ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ

ΤΟῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

"Από άμηνονεύτων χρόνων, ή ναυπηγική άρχιτεκτονική εἰς τὴν Ἑλλάδα, έθεωρείτο τέχνη σημαντική. Οι ναυπηγοί συγκατέλεγοντο μεταξύ τῶν ἐπιλεκτῶν τῆς τότε κοινωνίας μελῶν. Χάρις εἰς τὰς συνεχεῖς ἐπὶ αδιάσταστον σειράν ἐτῶν ναυπηγήσεις, χάρις εἰς τὰς πολυαριθμους αὐτῆς ἐμπορικάς δλκάδας και πολεμικάς νῆσας, ή Ἑλλάς διέλαψε πέραν τῶν θαλασσών αὐτῆς δρίων, και τῆς θαλάσσης κρατούσα, ἀπειργάσατο τὸ μεγαλείον αὐτῆς, τοῦ δποίου μέχρι σήμερον κληρονομικῶς πως χρῆσιν ποιούμεθα.

Δέν είναι υπερβολή να είπω ότι η γεωγραφική μας θέσης και η θάλασσα παρεσκευάσαν την μακραίωνα ιστορίαν μας. "Άν τις δὲν έγνωρίζεν εἴ τοι χάρτου τὴν γεωγραφικὴν ἔκτασιν τῆς Χώρας μας καὶ ήθελε νὰ υπολογίσῃ ταύτην μὲ μέτρον τὴν ἐν τῇ ἀνθρωπίνῃ ιστορίᾳ σημασίαν της διά μέσου τῶν αἰώνων, ἀσφαλῶς θὰ τὴν ἔξελάμδειν ὡς τὴν μεγαλυτέραν καὶ κραταιοτέραν τῶν Χωρῶν. Επρεπεν οι "Ελληνες νὰ ήσαν σπουδαῖοι ναυτικοί, ίνα διά τῶν θαλασσίων ὁδῶν ἔξπλασουν τὸν πολιτισμόν, νὰ κτίσουν ἀποικίας, νὰ μεταδώσουν τὰ φωτὰ τῶν γνώσεων των καὶ νὰ δημιουργήσουν πρός ἀνταλός, μὲν 'Ασιατικὴν 'Ελλάδα, πρός δυσμάς την Μεγάλην 'Ελλάδα μὲ κέντρον τὴν Σικελίαν καὶ πρός νότον τὴν 'Αφρικανικὴν 'Ελλάδα.

Θά είναι ίσως άνισαρά ή έπανάληψις τών ιστορικών αὐτών αληθειῶν, πλήγια ἀφοῦ δὲν μᾶς είναι δυνατόν νὰ χρησιμοποιήσωμεν θύκευτρον διά καὶ νὰ υπενθυμίζωμεν ταύτας εἰς δύος τάς λημονούν... ἀς μᾶς ἐπιτραπῇ αὐτή η κοινοτικά. Κάθε φορά που ἡ Χώρα μας ἐλησμόνησε τὴν Θάλασσαν, κάθε φορά που παρημέλησε τά ναυτικά της ζητήματα, ἐπηκολούθησεν ἀνεπανόρθωτος τοῦ "Ἐθνους" καταστροφή. Είναι μεγάλη ἀνάγκη ἵνα σαφῶς κατανοήσωμεν τοῦτο! Ἐπαναλαμβάνοντες λοιπὸν ὡς εὐαγγέλιον καὶ ἀδύοντες τάς τῶν προγόνων μας κατὰ θάλασσαν μεγαλουργίας, πληρέστερον κατανοούμεν τὰ ιερά καθήκοντα, που μᾶς ὑποδεικνύει ἡ γεωγραφική μας θέσις καὶ μᾶς ἐπιθάλλει ἡ ιστορική μας ἀποστολή. Γίποτε τὸ σπουδάζον δὲν θά ἐπιτευχθῇ εἰς τὴν Χώραν μας, ἔân δὲν ύπάρχῃ περὶ αὐτοῦ πλήρης ἐν τῇ Ἐθνικῇ συνέδησει κατανόησις.

Εἰς τὴν μυθολογίαν μας ἔξεχουσαν θέσιν κατέχουν οι κατά θάλασσαν θύρωλοι καὶ αἱ ἐπιδόσεις τῶν ἥρων, ἡ ἐποποίησα τῶν θεῶν καὶ ήμιθεών. Ἀπὸ τούς ἀφρόνες καὶ τὰ κύματα τῆς θαλάσσης ἀνέκυψαν οἱ ὄρματισμοὶ καὶ αἱ ἐμπνεύσεις τῶν θρύλων. «Διαπλέυσατε τάς θαλάσσας, καὶ φέρετε εἰς τὴν Ἑλλάδα τὸ χρυσόμαλλον. Δέρας, ἐφώναζεν εἰς τοὺς ἥρωας τῶν Μινυῶν ἡ ψυχὴ τοῦ

Φρίξου. Οι κήρυκες τότε περιήλθον όλην την 'Ελλάδα και προσεκάλεσαν είς Ίωλκόν τούς ἄνακτας και τούς ἡρωας νά λάβουν μέρος είς τὸ ἔνδοξον ἔγχειρημα ποὺ ἀνέλαβε νά ἐπιτελέσῃ τὸ τολμῆρος Ίσαντον. Κανεὶς δὲν ἐλειψεν εἰς τὸ προσκλητήριον. Γελευταῖος ἥλθεν ὁ 'Αργος, ὁ περιφήμος ναυπηγός μὲ τοὺς τεχνίτας του, και ἐναυπηγήσει μὲ ἔχιλα τοῦ Πηλίου τὸ διά τὴν ἑκστρατείαν πλοῖον, ὅπερ και τιμῆς ἔνεκεν πρός τὸν ναυπηγὸν ὀνομάσθη 'ΑΡΓΙΩ. Εἶχε, λέγουν, τὸ πλοῖον αὐτῷ ὡραίας γραμμάς, ποὺ ἡ 'Αθηνᾶ ἐνέπνευσεν εἰς τὸν 'Αργον, και σκαλμούς διὰ πενήντα κώπτας, ἔνα ιστόν κινητόν, και θέσιν διά πολλά τρόφιμα... 'Αλλ', ἀπεμακρύνθην και πάλιν ἀπό τὸ θέμα μου.

Συνεχίζων λοιπόν την έπι της ναυπηγήσεως της «Αργους» διατριβήν μου, θά απαντήσω σήμερον εἰς τὸ τρίτον ἐρώτημα πού μοῦ ἔτεθη, δηλαδή: «Πόσον θὰ στοιχίσῃ τὸ πλοϊον τούτο». Πρίν δώμας ἀναφέρθω εἰς τὴν καθ' δου ἀξίαν του, κατ' ἀποκοπήν, θά ἡτο σκόπιμον πρὸς καλυτέραν κατανόησιν τῶν ἐν γένει δασκαλῶν, νά ἐπεξηγήσω λεπτομερῶς τὰ εἰς τὰύτας ἀναφέρομενα διάφορα κονδύλια, ἐπεξηγών συνάμα τὰ τῆς διαρρυθμίσεως, τῶν χαρακτηριστικῶν, τοῦ ἔξοπλισμοῦ του καὶ ἐν γένει τῆς προετοιμασίας του διὰ τὴν πρώτην μεσογειακήν ἔξόρμησιν.

Και πρίν άπό όλα ίδου τά χαρακτηριστικά του νωριγηθοσμένου πλοίου: Μήκος είς τάς καθέτους 25 μέτρα. Πλάτος 6.20 και Βάθος 2.70. Πετρελαιοιμηχανή 200 ιππων, ταχύτης 10 μλλίων.

Αύτός είναι ο καταλληλότερος τύπος ἀλιευτικοῦ ἀνοικτῆς θαλάσσης διά μεσογειακάς ἔξορμοις. "Οσον ἀφορᾷ τὰς ναυπηγικάς γραμμάς, ἀκολουθοῦνται σήμερον διάφοροι τελειοποιήσεις ἐπιβληθεῖσας ἀπὸ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἀλιευτικῶν ὡς θοιητικῶν τοῦ στόλου. Μία σχολὴ είναι τὸ σχῆμα τοῦ Μάγιερ, ποὺ ὑπενθυμίζει τὰ παρ' ἡμῖν ἔχουντα ιστοφόρα τύπου Πέραμα. 'Η ἀλλη σχολὴ είναι αἱ γραμμαὶ Γιούρκεβιτς, αἱ δοποῖαι λίαν ἐπιτυχῶς ἐφοριμόδθησαν εἰς τὰ ἀλιευτικά πλοῖα.

Καθώς δινέφερα εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μου, τὸ σπουδαιότερον ζῆτημα δι' ἔνα ἀλιευτικὸν πλοῖον —σαφῶς καθωρισμένου μεγέθους— είναι, ὅ συνδυασμὸς οἰκονομικῆς ταχύτητος ἀφ' ἑνὸς, καὶ ισχυρᾶς ἐξέως τοῦ δικύκλου σφ' ἔτερου. Η οἰκονομικῆς ταχύτητος, ὡς εἰδούμεν, ἐπετεύχθη διὰ τῆς ἐπικειμούς μελέτης τῶν γραμμῶν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἀκριβοῦς ὑπολογισμού τῆς πε-

τρελαιομηχανής προώσεως. Μένει τώρα νά έξετάσωμεν τό ζήτημα τής ισχυροτέρας έλξεως τών δικτύων από τους μεγάλους θυσίους. Πρός τόν σκοπόν τούτον χρησιμοποιούνται δύο μέθοδοι, χωριστά, ή ταύτοχρόνως. Η πρώτη είναι η έγκαταστασίς μεωτήρος στροφών (Kedevetur de vitesse) και η δευτέρα, η έφαρμογή του δακτυλίου ΚΟΚΤ. Η διά την άλιειαν χρησιμοποιουμένη πετρελαιομηχανή, στρέφεται συνήθως με 300-350 στροφές. Εάν έπρόκειτο νά αύξηθη διάριμός τών στροφών τούτων, θά προεκαλείτο η ταχεία φθορά τών μηχανών. Εάν πάλι έπρόκειτο νά μειωθῇ διάριμός των στροφών, τούτο θά γιγε τους μηχανούς είς την μελέτην και κατασκευήν κινητήρων πολύ θαρέων και έπομένων πολύ δαπανηρῶν.

Η χρησιμοποίησις μηχανήματος μειούντος τάς στροφάς, έλυσε τό πρόβλημα λίσταν έπιτυχώς. Η αυτή δύναμις ή μεταδιδόμενή είς την έλικα με 300 στροφάς, από πετρελαιομηχανήν, παράγει έλξην είς την έλικα με 110 στροφάς από άτμομηχανήν. Διά νά έλατωθῇ λοιπόν μηχανικῶς διάριμός τών στροφών τής πετρελαιομηχανῆς δι μεταδιδόμενος είς την έλικα, γίνεται χρήσις τού έν λόγω μειωτήρος στροφών. Π. χ. Τά παλαιά άλιευτικά, τά όποια ήσαν έφωδιασμένα με άτμομηχανή 160 ίππων, και με άποδον 375 στροφών άνω κάθε λεπτόν, μετέβιδον δύναμιν έλξεως περι τά 2000 χιλιογραμμά. Έπειτα σύγχρονον άλιευτικόν με πετρελαιομηχανήν Δήζελ 300 ίππων με 375 έπισης στροφάς, έφωδιασμένον δι μειωτήρα στροφών, έχει δύναμιν έλξεως τού δικτύου άνω τών 4000 χιλιογράμμων, διότι αι στροφαί τής έλικος έμειναν διαθήσαν είς 225. Ολίγας ημέρας πρό της έκριξης τού πολέμου, έπειτα συγχρονισμένον άλιευτικόν τής Διέπηπης, το «Γατιάνα» έφωδιασμένον με πετρελαιομηχανήν Δήζελ 400 ίππων, με 300 στροφάς, χρησιμοποιήσαν είς τάς δοκιμάς του μειωτήρα στροφών, ήλιαττως τάς στροφάς τής έλικος είς 125, όποτε και παρετρήθη δι η δύναμις έλξεως τού δικτύου άνηλθεν είς 5850 χιλιόγραμμα, πράγμα λίσταν σημαντικόν διά την άλιείαν.

Η δευτέρα μέθοδος -σχολή-, διά την έπιλυσιν τού προβλήματος τής ισχυροτέρας έλξεως τών δικτύων, είναι η έφαρμογή τού δακτυλίου ΚΟΚΤ. Μία κατασκευή από λαμαρίναν περιθάλλει την έλικα, διά νά παρουσιάζῃ ούτω την έλαχίστην άντιστασιν, διά το πλοίον προχωρᾶ. Πλατυστόμος είς τά έμπρος δ δακτύλιος ΚΟΚΤ, δημιουργεῖ δια το πλοίον ρυμουλκή τό δικτύον, μίαν άπομύζησιν, ούτως είτεν, ή όποια αύξανει την έλξην, ήτις πράγματι καθίσταται κατά 30-40% άνωτέρα τής συνήθους. Τό πλεονέκτημα τού δακτυλίου τούτου είναι δι άυξανει την έλξην, χωρίς νά είναι άναγκη νά χρησιμοποιήται μηχανικοί το δργανον διερ οι στοιχίζει και πρέπει πάντας νά τό έπιθλέπη τις. Έπιπροσθέτως, έλαττων τό διατοχισμόν τού πλοίου, άπαραλλακτά άπως τά παρατροπίδια (Quilles de roulis) καθιστούν τό πλοίον εύχερεστερον είς την κακοκαιρίαν. Ήπιδρασις τού συστήματος ΚΟΚΤ είναι άποτελεσματικότερά έφαρμοζομένη είς πλοίον άπου ύπαρχε ήδη έγκατεστημένον μηχάνημα μειώσεως στροφών, άφού η δύναμις έλξεως, αύξηθείσα ήδη διά τού έν λόγω μηχανήματος δύναται νά αύξηθῃ περισσότερον διά τής έπιδρασεως του δακτυλίου ΚΟΚΤ, πέριξ τού πεδίου δράσεως τής έλικος.

Βασική προϋπόθεσις, τής έπιτυχίας μιᾶς υπερποντίου άλιευτικής έξορμήσεως, είναι ή καθ' δια τελεία έγκαταστασίας και λειτουργία τών ψυγείων έπι τού πλοίου. Είτα τά άλιευτικά άνοικτης θαλάσσης, αι άποθήκαι-ψυγεία διαιρούνται είς τέσσαρας ή περισσότερους ψυκτικούς θαλάσσους, δυναμένους νά χρησιμοποιηθούν, σύμφωνα με τήν ποσότητα τού άλιεύματος. Εάν λόγοι χάριν ύπαρχη πλουσία άλιεια δηλαδή 40-50000 κιλά, τότε χρησιμοποιούνται δύοι οι θαλάσσαι, δια τό δύο πλοίον μικροτέρω ποσότης, τότε χρησιμοποιούνται δύο θαλάσσαι, ένας έξ έκαστης πλευράς και χρησιμοποιούνται αι σωληνώσεις τών άλλων διά λόγους οίκονομίας. Έπι τού έπι δύνατησιν άλιευτικού πλοίου ύπολογίζω χώρων 50 κυθικών διά τά ψυγεία, 4 θαλάσσους, δύο είς κάθε πλευράν. Τά τοιχώματα και τό άνω μερος τών θαλάσσων τούτων, πρέπει νά είναι άπομεμονέα με υλικόν, κακόν άγωγόν θερμότητος, άσσομν και μη διατηρούν ύγρασίαν. Κατά προτίμησιν χρησιμοποιείται έντος τών τοιχώματον, πεπιεσμένος φελλός με έλασφράν άναμιξιν τοιμέντου. Είτα τά ούτω διακρυθμισμένας άποθήκας, πρέπει νά ύπαρχῃ σταθερά θερμοκρασία είς τό μηδέν, ή τέσσαρας θαθμούς κάτω τού μηδενός. Τό σύνολον τών μηχανημάτων, συμπειστού, παραγωγής πάγου, σταλίας και λοιπών, τροφοδοτείται έκ τού κεντρικού σταθμού παραγωγής ήλεκτρικού ρεύματος τού πλοίου, με ίδιαστερον πίνακα. Ό συμπειστής 12-15 ίππων είναι διά 15-20.000 καλορί (ψυχρομονάδας) τήν όραν. Ή δέ παραγωγή πάγου, περι τούς δύο τόνους ημερησίων. Αι γνωστάι ψυκτικά ούσιαι διά τάς σωληνώσεις τών ψυγείων είναι ή άμμωνια, τό άνθρακικόν όξυ, CO₂, τό χλώριον μεθυλίον CH₃Cl και τό φρέον F₁₂. Η άμμωνια ήτο η πλέον έν χρήσι, μαζί με τό άνθρακικόν όξυ, πρό τής έμφανίσεως τών δύο τελευτών ούσιων.

Η άμμωνια άπεδείχθη θλαβερά διά τά κρέατα, τούς ίχθεις, και τά ζωικά λευκώματα, έπισης ως άσφυξιογόνος και έκρηκτική όλη, τό δέ άνθρακικόν όξυ, πολύ δύσκολον είς την χρήσι του και έπικινδυνον.

Σήμερον, όλα σχεδόν τά άλιευτικά πλοία είναι έφωδιασμένα με ψυγεία, λειτουργούντα με χλώριον μεθυλίον ή με φρέον.

Τό χλώριον μεθυλίον είναι έγνετλος άσσομν και άκινδυνον. Ε-

πίσης είναι οχετικώς εύθηνόν, έστοιχιζε 300 δραχμάς (πρό τού πολέμου) τό κιλόν, πενήντα δέ κιλα άρκούν δια μακρόν χρονικόν διάστημα. Διά τάς έγκαταστάσεις ψυγείων τού έπι δούσης έπι θερμοκρασίαν έλληνος άλιευτικού πλοίου, ή χρησιμοποίησις χλώριου μεθυλίου είναι δώλως ένδειγμένη, υπάρχουν άλλωστε είς τήν Χώραν μας πλεισται δσαι έγκαταστάσεις ψυγείων, λειτουργούσαι λιαν έπιτυχώς με τό σύστημα τούτο.

«Επίσης σπουδαίον έργασλειον διά την άλιείαν είναι τό θαρούλκον. Ανευ τής τακτικής λειτουργίας του, είναι διάδυντος ή έκ τών θυσών έλξης τών δικτύων, πολλάκις ζυγίζουν 3-5.00 χιλιογραμμά. Συνήθως τό θαρούλκον κινεύται δι' ιμάντος άπ' εύθειας πά τόν σπόφαλον τής πετρελαιομηχανῆς, ή δι' άτέρμονος. Διά τάς μεγάλα άλιευτικά άνω τών 300 τόνων χρησιμοποιείται τό ήλεκτροκίνητον θαρούλκον με άνεξάρτητον μηχανήν κινήσεως.

Πρό τού πολέμου κατεβλήθη μεγάλη προσπάθεια πρός θελτιώσιν τών συνηθών διαβάσεων τών πληρωμάτων. Θάλασσαι θερμανόμενοι απ' εύθειας από τά καυσαέρια τής μηχανῆς, έφωδιασμένοι με νιπτήρας και θερμόν υδωρ, άπλετως φωτισμένοι, άντικατέστησαν τά άνθυγιενά διαμερίσματα, διότου έπινγοντο οι άλιεις από την έλλειψιν άερισμού και άπετυφλούντο από τάς άνθυγιεινές τών καπτῶν τής μηχανῆς και τής κουζίνας.

Εκει πού ή τελείωτης έφθασεν είς τό άνωτατον θριον, είναι είς τάς έπι τής γεφύρας έγκαταστάσεις: άσύρματον τηλέγραφος, άσύρματον τηλέφωνον, ραδιογωνιόμετρον, θολίδες Τόμον και Βαλκερ διά τάς θυμημετρήσιες, θυμημετρήσιες διά τού ήχου, μηχανήματα ΑΣΤΙΚ, Χάρται άλιείας, ειδικά θερμόμετρα διά την ληψιν θερμοκρασίας τών θαθέων άδάτων, άλλο μηχάνημα διά τό πλαγκτόν, φιάλη τού δόκτορος Ρισάρ, και πολλαί άλλαι έγκαταστάσεις τόσον τέλειαι, πού δέν ύπολείπονται από τάς παρεμφερείς τών πολεμικών πλοίων.

Είναι εύνόητον οτι είς παρόμοια συνοπτικά σημειώματα δέν είναι δυνατόν νά γίνει λεπτομερεστέρα περιγραφή τού άλιευτικού πλοίου. Πάντας απ' αύτα τά άλιεις δυνάμειθα νά κατατοπισθώμεν θσον άφορά τήν άξιαν ένδον συγχρονισμένου τοιούτου άνοικτης θαλάσσης, και νά έκτιμησωμεν τήν χρησιμοτητά του ώς έργασλειού διά την θιομηχανίαν τής άλιείας.

1. Ιδού τώρα τί θά στοιχίση περίπου ή ναυπήγησις τής «Αργούς» είς δραχμάς προπολεμικά:	
1ον. Η σκάφη άποτελειωμένη, με τρία στεγανά διαφράγματα ακέ έλου, διαμερίσματα άνδρων πλήρη, και άλη έν γένει ή έκ έλου έργασία, πρός δύο χιλιάδας δραχμάς διά τόνος.....	400.000
2ον. Πετρελαιομηχανή 200 ίππων και τελεία διαρρύθμισις μηχανοστασίου. Τέσσαρα τάνκς τριών τόνων έκστασον δι' άγραν καύσιμον θληγ. Σύνολον μηχανημάτων παραγωγής ήλεκτρικού ρεύματος. Διάφορα έργαλεία κτλ.....	1.800.000
3ον. Τελεία έγκαταστάσεις άποθηκών-ψυγείων διά 50 κυθικά. Συμπειστής, σωληνώσεις κτλ.....	350.000
4ον. «Ενα θαρούλκον τύπου V. 5. με τά σχετικά συμποσίουνα.....	100.000
5ον. Πλήρης έξοπλισμός τού πλοίου, ιστία και διάφορα έξαρτύματα.....	200.000
6ον. Πλήρης έξοπλισμός άλιείας, κρεμάστρες δίκτυα, σχοινιά, λαμπτισμός, συρματόσχοινα, έξαρτυμα διάφορα, δύο σύσταστα κτλ., κτλ.....	250.000
7ον. Γέφυρα και διάφορα έπιστημονικά έργαλεία, χάρται κτλ.....	150.000
8ον. Μία μεγάλη θάρκα με πετρελαιομηχανή 5-10 ίππων.....	100.000
9ον. Διάφορα άπρόσπτα.....	100.000
Κιβώτια διά τούς ίχθεις	50.000

Σύνολον προπολεμικών δραχμών..... 3.500.000

Υποτίθεται θεβαίως οτι δλαι αύται αι τιμαι είναι κατά προσέγγισιν, δυναται νά άρχειμεθών σύμφωνα με τάς έκαστοτε περιστάσεις. Ούτε θεβαίως πρέπει νά θεωρηθή παράλειψις, έναν δέν άνεφαρα μύρια θσα μικροκονδύλια γενικών έξδων πού χρειάζονται είς πλοίον. Ή διατριθή μου άλλωστε δέν είναι άποκλειστικά τεχνική, αλλ' άπλως μία έπαγγελματική άνασκοπησιας τού άλιευτικού πλοίου που θα ναυπηγησωμεν, και γενικαι παραπηρήσιες έπι τών έπι αύτού έγκαταστάσεων. Άπομεινται τώρα νά έξετασώμεν ποία θά είναι τά έξδα μιᾶς μεσογειακής έξορμήσεως, ποίαι αι προϋποθέσεις έσσδων και ποίαι αι διεθνείς συνήθηκαι υπό τάς άποιας θά εύνοηθή ή είς τούς νέους δρίζοντας δραστηριότης μας.

KΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

A. GORDON & SONS LTD.

Head Office: 16, Prince Street, MONTREAL, Que.

Grain bags & Separation cloths dry sheathing paper.

Cable address: GORDONBAGS, Montreal

Branches: Sorel, Que, Three Rivers, Que, St.John, NB, Halifax, NS.

ΛΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΕΝΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Οὐ δεῖ δικάζειν ή ἀποκρίνεσθαι ἀπὸ προσκομιδῆς μέρους νόμου.

Juventius Celsus

Τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους, συνεδρίασαν ἐν ὀλομελείᾳ, ἀπέφανθή κατὰ πλειοψηφίαν διὰ τῆς ὑπ' ἄριστ. 123.18.10.45 ἀποφάσεως τοῦ, ότι τὰ ὑπὸ τῶν Γερμανῶν συλληφθέντα ἐλληνικὰ πλοῖα καὶ ἀπελευθερωθέντα εἴλτα ὑπὸ τῶν Συμμάχων, δὲν ἀποδίονται εἰς τοὺς νομίμους ἰδιοκτήτας των, ἀλλὰ περιέρχοντα ώς λεία πολέμου εἰς τὴν κυριότητα τοῦ ἐλληνικοῦ Δημοσίου. Τὸ Ν. Συμβούλιον προέβη εἰς τὴν ἔξτασιν τοῦ ἀντώνεος ζητήματος ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀποθέσεως τοῦ ἀ) «ΕΛΕΝΗ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ».

Τό έν λόγῳ ἀτικόποιον περιελθόν, ὡς γνωστόν, εἰς κείσας τῶν Γεωμανῶν κατὰ τὴν κατάληψην τῆς Ἐλλάδος, ἐχρησιμοποιήθη ὑπὸ αὐτῶν ὡς πιστὸν Νοσοκομεῖον μέχρις ὃν ἀπέλευθερωθεὶν κατὰ Μάϊον 1943 ὑπὸ Βρετανικῶν Ναυτικῶν Μονάδων εἰς τὰ παρόντα τῆς Β. Ἀφρικῆς, παρεδόθη ἀργότερον ὡς πλούσιον ἔλληπτικὸν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν κυβέντονται.

"Ἡ ἀπόφασις τῆς πλειοψηφίας τοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῆς ἀνωτέρῳ ὑποθέσεως ἔχει ως ἔξις:

«Κατά την πλειοψηφούσαν γνώμην τῶν κ. κ. Προέδρου τοῦ Νομ. Συμβούλιον Α. Κουμάντον καὶ τῶν Νομικῶν Συμβούλων Β. Παπαρηγοπούλου, Δ. Φερεντίνου καὶ Γ. Φραγκούλη, προς ἣν προσεχώρησαν καὶ οἱ Πάρεδοις τοῦ Νομ. Συμβούλου Χ. Βασιλακόπουλος, Α. Ἀλεξίου, Δ. Μαγγιδηνός καὶ Α. Παπιτόνιας, τὸ περὶ οὗ πρόκειται ἐλληνικούν πλοῖον «ΕΑΕΝΗ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ὅπερ κατόπιν ἐπιτάχεις γενομένης τὴν 5ην Νοεμβρίου 1940 ὑπὸ τῶν ἐλληνικῶν ἀρχῶν εἰχε διατεθῆ διὰ τὰς πολεμικὰς ἀνάγκας τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπικρατείας, διὰ τῆς ὑπὸ τῶν Ἰερμανῶν ἀμα τῇ εἰσόδῳ των εἰς τὴν χώραν ἡμῶν καταλήψεώς του ἐν τῷ Ναυστάδιῳ περιῆλθεν ἀντοῖς τοῦτο ὡς λεία πολέμου ὑπὸ την ἀρεσιν τῆς δι' ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου λειών τῆς καταλαβούσης αὐτὰ ἔχθρων δινάμεως ἀναγνωρίσεως ὡς καλῶν γενομένης τῆς συντάλληψεως αὐτῶν, βάσει τοῦ κανόνος τοῦ διεθνοῦς ἔθιμου, καθ' ὃν τὸ ἔχθρικὸν πλοῖον ὑποκειται εἰς κατάσχεσιν ἡ δίμευσιν.

»Τούτον δοθέντος ή επί του πλοίου κυριότης τοῦ τέως ιδιοκτήτου αὐτοῦ ἀποσβέννυται, καθόσον η Ἀπόφασις τοῦ Δικαστηρίου λειπεῖ ή ἀγνωστίζουσα ως καλῶς γενομένην τὴν λείαν (BONNE PRISE) δημιοργεῖ τίτλον κυριότητος ὑπέρ τοῦ συλλαβοῦντος. (H. BONFILS OP. GET. No 1422). Τὸ ἐάν ἀπὸ τῆς συλλήψεως τοῦ ἄνω πλοίου ὑπὸ τῶν Γερμανῶν, μέχρι τῆς ἀπὸ τούτων ἀφαίρεσίν τους κατὰ Μάϊον 1943, ἐνῷ ἔτέλει εἰς τὴν ὑπεροεισαγόνην ὑπό γερμανικήν σημαῖαν μετασκευασθὲν εἰς πλοιόν Νοσοκομείου, γενομένης ἐν τῇ Μεσογείῳ ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν Ναυτικῶν δυνάμεων, ἐμεισολάβησεν ή οὐ ή ἔκδοσις ἀποφάσεως γερμανικοῦ Δικαστηρίου Λειπεῖ, ἀφορώσα τὸ πλοίον τοῦτο, δὲν είναι γνωστόν.

»Μετὰ τὴν ὡς ἄνω διώρα γενομένην ὑπὸ τῶν Ἀγγλῶν σύλληψιν τοῦ ἄνω πλοίου ἐξυπηρετοῦντος τὸν ἔχθρον καὶ ὑπὸ ἔχθρικήν σημάιαν, τοῦ θα τε περιόρχετο ὡς λεία πολέμου εἰς τὴν συλλαβούσαν αὐτὸν δύναμιν, ὑπὸ τὴν ὡς ἄνω ορθεῖσαν αἴρεσιν, ἵνα μὴ ἀπῆσθε τὸ ὑπὲρ τὸ ἀριθμόν W. 4886(272)58 τῆς 22-9-43 Βρετανικὸν ἑπομένημα (MEMORANDUM), τὸ ἀφορῶν τὴν χρονιτικήν καὶ διάθεσιν τῶν σκαφῶν τῶν Ἕνομένων Ἐδῶν, συλληφθεῖστων ἡ ἐνρεθέντων ὑπὸ τῶν δυνάμεων αὐτῶν διακονουσῶν τῶν πρὸς ἀπέλευθερωσιν τῆς Ἔνορωπης ἐπιχειρήσεων, εἰς δὲ προσεχώσθεις καὶ ἡ Ἐλληνικὴ Κυβέρνησις ὑπὸ τίνας ἐπιτυλάξεις, βάσει τοῦ ὄποιον καὶ παρεδόθη ὑπὸ τῶν Βρετανικῶν Ναυτικῶν ἀρχῶν εἰς τὰς ἡμετέρας τοιωτας.

»Κατὰ τοὺς ἑτ τῷ ΙΙ τιμήματι τοῦ ὡς ἄνω ἐπομνήματος διαλαμβανο-
μένους δρους, οἵτινες ἀφορῶσι τὴν διάθεσιν τῶν περὶ ὃν τὸ ὑπόμνημα
σκάψων, ἀναγνοῦσσεται ἡ γενικῇ ἀρχῇ, ὅτι ἡ Κυβερνήσις ἐκάστου τῶν
Ἡγούμενών Ἐθνῶν, ἐπιφυλαττούμενων τῶν διατάξεων τοῦ τιμήματος Ι τοῦ
ὑπομνήματος, θὰ ἔχῃ τελικῶς, τὸ δικαίωμα νὰ ἀναλάβῃ καὶ νὰ δια-
θέσῃ ὡς νομίζει δροθεόρων τὰ εἰς αὐτὴν ἀνήκοντα σκάψη καὶ ὅτι τὰ ἐν
λόγῳ σκάψῃ θὰ ἀ πο διδω νται εἰς τὴν Κυβερνήσιν τοῦ
Ἐθνούς εἰς δάνη κουνικαὶ δικαιεῖς τοῦ ἀρχικούς
ἰδιοκτήτη τας εἰς τὸν ἦν ταῖς διατάξεσσιν ἐκ τῶν Κυβερνήσεων
τῶν Ἡγούμενών Ἐθνῶν ἀνήκει η μετά τῶν ιδιοκτητῶν σύναψις συμβά-
σεως ποὺς οὐθίσαις τοῦ Λητήματος τῆς κυριότητος ἐπι τῶν σκαψῶν τού-
των. Περιστέρω δὲ καθορίζεται ἐν τῷ ἐπομνήματι ὅτι διὰ τὰ σκάψαν

έκεινα άπτινα όπο τού ἔχθρον ἥκθησαν ἐνώπιον δικαστηρίου Λειῶν θ' ἀπατηθῆ ἐὰν τοιάδιτι σάφει εὑρεθοῦν ἢ συλληφθοῦν, ἢ δὲ ὅμοιας διαδικασίας στέρησις τού ἔχθρον ἀπό τού ἐπ' αὐτῶν τίτλου καὶ ἡ ἀποτάσσασις τῆς κυριότητος τῆς ἐνδιαιφερομένης Κυβερνήσεως, τῆς διαδικασίας τάντης διεξαγχθησομένης ἐνώπιον τού Δικαστηρίου Λειῶν τῆς Πολιτείας, εἰς ἣν πρόκειται τελικῶς νὰ ἀποδοθῇ τὸ σάφος, ἐλλείπει δὲ τούτου ἐνώπιον τού Δικαστηρίου Λειῶν τῆς ίδιαγενεῖας τού "Ἀγγλου' Αρχιστρατήγου.

»Βάσει τῶν ὅρων τοῦ ὡς ἄνο ὑπομνήματος, οὐτινος ἡ ἀποδοχὴ ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως δέον νὰ κυριωθῇ διὰ νόμου, ὅπως κτήσηται ὑποχρεωτικὴν δύναμιν ἔναντι ὅλων καὶ τῶν προσφρούντων, τὸ περὶ οὐ πρόκειται πλοίον εὑρίσκεται εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως ἀπὸ τῆς παραδόσεώς του, ἀντὶούσης τοῦ ἐπ’ αὐτοῦ δικαιωμάτων της ἐκ τῆς εἰς αὐτὴν ἀποκλειστικῆς παραδόσεώς του, ὑπὸ τῆς συλλαβούντος αὐτὸν ὡς λειτούργου συμμάχου δυνάμεως (τῆς Ἀγγλίας) διὰ τὴν νομοποίησιν τῆς δοτίας λειτουργίας δέον ὅπως ἐπιδιοχθῇ πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς κυριότητος τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως ἐπ’ αὐτοῖς κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ὑπομνήματος, ἡ ἐκδοσις σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ ἡμετέρου Δικαστηρίου Λειών. «Οσον ἀφορᾷ τὴν περιττώδειαν διάθεσιν τοῦ πλοίου κατὰ κυριότητα εἰς τὸν ἀρχικὸν ἰδιοκτήτα (ρύθμισις τοῦ ζητήματος τῆς κυριότητος ἐπὶ τοῦ σκαφους, ὃς λέγει τὸ ὑπόμνημα), τοῦτο εἶναι δικαιώματα τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως, ἀμέμενον εἰς τὴν διαιρικήν ἔξουσιαν αὐτῆς καὶ ὑφ’ οὓς ὅρους ἥδελεν ἐγκρίνει αὕτη, χωρὶς νὰ πηγάδῃ ἡ ὑποχρέωσις αὐτῇ πρὸς τοῦτο καὶ ἀντίστοιχος ὀξεῖωσις τῶν ἀρχικῶν ἰδιοκτητῶν νομικῶν δρειδομένην. Τὴν ὡς εἰρηται διάθεσιν καὶ τὸν ὅρον αὐτῆς δέον νὰ ρυθμίσηται εἰδίκως νόμος ἔχον ἐφαυτούν τόσον ἐπὶ τῆς προκειμένης περιπτώσεως, δονος καὶ ἐπὶ τάπεις ἀλλοί διμώις ἀναφραγμούντες. Βάσει τῶν ἀναπτυχθέντων καθοδεῖται ἡ νομική θέσις τοῦ πλοίου καὶ παρέπεται ἀρνητική ἀπάντησις τῆς πλειοψηφίας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῶν β’. καὶ γ’. ὑμετέρων ἐφωτημάτων».

‘Η ἀπόφασις ἐλήφθη, ὃς ἀνωτέρῳ ἐλέχθη, κατὰ πλειοψηφίαν, ὑπάρχει ὅμως καὶ ισχυροτάτη μειοψηφία διατυπωθεῖσα εἰς δύο χρονιστάς γνώμας, ἣς καὶ παραβέτομεν κατότερῳ ἐν γενικαῖς γραμμαῖς:

Α'. ΓΝΩΜΗ: έπος θηριώδεσσα ύπό τῶν κ. κ. Λαίου, Νομικοῦ Συμβούλου 'Υπονομείου Ναυτικούν καὶ 'Εποχικῆς Ναυτιλίας, Κ. Κυβέλου Ν. Συμβούλου καὶ Κ. Ρωματάρη Παραδόσεων.

Προκειμένου περί πλοϊαρης συλληγθεύτων η κατασχεθέντων και απελευθερώθεντων είτε υπό τούν ίδιουν των Κράτους (της έκαντον σπιάμας), εί-

τε ὑπὸ Συμμαχικοῦ Κράτους διάφοροι καὶ ἐπόκαιροι θάνατοι σημαίνουσι, εἰ-
τέοντες τούτοις πάντας οὐδείς. Ηδέος τοις τούτοις θάνατοις οὐδείς. Κατ'-
ἄρχας ἐπεκράτει ἡ ὑπὸ τοῦ Κονσολάτου τῆς θαλάσσης καθιερώθεισα ἀρ-
χή, διὰ τὰ συλληφθέντα οὐπό τῷ ἔχθρῳ σκάψῃ ἄταξ ὁδηγηθέντα ἐντὸς
ἀσταφῶν ὀπωδόκηπτε θαλάσσην, εὖν ἀπληγεθερόντι μεταγενετέρῳ
ὑπὸ ἔτερων ἐμπαλέουν, δὲν ἀπέδινον εἰς τοὺς πρότοις ιδιοκτήτας των.
Η ἀρχὴ αὕτη ἀντικατεστάθη ἐπὶ τινα χρόνον τούτοις ουσιώματος τοῦ
εἰκοσιτετραώδουν, καθ' ὃ, πλοίον συλληφθὲν καὶ διατελέσαν ἐν κατα-
σχέσει, πλέον τὸν 24 δώρων, ἀπολούσθως δὲ ἀνάληφθὲν, οὐδαμῶς θεωρεῖ-
ται ὡς ἀπλεγεθερόντι πόδις ὄφελος τῶν παλαιῶν αὐτοῦ πλοιοκτητῶν. Τὰ
ουσιώματα δῆμος ταῦτα δὲν δικαιολογοῦνται σήμερον καὶ δέοντα νῦν θεω-
ρηθῶσιν ὡς ἀναγρούντα.

Παρά ταῦτα, ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως τοῦ νορθηγοῦ ἀ) π «PLUTO» συ-
ληφθέντος κατὰ τὸν προτελευταῖον παγκόσμιον πόλεμον ὑπὸ τῶν Γερ-
μανῶν καὶ ἀπελευθερωθέντος ἀκολούθως ὑπὸ γαλλικῶν ναυτικῶν δυνά-
μεων, τὸ Σύνοδικείον ἐκήρυξε τὸ ἐν λόγῳ ἀτιμότερον ως λείαν πολέμου
ὑπὲρ τοῦ Γαλλικοῦ Δημαρχίου βάσει τῆς ἀρχῆς τοῦ «εἰκοσιετετραώρου».

Ἐν γνώσει τῶν τοιούτων ἐπὶ τοῦ ξητήματος διεθνῶν ἀντιληφέων καὶ διαφωνῶν, τὰ "Ηνομένα" "Ἐθνή" κατά τὸν τελευταῖον πόλεμον διὰ τοῦ ἓρι. W. 4836(273)58—1943 MEMORANDUM ὡρισαν τὰς ἀρχάς, αἵτινες θὰ ρυθμίσουν τὴν χορηγίαν καὶ τὴν διάθεσιν τῶν σπουδῶν.

Κατὰ τὴν ὁρθὴν ἔργωνται τὸν **MEMORANDUM**, φονοῦμεν, διὶ μὲν τούτου ἐσκοπῆθη, διὸς διὰ τῶν ἀπελευθερωμένων σκαράν, αἱρένος μὲν ἐξαγητηθῶσιν οἱ σκοποὶ τοῦ πολέμου, αἱρέσθων δὲ διός, ἀμα τερματισθῇ ὁ πόλεμος, παραδοθῶσι τάπια εἰς τοὺς πλαιστήτας τοιν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν σημειῶν ἀντιλίπησον τῆς ἡδικῆς καὶ τῆς δικαιοσύνης. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον δέονται τοιν **Επιταγὴν Κατάστασιν**.

Η "ΕΛΛΗΝΙΚΗ",

Αι γραμμαι μας διεκόπησαν προσωρινῶς
Θὰ έπαναληφθοῦν εύθὺς ως αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέψουν

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

μετά των ενδιαφερομένων δε" ής θα αναγνωρισθή των τελευτών ή κυρίτσης.

Β'. ΓΝΩΜΗ: "Υποστηριχθείσα υπό των κ. κ. Δ. 'Αποστόλακη, 'Αντιπρόεδρου Ν. Συμβούλιον, Σ. Μετομέον και Κ. Δημητρακάκη Ν. Συμβούλιον.

Συμφωνεῖ, διτά τὸ περὶ οὐ πλοίον δέον νὰ ἀποδοθῇ συμφώνως μὲ τὸ πνεῦμα τοῦ MEMORANDUM, μὲ τὴν παρατήρησον διτά δέον νὰ δημοσιευθῆ εἰδικὸς νόμος κανονίζων ἀπαντά τὰ ἐκ τῶν περὶ δινόν πρόσκειται περιττώσεων προκύπτοντα ἔχητηματα, τῶν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων τοῦ τε Δημοσίου καὶ τοῦ πλοιοτήτου ἐκ τῆς εἰς αὐτὸν παρὰ τὸ Κράτους ἀποδόσεως τοῦ πλοίου τοῦ, διτά ὁ τοιοῦτος δικαιωμονισμὸς δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνη διὰ συμβάσεως τῆς Διοικήσεως μετ' αὐτοῦ ἀτετάης μη δυναμένης ἀνεν νόμου νὰ ὑποβάλῃ τὸ Δημόσιον εἰς ὑποχρεώσεις.

Παραπρήσεις:

Τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας κατόπιν τῆς ὡς ἄνω δημοσιευθῆσης ἀποφάσεως, ἀρνεῖται νὰ ἀναγνωρίσῃ τὸ δικαίωμα κυριότητος τῶν ἑλλήνων πλοιοτήτων ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν, ἀτίνα συνελεγμένων καὶ ἀρχῆς ὑπὸ τοῦ Γερμανοῦ καὶ ἀπλευθερώθησαν κατόπιν υπὸ Συμμαχικῶν δυνάμεων. Νομίζομεν, ὅτι ἡ ἀπόφασις τοῦ Ν. Συμβούλιον είναι ἐσφαλμένη καὶ συνεπός ἡ ἀρνησης τοῦ 'Υπουργείου νὰ πραγδώσῃ τὰ πλοῖα εἰς τοὺς νομίμους ἰδιοκτήτας τῶν ἀδικαιολογητοῦς καὶ παράνομος διὰ τοὺς κατωτέρω παραπρήσεων καὶ ἀναλογούμενους τρεῖς λόγους:

Α'. Διότι προσκρούει πῆδος τοὺς κανόνας τοῦ Διεθνοῦ Δημοσίου Δικαίου.

Β'. Παρεμπρηνεῖ ἐντελῶς τὸ ὡς ἄνω MEMORANDUM καὶ

Γ'. Εἶναι διὸς ἀντίθετος πῆδος τοὺς ἰσχύοντας ἐσωτερικοὺς Νόμους τῆς Χώρας μας.

Α'. ΑΝΤΙΘΕΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ Δ. ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟΝ. — 'Ἐν τῷ Διεθνεῖ Δικαίῳ γίνεται διάκρισις μεταξὺ τῆς καταληφθείσης δημοσίας καὶ τῆς ἰδιωτικῆς ἐχθρικῆς παροιμίας. 'Ἡ πρώτη περιέρχεται αὐτοδικαῖος εἰς τὴν κυριότητα τῆς καταλαβούσας πολιτείας ὡς λάφυρον (BUTIN), ἐνῷ ἡ δευτέρα περιέρχεται εἰς τὴν κυριότητα αὐτῆς μετὰ τῶν ἔδοσιν σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ ἀρμόδιου Δικαστηρίου Λειψῶν κηρυσσούσης τὴν λείαν νόμιμον (BONNE PRISE). Περὶ τῆς ἐκδόσεως τοιαύτης ἀποφάσεως ἡ κυριότητα τῆς καταληφθείσης ἰδιωτικῆς περιουσίας παραμένει εἰς τὸν μέχρι τοῦδε ἰδιοκτήτην αὐτῆς.

Τὴν ἀρχὴν ταύτην ἀποδέχεται ἡ ὡς ἄνω ἀπόφασις τοῦ Ν. Συμβούλιον, διὸ καὶ αἱ κατὰ καρδούς ἐκδοθεῖσαι ἀποφάσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ Δικαστηρίου Λειψῶν (ἴδε παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦτον εἰς 'Ἐφημερίδα 'Ἑλλην. καὶ Ἀλλοδατῆς Νομολογίας ἑτοί 61ον σελ. 381 'Ιανουαρίου—Δεκεμβρίου 1942) ἀποτελεῖ δὲ σήμερον γενικῶς ἀνγγειοφόρους κανόνα τοῦ διεθνοῦ δικαίου.

Εἰδικός διὰ τὸ περὶ οὐ διόγκως πλοίον οὐδόλως ἀποδεικνύεται, ὅτι ἐκηρύχθη ὡς καὶ λεία ὑπὸ Γερμανοῦ τίνος Λειδικείου, οὐδέποτε δὲ ἐκοινοτοῦ ἀγαθοῦ σχετικὸν ἔγγαρον εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας, σύνταξις καὶ διάρκεια τῆς διάρκειαν τῆς κατοχῆς διέμενον ἐν 'Ἑλλάδi.

Ἐάν πρὸς στιγμὴν ὑποέσουμεν διτά γεωμακοῦ συλιδικείον ἐκήρυξε τὸ ἄρθρο ι) π. «ΕΛΕΝΗ» ὡς καὶ λεία ὑπὲρ τοῦ Γερμανοῦ Δημοσίου, ζεωτάται ποιά θὰ είναι ἡ τύχη τοῦ ἀτμοπλοίου τοῦτον μετὰ τὴν ἀπέλευθρωσίν του;

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἐμφανίζονται τρεῖς οὐ ἔχοντες σχέσην μὲ τὸ ἀπελευθερωθεὶς πλοίον:

1) Τὸ Βρετανικὸν Κράτος διὰ τοῦ στόλου τοῦ διοίου ἐπραγματοποιήθη ἡ ἀπελευθερωσίς, 2) τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος εἰς διαρρόθη τὸ πλοίον τοῦτο καὶ 3) οἱ ἐνδιαφερομένοι 'Ἑλληνες πλοιοκτήται τοῦ. 'Υποβάλλεται, διὸν, ἐν συνεχείᾳ τὸ ἐρώτημα: Ποιῶς ἐκ τῶν τριῶν ἔχει δικαίωμα νὰ διερευνήσῃ καὶ λάβῃ πόλη τὸν κυριότητα τοῦ τὸ οηδὲ ἀτμοπλοίου;

'Ως δηὖτε ἔχετε, ὁ συλλαβόν πλοίου δὲν δίναται νὰ ἀποκτήσῃ κυριότητα, ἐάν δὲν τῷ κατακυρώθῃ τοιαύτη ὑπὸ τοῦ ἀρμόδιου λειδικείου. 'Ἡ ἀρχὴ αὐτῆς ἐπεκράτησε καὶ ἐπὶ ἀπελευθερώσεως πλοίου λησθεντοῦ ὑπὸ τοῦ ἐχθροῦ, ἐγένετο δὲ ἀποδεκτὴ τόσον ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς, διον καὶ Γαλλικῆς πρακτικῆς (Colombos treatise on the law of prize παρ. 266, ὑπόθεσις ι) π. PLUTO· ἐν Revue de Droit Maritime Comparé. Dorr, Tome 9 p. 417) ὡς ἐπίσης καὶ ὑπὸ τοῦ ἐνδιαφερομένου ὡς ἄνω MEMORANDUM, Τμῆμα ΙΙ, ἀρθρον 2, παρ. γ'. Εἰς ἀμφοτέρους δημοσίας τὰς κώρας ταύτας ἐγένετο ἀποδεκτόν, διτά δὲν ὑπάγεται εἰς λήση στὸν ἀπελευθερωθεὶς πλοίον ἀνήκον εἰς ΣΥΜΜΑΧΟΥΣ. Θά ήτο ἀλλοτε ἀκατανόητον ὡς ἀπελευθερωθεὶς πλοίον ἀνήκον εἰς ΣΥΜΜΑΧΟΥΣ. Θά ήτο ἀλλοτε μεταχειρίσεως, Αἱ ἀνωτέρω ἀρχαὶ περὶ μη λήσεως συμμαχικοῦ πλοίου ἀναγράφονται εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀπὸ 26 'Ιουνίου 1920 αποφάσεως τοῦ Γαλλικοῦ Λειδικείου ἐπὶ τῆς προαναρρέθεισης ὑποθέσεως τοῦ Νορθριγκοῦ ι) π. PLUTO. 'Οταν οἱ νορθριγκοὶ πλοιοκτήται ἐξήτησαν διώση τὸ ἐν λόγῳ ἀτμοπλοίον των τόχη τῆς αὐτῆς μὲ τὰ συμμαχικά πλοῖα μεταχειρίσεως,

δεδομένου διτά κατὰ τὸν χρόνον τῆς υπὸ τῶν γερμανῶν συλληφθεῖς τὸν μετέπειταν ωλικὸν διὰ την Γαλλίαν, τὸ γαλλικὸν λειδικείον ἀπεργότει τὴν πρότασιν ταῦτην, τοιαύσιας χαρακτηριστικῶν τοῦ οντιδέραντ sur le second point qu'aucune disposition de droit ne permet d'assez mille à un navire français ou à lui être un navire neutre (κενετος de Droit Maritime Comparé Dorr Tome 9 p. 418) ιδε κατωτέρω καὶ σύγχρονος ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως διότο G. RIPERT). 'Ἔτι, ἐπὶ πλέον αἱ ἀρχαὶ ἀνταντανοῦνται καὶ διάρκεια ἔχονται καθεισθεῖ καὶ διὰ τοῦ θετικοῦ δικαιου τῆς Γαλλίας. Αρσέλ δι 2 π. αριατ απ XI αριτε 54 (ἐν Daloz, Jur gen. Vo. Prises maritimes, p. 920) ·Si un navire français ou allié est repris par un bâtimen de l'Etat il sera restitué aux propriétaires.

Οὕτω, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, οὐδέποτε τὸ ι) π. «ΕΛΕΝΗ» περιήλθεν εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Βρετανικοῦ Κράτους, ἀλλ' οὐδὲ καὶ τοῦτο διεξιδίκησε ποτὲ ἐπέρι οὐαντοῦ δικαιωμάτα τι. Πῶς ἀλλοτε θὰ ἀπέδεξετο ἀρχὴν ἀντίθετον πρὸς τοὺς ίδιους τοῦ Νόμους; (PRISE ACT RECKMANN 1864 27, 28 VICTORIA CH. 25 παρ. 40 καθ' ἡν ἀγγλικὸν πλοίον ἀναλαμβανόμενον ἐπὶ τῶν κειρῶν τοῦ ἐχθροῦ ἀποδίδεται εἰς τὸν ιδιοτήτην του ἔστω καὶ ἀνησηρύχθη ὡς καὶ λεία, ιδε BONFILS DROIT INTERNATIONAL PUBLIC παρ. 1419). 'Ἐπομένως, τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου εἰς διαρρόθη τὸ ἀτμοπλοίον τοῦτο, δὲν ἐγένετο, οὐδὲ δίναται νὰ γίνη κύριος, διότι ἔλαβε παρὶ μη κύριον (NEMO PLUS JURIS TRANSFERRE POTEST, QUAM IPSE HABET), ἀλλὰ καὶ διότι οὐδὲ πραγδώσας είχε κατὰ νοῦν τὴν μεταβίβασιν τοιαύτης κυριότητος.

Ἡ νομικὴ κατασκευὴ τοῦ Ν. Συμβούλιον διτά «ΕΛΕΝΗ» περιήλθεν εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Βρετανικοῦ Κράτους, ἀλλ' οὐδὲ καὶ τοῦτο διεξιδίκησε ποτὲ ἐπέρι οὐαντοῦ δικαιωμάτα τι. Πῶς ἀλλοτε θὰ ἀπέδεξετο ἀρχὴν ἀντίθετον πρὸς τοὺς ίδιους τοῦ Νόμους; (PRISE ACT RECKMANN 1864 27, 28 VICTORIA CH. 25 παρ. 40 καθ' ἡν ἀγγλικὸν πλοίον ἀναλαμβανόμενον ἐπὶ τῶν κειρῶν τοῦ ἐχθροῦ ἀποδίδεται εἰς τὸν ιδιοτήτην του ἔστω καὶ ἀνησηρύχθη ὡς καὶ λεία, ιδε BONFILS DROIT INTERNATIONAL PUBLIC παρ. 1419). 'Ἐπομένως, τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου εἰς διαρρόθη τὸ ἀτμοπλοίον τοῦτο, δὲν ἐγένετο, οὐδὲ δίναται νὰ γίνη κύριος, διότι ἔλαβε παρὶ μη κύριον (NEMO PLUS JURIS TRANSFERRE POTEST, QUAM IPSE HABET), ἀλλὰ καὶ διότι οὐδὲ πραγδώσας είχε κατὰ νοῦν τὴν μεταβίβασιν τοιαύτης κυριότητος.

Ἐάν εἴη πλέον ἀρχὴν ὑπὸ δρψη, διότι οὐ τελευταῖος παγκόσμιος πόλεμος ἐδημούργησεν διόγκως ἐξωτερικάς συνθήκας καὶ καταστάσεις καθ' ἡν νέα καὶ ἀρχαὶ διεθνεῖς ἐτέθησαν διὸν καὶ κατηγορηθεῖσαν τὰ πάντα εἰς τὸ τέως Γερμανικὸν Κράτος (καθέρισμα, κόμματα πολιτικά νόμοι, δικαιοπραξίαι), ἐνῷ ἐπὶ παλλήλους ὑπὸ τῶν Ηνωμένων 'Εθνῶν ἐθεσπίσθησαν εἰδικαὶ διατάξεις διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῶν υπὸ τοῦ ἐχθροῦ διαρραγέντων ἡ δημιευθεντῶν ἀγαθῶν, είναι διολογογμένως λυπηρὸν τὸ ἐπίσημον Ἑλληνικὸν Κράτος, στηριζόμενον ἐπὶ μᾶς πιθανολογογμένης ἀποφάσεως κιτλερικοῦ λειδικείου, νὰ ἐπέητη τὴν δημευσην τῶν ἐλαζίστων διαφυγόντων τὴν γεωμακοῦ θεομηνίαν σκαρφῶν, τῶν κατεστραμμένων ἡδη 'Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν.

Β'. MEMORANDUM W. 4886(273)58—1943. Τόσον η πλειοψηφία, δοσον καὶ η μειοψηφία τοῦ Ν. Συμβούλιον, ἀφοῦ προσεπάθησαν ματαιώς νὰ ἀνεύδουν διατάξεις ανεγνωρισμένων κανόνων τοῦ Διεθνοῦ Δικαιού, βάσει τῶν όπιστων τὸ 'Ἑλληνικὸν Δημόσιον διὰ πλέκτα δικαιωμάτα ληστεως, κατέληξαν τελικῶς εἰς τὸ συμπέρασμα, διότι η νομικὴ θέσης τοῦ ι) π. «ΕΛΕΝΗ» δέον νὰ κριθῇ ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον βάσει τοῦ υπὸ τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως ὑποβιβέντος ὡς ἄνω MEMORANDUM, εἰς διαρρόθησης καὶ ἡ 'Ἑλλάς. Ποιῶν η εἰσέλθωμεν εἰς τὴν ἐξέτασιν τοῦ προειδομένου αὐτοῦ, δέον δὲν νὰ παρατηρήσωμεν τὰ ἔξις:

Ιν) Τὸ ἐν λόγῳ MEMORANDUM γενόμενον ἀπλῶς ἀποδεκτὸν ἐπό της τότε ἀποδημούς ἡλληνικῆς κυβερνήσεως, οὐδεμίαν ὑποχρεωτικὴν ισχὺν ἔχει, ἐφόσον δὲν ἐκριθόθη διὰ νόμου (ἄρθρον 32 τοῦ ἰσχύοντος Συντάγματος).

Συν) 'Ἐάν ἐπικυρωθῇ τελικῶς ὁ κυριατικὸς τῆς συμβάσεως νόμος, θὰ είναι ἀντισυνταγματικός. Οὐδεὶς περειτταῖς τῆς ιδιοκτησίας αὐτοῦ, εἰμὴ ὑπὸ διαστημάτων προπονθέσεις (δημοσία ὀφέλεια καὶ κατόπιν ἀποζημιώσεως, ἄρθρον 17 Συντάγματος). 'Η δημευση (ώς είναι η λήσης) ἀπαγορεύεται (άρθρον 18 Συντάγματος).

Ζων) 'Η Κυβερνήσης ἔδει νὰ ἐνεργήσῃ ἐντὸς τῶν δοίων τῆς δικαιωδοσίας της, δηλ. ἐντὸς τῶν πλωσίων τοῦ ισχύοντος Συντάγματος. 'Η λάντηρης κατὰ συνέπεια ἐντὸς αὐτῆς ὑποχρεώσεων δι' ὃν δημεύονται τὰ ἀγαθὰ τῶν ὑπηρκών της, ἀποτελεῖ ὑπέρθεσιν ἔξοντος.

Ἄσ ιδωμεν, διμως, εἴναι τὸ 'Ἑλληνικὸν Δημόσιον ἀποτῆτη πράγματα δικαιώματα ληστεως ὑπέρ οὐαντοῦ βάσει τοῦ προειδομένου τοῦ MEMORANDUM: 'Η πλειοψηφία τοῦ Ν. Συμβούλιον ἐστηρίζει τὴν ἀποφάσην τῆς έπι τοῦ ἄρθρον 2 παρ. α II τημάτος τοῦ MEMORANDUM, ὅπερ ἐν με-

HULL

CHARLES COLLINSON & COMPANY

Established 1825

WATER BOAT OWNERS

Water supplied to the majority of Greek vessels
and to 75 o/o of British vessels.

Day and night service with promptness and efficiency
HEAD OFFICE:

Friary Chambers, Whitefriargate, HULL HULL 36078-18362

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING
& INSURANCE AGENT

RUE DE LA MARSEILLAISE
BEIRUT

Phone:
Tel. Address: PRAKTEL-BEIRUT Office 59.33
Residence 58.59

ταφράστει (γενομένη υπό τον 'Υπουργείον Ναυτιλίας) έχει ως έξης: «Τά
έν λόγῳ σκάψῃ (δηλ. τά απελευθερωθέντα) θά αποδίδωνται εἰς τὴν Κυ-
βέρνησην τοῦ 'Εθνους εἰς δ' ἀνήκουν καὶ οὐγί εἰς τοὺς ἀρχικούς ιδιοκτή-
τας αὐτῶν. Εἰς ἐκάστην τῶν Κυβερνήσεων τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἀν-
κει η μετα τῶν ιδιοκτητῶν σύναρτος ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ πρὸς χώματον τοῦ
ζητήματος τῆς κυριότητος ἐπὶ τῶν σκαφῶν τούτων.

Ἐπ τρόπης ὄφεως τὸ N. Συμβούλιον φαίνεται νά ἔχῃ κάπως δίκαιον,
ιδίως δὲ ἐκ τῆς δευτέρας παραγράφου τῆς ἀναγραφούσης, δι τέον νά
καταρτισθῇ ΣΥΜΒΑΣΙΣ διὰ τὴν χώματον τῆς κυριότητος. Ἐνταῦθα,
ομοιος, δέον νά υπογραμμισώμεν, δι το κείμενον τῆς δευτέρας παραγρά-
φου τοῦ πρωτοτύπου δὲν ἀπέδοθη ύσθισ υπό τοῦ μεταφραστοῦ τοῦ 'Υ-
πουργείου.

Τὸ ἀγγλικὸν κείμενον έχει ως ἀκολούθων:

*"It will be for the Government of the United Nation concer-
ned to make the necessary arrangements with its own na-
tions as regards the ultimate ownership of any such vessels."*

'Η λέξις arrangement δὲν οημαίνει σύμβαση (CONVENTION), ἀλλὰ διακανονισμόν, διευθέτησην, ἐπομένως καὶ τὰ υπὸ τῆς μειονότητας υ-
ποτηρηθέμενα, δι τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος δέον νά καταρτίσῃ ΣΥΜΒΑ-
ΣΙΝ διὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου, δὲν ἀνταποκρίνον-
ται πρὸς τὸ γράμμα τοῦ MEMORANDUM.

'Άλλ' ἦς ἐπανέλθουμεν εἰς τὴν γνώμην τῆς πλειοψηφίας, υποστηριζό-
υσης, οτιά βάσει τῆς ως ἄνω διατάξεως, τὸ 'Ελληνικὸν Δημοσίον ἀπέτητης
κυριότητας ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ δι το επαφίεται εἰς τὴν διακριτικὴν πλέον
ἔχονταν αὐτοῦ νά μεταβίβαση τὴν κυριότητα εἰς τοὺς τέως ιδιοκτήτας τοῦ
πλοίου.

'Η διδομένη δις ἄνω ἐρμηνεία, δις ἐμφαίνεται ἐπ τῶν κατωτέρω πα-
ρατηρήσεων, είναι στενόναρδος καὶ προσκρούει τόσον πρὸς τὸ γράμμα,
δον καὶ τὸ πνεῦμα τοῦ MEMORANDUM.

Οὗτο, υποστηρίζει η πλειοψηφία τοῦ N. Συμβούλιον, δι τὸ ἀλλὰ περιέρχεται εἰς τὴν κυριότητα τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου. Ποιος, δι
μως δὲ λόγος τῆς ἀναγραφῆς ἐν τῷ MEMORANDUM τῆς ως ἄνω δια-
τάξεως, καθ' ἣν ἡ ἐνδιαφερομένη Κυβέρνηση δέον νά προθετικό
ιδιοκτήτην ὑπέρχουν της εἰς τὴν χώματον τῆς τε εἰς ταὶ αἱ ιδιοκτήτης
της ιδιοκτήτης (ULTIMATE OWNERSHIP);

Πόθεν ἀφένται τὸ ἐπαχειρόημα τῆς ἀπειρονηφίας, δι τὸ περὶ οὐ δὲ λό-
γος πλοίων συνελήφθη ως λεία πολέμου, ἐφόσον οὐχι μόνον ἡ ίδια συλλα-
βοῦσα Πολιτεία ('Αγγλια) δὲν τὸ ἐθέωρησεν ως λείαν, ἀλλὰ αὐτὸ τοῦτο
τὸ MEMORANDUM τὰ ἀντίτετα διατάσσει;

'Ιδον ἀλλὰ χαρακτηριστικαὶ περιπτώσεις περιλαμβανόμεναι ἐν τῷ
MEMORANDUM καὶ ἀποδεικνύονται κατὰ τρόπον ἀδιαμφισθήτον τὴν
ἐσφαλμένη ἐρμηνείαν ἣν ἔδωσε τὸ N. Συμβούλιον. a) Τμῆμα I, ἀρθρον
I. 'Αντικείμενοι σκοποὶ τοῦ MEMORANDUM ἔσονται οἱ ἔξης: Τὴν
μὴ παρεμπόδισην τοῦ 'Αρχιστράτηγον ἡ τὸν ἐπαχειρίσεων καθ' οἰονδή-
ποτε τρόπον. Τὴν διάθεσιν τῶν πλοίων εἰς ἐπωρείες ὑπηρεσίας. Τὴν μ-
ποφυγὴν πάσης διαφωνίας μεταξὺ τῶν διαφόρων στρατευμάτων τῶν 'Η-
νωμένων 'Εθνῶν τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν σύλληψην ἡ εὐρεσινα.

Ποιο ἀνευρίσκει τὸ N. Συμβούλιον εἰς τοὺς σκοποὺς τούτους τὴν ιδέαν
περὶ κηρύξεως ως λείας τῶν ἀπελευθερουμένων πλοίων ὑπὲρ τῆς A ή B
πολιτείας;

b) Τμῆμα I, ἀρθρον 2ο 'Αρχιστράτηγος χάρων τῶν ἀμέσων σκο-
πῶν τῶν ἐπαχειρίσεων θά ἔχῃ ἀπόλυτον δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῶν συλληφθέν-
των ὑπὸ τῶν ὑπὸ αὐτῶν δυνάμεων σκαφῶν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν...,
ἀρθρον 3 «Διὰ τοὺς σκοποὺς τούτους ο 'Αρχιστράτηγος θὰ κάμη χρήσιν
παντὸς δικαιομάτου ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΑΞΕΩΣ...., οὔτε δὲ α-
τός, οὔτε ἡ Κυβέρνησης του είναι ὑπενθύνοι..., ἐπεὶ τοῦ ζητήματος τῆς
τελικῆς εὐθύνης πρὸς ἀποχήμισιν διὰ τὴν χρήσιν ἡ ἀπώλειαν τῶν
σκαφῶν. "Αρθρον 5. «Ο χρόνος τῆς υπὸ τοῦ 'Αρχιστράτηγου ἐπιστρο-
φῆς τῶν πλοίων εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἀρχὰς θὰ ἔχειται ἐπ τῆς πορείας
τῶν ἐπαχειρίσεων...».

Δὲν δημάρεια, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, νά ἐννοήσωμεν πῶς τὸ N. Συμβού-
λιον συμβιβάζει τὴν λήσιον μὲ τὴν στρατιωτικὴν ἐπίταξιν
τὴν εὐθύνην πρὸς αὐτὸν διατάξεων σκαφῶν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν...,
ἀρθρον 3 «Διὰ τοὺς σκοποὺς τούτους ο 'Αρχιστράτηγος θὰ κάμη χρήσιν
παντὸς δικαιομάτου ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΑΞΕΩΣ...., οὔτε δὲ α-
τός, οὔτε ἡ Κυβέρνησης του είναι ὑπενθύνοι..., ἐπεὶ τοῦ ζητήματος τῆς
τελικῆς εὐθύνης πρὸς ἀποχήμισιν διὰ τὴν χρήσιν ἡ ἀπώλειαν τῶν
σκαφῶν. "Αρθρον 5. «Ο χρόνος τῆς υπὸ τοῦ 'Αρχιστράτηγου ἐπιστρο-
φῆς τῶν πλοίων εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἀρχὰς θὰ ἔχειται ἐπ τῆς πορείας
τῶν ἐπαχειρίσεων...».

Δὲν δημάρεια, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, νά ἐννοήσωμεν πῶς τὸ N. Συμβού-
λιον συμβιβάζει τὴν λήσιον μὲ τὴν στρατιωτικὴν ἐπίταξιν
τὴν εὐθύνην πρὸς αὐτὸν διατάξεων σκαφῶν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν...,
ἀρθρον 3 «Διὰ τοὺς σκοποὺς τούτους ο 'Αρχιστράτηγος θὰ κάμη χρήσιν
παντὸς δικαιομάτου ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΑΞΕΩΣ...., οὔτε δὲ α-
τός, οὔτε ἡ Κυβέρνησης του είναι ὑπενθύνοι..., ἐπεὶ τοῦ ζητήματος τῆς
τελικῆς εὐθύνης πρὸς αὐτὸν διατάξεων σκαφῶν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν...,
ἀρθρον 5. «Ο χρόνος τῆς υπὸ τοῦ 'Αρχιστράτηγου ἐπιστρο-
φῆς τῶν πλοίων εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἀρχὰς θὰ ἔχειται ἐπ τῆς πορείας
τῶν ἐπαχειρίσεων...».

γ) Τμ. II, ἀρθρον 2 παρ. δ: «Είναι δημαρτὸν νά ἐμφανισθοῦν περι-
πτώσεις εἰς τὰς δοπίας θὰ ἀποδειχθῇ μεταγενεστέρως, δι πραγματικὸς
κύρου τοῦ σκάφους είναι 'Επιπράτεια η ίδιωτης ὑπηρεσίας ἄλλου Κρά-
του... η ἔχειν μὲ τὸ αὐτὸν διατάξεων σκαφῶν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν...,
τοῦ παρόπλου τοῦ σκάφους. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταῦτας συμφωνεῖται, δι αἱ Συμ-
μαχοὶ Κυβέρνησης εἰς ἄς ηδελον ἀποδοθῇ τοιαῦτα σκάφη, δὲν θὰ ἀπο-
κούν παρὰ τὴν ΦΥΛΑΞΙΝ καὶ θὰ ἀπελευθερώνων ταῦτα.

Εἰς τὴν τελευταῖαν ταῦτην περιπτώσειν η ἀναγνωριστική τοῦ ιδιοκτήτου
τοῦ ἀπελευθερουμένου πλοίου είναι πλέον η ἐμφανής.

Κατά τὸ ἀρθρον τοῦτο η 'Ελληνικὴ Κυβέρνησης είναι ὑποχρεωμένη νά
σεβασθῇ τὴν κυριότητα η ἐπερχονται μέτρα πράγματον δικαιώματα η τὴν νομὴν λ.
χ. τοῦ 'Αγγλου, τοῦ Γάλλου, τοῦ Αιθιοποῦ, πλὴν τὴν τοῦ ιδίου της ὑ-
πηρεσίαν!

Δὲν παρίσταται νομίζομεν ἀνάγκη νά προθετικόν εἰς τὴν περιπτώσεων ἀνά-
λυσην τῶν ὑπολοίπου ἀρθρῶν καὶ παραγράφων τοῦ MEMORANDUM
οδινος δὲ λαρικτήρ, ως ἀνωτέρω πατερέσθητη, είναι καθαρὸς στρατιω-
τικῆς φύσεως, ἀνεν τῆς ἐλαχιστῆς προθέσεως, διως ουδιμότητα ζητήματα
κυριότητος μεταξὺ τῶν Κυβερνήσεων τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἀρ' ἐνός,
και τῶν ὑπηρεσίων αὐτῶν ἀρ' ἐπέρων, ἐπι τὸν ἀπελευθερουμένου πλοίου.
Αἱ λέξεις η φράσεις κατὰ τοὺς ἐρμηνευτικοὺς κανόνας δεν πρέπει νά
λαμβάνονται μεμονωμένως, διότι ἀγόμενα εἰς συμπεράσματα, πάντα δὲν
ἀνταποκρίνονται πρὸς τὴν θέλησην τῶν συμβαλλομένων. 'Εάν τὸ ἀντίθε-
τον είχε συμβῇ, δὲν θὰ ηφίστατο τὸ ἐν λόγῳ MEMORANDUM τοιαῦτην
τραγικὴν παρεμπονησίαν, διότε, ἐνῷ διοι οι σφραγίσται τῶν 'Ηνωμένων

'Ἐμπνῶν ἔλαβον εἰς τὴν κατοχὴν των τὰ ἀπελευθερωθέντα πλοῖα των, μό-
νον οι "Ελληνες είδον τοὺς κάποιους τῶν διοικήσην δεκαετηρίδον νά πα-
ταρθοῦσιν τοῦτα η ΜΟΛΩΧ — Δημοσίου καὶ δὴ υπὸ τὴν πρόσφατον
επιπλάσιον τοὺς καὶ προσωπικοὺς νομιμότητος.
Γ'. ΑΝΤΙΘΕΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ ΤΗΣ
ΕΛΛΑΣΟΣ

Τελευταῖον ἔξεταζόμενον ζητῆμα είναι δι τη ἀνωτέρῳ σχολαίας ομένην
ἀπόφασις τοῦ N. Συμβούλιον προσκρούει πρὸς θετικά διατάξεις τοῦ έ-
σωτερικοῦ δικαιού τῆς Ελλάδος. Τὸ ζητῆμα τοῦτο ἐδίγη ηδη ἀνωτέρῳ
εἰς τὸ περὶ MEMORANDUM πεφάλαιον. 'Ελέχθη δι το καὶ δὲν έντινο
τὸ ΜΕΜΟΡΑΝΔΟΥ, δι πρωτητικὸς νόμος θὰ είναι ἀντισυνταγματικός, ως
προσκρούοντα πρὸς τὰς περισσαὶς τῆς ιδιοκτησίας ἀρχάς τοῦ Ισχυροῦ
τοῦ Συντάγματος.

'Η Πολιτεία ἐκ παραλήπου ἔλαβε κατὰ τὸν πρόσθια πόλεμον τὸν πόλεμον
νομοθετικὸν μέτρων διὰ νά ἀποστείηση τὸν ἐχθρὸν ἐπ τῶν, καὶ οιδιδί-
ποτε νομίζοντον, μεταβιβαζόμενον εἰς τὸν ἀγαθῶν, τὸν ἀνηράντων
εἰς "Ελληνας. Μεταξὺ τῶν κυριοτέρων νομοθετημάτων είναι καὶ δη
μοσιεύσης υπὸ τῆς προδόμου 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως 'Αν. Νόμος ηδ
3066 τῆς 27/28 Οκτωβρίου 1941 Πρεξίποντον άμυνης τῆς οἰκονομίας τῆς Χώρας
κατὰ τὸν πράξειν τοῦ ἐχθροῦ, διτις περιλαμβάνει τὰ ἀκόλουθα:

«Ἄρθρον 1, παρ. 2. 'Ανεξαρτήτως τῶν ἐν τη προηγούμενη παραγρά-
φῳ διατασσομένων λογίζεται ως ἀκυρος καὶ μηδέποτε γενομένη πάσια
μεταβίβασις εἰς τὸν ἐχθρὸν, τοὺς ὑπηρόδους αὐτοῦ η πρόσωπα ἐνεργοῦντα
κατ' ἐντολὴν, διὰ λοιπὸν η διφέλος αὐτῶν, διαωμάτων κυριότητος
ἐπὶ ἀκίνητον πραγμάτων πειμένων ἐν "Ελληνάδη η κειμένων ἐπτὸς τῆς 'Ελ-
λάδος, ἀλλ' ἀνηράντων εἰς "Ελληνας η ὑπηρόδους συμμέσων συμμέσων
κυριότητος πραγμάτων κειμένων ἐν 'Ελλάδη...».

Ἄρθρον 4. «Πᾶσα δη μετανομάτων τῶν δικαιωμάτων τῶν
Ελλήνων κατὰ πράξειν τοῦ ἐχθροῦ, είναι καὶ δη μηδέποτε περιου-
σιακοῦ στοιχείου ἐν 'Ελλάδη η εἰς τὰς υπὸ τοῦ ἐχθροῦ κατεχομένας η
ζητούμενας κώρας ἀνήκοντος εἰς "Ελληνας ὑπηρόδους η ὑπηρόδους συμ-
μάχων κωρῶν, είναι ἐν παρ. η ζ η ζ αρ ος καὶ δὲν ισχύει καὶ εναν-
το παντὸς τοίτου...».

Σχετικοὶ ἐπίσης νόμοι μὲ τὴν περιφρόνησιν τῶν δικαιωμάτων τῶν
Ελλήνων κατὰ πράξειν τοῦ ἐχθροῦ, είναι καὶ δη πόμπον 13 τῆς 3ης Νο-
εμβρίου 1944, ἀρθρον 2, Α. Ν. 410/1945, Συντ. Πράξης 73, ἀρθρον 1,
δη. B', 10.

Οσον ἀφορᾷ τὰς ζητανές θεομοθεσίας, ἀς ἐπικαλεῖται η ἀπόφασις τοῦ
N. Συμβούλιον, δὲν δηναταί προφανῶς νά τύχωσιν ἐφαρμογῆς ἐν προ-
κειμένῳ, διότι ἀνηράντησιν προσκρούει πρὸς τὸν ημεδαιτούς νόμους τῆς δημοσίας
τάξεως (ἀρθρον 8 N. T. 4 Οκτωβρίου 1856).

Ἐάν, παρ τὰ ἀνωτέρω, τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος ἔξαπολουνθῇ νά δια-
κηρύξῃ ἐπομήσως, δι τὰ συλληφθέντα υπὸ τῶν Γερμανῶν ἐλληνικά
πλοία κατέτησαν Γερμανικά, δὲν θὰ είναι ίσως ἐπιληπτικὸν νά ιδωμεν
τελικῶς τὰ πλοία μας ταῦτα νά συνυπολογίζωνται εἰς τὴν υπὸ τῶν 'Ηνω-
μένων 'Εθνῶν διανομὴν τοῦ Γερμανικοῦ Εμπορικοῦ Στόλου.

Γ. Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Δικηγόρος

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.

MARINE SUPPLIES

116 BROAD STREET, NEW YORK N.Y. U.S.A.

Ἄξιότιμοι Κύριοι,

Λαμδάνομεν τὴν τιμὴν νά σᾶς ἀναγγείλωμεν τὴν σύστα-
σιν ιδιαιτέρας Διευθύνσεως τοῦ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ
ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΜΑΣ ΕΝ ΝΕΑ ΓΟΡΚΗ ΓΡΑΦΕΙΟΥ,
τοῦ εἰδικοῦ διὰ γυναῖκα εἰδη πηγανήσιας καὶ καταστρώματος.

ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ σχετικὴν
μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἐπιθεώρησιν, ἀλλαγὴν σημαίας καὶ ἀ-
γαλαμδόνομεν εἰπιλεψιν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν πλοίων,
καθαρισμὸν λεβήτων καὶ λοιπῶν ἐργασιῶν.

Ἐπίσης ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΜΕΝ ρυμουλκὰ πάσης ἐπιποδυγ-
μεως καὶ εἵμεθα εἰδικοῖ δι ἀγθρακεύσεις πλοίων καὶ γενι-
κῶς δι οιαδήγηστε ἐργασίαν σχετικὴν μὲ τὴν γυναῖκαν.

Διὰ τῆς ἀρέσου καὶ ταχείας ἐξυπηρετήσεως μας, Κύριοι,
εἵμεθα δέδαιοι δι: θα δη δυνηθῶμεν γὰ σᾶς ἀποδείξωμεν εἰλι-
κρίνειαν καὶ οικονομίαν.

Μετ' ἔξαιρέτου υπολήψεως

JOHN A. PAPADOPOULOS & Co.



Αίγυπτος

'Ο λιμήν της Αλεξανδρείας

'Υπό της αίγυπτιακής κυβερνήσεως είχε συσταθή πρό των μηνών έπιτροπή έξι έμπειρων μόνων, ήνα μελετήσῃ τάς δυνατότητας διευρύνσεως καὶ διαρρυθμίσεως τοῦ λιμένος της 'Αλεξανδρείας. Ή έπιτροπή, τεθείσας ίντο τὴν προεδρείαν τοῦ ἔφετον γούγον τῶν Δημοσίων "Ἐργων, ὑπέβαλε πρὸ ἡμέρων τὸ πόρισμά της, ἀφοῦ ἐπὶ μαρῷ ἐμελέτησε τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος. 'Ενδιαφέρονται είναι αἱ διαποστώσεις τοῦ πορίσματος, ὅσον ἀφοῦ τὴν παρούσαν κατάστασιν τοῦ λιμένος τῆς 'Αλεξανδρείας.

Οὕτω: Τὸ δύνισμα πρὸ τῶν κρηπιδωμάτων — ἔξαιρεσι τῆς ἀποβάθρους Μαζιούντιε — δὲν ἐπτρέπεται τὸ πλεύσιμα εἰς τὰ μεγάλα σκάφη, ἐνῷ οἱ ἐπιβάται, ἀποβιβάζομενοι εἰς πλεύσιας ἀποβάθρας, διανύσσου μαρῷ ἀπόστασιν, ποιῶν ἡ φθάσουν εἰς τὴν κεντρικήν ἔξοδον τοῦ λιμένος. 'Η φροτεκέρδοτος τῶν ἔμπορευμάτων δὲν είναι ἐπαρκῶς φυμασμένη, αἱ ἀποθήκαι πετρελαιούντων εὐθίσκονται πλησίον τῶν ἀποθηκῶν ἔμπορευμάτων, τοὺς προφανῆ τὸν ἐπικαταστάσιν, ἐνῷ καὶ τὸ κορητίδωμα ἐπορθώσεως τῶν γιανθρακῶν δὲν είναι, ώς θύ ἐπρεπε, μαρῷ τῆς πόλεως. Παρατηρεῖται ἀκόμη εἰς τὸ πόρισμα τῆς ἔπιτροπῆς ἡ ἀπόλυτος ἀνέτρεψις ναυαγοσωστικοῦ νικοῦ καὶ πυροσβεστικοῦ μέσων.

Βάσει τῶν ἀνάτερέων διαποστώσεων η 'Ἐπιτροπή προτείνει τὰ ἀγόλουθα μέτρα: 'Εκβάθνισον τοῦ λιμένος κατὰ μῆρος ὅλων τῶν ἀποβαθρῶν καὶ διάρεσον αὐτοῦ εἰς τμῆματα μὲ προσαθωμένην ἀποστολήν. Προτείνει δηλαδή, ίδιον τμῆμα διὰ τὴν κίνησιν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν ἐλαφρῶν ἔμπορευμάτων, εἰδίκας ἀποβάθρας διὰ τὰς εἰσαγωγάς βαρέων φρετῶν, χημικῶν προϊόντων καὶ γιανθράκων, ίδιον κορητίδωμα διὰ τὰ κενὰ πλοία καὶ ίδιατέρας ἀποβάθρας διὰ τὸ διαμετακομιστικὸν ἔμποριον, διὰ τὰς ἔξαγωγάς κρούμων καὶ βάμβακος, διὰ τὴν ξυλείαν καὶ διὰ τὰ ζήρα, ίδιον τμῆμα ἐλεύθερας ζώνης καὶ χωριστάς βάσεις διὰ τὰ πετρέλαια καὶ τὰς ευφλέκτους ὄλας.

Προτείνει, περιστέρω, τὴν διεύρυνσιν καὶ ἀσφαλτόστρωσιν τῶν παραλιανῶν ὁδῶν, τὴν ἀναδιογάνωσιν τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τοῦ λιμένος καὶ τὴν προμήθειαν ναυαγοσωστικῶν καὶ πυροσβεστικῶν μέσων. Τὸ κόστος τῶν οὕτω προβλεπομένων δελτιώσεων ὑπελογίσθη παρὰ τῆς 'Ἐπιτροπῆς εἰς 2.150.000 λιρῶν. 'Ηδη τὸ πόρισμα τελεῖ ὑπὸ τὴν κοίσιν τοῦ ἑπούλου ουμουλίου τοῦ Καΐρου.

Βέλγιον

Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀποκατάστασιν

"Οποις καὶ κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον, τὸ Βέλγιον ἀντιμετωπίζει καὶ τῶρα, μαζὶ μὲ τὰς ἄλλας ἐμπολέμους χώρας, τὴν ἔμποροναυτικὴν ἀνασυγχρότητον. 'Απὸ τὸν ἀνδιαφερομένους κύριλον ἵποτηρίζεται, ὅτι μία ζώρα, δύος τὸ Βέλγιον, πλήρως ἐκβιομηχανοποιημένη, διεῖται νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν πρόσκτην ναυτιλίαν, δχι μὲ ημιμετρα. Τὸ δελτικὸν πλοίον ἐπιβάλλεται νὰ συμμετάσῃ εἰς τὸ τόσον σημαντικὸν ὑπερθαλάσσιον τῆς χώρας ἐπιτάξιον κατὰ ποσοστὸν μεγαλύτερον τοῦ 4 τοῖς ἑκατὸν τοῦ 1937. 'Η τοιάτη δύος, ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας προϋποθέτει ἐπαρκῆ κρατικῆν ἐνίσχυσιν, πρὸς τὸν οποῖον δ' αὐτὸν ἀκοινῶς Βασιλικὸν Διάταγμα, δημοσιεύθετον κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ μηνός, καθορίζει τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν εἰς τὸν ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν παροχὴν ποτώσων μὲ καμηλότατον τόκον διὰ τὴν ναυτιγήν νέον οκαφῶν. Τὸ μέγιστον διοίν τῆς κρατικῆς ἐπιβαθύνσεως ὑπολογίζεται εἰς 375 ἑκατομμύρια φράγμων.

'Ηδη τὸ ποσὸν τοῦτο κρίνεται ἀνέπαρκες καὶ ζητεῖται ἡ ἐπαίξησις τοῦ εἰς 1 δισεκατομμύριον. 'Εν παραλλήλον οἱ ναυτιλιακοὶ κύριοι ζητοῦν τὴν σύντασιν 'Υπουργείου Ναυτιλίας, δύος κυρίων δὲ τὴν μέριμναν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἑθνικοῦ 'Ἐπιτροφικοῦ Ναυτικοῦ.

Γαλλία

Ο ἔλεγχος τῆς Ναυτιλίας

'Εντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερῶν προβλέπεται εὑρυτάτη νὰ λάβῃ ζώραν συζήτησις εἰς τὴν Γαλλικὴν Συνέλευσιν ἐν τῆς κρατικῆς ἐπορογνωτικῆς πολιτικῆς. 'Ο νέος ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας κ. Μόζ, τοῦ δ.

EMMANOYLA LIAROUTSOS

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΒΕΓΓΑΖΗ (ΛΙΒΥΗΣ)

ποίου είναι γνωστά αἱ ὑπὲρ τῆς κρατικοποίησεως ἀπόφεις, ὅμιλον εἰς τὴν Συνέλευσιν ἑτοῖς σχετικῶς, διὰ διασδήποτε δὲ κρατικὸς ἔλεγχος εἰς τὴν Ναυτιλίαν δὲ συνεχισθῇ. Εἰς ἐφότησιν, διατὶ τὸ Γαλλικὸν Κράτος προθαίνει εἰς τὴν ἀγοράν «Δίμετροτες» καὶ «Βίτορος» σκάφων, τῶν διπλίων τὸ ἀνατάλληλον δὲ ἐμπορικὴν ἐξμετάλλευσιν διεπιστώθη, δ. κ. Μόζ ἀπήντησε: «Δὲν ἔχομεν τὴν δυνατότητα τῆς ἐπιλογῆς. Προτιμητέα είναι η ναύλωσις, παρὰ η ἀγορά, ἀλλὰ ἀμφιβολον είναι ἂν δὲ ἐπιτύχοιμεν τὴν πρότητην.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἀνέρχεται εἰς 2.690 ἑκατομμύρια φράγμων, ἔναντι 1722 διὰ τὸ 1945. Αἱ ἐπιχορηγήσεις διὰ τὰς ταχυδρομικὰς γραμμὰς ὑπελογίσθησαν εἰς 430 ἑκατομμύρια φράγμων.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Η ἀμερικανικὴ χωρητικότης

Συμφώνως πρὸς στατιστικὰς δημοσιευθείσας τὴν 26ην 'Ιανουαρίου ὥπερ τῆς Ναυτιλίας 'Ἐπιτροπῆς, παρὰ τὰς βαρυτάτας ἐκ τοῦ πολέμου ἡμίας, τὰς δοπίας πλέοντα τὸν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἐξῆλθεν αὕτη ἐπὶ τῆς πολεμικῆς θεομηνίας πέντε φοράς ισχυροτέρᾳ, παρ' ὅσον ἡτο τὸ 1939. Λόγῳ τῆς ἐκτάκτου ναυτηρικῆς δραστηριότητος κατὰ τὴν πολεμικὴν περιόδου, κατέχουν σήμερον αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἐναντίον τοῦ πολέμου ἐπὶ 5521 πλοίων, 1600 τόννων τυχόδει καὶ ἀνώ ἔκαστον, ἔναντι 1401 παρούσιον, ἀπίνα τείχον εἶχον ἐν ἐπηρεοῖ τὸ 1939.

Κατὰ τὸν διάρκειαν τοῦ πολέμου 604 ἀμερικανικὰ πλοῖα, τὸν 1000 τυχόδεις καὶ ἀνώ, ἀπολέσθησαν ἐκ πολεμικῆς ἐνέργειας καὶ ἔτερα 139 ἐκ συνήθεων κυρίων πλοίων θαλάσσης, διφεύλομένων διωσάντων εἰς τὰς δυσσόλους, κυρίως, συνεπειὰ τοῦ πολέμου, συνήθεων ναυτιλίας. Τὸ εἰς δ. w. τοννάς τῶν πυριτέρων ναυτιλίων τοῦ Κόσμου, τὸ ὑπάρχον σήμερον καὶ τὸ 1939 ἐμφανίζεται, βάσει τῶν ἀμερικανικῶν στατιστικῶν, εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ	1945	1939
Ηνωμ. Πολιτεῖαι	56.800.000	12.100.000
Μεγ. Βρεταννία	19.600.000	23.300.000
Νοθρηγία	3.950.000	6.400.000
Κάτω Χῶραι	2.090.000	3.300.000
Γαλλία	1.300.000	2.900.000
Έλλας	1.700.000 (*)	2.700.000
Σοβ. Ένωσις	1.200.000	1.500.000

Αριθμὸς πρὸς τὴν ιταλικὴν ναυτιλίαν

'Ἐπι πληροφοριῶν, μάτινες παρεσχέθησαν ὑπὸ τῶν διπλωματικῶν κύκλων τῆς Βασιλικῶν, ἐγγόνισθη, διὰ η 'Αγγλία καὶ αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι προτίθενται, μετὰ τὴν λήξην τῶν ἐργασιῶν τῆς U. M. A., νὰ ἐποβοηθήσουν τὴν ἀνασυγχρότησιν τῆς ιταλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. 'Αγγεῖται ἀκόμη ἀν τὰς ὑπεροκεάνειας 'Βουλκάνων, 'Σατούρνιας, 'Κόντε Γράντες' καὶ 'Κόντε Μπλακάμπινος', γύρω τῶν 23.000 τυχόδεις ἔκαστον, θά παραδοθοῦν τελικῶς εἰς τὴν 'Αμερικανικὴν Τύπων συμπάτιουν, διὰ τοιαύτην δὲ είναι ἡ τύχη των.

Πιστεύεται ἀφ' ἐτέρου μεταξὺ τῶν διπλωματικῶν κύκλων, διὰ οἱ ἀγ-

(*) 'Αναμφιβόλως πρόκειται περὶ λάθους. Εἰς ἐπτακοσίας, μᾶλλον, γιλιάδες καὶ δχι εἰς 1.700.000 ἀνέρχεται τὸ d. w. τοννάς τῆς Ναυτιλίας μας.

FREE SERVICE TO SHIPOWNERS
A. E. SHEPPARD & CO.
CONTRACTING AGENTS BY APPOINTMENT
TO SHIPOWNERS

Over 1000 ports throughout the World regularly
circularised for latest information useful
to shipowners.

Keen quotations, consistent with efficient service for
STEVEDORING TOWAGE

DUNNAGING STORES
TALLYING REPAIRS etc.

WRITE: «Ethelburga House» Teleph.: LONDON Wall 2281
91-3, Bishopsgate, Downland 3606
LONDON E.C. 2. Telegrams: AESALPORTS, Stock
Cables: AESALPORTS, London

Foreign agents are invited to co-operate by sending us
latest information

γλοι και οι άμερικανοι είναι σύμφωνοι να έπιστραφούν εις την Ιταλίαν δια την καταραθήντα πλοιά της, όσα κατεσχέθησαν κατά την διάρκειαν του πολέμου, διότι η Ιταλία τελικῶς απέβη δις «συνειμπόλεμος», ο δε έμπορος της στόλος είναι απαραίτητος διά την αποκατάστασιν της έθνικής της οικονομίας.

Άναγράφων τας άνωτέρω πληροφορίας δια γάγγιας ναυτικούς τύπος διερωτάται, δια πράγματι αι απόνεις αντανακά των διπλωματικών κύκλων της Βασιγκτόνος συμπάτουν με τας αντώνημας των άμερικανών έφοπλιστων, δεδομένους δια αι άμερικανικά έταιρια στερεοντας πρός το παρόν εμμένθων έπιβατηγών υπεροχεανίων διά τας γραμμάς τον. Υπενθυμίζεται επ' εικασία, δια πάροτρο τον πλέονταν περιεσώθησαν έπτα μόνον υπερωκεάνια των 25.000 τόνων γκρός και ανιο έποστον, ητο τα γάγγια: «Βασιλίσσα Μαρία», «Βασιλίσσα Έλισάβετ», «Ακοντάνια» και «Μαυριτάνια», τό γαλλικόν «Πλ.ντ-Φράνς», τό διλαδικόν «Νιού Αμστερνταμ» και τό γερμανόν «Εύρωπη». Έκ των γάγγιαν αφ' έτερον τό «Ακοντάνια», ήλικιας 31 έτών, δεν προβλέπεται να παραμείνη επι πολὺ εισέπει εις την ίπτησιαν. Οιαδήποτε εξ' άλλων διασιωζόμενα σκάφη της ζλάσεως των προσαναφεθέντων υπερωκεανίων, είναι τόσους βεβλαμένα, διατε να μη δικαιολογήται η έποσευή των. Τα μικρότερα συνεπάδησαν σκάφη διά μίαν μεταβατικήν περίοδον προβλέπεται να είναι πολύτιμα.

Η άποδέσμευσις της Ναυτιλίας

Κατά πληροφορίας είναι Βασιγκτόνος, έδημοιοιεύθη έκει πρό ήμερον κοινή άνακονίσιμης της «Ναυτιλίας Επιτροπής» και της «Πλευρικής Διοικήσεως της Ναυτιλίας», εις την δόσιαν τονίζεται, δια η άποδέσμευσις των πλοίων και η άποδοσίς των εις την ίδιωτην έφοπλισμόν θέλει συντελεσθή, διότι το δυνατόν ταχύτερον. Τοιουτρόπως και ουμφώνως πρός την κειμένη νομοθεσίαν θά έπανέλθῃ εις κείρας των έφοπλιστῶν ή εύθυνη διά τα ίδιοτητα ή τα παρ' αύτων ναυλωμένα πλοιά, ένω με τον έπικειμένον τερματισμόν των πρός την U. M. A. υποχρεώσεων, θά παύση ύφισταμένη μία από τας κυριοτέρας άφοριμάς του έλεγχον έπι πολύ περιορισμένον την άμερικανική χωρητικότητα.

Όσον αφορά τα δηλιταγωγά, ταντα θά λύνται, σύν τῷ χρόνῳ, της έπιταξίας, έφδοσον θά προσθήται τό έργον της άποστρατεύσεως των ένοπλων δυνάμεων. Επανέρχεται έπιστης εις την άμοιδότητη της ίδιωτης πρωτοβουλίας και των ναυτεργατικῶν δραγανσεων ή εύθυνη διά την έπανδρωσιν των πλοίων και διά την ίκανοτητήν της άποδοσίαν και ύγειαν των πληρωμάτων. Η ιρατική διοίκησης θά περιορισθῇ εις την παρακολούθησιν και την ένθαρρυνσιν των ίδιωτικούν έφοπλισμού.

Η ναυτική έκπλαδευσις θά συνεχισθῇ υπό την αιγίδα και διατάναι της όμοσποδιακής κυβερνήσεως, εις κλίμακα διως άναλογον πρός τας εἰσηγητικάς ή άνγκαρις της Ναυτιλίας, ή δε σχετική προσπάθεια θά τείνη όχι μόνον εις την έπαγγελματικήν έκπλαδευσιν, αλλά και εις την έπανεπταίδευσιν διά την ιεραρχικήν προαγωγήν των πληρωμάτων.

Τό ίκανοινωθὲν καταλήγει με την διαβεβαίωσιν, δια δια την διάρκειαν της πλευρικής περιόδου άναληφθείσιν υπό τον Κόρτους προτοτούλια θά μεταβισθῶν το ταχύτερον εις τους έφοπλιστάς. Τό έν προκειμένον άπωτούμενον χρονικῶν διάστημα διά την ύλοιπήρωσιν της προσπάθειας ταντης θά περιορίζεται επι πάλλον από την έπαστοτε διαδηλωμένην έπιθυμιαν των έφοπλιστῶν και των ναυτεργατικῶν ένώσεων πρός ταχυτέραν άνάληψην των προσαναφεθεισῶν εύθυνων.

Μεγ. Βρεταννία

Ηλεκτροσυγκόλλησις και κάρφωσης

Εις γένια παρατεθὲν εις την Γλασκόβην υπό τον «Ινστιτούτον Ηλεκτροσυγκόλλησεως» ο πρόεδρος αύτου διωλόν σχετικῶς με την ήλεκτροσυγκόλλησην, είπε μεταξύ άλλων και τά ζεῖς ένδιαφέροντα:

«Ηρωτήθην πολλάκις, άνη η ήλεκτροσυγκόλλησης άντικαθιστᾷ πλήρως την κάρφωσιν των ήλασμάτων εις τας ναυτικάς κατασκευάς. Σχεδόν πάντοτε άπήνησα: «όχι». Είναι πράγματι άναγκη να ξέρουμε μίαν σα-

φή άντιληψην των έν προσειμένων άναλογων, θά έπεσε δε νά έκπιμηθῇ άρχοντως τό γενονός, διτι ίπαρχει έδαφος δι' άμφοτέρως τάς μεθόδους, την παλαιάν και την νέαν.

Παραδέχομαι, διτι τό ήλεκτροσυγκόλλημένον σκάφος άντεχει περισσότερον εις τας ζημιάς και είναι μᾶλλον ίδιαστεγές, ή τό καρφωμένον. Πρόπει διως νά ληφθῇ υπ' ζην, διτι τα πλοιά εις τας διαλάς περιόδους δεν προσφορίν συχνά έπι στερεούν σωμάτων. Άμφοτέρω αι μέθοδοι απόδιδουν έξαρσεις αποτελέσματα, τό δε πρόσλημα έγκειται εις την συγκεραμήν των δύο μεθόδων, εις τοπον ζώστε ένα σκάφος να καταστῇ περισσότερον απόδοτικον διά την πλιοκτήτην του. Τό δύσκολον έργον των ναυηγών έγκειται εις τη πώς διά της ήλεκτροσυγκόλλησεως θά ίπαριθμούσιν ούτοι τό κόστος ένδος πλοίου εις τό έλαχίστον, τό δε έν προκειμένω πρόβλημα είναι ποιά τημάτα τον σκάφους θά ήλεκτροσυγκόλληθον και ποιά θά καρφωθοῦν.

Εις τη ναυπηγεία «Βίκερς—Άρμστρογκ», τον Μπάρροου-ιν-Φέρνες, έγενετο έξ' άλλον πρό τινων ήμερων ένώπιον πολλῶν τεχνικῶν και άντιπροσώπων του τύπου έπιδεξίς της έφαμογης μᾶς νέας μεθόδου κατασκευῆς των μεγάλων υπερωκεανίων, ήτις δεν θά έξασφαλίση μόνον εις τό σκάφος μεγάλυτερων μεταφορικήν ίκανότητα, άλλα και θά περιορίση σημαντικῶς τό βάρος του ζηνηματοποιημένον διά την ναυηγησιν ύλινδος.

Πράγματι, κατά την ίμεραν της έπιδεξίως μεγάλα, προκατασκευασμένη ήλεκτροσυγκόλλημένα διαφράγματα, πλευρικά έλασματα και παλίνηματα δεξαμενῶν έπιτοπετήθησαν επι τον νέου υπερωκεανίου «ORCADES» 29.000 τ. γκρός, της «Ορείν Λάνια, ούτινος ή τρόπις έπιποθετήθη επι της έσχάρας τόν παρελθόντα Σεπτέμβριον. Τό άποτελέσμα της μεθόδου ταυτης εις την κατασκευήν τον «ORCADES» θά σημάνη —κατά σχετικήν άνακονίσιων των ναυηγών— αύξησην της μεταφορικής του ίκανότητας κατά 2000 τ., έναντι της κατασκευής παρομοίου κατά την προπολεμική περίοδον πλοίου. Ό συνδιασμός ήλεκτροσυγκόλλησεως και καρφώσεως απόδιδει μίαν ίσχυροτέραν κατασκευήν πλοίου, έν συγχρίσιει πρός σκάφος διλογήρωτικής καρφώσεως, συγχρόνιος δε έπιφερει και μιαν αισθητήν οικονομίαν ύλινδος, ήτις, διά την περίπτωσιν τον «ORCADES».

Ο γενικός διευθυντής των ναυηγείων έδήλωσεν έπισης, διτι ο κραδασμός τον σάλων και οι συνδεόντες αύτων θόρυβοι —πηγή ένοχηλήσεως διά τους έπειτας— περιορίζοντα σημαντικῶς διά της ήλεκτροσυγκόλλησεως, ενώ και αι σύγχρονοι διακοσμητικαί έπιδιώξεις εις ένα πλοίον έπιτυχάνοντα χωρίς νά καθίσταται άπαραίτητος ή κάλυψης των καλύδων των κατασκευών. Εις τό «ORCADES», λόγου χάριν, ή κυρία κλίμαξ θά κατασκευασθῇ διλογήρωτικής έπι ύλινδος και θά διακοσμηθῇ άνευ προσφρηγῆς εις την ίκανειαν, πράγμα όπερο μειώνει σοβαρῶς τούς πορόδους καταδύνων.

Τὰ μετρίου μεγέθους φορτηγά

«Αγγλος έφοπλιστής, άσχολούμενος με τό ζήτημα της ήνηλης ταχύτητος των ναυηγούμενών εις τας σκανδινανίκας, κυρίως, χόρας φορτηγών σκαφών, έτονίσεν εις προσφάτους δηλώσεις του, διτι η ταχύτης άποτελει διά το τρόπιτο φορτηγόν ζήτημα δεντερενούσης σημασίας. Αντιθέτως, τό μέγεθος των πλοίων, προκειμένου μάλιστα περι της άναυσηροτήσεως μᾶς ναυτιλίας, είναι τό σπουδωτέρον. Κατά τα τελευταία 35 έτη —είπεν— η Ναυτιλία μετέβαλε φίλικῶς μορφήν, διακούντο δε τον τελευταίον πολέμου κατεσκευάσθησαν απειφα σκάφη των 10.000 τ. και ήγονούθησαν τά μικροτέρας χωρητικότητος, άτινα, έν τούτοις, είναι περισσότερον εύχρηστα και αποτοτες άναγκατα διά την διάληγ διεξαγωγήν των ένδενωνωπατών, ίδια, μεταφορών. Διά την ίκανατείη την πολυτιμότητα των μέσων μεγέθους φορτηγών, ο άγγλος έφοπλιστής άνεφερθη εις διάφορα είδη φορτίων ώς έξης:

Σε λεία: «Επι μιαν ξέστιαται —είπεν— έλειψε παντελῶς ή προνιμούσα ίκανεια, ήδη δε άνεψιδασμός της άγγλικης άγορᾶς θά δενεγηθῇ έπι Βαλτικῆς, Βορ. Ρωσίας και Καναδᾶ. Ό εισαγωγεῖς δεν είναι πρόθυμοι νά ζητησουν οράφη των 10.000 τ., ίκανά νά φορτίσουν 3.000 στάνταρτς, διότι άνεκαθεν προετίμων ούτοι τά μέτρα φορτία των 500—600 στάνταρτς ή τά πλοιά των 2.000 τ., άτινα εύκολως είσπλεύν και φορτώνουν εις ίκανειας με μικρού άνθη.

Φ α σ ά τ α: «Η πτωχεύσασα ένθρόπη ζηριάζεται σήμερον φωσφάτα περισσότερον από κάθε άλλην φορτίν. Οι ίκανεις συνεπάδηση τον Άλγερίου και της Τύνιδος, όποτεν ένεργονται αι φορτωτές, θά ξόρου μίαν σοβαρῶν έργασιαν διά τους γαλλικούς, διλανδικούς και άγγλικούς λιμένας,

ΚΑΣΠΙ, ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

«Έτος ιδρύσεως: 1933

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ έν ΧΑΙΦΑ:

Της "Άκτοπλοίας της Έλλάδος",
των "Έλληνικών Μεσογειακών Γραμμάδων",
Έργασθεντες διά την ΚΔΑΣ, τό BRITISH
MINISTRY OF WAR TRANSPORT, τόν S.T.O.

Γραφεῖα εις : ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΑ, ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ,
ΓΙΑΦΘΑΝ, ΤΕΛ-ΑΒΙΒ.

CASPI, ASSIMACOPULO & Co.
Shipping Agency. Established in 1933

Telegrams: PAKTEL, HAIFA.

P.O.B. 27, Haifa

Nautikai δικαι

– Ασφαλιστική άποζημίωσις πλοίου και κρατικοποίησης

Τὰ ἀγγειλικά δικαστήρια ἀπηχολήθησαν τελευταίως μὲν μίαν ἐσθονικὴν ὑπόθεσιν, ἡ ὧδια μᾶς ἐνθυμίζει τὴν πρὸ μηνῶν ἐκδικασθεῖσαν ἐλληνικὴν περίπτωσιν Βεργωτῆ, ἀν καὶ διάφορα ὑπῆρξαν τὰ περιστατικά τῶν δύο ὑπόθεσεων. Τὰ χαρακτηριστικά γνωρισμάτα ἀμφοτέρων ἥσαν ἡ προσληψησία ἀπαίτησις ἀπό τας οἰκείας κῦνερνήσεις ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων τῶν πλοιῶν καὶ ἡ δικαστικὴ ἀπόφασις, ἡτις καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις ἐδικαίωσε τοὺς ἰδιώτας πλοιοκτήτας. Ἀποδεικνύεται, δηλαδή, διά μιαν ἀκόμη φοράν, ὅτι ἀνεξαρτήτως πρὸς τὰς ἔκασταχοῦ ἴσχυούσας νομοθεσίας, ἡ ἀγγειλικὴ δικαιούσην, ἀκόμη καὶ εἰς ὑπόθεσεις, διφερούμενας εἰς ἰδιοτύπους μεταξὺ τῶν διαδίκων μερῶν διαφοράς, ἀκολουθεῖ μίαν χαρακτηριστικὴν σταθερότηταν ἀπόψεων, διακρινομένην διὰ τὴν λογικήν καὶ τὸ διμερόληπτον περὶ τὴν ἀπονομὴν τοῦ δικαίου κρίσιν τῆς.

Εις τὸ δικαστήριον τοῦ Λονδίνου «KING'S BENCH DIVISION», ὁ δικαστής κ. "Ατκινσον" ἔξεδωκε πρὸ τῆς ἡμερῶν τὴν ἀνόφασιν τον εἰς μίαν ὑπόθεσιν ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως 135.564 λιρῶν διὰ τὴν ὀλικὴν ἀπώλειαν τοῦ ἐσθονικοῦ φορτηγοῦ «Βάτερ». Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον κατεβυθίσθη τὸν 'Ιουνίου τοῦ 1940, οἱ δὲ ἀσφαλισταὶ κατέθεσαν τὴν ἀξίαν τοῦ ὑπὸ τὴν ἀρεστὴν δικαιστικῆς ἀποφάσεως, καθοριζόντες τὸν δικαιούμενον νὰ τὴν εἰσπράξῃ. Ἐνάγοντες ἡσαν οἱ «TALLINN SHIPPING CO., oitines ἡσαν συγχρόνως πλοιοκτήται καὶ διαχειρισταὶ τοῦ φορτηγοῦ «Βάτερ», ἐναγομένην δὲ ἡτο ἡ «Κρατικὴ ἐσθονικὴ Ἀτμοπλοία», ἡπει τοιχωριζέτο, ὅτι τὸ «Βάτερ» κατελέγετο μεταξὺ τῶν σκαφῶν τοῦ στόλου της, ἄτινα ἐκριτικοῦμενησαν, δάσει τοῦ ἐσθονικοῦ νόμου τοῦ 'Ιουνίου 1940. Ὑπὸ τῆς «Τάλλινν Κόμπταν» ὑπεστηριζέτο, ὅτι οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτήται είχον ἀποξενωθῆ τῶν δικαιωμάτων των ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ὅτι ταῦτα είχον μεταβιβασθῆ εἰς τὴν συσταθείσαν κορατικὴν ἀποπλοίαν.

Ἐπειδίων τὴν ἀπόφασίν του ὁ δικαστής ο. Ἀττικίνον ἐτόπισεν ὅτι ἀρ' ἡς ὑμέρας διεξῆχθη ἡ ἀρχαιοματική διαδικασία, ἐλλαβεν ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν ἀπάντησιν εἰς διώσιμα παρ' αὐτοῦ τεθέντα ἐρωτήματα. Ἡ δρεπανική κυβέρνησις —εἶτε— ἀνεγνώρισε τὴν Σοβιετικήν Σοσιαλιστικήν Ἐσθονικήν Δημοκρατίαν «επειδὴ φάκτος καὶ οὐδὲν απετελοῦν». Ἀνεγνωρίζετο δηλαδή, ὅτι ἡ Ἐσθονία εισῆκε επειδὴ φάκτος εἰς τὴν Ἑνωσίν των Σοβιετικῶν Δημοκρατιῶν. Ἀνεγνωρίζετο ἀκόμη ὅτι ἡ Ἐσθονική Δημοκρατία, δύος ὑψηλώτα πρὸ τοῦ Ἰουνίου 1940, ἐπαυσεν ὑψησταμένην επειδὴ φάκτος. Διὰ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς τοιαύτης ἀναγνώρισεως καὶ τὰς σχετικὰς ἡμερογνωμίας, ἐναπόκειται εἰς τὸ Δικαστήριον ως κορίν ποιας εἰλογής ἐπέδρασαν ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως. Πάντοις, ἡ δρεπανική κυβέρνησις ἀνεγνώριζε τὴν ἐσθονικήν δημοκρατίαν, τὴν συσταθείσαν πρὸ τοῦ Ἰουνίου 1940, ὡς οὐδετέραν, μετὰ δὲ τὴν 22αν Ἰουνίου 1941 ἀνεγνώρισεν ὡς ἐμπόλεμον τὴν κυβέρνησιν τῆς «Ἐνώσεως Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν».

Ανέφερεν ένα συνεχείας ό π. "Ατκινσον, δη τὸ φορτηγὸν «Βάπτερ» ἡ γορδόσθη τὸ 1939 ἀπὸ τὴν ἐνάγουσαν ἑταιρίαν, ητοι ή κυριωτέρα αὐτῶν μέτοχος, τῇ συμμετοχῇ τῶν ἀξιοματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος. Απετέλουν οὗτοι μίαν ἑταιρίαν, η δοιά, βάσει τοῦ ἐσθονικοῦ νόμου, ἀγγωδίζετο ως μία νόμιμος ὁργάνωσις. Η πλοιοκτήτρια αὕτη ἑταιρία διεκείφεζε ταῦτοχρόνος τὸ πλοῖον της καὶ ως εἰχει καθῆκον, τὸ ἴσημα λιπει κανονικῶς, δτε δὲ τοῦτο ἀπολέσθη κατ' Ιούλιον τοῦ 1940, δὲν ἐτίθετο ζῆτημα ως πρὸς δικαιούμενον νὰ εἰσπράξῃ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀπονομασίαν.

Οι έναγόμενοι ἐπεζήτησαν ν' ἀποδεῖξουν, διτ, βάσει τῆς νομοθεσίας, μετά τὴν ὑπὸ τῶν φύσιων κατοχὴν τῆς Ἐσθονίας τὸν Ἰούνιον τοῦ 1940, ἡ ἔναγόνυσα ἑταρία διελύθη καὶ οὕτω κατέστη ἀνίσχυρος νὰ διατηρηστῇ ἡ πλατησίν της διὰ τὴν εἰσπραξιν τῆς προκειμένης ἀπόζημωσεως· Ἰσχυρίσθησαν ἀκοῦη, διτ, ἡ ἴδιοτητά ἐπὶ τῶν κεφαλῶν ἐπανεῖται νίκυνος αἱ τὴν ἑταρίαν καὶ τὸν μετόχους της, περιελθοῦσα εἰς τὴν Ἐσθονικὴν Κρατικὴν Ἀτμοποίαν· Τέλος, ισχυρίσθησαν περιστέρου, διτ, τὰ διοικητικὰ καθήκοντα τῶν διευθυντῶν τῆς ἑταρίας καὶ αἱ σχετικαὶ ἔξουσιοι διοικητήσεις ἐτεματισθῆσαν, λόγῳ τῆς γερμανικῆς κατοχῆς τῆς Ἐσθονίας.

Ο δικαστής, τούναντιον, έχρινε, ότι τὰ πληρεξόντα ἔγγραφα καὶ η ἔξουσιοδότησις εἰς τὸν διευθυντά τῆς ἑταῖρις ήσαν πάντοτε ισχυρά. Ή συνελθόντα — εἰπε — τὸ 1942 εἰς τὴν Στοκχόλμην γενικῇ συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς ἑταῖρις ἐπεκύρωσε τὴν πρόστιν τὸν διευθυντά ἔξουσιοδότηνς καὶ ἀπέραστον, ώστε ἔδρα τῆς ἑταῖρις παραμείνη η Στοκχόλμη. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ συνέλευσιν παρέστησαν πλέον τὸν ἡμίσεος ἀριθμὸν τῶν μετόχων, αὐτοπροσώπων η διὰ πληρεξούσιων. Ἐν τῷ μεταξὺ — κατὰ τὸν ἄγγιλον δικαστήν — σοβαρὰ γεγονότα ἔλαβον χώραν εἰς τὴν Ἰσθμίαν. Περιφέρομεν οὖτος τὶ συνέβη μετὰ τὴν 16ην Ἰουνίου, ὅταν οἱ δύοσιν ἀπίτησιν νὰ σχηματισθῇ πᾶλιν πρὸ τὴν Σοβιέτ ἐσθοντικού συζεύγησις, οἱ δύο ἐδημοσιεύθη τὴν 5ην Ἰουλίου τὸ Διάταγμα περὶ νέων ἐκλογῶν, καθὼς καὶ τὰ τῆς συντάσσεως ἐνὸς νέου ἐθνικοῦ συμβουλίου.

Πάντα ταῦτα, προσέθυγεν δὲ ἄγγελος δικαιοτῆς, ἵστη, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ παραστάντος εἰς τὴν δίκην ἐσθονοῦ διακεκριμένου νομικοῦ ἐμπειρογνόμονος, ἔκνουμ, ἡδεῖ τὸν ἐσθονικὸν συντάγματος. Ἐλέχθη ἀκόμη διτὶ, πλὴν τοῦ παραγόντος τὸν διεξαγθεῖσὸν ἐκλογῶν, δὲν εἶχε καὶ ηδονὴν πλήρη νομοθετικὴν ἔξουσιαν, χωρὶς τὴν ὑπάρχειν μᾶς προβλεπομένης δευτέρας δούλης, ἢτις δῆμος ποτὲ δὲν συνεκάθημ.

Συμφόνως πρός νομιθέτημα, δύτερη ή μία μόνον βουλή ἐκύρωσε, καθιερώθηκε η κρατικοποίηση τῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων. 'Ο ἑσθονὸς νομικὸς ἐμπειρογνόμονος, δοτὶς ὑπεστῆριξε τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἐνυγούσης ἔταιριας, ὑπέδειξεν εἰς τὸ δικαστήριον, διὰ ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀντισυνταγματικοῦ τοῦ προμηνούστος νομιθέτηματος, δὲν περιέλαμβανε τοῦτο καὶ τὸ δικαιώματα ἐπὶ τῆς ἐπιμέρους ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, καθόσον μετὰ τὴν διθισμὸν τοῦ 'Βάπτε', προγενεστέρως τοῦ νομιθέτηματος σημειωθεῖσαν, ἔπειτα καὶ η πλοιοκτήτηκα ἔταιρια νῦν υφίσταται ὃς μία μεταφορικὴ ἐπιχείρησης καὶ ἔτιθετο ποιοιάς ὑπὸ ἐκκαθάρισιν.

Παρεδέχθη ὡς ἄγγιλος δικαιοτής ὅτι, ἀνεξαρτήτως τῶν ἀπόφεων τοῦ ἐσθνοῦ νῷμικοῦ ἐμπειρογνόμονος, τὸ περὶ κρατικοτήσεως ἐσθνοικὸν διάτυχμα δὲν περιελάμβανε τίποτε τὸ ἐπιφέρον τὴν διάλυσιν τῆς ἑναγούσης ἔταιρίας. Ἀνέγγοσεν —εἰπε— ἐπανειλημένος τὸν φάκελλον τῆς ἴποθεσεως καὶ ἀπεδέχθη τὰς ἀπόφεις τοῦ ἐσθνοῦ ἐμπειρογνόμονος καὶ συνηγόρουν τῆς ἑναγούσης ἔταιριας. Ἐξέφρασεν ἐν συνεχείᾳ τὴν Ικανοτούσιν τὸν, ὅτι ἡ «Τάλλιν Σπίτιγ Κόμπταν» δὲν εἶχε πάντες ὑψισταμένη καὶ ὅτι δὲν ἀπώλεσε τὰ δικαιώματά της. Διετύπωσεν ἀκόμη τὴν γνώμην, ὅτι κανένα εἴκε τῶν διαταγμάτων, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐστηρίχθησαν οἱ ἰσχυρισμοί τῶν ἑναγούσων, ἡτο νῷμοιν, κρινόμενον ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ παλαιοῦ ἐσθνοικοῦ συντάγματος, διότι ἐπεβλήθησαν ἀπὸ μίαν εὐτέ φάγκτο κυβερνήσην καὶ οὐχὶ «εὐτέ γιούρε».

Τέλος, ο ἄγγελος δικαιοτης ὑπέδειξεν, ότι η ἐναγομένη ἑταφία είχε ἔδρα της την Στοκχόλμη καὶ ἐπομένως δὲ συνειργάσθη ἐπὶ γεμανικῆς κατοχῆς μετά τοῦ ἐχθροῦ, ἀποκατέστησε δὲ πλήρως τὰ δικαιώματα της ἑταφίας ἐπὶ τῆς ἀσφαλίστικῆς ἀποζημιώσεως, καταλογίσας τὰ ἔδρα τῆς δίκης εἰς τοὺς ἐναγομένους. Διέταξεν ὅθεν τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἀποφάσεως, ἐξέρθεσε ἐνὸς ποσοῦ 5000 λιρῶν διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀσφάλτωσης ἐπέσωσε.

RED HAND

ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

The RED HAND COMPOSITIONS Co.
14, BILLITER STREET,
LONDON, E.C. 3. England

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:
**The SHIPPING CHARTERING
AND FORWARDING CO. S.A.**
OMIROU 16
PIRAEUS



Trade Watch

Τὰ ταξιδεύοντα Ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυλ. "Έτος	γχρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ
Αγία Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλας και Σία	04	2433	εἰς Σαβόνναν 12 Φεβρ. υπό έκφρωσιν.
Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνης	11	3508	Έφθ. Σαβόνναν 1 Φεβρ. μὲν ζημίας,
Αγία Μαρίνα	«Κάσσος» Α. Ε	12	4151	ἐν πλῷ ἐξ Αγγλίας διὰ Πλείτ, Φεβρ. 14.
Αγιος Βίκτωρες	νιοί N. I. Παπέρα	19	4344	παρέμενεν εἰς Χούλλ 31 Ιαν.
Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρή	18	2974	παρέμενε Κάρδιφ 2 Φεβρ.
Αγιος Γεώργιος	νιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	εἰς Μάντζεστερ παρέμενε 1 Φεβρ.
Αγίη Γεώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεγ. Πειραιᾶ 18 Φεβρ. διὰ Καλάμας.
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Κομψόνταροι	17	5933	ἀνεγ. Πειραιᾶ 7 Φεβρ. δι' Αγγλίαν.
Αλεξανδρά	Κ. Καρδράς και νιός	13	4355	εἰς Πλείτ 5 Φεβρ. υπό έκφρωσιν.
Αλφειός	«Θεοφανώ» Α. Ε	20	5116	ὑπό φόρτωσιν εἰς Πλείτ δι' Αγγλίαν.
Άμερικη	Λίμπερτο (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ἀνεγ. Πειραιᾶ 28 Ιαν. διὰ Βόρ. Αμερικήν.
Άντικλεια	Α. Ντάβαρης και Σία	92	951	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Φεβρ. υπό έκφρωσιν.
Άννα	Ν. Αυγιαδόπουλος	19	5173	Έφθ. Κάρδιφ 28 Ιαν.
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	έφθ. Σιουνδίμπτον 31 Ιαν.
Άννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19	2431	ἀργει Φιλαδέλφειαν ἀπὸ αγρού.
Άννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	εἰς λιμένας Αγγλίας 20 Ιαν.
Άννα Τ.	Θ. Λ. Τερριάζος	06	2728	παρέμενεν εἰς Πλάμουν 25 Ιαν.
Άργολικός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	21	4786	Έφθ. Είδουρανθ 30 Ιαν.
Άργυρ	«Ελληνικὸν Δημόσιον»	18	5532	φθάνει εἰς Πειραιᾶ 15 Φεβρ.
Άρμαθια	άδ. Γιανναγά και Σία	19	4683	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 27 Ιαν. διὰ Πλείτ.
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε	17	5692	έφθ. Ροζάριο 27 Ιαν. (φροτώνει δι' Ελλάδα).
Άσπασια Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε	38	4854	ἐν πλῷ ἐξ Καζαπλάγκας διὰ Χάδρην.
Βιργινία	'Αντ. Απαδάκης	17	2041	άργει Πόρτ Σάιδ ἀπὸ μηνῶν. Επωλήθη.
Βόλος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	23	1175	εἰς Γύθειον 13 Φεβρ. ποὺς έκφρωσιν.
Γεράσ. Βεργωτής	Ρ. και Π. Βεργωτής	20	6343	έφθ. Χούλλ 31 Ιαν.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	ἀνεγ. Λονδίνον 29 Ιαν. διὰ Μπουνένος "Αύρες.
Γεώργ. Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική» Α. Ε	13	4044	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Ιαν.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	διῆλθε Κιουφασσώ 28 Ιαν. διὰ Λονδίνον.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε	38	5482	ἐν πλῷ ἐξ Χάμπτον ρόδες 14 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ.
Δέσποινα	'Αντ. Απαδάκης	17	2041	παρέμενεν εἰς Ρότσεστερ 1 Φεβρ.
Δημ. Ιγγλέσης	'Ελληνικὸν Δημόσιον	23	1175	εἰς ἄγγλικὸν λιμένα 30 Ιαν. (δι' Ιταλίαν).
Δημ. Χαυδρῆς	Ρ. και Π. Βεργωτής	20	6343	παρέμενεν εἰς Ιωνιαγκαν 31 Ιαν.
Διαμαντῆς	Δ. Δάμπασης	18	4289	έφθ. Σονές 27 Ιαν.
Δωδεκανήσος	«Ηπειρωτική» Α. Ε	13	4044	έκφρωστονει εἰς Χάδρην 10 Φεβρ.
Δωρίς	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	εἰς πλόις μεταξὺ λιμένων Αντιρραίας.
"Εβη Λιθανού	«Μιχαλίνος»	06	3016	παρέμενε Σουνάς 31 Ιαν.
Ειρήνη Σ. Έμπειρικού	νιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Λίβερπούλ 27 Ιαν.
Έλεν (επιβατηγόν)	Δημη. Ι. Χανδρῆς	10	4643	έφθ. Ηράκλειον 12 Φεβρ.
Έλένη	Διμ. Πατέρας	19	5253	φθάνει εἰς Μπουνένος "Αύρες 10-15 Φεβρ.
Έλένη Κουλουκουντῆ	Διμ. Πατέρας (προσ. ἔκχ.)	45	7240	έφθ. Μπουνένος "Αύρες 26 Ιαν.
Έλιζα	ΗΛ. Χατζηλίας	17	4604	έφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ., φροτώνει.
Έλισάβετ	N. Λιθανὸς	37	4839	εἰς λιμένας Αντιρραίας 30 Ιαν.
Έλλας	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	27	4163	εἰς Βαλένθιαν 30 Ιαν.
Έλλας	Γ. 'Εμπειρίκος	03	1426	έφθ. Λίβερπούλ 27 Ιαν.
Έλλην	Α. Καλλίνικος	18	5655	έφθ. Ηράκλειον 12 Φεβρ.
Έλλην Κουλουκουντῆ	Κανούλουντῆ	38	5548	φθάνει εἰς Ιωνιαγκαν 31 Ιαν.
Έλιζα	Α. Γ. Παπαδάκης	19	1986	έφθ. Μπουνένος "Αύρες 26 Ιαν.
Έλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ., φροτώνει.
Έλλας	«Ελληνικὴ» Α. Ε	16	2081	εἰς λιμένας Αντιρραίας 30 Ιαν.
Έλλας	Λίμπερτο (προσ. ἔκχ.)	43	7176	εἰς Βαλένθιαν 30 Ιαν.
Έλπις	Α. Πόντεζης	19	1492	εἰς λιμένας Βορ. Αμερικῆς 14 Φεβρ.
Εδήνος	«Λιθανός» Α. Ε	19	5627	ἀνεγ. Πειραιᾶ 10 Φεβρ. διὰ Μυτίληνην.
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρῆ	18	3551	ἀνεγ. Πειραιᾶ 9 Φεβρ. διὰ Ντρούταν.
"Εφη	Ενάγγ. Νομικός	90	192	ανεγει Κάρδιφ 20 Ιαν. διὰ Χάλιφαξ.
Ζέφυρος	«Ζέφυρος» Α. Ε	09	4796	παρέμενε Λονδίνον 10 Φεβρ.
Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	παρέμενε Σουνάς 31 Ιαν.
Ηπειρος	«Ελληνικὸν Δημόσιον»	18	5572	έφθ. Ινδιῶν διὰ Λίβερπούλ.
Ηράκλειον	«Ελληνικὸν Δημόσιον»	25	964	έφθ. Γλασκώθην 30 Ιαν.
Ηρώων	Δ. Ν. Κουφός	06	1516	έφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ., φροτώνει.
Θεμιστοκλῆς	Λίμπερτο (προσ. ἔκχ.)	44	7198	εἰς θεσσαλονίκης 29 Ιαν.
Θεομήτωρ	νιοί Σ. Πολέμη	10	4427	φθάνει Πόρτ Σάιδ 28 Φεβρ., ἐξ Ινδίων διὰ Λίβερπούλ.
Θεοφανώ Λιθανού	«Θεοφανώ» Α. Ε	37	4815	έφθ. Σονές 27 Ιαν.
Θέτις	Π. Χατζηλίας	30	4123	έφθ. Κέρκυραν 13 Φεβρ., ὑπό έκφρωσιν.
Θηρακιά Νομικοῦ	Ενάγγ. Νομικός	88	1356	εἰς λιμένας Κέρκυραν 28 Ιαν.
Θράκη	«Ελληνικὸν Δημόσιον»	41	7460	εἰς λιμένας Αντιρραίας 10 Φεβρ.
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδης	01	2107	εἰς Χάμπτον ρόδες 28 Ιαν. (δι' Ελλάδα).
Ιγόρ	Δ. Αναστασίου	07	2726	εἰς Τύνιδη 31 Ιαν. διὰ Σέτταν.
Ιθακος	Γ. Δρακούλης	06	3916	εἰς λιμένας Αντιρραίας 10 Φεβρ.
Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε	15	4724	παρέμενε Σέτταν 28 Ιαν.
Ιόνιον	«Ελληνικὸν Δημόσιον»	42	7035	ἐν πλῷ ἐξ Β. Αφρικῆς διὰ Δυρράχιον 12 Φεβρ.
Ιρις	Ιω. Παλαιοχωρασσάς	11	1881	έφθ. Σίδνευ (Αντιρραίας) 26 Ιαν.
Ιω. Φράγκος	Μάρω. Φράγκος	12	3442	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Φεβρ. Εποκενη.
Καθαριώτισσα	νιοί Γ. Καραβία	18	1877	εἰς Τάιν 5 Φεβρ. Εποκενη.
Καλάμαι	«Ελληνικὸν Δημόσιον»	20	5791	εἰς λιμένας Αγγλίας.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε	39	5215	έφθ. Είδουρανθ 31 Ιαν.
Κατείγκω Χατζηπατέρα	νιοί Κ. Χατζηπατέρα	18	3661	ἀνεγ. Υόρκην 10 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν.
Κέρκυρα	Λίμπερτο (προσ. ἔκχ.)	45	7240	έφθ. Καβάλλαν 12 Φεβρ.
κορινθία (επιβατηγόν)	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	3874	εἰς Πειραιᾶ 14 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν.
Κορυτσά	Άκτοπλοια τῆς Ελλάδος	86	1053	παρέμενε Λονδίνον 31 Ιαν.
Κρήτη	«Ελληνικὸν Δημόσιον»	20	7744	εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων Αντιρραίας.
Κυκλάδες	«Ελληνικὸν Δημόσιον»	41	7157	έφθ. Πειραιᾶ 2 Φεβρ. καὶ οὔτε 13 δοι. Ρέθον.
Κωνσταντίνος Η.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	

Λειθαρθός	Γ. Μ. Σταματελάτος ..	03	1667	άργει εἰς λιμένα Αιγύπτου ἀπό μηνὸν.
Λέσσος	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7176	ἔφθ. Χάρον 22 Ἰαν.
Λεωνίδας	Θο. Βογιατζίδης	28	4573	ἀνεξ. ἐν Πόδοι Σάδ 24 Ἰαν. (διαταγάς).
Λεων. Ν. Κονδύλης	εῖδ. Α. Κονδύλη	12	3923	εἰς Νιούπορτ 31 Ἰαν. (διά Γιβραλτάρο).
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	παρέμενε Πειραιᾶ 13 Φεβρ. ὑπό ἔκφροτωσιν.
Μακεδονία	'Ελληνικό Δημόσιον	42	7044	διῆλθεν "Άδεν 26 Ἰαν. διά Σονέζ.
Μαλιακός	Μαρής 'Εμπειρίκος	12	3903	εἰς Μάλμπ 1 Φεβρ. 'Εποκενη ζημιδῶν.
Μανοῦλα	νῖοι Γ. Καραβία	20	1986	ἔφθ. Γλασκώνη 24 Ἰαν., παρέμενε 2 Φεβρ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδης - Σοφανίος	89	2187	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ.
Μαργ. Χανδρή	Δημ. Ι. Χανδρής	20	5401	παρέμενε Μπλάνθ. 3 Φεβρ.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπάς	12	4707	εἰς Καζαπτλάγκαν 1 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	εἰς Χάρον 5 Φεβρ., ὑπό ἔκφροτωσιν.
Μαριόγκα Δ. Σερμιώτη	άδ. Κυρτάτα	04	4784	ἔφθ. Σφάξ 1 Φεβρ.
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθιον	19	5476	ὑπό φόρτωσιν εἰς Μπέιρα 1 Φεβρ.
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	ἐν πλῷ ἐξ 'Αμβέρσας διά Πλέιτ 10 Φεβρ.
Μεσσαριά	Εδάγγ. Νομικός	89	350	φθάνει Πειραιᾶ 15 Φεβρ. ἐξ 'Αλεξανδρείας.
Μιασούλης	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	44	7176	ὑπό φόρτωσιν εἰς Πλέιτ 31 Ἰαν.
Μιμόζα	«Εμπορική - Εφοπλιστική» 05	3071	ἔφθ. Γκάρφοτον 30 Ἰαν.	
Μίνα Λ. Καμπάνη	κλ. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Μπονέρος "Άρρες 27 Ἰαν. (διά 'Ελλάδα).
Μιχαήλ 'Ανάγνος	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	44	7176	ἀνεξ. Πειραιᾶ 9 Φεβρ. διά Βόρ. 'Αμερικήν.
Μιχ. Λ. 'Εμπειρικός	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	εἰς λιμένας Αντιτραίας 2 Φεβρ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Ι. Χανδρής	15	3874	ἀργει εἰς Μπλάνθ 5 Φεβρ.
Ναντίν	«Εμπορική - Εφοπλιστική» 04	3582	παρέμενεν εἰς Λήθ 31 Ἰαν.	
Ναυάρχος Κουντουριώτης	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7247	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ. ἐξ Σαβάννας.
Νέα 'Ελλας	άδ. Γ. Τουλανδρή	22	16991	παρέμενεν εἰς Γλασκώνη 31 Ἰαν.
Νηρεύς	'Ηλ. Γ. Χατζηλίας	37	5205	εἰς 'Αμβέρσαν 25 Ἰαν. ὑπό ἔκφροτωσιν.
Νίκη	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	ἐν πλῷ ἐξ Ιαπωνίας διά Βόρ. 'Αμερικήν.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	ἔφθ. Χάρον 28 Ἰαν.
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	«Ατλαντικός» Α. Ε..	17	3201	εἰς Πένανθ παρέμενε 31 Ἰαν.
Ν.κ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	παρέμενε Χούλλ. 31 Ἰαν.
Νικολάου Βιργινία	έτ. Γ. Νικολάου	20	6860	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 21 Ἰαν. διά Πλέιτ.
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	ἀνεξ. Αμπατάν 24 Ἰαν. διά Πόδοι Σάδ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Ἰαν. διά Χάρον.
"Ολυμπος	Κούλουθρος - Εμπειρίκος	18	5216	ἐν πλῷ ἐξ Μπόνας διά Κόντινευτ, 10 Φεβρ.
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε..	29	4230	ἀνεξ. Τουλόνα 4 Φεβρ. διά 'Αργεντινήν.
"Ορος Ελικών	«Τράμπιτ» Σο	18	5525	ἀνεξ. Λίβερπουλ 4 Φεβρ. διά Πλέιτ.
"Ορος Κυλλήνη	Ρεδύμη - Κουλουκουντῆς	17	3704	παρέμενε Λονδρόν 31 Ἰαν.
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε..	19	5182	ἔφθ. "Αγ. Βιζέντιον 24 Ἰαν.
Παναγής	Ν. Λυκιαφόδηπολος	20	5194	παρέμενε Χούλλ. 31 Ἰαν.
Παναγιώτης	Ενάγγ. Νομικός	01	3575	ἀνεξ. Ντρόμπλαν 8 Ἰαν. διά Σονέζ.
Πειραϊέν (ἐπιβατηγόν)	Έλληνινον Δημόσιον	29	1493	ἀνεξ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ. διά Χίον κλπ.
Πετρόβιλ	«Τρανσπότολλ» Α. Ε..	03	4634	ἔφθ. Σονέζ 28 Ἰαν.
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4893	διῆλθε Μαδέρας 31 Ἰαν. διά Ρίον Ιανέρον.
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτος	04	2650	ἀργει εἰς λιμένα 'Αφρικής.
Πόδεντ Κλήραρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ἰαν. διά Τασούραντι.
Πόπη	Μηχ. Βερνίκος	96	1594	παρέμενε εἰς λιμένας Ιταλίας.
Ριχάρδος Δ. Λάσιονς	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	ἔφθ. Νεοτσέα 28 Ἰαν.
Σαλαμινία	Κ. Πετρούπατς-Γ. Τάνες	01	3634	ἀνεξ. Σφάξ 28 Ἰαν. διά Σέτταν.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε..	17	4300	παρέμενε Νιούπορτ 31 Ἰαν.
Σπέτσαι	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	εἰς Φιλαδέλφειαν 25 Ἰαν. ὑπό φόρτωσιν.
Σπυρίδων 11	Λεία πολέμου	17	4387	ἀνεξ. Πειραιᾶ 13 Φεβρ. διά Κύπρον.
Στάμος	Δ. Φαρατλίος	14	3801	παρέμενε Χούλλ. 1 Φεβρ.
Σταυρόδος	«Κάσος» Α. Ε..	25	4853	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 11 Φεβρ. διά 'Αμβέρσαν.
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδης	18	653	εἰς ταξίδια Καβάλλας—'Αλεξανδρουπόλεως.
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε..	19	5250	παρέμενε Μίδδλεσεμπο 1 Φεβρ.
Ταξιάρχης	άδ. Λαμπού	13	4221	εἰς Σούνιον 31 Ἰαν.
Ταδύγετος	Κούλουθρος - Εμπειρίκου	18	5687	παρέμενε Γιβραλτάρ 6 Φεβρ. (διά Γλασκώνην).
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	ἐν πλῷ ἐξ Χούλλ. διά 'Ελλάδα 14 Φεβρ.
Τασία	Καδίλ Σιγάλα	04	3034	ὑπό κατάσχεσιν εἰς λιμένα Βορ. 'Αμερικής.
"Υδρα	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7176	εἰς Τσάρλεστον 2 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν.
"Υδρούσα	Π. Χοιστόπολος	22	2038	εἰς Βορδώ 25 Ἰαν. ὑπό ἔκφροτωσιν.
"Υπανις	άδ. Συνοδονοῦ	09	1459	ἀργει Πειραιᾶ ἀπό μηνῶν.
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	ἀνεξ. Πειραιᾶ 5 Φεβρ. διά Ιταλίαν.
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	ἀνεξ. Σφάξ 27 Ἰαν. διά Πόρτ Ντέ Μπούζ.
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε..	39	5643	ἀναμένεται Πειραιᾶς ἐξ Πόρτ Σάδ.
Ψαρά	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	ἔφθ. Σάντος 13 Ἰαν.
Ωρίων	Π. Λύρας - Α. Λούζης	09	4798	παρέμενε Τεργέστην 25 Ἰαν.

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΤΔ.

ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙ ΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ,
ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΑΙ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Λεωφόρος Γεωργίου Ε' άριθ. 4,
Τ. Κ. άριθ. 84, 'Αμμόχωστος.

ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ: Λεμεσόν, Λάρνακα, Κυρήνειαν και Πάφον.

"ΧΡΩΜΕΛ"

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΕΡΝΙΚΙΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ναυάρχου Μπήττου 7 τηλεφ. 42.306.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: "Εν Κουτσικαριώ Μούγλων και Πιθαγόρα τηλεφ. 43.988.

ΠΡΟ-Ι-ΟΝΤΑ ΤΗΣ "ΧΡΩΜΕΛ"

·Υφαλοχρώματα Νο 1, 2, 3, 'Ισαλοχρώματα, έλαιοχρώματα, βερνίκοχρώματα, Ριπολίνες κτλ. εἰς ποιότητας έφαμιλλος τῶν Εὐρωπαϊκῶν.

ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ και ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΙΣΤΩΝ και ΚΑΠΝΟΔΟΧΩΝ.

ΤΙΜΑΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ

·Εποκεφθῆτε μας ἔστω και συμβούλευτικῶς προτού προθῆτε εἰς αγοράν.