

τέλος εις μίαν υπόθεσιν χρονίζουσαν από τριετίας περίπου.

Ἄλλὰ ὁ προϊστάμενος τῆς Εἰσαγγελίας Πειραιῶς δικαιούται νὰ ζητήσῃ ὁ ἴδιος τὰ δύο πορίσματα τῶν διεξαχθεισῶν ἐνόρκων διοικητικῶν ἐξετάσεων, νὰ τὰ μελετήσῃ καὶ νὰ διατάξῃ, ἐφ' ὅσον διαπιστώσῃ ὅτι τὸ περιεχόμενον τῶν ἀπτεται τῶν διατάξεων τοῦ Ποινικοῦ Νόμου, τακτικὴν ἀνάκρισιν.

ΘΕΜΑ ΑΡΧΗΓΟΥ

Τὸν τελευταῖον καιρὸν διεδόθη ἐπιμόνως ὅτι ἀντιμετωπίζεται ἡ παράτασις τῆς θητείας τοῦ σημερινοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Ἄλκη Σκιαδᾶ ἡ ὁποία κανονικὰ λήγει τὸν Μάϊον τοῦ 1977 ὁπότε συμπληρώνει μίαν πλήρη διετίαν. Δὲν γνωρίζομεν πόθεν προήλθον αἱ πληροφορίες αὐταί. Ἡμεῖς ἀδυνατοῦμεν νὰ τὰς πιστεύσωμεν ἐπειδὴ ἡ κρατοῦσα ἀρχὴ εἶναι νὰ ἀντικαθίσταται ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἐφ' ὅσον συμπληρώσῃ μίαν διετίαν. Ἐπομένως ἡ Κυβέρνησις πρέπει νὰ προσέξῃ ἰδιαίτερος τὴν περίπτωσιν αὐτὴν καὶ νὰ καταπολεμήσῃ πᾶσαν σκέψιν περὶ παρατάσεως τῆς θητείας τοῦ σημερινοῦ ἀρχηγοῦ.

Ἐν τῷ μεταξύ παρατηροῦμεν μετὰ λύπης μας ὅτι ὁ κ. Ἄλκη Σκιαδᾶ παραμένει ἀκόμη εἰς τὴν θέσιν του καὶ δὲν ἔσπευσε νὰ παραιτηθῇ μετὰ τὰ δύο δημοσιεύματα τῆς ἀνα χεῖρας ἐκδόσεως. Προφανῶς τὸν ἄφησαν ἀδιάφορον καὶ τὸ μόνον ἐνδιαφέρον του εἶναι νὰ παραμείνῃ ἐκεῖ ὅπου σήμερον εὐρίσκεται ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερο. Πολὺ φοβούμεθα ὅτι δὲν θὰ τὸ ἐπιτύχῃ τελικῶς καὶ θὰ ἀναγκασθῇ νὰ ἀποχωρήσῃ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς στήλης αὐτῆς.

Δὲν γνωρίζομεν ἐὰν ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγονας ἐνδιεφέρθη νὰ πληροφορηθῇ ὑπὸ ποίας προϋποθέσεις ὁ κ. Σκιαδᾶς εἶχε τοποθετηθῇ, ἐπὶ δικτατορίας, ὡς προξενικὸς Λιμενάρχης εἰς τὸ Λονδίνον.

Ἡ ἀνα χεῖρας ἐκδοσις θὰ ἐπιδιώξῃ νὰ κατατεθῇ ἐπερώτησις εἰς τὴν Βουλὴν προκειμένου νὰ διερευνηθοῦν αἱ συνθήκαι τῆς τοποθετήσεώς του ὡς προξενικοῦ Λιμενάρχου ὑπὸ τοῦ τότε χουντικοῦ ὑπουργοῦ Γιάκα. Ἡ ἐπερώτησις θὰ διευκολύνῃ τὸν κ. ὑπουργὸν νὰ ἀναζητήσῃ καὶ νὰ πληροφορηθῇ τὰς λεπτομερείας τῆς τοποθετήσεώς του εἰς τὸ Λονδίνον.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι αἱ θέσεις τῶν προξενικῶν Λιμεναρχῶν τὸσον τοῦ Λονδίνου ὅσον καὶ τῆς Νέας Ὑόρκης εἶναι θέσεις διὰ τὰς ὁποίας πολλοὶ πλοίαρχοι Λιμενικοὶ ἐκδηλώνουν τὴν προτίμησιν των ὁσάκις τίθεται θέμα πληρώσεώς των. Αὐτὸ

Ἄλλα τὰ δημοσιεύματα τῆς «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ» θεωροῦνται πνευματικὴ ἰδιοκτησία τοῦ περιοδικοῦ, ἡ δὲ ἀναδημοσίευσίς των ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, ἀνεπιτρέπεται.

τὸ γνωρίζομεν ἐκ πείρας. Τοποθετοῦνται δὲ ἐκεῖ ἐκεῖνοι οἱ ἄνθρωποι διαθέτουσι ἰσχυρὰς γνωριμίας. Ἐμεῖς δὲ περιεργοὶ νὰ πληροφορηθῶμεν ποῖαν ἰσχυρὰν γνωριμίαν εὐχόμεθα ὁ κ. Σκιαδᾶς κατὰ τὸ διάστημα τῆς δικτατορίας.

Εἶναι ἀναρμοδίαι

Ἡ συζήτησις περὶ Ναυτιλίας κ. Ε.Ο.Κ. συνεχίζεται. Καὶ εἶχον τὴν εὐκαιρίαν διαφοροὶ ἀναρμοδίαι νὰ δώσουν «τὰ φῶτα τῶν» διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν ἢ ὁποία πρέπει νὰ εἶναι οὐσιαστικὴ καὶ εἰς βάθος στὶς ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν.». Αὐτὸς εἶναι ὁ τίτλος ἐνὸς ἀρθριδίου τὸ ὁποῖον δημοσιεύεται εἰς τὴν πρώτην σελίδα τοῦ «Δελτίου» τοῦ συλλόγου διπλωματούχων ναυπηγῶν μηχανικῶν Ἑλλάδος εἰς τὸ τεῦχος τοῦ Δεκεμβρίου 1976.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι πᾶς Ἕλληνας ἀνεξαρτήτως φύλου, δικαιοῦται νὰ ἐκδῇ ἐφημερίδα ἢ περιοδικόν. Θὰ πρέπει ὅμως ὁ ἐκδότης νὰ γνωρίζῃ εἰς βάθος τὰ θέματα τὰ ὁποῖα χερίζεται ἢ νὰ διαθέτῃ εἰδικευμένον ἐπιτελεῖον. Βεβαίως αὐτὸ δὲν συμβαίνει μὲ τὸ «Δελτίον» τοῦ Συλλόγου τῶν διπλωματούχων ναυπηγῶν-μηχανικῶν Ἑλλάδος, νὰ γνωρίζουν δηλαδὴ εἰς βάθος τὰ ναυτιλιακὰ μᾶς πράγματα ὥστε νὰ διατυπώνουν καὶ ὑποδείξεις διὰ τὸ τί πρέπει νὰ γίνῃ. Ἐκτὸς ἐὰν νομίζουν ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία τῆς χώρας μας περιορίζεται εἰς τὰ ἀκτοπλοικὰ σκάφη καὶ εἰς τὰ μικρὰ πετρελαιοκίνητα.

Θὰ ἦτο δυνατόν νὰ σχολιάσωμεν τὸ κείμενον τοῦ δημοσιευθέντος ἀρθριδίου χωρὶς κἂν νὰ τὸ ἀναφέρωμεν. Ἐπειδὴ ὅμως ἐπιθυμοῦμεν νὰ πληροφορηθῇ ἡ ναυτικὴ κοινὴ γνώμη ποῖοι εἶναι ἐκεῖνοι οἱ ὁποῖοι προβαίνουν εἰς ὑποδείξεις διὰ τὸ πῶς θὰ πρέπει νὰ οργανωθῇ ἡ ναυτιλία μας, ἀναδημοσιεύομεν τὸ ἀρθριδίον τὸ ὁποῖον ἔχει ὡς ἑξῆς:

Ἐν τῷ τελευταίῳ καιρῷ κυκλοφοροῦν φήμες καὶ ψέθυροι — ἰρισμένες μάλιστα ἐγγεγραμμένες καὶ εἰς τὰ «μικρὰ» γράμματα ἀπογευματινῆς ἐφημερίδος — σύμφωνα μὲ τὶς ὁποῖες τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προετοιμάζεται νὰ ἀναδιοργανώσῃ τὰς ὑπηρεσίας του ἐπὶ ὀρθολογικωτέρας βάσεως.

Ἀν λάβει κανεὶς ὑπ' ὄψιν τὰ νέα προβλήματα ποῦ ἔχει ἐπωμισθῇ ἡ Ναυτιλία τὰ τελευταῖα χρόνια, καὶ τὰ ὁποῖα γρήζουσι καταλλήλων ἀντιμετωπίσεως ἀλλὰ κυρίως τὴν ἐπιεικέμενην ἐνταξί τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγοράν, τὸ ἀνωτέρω γεγονός δὲν εἶναι δυνατόν νὰ κριθῇ ὡς ἀπλή διοικητικὴ ἐνέργεια. Ἀντιθέτως, εἶναι σοβαρὴ καὶ ἐπιβληθεὴ ἐκ τῶν πραγμάτων καθ' ὅσον καὶ μόνον ἐκ τούτου γεγονότος τῆς ἐντάξεως τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι ἡ Ναυτιλία μας θὰ τεθῇ ὑπὸ δοκιμασίαν καὶ ἴσως κριθῇ τὸ μέλλον τῆς, θὰ προκίψουν ἀσφαλῶς πολλὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθοῦν διὰ καταλλήλων γενικωτέρων κυβερνητικῶν μέτρων. Ἐντὸς τῶν μέτρων αὐτῶν θὰ κυριαρχήσῃ ἀσφαλῶς καὶ ἡ ἀναδιοργάνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. ἰδίως διὰ λόγους προσαρμογῆς των καὶ μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἑλληνικῆς Πολιτικῆς Ἐναντι τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ μετέπειτα αὐτῆς ταύτης τῆς Ε.Ο.Κ. ἡ

λα δὴ θὰ ἀπαιτηθοῦν ὑπηρεσίαι ὀργανωμένοι κατὰ τὰ πρότυπα τῶν Κρατῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν μέτρων αὐτῶν πρόκειται νὰ κριθῇ τὸ μέλλον καὶ τὸ γόητρον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιθυμοῦμε νὰ γνωρίσωμε καὶ εἰς τοὺς ἀρμοδίους ἀλλὰ καὶ εἰς ὅλους τοὺς ἰθύνοντας τῆς χώρας, χάριν τῆς ὠφελείας καὶ μόνον, τὰ ἀκόλουθα:

Α. Τὸ Τεχνικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος, τεχνικός σύμβουλος τοῦ Κράτους, εἰς ἀνύποπτον χρόνον, ἔχει διερευνήσει τὸ θέμα τῆς ὀργανώσεως τοῦ Κρατικοῦ Ναυτιλιακοῦ φορέως καὶ εἶναι εἰς θέσιν νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐπικειμένην ἀναδιοργάνωσιν.

Β. Οἱ ἀντίστοιχοι Κρατικοὶ φορεῖς τῶν λοιπῶν Κρατῶν τῆς Ε.Ο.Κ., μὲ τοὺς ὁποίους θὰ συναλλάσσεται καὶ θὰ ἀνταγωνίζεται ὁ Ἑλληνικός, ἀπὸ πλευρᾶς ὀργανώσεως εἶναι ὅτι τὸ ἰδανικώτερον θὰ ἤδυνάτο κανεῖς νὰ φαντασθῇ ὡς τεχνικοεπιστημονικὰ κέντρα μελέτης, προγραμματισμοῦ καὶ ἐπιλύσεως ὅλων τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας.

Γ. Ὁ Ἑλληνικός Κρατικός φορεὺς (ΥΕΝ), ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς Εὐρωπαϊκούς, παρουσιάζει σοβαρὰ ὀργανωτικὰ μειονεκτήματα, μέρος τῶν ὁποίων ἀναφέρεται κατωτέρω:

1) Στερεῖται τεχνικοεπιστημονικῆς ὑποδομῆς — ἀπαραίτητου προϋποθέσεως καὶ διὰ τὴν παροχὴν χρησίμων ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴν Ναυτιλία μας καὶ διὰ τὴν ἐποικοδομητικὴν συναλλαγὴν μετὰ τῶν λοιπῶν Κρατῶν τῆς Ε.Ο.Κ.

2) Παρουσιάζει ἀδυναμίαν δημιουργίας στελεχῶν καὶ συνεχῆ διαρροὴν τῆς κεκτημένης ἐμπειρίας — λόγω βαθμολογιακῆς ἐξελίξεως τῶν στρατιωτικῶν καὶ τῶν, ἐξ αὐτῆς, ἀπαραίτητων μεταθέσεων.

3) Ἀκολουθεῖ στρατιωτικὴν ἱεράρχησιν στελεχώσεως μὲ κριτήρια βασιζόμενα οὐσιαστικῶς εἰς τὰ τυπικὰ στρατιωτικὰ προσόντα καὶ οὐχὶ εἰς συγκεκριμένα ὑπηρεσιακά.

4) Παρουσιάζει λειτουργικὴν δυσαρμονίαν ὑφειλομένη εἰς τὸ ἀδόκιμον τοῦ θεσμοῦ, διὰ τὰς συγχρόνους κοινωνίας, ὀργανώσεως τῶν «Πολιτικῶν ὑπηρεσιῶν» ὑπὸ στρατιωτικῶν καὶ ἰδιωτῶν συγχρόνων.

5) Ὡς ὑπηρεσία ἐξυπηρετοῦσα διεξαγωγὴν ἐμπορίου, θεωρεῖται παράδοξον νὰ εἶναι στρατιωτικὴ, καὶ ὅσον, λόγω τῆς τυπικότητος τῆς στρατιωτικῆς νοσητροπίας, οὔτε ἐποικοδομητικὴ συναλλαγὴ εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπάρχῃ, οὔτε εἶναι δυνατὸν νὰ ἐξασφαλισθοῦν αἱ ἀπαραίτητοι προϋποθέσεις πού ἀπαιτεῖ ἡ διεξαγωγὴ ἐμπορίου.

6) Προσπάθησε μέχρι σήμερον νὰ καλύψῃ τὰς ὀργανωτικὰς τοῦ ἀδυναμίας διὰ τῆς ἐκχωρήσεως ζωτικῶν συμφερόντων τῆς Ε.Ν. εἰς ἀλλοδαποὺς ὀργανισμοὺς μὲ τὸ πρόσχημα τῆς καλλιτέρας παροχῆς ἐξυπηρετήσεως, κατὰ τὰ πρότυπα τῶν ὑποαναπτύκτων χωρῶν.

7) Ἐπέδειξε ἀνεπίτρεπτον καὶ Ἐθνικῶς μειωτικὴν θέσιν διὰ τῆς ὁποίας τὸ ὅλον πρόβλημα τοῦ ἐλέγχου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὠδηγήθη εἰς προσωρινὰς λύσεις, μὲσω τῶν ἐξουσιοδοτήσεων — ἀποικιοκρατικῆς μορφῆς — τῶν ξένων νηογνωμόνων καὶ οὐχὶ διὰ τῆς προσταθείας καὶ τῆς σωστῆς ὀργανώσεως

εἰς τὴν δημιουργίαν συγχρόνου Ἐθνικοῦ φορέως ἀνταξίου τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἱκανοῦ νὰ ἀναλάβῃ ἐξ ὁλοκλήρου καὶ ἀποτελεσματικῶς, τὰς εὐθύναι τῆς Ναυτιλίας μας.

Δ. Ὅτι ἀφ' ἐνός, οἱ ἐπιτυχεῖς βάσεις τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐτέθησαν (ἐπὶ Κυβερνήσεως τοῦ ἀειμνήστου Ε. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ, μὲσω τῶν εισηγήσεων τῆς ἱστορικῆς ἐπιτροπῆς Μιχαλακοπούλου κατὰ τὸ 1929-31), διὰ θαρραλέων καὶ πρωτοποριακῶν — τῆς ἐποχῆς ἐκείνης — μέτρων, ἀφ' ἑτέρου, οἱ σημερινῆς συνθήκαι εἶναι κρίσιμες διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ὡς ἐκ τούτου ἐπιβάλλουν σωστὴν ἱεράρχησιν καὶ ἀντιμετώπισιν τῶν συγχρόνων καὶ μελλοντικῶν προβλημάτων μὲ ἀνάλογα, σύγχρονα, θαρραλέα καὶ πρωτοποριακὰ μέτρα.

Ε. Ἀπαιτεῖται, κατὰ τὴν γνώμην μας, καὶ εἶναι εὐκαιρία νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς ἐπικειμένης ἀναδιοργάνωσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΥΕΝ — ἀναξιώρησις ἐκ βάθρων ὁλοκλήρου τοῦ ὑπηρεσιακοῦ μηχανισμοῦ τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἀνασυγκρότησις τούτου ἐπὶ ὀρθολογιακωτέρων, κοινωνικωτέρων καὶ ἐπιστημονικωτέρων συγχρόνων βάσεων — κατὰ τὰ πρότυπα τῶν ναυτιλιακῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν — εἰς ἄριστον ὥστε, διὰ τῆς νέας ὑπηρεσιακῆς ὀργανώσεως, καὶ τῶν γενικωτέρων μέτρων, ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, ἐκτὸς τῶν ἄλλων, πρωτίστως καὶ κατὰ τὰς συγχρόνους ἀντιλήψεις:

— Νὰ ἐξυπηρετῇ πλήρως τὸ οἰκονομικὸν καὶ κοινωνικὸν συμφέρον τῆς χώρας.

— Νὰ ἐξυπηρετῇ πλήρως τὸν πολιτικὸν καὶ τὸ γόητρον τῆς χώρας.

— Νὰ ἐξυπηρετῇ πλήρως τοὺς σκοποὺς τῆς ἀμύνης τῆς χώρας.

— Νὰ ἐξυπηρετῇ πλήρως τὰς συγκοινωνιακὰς καὶ τουριστικὰς ἀνάγκαι τῆς χώρας καὶ νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν συναχὴν καὶ ἐνιαύτητα τοῦ Ἑλληνικοῦ χερσαίου καὶ θαλασσίου Κράτους.

— Νὰ ἀπασχολῇ πλήρως τὸ ναυτεργατικὸν καὶ ἐπιστημονικὸν δυναμικὸν τῆς χώρας.

— Νὰ συντελῇ εἰς τὴν καλλιέργειαν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ ναυτικοῦ ἐνατίτου τῶν Ἑλλήνων.

Αὐτὰ ἀναφέρει τὸ δημοσιευθὲν ἀρθρίδιον. Καὶ ἐκ τῆς ἀναγνώσεως διαπιστώνει τις εὐκόλως ὅτι οἱ συντάκται του δὲν παρακολουθοῦν τὴν πορείαν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων.

Ἀπαντῶντες ὁμοῦ εἰς μίαν πρὸς μίαν ἐκ τῶν περιπτώσεων τονίζομεν τὰ ἑξῆς:

Α. Τὸ Τεχνικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος, λέγει τὸ ἀρθρίδιον, εἶναι τεχνικός σύμβουλος τοῦ Κράτους. Βεβαίως, ἀλλὸ μόνον διὰ τὸ Ὑπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων. Μᾶς προξενεῖ ὁ κατόπληξιν μὲ ποῖον δικαίωμα καὶ βάσει ποίας ἐντολῆς «δηρεῖν» τὸ θέμα τῆς ὀργανώσεως τοῦ Κρατικοῦ Ναυτιλιακοῦ φορέως, ἀφοῦ δὲν διαθέτει πρὸς τοῦτο τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα. Ὁ διοικητικὸς φορεὺς τῆς ναυτιλίας, δηλαδὴ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, περιλαμβάνει ἐπιστημονικὰ στελέχη τὰ ὁποῖα ἔχουν πτύχιον ἀνωτάτης σχολῆς καὶ μάλιστα τῆς Νομικῆς Σχολῆς καὶ τῆς Α.Σ.Ο.Ε.Ε. Διότι ἡ διοίκησις

της ναυτιλίας απαιτεί Νομικήν και οικονομικήν κατάρτισιν. Είναι δὲ γνωστὸν ὅτι οὔτε οἱ διπλωματοῦχοι ναυπηγοί-μηχανικοί, οὔτε τὰ μέλη τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἔχουν νομικήν ἢ οικονομικήν κατάρτισιν. Ἐφ' ὅσον λοιπὸν στεροῦνται τῶν δύο αὐτῶν βασικῶν προσόντων δὲν δύναται νὰ ἐκφέρουν οἰκονομικὰ γνώμην διὰ τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα. Καὶ τὸ μόνον τὸ ὅποιον δύναται νὰ προσφέρουν ὡς τεχνικοί σύμβουλοι τοῦ κράτους, εἶναι νὰ τὸ βοηθήσουν νὰ κατασκευάζῃ ὁδοστρώματα τὰ ὅποια νὰ μὴν καταστρέφονται εἰς σύντομον χρονικὸν διάστημα εἴτε νὰ ἐπιβάλλεται ἡ ἀνακατασκευὴ τῶν. Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δὲν ἔχει ἀνάγκην τῶν συμβουλῶν ἢ ὑποδείξεων οὔτε τοῦ Συλλόγου τῶν διπλωματούχων ναυπηγῶν-μηχανικῶν, οὔτε πολὺ περισσότερον τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου. Θὰ ἔπρεπε δὲ νὰ γνωρίζουν, οἱ συγγραφεῖς τοῦ ἀρθροῦ, ὅτι τὸ Υ.Ε.Ν. ἔχει πλήρη ὀργανώσιν καὶ ἀκόμη ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τὸ ὅποιον εἶναι σπουδαῖος σύμβουλος εἰς τὴν μεθόδευσιν τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων.

Β. Δὲν ἀναφέρουν ποῖαν «ἀρίστην» ὀργανώσιν διαθέτουν οἱ ἀντίστοιχοι κρατικοὶ φορεῖς τῶν λοιπῶν κρατῶν τῆς Ε.Ο.Κ., περιοριζόμενοι εἰς ἀοριστολογίας.

Γ. Ὁ Ἑλληνικὸς Κρατικὸς φορεὺς (Υ.Ε.Ν.) ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς εὐρωπαϊκοὺς παρουσιάζει ἀντιθέτως θαυμασίαν ὀργανώσιν, ὑπερτερῆ τῶν ἄλλων, γεγονός τὸ ὅποιον ἀπεδείχθη μόλις προσφάτως διὰ

τῆς ἀνακαλύψεως καὶ κατοσχέσεως ἑνδεκα τόνων χασις ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «Γκλόρια».

1) Ἐχει ἀρίστην ἐπιστημονικὴν ὑποδομὴν, ἴσως τὴν πληρεστέραν ἀπὸ οἰκονομικῶν ἄλλου κρατικῶν φορέα.

2) Ἐχει πλήρη εὐχέρειαν δημιουργίας στελεχῶν καὶ διαθέτει πρὸς τοὺς ὅλα τὰ ἀπαραίτητα μέσα.

3) Ἐχει πλήρη ἐπιστημονικὴν ὑποδομὴν ἀφοῦ ὅλοι ἀνεξαρτήτως οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἶναι πτυχιούχοι ἀνωτάτων σχολῶν, πρῶγμα τὸ ὅποιον δὲν συναντᾶται εἰς κανένα ἄλλου κρατικῶν φορέα.

4) Ἐχει πλήρη λειτουργικὴν ἀρμονίαν, λόγῳ τῆς ἀνωτάτης μορφώσεως τῶν στελεχῶν του, οἱ δὲ ἐλάχιστοι πολιτικοὶ ὑπάλληλοι δὲν συμμετέχουν εἰς τὴν διοίκησιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τὴν ὅποιαν μεθοδεύουν μόνον οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

5) Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δὲν διεξάγει ἐμπόριον καὶ πρέπει ἡ ὀργανώσις του νὰ εἶναι στρατιωτικὴ διὰ νὰ διατηρηθῇ ἡ τάξις καὶ ἡ πειθαρχία ἐπὶ τῶν πλοίων τὰ ὅποια ἐν περιπτώσει πολέμου χρησιμοποιοῦνται διὰ στρατιωτικῶν μεταφορῶν.

6) Δὲν ἔχει καμμίαν ὀργανωτικὴν ἀδυναμίαν καὶ οὐδὲν ζωτικὸν συμφέρον τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐξεχωρήθη εἰς ἄλλοδαπούς. Προκαλοῦμεν δὲ τοὺς συντάκτας τοῦ ἀρθριδίου νὰ ἀποκαλύψουν ποῖα ζωτικὰ συμφέροντα καὶ πρὸς ποίους ἐξεχωρήθησαν.

7) Ὑπάρχει καὶ λειτουργεῖ πλήρως Ἑλληνικὸς Νηογνώμων. Οἱ ξένοι δὲμως νηογνώμονες εἶναι ἀπαραίτητοι διότι ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία, δραστηριοποιουμένη πέραν τῶν ἑλληνικῶν θαλασσῶν καὶ ἐπιδοτουμένη ἀπὸ ξένας Τραπεζάς, ἔχει ἀνάγκην τῶν ξένων νηογνώμωνων διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων τῆς ἑναντι παντὸς κινδύνου.

8) Ὁ διοικητικὸς φορεὺς τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας δὲν ἔχει τίποτε νὰ ζητήσῃ ἀπὸ ἄλλους παρομοίους κρατικοὺς φορεῖς, διότι:

— Ἐξυπηρετεῖ πλήρως τὸν πολιτισμὸν καὶ τὸ γόητρον τῆς χώρας μας.

— Ἐξυπηρετεῖ πλήρως τοὺς σκοποὺς τῆς ἀμύνης τῆς χώρας.

— Ἐξυπηρετεῖ πλήρως τὰς συγκοινωνιακὰς καὶ τουριστικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας.

— Ἀπασχολεῖ πλήρως τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικὸν τῆς χώρας καὶ συντελεῖ ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν καλλιέργειαν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ναυτικοῦ ἐνοστικτοῦ τῶν Ἑλλήνων, διὰ νὰ χρησιμοποιήσωμεν τὰς ἰδίας λέξεις τοῦ δημοσιευθέντος ἀρθριδίου.

Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελοῦν μίαν σύντομον ἀπάντησιν εἰς τὸ δημοσιευθὲν ἀρθριδίον. Πρὸς τοὺς συντάκτας του κάμνομεν μίαν σύστασιν: Νὰ ἀφήσουν ἤσυχον τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν καὶ τὸν διοικητικὸν τῆς φορέα. Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας οὔτε ἐζήτησεν, οὔτε ἔχει ἀνάγκην ὑποδείξεων καὶ μάλιστα ἀπὸ ἀνθρώπους ἀσχέτους μὲ τὴν ναυ-

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΜΗΝΙΑΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Ἔτησια:	Δρχ.
Δι' ἰδιώτας	500
Δι' ἐφοπιστάς, ἐφοπιστικὰς ἐταιρίας καὶ ὀργανώσεις	1000
Διὰ Τραπεζάς, Ὄργανισμοὺς καὶ Ὑπουργεῖα	2000
Διὰ τὰ πληρώματα τῶν πονησπόρων πλοίων	£ 15

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ Τῶ ΝΟΜῶ:

Ἐπεύθυνος - Διευθυντής: Τάσος Γ. Λέκκας.

Γερανίου 41, Ἀθήναι Τ.Τ. 101

Στοιχειοθεσία - Ἐκτύπωσις «ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ» Ε.Π.Ε.

ΤΙΜΗ ΤΕΥΧΟΥΣ ΔΡΧ. 30

Αἱ συνδρομαὶ προπληρώνονται

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

(REVIEW OF SHIPPING)

GREEK SHIPPING MAGAZINE

PUBLISHED ON THE 20TH OF EACH MONTH

HEAD OFFICE: 41 GERANIOU STR., - ATHENS

T.T. 101 - GREECE

EDITOR: TASSO G. LEKKAS

SUBSCRIPTIONS: EUROPE £ 15.0.0.

U.S.A. \$ 50

τιλιαν. Διαθέτει όλα τὰ μέσα καὶ εἶναι πλήρως ὀργανωμένον. Στελεχοῦται ἀπὸ ἐπιστήμονας οἱ ὅποιοι διαθέτουν μεγάλην ἐμπειρίαν, πράγμα τὸ ὁποῖον ἀπέδειξεν ἡ πρόσφατος καὶ πρωτοφανὴς εἰς τὰ παγκόσμια χρονικὰ ἐπιτυχία.

Οἱ συντάξαντες τὸ ἄρθρον καὶ μετ' αὐτῶν τὸ Τεχνικὸν Ἐπιμελητήριον, εἶναι ἀναρμόδιοι νὰ κάνουν ὑποδείξεις. Ἄς ἀναζητήσουν ἄλλον τομέα νὰ μεταδώσουν τὰ «φῶτα» των. Τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶναι αὐτόφωτον καὶ δὲν ἔχει τὴν ἀνάγκην των. Εἶναι ἔτοιμον — καὶ διαθέτει πρὸς τοῦτο ὅλα τὰ μέσα — νὰ προσαρμοσθῇ, ἂν χρειασθῇ βεβαίως, πρὸς τὰς νέας ἀπαιτήσεις ἐφ' ὅσον τελικῶς θὰ πραγματοποιηθῇ ἡ πλήρης ἔνταξις μας εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.


Αὐτὴ ἡ σπουδὴ τὴν ὁποῖαν ἐπιδεικνύει ἡ Κυβέρνησις διὰ νὰ ἔνταχθῇ ἡ Ἑλλάς εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.) δὲν εὐρίσκει σύμφωνον τὴν ἀνὰ χεῖρας ἐκδοσιν.

Βαθεῖα σύγχυσις παρατηρεῖται εἰς τὴν διαπραγματευτικὴν προσπάθειαν τῆς Ἑλλάδος ὡς ἐπιδόξου δεκάτου μέλους τῆς Ε.Ο.Κ. Ἡ καλλιέργεια τοῦ μύθου περὶ πολιτικῶν ὠφελημάτων ἀπὸ τὴν ἔνταξιν εἶναι καιρὸς ἢ νὰ σταματήσῃ ἢ νὰ συμπληρωθῇ ταχέως με συγκεκριμένας ἐξηγήσεις. Ἐὰν καὶ κατὰ πόσον πρέπει νὰ ἔνταχθῇ ἢ ὄχι ἡ Ἑλλάς εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. διετυπώθησαν κατὰ καιροῦς εὐνοϊκὰ καὶ δυσμενῆ σχόλια.

Δὲν ἐνδιαφέρει τὴν στήλην αὐτὴν νὰ ἐρευνηθῇ τὰ αἷτια τῶν διατυπωθέντων εὐνοϊκῶν ἢ δυσμενῶν σχολίων. Φρονεῖ ὅμως ὅτι ἡ Κυβέρνησις ὀφείλει νὰ ἐξετάσῃ τὰς ἐνδεχομένας δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς ταχείας ἔνταξεως τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. ὡς πρὸς τὴν ναυτιλίαν.

Εἶναι γεγονός ὅτι ὁ ἐμπορικὸς στόλος ὁ ὁποῖος εὐρίσκεται ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἢ ὑπὸ ἑλληνικὴν ἰδιοκτησίαν ὑπερκαλύπτει τὸ σύνολον τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος (Ε.Ο.Κ.). Οἱ δὲ

F/B MEDITERRANEAN SEA



ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

F/B MEDITERRANEAN SKY

KARAGEORGIS LINES

PIRAEUS Ἀκτὴ Κονδύλη καὶ Αἰτωλικοῦ 2
 Τηλέφωνα: 4177001 - 4177003 - 4173001 / 5