

NAYTIKA XRONIKA



15η Μαρτίου 1946

Αρ. Φύλλου 259/18



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 259/18

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1946

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Το S.O.S. έξεπέμφθη

«Ελληνες άγορασται ήγόρασαν πρό ήμερων δέκα άτμοπλοια 11 χιλ. τόνων έκαστον. Απαντά ύψησαν Καναδική σημαίαν. Προκειμένου νά άγοράσω προσεχώς δύο άμερικανικά «Βίκτορις», παχύτητος 18 μιλλίων, προσεργόμενα διά την τακτική γραμμήν Δυτικής Ακτής Αμερικής πρός την Μεσόγειο—Συρίαν—Έλλαδα, είς ανταστάσιαν από τούδε τοπιλλιοθέματα, παρακαλώ τηλεγραφήσατε μέσω Πρεσβείας, έναν θά έχω: Πρότον απόλυτον δικαίωμα έπιλογής διοκλήρου πληρωμάτος διανούσαν διά την ουδεμίας άναμιξίας Ύμετέρας υπηρεσίας ή σωματείων, δεύτερον ποιά ισύνθεις θά έφαρμοσθή διά σκάφη 10 χιλ. τόνων d.w., ιπποδάνιανέων 6.600, με άτμοστροβίλους και λέβητας πετρελαίου. Έαν δέν ληφθούν άμεσα μέτρα έφαρμογής Αγγλικού μισθολογίου και περιορισμού της σκανδαλώδους σπατάλης τροφίμων, διά την πάταξην των έπιπροπών ώς και των καθημερινῶν συνελέυσεων, ώς άποκαλούν αυτάς οι έγκαρδοι καθοδηγηταί, λυπούμαι διότι θά είναι πλέον άργα διορθωθούν άποτα».

Το άνωτέρω τηλεγράφημα απεστάλη έκα Νέας Υόρκης πρός τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας. Αποστολέως του ὁ Πλοιάρχος και ἔγκριτος ἐφοπλιστής κ. Ν. Ρεθύμνης, πλέον ή γνωστός, λόγῳ τῆς μακρᾶς ἀναστροφῆς του μεταξὺ τοῦ κόδου τῶν Έλλήνων ναυτιλομένων. «Οσον και ἀν οὐδος τὸν Κόδον τῆς θαυμίδας τῆς ἐπαγγελματικῆς ιεραρχίας, οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον ἀπεμακρύνθη τῆς ένεργού εἰς τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν υπηρεσίας.

«Η Ελληνικὴ Ναυτιλία χάρις εἰς την πρωτόδουλον τοῦ κ. Ρεθύμνη ἐπιχειρηματικότητα είχεν ἀποκτήσει πρό τοῦ πολέμου λαμπρά, υποδειγματικά νεότευκτα σκάφη. Αὐτός ἐτόλμησε — τόλμην τὸ ἀπεκάλεσαν πολλοὶ — νὰ παραδώσῃ εἰς τοὺς «Ελληνας ναυτομηχανικούς τὸ πρῶτον νεοναυπήγητον δηζελοκίνητον φορτηγὸν τὸ «Κάσσος» καὶ διότις τώρα, διόλογοι εἰς δέν μετενόησε ποτε διά τὴν έμπιστοσύνην του πρό τοὺς μηχανικούς μας. «Αφότου — πρὸ ἐπαετίας — τὸ «Κάσσος» καθειλκύσθη τὸ αὐτὸ πλήρωμα χειρίζεται τάς μηχανάς του.

Δὲν είναι συνεπῶς ὁ ἀποστολέως τοῦ Ιηλεγραφήματος ὁ πρῶτος τυχών κερδοσκόπος ἐπιχειρηματίας, οὐδὲ ὁ κεφαλαιοκράτης, ὁ ἐπιδιώκων τὸν μόχθον τοῦ ἐργαζομένου νά σφετερισθῇ. Είναι εἰς ἔκ τῶν ἀνησύχων δημιουργῶν τῆς Ναυτιλίας μας, ἀπὸ τὸν δοῖον τώρα, εἰς τὴν κρίσιμον κομπήν τῆς ἀναδημιουργίας, πολλὰ ἐλπίζει η ναυτιλομένη Έλλας.

«Η θαυμτέρα στοργὴ τοῦ κ. Ρεθύμνη πρός τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν ἀναμφισθήτητος είναι, δύναται ἀδιαφορούντης είναι η καλή του πίστις καὶ τὸ ἔγκυρον τῶν ἀπόφεων του. Θά ήδυνατο καὶ αὐτὸς νὰ ἀκολουθήσῃ τὸν εὔκολον δρόμον πρός τὰς ένεας σημαίας, χωρὶς καν νὰ ταράξῃ τοὺς ήρεμους κύκλους τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας μὲ δχληρά τηλεγραφήματα. Δὲν τὸ ξεπράξει, διότι πονεῖ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν. Απὸ αὐτὸ πρῆλθεν.

Αὐτός, λοιπόν, ὁ ίκ. Ρεθύμνης ἀποστέλλει τώρα ἀπὸ τὴν Αμερικὴν διά τοῦ Υπουργείου πρός τὸν ναυτιλλόμενον κόδον τὸ μήνυμα τοῦ κινδύνου, τὸ S.O.S. τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Απὸ τὴν ἀπάντησιν τοῦ κ. Πελέτεκη θά ἔξαρτηθῇ αὐτὸ τοῦτο τὸ ξεκίνημα τῆς ἀναδημιουργίας. «Αν, παρὰ πᾶσαν ἐλπίδα, οἱ Ελληνες ναυτικοὶ ἀσυγκίνητοι παραμείνουν πρός τὴν ἔξ. Αμερικῆς ἔκκλησιν, ἀν ἀγνοήσουν τὸν κίνδυνον διά τὴν υπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας, ἀν διαποτισμένοι πλέον ἀπὸ τὰς τοξίνας τῆς καταστροφῆς δέν θελήσουν εἰς λογικάς νὰ προέλθουν συνενοήσεις διά τὴν θεραπείαν τῆς σημερινῆς οἰκτρᾶς καταστάσεως, δικαιολογημένη πλέον θά είναι κάθε ἀπαισιόδοξος διά τὸ μέλλον τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ πρόσθλεψις.

«Αλλὰ τότε τὸ Κράτος, διαιτητής τῶν ἀκατέρωθεν ἀπόφεων καὶ παραστάτης τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως, ἔχει πλέον τὸν λόγον. Απὸ αὐτὸ ἔξαρτᾶται νά καθορίσῃ τὰ πλαίσια, τὰ λογικά καὶ δίκαια, μέσα εἰς τὰ ὄποια θά περιορισθοῦν αἱ ἀξιώσεις

τῶν ναυτεργατῶν καὶ αἱ ἀκτινογραφίας δυνατότητες τῆς Ναυτιλίας μας.

Θά ήτο, τῇ ἀληθείᾳ θαρύτατα ἐγκληματικόν, ἂν τὸ Κράτος παρεσύρετο εἰς ἀποφάσεις ἀντικειμένας πρὸς τὸ γενικότερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ πρὸς αὐτὸ τὸ καλῶς ἀννούμενον τῶν ναυτιλλομένων μας ή ἔστω καὶ ἀν, ἀνίσχυρον νά ἐπιθάλῃ τὰς ἀπόφεις του, παραμείνη καὶ αὐτὸ ἀσυγκίνητον πρὸ τῆς ἐπερχομένης δριστικῆς καὶ ἀμετακλήτου καταστροφῆς.

Ο κ. Πελέτεκης, πρὸ τοῦ ὅποιου τίθεται τώρα σαφές τὸ πρόβλημα, δὲν ἔχει πολλοὺς διά τὴν ἐπίλυσιν τοῦ δρόμους νά ἐπιλέξῃ. Κατέχει πλέον ἐπάρκεια τὰς ζητήματα. Εγνώρισε καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα καὶ μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν δέσύτητας ἀντιλήψεως θά ἔχῃ μορφώσει γνώμην ἐπ' αὐτῶν. Δὲν θέλομεν νά προεξοφλήσωμεν τὰς ἀπόφεις του. Θά υποδέξωμεν δύμας διτὶ «οἱ καιροὶ οὐ μενετοί» καὶ διτὶ η μεγίστη πλειοψηφία τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου, κλείσουσα τὰ δάτη της εἰς κραυγούς τῶν κοράκων, θά συμφωνήσῃ μὲ διτὶ δήποτε μέτρα τοῦ θηλεόν ληφθῆ ἀπὸ τὸ Κράτος, πού θά ἐπανέφεραν αὐτὸν εἰς τὴν ἐργασίαν του, θά κατηφάλιζαν τὴν δικαίωμα τῆς ἐργασίας ἀντιψηθίαν, ἀλλὰ θά διηκούλωνταν καὶ τῆς Ναυτιλίας τὴν ἀποκατάστασιν, τὴν ἀνδρον.

«Αν δ.κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας αισθάνεται τοὺς δύμους του Ικανούς νά θαστάσῃ τὴν προσπάθειαν, ἀς χωρήσῃ πρὸς αὐτήν. «Ἐργον υπέρτερας θέμικης ωφελιμότητος θά ἐπιτελέσῃ. Ή εύγνωμοσύνη τοῦ ναυτιλλομένου μας κόσμου τὸν ἀναμένει.

Καὶ πάλιν αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ

Διάπλατα, ὅπως καὶ ἐπρεπε, ηνοίξαν αἱ θῦραι τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου. Τὰ περὶ ἐλεγχομένης σοσιαλιστικῆς οικονομίας φληγαφήματα ἐγκατελεῖθοσαν εὐτύχων πρὸ τῆς σκληρᾶς πραγματικότητας ἀπὸ τοὺς ἀφελεῖς καὶ τοὺς κακοπίστους δραματιστάς. Τώρα ἀθρόως διαβιθάζονται αἱ παραγγελίαι εἰς τὸ ἔξωτερικὸν δι' δλα τὰ εἰδῆ ποὺ χρειάζεται η κατεξηντλημένη ἐλληνικὴ ἀγορά. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὰς Ἕνωμενας Πολιτείας, τὴν Ν. Αμερικήν, τὴν Αὐστραλίαν, τὰς Ἰνδίας καὶ τὴν Αἴγυπτον, παντοῦ δὲ ἐμπορος ἀναζητεῖ τὰ εἰδῆ του, ἀγωνίζεται νά τὰ φέρη τὸ ταχύτερον, νά ἔξυπητησή την κατανάλωσιν.

«Ζωηρότερα, δύμας, κίνησις τοῦ ἐμπορίου ἐντονώτερον ἐπιφέρει τὸν ρυθμὸν τῶν μεταφορῶν. «Ολα δέ τὰ προέβλεψαν οἱ καλοί μας, οἱ σοφοί οικονομολόγοι. «Ενδέ καὶ μόνον φαίνεται νά μὴ σκέψηθοσαν τὴν ἀμεσον ἀνάγκην, τὸν μεταφορικὸν παράγοντας. Πλοίοι μας χρειάζονται διά τὴν γοργὴν διενέργειαν τῶν μεταφορῶν ἀπὸ τὰς ζένας ἀγοράς, τακτικαὶ γραμμαὶ νὰ συσταθοῦν, δρῶν ἀπὸ τὸν δυνατὸν πυκνότερον, διὰ νά ἔξυπητετον τὰς εἰσαγωγάς τῶν προϊόντων μας, η ἐλληνικὴ Ναυτιλία μας ἀπιθάλετα διὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους νά συμμετάσχει εἰς τὰς κατὰ γραμμάς πρὸς τὴν Μεσόγειον διασκεψεις, αὐτή καὶ νά διευκολύνῃ κατὰ κύριον λόγον τὸ ἔξωτερικόν μας, ἐμπόριον. Πράγματα χιλιοεπωμένα εἰς τὰς στήλας μας, ζητήματα δύμας πού τώρα πάλιν καθιστανται φλέγοντα καὶ πρέπει νά ἐφελκύσουν τὸ διμέριστον τοῦ Κράτους ἐνδιαφέρον.

* * *

Μετὰ ένα ή δύο μῆνας εἰς τὸν έξους μεγάλους λιμένας θά έντασουν νά συσσωρεύωνται αἱ ἀληθιναὶ παραγγελίαι. «Απειράχθονται δέματα καὶ κιβώτια θά περιμένουν τὴν ἔξευρεσιν χώρου εἰς τὰ πλοία γραμμῆς. Ο χώρος δύμας θά είναι περιωρισμένος καὶ τὰ φορτία πολλά, ἀφθονα δι' δλους τοὺς μεσογειακούς προορισμούς. «Η καθυστέρησις θά είναι ἀνάλογος πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πρός φρότων πλοίων.

«Ἐν εἰλή την καλὴν τύχην η Ναυτιλία μας νά διαθέτη μίαν έστω κατὰ μήνα ἀναχώρησιν ἀπὸ τὸ Λίθερπούλη ή τὸ Λονδίνον ἐναλλάξ, ἀλλην μίαν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, τρίτην ἀπὸ τὴν Νότιον Αμερικὴν καὶ μίαν καθ' ἔθδομάδα ἀπὸ τὴν Αἴγυπτον καὶ τὴν Μέσην Ανατολήν, τὸ ἐλληνικὸν ἐμπόρευμα δέν θά καθυστέρει εἰς τὰς κρηπιδώματα τῶν έξων λιμένων καὶ τὰ προϊόντα μας πλέον στοργικῆς, ἀμειστέρας θά ἐτούχαντον ἐντεύθεν μεταφορᾶς. Αὐτὸς είναι ὁ πρῶτος λόγος πού καθιστᾶ ἐπιτακτικῶς ἀναγκαίαν τὴν ἐλληνικὴν γραμμῆν.

«Άλλος ἐπίσης είναι ή έξοικονόμησις υπέρ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, καὶ τῆς οικονομίας μας συνεπῶς, τῶν εἰς συνάλλαγμα ναύ-

λων. Δὲν είναι μικρόν, ούδε' ἀμελητέον τὸ ποσόν. Εἰς ἔκαστονά-
δας χιλιάδας λιρῶν θά ἀνέλθουν οἱ ναῦλοι τοῦ ἔξωτερικοῦ μας
ἐμπορίου. Διατί μέρος αὐτῶν νά μὴ ἔξικονομήσωμεν; "Ἄς ση-
μεωθῇ ἀκόμη διὰ τὸ ἐλληνικὸν «λάινερ», ἔχον ως βάσιν τοῦ φο-
ρτίου του ποσοστόν τι τῶν ἐλληνικῶν μεταφορῶν, θά κινηθῇ καὶ
πρὸς ἄλλους λιμένας, ναύλους εἰς συνάλλαγμα ἐντεύθεν θά εισ-
πράξῃ, θά ἑνισχύσῃ δηλαδὴ τὸ συναλλαγματικόν μας ἀπόθεμα.

Τρίτος, ὅχι ολιγότερον τῶν προηγουμένων σοθαρός, είναι ἡ
παρουσία τοῦ ἐλληνικοῦ παράγοντος εἰς τὰς κατὰ γραμμάς δια-
σκέψεις. Ἀναστατικήν πως θά ἔχῃ τὴν ἐπίδρασιν εἰς κάθε ἀκόμη
λουμένην διάθεσιν ἀδικαιολογήσεων ὑπερτιμήσεων τῶν ναύλων
διὰ τὰς ἴδιας μας μεταφοράς. Τὸ προπολεμικὸν ἄλλων τε κα-
θεστὸς τῆς ἀνεξελέγκτου καταθολῆς ναύλων ὑψηλῶν διά τε τὰς
εἰσαγωγάς καὶ τὰς ἔξαγωγάς τῶν προϊόντων μας δὲν πρέπει νά
ἰσχύσῃ καὶ τώρα. Αἱ γνωσταὶ μέθοδοι τοῦ παρελθόντος, τῆς δια-
φθορᾶς τῶν φορτωτῶν διὰ τῶν ἀποκρύψων «ἐπιστροφῶν», τοῦ πει-
θανατικασμοῦ τῶν δυστροπούντων, τοῦ ἔξοντωτικοῦ ἀνταγωνι-
σμοῦ πρὸς κάθε ἔκτο τοῦ «πούλη» πλοίου, δὲν πιστεύομεν νά ἐπα-
ναληφθοῦν. Ἡ συμμετοχὴ τῆς σημαίας μας εἰς τὰς διασκέψεις θά
περιωρίζει πως τῶν ἔνεναν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τὰς ἀδηφα-
γικάς διαθέσεις. Ἡ ἐλληνικὴ κατανάλωσις θά ἥσθιαντο κάποιαν
ἀγακούφισιν ἀπὸ τὸ μικρότερον κόστος μεταφοράς. Ἡ Οἰκονο-
μία μας θά ἐπωφελεῖτο τοῦ εύθυντέρου ναύλου διὰ τὴν σταφί-
δα, τὸν καπνὸν καὶ τὰς ἄλλας ἔξαγωγάς μας.

Καὶ ἄλλοι, πολλοί καὶ ποικίλοι, λόγοι στενώτερον ἀναγόμενοι
εἰς τὰς ναυτιλιακής μας ὑγιοῦς, συγχρονισμένης δργανώσε-
ως, ἐπιθάλλουν τὰς ἐλληνικάς τακτικάς γραμμάς. Ἀπογολή-
θημεν δύμως περισσότερον μὲν τοὺς εὐρυτέρας, τοὺς ἔθνικής καθ-
αυτὸς σκοπιμότητος λόγους καὶ τοῦτο ἵνα συγκινήσωμεν τοὺς
κρατικούς ἀρμόδιους, ἵνα καταδείξωμεν εἰς αὐτοὺς τὴν ἀνάγ-
κην τῆς ἀμέσου συστάσεως ὠρισμένων τακτικῶν γραμμῶν, αὐ-
τῶν ποὺ προώρισται τὴν ἐλληνικὴν κατανάλωσιν, τὴν τόσον κου-
ρασμένην, νά ἔχει πρετήσουν.

Αἱ προϋποθέσεις

Ἄλλα διὰ νά συσταθοῦν αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ, αὐταὶ τούλαχι-
στον ποὺ ἀμεσώτατα θά ἔχει πρετήσουν τὸ ἔξωτερικόν μας ἐμπό-
ριον, δὲν ἀρκοῦν αἱ παρανέσεις τῶν στηλῶν αὐτῶν, πολὺ δὲ πε-
ρισσότερον τίποτε τὸ θετικὸν δὲν εἰσφέρουν εἰς τὴν προσπάθειαν
αἱ ἔκάστοτε μὲ περισσή δόσιν πολυπραγμοσύνης δημοσιεύμεναι
εἰς τὴν καθημερινὸν τύπον δηλώσεις τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Ναυ-
τιλίας. Πρὸς ἡμερῶν ἀκόμη αἱ ἐφημερίδες καὶ τὸ ραδιόφωνον ἡ-
σχολοῦντο μὲ ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν τοῦ προ-
ξενικοῦ λιμενάρχου τοῦ Πόρτ Σάιδ (.), γέμουσαν — ἐν παρόδῳ
τὸ ἀναφέρομεν— ἀνακριθεῖσαν. Τὴν ἔκθεσιν ταῦτην σχολιάζοντες
οἱ ἀρμόδιοι τοῦ «Υπουργείου κύκλῳ ὑπεδείκνυαν εἰς δηλώσεις
τῶν τὴν ἀνάγκην, δύος οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ σε πεύσοσιν
νά ἀγοράσουν σκάφη, νά συστήσουν γραμμὰς εἰς τὴν Μεσόγειον,
νά προλάβουν τοὺς Ἱταλούς, τοὺς Γάλλους καὶ τοὺς ἄλλους ἔ-
νους, ἔχασφαλίζοντες μίαν θέσιν, αὐτὴν ποὺ τῆς ἀρμόδει, εἰς
τὴν Ναυτιλίαν μας.

Νά σπεύσουν, λόπον, νά ἀγοράσουν σκάφη οἱ ἐφοπλισταί. Εὐ-
κολος κατά τοὺς εἰσηγουμένους ή ἀγορά: «Νά λεφτά, δός μου
κρέας! Τὰ πλοῖα, τὰ κατάλληλα μάλιστα, προσφέρονται ἀδρός
καὶ ἀγορασταὶ δὲν ὑπάρχουν. Ὡς τῆς ἀφελείας! Ωσάν τὰ σκά-
φη μόνον καὶ ή πολλὴ δρεξὶς τῶν μανδαρίνων τῆς κρατικῆς διοι-
κήσεως νά ἥσαν ἀρκετά διὰ νά συστήσουν τὰς γραμμάς.

Ἡ «λάινερ» δύμως δργανώσις, η πλέον ἀποδοτική καὶ συγχρο-
νισμένη συγκρότησις μᾶς Ναυτιλίας, δὲν είναι τόσον ἀπλῆ. Διὰ
νά τὴν ίδωμεν ἐπιτελουμένην μὲ γοργὸν ρυθμὸν καὶ μὲ ἐλαφράν
τὴν σκέψιν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς μας. Προϋποθέτει, πολλῶν ζη-
τημάτων τὴν ριζικὴν ἀντιμετώπισην, ἀκόμη δὲ περισσοτέρων διὰ
τὸ ἴδιον μας «Εμπορικὸν Ναυτικόν, τὸ μῆ εὐτυχῆσαν εἰς τὸ πα-
ρελθόν ν' ἀποκτήσῃ τακτικάς γραμμάς ποιᾶς τίνος εὐρύτε-

ρον. Οἱ ἀνυπομονοῦντες νά ίδουν τὴν Ναυτιλίαν μας στρεφομένην
πρὸς τὰς γραμμάς, ἀς λάθουν ὑπ' ὄψιν των διατεθεῖσαν πονής
θά είναι η προσπάθεια καὶ κατὰ πολλῶν δυσχεριεῖν θ' ἀντιπα-
λαίσουν αὐτοὶ ποὺ θὰ τὴν ἀναλάθουν. Διάφορος είναι η ἀκμετάλ-
λευσις τῶν «τράπετων» ἀπὸ τὴν τῶν «λάινερές» καὶ η ἐπιχειρημα-
τικὴ νοοτροπία τῶν ἐφοπλιστῶν ἔκάστου κλάδου δὲν είναι η αὐ-
τῆ. Τῶν πλοίων γραμμῆς εὐρύτερει είναι αἱ ἐπιδιώξεις, θαρύτε-

ραι δὲ καὶ αἱ εύθυναι ἐκμεταλλεύσεως. Τέλος συστείρωσις κε-
φαλαίων προσαπατεῖται εἰς Ισχυρά ἐταιρικά συγκροτήματα διὰ
νά κρατηθῇ μία γραμμὴ εἰς τὸ ψύχος τῆς ἀποστολῆς της, διὰ νά
ἀντιμετωπίσῃ τὰς δυσχερεῖας, διὰ νά θελτιώνῃ τὸ πλάτων της
ύλικὸν ἀνάλογα πρὸς τὰς μεταφορικάς ἀπατήσεις, διὰ νά ἐπι-
σύρῃ τὴν ἐκτίμησιν, παράπλευρα πρὸς τὰς ξένας μεγάλας ναυ-
τιλιακάς ἐπιχειρήσεις, αἱ διποιαὶ εἰς κοινάς διασκέψεις κατά
γραμμὰς κινοῦν τὰ πλοῖα των.

«Ολαὶ δύμως αἱ ἀνωτέρω προϋποθέσεις δὲν ἀποτελοῦν, καθ' ἡ-
μᾶς τούλαχιστον, δυσπέρβλητα ἐγχειρήματα διὰ τὴν ἐλληνικὴν
ἐπιχειρηματικότητα καὶ δὲν πιστεύομεν νά προσκρουσῃ ἡ προ-
σπάθεια τῶν τακτικῶν γραμμῶν εἰς τὴν ἐλλεψιν κεφαλαίων καὶ
τὴν ὀδυναμίαν ὑρανικῆς προσαρμογῆς τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Ἡ
Ναυτιλία μας, τούντιν, δὲν πρόκειται ποτὲ νά ἀποκτήσῃ ἀξιον
λόγου δίκτυον γραμμῶν, οὐδὲ θά εύτυχησωμεν νά ἰδωμεν ἐπιτε-
λουμένην τὴν στροφὴν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κεφαλαίου πρὸς
ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις ἐγγύτερα πρὸς τὴν ἔθνικήν ήμῶν Οἰκο-
νομίαν δρόσας, ὃν τὰ διοικητικά πραγμάτων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοί-
ου δὲν ἀποκατασταθοῦν εἰς μίαν ἀνεκτὴν διποσήπτητο διμαλό-
τητα. Τὰ ἀπεργυατικά κινήματα, αἱ στάσεις ἐν πλῷ, η ἐλλειψις
καθε ἐπιγνώσεως τῶν πρὸς τὸ πλοίον ὑποχρεώσεων τῶν ἐπ' αὐ-
τοῦ ἐργαζομένων δὲν ἐπιτρέπουν θέσθαι τὴν δημιουργίαν τῆς
ὑνοικῆς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν μᾶς Ναυτιλίας ἐμπιστούντης. «Ετι
δὲ περισσότερον θά παρακαλέσουν τὴν ἐγκαθίδρυσιν ἀξιῶν λό-
γου ἐλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Τὸ «λάινερ» ἔχει προκαθωρισμένον δρομολόγιον καὶ αἱ μετα-
φορικαὶ του εύθυναι είναι μεγάλαι. Διὰ νά ἐπισύρῃ τὴν προτίμη-
σην τῶν φορτωτῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν τὴν ἐκτίμησιν προϋποτί-
θενται: Πειθαρχημένη ἐργασία, τάξις καὶ ἀκρίβεια περὶ τὴν με-
ταχείρισην τοῦ φορτίου, πληρώματα σκαφῶν μὲ θαθεῖσαν τὴν συν-
αίσθησιν τῆς διατολῆς των διώσεων μεταφορέων. Εἰδίκευμένα, ἐπι-
λεκταὶ είναι τὰ πληρώματα τῶν πλοίων γραμμῆς, η κατάρτιος των
χρειάζεται χρόνον καὶ προσπάθειαν ἐνδελεχῆ. Δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου ἀναφαίρετον δέον νά παραμείνη η ἐπάνδρωσις τῶν
«λάινερ».

«Ἐπειτα αὐτὸ τὸ Κράτος, οἱ ἀμρόδιοι ἐκπρόσωποι του, πρέπει
ἐπὶ τέλους νά συναισθανθοῦν διτὶ πολλαπλασιάζονται εἰς τὸ τε-
τράγωνον αἱ ἔναντι τῶν πλοίων γραμμῆς διοικητικαὶ ὑποχρεώ-
σεις των. «Ανεξαρτήτως ειδίκων τινῶν νομοθετικῶν προθλέψεων
διὰ τὴν ἀπὸ διοικητικῆς πλευρᾶς ἐνίσχυσιν τοῦ ἔργου τῶν ἐται-
ριῶν τακτικῶν γραμμῶν, καθε διευκόλυνσις θά ἐπρεπε νά παρέ-
χεται διὰ νά προκόψῃ η προσπάθεια, διὰ νά ἐνθαρρυνθῇ ἐφο-
πλιστής εἰς τὴν ἀνάληψιν της.

«Ἐχρειάσθη θως νά μακρηγορήσωμεν ἐπὶ τοῦ τόσον, ἀλλως
τε, προσφίσουτος τῶν στηλῶν αὐτῶν θέματος τῶν τακτικῶν γραμ-
μῶν, διὰ νά ὑποδείξωμεν, διτὶ δὲν ἀρκοῦν, η μᾶλλον περιτταὶ εί-
ναι, αἱ δηλώσεις καὶ η ἀποφθεγματική δεοντολογία. Τὸ «Υπουρ-
γείον τῆς Ναυτιλίας πολλὰ δύναται νά πράξῃ διὰ νά ἐνθαρρύ-
νῃ τὴν προσπάθειαν. «Ἄς τακτοποιήσῃ, τούλαχιστον, τὰ τοῦ ναυ-
τεργατικοῦ παράγοντος καὶ τότε, ἀς είναι θέσθαιον, διτὶ καὶ οἱ
ἐφοπλισταὶ θά πράξουν τὸ καθῆκον των.

Ἐκ τῶν ἐνόντων ἡ ἀπαρχή

Διὰ τὰ πρώτα δύματα τῆς προσπάθειας πολλὰ θά ἡδύ-
ναιτο νά ἐπιτελεσθοῦν ἐκ τῶν ἐνόντων. Διὰ τὴν γραμμὴν λ. χ.
τῆς Αίγυπτου—Συρίας—Παλαιστίνης πρέπει νά διατεθῇ τὸ «Κορινθία»
καὶ ἔνα δεύτερον ἐν ἀνάγκῃ, φορτηγὸν μετρίας χωρι-
τικότητος, μὲ κατάλληλον δύμως διασκευὴν κυτῶν. Πλέον ἐντα-
κτικὴ καὶ εύρυμος τῶν λοιπῶν σκαφῶν τῆς ἀκτοπλοίας ἐκμετάλ-
λευσις θὰ ἐπιτρέψῃ τὴς «Κορινθίας» τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τὴν
γραμμὴν Θεσσαλονίκης. Δὲν είναι ἔργον δυσκατόρθωτον. «Ἀπό
τας ἐπανορθώσεις θά ἡδύναμεθα νά ἔξεύρωμεν τὸ δεύτερον, τὸ
φορτηγὸν η ἀπὸ τὸ ὑπεσχημένα ἀπὸ τοὺς «Ἀγγλους διὰ τῆς οἰ-
κονομικῆς συμφωνίας.

Διὰ τὴν γραμμὴν «Αγγλίας—Μεσογείου, τώρα, μετά τὸν τερ-
ματισμὸν τοῦ ἐλέγχου τῆς U.M.A., δέν θλέπομεν τὸν λόγον νά
μη ἀρχίσῃ, ἀραιά ἐστω εἰς τὴν ἀρχήν, τὰ δρομολόγια της ή
«Ἐλληνική». «Οπως αἱ μεγάλαι ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι γραμμῶν προσθαί-
σουν διὰ φορτηγῶν σκαφῶν —καὶ ἐλληνικῶν ἀκόμη— χρο-
νοναυλωμένων εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δρομολογίων των, λόγω ἐλ-
λειψεως ἴδικῶν των πλοίων, οὕτω καὶ η «Ἐλληνική» θά ἡδύνατο
νά συμπληρώσῃ τὰ δρομολόγια της μὲ ναυλωμένα σκάφη. «Ἀν-

Η SVENSKA ORIENT LINIEN, GÖTEBORG

Ἐγκαινιάζει τακτικήν Γραμμήν
μεταξύ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ—ΕΛΛΑΔΟΣ
καὶ λοιπῶν λιμένων Έγγυς 'Ανατολῆς

- 1) M/S SUNNANLAND θά φορτώσῃ ἐκ Βριζιλίας, μέσα Μαρτίου ἐ.ἔ.
- 2) M/S NYHORN θά φορτώσῃ ἐκ Βραζιλίας καὶ Ἀργεντινῆς, 2ον 150ήμερον Μαρτίου ἐ.ἔ.

Γενικοὶ Πράκτορες ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Μέγαρον Σπυράκη, Φιλωνος 51, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—Τηλ. 42.721

τίρρησις νά προθήθη, δέν πιστεύουμεν, από μέρους τῶν ἄγγλικῶν ἑταῖρων εἰς τὸ νά δεχθοῦν καὶ τὴν ἐλληνικὴν γραμμὴν εἰς τὴν «διάσκεψιν». Θά ἀδικος, ἡ ἀρνησίς τῶν, ἀσυνεπῆς πρὸς τοὺς ουμαχικούς δεσμούς Ἀγγλίας καὶ Ἐλλάδος. Τὸ Κράτος θά ἔπρεπε τότε νά προθῇ εἰς τὰ κατάλληλα παρὰ τῇ Ἀγγλικῇ Κυβερνήσει διαβήματα διὰ νά καταδείξῃ τὴν ἀδικίαν, διὰ νά ἐπιτύχῃ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς Ἑλληνικῆς γραμμῆς.

Οσον ἀφορᾶ τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς μὲ ἔξαιρετικὴν ἱκανοποίησιν πληροφορούμεθα τὴν ἐπανασύστασιν τῆς «Γκρήκ Λάιν» ἀπό μέρους τῶν κ. κ. Ἀλελφῶν Γουλανδρῆ. Δρομολογοῦν πρὸς τὸ παρὸν τρία φορτηγά τῶν διατηροῦντες οὕτω τακτικὴν μηνιαίαν γραμμὴν. Κέρδη δὲν πρόκειται νά ἀποκομίσουν, δεδουμένου, διὰ δυσκόλως θὰ συγκεντρωθοῦν φορτία ἐπιστροφῆς. Θά ἔξυπρητθῶν δύμας τὰ μέγιστα αἱ μεταφορικαὶ μας ἀνάγκαι, καὶ θὰ κρατηθῇ ἡ γραμμὴ μέχρι τῆς ἀποδόσεως καὶ τῆς ἐπισκευῆς τοῦ μοναδικοῦ μας ὑπερωκεανοῦ.

Αὐτά πρὸς τὸ παρὸν δυνατῶν καὶ δέον νά γίνουν διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν τριῶν τούλαχιστον τῶν κυριωτέρων ὅλων τε γραμμῶν, αἵτινες καὶ πρὸ τοῦ πολέμου δι' ἔλληνικῶν σκαφῶν διενήργουντο. «Ἄν ἐπιτύχουν αἱ πρῶται προσπάθειαι θὰ εἰναι τοῦτο ἀρκετὰ διὰ τὸ μέλλον ἐνθαρρυντικόν. Τὸ πλέον πάντως εὐχάριστον, διὰ τὴν ζωτικὴν αὐτὴν τῆς Ναυτιλίας μας ὑπόθεσιν, εἰναι τὸ γεγονός, διὰ τοῦ ἔφολιστα μας, οἱ καλύτερα ωργανωμένοι καὶ μὲ ἐπαρκεστάτην οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν, ἡρχισαν ζωρῆς διὰ τὰς τακτικὰς γραμμὰς ἔνδιαφερόμενοι. «Ἄν ἔκ παραλλήλου συνεργήσῃ καὶ τὸ Κράτος, κατὶ τὸ καλὸν θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὸ ἔνδιαφέρον αὐτό. » Ιδωμεν καὶ ἐλπίσωμεν.

Δικαίωμα ἀπαράγραπτον

Τὰ ἀναφέρομεν χρονογραφικῶς, ἀς τὰ ἔχουν δύμας ὑπὲρ δψιν τῶν οἱ ἔφολισται μας καὶ οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ παράγοντες. Τρεῖς Νορθηγοί ἑταῖραι ἡθέλουσαν νά ἐγκαθιδρύσουν γραμμὰς εἰς τὴν «Ἀνατολήν». Αἱ ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι ἡρήθησαν νά τὰς δεχθοῦν εἰς τὴν διάσκεψιν τῶν. «Ἐχειάσθην» ἀποταθοῦν οἱ Νορθηγοί εἰς τὴν War Shipping Administration, ήτις κατεῖδε τὴν ἀδικίαν καὶ διέταξε τὴν εἰσδοχὴν τῶν.

«Ἀλλο, ἀναγόμενον καὶ αὐτὸς εἰς τὸ φλέγον ζῆτημα τῆς κληρονομίας τῶν γερμανικῶν, τῶν ισπανικῶν καὶ τῶν ιταλικῶν τακτικῶν γραμμῶν. Συζήτησοι εὑρυτάτη διεξήχθη εἰς τὴν ὁλανδικὴν Βουλὴν. «Ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον ὑπουργὸν καὶ τοὺς λοιποὺς διμιλῆτας ἑτοίσθη τὸ ἀπαράγραπτον δικαίωμα δύλων τῶν συμμαχικῶν ναυτικῶν χωρῶν, ὅπως συμμετάσχουν εἰς τὴν κατανομὴν τῶν γραμμῶν.

Και οἱ μὲν Νορθηγοί, οἱ Ὀλλανδοὶ καὶ δῆλοι οἱ ἄλλοι κινοῦνται, ἀντιμετωπίζουν τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας τῶν, ἔξοφοῦν πρὸς κάθε πλευράν τὴν συμβολὴν τῶν εἰς τὸν ἀγῶνα. «Ἡμεῖς φατριάζομεν καὶ πολιτικούμεν. Πολὺ φοιτούμεθα διὰ ἔξω τοῦ νυμφῶνος καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν θὰ μείνωμεν.

Ἡ γραμμὴ Νότιου Ἀμερικῆς

Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

«Ως ἐλαύιστην εἰσφράν εἰς τὰς τόσας λαμπρὰς περὶ τῆς ναυτιλίας μας ἀνανυκροτήσεως ἀπόφεις, τὰς διατυπωμένας ἐκάστοτε εἰς τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», θὰ μοι ἐπιτραπῇ, ποτεύω, νά ἀπασχολήσω δίλγον χῶρον διὰ μίαν προσπάθειαν, ἵνα ἀπὸ ἑτῶν κατέβαλον, τείνονταν καὶ αὐτὴν εἰς τὴν καλυτέραν, τὴν πλέον ἀποδοτικὴν τῆς Ναυτιλίας μας δργάνωσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν.

Πρόσκειται διὰ τὴν σύστασιν μας τακτικῆς μικτῆς ἔλληνικῆς γραμμῆς (ἕπτατον καὶ φροτίον) Μεσογείου — Ἐλλάδος — Νότιου Ἀμερικῆς. Εἶναι γνωστὸν, διὰ καὶ πρὸ τοῦ πολέμου καθυστερημένη ἡτο η ἐπικοινωνία τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου πρὸς τὰς κώρως τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς. Εἰς ἐκαποτύμημα τόννων ἀνέρχοντα τὰ ἐξ Ἀργεντινῆς ἐξαγόμενα φορτία απτηδῶν, κρεάτων, ζώων, δερμάτων, ἔριων, προϊόντων γαλατοκομιας, ἀλλαντικῶν καὶ πλείστων ἄλλων εἰδῶν. Εἰς ἐκαποτύμημα, ἐπίσης, τὰ ἐξ Βραζιλίας φορτία καφέδων, δρύζης, ζακχάρων, ξυλείας κλπ. Μέγα μέρος τῶν διὰ τὴν Μεσόγειον προσαρτημένων μεριδῶν φορτίον μετεφέρετο πρὸ τοῦ πολέμου δι' ιταλικῶν πλοίων, μὲ προσφορμῶν τοὺς λιμένας Νεαπόλεως, Γένοβας καὶ Τρεγέστης. Ἐκεῖθεν ἐπὶ ιταλικῶν πάλιν σκαφῶν μετεφορτώνοντα διὰ τὰ Βαλκάνια καὶ τὴν Ἕγιον Ἀνατολήν, μέροι καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸ μῶτὸν συνέβαινε καὶ μὲ τὰ ἐξ Ἐλλάδος καὶ λοιπῶν Βαλκανικῶν χωρῶν ἀποστέλλομεν πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν ἐπιτορεύματα. Ἐφορτώνοντο ἐπὶ τῶν ιταλικῶν τῆς γραμμῆς μὲ μεταφορτωσιν εἰς ιταλικῶν λιμέναν ἐπὶ τῶν ιταλικῶν ὑπερωκεανῶν. Οὔτε τὰ κατνά καὶ τὰ ἄλλα

γεωργικά μας προϊόντα δὲν ἡδύναντο νὰ ἔχουν ἀσφαλεῖς πρὸς τὰ ἐκεὶ ἀγοράς καταναλώσεως, διότι δὲν είχον καὶ τὴν εὐέρειαν τῆς καλῆς, τῆς ὀποδήποτε εὐθύνης μεταφορᾶς. Διττή, δηλαδή, η ἡγεμία διὰ τὴν Οἰονίων μας. Καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τῆς Νότιου Ἀμερικῆς ἐστοιχίζαν εἰς τὴν ἔλληνικὴν κατανάλωσιν ἀκριβῶτερο καὶ δυναχερεστέρου ἥτο η «ἄποτο πρῶτο χρέοι» ἀγορά των καὶ η ἐντεῦθεν πρὸς τὰ ἐκεὶ τοποθέτησις τῶν λιδικῶν μας προϊόντων ἥτο προβληματική, δι' αὐτὸν δὲ ἀκριβῶς τὸν λόγον ήτο καὶ αἰσηματος.

Ἐμελέτησα, δίλγον πρὸ τοῦ πολέμου, ἐπισταμένως τὸ ζῆτημα τῆς πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν ἐπικοινωνίας μας καὶ ἐπὶ μακρῷ κατέγινα εἰς τὴν συλλογὴν στατιστικῶν δεδομένων καὶ πληροφοριῶν ἀπὸ διάφορα ἀμοδίας ἔλληνικάς, ἀργεντινάς καὶ βραζιλιανάς ἀρχάς. Εἴς δόλων τῶν συγκεντρωθέντων στοιχείων, ἐπειδήν, ὅτι μία τακτικὴ γραμμὴ μεταξὺ «Ἐγγύς Ανατολῆς καὶ Ἐλλάδος» πρὸς τὴν Ἀργεντινήν καὶ τὴν Βραζιλίαν, μὲ δύο συγχρονισμένα μικτὰ σκάφη «λάνερες» 10 — 12 χιλ., τόντον, ταχύτητος 15—16 μιλίων, δύναται, καλῶς δργανομενίας, ἐπιχειρήσειν τὸν πολέμον τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορίου καὶ τῆς καθόλου ἔθνης ἡμῶν οἰκονομίας. Δέον νά σημειωθῇ, διττή, διάστασις τῶν στοιχείων ποὺ κατέχου, τὰ δύο αὐτὰ σκάφη πρέπει νὰ διαθέτουν χῶρον ψυγείου διά 500—600 τόν., ἵνα μεταφέρουν κατεψημένα κρέατα, βούτυρα καὶ ἄλλα εὐπαθή ἔξ Ἀργεντινῆς προύντα, ἐπὶ δῆ της Ἐλλάδος τὰ φρούτα, ποὺ ἔδω μὲν τὸ θέρος είναι ἄφονα καὶ ἔχει σπανίζουν. «Ἐπίσης διαμερίσματα διὰ 50 ἑπτάτας μῆσες θέσεος (τούρστ — πλάνα).

«Οταν τὰ πολιτικὰ καὶ τὰ διοικητικὰ ἡμῶν πράγματα ἀναλάβουν κάπιους διαδικούς ποὺ σημαντικά ν' ἀποδώσῃ τὰ διφέλη εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τὸν ἐλληνικὸν ἐμπορίον καὶ τῆς καθόλου ἔθνης ἡμῶν οἰκονομίας. Δέον νά σημειωθῇ, διττή, διάστασις τῶν στοιχείων ποὺ κατέχου, τὰ δύο αὐτὰ σκάφη πρέπει νὰ διαθέτουν χῶρον ψυγείου διά 500—600 τόν., ἵνα μεταφέρουν κατεψημένα κρέατα, βούτυρα καὶ ἄλλα εὐπαθή ἔξ Ἀργεντινῆς προύντα, ἐπὶ δῆ της Ἐλλάδος τὰ φρούτα, ποὺ ἔδω μὲν τὸ θέρος είναι ἄφονα καὶ ἔχει σπανίζουν. «Ἐπίσης διαμερίσματα διὰ 50 ἑπτάτας μῆσες θέσεος (τούρστ — πλάνα).

Τότε τὸ Κράτος, ἐν τῇ μεριμνῇ ποὺ διά τὴν οἰκονομικὴν τοῦ τόπου μας καὶ τῆς Ναυτιλίας μας προσαγογήν, θὰ ἐπερπετε νὰ προκοπέψῃ ἔνα διαγωνισμὸν μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, κατὰ τὰ ἀρμόδια συντάστασις, τῆς ἐμποτούσης, τῆς ἀσφαλείας, τῆς τάξεως, τῆς πειθαρχημένης ἐργασίας εἰς τὰ πλαίσια. «Η διοίκησης τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπιβάλλεται νὰ ἀντεθῇ εἰς πρόσωπα ἔμφροντανά ποὺ διά τοῦ παρόντος τοῦ πολεμού προσηγορίζειν τὸν Ναυτιλίαν μας.

Τότε τὸ Κράτος, ἐν τῇ μεριμνῇ ποὺ διά τὴν οἰκονομικὴν τοῦ τόπου μας καὶ τῆς Ναυτιλίας μας προσαγογήν, θὰ ἐπερπετε νὰ προκοπέψῃ ἔνα διαγωνισμὸν μεταξὺ τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, κατὰ τὰ ἀρμόδια συντάστασις, τῆς ἀσφαλείας, τῆς τάξεως, τῆς πειθαρχημένης ἐργασίας εἰς τὰ πλαίσια. «Η διοίκησης τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπιβάλλεται νὰ προσηγορίζει τὸν Ναυτιλίαν δὲν θὰ ήπιμορφίσῃ τὴν γραμμὴν Μεσογείου — Νοτ. Ἀμερικῆς, λόγῳ τῆς πλούτους τοῦ ιταλικού παραγόντος.

Είμαι δέδιαιος, διττή, διά τὸν ένδιαφερούντον διά τὴν γραμμὴν σοδαροὶ ἔλληνικοὶ ἐφοπλιστοί Οἴσοι, ἀρκεῖ αἱ προϋποθέσεις νὰ κατασταθοῦν τὸν ἀπόστολον ποὺ διά τὸν οὐρανόν πλέον βάσεων τῆς Ναυτιλίας μας. «Η Ελλάς χωρὶς τῶν Ναυτιλίας θανάτουν δὲν θὰ ήπιμορφίσῃ τὴν γραμμὴν δργάνωσιν δὲν θὰ σταθῇ μέσα εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν.

Αθῆναι, 5 Μαρτίου 1946

Μετὰ πάσης της
ΓΚΙΚΑΣ ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ

Υ. Γ. Ισως δὲν ήτο ἀσκοτον εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ἀνωτέρω νὰ παραθέστω τὰ συμπεράσματα τῆς τελευταίας πρὸ τοῦ πολέμου ἐκθέσεως τοῦ εἰς Ἀργεντινήν Εμπορικοῦ μας Αζολούνθον κ. Σπ. Καμηλέοη, ἔχοντα σύντο: «Η εἰσαγωγὴ ἔλληνων ἐμπορευμάτων εἰς τὴν Ἀργεντινήν, παρόλον τὸν συναγωνισμὸν καὶ τὰς μεγάλας ἀποστάσεις, δύναται νὰ καρπούσῃ ὡς ικανοποιητική. Τὸ εὐχάριστον τοῦτο γεγονός ἀποδέτον ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὸν πρωτοβουλίαν καὶ τὰς ἀποδείξεις τῶν εὐταγωνισμῶν.

Ἄλλα διὰ τὴν ἐπιδιωκόμενην εὐρυτέραν διάδοσιν τῶν κυριωτέρων ἔλληνικῶν προϊόντων εἰς τὴν Ἀργεντινήν, διότι τὸ ἔλλαδαν, καὶ τὰ κατνά, ἡ ίδιωτικὴ πρωτοβουλία μόνη δὲν ἀρχεῖ. «Απαιτεῖται καὶ ἡ Κρατικὴ ἐνίσχυσις καὶ συνεργασία καὶ, διότις πολλάς ἀποτομή καὶ ἐλέχη, η ίδιωτις ισχυροῦ Ελληνικοῦ Οργανισμοῦ ἢ Εταιρίας τῆς συμμετοχῆς Ελλήνων κεφαλαιούχων η Ελληνικῶν Τραπεζῶν, μὲ ἀποκλειστικὸν σκοποῦ καὶ πρόγραμμα τὴν συστηματικὴν καὶ μεθοδικὴν ὀργάνωσιν τοῦ μετά της Νότιου Ἀμερικῆς ἐξωτερικοῦ έμπορου τῆς Ελλάδος. «Απαιτεῖται κανόπιος η τυποποιητική τῶν προϊόντων μας, ὁ αὐτητηρότερος ἔλεγχος τῶν ἐξαγομένων έμπορευμάτων, ὁ δελτιώτως τῆς συσκευασίας, ὁς καὶ ἡ καλυτέρα ἐμφάνιση αὐτῶν.

Σπουδαῖας θὰ συνετέλει εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν ἐξαγωγῶν μας, ἡ ἐγκυτάστιση, έστω καὶ μητριαίας, ἀποτοπλοκής γραμμῆς, ἐπιτυγχανούμενης οὕτω τῆς ἀπ' εὐθείας καὶ οἰκονομικῶτερας μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευμάτων μας, ὁς καὶ τῆς εἰσαγωγῆς τούτων εἰς Έλλάδα.

Γ. Κ.

Νὰ συγκινηθοῦν πρὸ τῶν εὔθυνῶν

Καθιστάμεθα ἴσως ἐνοχλητικοὶ ἐπανερχόμενοι εἰς τὸ θέμα τῶν κρατικῶν πλοίων, τῶν κρατικῶν ναυτιλιγείων, τῶν λειών πολέμου, τῶν ποικιλούμων ἐντὸς τοῦ ναυτιλιακοῦ πειθόλου κινουμένων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν ποικιλής, τῶν πάσης προελεύσεως κρατικῶν δργάνων ποὺ τὰς συνθέτουν.

Οὐκ ἔστι ἄλλως γενέθαι. Πρέπει νὰ παρενοχλήσωμεν τούτο, κυρερῶντας, πρέπει νὰ τοὺς συγκινήσωμεν εἰν τῇ μακαριότητὶ τῶν, πρέπει νὰ συναισθανθοῦν οὗτοι τὰς θαρτάτας εὐθύνας ποὺ ἀναλαμβάνουν, διασωνίζοντες καὶ ἀνεχόμενοι μίαν σαθράν κατάστασιν, μίαν πυρρούνσαν διὰ τὸν ἀναιμικὸν προϋπολογισμὸν

R. BALGIS
STEAMSHIP, FORWARDING
& INSURANCE AGENT
RUE DE LA MARSEILLAISE
BEIRUT

Phone:
Tel. Address: PRAKTEL-BEIRUT Office 59.83
Residence 58.59

πληγήν.

Στοιχίζει πολλά, πολλαπλάσια εις τὸ Δημόσιον παρὰ εἰς τὸν ιδιώτην ἐπιχειρηματίαν, ή πλοιοκτήσια, οὐ ἐφοπλισμός. Τὸ θρονοφωνοῦμεν καὶ τὸ ὑπογραμμίζομεν, διότι τὴν Ἱερουσαλήμ καὶ ἡμεῖς παροικούμεν.

Χάριν αὐτοῦ τοῦ κρατικοῦ συμφέροντος, χάριν τῆς προσφορωτέρας ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἀποδόσεως πολυτίμου μεταφορικοῦ ἔργου ἀπὸ τὰ κρατικῆς πλοιοκτήσιας σκάφη, νὰ σταματήσῃ πρέπει ἔως ἐδῶ ή ἀνωμαλία, ή διαρροή. "Ἄς ἐκπλειστηριασθῇ ή λεία παλέμου, ἄς πωληθοῦν τὰ ναυπηγεῖα, ἄς ἐκποιηθοῦν τὰ σκάφη, ἄς διανεμηθοῦν εἰς τοὺς ἔχοντας λαμβάνειν ἀσφαλιστικάς ἀποζημιώσεις πλοιοκτήτας, ἄς ἔξευρεθῇ οἰσοδήποτε ἄλλος συνδυασμός, θά είναι συμφορώτερος διὰ τὸ Κράτος, παρὰ ή σημερινὴ κατάστασις.

Ο πόλεμος καὶ ή ἔξι αὐτοῦ ἀνεμοζάλη παρῆθλον. Τότε τὰ πάντα ἐδικαιολογοῦντο, ὅλα ήσαν ἀνεκτά. Κάθε ἀκροβατισμός των καὶ νὰ ἐπεβάλλετο. Τώρα τὰ δημιουργήματα τῆς κακῆς ἐκείνης περιόδου παντοῦ διαλύονται. Διατί ήμεις ἐδῶ θά ἀνεχώμεθα ἔνα ἀνώμαλον, ἀν μή τι ἄλλο, καθεστώς;

Ἐπὶ τέλους καὶ αὐτοὶ οἱ ἀξιωματούχοι τῶν διαφόρων Σωμάτων, οἱ ἀπειροπληθεῖς τακτικοὶ καὶ ἔκτακτοι ὑπάλληλοι κακού ἀλλού παραγωγικῶν τὸν ἡμιουργήματα τῆς κακῆς ἐκείνης περιόδου παντοῦ διαλύονται. Διατί ήμεις ἐδῶ θά ἀνεχώμεθα ἔνα ἀνώμαλον, ἀν μή τι ἄλλο, καθεστώς;

Οι προθαλλόμενοι ίσχυρισμοὶ περὶ διατηρήσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν, περὶ μεταφορῶν τῆς «Οὐρρά», περὶ τῆς προασπίσεως τοῦ κρατικοῦ συμφέροντος καὶ ὅλα τὰ τοιάδα δὲν εὔσταθοῦν διὰ τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα. Ὁλίγος πρακτικός νοῦς χρειάζεται καὶ πολλὴ καλὴ θέλησις προσπατεῖται διὰ νὰ κατοχυρωθοῦν ὅλων τὰ συμφέροντα, νὰ διενεργηθοῦν αἱ συγκοινωνίαι, νὰ παύσῃ δὲ τέλος τὸ Δημόσιον ζημιούμενον καὶ ἀναμιγνύομενον εἰς ἄλλοτρια ἔργα.

Τὰ ὑπεσχημένα

Ἄθημονοῦμεν πως διὰ τὴν ὑόπθεσιν τῶν παραχωρουμένων ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν, τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς καὶ τῶν δύο ναυαγοσωστικῶν. Ἐπιτακτικάς ἀνάγκας θὰ ἔξυπητησούν, νὰ ἐπιταχυνθῇ δ' ὡς ἔκ τούτου πρέπει η μεταφορά των. Ἀρκετός ήδη παρῆθλη χρόνος, χωρὶς καὶ νὰ τὸ πληροφορηθῶμεν τι τὸ νεωτερον ἐπὶ τῆς ὑόπθεσος αὐτῆς. Τὸ Ὕπουργεῖον δὲν προέθη εἰς ἔνεργιάν τινα, λ.χ. τὴν ἀποστολὴν πληρωμάτων, προσιμιάζουσαν τὴν παράδοσιν τῶν σκαφῶν, δὲν λαβόντας τὰς ὑποσχέσεις κ.πλετέκης, μετά τὰς πρώτας, ὅμα τῇ ἐπιστροφῇ του, δηλώσεις, σωπᾶδιὰ τὸ ζήτημα αὐτό. Μᾶς τὰ ὑπεσχέθησαν, δὲν δὲν ἀπατώμεθα, ἀνεπιψλάκτως. Διατί, λοιπόν, νὰ μὴ προσθήσωμεν τὴν παραλαθήν των; Πολλά ζητήματα θὰ ἀνεύρουν τὴν λύσιν των, δὲν ἀποκήσωμεν τὰ σκάφη αὐτά καὶ τὴν δεξαμενήν. Ἐργαλεία ἐκτάκτου ἀποδόσεως είναι, ἔνας κόσμος δ' ὀλόκληρος ἀνέργων ναυτικῶν μας θὰ εύρῃ τὴν ἀπασχόλησιν.

Χάριτας θὰ δοφείλωμεν εἰς τὸν κ. Ὅπουργόν, δὲν θελήσῃ νὰ κινήσῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν "Ἀγγλῶν συμμάχων διὰ τὴν ἀμεσον παράδοσιν.

Αἱ ἐπανορθώσεις

Ἡ διανομὴ μεταξὺ τῶν Μεγάλων συνετελέσθη ήδη. Οἱ Ρῶσοι μάλιστα ἥρχισαν παραλαμβάνοντες ἀπὸ τοὺς Ἀγγλικούς λιμένας τὰ ἐπιδικασθέντα σκάφη. Ρωσικά πληρώματα, μεταξὺ τῶν δοπίων καὶ πολλαὶ γυναῖκες, τὰ ἐπανδρώνουν. Ἡ ίδική μας οειρὰ πότε δρά γε; Ὥρισθησαν οἱ κατάλληλοι ἐμπειρογνώμονες, που θὰ ἐπιλέξουν τὰ παραχωρούμενα καὶ εἰς τὴν πτωχὴν Ἐλλάδα πλοῖα; "Αν δὲν ἀπατώμεθα, δ. κ. Πελέκης, ωμήλησε περὶ αὐτοῦ τοῦ δικαιώματος τῆς ἐπιλογῆς.

Μέσα εἰς τὸ συνεχιζόμενον δργιον τῆς ἀηδοῦν, ἀλλὰ καὶ ἔθνο-

φθόρου πολιτικῆς διαιωνίσης, ἄς ἐπιδείξωμεν ἐνδιαφέρον τι καὶ διὰ τὰ τρέχοντα, τὰ ὑπερεσιακά αὐτὰ ζητήματα, τὰ ὅποια, φεῦ, εἶναι καὶ τὰ ζωτικώτερα.

Οἱ ιδιωτικοὶ ἐφοπλισμοὶ

«Συνεφωνήθη ἐπίσης νὰ διατυπωθῇ εἰς τὴν περὶ τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς διακήρυξιν τῆς Γερουσίας εἰδική διάταξις, διὰ τῆς δοπίας θά καθορίζεται, διὰ κανένας μέτρον δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ληφθῇ, ὅπερ θὰ παρημόδιζεν ή θὰ περιώριζε τὴν ἔνομον ἀνεξαρτησίαν τῆς ιδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ».

Εἰς τὴν κοινὴν ἀπόφασιν τῶν δύο ἀρμόδιων κοινοθύλευτικῶν ἐπιτροπῶν τῆς Ἀμερικανικῆς Γερουσίας καὶ τῆς Βουλῆς τῶν ἀντιπροσώπων περὶ τοῦ νόμου πωλήσεως τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως πλοίων, διετυπώθη καὶ ή ἀνωτέρω πρόβλεψις, ἀποθέλεουσα εἰς τὴν κατοχύρωσιν τῆς ιδιωτικῆς εἰς τὴν Ναυτιλίαν πρωτοθυλίας.

Θά διαφωνήσουν ἀσφαλῶς μὲ τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν τῶν νομοθετικῶν σωμάτων τῆς Οὐδαίας γράμματος δ' ἀπόστολος τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας κ. Κουρμπέλλης καὶ οἱ ἔκ τῶν συναδέλφων του ἐν ἀριστερισμῷ ἵεροφάνται. Κρίμα ποὺ δὲν τοὺς ρώτησαν...

Πρὸς γνῶσιν καὶ συμμόρφωσιν

Ραδιοτηλεγραφητής τοῦ E. N. μᾶς γράφει τὰ ἔξης ἐνδιαφέροντα:

«Ἐλμα ἀσυμματιστής καὶ ἐργάζομαι σὲ μὰ προϊνὴ ἐφημερίδα. Χθὲς ἔλαβα τὸ συνημμένο τηλεγράφημα ἀπὸ τὸ πρωτοφρεῖο ASSOCIATED PRESS. Θὰ σας παρεκάλωντιν νὰ τὸ δημοσιεύετε διὰ νὰ λάβων γνῶσην ἢλοι οἱ Ἑλληνες ναυτικοί. Νὰ καταλάβων οἱ περὶ τὴν πολιτικὴν ἀναμνήσεων καὶ οἱ ἀρχηγοὶ τῶν ἐπιτροπῶν τῆς πλωρηγῆς ὅτι ὁ καιός τῶν παραλογισμῶν ἐπέρσε καὶ ήδην νὰ ἔχει τὸν πολεμικόν μόνο μας πάλι τὰ καράβια μας, νὰ φροντίσωμε γὰρ τὸ φωμὶ μας.

Οἱ Μεγάλοι μας Σύμμαχοι ἀνάλογα μὲ τὰ συμφέροντά των φάνεται, ὅτι είναι πολὺ ἐπεικεῖς πρὸς τοὺς Ίταλοὺς καὶ ἀρχίζουν νὰ ἔχενον, ἀν δὲν ἔχεσαν τὸ ἐλληνικὸν διεργάτημα.

Ίδου τώρα καὶ τὸ τηλεγράφημα ἐν μεταφράσει:

ΟΥΑΣΠΚΤΩΝ.—Χαλάρωσις τοῦ ἀμερικανικοῦ καὶ τοῦ ἀγγλικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῆς Ιταλικῆς Ναυτιλίας ἀναμένεται ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐθνομάδων ἀπὸ τοὺς καλώς πληροφορηθῶντες κύπλους. Οἱ ἀρμόδιοι πατεύοντες διὰ οἱ Ίταλοί θὰ αναλάβων τὸν ἐλέγχον εἰκονοῦ ἔως τριμέντα Ιταλικῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν, ἐφάγαζομένων ἡδη διὰ λογαριασμὸν τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Τρία μόνον σκάφη τελοῦν ὑπὸ ἀμερικανικὴ διαχείρισιν, τὸ ὑπόλοιπον ἐλέγχεται ἀπὸ τοὺς Ἀγγλούς. Ή καλάρωσις τὸν ἐλέγχον είναι τὸ ἄμεσον ἀποτέλεσμα τοῦ τερματισμοῦ τῆς 2αν Μαρτίου τοῦ ἔργου τῆς U.M.A. "Αν καὶ ἀναμένεται, ὅπως ἐπιτραπῇ εἰς τὴν Ιταλικὴν Κυβερνησίαν νὰ ἀποφασίσῃ ποὺ θὰ ἐχοησιμοτούντο τὰ σκάφη, οἱ ἀρμόδιοι κύπλου πατεύοντες, διὰ ή Ἀγγλούς καὶ αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ διαφυλάξουν τὸ δικαίωμα τοῦ ἐλέγχου τῶν ταξιδίων. Ή ποδόλεψις αὕτη είναι ἀναγκαῖα διὰ διαποστούτων, διὰ τὰ σκάφη ἀπαρχούμενα τὰξιδεύοντα, ηδη διὰ μεταναστών τῶν ταξιδίων. Η ποδόλεψις αὕτη είναι ἀναγκαῖα διὰ νὰ διαποστούτων, διὰ τὰ σκάφη ἀπαρχούμενα τὰξιδεύοντα, ηδη διὰ μεταναστών τῶν ταξιδίων.

»Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ ἀρμόδιοι Ιταλοί κύπλοι προϊλθον εἰς ἀνεπισήμους διαπομπατεύσεις μὲ τὰς ναυτικὰς ἀμερικανικὰς ἀρχές διὰ τὴν ἀγορὰν ὁρισμένων ἀριθμοῦ ἀλμπετεύτες».

»Ο Νόμος περὶ ἀγορᾶς ἀπὸ τὰς ξένας χώρας ἀμερικανικῶν πλοίων ἐψηφίσθη ηδη ἀπὸ τὴν Βουλὴν καὶ τὴν Γερουσίαν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀναμένεται τὴν ὑπογραφὴν τοῦ Προέδρου Τρούμαν».

Ο ἔχων διὰ ἀκούειν ἀκούειν ἀκούειν.

Η Ναυλαγορά

Ἐξέφραζε πρὸ οἱ μερῶν τὴν ἀπορίαν του γνωστὸς ἐφοπλιστὴς διὰ τὰς ἀθρόας ναυλώσεις «τάξιμ-τσάρτερ» τῶν φορτηγῶν μας:

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

CHINA HELLENIC LINES LTD.—SHANGHAI

CHINA HELLENIC INVESTMENTS LTD.

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

COMPAGNIE GENERALE DE COMMERCE, DE NAVIGATION

ET DE TRANSPORTS D'EXTREME ORIENT S.R.L.—SHANGHAI

Agencies throughout the Far East.

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

Cables: "YANNOULATOS,,

GENERAL MANAGERS:

— 'Αποστρέφομαι, έλεγεν, ύπό τὸ καθεστώς τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς τὴν «τάξιμ - ταρτέρε» ναύλωσιν. 'Εκχωρῶν οὕτω τὸ σκάφος σου, δύμολογεῖς δότι ὡς ἐφοπλιστής δὲν εἰσαι καὶ ίκανός νὰ τὸ ἔκμεταλλευθῆς. 'Ο ναυλωτής ἐμφανίζεται ίκανότερος. Σοῦ δίνει δέκα, διὰ νὰ εἰσπράξῃ αὐτὸς πολλαπλάσια...».

Οἱ παριστάμενοι κατὰ τὴν συζήτησιν ἥσαν καλύτερον πληροφορημένοι ἐπὶ τῆς σμερινῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς καὶ κατεπέπονταν τὸν ἐν διαθεσιμότητα ἐφοπλιστήν μας — τὰ σκάφη τοῦ ὅποιου ἀπωλέσθησαν κατὰ τὸν πόλεμον. Οὕτω, αἱ πλεισταὶ τῶν χρονοναυλῶσεων κλείονται μετὰ τὴν διάλυσιν τῆς Ο.Μ.Α. ἀπὸ ζένους κρατικοὺς δργανισμούς, ἐπιδιώκοντας ἔν τινι μέτρῳ νὰ καλύψουν τὰς εἰς χωρητικότητα ἀνάγκας των, χωρίς δόμας, νὰ ἔχουν ὅπ' ὅμινων μίαν καὶ μόνην συγκεκριμένη μεταφράσαν, διὰ νὰ ναυλώσουν κατὰ ταξίδιον ἔνα σκάφος. "Ἐπειτα αἱ ἑταρίαι τακτικῶν γραμμῶν, προκειμένου νὰ ἔξαρκέσουν εἰς τὴν ζήτησιν χώρου καὶ νὰ πυκνώσουν ἀναλόγως τὰ δρομολόγια των, προθαίνουν εἰς τὰς χρονοναυλῶσεις, μέχρις δύτου τὰ ίδια αὐτῶν σκάφη ναυτηγοθόν ή ἀγοράσουν τὰ ἐκποιούμενα ἡδη κρατικά. Δυσχέρειαι, ἀλλὰς τε, σημαντικαὶ παρεμποδίζουν ἀκόμη τὴν ἐλευθέραν ἐνὸς φορτηγοῦ πλοίου ἐκμετάλλευσιν. 'Η προμήθεια, κυρίως, γαιανθράκων εἰς τοὺς ἀγγελικούς λιμένας, τοὺς ὅποιους θάσιον ἔχουν ἔξορμήσεως τὰ φορτηγά μας, καθίσταται ὀσημέραι προσβληματική. Οὐράρχης δημητριούργουμενή εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ουαλλίας διὰ τὴν ἀνθράκευσιν. 'Ολίγον ἀκόμη καὶ θά καθιερωθῇ τὸ δελτίον προτεραιότητος, δεδομένου δότι καὶ τώρα ἔξετάζεται ἡ περιπτωσίς ἐνὸς ἐκάστου σκάφους ίδιαιτέρως καὶ δὲν παρέχονται «μπῶνκερς» ἐπιστροφῆς ἀν τὸ σκάφος πρόκειται νὰ πλεύῃ πρὸς περισσήν, δῆσον διατίθενται γαιανθράκες.

Κατὰ δεύτερον λόγον, ἡ προσποτή τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον δὲν εἰναι καὶ τόσον ἐνθαρρυντικὴ διὰ τὸ ὑφιστάμενον τὰς μεταπτώσεις αὐτῆς φορτηγὸν σκάφος. 'Ἐφόσον αἱ παρούσαι συνθῆκαι τῶν ποικίλων περιορισμῶν εἰς τὴν ἐλευθέραν τοῦ διειθοῦς ἐμπορίου διενέργεισαν συνεχίζοντας ἐφόσον πτωχὰ εἶναι καὶ ἀνύπαρκτα διὰ πολλὰς χώρας τῆς κατεστραμμένης Εὐρώπης τὰ συναλλαγματικά ἀπόθεματα, καὶ, τέλος, ἐφόσον ἡ δεύτης τῆς διειθοῦς πολιτικῆς καταστάσεως κρατεῖ ἀκόμη ἐν ἀγωνίᾳ τὴν ἀνθρωπότητα, πρόδλεψις ἐνθαρρυντικὴ κάποιας εὐρύτητος εἰς τὴν ἔργασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας δὲν δικαιολογούεται.

'Ανωμάλος, συνεπῶς, εἰναι ἀκόμη ἡ κατάστασις καὶ σωφρόνως ποιοῦντες οἱ ἐφοπλισταὶ μᾶς ἔξηρκέσθησαν εἰς τὰς χρονοναυλῶσεις. Διασφαλίζουν, διποδήποτε, τὴν κίνησιν τῶν πλοίων των καὶ ἡμποροῦν νὰ πειμένουν τὰς καλυτέρας ἡμέρας. Εἰναι ἡ πλέον συντηρητική, ἀλλὰ καὶ ἀσφαλῆς ἀπόψις.

'Εχηγούνται, πιστεύουμεν, ἐπαρκῶς διὰ τῶν ἀνωτέρω καὶ αἱ ἀπορίαι τοῦ ἐφοπλιστοῦ μᾶς διὰ τὰς γρονοναυλῶσεις. Δικαιολογούνται ἀπὸ τὰς περιστάσεις.

Τὰ «Μινκαΐξ»

Αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις τῆς ΕΔΜΙΝ, τῆς 15μελούς δηλαδή διαχειριστικῆς ἐπιτροπῆς τῶν ἀμαρτωλῶν «Μινκαΐξ», χρειάζεται, νομίζομεν, ἐπισταμένως νὰ ἔρευνηθῇ. Πολλὰ καὶ διάφορα μᾶς γράφουν καὶ ἄλλα ἀκρέτα διενιστρέροντα λέγονται εἰς τὴν ἀγοράν.

Δὲν ἀναφέρδομεθα εἰς τὰ καταγγελλόμενα, διότι δὲν ἐπεινεργούμεναι καὶ τὴν διακρίσιαν των. 'Οπωδήποτε δώμας, κάτι τὸ ἀνώμαλον θά περικλείῃ καὶ τὸ καθεστώς αὐτό, τὸ διὰ τῆς συμβάσεως δημητριούθεν, διὰ νὰ ἀκούωνται τόσαι κατ' αὐτὸν διαμαρτυρίαι. Λύτην ἀκριβῶς τὴν ἀνώμαλιαν τὴν διεπερτεῖ διὰ τῆς παρεμβάσεως του καὶ τῆς ἐνδελεχοῦς ἀνακρίσεως νὰ διαπιστώθη τὸ ἀρμόδιον «Υπουργεῖον». 'Η παρουσία τοῦ Κυθερηνητικοῦ ἐπιτρόπου, ἀν ὑφιστατοι τοιούτος, εἰς τὴν διαχειριστικὴν ἐπιτροπὴν δὲν εἰναι, καθ' ἡμᾶς, ἀρκετή. "Ισως πλέον ἐνδελεχῆς νὰ ἐπιβάλλεται ἡ παρακολούθησις. Εἰς τοὺς ἐπιστολογράφους μᾶς, τέλος, μίαν γενικὴν ἀπόντησιν ἔχομεν νὰ διάσωμεν. 'Ολίγην ἀς ἔχουν υπομονήν. 'Αμέσως μετὰ τὰς ἐκλογάς, διὰ αὐτὰ τὰ ἔκ τοῦ προγένερον καὶ τῆς ἀνάγκης ἐπιθληθέντα περίεργα καθεστῶτα θὰ ἐκλείψουν ἀνεπιστρεπτεῖ. Κάθε κατεργάρης στὸν μπάγκο του...

«Έχομεν καὶ δοκίμους

Οὐδὲ πρὸς στιγμὴν δὲν ἀφήνουν ἀκαλλιέργητον, ἐν ἀγραναπάυσεις ἔστω, τὸ φυτώριον τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Πρέπει τοὺς εὐχύμους καρπούς του νὰ συνεχίσῃ ἀποδίδον. Μετὰ τοὺς ἑταρικούς, μὲ τοὺς δόκιμους ἐνισχύθησαν... τὰ κενὰ τῆς διοικήσεως, ίσου τώρα καὶ οἱ δόκιμοι τῆς σχολῆς τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν. Προκηρύσσεται διαγνωσμός διὰ τὴν εἰδοδοχήν των.

'Αδιάφορον ἀν ἡ ἀποδεκατισμένη Ναυτιλία μᾶς δὲν ἔχῃ καὶ, διὰ πολλὰ ίσως ἀκόμη ἔτη, δὲν θὰ ἔχῃ ἀνάγκην τῶν ὑπηρειῶν τῶν καὶ τόσων ἀξιωματούχων, πλέον δ' ἀκόμη ἀδιάφορον. Ἄλλοι παραγωγικῶτεροι σκοποὶ χρειάζονται τὰ κονδύλια τοῦ προϋπολογισμοῦ, τὰ σπαταλώμενα εἰς τοὺς ἐπικούρους, τὰ ταξιδιά των εἰς τὸ ἔωτερικόν, τοὺς δοκίμους καὶ τὰς σχολάς των κ.ο.κ.

Η Ρωσικὴ ἔξόρμησις

'Ακατασχέτως ἔλκονται πρὸς τὴν θάλασσαν δόλοι οἱ λαοί, ποὺ δὲν ητούχησαν σκληρῶς πρὸς τὸ κῦμα ἀγωνίζομενοι νὰ κερδίσουν τὸν παράδοσιν τοῦ ναυσιθίου πνεύματος. 'Η Ρωσία δὲν ἡδύνατο ἔξαρεσιν ν' ἀποτελέσῃ τὸν ιστορικοῦ αὐτοῦ κανόνιος. Νικήτρια τώρα, μεγάλη καὶ Ισχυρά εἰς τὴν Ἐγράν, φιλοδοξεῖ νὰ καταστῇ καὶ πρώτης τάξεως ναυτική δύναμις.

'Ο πόλεμος κατέδειξε διὰ μίαν ἀκόμη φοράν πόσον μέγα εί-

ναι τὸ κράτος τῆς θαλάσσης. 'Απὸ τὸν πόλεμον ἀκριβῶς πολύτιμα ἤντλησε καὶ ἡ Ρωσία τὰ διδάγματα, αὐτὰ δὲ ἔχουσα ὡς γνώμονα ἀναλαμβάνει τὴν τεραστίαν προσπάθειαν τῆς δημιουργίας ἰσχυροῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Εύρυταν ναυτηγικὸν πρόγραμμα κατηγραφή, τὰ ναυτηγεῖσα ἀνασυγκροτοῦνται, ἡ ἐν σειρᾷ κατασκευὴ τυποτοιημένων πλοίων προβλέπεται. Η ραφμαὶ τακτικαὶ πρὸς δόλα τὰ ομειδαὶ τῆς Υδρογείου συνιστῶνται, σκάφη μικτά, ὑπερωκεάνια πολυτελέστατα, ἀπὸ τὴν Βαλτικήν, τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τὸν Εἰρηνικόν, θά διατεθοῦν δι' αὐτάς.

Τὸ ἀναπεπταμένον ἀφ' ἐνὸς τῶν ρωσικῶν θαλασσίων περιοχῶν καὶ ὁ δύκος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἀνταλλακτικού ἐμπερίου τῆς ἀπεράντου χώρας, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπιδιώξις ἀφ' ἔτερου, δύως, μετὰ τὴν Νίκην, εύρυταν ἀνὰ τὸν Κόσμον ἐπιθληθῆ ἡ τόποντος καὶ ζωηρὰ διατηρηθῆ ἡ ἀκτινοθόλια τῆς Μόσχας, δικαιολογοῦν πλήρως τὴν ἐπιδιωκόμενην ναυτιλιασκήν ισχύν. 'Ανέκαθεν τὸ πλοϊον τὴν θεινικὴν ὑπέρηφανεν τῶν λαῶν διέθρυπτε, μέσον οἰκονομικῆς, ἀλλὰ καὶ πολιτικῆς ἐπικρατήσεως ὑπῆρξεν.

'Απὸ τὰς μακρὰς καὶ ἐπιπόνους διαπραγματεύσεις, ποὺ διεξήχθησαν διὰ τὴν διανομὴν τῆς εἰς πλοῖα γερμανικῆς λείας καὶ ἀπὸ τὴν παραχώρησιν εἰς τὴν Ρωσίαν τῶν δύο πλέον ἐπιλέκτων τῆς λείας μονάδων, τῶν ὑπερωκεανῶν «Πάτρια» καὶ «Καρίμπια», διαφαίνεται ἡ γραμμὴ τῆς προστασίας. Τὰ σκάφη αὐτά, πολύτιμα ἀπόκτηματα διὰ μίαν ναυτικήν χώραν, θὰ δρομολογηθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν Λένιγκραντ — Νέας Υόρκης. Πέραν αὐτῶν, ἡ Ρωσία ἔξηφάλισεν 180 ἀλλα σκάφη, μικρά καὶ μεγάλα, χωρητικότητος τετρακοσίων περίπου χιλιάδων τόννων. 'Εξ, αὐτῶν μόνον εἰς τὴν Πολωνίαν παρεχώρησε σκάφη τινά.

'Η Ρωσία, δηλαδή, είναι καὶ τώρα ὑπολογίσιμος ναυτιλιασκή δύναμις.

'Ο στόλος της φθάνει, ἀν δὲν ὑπερβαίνῃ, τὴν χωρητικότητα τοῦ τοῦ ἐνὸς καὶ πλέον ίσως ἐκατομμυρίου τόννων, μὴ συνυπολογιζομένων τῶν ποταμοπλοίων.

Δὲν θὰ εἰναι ἐκπληκτικόν, μετὰ τὸ πενταετές σχέδιον, ἡ Ρωσία καὶ καταλάβῃ τὴν τετάρτην, ίσως καὶ τὴν τρίτην, θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν.

'Απὸ τὴν τοιαύτην ρωσικὴν ἔξορμησιν, διὰ νὰ ἔλθωμεν καὶ εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς, ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία θὰ ὑποστῇ κάποιον ἀντίκτυπον. Δίκτυον Γραμμῶν πυκνὸν θὰ συστῆται ἀσφαλῶς πρὸς τὴν Ανατολικὴν καὶ τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον, τὰ πρός την Βρεοῖν Αμερικὴν ρωσικά «λάνερς» θὰ προσεγγίζουν εἰς τὸν Πειραιά, ίσως καὶ τὰ ἔκ τοῦ Σουέζ προερχόμενα. Νέος, δηλαδή, παράγων Ισχυρός, μετὰ τὴν Ιταλίαν, θὰ διαμφισθῇ τὴν γέρας τῆς ἐπικρατήσεως εἰς τὴν Μεσόγειον. Διὰ τὴν σημαίαν μᾶς ἀσφυκτικὸν καὶ πάλι θά εἰναι τὸ μεσογειακὸν περιθάλλον. Αἱ γύρω μας θάλασσαισαὶ διὰ ποτελέσσονται τὸ πεδίον τοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

Τὸ δόλον, θέσθαι, ἔγχειρμα τῆς θαλασσινῆς αὐτῆς ἔξορμήσεως κρατικὴν θὰ ἔχῃ τὴν πρωτοθουλίαν καὶ ἀναλώμασι του Ρωσικοῦ Δημοσίου θὰ ἐπιτελεσθῇ. Δὲν τίθεται ἐν ἀμφιθόλω, δητὶ θὰ στοιχίσῃ ἀκριβά, δητὶ δυσακόλως, δητὶ εἰς τὸ ἐλεύθερον πεδίον τοῦ διειθοῦς ἀνταγωνισμοῦ. 'Ἐφόσον δόμως τὸ Κράτος θὰ παρέχῃ δόμθον τὰ οικονομικά μέσα, αἱ γραμμαὶ θὰ διατηρηθοῦν, διαφύλασσομένους ὑπὲρ αὐτῶν τοῦ μεγίστου, ίσως, μέρους τῶν ρωσικῶν μεταφορῶν.

'Η Ρωσία, πάντως, παρὰ τὰς θαυμασίας ἐπιδόσεις τῶν λαῶν της εἰς τὴν σφαίραν τῶν ἐπιστημονικῶν καὶ τῶν βιομηχανικῶν ἐπιδιώξεων, δὲν ἀπέδειξε νὰ κατέχῃ καὶ τὸ ναυσίδιον πνεῦμα, τὴν θαλασσινήν ἐπίδοσιν. Δὲν εἰναι χώρα sea minded, διὰ νὰ μεταχειρισθῶμεν τὸν ἀγγελικὸν δρόν. 'Η θάλασσα, δύμας, κτῆμα τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν. Προνόμιον αὐτῶν καὶ η ναυτική ἐμπορία. Κάποια, συνεπῶς, πιθανόν νὰ δικαιολογήσῃ ἐπιφύλαξις διὰ τὸ καρποφόρον τῆς ὅλης σταδιοδρομίας τοῦ ρωσικοῦ ναυτιλιακοῦ ἔγχειρηματος.

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 Longacre 5-8920
Cable Address: «PAPADOPPO»

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

ΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΛΗΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εις τὸ φύλλον τῆς 15ης Φεβρουαρίου δημοσιεύεται ὑπὸ τὸν τίτλον εἰς λήσις τῶν ἀπελευθερωθέντων Ἑλληνικῶν πλοίων ὑπὸ τοῦ Δημοσίου μελέτη τοῦ δικιγόρου κ. Γ. Μ. Δρακοπούλου.

Ο συντάξης τῆς μελέτης, ἀφοῦ μετὰ τῆς περισσείς σαφηνείας ἐνθέτει τὸ λοιπόν τῆς συλλήψεως τοῦ ἀτμοπλοίου «ΕΛΕΝΗ», τὸ πῶς περιήλθε τοῦτο εἰς χειρας τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, παραδέτε τὰ σχετικά —πλειογραφίας καὶ μειογραφίας— τῆς ἐκδοσάσης τὴν ὑπὸ ἀριθ. 123 ἀπὸ 13-10-45 σχετικὴν μὲ τὴν ὑπόθεσην τοῦ ἄνω ἀτμοπλοίου ἀπόφασιν τῆς ὁλομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου.

Περιετέρω λίαν ἐμπειριστικούμενος σχολιάζει ὁ κ. Δρακοπούλος τὴν ἐκδοσίαν απόφασην, ἀντικρούων διὰ σειρᾶς νομικῶν ἐπαχειρημάτων τῶν, δυναμένην νῦν χαρακτηρισθῆναι ὡς πρωτοφανῆ.

Ἐπειδὴ τὸ θέμα παρουσιάζει γενικώτατον ἐνδιαφέροντον κυρίως μὲν ἀπὸ ἡθικῆς ἀπόφεως, διότι τὸ Κράτος διὰ τῆς ἀποφάσεως ἐμφανίζεται ὡς σφετεριστής ζένης περιουσίας, ἀλλὰ καὶ μὲν ἀπόφεως γενικωτέρων συνεπειῶν, αἵτινες ὅφθατον ἐν τῇ τελευταῖς παραγράφῳ τῆς μελέτης ἴνδονεντον, ὁ ἀπασχόλησθαι τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χορηγῶν», παραδέτων μερικὰ ιστορικὰ στοιχεῖα ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως τῶν συλληφθέντων μετὰ τὴν κατάρρευσην τῆς Ἑλλάδος Ἑλληνικῶν σκαφῶν.

Ἄμα τῇ ἐν Μέσῃ «Ἀνατολή» κατατυγχάνει τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἐδημοσιογράφη τὸ ζῆτημα τῆς θέσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου, δοθέντος ὅτι πλείστοις τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν σκαφῶν εὐρισκούντο εἰς τὴν ὑπὸ ἔχθρικην κατοχὴν τελοῦστα χώραν μαζὶ καὶ ὅτι τὰ πλοιά τῶν ὡς περιουσιακά στοιχεῖα ἀπόμονα διαβιούντων εἰς ὑπὸ ἔχθρικήν κατοχὴν χώραν ἔτιθεντο αὐτομάτως ὑπὸ μετεγγύησιν, βάσει διαστιματικῆς ἀποφάσεως.

Πρὸς ἀποσόθησιν τοῦ κινδύνου αὐτοῦ αἱ Ἑλληνικαὶ Ἀρχαὶ προσῆσαν εἰς μίαν, εἰκονικὴν τρόπον τινά, ἐπάταξην τοῦ συνόλου τοῦ εἰς ἐλεύθερας χώρας εὐρισκομένου Ἑλληνικοῦ ἐκτοπίσματος, ἵνα τοῦτο ὡς τελοῦν ὑπὸ ἐπάταξην τῆς ἐποίησιος τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως παραμένη πλέον ἀνενόλητον.

Πρὸς τὴς παρόδουν ὅμοιος μικροῦ διαστήματος ἐνεργανίζετο δεύτερον ζῆτημα. «Ἡριζοντας καταπλέοντα Ἑλληνικὰ πετρελαιοκήπεια σκάφη εἰς συμμαχικούς καὶ οὐδετέρους λιμένας, ἀτίνα ἀφ' ὅσον μὲν κατέπλεον οὔτε τοῦ ζητημάτου τοῦ κυβερνητικοῦ τον, ἐθεωρήθη φυσικὸν νῦν υπαχθοῦν εἰς τὴν γενικὴν περὶ ἐπάταξεως ἀρχῆς, ἐφ' ὅσον ὅμως ἐπρόκειτο περὶ πλοίων ἔξανθασθέντων εἰς κατάλλουν, εἴτε διὰ συλλήψεως ἴδιως παρὰ συμμαχικῶν ὑποθρυγγίων εἴτε καθ' οἰνδήποτε ἄλλον τρόπον—σύνληψης ὑπὸ ἐπιδρομικῶν δυνάμεων ἢ καὶ κατάλληψης ὑπὸ ίδιων ἐντὸς ἔχθροντος αὐτούς μεταξὺ Ἑλλήνων καὶ Βρεττανῶν.

Ἡ τοῦ πρώτη παρουσιασθεῖσα δρεπτανικὴ ἀποφήνεται τὰς ἄνω συζητήσεις ἥτοι ἡ κατωτέρω :

α') «Οτι ἡ ἔποιης Ἀξιονικῆς σημαίας ἐπὶ σκάφους, καθ' οἰνδήποτε τρόπον γενικέντι, χαρακτηρίζει τὴν ἐθνικότητα τοῦ πλοίου καὶ ἔχει ὡς φυσικὸν ἐπακολούθημα, διότι σκάφος συλλαβισθεῖσαν ὑπὸ ἔχθρικήν οημάιαν ἀποτελέσθη λειαν πολέμου δρεπτανική.

β') «Οτι σκάφη ἀποτελέσταντα ἐξ ἔχθροντος αὐτούντος διαμένοντας σύνδεσθαι τοῦτον μεταξὺ τοῦ πλοίου καὶ ἔχει ὡς δέοντα καὶ αὐτὰ νῦν χαρακτηρίζονται ὡς δρεπτανική λειαν πολέμου.

γ') Δοθεῖσται τῇ ἀρχῇ, διότι αἱ Ἑλληνικαὶ ἔνοπλοι δυνάμεις ἡσαν ἐντεταγμέναι ὑπὸ τῆς Βρεττανικῆς τοιάντων ἐκτελοῦσαν πάσαν ἐπαχειρηστικήν, διασταύρωσαν τοῦ Αρχηγοῦ, πάσαν ὑπὸ αὐτῶν σύνληψης Ἑλληνικοῦ σκάφους καθ' οἰνδήποτε οὕτω ἐκτελούμενην ἐπαχειρηστικήν δέοντα εἰς τὴν ἔχθρικήν λειαν πολέμου.

Διάτα δησαν οὐσία καὶ Βρεττανικαὶ ἀπόντες αἵτινες δυνάστησιν ποτοποιοῦσαν ὑπὸ στρατιωτικῶν δὲν ἐλλαμβανοῦνται ὑπὸ ὅψει τὴν νομικὴν θέσιν τῶν καταφυγόντων ἢ συλλαβισθεῖσαν σκαφῶν.

Ἐπὶ τῶν ἄνω ἀπόφεων ἀντετάχθησαν αἱ κατωτέρω Ἑλληνικαὶ τοιάνται :

α') «Οτι δησει τῆς ἀρχῆς ἀκριβῶς διότι η σημαία καλύπτει τὸ πλοῖον τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη ἔστω καὶ διαίσθησαν μεταξὺ τοῦ πλοίου τοῦ Ἑλληνικήν των ἔχθρικήν τοῦ πλοίου τοῦ ΕΛΕΝΗ, θεωρούμενην ὡς ἀποτέλεσμα της σημαίσης της πολέμου τοῦ ΕΛΕΝΗ, δέοντα ν' ἀποδίδωνται εἰς τὴν Ἑλληνικήν Κυβερνήσεων.

β') «Οτι η τυχὸν ἔποιης κρατικῆς ἔχθρικῆς—Γερμανικῆς ή Ἰταλικῆς—σημαίας καὶ ἡ ἐμφάνισης κρατικῆς ἔχθρικῆς ιδιοτήτας (ὑπῆρχαν τοιάντας περιπτώσεις μεταξὺ δὲ αὐτῶν ταυτού παραδέμηγαν ἀποτέλεσμα καὶ η περιπτώσης τοῦ ἀτμοπλοίου «ΕΛΕΝΗ») θεωρούμενην ὡς ἀποτέλεσμα της σημαίσης της πολέμου τοῦ ΕΛΕΝΗ, της σχετικῆς πράξεως τῆς πολέμου πρὸς ὑπέρκοντας Κράτους θεωρούμενης ὡς ἀποτελέσματος ἐκνιασμοῦ, ἐπομένως νῦν καὶ ἡθικῆς ἀκριβῶς.

γ') «Οτι δικούσθηστε τὰ συλλαβισθεῖσαν ὑπὸ μελῶν τῶν Ἑλληνικῶν ἔνοπλων δυνάμεων πλοῖα, δοθέντος διότι η στρατηγική η καὶ διοικητική ἔνταξης τῶν δυνάμεων αὐτῶν ὑπὸ Βρεττανικήν Διοίκησιν οὐδέποτε τὰς

ἀπεστέρει τῆς ἐθνικῆς αὐτῶν ἀνεξαρτησίας, θὰ ἀπετέλουν ἀναμφισβήτητον Ἑλληνικὴν λειαν πολέμου.

Οὕτω κατ' ἀρχὰς παρουσιάσθησαν αἱ δύο διαφορετικαὶ καὶ ἀντίθετοι δέσεις τοῦ ζῆτηματος, διότε ἀπετέλεσε ἀντικείμενον μαρχᾶς σειρᾶς συζητήσεων καὶ συνεννοήσεων, διεξαχθεῖσῶν κατὰ καιρούς καὶ εἰς διαφόρους περιστάσεις ἐν μέρους μὲν τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς παρὰ τοῦ Ἑλληνος Προξενικοῦ Λιμενάρχου Ἀλεξανδρείας, Ἀξιωματικοῦ Συμβούλου ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων παρὰ τῷ Υπουργείῳ τῶν Ναυτικῶν, Ἐλληνος Ναυτικοῦ Διοικητοῦ Κέρκυρας, Ἐλληνος Διευθυντοῦ Δ. Θ. Μ. καὶ τοῦ Ἐπαγγείου Ναυτικοῦ ἀντιπροσώπου, ἀπὸ δὲ τῆς Βρεττανικῆς πλευρᾶς παρὰ τῶν διαφόρων ἀντιπροσώπων τοῦ Υπουργού Πολεμικῶν Μεταφρόδων καὶ Ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυάρχου τῆς Μεσογείου.

Ἐνῷ δημος ἀκόμη δὲν είχε λυθῆ ἡ θέσις τῶν πλοίων ἔναντι τῶν συλλαμβανούντων αὐτὰ Δυνάμεων ἡ Κράτος εἰς τοὺς λιμένας τῶν ὅποιων κατέφεργον, παρουσιάστηκε τὸν ιδιοτέρων ζῆτημα μὲ τὰς Ἀρχαὶ Συρίας καὶ Αίγαντος καὶ τὸ Ἑλληνικὸν Υπουργείον Ναυτικῶν ἐσπεύσε νὰ θέσῃ τὰς βάσεις ρυθμίσεως τῆς θέσεως τοῦ Κράτους ἔναντι τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ τοῦ πραγματικοῦ τῶν πλοιοτήτων.

Ἐκπινοῦσαν ἀπὸ τῆς πρότερης διαφορῆς ὅτι οὐδεὶς γραπτὸς ἡ Ἀγραφος Νόμος δύναντα νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ Κράτος νὰ ἀποτήσῃ ὡς λείαν πολέμου, κερημοποιῶν ὡς μεσάζοντα τὸν προσωρινόν καταλαβόντα τὴν χώραν τον ἔχθρον, περιουσιακὸν στοχεῖον ἀνήκοντα εἰς τὸν ίδιον αὐτὸν πολίτην, ἀντιθέτως δὲ διὰ προσφιλίσματος τοῦ Κράτους είναι ἡ προστασία ὅχι μόνον τῆς τιμῆς, τῆς ζωῆς ἀλλὰ καὶ τῆς περιουσίας αὐτοῦ, εἰσηγήθη τὴν ληψην ἀποφάσεως, διότι ἡ θάνατος τοῦ πλοιούτητας τῶν εἰς τὴν κυριαρχίαν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως τοῦ ἔχθροντος παρὰ τὸ καταβλητέον ἀντάλλαγμα κρίσεως πόδης τοῦ πλοιούτητας τῶν εἰς τὴν κυριαρχίαν τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, διότι μετὰ εἰσήγησην τῆς Επιτροπῆς ἀποτελεσθεῖσης ἐξ ἐνὸς μαχίμου ἡ Λιμενάρχος Ἐπορέδων, ἐνὸς Λιμενάρχου Αξιωματικοῦ, διότι Πλοιάρχου Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ διότι Ναυτικῶν Πρακτόρων καθορίζει τὸ καταβλητέον ἀντάλλαγμα κρίσεως εἰς τὰ πλοῖα, ἀτίνα εἰχον καταπλεύση ἡ θάνατος τοῦ πλοιούτητας τοῦ πλοιούτητας τῶν εἰς ἔλευθερούς συμμαχικῶν λιμένας.

Ἐνῷ ἀπόφασις αὐτὴ ἀφ' ἐνὸς ἐμπραγμάτων ἀνεγγόρωτε τὴν ἀναμφιστήτην κατεύθυτην τοῦ πλοιούτητον, ἀφ' ἐπέρχοντος δὲ ἀπέβλεπεν εἰς τὴν αὐτόβουλον διαφυγὴν ἐξ Ἑλλάδος τοῦ μεγίστου δυνατοῦ ἀριθμοῦ σκαφῶν.

Ἡ ἐργασία τῆς Επιτροπῆς ἐπερατώθη τὴν 25ην Ιανουαρίου 1944 ἀποβλητίσθεισαν μετὰ τῶν πρακτικῶν τῆς ἀναφορᾶς τοῦ Προέδρου αὐτῆς, ἀποστάματα τῆς θοίας θεωροῦμεν σκόπιμων κατωτέρω.

Οὕτω : «1. Ἀπὸ τῶν πρώτων ημερῶν τῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ Υπουργείου τῶν Ναυτικῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ, ἐν τῶν κυρίων ζητημάτων ἀτίνα ἀποτελούσθησαν τοῦτο τὸ ζῆτημα τῶν Ἑλληνικῶν πετρελαιοκήπων. Τὸ ζῆτημα τοῦτο τὸ Υπουργείον τῶν Ναυτικῶν εἶδε ἀφ' ἐνὸς διότε προσφατίσματος τῶν δικαιώματος τῶν πλοιούτητων καὶ πληρωμάτων τῶν αὐτούσιων λιμένων καταφευγόντων εἰς Μέσην Ἀνατολήν πετρελαιοκήπων καὶ ἀφ' ἐπέρχοντος δὲ ἀπό τοῦ πλοιούτητον δικαιώματος τῶν δικαιώματος τῶν πλοιούτητων καὶ πληρωμάτων τῶν αὐτούσιων λιμένων.

»2. Η πρὸς τοῦτο καταρτισθεῖσα Επιτροπὴ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον τῆς καθορίσασας ἀποτελημάτης αἵτινες θὰ ἐξησφάλιζονται εἰς τοὺς πλοιούτητας (πλανταζί πτωχούς βιοπλαστάς) ἀπολανήν οὐχὶ ἀνοτέραν ἐκείνης, ἢν διὰ εἰχον παραμένοντες καὶ ἐργαζόμενοι ἐν Ἑλλάδι ὑπὸ τῶν καταπληκτῶν.

»3. Ο τότε Αντιπρόδορος τῆς Κυβερνήσεως σημερώνως πρὸς τὴν Κυβερνητικὴν ζητεύσην ἔθεσεν ἀτ' εὐθείας τὸ ζῆτημα ὑπὸ δῆμφε, τῆς Αγγλοελληνικῆς Επιτροπῆς καὶ τῆς Μ.Ο.4., ἐνῷ ἐκ τοῦ Προέδρου αὐτῆς Αξιωματικοῦ Συνδέσμου θέθετο τοῦτο ὑπὸ δῆμφε τοῦ Γενικοῦ Στρατηγείου Μέσης Ἀνατολῆς.

«4. Άπασαι αἱ ὡς ἄνω Βρεττανικαὶ Υπηρεσίαι ἔμειναν κατ' ἀρχὴν σύμ-

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

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,
LONDON E.C. 2. Telegrams: AESALPORTS, Stock
Cables: AESALPORTS, London

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

φωνοι έκ τῶν καθορισθέντων ποσῶν ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος, δι τί δίκαιον θὰ ἡτο αἱ καθημερινέσσαι ἀποζημιώσεις νὰ καταβάλλωνται παρὰ τῶν χρηματοποιούντων τὰ 'Ελληνικὰ πετρελαιοκίνητα Βρετανῶν.

»Η Μ.Ο.4. καὶ ή 'Αγγλοελληνικὴ 'Επιτροπή ἐπενσαν μάλιστα μέσῳ Συμβουλῆς νὰ κοινοποιήσουν τὸν πίνακα τῆς ἀποζημιώσεως εἰς 'Ελλάδαν ἵνα ἐπιταχύνονταν τὴν κάθοδον.....»

Οὕτω, ὡς καταφαίνεται καὶ ἐκ τοῦ ἀνωτέρου ἀποσπάσματος ἀναφορᾶς, ἀφ' ἑνὸς ἀνέγνωμέτο τὸ δικαίωμα ἀπολήψεως τὸ δικαίωμα ἀνταλλάγματος χρησίων εἰς τοὺς πλοιοκήτας, ἀφ' ἑτεροῦ δὲ σωτηρῶν καὶ αἱ Βρετανικαὶ 'Αρχαὶ ἔγκατειπον τὴν προταχικῶς ληφθεῖσαν θέσιν τοῦ ἐπὶ τοῦ ζητήματος.

'Ἐνταῦθα ὁρεῖλομεν νὰ σημειώσωμεν δι τοῦ εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν διαφυγόντων σκαφῶν περιελήφθησαν καὶ τὰ βίκι μεταχέντα καθ' οἰονδή πτούσι.

Κατὰ τὴν ληφθεῖσαν τότε ἀπόφασιν τὸ καταβλητέον ἀντάλλαγμα κρήσεως προκειμένου περὶ πλοιοκήτων διαμενόντων εἰς τὴν ἔχθροφατουμένην χώραν θὰ κατεβάλλετο εἰς λογαριασμὸν τοῦ πλοίου, οὐτως ὥστε νῦ καθίσταται δυνατὴ η ἀπόληψις ὑπὸ τῶν κατὰ Νόμου δικαιούχων μετὰ τὴν διαφυγήν των ἐκ τῆς ὑπὸ κατοχὴν χώρας η τὴν ἀπελευθερωτικήν.

Τὴν πρώτην αὐτὴν ἐπαυγάνη τοῦ 'Υπουργείου τῶν Ναυτικῶν ἐπηροκλούθησε νεωτέρᾳ διὰ τὴν συνεννοήσει μετὰ τῶν τοπικῶν 'Αρχῶν τῆς Κύπρου ἀναγνώρισιν εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Κυβερνήσειν τοῦ δικαιωμάτος τῆς ἐποιήσεως τῶν ἐπὶ καταφεγύοντων η συλλαμβανομένων 'Ελληνικῆς πλοιοκήτων φορτίων τὸ ἀντίτιμον τῶν δποίων κατείθετο εἰς εἰδίκον ἐν Αλγύττῳ λογαριασμὸν, ἵνα ἀποδίῃ ἐν καῷ εἰς τὸν πραγματικὸν κυρίους τοῦ φορτίου.

Μετ' ὅλιγον ἔργον μέχετο πλέον ὄριστικῶς τὸ ξήτημα, ἀποδεχθέντων τῶν Συμμάχων δποὺς ἀποδίδονταν ἀπαντά τὰ 'Ελληνικὰ σκάφη εἰς τὰς 'Ελληνικὰς 'Αρχαὶ, πλὴν ἐκείνων ἀπαντάντων ὑπὸ ἔθερων χρηματοπικήσιμα διὰ οἰουσδήποτε σκοτοὺς πολεμικῆς προσπαθείας, ἀπαντά διετήρουν ὑπὸ ναῦλωσιν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν.

Η ἀπὸ 22-10-43 ὑπὸ ἀριθ. 14735)13478)58 διακοίνωσις τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὸν Ἀνενίσιν τῆς 'Ελλάδος κ. 'Αγνίδην δι 'ηδαυματικῶν πλέον δρίζοντα τὰ τῆς ἀποδόσεως τῶν συλλαμβανομένων σκαφῶν, ἐνομιμοποίησε ἀπολύτως τὰς μέχρι τότε παραδόσεις τῶν καταφεγύοντων η συλληφθέντων σκαφῶν πρὸς τὰς 'Ελληνικὰς κατὰ τόπους 'Αρχάς.

Αἱ ὑπὸ ἀριθ. 489)81 ἀπὸ 6-1-43 καὶ 488)301 ἀπὸ 19-1-43 διαταγαὶ τοῦ 'Υπουργείου τῶν Ναυτικῶν πρὸς τὸν Ἑπαλία 'Ελληνα ἀντιπρόσωπον, σαφῶς ἐπάτασσον δποὺς αὐτὸν προσθιάντες εἰς ἐπάταξιν τῶν ὑπὸ οἰουσδήποτε τύπων ἐν Ταΐλα καταφεγύοντων η ἔνθετοσμένων σκαφῶν, οὐδαμοῦ δὲ ἀναφέρει η διαταγὴ δι τοῦ σκάφη ἐκ τῶν ἐξ ἔχθρικῶν κερῶν παραλαμβανομένων η ὑπὸ ἔχθρικήν σημαίαν τελούντων θὰ θεωρῶνται διὰ περιερχόμενα δποσδήποτε εἰς Κρατικὴν 'Ελληνικὴν πλοιοκήσιαν.

Μεταγενεστέρως τὴν 26-4-44 τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 1282 διαταγῆς τοῦ πρὸς τὸν αὐτὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ ἐφιστᾶ τὴν προσοχὴν, δποὺς μὴ ἀποδέχηται καὶ παραλαμβάνῃ σκάφη διὰ τὰ ὅποια ἔχουν εἰσπράξη δποσδήποτε οἱ πλοιοκήται τῶν διαφαίνεταιν ἀποζημιώσιν, λόγῳ συλληφθεῖσιν τὸν ἔχθρον η καταβυθίσεως.

Περιστέρω η αὐτὴ διαταγὴ καθορίζει, δι τοῦ τοιαύτας περιπτώσεις ὃ 'Ελληνη ἀντιπρόσωπος θὰ ἀποτείνεται πρὸς τὴν Ναυτιλίαν τῆς 'Επιτροπῆς Λονδίνου, ητος ἐφόσον ὁ πλοιοκήτης τοῦ σκάφους θὰ ἐδέχετο νὰ ἀναλάβῃ τὴν ὑποχρέωσιν ἐποτροφῆς τῆς καταβλητικῆς αὐτῷ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως πρὸς τὸν ἀποτελεσμάτων αὐτὸν δργανισμόν, θὰ διαβιβάσῃ αὐτῷ διῆγδας περὶ παραλαβῆς τοῦ σκάφους.

Δηλαδὴ η ἀνωτέρω διαταγὴ θεωρεῖ ὡς ἀπρόσβλητον τὴν ιδιοτητικήν τοῦ πλοιοκήτην ἐπάτηστον ἐπάρτιον τῆς Ε.Ν. νὰ ἐκδοθῇ τὴν ἀνά διαταγὴν ἦτο δι τοῦ Βρετανικῆς Κυβερνήσεις ἐξήτησε κατόπιν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς περὶ ἀποδόσεως τῶν Συμμαχικῶν σκαφῶν διακονύσεως, δποὺς αἱ παραλαμβάνουσα τὰ σαράφη Κυβερνήσεις ἀναλάβουν καὶ ὑποχρέωσιν ἐποτροφῆς καταβλητικῶν πρὸς πλοιοκήτης τυχὸν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων.

Ἐν 'Ιταλίᾳ ἐπτὸς ἀριθμοῦ πετρελαιοκίνητων εὑρέθησαν τότε ὑπὸ μὲν τὸ δόνομα «ΦΙΡΕΝΤΣΕ» τὸ ἀτμόπλοιον «ΕΛΙΖΑ» τοῦ κ. Παπαδάκη, ὑπὸ δὲ τὸ δόνομα «ΚΑΛΛΙΟΠΗ» τὸ παλαιὸν ἀτοπλοῖον «ΕΥΒΟΙΑ» περὶ ὅμως είλεται πρὸς τὴν ἰδιοτητικήν τῆς 'Ιταλικῆς Εταιρίας «ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ», κατόπιν συμβολαίου ἀγοραπολησίας συνταχθέντος ἐπὶ πατοχῆς.

Τὸ μὲν πρῶτον σκάφος ἐνῷ εὐδίσκεται τυπικῶς εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν μετὰ τοῦ ἀτμόπλοιον «ΕΛΕΝΗ» ἀπεδόθη πρὸς τὸν πλοιοκήτη τοῦ, τὸ δὲ «ΚΑΛΛΙΟΠΗ» παρελήφθη παρὰ τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, διότι οἱ πλοιοκήται τοῦ αὐτούδην είλεται πολήση τούτο πρὸς ὑπέρκοιντος χώρας.

Τὴν ἀντίθετον πρὸς κάθε ἔννοιαν λογικῆς γνωμάτευσιν τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου δὲν δινάμειθεν νὰ ἀποδώσωμεν παρὰ μόνον εἰς τὴν γενικῶς προτερουσαν σύγχυσιν, ητος μᾶς ἔφερε μέχρι τοῦ σημείου, ὃστε μετὶ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς 'Ελλάδος οἱ μὲν Νόμοι οἱ συνταχθέντες ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων Κονιζήλης νὰ θεωρῶνται ἔγκυροι, ἀφ' ὃσον δὲν θὰ θυρροῦντο οητῶς, ἐνῷ ἀντιθέτως οἱ Νόμοι τῆς μόνης νομίμου ἐλευθέρας 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως τοῦ ἔξιτερού νὰ μὴ θεωρῶνται ἔγκυροι, παρὰ μόνον ἀφ' ὃσον θὰ ἐνεργούντεο η ἀναδημοσίευσί των εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως».

Δέδομεν αὐτὴν τὴν ἔξηγησιν, διότι δὲν θέλομεν ὥλη εἴτεωμεν δι τοῦ η γνωμάτευσις ἀποτελεῖ πρόθετον σφετερισμοῦ ἔξενης ιδιοτητούς η συνέχειαν τῆς κατὰ παραδόσειν πλέον ἀσκούμενης πολιτικῆς διώξεως τῆς Ναυτιλίας.

Οἱ ἀρμόδιοι Διευθυνταὶ τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, προκειμένου νὰ ἀποδώσουν τὸ ἀτμόπλοιον «ΕΛΕΝΗ» καὶ ἀλλα τανὰ σκάφη εἰς τὸν πραγματικὸν τῶν ιδιοκήτων, ἐξήτησαν τὴν γνώμην τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου δὲν νὰ κατοχυρωθοῦν, ἀντὶ νὰ προδοῦν εἰς τὴν ἀμεσον τούτων ἀπόδοσιν μὲ μάτιαν δικαίων διοικητικὴν πρᾶξιν.

Ω.

ΤΟ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

'ΥΠΟ ΤΟΥ Κ. ΚΩΝ. ΑΡΑΠΗ

ΜΕΡΟΣ Αον.

Εἰς τὸ τέρμα τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου η ιεραρχία τῶν γαντζῶν κρατῶν παροντάζεται πολὺ διαφορετικὴ τῆς προπολεμικῆς. Χωρὶς καμίαν ἀμφισβήτησιν τὸ νέον κράτος τῆς θαλάσσης εἶναι αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι.

Τὸ 'Αμερικανικὸν Ναυτικόν, τὸ μεγαλύτερον καὶ ισχυρότερον τοῦ κόσμου, κατέλαβε τὴν θέσιν αὐτὴν πολὺ τὸ τρομερὸν κτύπημα τὸ ὑπὸ οἰουσδήποτε τύπων εἰς τὸ PEARN HARBOR. Μετὰ τὰ τρία ἔτη τοῦ πολέμου, κάρις εἰς τὴν κολοσσαίνιαν διοικησίαν τῆς χώρας, τὸν γνωστὸν πλοῖον εἰς πρώτας ὄλα, τὸν δύκον καὶ τὴν τεχνικὴν τελείωτητα τοῦ ἀμφίσχου οὔλικον, τὸ Ναυτικὸν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτεῶν, κρατεῖ τῷρα τὴν ὑπεροπλίαν. Οἱ παράγοντες αὐτὸν ἀκριβῶς οἱ δποῖσι μόνον θὰ θέστωνται πάντοτε, ἀλλὰ θὰ ἀναπτύσσονται καὶ θὰ τελειοποιοῦνται διαρρόζες, ἀποτελοῦν τὸ ἀναγκαῖον ἔρεισμα τοῦ ισχυροτέρου ναυτικοῦ τοῦ κόσμου. Εἰς δὲν τὰς θαλάσσας ἀμερικανικὰ μονάδες θὰ ἐκφράζονται καὶ ἐν καιρῷ Εἰρήνης τὴν ναυτικὴν ισχύν.

Καὶ ὅταν διμόδιν μερὶς περὶ ναυτικῆς ισχύος δὲν ἔννοοῦμεν μόνον τὰ πολεμικὰ σκάφη. Ισχυρὸν πολεμικὸν ναυτικὸν δὲν ημπορεῖται νὰ ὑπάρξῃ, οὐτε ἔννοεται καρδιάς τὸ ισχυρὸν τοιούτον.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καὶ η ἀνάταξις τοῦ 'Εμπορικοῦ στόλου τῆς 'Αμερικῆς ὑπῆρξεν ἀσκόμη περισσότερον ἀλματῶδης καὶ ἐν ἀναλογίᾳ μεγαλυτέρος ἀπὸ τὴν πολεμικοῦ τῆς στόλου.

* * *

Πρὸς τοῦ πολέμου ἐπὶ 74.000.000 τόννων d. w. τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι κατέτον τὴν δευτέραν θέσιν μὲ 10.000.000 ἔως 11.000.000 τόννων d.w. ωκεανοπόδου ναυτιλίας. Πρόγευματι αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι διαθέτουν σήμερον δρχὶ μόνον τὸ μεγαλύτερον τοννάς ἐμπορικοῦ στόλου, ἀλλὰ καὶ τοὺς περισσότερους ἐκπαιδευμένους ναυτικούς, τὰς μεγαλυτέρας ναυτικικὰς ἔγκαταστάσεις καὶ τοὺς καλλιτέρους κατηγορισμένους καὶ ἔξειλιγμένους ναυτικούς.

Καὶ διαφέρουν τοῦ πολέμου οἱ ναύαρχοι καὶ λοιποὶ κρατητοὶ λειτουργοὶ, οἱ διευθύνοντες τὰς τύχας τοῦ πολεμικοῦ καὶ τὸν ἐμπορικὸν ναυτικοῦ, κατέβαλον κάθε δυνατήν προσπάθειαν διὰ διαφόρων μέσων, δημιῶν, δημοσιεύσεων, τοῦ φαρισών, ἵνα πείσουν τὸν 'Αμερικανικὸν Λαόν, διὰ δέν πρέπει νὰ ἐπαναλάβῃ τὸ λάθος τοῦ πρῶτου παγκοσμίου πολέμου, μετὰ τὴν λήξην τοῦ δρόου ἀφέθη νὰ πέσῃ εἰς δευτερεύονταν θέσιν ἀπὸ πρόγευμας ναυτικῆς ισχύος. Καὶ αἱ προσπάθειαι αὐτὰς ἐνειάθησαν ἐπὶ περισσότερον, ἀφ' ὃσου οὐτὸν η χαραγή τῆς Νίκης ἡρχίζει νὰ διαφαίνεται εἰς τὸν συμμαχὸν δρίζοντα.

Οἱ ἀρχηγοὶ τῶν Ναυτικῶν 'Επιτροπήσεων Ναυαρχοὶ Κήκης είλεται δηλώσει δι τοῦ Η. Ελλαϊκῆς ἐκ μέρους μας ἐνὸς ἐπαρκούς ἐμπορικοῦ στόλου ητο μία ἀπὸ τὰς προπολεμικὰς ἀδυναμίας μας. 'Η θαλασσία μας ισχὺς πρέπει νὰ διατηρηθῇ.... 'Ημεῖς οἱ δποῖοι διεξήλθομεν τὸν πόλεμον τοῦτον, ἐπλόρωσαμεν τὸ πρότιμον διότι ἐλληνομονήσαμεν τὰ διδύματα μεταξὺ πολέμου. Τὴν φράνταντην δὲν κερδίσωμεν τὴν Νίκην, παρὰ τὰ σφράματα μας τοῦ παρελθόντος. 'Αλλὰ τὸν ἐπομένων φράντα, η ποινὴ τῆς λησμοσύνης μας δυνατὸν νὰ είναι η ἀπόλεια τῆς 'Αμερικῆς καὶ τῆς 'Ελλενεργίας δι ποσού τηγάνισμανεν.

Καὶ εἶναι πλέον η δέβων, διηδη οἱ 'Αμερικανικὸς λαός ἔχει τελείως

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.

πεισθή και πλήρως κατανοήση την άνγκην δύος ή 'Αμερική διατηρήση την πρότην ναυτικήν θέσαν εἰς τὸν μεταπολεμικὸν κόσμον.

Κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ πολέμου ἡ ναυπήγησις φορτηγῶν, πετρελαιοφόρων και ὀπλιταγωγῶν πλοίων, ἐγένετο μὲ δύον αὐξανόμενον ρυθμὸν κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡπτην εἰς τεποτοιμένα σχέδια, ἀνανείχον παρασκευασθῆ ἀπὸ τὸ 'Αμερικανικὸν Τμῆμα Κατασκευῶν, τὸ περιφέρειον BUREAU OF SHIPS ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν MARITIME COMMISSION, διὰ τὸ ἀντιμετωπίσον τὰς ἀμέσους και ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας τῆς 'Αμερικῆς και δύον τὸν συμμαχὸν. Δὲν ἦτο ἔνα πρόγραμμα ναυτηρικὸν μὲ βλέψεις ἐμπορίας και μεταπολεμικὰ σχέδια ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ ἔνας ἄγων ζωῆς ἡ θανάτον. Ἀπὸ τὸ πρόγραμμα ἀπὸ καὶ πολέμου ἐξερδίζετο, ἢν θὰ ἐξερδίζετο ὁ πόλεμος ἡ ἀνάγκη.

Καθ' ἐκάστην και νέα ἐμπορικὰ σχάφη προσετίθεντο εἰς τὴν συμμαχικὴν παράταξιν, ἑφθασαν και τάχιστα ὑπερέβησαν τὰς ἀπολειας, αὐτενες προερχομένη ἀπὸ τὰς ἐχθρικὰς ἐνέργειας. Κατὰ αὐτὸν τὸν τελόν ἐσχηματίσθη, ἔνα καταπλήκτικὸν περιθώριον τοννῶν, τὸ ὅποιον ἐπέτρεψε νῦ γίνονται και θαυμαστοὶ 'Αμερικανικοὶ εἰς σχέδια και μεγαλειώδεις εἰς ἐκτέλεσην ἐπιχειρήσεις τοῦ Ελληνικοῦ και αὐτὴ ἡ εἰς Εὐρώπην εισβολὴ.

'Απὸ τῆς πρώτης ὅμως στιγμῆς, καθ' ἣν διεφάνη ὅτι ὁ ἄγων είχε κεφαλὴν, ἐκίνηθη ὁ 'Αμερικανικὸς ἐπιχειρηματικὸς νοῦς. 'Η 'Αμερική μὲ τὴν λῆσιν τοῦ πολέμου θὰ είναιτο μὲ ἔναν ἐπέργονον ἐμπορικὸν στόλον, ὃ ὅποιος ὅμως, ἐὰν τὸν ναυτηρικὸν πρόγραμμα συνεχίζετο, ζωρὶς μεταπολεμικὰς βλέψεις, δὲν θὰ ἡδύνατο ἐπιτυχῶς νῦ σταδιοδρόμῳ, ἀλλὰ θὰ παρέλιν ἀπὸ τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμῷ, λόγῳ τοῦ μεγαλυτέρου κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ 'Αμερικανικοῦ πλοίου, διεριθομένου εἰς μεγαλύτερους μισθούς, μεγαλυτέρους κόστους κατασκευῆς κλπ.

Τὸν 'Οκτωβρίου τοῦ 1944 ὁ ἀείμηντος Πρόεδρος Ρούσεβελτ ἀπέρθυνε πρὸς τὴν MARITIME COMMISSION διὰ λογαριασμὸν τῆς ὅποιας ἐγένετο κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου κάθε ναυπήγησις, εἰς τὰς 'Ημέρας Πόλιτείας, τὴν ἀπόλουθον ἐντολὴν: «Ἐτοιμάσατε ἔνα δραστικὸν και τολμηρὸν σχέδιον διὰ τὴν πρόσθιον τοῦ 'Αμερικανικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ και τὴν διατήρησην τῆς μελλοντικῆς θέσεως του». Συνέστησεν ἐπίσης, δύοις: εἰς ἐκτέλεσην τοῦ πρόγραμματος ἀρχίσει εὐθὺς ἀμέσως, ὅπως ὕστε τοῦτο γ' ἀπότική ἔνας παράγων διὰ τὴν παροχὴν ἐργασίας και τὴν μετάβασιν ἀπὸ τῆς ἐμπολέμου εἰς τὴν εἰσηγνή οἰκονομίαν».

'Απὸ τῆς στιγμῆς ἐκείνης κάθε σχέδιον, κάθε ἐνέργεια, κάθε κατασκευὴ είχον και τὴν μεταπολεμικὴν βλέψιν. 'Εκεῖνοι οἱ δύοιοι διεχειρίζοντο τὸ ναυτηρικὸν πρόγραμμα, ἀνεύθυνσαν ἀποφάσεις, ἐποποιήσαν παλαιὰ σχέδια και ἱστοίμασιν και νέα. Κάθε προαγγέλια, ἥτις ἐδίδετο πλέον εἰς τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὸ ἐμπορικὰ σχάφη, ἀντεποποιήσαν πλοία τὰ δύοια θὰ ἡσαν ίκανα νῦ ἀντεπεξέλθουν εἰς τὸν μεταπολεμικὸν διεθνῆ συναγωνισμὸν και τὰ δύοια κυρίως θὰ ἀντεποποιήσουν τὴν δύναμιν τῆς 'Αμερικανικῆς ναυτιλίας. Καὶ τὰ σχάφη αὐτὰ τὰ ἐκράτησεν ἡ 'Αμερική διὰ τὸν ἑαύτον τῆς και μόνον.

'Ο ἀμερικανὸς ἐπιχειρηματικὸς εἶναι, δι' ὅσους τὸν ἐγγύωσαν, ἀνοχητὴν ὁ ἀνάθετος δύον και δι' αὐτὸν τὸν λόγον δὲν ἀρπάσεις ἀνεξχνίαστη καμίαν πλευράν τοῦ προβλήματος. Σκέψεις και συζητήσεις, ώς αἱ ἀκόλουθοι, ἐγεννήθησαν:

— Σιμφέρει εἰς ήματς μὲ τὸν καλύτερον και ἀσυναγώνιστον σιδόλον μαζινὰ συναγωνισθεῖν τὰ ἄλλα ἔθνη εἰς τοιοῦτον σημεῖον, διστε νῦ τὸν ἀφαιρέσουν και τὸ τελευταῖον δολλάριον, μὲ ἀποτέλεσμα νῦ μὴ ἥμιτορον γ' ἀγοράσουν τὰ προϊόντα μας;

— 'Ημπορεῖ, ἀρά γε, νῦ ἵπαξεν εὐημερία εἰς ήματς, ἀν δύος διὰλος κύρωμος δυστιγχυτῶν.

Δὲν πρόκειται νῦ συζητήσωμεν ὡς νῦ προδικάσωμεν εἰς τὶ εἰδοντας συμπεράσματα κατέληξαν η θὰ καταλήξουν. "Ενα, ἐν τούτοις, είναι βέβαιον, διὰ διόληρος δ ἀμερικανικὸς λαὸς γνωρίζει, διὰ τὸ ἐπίπεδον τῆς ζωῆς του είναι κατὰ πολὺ ἀνότερον οἰονδήποτε ἄλλου λαοῦ τῆς γῆς και διὰ εἰλικρινῶς ἐπιθυμεῖ νῦ προαγγέλγη δον τὸ δυνατὸν περισσότερον και τὸ διοτικὸν ἐπίπεδον τῶν ἄλλων.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου σοβαρὰ ἐφενδέσσεις και τελειοποιήσεις είχον ἐπιτευχθῆ ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανίας και κάθε κλάδου τῆς ναυτηρικῆς και δύοι αἱ τελειοποιήσεις ἐχομητούμησαν και ζησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐπιτευχίαν τοῦ σκοποῦ, δοτις ἐτέθη, δηλαδή νῦ καταστήσουν τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα τὰ τελείωτα, τὰ δραϊώτερα και τὰ πλέον ἀσυναγώνιστα δύον τοῦ κόσμου.

Προκειμένου νῦ γνωρίσωμεν λεπτομερέστερον τὸ μεταπολεμικὸν αὐτὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν, ἀς ἐξετάσωμεν ἐν διάλογος τῶν ναυπηγῆσεων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔξη ἔτη και τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικὰ τῶν ναυπηγηθέντων τύπων.

Ναυπηγήσεις κατὰ τὴν πολεμικήν περίοδον

'Η στατιστικὴ τῶν ναυπηγῆσεων εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα δεινύνει, διὰ ἀπὸ τὸν 1939 μέχρι τῆς 1ης Νοεμβρίου 1945 ἐναυτηριγήθησαν 5.003 ἐν ὅλῳ ἐμπορικῷ σκάφῃ, ἐπιτοπίσματος ἄνω τῶν 2.000 τόννων γηρός, ώς και πλήθος ἄλλων μηροτέρων μεταπολεμικῶν και μη.

Κατὰ κατηγορίας ὁ αριθμός ὅποτες ἀνάλευτεται ώς ἐξη: 'Επιβατηγὸν 131, προτηγῷ 4117, πετρελαιοφόρο 755.

Τὸ ἀποδοτικότερον ἔτος ἡ προτηγῷ 1943, κατὰ τὸ ὅποιον ἐναυτηριγήθησαν 1661 ἐν ὅλῳ σκάφῃ συνολικοῦ ἐπιτοπίσματος 18.400.000 τόννων, ἐνῷ κατὰ τὸ 1939 ἐναυτηριγήθησαν μόνον 28 σκάφη.

Ἐπ τῶν ὡς ἄνω 4117 προτηγῷ πλοίων, τὰ 2648 είναι τύπον 'Αίμπεργ'. Τὰ ἄπολιτα είναι προτηγῷ πλοία εἰδικοῦ σχεδίου, κατασκευασθέντα δι' ιδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις και πλοία τοῦ στάνταρ C—IA, C—IB, C—2, C—3, πλοία τύπου 'ΒΙΚΤΟΡΥ' και εἰδικά διὰ μεταφορῶν μεταλλεύματος.

Φυσικά, τὰ 5003 αὐτὰ πλοῖα δὲν ἀποτελοῦν διὰ σήμερον δύναμις τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, καὶ δύσσον πολλὰ μετασκευασθέντα εἰς εἰδικά δομηθητικὰ σκάφη τοῦ ναυτεριμον και τὸν στόλον τοῦ στρατοῦ, π. χ. εἰς πλοτά νυούσκομειά, μεταφορικά ἀεροπλάνων, μεταφορικά πυρομαχικῶν κλπ. 'Επίσης πρέπει νὰ σημειωθῇ διὰ τὴν ἔναρξην τῶν ἐχθροφραξίδων ἐν Εδρώπην ὑπὸ ἀμερικανικοῦ σημαίαν 1321 σάλην ἄνω τῶν 2000 τόννων γηρός ἔκαστον, μη συμπεριλαμβανομένων τῶν πλοίων τῶν μεγάλων λιμνῶν.

Τὸ μεταπολεμικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἀπαρτίζεται ἀπὸ: 1) πλαισίων πλοίων ἀπαρτημένων ἀπὸ τοῦ προπολεμικοῦ πλοίου 'Επιβατηγά, πετρελαιοφόρο, 2) 'Απὸ τοῦ προπολεμικοῦ ναυτηριγήθησες τῆς MARITIME COMMISSION ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ νόμου περὶ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ τοῦ 1936, 3) 'Απὸ τὰ ναυπηγηθέντα κατὰ τὸν πόλεμον των τυποποιημένων δύοια σημαία, τὰ δύοις τοῦ προπολεμικοῦ πλοίου 'Από τὰ πλοῖα, ἀπόντας ναυπηγόμενα μὲ τὴν κατάπλασην τῶν ἐχθροφραξίδων εἰς τὴν Ερεύνην και τὰ δύοια είναι κυρίως ὑπεροπλιτελῆ και ταχέα ἐπιβατηγά σπάρτη, μετρίων ἐπιτοπίσματος και εἰδικῶς σχεδιασμένα δι' ὑπεροπλιτεων τῶν μεταφορῶν ἀρχαίων. Τὰ πλοῖα τῆς ὄμάδας 1 ἐν τοῦ προβλεπομένων διεθνῶν ναυτιγωνισμῶν, δὲν πιστεύεται διὰ θὰ ἀποτελέσουν σοβαρὸν παράγοντα, ἐνῷ τὰ πλοῖα τῶν ὄμάδων 2 και 3 ὅτι ἀποτελέσουν τὴν βάσην τοῦ μεταπολεμικοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου και ἵστως και ἄλλων Κρατῶν.

Γενικά χαρακτηριστικά

Κατωτέρῳ παραθέτομεν τὰ βασικὰ χαρακτηριστικὰ τῶν κυριωτέρων τύπων, οἵτινες ἔταγονται εἰς τὰς ὄμάδας 2 και 3:

ΒΙΚΤΟΡΥ

	c-1A	c-1B	c-2	AP-2	AP-3	c-3	P2-R3	P2-R4
Μήκος μεταξὺ καθέτων	ποδ.	390	395	435	436	436	590	590
Βύθισμα	ποδ.	23.5	27.5	25.75	28.5	28.5	30.0	26.6
Έκτοπισμα ντετ	τόν.	7271	9398	9036	10800	10700	12120	12350
·Προποδόνωμα εἰς δξονα	4000	4000	4000	6000	6000	8500	18000	17000
Τοχύτης	κόρδοι	14	14	15 1/2	15 1/2	17	16 1/2	19 1/2
Άριθμ. ἐπιβατῶν	—	—	—	—	—	—	550	550
Χωρητικότης (BALE)	κυβ. ποδ.	448995	447748	56.0000	453210	453210	730000	332000

Ἐπ τῶν C I τύπων, δι' C IA ἀποτελεῖ τὸ πλαισίων πλοίων σχέδιον και είναι καθὼς και δι' C 2 τοῦ τύπου SHELLERDECK. Τὸ C IB είναι τροποποιήσεις τοῦ C IA εἰς FULL SCANTLING, κατόπιν ἐκδηλωθείσης ἐπινημίας διὰ τοιάδεται σκάφη μὲ μεγάλυτερον ντετ τονάς.

Ο τύπος C I δὲν παρουσιάζει μεγάλης ζητησίαν ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν σταθμῶν, αὐτενες καταρτίζουν τοὺς στόλους τὸν ἐκ τῶν ἀνοτέρων τύπων, καταλλήλως μετασκευαζομένων και τοῦτο λόγῳ τῆς μηρού, μεγαλύτερας καταναλώσεως κλπ.

Εἰς δύοις τοὺς «C» τύπους και πλοία ΒΙΚΤΟΡΥ ἔχει ληφθῆ ιδιαίτερα μέριμνα, διὰ τοῦ μεταφορῶν ἀνεπιτέλεων τοῦ προσωπικοῦ τοῦ δυνατοῦ ἀνεπιτέλεων μεταφορῶν. Ολόκληρον τὸ προσωπικὸν ἐνδιατέλαιται ἐπὶ τὸν μεταφορῶν στοῦ προσωπικοῦ τοῦ δυνατοῦ ἀνεπιτέλεων και εἰς διαμερίσματα ματανά δὲν περιλαμβάνονται ἀντί τοῦ τριῶν ἀνδρῶν ἔκαστον. "Ολοὶ οἱ ἀξιωματικοὶ ἔχουν διαίτερα διαμερίσματα και ιδιαίτερα τραπεζαῖα διατίθενται διὰ τὸ πλήρωμα, ιπταζομένων και ἀξιωματικούς.

Οι τύποι C 2 και «Βίκτορον» AP 2, οἱ δύοις ἔχουν πολλὰ κοινὰ καρακτηριστικά, είναι ἔξαιρετην διατύχεις.

Ἐπ τούτων δι' C 2 προτιμᾶται διὰ γηραιότερας, δηλαδή τοῦ τριῶν ἀνδρῶν ἔκαστον.

Telegrams:
"GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

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

Telephone: Avenue 4941

DANEIA

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

·Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ

πλείστον φορτίον εις δέματα (BALE) ένω τὸ «Βίκτορον» προσαρμόζεται καλύτερον, ἐκεὶ δότον ἀπαιτεῖται μεγαλύτερον ντέτ τοννάς.

Ἐν τούτοις μερικά πλοῖα τοῦ C 2 τύπου κατασκευασθέντα ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τῆς ἑταῖρας NORTH CAROLINA διαφέρουν ἀπὸ τὸν στάνταρ C 2 τύπου κατά τὸ ὅτι κατεσκευάσθησαν ὡς FULL SCANTLING πλοῖα καὶ ἔχουν 10.800 ντέτ τοννάς, δηλαδὴ δύον καὶ τὸ «Βίκτορον» AP 2.

Οἱ τύποι C 3 εἰναι ἵστος ὁ περισσότερον γνωστὸς ἐξ ὄλων καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καταλήλως μετασκευασθεὶς ἐχρησιμοποιήθη διὰ πλείστας ὅσας ὑπερεσίας, τούτεστιν ὡς συνοδὸν ἀεροπλανοφόρον, πλοῖον συνοδὸν ὑποβυζίου, ἐπιβατηγὸν, φροτηγὸν καὶ πλ. Μολονότι σχεδιασθὲν διὰ ταχύτητα 16 1/2 κόμβων, ὑπάρχουν περιπτώσεις δύον ἀνέπτυξε 17 ἢ 17 1/2 κόμβους,

Οἱ «C» καὶ «Βίκτορον» τύποι πλοίων προσθοῦνται εἴτε διὰ μηχανῶν Ντίζελ, εἴτε διὰ ἀτμοῦ.

Ἡ διὰ Ντίζελ πρόσθις γίνεται εἰς ἄλλους τύπους ἀπὸ εὐθείας καὶ εἰς ἄλλους μέσφι μειωτῆρος στροφῶν μὲν ἑλεκτρικὸν σύνδεσμον. Εἰς τὴν διὰ ἀτμοῦ πρόσθις γίνεται χρήσις ἀτμοῦ, πλέσεως 450 λιβρῶν καὶ θερμοκρασίας 7500 F, εἰς στροφῶν μὲν μηχανικῶς μειωτῆρας στροφῶν.

Οἱ τύποι «Βίκτορον» AP 3 ἴπτοδυνάμεως 8500, ὁ ὥποιος ἔχει ταχύτητα 17 κόμβων προσθεῖται ἀποκλειστικῶς διὰ στροβίλων μετὰ μειωτῆρων στροφῶν.

Ἡ ἑλεκτρικὴ πρόσθις δὲν ἔθεωρήθη οἰκονομικὴ διὰ τοὺς «C» καὶ «Βίκτορον» τύπους. Οἱ τύποι P 2 ἐσχεδιάζετο διλίγον πρὸ τοῦ πολέμου ὡς ἐπιβατηγὸν πλοῖον. Μὲ τὴν ἔναρξην τοῦ πολέμου εἰς τὴν Εὐρώπην τὰ σχέδια ἐπεταχύνθησαν καὶ μετὰ τὴν ἔπικεν τοῦ PEARL HARBOR ἐδόθησαν αἱ πρῶται παραγγελίαι διὰ τὸ σχέσην αὐτῶν, ἵνα χρησιμοποιηθῶν ὡς ὀπλιταγωγὴ καὶ τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν παρεδόθη τὸν Τούλιον τοῦ 1943. Εἰς τὸν P 2 τύπον ὡς R 4 προσθεῖται διὰ στροβίλων, ὃ δὲ R 3 χρησιμοποιεῖ τὴν στροβίλοηλεκτρικὴν πρόσθιν.

Χρησιμοποίησις τῶν Στάνταρ τύπων

Οἱοι οἱ προαναφερθέντες στάνταρ τύποι χρησιμοποιοῦνται ἡδη ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρῶν μὲν μικρᾶς ἢ μεγαλύτερας μετασκευας εἰς τὰς προπολεμικὰς ἐμπορικὰς γραμμὰς των, ἀλλ' ἡ μεγαλυτέρα προτίμοις φιάνται νὰ ἀποκλίνῃ εἰς τοὺς τύπους C 2, C 3 καὶ P 2.

Οὕτω αἱ ἑταῖραι GRACE LINES καὶ U. S. LINES χρησιμοποιοῦν τὸν C 2 μὲ τὰς ἑξῆς γενικὰς τροποποιήσεις:

Προσθήηκη συμπληρωματικῶν μέσων χειρισμοῦ τοῦ φορτίου, προσθήηκη ψευτικοῦ χόρου (100.000 κυβ. ποδῶν), μετατροπὴ τοῦ μεσοστέγου καὶ προσθήηκη ἐνδιατημάτων, ἐστιατορίου, σαλονίου, κολυμβητικῆς δεξαμενῆς πλ. διὰ 52 ἐπιβάτας.

Ἡ μελέτη μετατροπῆς τοῦ τύπου C 3, ὁ ὥποιος χρησιμοποιεῖται ἐνδέως ὡς μικτὸν σκάφος ἐπιβατηγὸν-φορτηγὸν ἔγένετο διὰ λ.)σμὸν τῶν περισσότερων ἑταῖρων, ποὺ νιοθέτησαν τὸν τύπον τοῦτον ὑπὸ τοῦ γνωστοῦ ναυπηγοῦ GEORGE SHARP. Κυρίως αἱ μετατροπαὶ περιλαμβάνουν προσθήηκη ὑπεραποσύνασμάτων, ἐλαφρῶς κατασκευῆς πρὸς διαμόρφωσιν ἐνδιατημάτων, σαλονίουν καὶ πλ. με ὅλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις, διὰ τὴν μεταφοράν 96 μέχρι 216 ἐπιβάτων, αὐξήσην τοῦ ψυκτικοῦ χόρου μέχρι 57.000 κυβ. ποδῶν, περιγράψαντας τὸν διαμερισμόν των περιστερικῶν διαμερισμάτων καὶ πλ.

Ὦς καθαρὸς φορτηγὸν σκάφος τὸ C 3 μὲ σταθερὰν ταχύτητα 16 1/2 κόμβων, ἀρχικὴν χρονικότητα 730.000 κυβ. ποδ. καὶ 12.100 τόννων ντέτ παροντιάζεται ὡς σκάφος ἑξόχους ἐλαστικὸν διὰ παντὸς εἰδῶς χρησιμοποιήσην μὲ ἐλαφρῶς μόνον τροποποιήσεις.

Τὸ ὄπλιταγωγὸν τύπον P 2 καταλήλως μετασκευασθέντα είναι τὰ πρῶτα ἐπιβατηγὰ τὰ ὅποια διαθέτει ἡ Ἀμερικὴ διὰ τὰς ὑπεροχεανίους συγκοινωνίας της, μέχρις ὅτου αἱ νέα μεταπλευρικαὶ μονάδες περιποθοῦν καὶ ἀρχίσουν νὰ τίθενται βαθμηδὸν ἐν ἐνεργείᾳ.

Ἡ U. S. LINES ἀφ' ἑτέρου νιοθέτησε τὸν τύπον P 2 — R 4 (στροβίλοηλεκτρικὸν) διὰ τὴν ὑπεραπλαντικὴν συγκοινωνίαν μὲ τὴν Ἀγγλίαν καὶ Δυτικὴν Εὐρώπην εἰς ἓνα κύπελλον ὁ ὥποιος θὰ σημπληρωθεῖ εἰς 28 ἡμέρας. Τὰ σκάφη ταῦτα διαθέτουν θέσεις διὰ 350 ἐπιβάτας τῆς CABIN CLASS καὶ 200 τῆς TOURIST CLASS.

Ἡ AMERICAN PRESIDENT LINES ἐν τέλει νιοθέτησε τὸν τύπον P 2 — P 3, διότι διαθέτει στροβίλοηλεκτρικὴν πρόσθιν καὶ ἔχει μεγαλυτέραν ἀπό τὸν P 2—R 4 προσαρμόζουν διὰ τοῦτο τοῦτον τὸν τύπον τοῦ Ελεγκτικοῦ. Διαθέτει δὲ τρεῖς θέσεις ἐπιβατῶν, πρόθιην, «τούριστ» καὶ τρίτην.

ΚΩΝ. ΑΡΑΠΗΣ
Πλωτόρχης — Ναυπηγὸς τοῦ Β. Ν.

ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΤΟΥ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μον ἀνέφερα τὰ σημαντικώτερα κονδύλια ἔξδων τοῦ ἀλιευτικοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κινήσεως καὶ ἑκμεταλλεύσεως του, δηλαδὴ τὴν μισθοτροφορδοσίαν, τὴν καύσιμον ὑλην, τὰ ἀσφάλστρα καὶ τὴν ἀπόσθετον τοῦ κεφαλαίου. Σήμερον θὰ ἀσχοληθῶ ἀνάλυτικῶς μὲ τὰ λοιπὰ ἄλλα ἔξδων, συμπληρώνων οὕτω τὰς γενικὰς δαπάνας τους τοῦ ἀλιευτικοῦ πλοίου, ἵνα σχηματισθῇ σαφής γνώμη ἐπὶ τοῦ κύρους μᾶς μεσογειακῆς ἀλιευτικῆς ἔξοφρησεως.

Εἰς δευτέραν γραμμὴν ἔχοντα τὰ ἔξδων φθορὰς δικτύων καὶ ἔξαγοντά πλατών, τὰ ἔξδων παραγωγῆς ἑλεκτρικοῦ χειρισμοῦ, ἔξδων λειτουργίας γυγείων καὶ βαρούπων. Τὰ ἔξδων αὐτά, εἰς δαπάνην μὲν είναι κατέτρεψα τῶν τεσσάρων πρώτων κονδύλων, ποὺ ἀνέφερα, εἰς σημαίαν, ὅμως, είναι κατὰ πολὺ ἀνάτοντα εἰς τὴν πρᾶξην ἡ βιομηχανία καὶ ἡ ἐνάσκηση τῆς ἀλιείας. "Ἐνα οἰονδήποτε ἀλιευτικὸν πλοῖον, δύναται νὰ ἀναχθῇ εἰς τὸ πέλαγος, χωρὶς νὰ ἀσφαλισθῇ χωρὶς νὰ ἐπολογίσῃ ὁ ἰδιοτήτης του ἀπόσθετων περιβολῶν, μὲ διλγυότερον ἡ περισσότερον πλήρωμα, πολὺ είναι ἀντελῶς δικτύων, χωρὶς δόκτυν, χωρὶς φωτισμῶν, χωρὶς ψυγεία. Είναι, λοιπόν, ἔξαρτεικῶς ἐνδιαφέροντα τὰ κονδύλια αὐτὰ καὶ πρέπει νὰ ἔξετασθον προσεκτικώτερον, διὰ μόνων δύον ἀφορᾶ τὰ ἔξδων λειτουργίας των, ἀλλὰ καὶ τὸν τρόπον καθ' ὃν νοεῖται ἡ ἐγκατάστασί των ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων.

Φθορὰ δικτύων καὶ ἔξαρτημάτων ἀλιείας. Κάθε σύστημα ἀλιείας ἔχει καὶ τὰ πρὸς τοῦτο κατάλληλα δίκτυα καὶ ἔξαρτημάτων. Τὰ σύγχρονα ἀλιευτικά πλοῖα είναι οὕτω ποιεὶς ἔξοφρησεως, ὅπερα νὰ είναι ικανά νὰ ἔξαρτησουν ὅλας τὰς μεθόδους καὶ συστήματα ἀλιείας, σήμερον μὲ τὰς περιοχάς εἰς τὸν πρόσθιν οὐρανό, ποὺ διαθέτει τὰ δικτύων του καὶ λοιπῶν ἔξαρτημάτων ἀλιείας, πού διαθέτει τὰ δικτύων του καὶ λοιπῶν ἔξαρτημάτων ἀλιείας, πού διαθέτει τὰ δικτύων του καὶ λοιπῶν ἔξαρτημάτων ἀλιείας. Εἰς τὴν περίπτωσιν ποὺ μᾶς ἀπασχολεῖ, θὰ διερχόμενον τὸν 7.000 δραχμῶν (προπολεμικῶν) κατά μῆνα διάφορων δικτύων, ητοι 70.000 δρ., διὰ δεκάμηνον ἔργασιαν. Ἐνδεχόμενον είναι τὸ πού διά ποὺ μὴ διαταρθῇ, είναι δόμως ἐξ ίσου ἐνδεχόμενον νὰ διαταρθῇ καὶ ἐπὶ πλέον ἀπόκιν. Πολλοὶ ἐφοριαταὶ ἀλιείας, διὰ νὰ καθιστῶνται προσεκτικόν τοὺς ψαράδες κατὰ τὴν ἐνάσκησην τῆς ἀλιείας καὶ τοὺς ἐνδεργούντας εἰς τὸ καλὸν νοικοκυρῷ ἐπὶ τοῦ πλοίου, δίδουν πάντοτε ἔνα γεννιαῖον φαλοδώρημα εἰς τὸ πλήρωμα, οὐσάς δὲν γίνεται φθορὰ ἐπὶ τῶν δικτύων, καὶ δὲν ἔχεται κανονίση τοιαῦτα διηγενῶς. Μὲ τὸν τρόπον αὐτὸν, οἱ φαράδες διὰ νὰ λάβουν ἀπὸ τὸ φαλοδώρημα, φροντίζουν μὲ τὰς τροπές τὸν περιστροφήν τοῦ πλοίου τὰς δίκτυα καὶ νὰ περιποιηθῶνται τὰ διάφορα ἄργαλεια, μόνων δὲ διὰ τὸν τύχην καμμία μεγάλη ζημία καὶ τὰ χάσουν τελείως, τότε, μὲ μεγάλην λύτρην των, ξητοῦν κανονύμην δίκτυα καὶ ἔξαρτηματα.

Παραγωγὴ ἑλεκτρικοῦ ρεύματος. Κατὰ γενικὸν κανόνα, ΚΑΣΠΙ, ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ
"Έτος Ιδρύσεως: 1933
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ἐν ΧΑΙΦΑ:
τῆς "Ακτοπλοΐας τῆς Ἑλλάδος,
τῶν "Ελληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν,
Ἐργασθέντες διὰ τὴν ΚΔΑΣ, τὸ BRITISH
MINISTRY OF WAR TRANSPORT, τὸν S.T.O.
Γραφεῖα εἰς: ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΑ, ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ,
ΓΙΑΦΘΑΝ, ΤΕΛ-ΑΒΙΒ.
CASPI, ASSIMACOPULO & Co.
Shipping Agency. Established in 1933
Telegrams: PAKTEL, HAIFA.
P.O.B. 27, Haifa

δια τά άλιευτικά σήμερον φωτίζονται δι' ήλεκτροφωτισμού. Υποχρεωτικώς, δημος, έπι κάτε πλοίον πρέπει νά υπάρχει και άλλος τρόπος φωτισμού, διά πετρελαίου, αστετιλίνης κλπ., δυνάμενος νά χρησιμοποιηθῇ έπικουρικῶς ἐν ὅρᾳ ἀνάγκης. Εἰς τά μαράν άλιευτικά πλοία 100 έως 150 τόνων, τό ήλεκτρικόν ρεῦμα παράγεται ἀπό γεννήτριαν κινούμενη δι' ιμάντος μάτο τόν στρόφαλον τῆς πετρελαιομηχανῆς. Διά τά σταθεροποιηθῇ διέ τό βολτάζ, τό ηπειρεάδυμενον ἀπό τάς καθόμειώσεις τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς, ὡς ἐπίσης και διά τά υπάρχῃ συνεχῶς οεῖμα ἐπί τοῦ πλοίου, και ὅταν δὲν κινήται ή πετρελαιομηχανή, ή δηλ. ἔγκατάστασις φωτισμού συμπληρώνεται και μὲ 24 έως 32 στοιχεῖα συσσωρεύτων 150) 175 λαμπτερών, καταλλήλως ἔγκαταστάσιμον και συνδυασμένον, ὥστε μόλις λόγῳ βλάβης τινός παυσή νά κινήται ή μηχανή και ή γεννήτρια, αὐτομάτως παρέχεται ρεῦμα ἐκ τῶν συσσωρεύτων δι' εἰδικῆς συσκευῆς ἐπί τοῦ ήλεκτρικοῦ πίνακος.

Διά τά μεγαλύτερα άλιευτικά πλοία, ἀπό 150 τόνων και ἄνω, ὡς τό υπό συζήτησιν, ἐμελετήθῃ, ἐν περισσοῦ, παραγωγὴ ήλεκτρικοῦ ρεύματος ἀπό ήλεκτρογεννήτριαν μὲ ἀνεξάρτητον κίνησιν, διά τὴν εἰς ρεῦμα τροφοδότησιν τῶν ψυγείων, τοῦ βαρούλκου και διά τὸν φωτισμὸν τοῦ πλοίου. Τό ἀνεξάρτητον αὐτὸν σύνπλεγμα λειτουργεῖ μὲ μίαν πετρελαιομηχανήν (Σημᾶς 30)40 Ιτπων, κινούμαν μίαν γεννήτριαν, ὡς κεντρικὸν ήλεκτρικὸν σταθμόν. Ἐπί τοῦ γεννικοῦ πίνακος εὑρίσκονται οἱ διακόπται και τά μηχανήματα κινήσεων τῶν τριῶν τούτων ἔγκαταστάσεων, δηλαδή, λειτουργίας ψυγείων, βαρούλκου και φωτισμοῦ. Ο 'έλεγχος και ή σύμματος κάθε ἔργαλειον γίνεται μὲ τὴν αὐτὴν ἀκρίβειαν και τάξην, ὡς και ἐπί ξηρᾶς, οἱ δὲ συσσωρεύται πληροῦνται ἑναλλάξ ἐκ παραλλήλου, ὅτε μὲν ἀπό τὸν γεννήτριαν τῆς πετρελαιομηχανῆς, ὅτε δὲς μάτο τὸ σύνολον τῆς ήλεκτροπαραγωγῆς 30)40 Ιτπων. 'Η δηλ. ἔγκατάστασις είναι τόσον τελείως συνδυασμένη, ὅτε μὲ τὴν παραμάχραν βλάβην τοῦ ἐνός μηχανήματος, τίθεται εἰς τὸν ἔφεδρον, οὕτως ὅπετε η ἔργασία ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔξαπλωνται ὅμαλῶς. 'Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ μηχανῆματα προσβαίνουν εἰς τὰς ἀναγκαῖας ἐπιδιορθώσεις, και μὲ τὸν τρόπον αὐτὸν είναι σπανία η περίπτωτος καθ' ἡ δεινότητα ή αἰλιεία λόγῳ ἐλλείψεως φωτισμοῦ ή βλάβης ψυγείων ή ἔλλειψης οείματος διά τὴν κίνησιν τῶν βαρούλκων. Διά περισσότεραν ἀλόγην ἀπόταλμαν ἔμελετήθῃ και τρίτον μηχάνημα διά τὸν φωτισμὸν, ὅταν τὸ πλοίον ενδίσκεται ἐν ἀκανήσῃ εἰς τὸν λιμένα. Τόπον ἀπότελεται ἀπό τὸν μερόν παραλλήλου συνδυασμένον μὲ τὸν συσσωρεύταν, οὕτως ὅπετε εἰς οἰανδήποτε στημάνην υπάρχει φῶς ἐπί τοῦ πλοίου. 'Ἐὰν μὲν δι' δλίγην δρας, τοῦτο λαμβάνεται ἐκ τῶν συσσωρεύτων, ἐὰν δὲ διά πολλᾶς δρας, τοῦτο τίθεται ἐν κινήσει ή μηχανῆ τῶν 5)7 Ιτπων, ή δοκιαὶ ἄλλοις τε είναι διγοδάπτανος. Είναι εὐνόητον, δημος, δη, δοσον τέλειαι και διν είναι αἱ ἔγκαταστάσεις αὐτῶν, είναι νάτολντος ἀνάγκη νά ὑπάρχῃ διά τοῦ πλοίου ἔπικουρικῶς φωτισμὸς διά πετρελαίου, αστετιλίνης και ἐν αὐτῷ κινδύνον, φωτοβολίδες και ρουκέτες. Καθὼς προεπον, αἱ ήλεκτρικαὶ αὐταις ἔγκαταστάσεις καταλήγουν εἰς τὸν αὐτὸν πίνακα ήλεκτρισμοῦ, δοτες ἔξυπητετε τὴν λειτουργίαν ψυγείων, βαρούλκου και φωτισμοῦ. 'Ἐπομένως, τά ξεδονα λειτουργίας τῶν τριῶν τούτων ἔγκαταστάσεων θὰ ὑπολογισθοῦν εἰς τὸ αὐτὸν κονδύλιον, δοτες κατωτέρω συμπληρώσως τὰς ἐπεξηγήσεις μου διά τά ξεδονα τοῦ ψυγείων και τοῦ βαρούλκων.

Τά ξεδονα λειτουργίας τῶν ψυγείων είναι ἐντελῶς μελετημένα και περισσότερα, μόνον δὲ μάτι ἔγκαταστάσεως στοιχεῖον ἀριθμόν, ὡς ἀνέφερα εἰς τὸ σημείωμά μου μων τῆς 15ης παρελθόντος, πλήν αἱ δαπάναι αὐτῶν ἔκανον θητηματα εἰς τὰ προηγούμενα κονδύλια ἀποθέσεων τοῦ κεραλαίου, μὲ ἀρκεβῃ ὑπολογισμόν. Τὰ ψυγεία λειτουργοῦν, δοτες ἀρχίσῃ η ἀλιεία και φροτώνωνται μὲ ίσθετες οἱ φυτικοὶ θάλαμοι, διά λόγους δὲ οἰκονομίας, χρησιμοποιηταν βαθμιδῶν μόνον οἱ ἀναγκωδητες θάλαμοι, και κλείνονται αἱ σωληνώσεις τῶν ὑπολογίων κενῶν. Τοιουτοπότως τά ξεδονα λειτουργίας τῶν ψυγείων περιορίζονται εἰς τὸ ἐλάχιστον. 'Οσον ἀφορετ τά βαρούλκα τοῦ άλιευτικοῦ, τωτα εἰς τά μερά πλοία κινούνται, καθὼς ἔπομεν εἰς προηγούμενα δόθει, δι' ιμάντος ἀπό τὸν στρόφαλον η δι' ἀτέρμονος. Εἰς τά μεγάλα, δημος, άλιευτικά πλοία, πον χρησιμοποιον τεράστια δλκτα, δυνάμενα νά περιλάβουν δύο έως πέντε τόν-

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

LONDON AGENTS:

HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

London House, CRUTCHED FRIARS

LONDON E.C. 3

Telephone : ROYAL 1534

νους τὴν εκαλάδα», προτιμῶνται τὰ ἀνεξάρτητα βαρούλκα, λειτουργοῦντα δι' ήλεκτροφωτισμοῦ. 'Ο κινητήροι τοῦ βαρούλκων είναι ένας ισχυρός — MOTEUR SERIE — διευθυνόνες ἀπό τὴν γέφυραν, η κατὰ προτίμων ἀπό τὸν αλιευτικὸν διαμέρισμα. 'Ἐπά τοῦ πλοίου υπάρχουν δύο τοιάδε βαρούλκα, ποιλάκις δέ και τρία, δυνάμενα τὸ κάθε ἐνα μένεξαρτητῶς γάρ οινδρούν τὰ δικτυα ἐξ δεξιῶν και κάριστερῶν, καθὼς και τὴν ἀγκυραν, νά ξεφορτώνονται δὲ τὸ μέλειμα εἰς ἐλάχιστον χρονικόν διάστημα. Τὰ ἔξοδα λειτουργίας τῶν βαρούλκων είναι ἀσήμαντα, διότι κινούνται μόνον κατὰ τὴν ἐνάσκησην τῆς ἀλιείας και κάθε δύο η τρεῖς δρας, σύμφωνα μὲ τὸν γρήματον ἐλέγχος τῶν δικτυών, η κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ ἀλιευτικοῦ. Αἱ τρεῖς λοιπόν, προαναφερθεῖσα εγκαταστάσεις φωτισμοῦ, ψυγείων και κινήσεων βαρούλκων τροφοδοτούντων τὴν ρεῦμα και ἀπ' εὐθείας μάτο τὸ πετρελαιομηχανήν, η ἀπ' εὐθείας μάτο τὸ ήλεκτροπαραγωγῶν σύστημα 30)40 Ιτπων (κεντρικὸν σταθμὸν). Διά τὴν πρώτην περίπτωσιν, τὰ ἔξοδα κάταναλωσεως κανονίου θήλης ἀπελογίσθησαν ἐπαρκῶς εἰς τὸ προηγούμενον ἀριθμον. Διά τὴν δευτέραν περίπτωσιν, θὰ προσθέσθων τῶν δαπάνων 500—800 καλῶν πετρελαίου, και 25 καλῶν ἐλαίου λιπάντεων. 'Ἐπομένως, τὰ ξεδονα φωτισμοῦ, ψυγείων και κινήσεων βαρούλκων, προστιθέμενα εἰς τὸ αὐτὸν κονδύλιον, δὲν θὰ περιθεύντων διά μίαν ἀλιευτικὴν ἐξόμητιν 10—12 ημερῶν ἀνά τὴν Μεσόγειον.

'Ἄριστος έξηντληστος τὸ κεφάλαιον τῶν σημαντικωτέρων ἐξόδων, ἐκθέσας ταῦτα ἀναλυτικῶς, μοι είναι εὐχερέστερον νὰ προσθέσω τῶρα ὀλίγα τινά διά τὰ ξεδονα συντηρησησ τοῦ πλοίου, τὰ φροδολογικά, τὰ λιμενοφαρικά και διάφορα ἄλλα γενικὰ ἔξοδα.

Έξοδα συντηρησεως τοῦ πλοίου. 'Ο ναυτικός μας κόσμος γνωρίζει κάλλιστα ποῖα είναι τὰ ξεδονα συντηρησεως ἐνός πλοίου. Τό ἀλιευτικὸν τοιούτον δὲν διαφέρει ἀπό τὰ ἄλλα εἰς τὸν πομέα τῶν ἐξόδων. Κοπάνισμα η καλιφοτάρισμα, χρωματισμός, καθάρισμα, δεξαμενή, μικροεπιδιορθώσεις και λοιπά. Διά τὸ κονδύλιον τοῦτο ὑπολογίζων 80.000 δραχμῶν (προπολεμικῶν) κατ' ἔτος, η δεκάμηνον ἔργασίαν, δηλαδή, 8.000 κατά μηνα. Φαντάζουμε διτ τὰ ξεδονα κατά είναι ἀρχέτα διά τὴν συντηρησην ἐνός ἀλιευτικοῦ πλοίου, τοσούτῳ μᾶλλον, καθ' δσον, δοτες καμίαν εἰναιαίν χωρίς νὰ φροντίσῃ διά τὴν περιποίησιν και συντηρησην τοῦ πλοίου του.

Φορολογικά. Εἰς τὰς προηγούμενα εἰς τὴν διομηχανίαν τῆς ἀλιείας χώρας, ὑπάρχει ιδιαίτερα φορολογικὴ διάταξις διά τὴν ἀλιείαν. Δοναται τις νὰ είπη μάλιστα, οτι οι φραδές είναι σχεδὸν ἀφορολόγητοι. Τοιούτον είναι εὐνόητον, δοτες αἱ κυβερνήσεις τῶν καρδῶν τούτων, ἐν τῆ μερίμνη τον δοπατετεύσουν και ἐνισχύουσουν τὴν διομηχανίαν τῆς ἀλιείας, οχι μόνον δὲν πέζουν τὸν ἀλιείας ἀπό φορολογήσεως ἀπότιμως, ἀλλα και τὸν ἐνισχύουν οίκονομων ὑπό διαφόρους μορφας. Μόνον αἱ μεγάλαι ἀλιευτικαὶ ἐπιχειρίστεις φορολογοῦνται, δοτες κατόπιν ἐλέγχουν ἀποδειχθῆ διό πράγματι η ἀλιευτικὴ περίοδος τοῦ έτους ἀπέδωσε θετικά κέρδη. Εἰς τὴν Νορμανδίαν μᾶλιστα δοτες δως γνωστὸν η ἀλιεία, μετά τὴν ναυπλίαν, ἀποτελεῖ τὸ σημαντικότερον πόρον τῆς Εθνικῆς Οικονομίας τῆς χώρας, οι φραδές μένουν κυριολεκτικῶς ἀφορολόγητοι. Φαντάζουμε διτ τὸ ίδιον πρέπει νὰ συμβῇ και εἰς τὴν χώραν μας, δοτες ἐπ' τέλοντος κατανοηση, οτι τὸ κεφάλαιον τῆς δραγμῶν εἰς τὴν ἀλιείας, πρέπει νὰ κατέχῃ έξέχουσαν θέσιν εἰς τὴν καθ' δον δέκονομων μας ἀνόρθωσιν. 'Ἐπι τρειτιαν τούλαχιστον δὲν πρέπει νὰ φορολογηθοῦν και ἀλιευτικαὶ ἐπιχειρίστεις αἱ προσκοπούσται κοινὴν προσπάθειαν εἰς τὸν πομέα τῆς ἀλιείας ἀνοιχτῆς θαλάσσης.

Λιμενικά-Φαρικά. Τὰ ξεδονα αὐτὰ είναι ἐντελῶς ἀσήμαντα και θὰ περιηγηθοῦν εἰς τὸ κονδύλιον τῶν γενικῶν ἐξόδων. Μόνον ἐν περιπτώσει προσεγγίστεως τοῦ πλοίου εἰς ζένους λιμένας εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Αφρικῆς η Ἀλισον, είναι ἐνδεχόμενον νὰ ἐπιβαρυνθῇ τὸ πλοίον με μερικά ξεδονα. 'Αργότερον, ἐὰν παρανοσταθῇ περίπτωσις ἐξορμήσεων πρὸς τὴν Ερυθρὰν Θάλασσαν, τότε η μεγάλητερα ἐπιβαρυνθῇ τὸν διοδον τοῦ Σονέζ, ἀλλα και τὰ ξεδονα αὐτὰ δύνανται νὰ ἐλαττωθῶν κατόπιν ἐπεμβασεως τῆς Κυβερνήσεως, ἐφόδου μᾶλιστα διὰ τὰ καράτη συμφονούν εἰς τὴν ίδεολογίαν τῆς προστασίας τῆς ἀλιείας. 'Οπωσδήποτε, δὲν πρόσεξεται τὰ ξεδονα αὐτὰ νὰ ἐπιχειρίσεις αἱ προσκοπούσται κοινὴν προσπάθειαν εἰς τὸν πομέα τῆς ἀλιείας ἀνοιχτῆς θαλάσσης.

E. E. SHARP & SONS LTD.

BIOMΗΧΑΝΟΙ 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

THΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE» LIVERPOOL

«ACUTE» HULL

158, High St

HULL (Eng.)

κήν έστρεταίν πρός τάς περιοχάς πού έν καιρῷ ἀνέφερα.

Αντά είναι περίπου τὰ ἔξοδα κινήσεως, ἐμπειταλλέσεως καὶ συνηθοῖσεως ἑνὸς ἀλιευτικοῦ πλοίου. Σημειωτέον, ὅτι τὸ κεφάλαιον τῶν δαπανῶν είναι τόσον πολύπλοκον, ποὺ θὰ ἡτο ἀφέλεια ἐξ μέρους οἰονδήποτε νὰ ισχυρισθῇ ὅτι είναι δυνατόν τὰ ἔξοδα τάντα νὰ καθορισθοῦν μὲ ἀπόλυτον ἀκριβείαν. Εἰς τὸ ξήτημα τῆς φθορᾶς λ. χ. τὸ ὄποιον συμβαδίζει μὲ τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου, θὰ ἡδυνάμην νὰ ἐπιμείνω περισσότερον καὶ νὰ ἐπεκταθῇ εἰς λεπτομερείας, δύον ἀφορᾶς τὰς πετρελαιωμιχανάς, τὴν ἑτησίαν ἐπιθεώρησιν των, τὴν ἀγοράν διαφόρων ἔξαρτωμάτων, ἐργαλείων καὶ μικρών ἄλλων λεπτομερεών τοῦ μηχανοστατίου, ὃς ἐπίσης νὰ ἐπεξηγήσῃ τὸν διαδίλλον τῶν ἀναγκῶν καὶ μικροέξοδον, ποὺ εἰς πάσαν στιγμὴν παρουσιάζοντα εἰς τὰ πλοῖα, ἀπὸ τὴν πρώνυμην ἥως τὴν πρώραν, ἐπὶ τοῦ καταστρόματος, ἐπὶ τῆς γεφύρας, ἐντός καὶ ἐπίστος τοῦ πλοίου.

Πλὴν δὲν είναι αὐτὸς ὁ σκοπὸς τῆς ἀρθρογραφίας μοι. Προσεπάθησα νὰ δώσω μίαν συντηκήν εἰκόνα τῶν ἔξοδων μιᾶς ἀλιευτικῆς ἔξομῆσεως πρὸς τὴν Μεσόγειον, καὶ πληροφοριακῶς ποὺς ἀνέφερα τὰ σημαντικότερα ἔξοδα. Δὲν πρέπει, λοιπόν, νὰ θεωρηθῇ παράλειψις, ὅτι εἰς τὸ κονδύλιον φθορᾶς καὶ συντηρήσεως τοῦ πλοίου ἐλημονήσα τὸ τάδε ἡ τάδε σημείον, ἀνεὶ ἐπεξηγήσεως. "Ἄλλως τε, ὃς ἔτοισα, ή μελλοντικὴ ἔργωνα ὑὰ μᾶς καθοδηγήσῃ πολλὰ καὶ κονδύλια ὑὰ αὔξησθον, ἀλλὰ θὰ ἐλαττοθοῦν, καὶ ἀσφαλές ὑὰ παρουσιασθοῦν διάφορα ἀπόρροπα μικροέξοδα, ποὺ είναι ἀδόνατον νὰ προβλεφθοῦν εἰς συνοπτικὰ σημειώματα. Ἐάν, λόγον κάριν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πρώτης ἀκόμη ἔξομῆσεως, συμβῇ ἔνα ἀτύχημα ποὺς διάφοραν τὰ μηχανάς, ἀτύχημα πολυδάπτων, πῶς ὑὰ δυνατὸν νὰ προβλεφθῇ μία τοιαύτη δαπάνη εἰς τὰ γενικά ἔξοδα μιᾶς δοκιμαστικῆς ἐκπατείας; Οἵτε, βεβαίως, πρέπει νὰ θεωρηθῇ παράλειψις, ὅτι δὲν ἀνέφερα τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως, τὰ μικροέξοδα πλοιάρχου, τὴν ἀσφάλειαν πληρωμάτων, τὰ ἀπομαχικά, τὰ τηλεγραφήματα, τὰ μικροέξοδα εἰς τοὺς λιμένας, καὶ τούς ἄλλα ποὺ είναι δύσκολον νὰ θυμηθῇ κανεῖς. "Ολὰ αὐτά, βεβαίως, είναι ἰκανά νὰ ἐπηρεάσουν τὸ κονδύλιον τῶν γενικῶν ἔξοδων, πλὴν ἡ ἐπιβάρυνσις αὐτή δὲν ὑὰ ὑπερβῇ τὰ 2 ἔως 3 σ. ἐπὶ τοῖς κίτρινοι τῶν ἔγαστων.

Οὕτω τὰ ἔξοδα ἀλιευτικῆς ἔξομῆσεως πρός τὴν Μεσόγειον ἔχουν περίπου:

Δαπάναι 12—15 ἡμερῶν εἰς προπολεμικάς Δραχμάς.	
Μισθωτοφοδοσία, μισθοὶ μόνον 15 ἡμερῶν	10.000
Καύνιος ὑλὴ 15 ἡμερῶν	24.000
'Ασφάλιστρα (πρέμα συζητήσιμα) 15 ἡμερῶν	6.000
'Απόσθεσις κεφαλαίου 15 ἡμερῶν	8.750
Φθορὰ δικτύων καὶ ἔξαρτωμάτων 15 ἡμερῶν	4.000
Ἐξόδα φωτισμοῦ, φυγείων, βαρούχων 15 ἡμερῶν	5.500
Ἐξόδαι συντηρήσεως τοῦ πλοίου 15 ἡμερῶν	3.500
Διάφορα γενικά ἀπόδολεπτα 15 ἡμερῶν	6.000

'Ἐν διώ προπολεμικά Δραχμαὶ 67.750

Αντά είναι ὡς ἔγγιστα τὰ ἔξοδα διὰ μίαν δοκιμαστικὴν ἀλιευτικὴν ἔξορμην πρὸς τὰς περιοχὰς ἢς ὑπερβεῖ. 'Απομένει τῷρα νὰ ἐξετάσωμεν ποιά ὑὰ είναι ἡ ἀπόδοσης ἐνὸς συγχρόνου ἀλιευτικοῦ πλοίου, μὲ ἀκτίνα δράσεως, ἐναλλάξ, εἰς τὰς διαφόρους ἀνά τὴν Μεσόγειον περιοχάς, καὶ ποιά ὑὰ είναι ἡ ἐξέλιξις μιᾶς τοιαύτης ἐπιχειρήσεως ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας.

Είναι ἐνδεξόμενον, πολλοὶ ἀκόμη νὰ διαπιστῶν, ὅτι ἔνα πλοῖον ἀπὸ αὐτῶν ποὺ ὑπεδεινών, δύναται νὰ καλύψῃ παρόμοια ἔξοδα καὶ πραγματοποιήσῃ θετικὸν κέρδος, ἀφοῦ πωλήσῃ τὸ ἀλίευμα τοῦ εἰς τὸ δέλληνικά ἀγοράς. Αὐτὸς ἀκριβῶς πρόκειται νὰ δοκιμάσωμεν καὶ ἀπόδεξωμεν. Κατὰ τὸν Ιουστινιανόν, «Usus maris publicus et proprietas nullius».

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

"ΧΡΩΜΕΛΑ"

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΕΡΝΙΚΙΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ναυάρχου Μπῆττου 7 τηλεφ. 42.306.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: 'Ἐν Κουτσικαρίῳ Μούγλων καὶ Πιθαγόρα τηλεφ. 43.988.

ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΗΣ «ΧΡΩΜΕΛΑ»

'Υφαλοχρώματα Νο 1, 2, 3. 'Ισαλοχρώματα, ἐλαϊοχρώματα, βερνικοχρώματα, Ριπολίνες κτλ. εἰς ποιότητας ἐφαμίλλους τῶν Εύρωπαϊκῶν.

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

TIMAI ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ

'Επανεκφθῆτε μας ἔστω καὶ συμβούλευτικῶς προτοῦ προβῆτε εἰς ἀγοράν.

Αἱ Μεσογειακαὶ Ναυτιλίαι

Πρὸς ἀναπλήρωσιν τοῦ Ἰταλικοῦ κενοῦ

Τοῦ κ. Ν.ΑΛΛΑΛΟΥΦ

'Ο ρόλος ἀφ' ἐνὸς τὸν ὄποιον διεδραμάτισον προπολεμικῶς αἱ μεσογειακαὶ κατὰ σημαίαν ναυτιλίαι εἰς τὴν μεταφορικήν κίνησιν τῆς Ἐγγύς Ανατολῆς καὶ ἡ διαφωνομένη μελλοντικὴ μᾶς ἐκάστης ἐξ ἀπότομον δραστηρίης παρέχουν τὰ στοιχεῖα διὰ τὴν καλύτεραν ἐκτιμήσιν τῆς μεταπολεμικῆς ναυτιλιακῆς καταστάσεως εἰς τὴν Ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου.

Εἰς τὴν πρώτην σειράν τῶν ναυτιλιακῶν δυνάμεων τῆς Μεσογείου Ἰσχυρόντος προπολεμικῶς, ἡ Γαλλία, ἡ Ἰταλία, ἡ Ἰσπανία καὶ ἡ Ἑλλάς. "Ολαὶ, ἔξωρυμένης τῆς Ἰσπανίας είχον εἰς τὸ παρελθόν ἐγκαθιδρύσει εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον σημαντικά κέντρα τῆς ναυτιλιακῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς οἰκονομικῆς τῶν ἔξοδων τῆς.

Ἡ Ἰταλία, μὲ τὴν ἐταθερησεῖν ναυτιλίαν της, κυρίαν ἐπιδίωξιν είχε τὴν ἐδραστήραν καθημένην την περιοχὴν τῆς Εγγύς Ανατολῆς, εἰς βάρος βεβαίως τῆς Γαλλικῆς σημαίας καὶ τῶν ἄλλων μεσογειακῶν. Συνέπεια τῆς τοιάτης ἐπιδίωξεως ἦτο τὸ γεγονός, ὅτι διάλυσεν πρὸ τοῦ πολέμου ἡ Ἰταλικὴ ναυτιλία ἔφθασε νὰ καταλάβῃ ἐξέχουσαν πράγματα θέσην, ἀγνωστον δι' αὐτὴν κατὰ τὸ παρελθόν εἰς τὴν μεταφορικήν κίνησιν τῆς Ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου. Καὶ ἐνῷ ἡ Ἰταλία ἐπέρχεταιν οὕτω τὴν ναυτιλιακήν εἰς ταῦτη δὲ καὶ τὴν οἰκονομικήν ἐπιφύσιον τῆς, ἡ Γαλλία ἐγκατέλειπε τὸ ἔδαφος, διὰ τῆς μὲ ἐπιθαδυνόμενον ουθεμὸν ἐπεκλείσεως τῶν πρόσωπων τῆς Μασσαλίαν καὶ τῶν ἵταλικῶν λιμένων.

Μετά τὴν πολεμικήν καταγῆδα, ἡτοις ἀφορεῖ τὰς ναυτιλίας δῶλον σχεδὸν τῶν κιωδῶν, τὸ Ἰταλικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτιλίον ἔξερχεται τόσον ἔξησθενμένον —διαδέτει σκάφη 500 χιλ. τόννων ἔναντι προπολεμικῶν 2.900.000— δῶστε νὰ διερωτᾶται τις, ἐάν θὰ δυνηθῇ νὰ ἀναλάβῃ τὴν προτέραν τὸν δέσιν, ἀκόμη καὶ μετὰ μίαν δεκαετίαν. Τίποτε εἰσέτι δὲν ἐγνώσθη διὰ τὸν τρόπον μὲ τὸν ὄποιον ἡ Ἰταλία θὰ ἐκμεταλλεύῃ τὸν ἀπομένοντα στόλον τῆς, δύωσδήποτε ὅμως αἱ ἐπείγονται τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς ἀνάγκαιαν ἡ απασχολήσουν κατὰ κύριον λόγον τὰ δύλια ἵταλικὰ ἐμπορικὰ σκάφη.

Ἡ Γαλλία ἔχει τὰ δύο τρίτα —2 ἑκατοντ. τόννων— τῆς Ναυτιλίας της. Δύσκολα βέβαια μὲ τὰ κατάλογα τοῦ στόλου τῆς θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἐπανάληψη τῶν πρὸς τὴν Ἀνατολήν ὑπερεσιῶν τῆς. Ἀγονίζεται τῷρα νὰ κρατήσῃ κάποιαν πολισμόντος συγχρήματαν ἐπαφήν μεταξὺ τῆς Μασσαλίας, τῆς Βορείου Ἀφρικῆς καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, γεγονός ποὺ ἀποδεικνεῖ, ὅτι δὲν είναι διατεθειμένη νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰς ἀνατολικὰς ἀγοράς, αἵτινες ἀπετέλεσαν πορτή της τάξεως καταναλώσεως διὰ τὴν Γαλλικὴν βιομηχανίαν. Τὸ πάντα πειθεῖ, ὅτι ἡ Γαλλία προτίθεται νὰ βελτιώσῃ τὴν σημερινήν της θέσιν εἰς τὴν Ἐγγύς Ανατολήν, ἀκόμη δέ, ἐν συνεχείᾳ, νὰ κρατήσῃ δι' ἐναυτήν τὰ κενά ἐκ τῆς ἀπούσιας τοῦ Ἰταλικοῦ παράγοντος.

Ἡ Ἑλλὰς ἔχει ταῦτα τὸν πόλεμον 351 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.220.192 τόννων. Δὲν ἀπομένουν τῷρα εἰς αὐτὴν παρὰ 130 πλοῖα, 515.038 τόννων γροῦς. ᩱ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία δὲν ἡδυνηθῇ πέριξ τοῦδε νὰ ἐπαναλάβῃ οιανδήποτε ἐπὸν πρὸς τὴν Ἀνατολήν γραμμῶν της. Μετά τὴν ἀπελευθέρωσιν τῶν σκαφῶν τῆς ἀπὸ τὸν ἐλεγχον τῆς U.M.A. ποτεύεται ὅτι θὰ δημιουργήσῃ μία δραστηριότης διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, μὲ ἀσθενεστέρων πάντως ἔναντι τοῦ προπολεμικοῦ τὸν ρυθμὸν. "Ἐχοντες ὅμως ὑπὲρ ὅψην τὸ ἐπικειμενικόν πνεῦμα ποὺ διαλαρίνει τὸν Ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν, πιστεύουμεν ἀκραδάντως, ὅτι θὰ ἀγωνιστῇ σκληροὶ διὰ νὰ μὴ ἐγκαταλείψῃ τὴν θέσιν του εἰς ἔνα νέον παράγοντα τὴν Τουρκαϊκὴν ναυτιλίαν, ἡτοις ἥρχισεν ἡδη τὰ πρός την Ἀνατολήν δρομολόγα τῶν σκαφῶν της.

Καὶ ἀπομένει τῷρα νὰ ἐξετάσωμεν τὴν θέσιν τῆς τετράτης ναυτιλίης μεσογειακῆς δυνάμεως, τῆς Ἰσπανίας, ἡτοις διετηρησε, λόγῳ τῆς οἰδετρότητος τὴν θέσην της καὶ ἔτι μᾶλλον ἐπισχυμένη ἔξερχεται ἀπὸ τὴν κορίδιαν τοῦ πολέμου. ᩱ Ἰσπανικὴ ναυτιλία θὰ ἡδυνατοῦ νὰ συμμετάσχῃ κατὰ σηματικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν κίνησιν τῆς Ἀνατολῆς, δεδομένον ὅτι κατέχει τώρα 1.006 σκάφη ἀνον τῶν 100 τόνν. συνολικῆς χωρητικότητος 1.037.938 τόννων, ὅτε δὲ Ἰσπανικὴ βιομηχανία δὲν ὑπέστη πολλά καὶ ζημιά, τοῦνταν μέγιστα ἐπηνέσησε τὴν δυναμικότητά της.

Παρὸν ταῦτα δὲν διαπαίνεται ἡ πρόθεσης τῆς Ἰσπανίας γὰρ ἐνδιπεροῦθι διὰ τὰς ἀγοράς τῆς Ἐγγύς Ανατολῆς, ἀναπληροῦσα τὸ ἐκ τῆς Ἰταλικῆς πλευράς κενόν.

Ἡ προοπτικὴ ὅμως τῆς δραστηριοτέρας συμμετοχῆς εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου τῆς Παλαιστινιακῆς καὶ τῆς Αιγαίου παταγῆς ναυτιλίας, ἐν συνεγασίᾳ καὶ πρὸς τὴν Ἐλληνικήν, ἐμφανίζεται πειστηρετορεὸν ενοντού. "Ισως αἱ τοεῖς αὐταὶ σημάτων συνεργασίδεμαι νὰ ὑποκαταστήσουν κατὰ σηματικὸν ποσοστὸν τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν εἰς τὴν Ἀνατολικήν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον.

ΝΑΘΑΝ ΑΛΛΑΛΟΥΦ

EMMANOYNA LIAROUTSOS

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΒΕΓΓΑΖΗ (ΛΙΒΥΗΣ)

Πώς χάθηκαν τὰ βαπόρια μας

Ο ΤΟΡΠΙΛΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Α)Π «ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ»

Φεύγοντας τὸν περασμένο 'Ιούλιο ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ ἡμουν βέβαιος, δη, διγάνοντας στὰ πέλαγα καὶ στὰ λιμάνια τοῦ κόσμου ὅλου, πολλοὺς ναυτικοὺς θάδρισκαν νὰ μοῦ ἔξιστορήσουν τὴν ἴστορία τοῦ χαμένου βαπτοῦ τοὺς, ποὺ βυθίστηκε στὶς μέρες τοῦ πολέμου ἀπὸ κάποιον τοπιλλισμοῦ.

Βγήκαμε στὴ Μεσόγειο, περάσαμε ὀλόκληρο τὸν 'Ατλαντικό, διαπλέουμε τὸν Εἰρηνικό, φέραμε βόλτα τὸν Πλανῆτη, προσεγγίσαμε σὲ πολυσύχναστα λιμάνια: Νεάπολη, Ὀράν, Νέα Υόρκη, Παναμᾶ, Φιλιππίνες...

Σ' ἀκοντικὰ τοῦ ἀσύνωμάτου φωνῇ ἀλληληγοῦ δὲν ἀκούσθηκε. Τὶ γίνεται τὰ βαπτόμα μας; Ποιεῖς θάλασσες ταξιδεύουμε, ποὺ εἶναι ἀδειες ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸ καράβι;

Οἱ θάλασσες εἶναι οἱ ίδιες. Τὰ καράβια γάρ ζάθηκαν. Οὔτε ή καμινάδες τους πὰ κατινέζουν, οὔτε οἱ ἀσύνωμα διαλαλῶν τὴν παρουσία τους. Ρημαγένα, χλιοτραματισμένα, νεκρά, σήπονται σὲ βυθὸν καὶ σ' ἀφρογάλια. Ἐρείπια πάλ, νανάγια, ἀχρηστοὶ ὄπλοι καὶ κάποτε ἐπιβλαβές κι' ἐπικίνδυνο στὴ νοοτροπία. Κι' οἱ ναυτικοὶ μας;

Χάθηκαν κι' ἀποί. Πολλοὶ ἔμειναν μαζὶ μὲ τὰ νανάγια, νεκροὶ στοὺς βυθὸν καὶ σ' ἀφρογάλια. Μεριόπι ἄλλοι γύρισαν στὴν Πατρίδα κι' ἀποτραβήθηκαν στὰ φτωχικὰ τους γιὰ νὰ διηγοῦνται μὲ φρίζη τὰ ἡχαρα πολεμικὰ συναπαντήματα. Μά οἱ περισσότεροι σφρόποσαν σὲ βαπτόμα ἄλλων σημαῖῶν η καὶ σ' ἐπαγγέλματα στεργιανά σὲ ξένες χώρες.

Ποιὸς ζέρει πότε καὶ μὲ ποιὸς θὰ ξανασυγχροτήσουμε τὴν ναυτιλία μας; Ποιοὶ καὶ πόσοι ἀπὸ τοὺς πάληνος μας ναυτικούς, ἀπὸ τοὺς πραγματικούς μας θαλασσινούς, θὰ δρεθοῦν πρόδυμοι ν' ἀπαντήσουν στὸ πόητὸ προσκλητήριο;

• • •

Βρισκόμαστε φυνταρισμένοι σὲ μὰ ράδα τοῦ νησιοῦ Σαμάρα τῶν Φιλιππίνων, δπον ὑπάρχει ἔνας ναύσταθμος ἀμερικανός.

Μιὰ ἐσαντούμα δαπανῶν γύρω μας πολεμικά, «Λίμπερτος» καὶ «Βίκτορος» περιμένουν τὴ σειρὴ τους νὰ ξεφροτίσουν.

«Η μοναδικὴ γαλανόλευκη προσκαλεῖ ἀπὸ τὴν πρότη στιγμὴ τὴ σεμπάθεια τῶν 'Αμερικανῶν ἄλλα καὶ τὸ προσκύνημα δυὸς περίπου ἐκατοντάδων 'Ελληνομερικανῶν, ποὺ ὑπηρετοῦν στὸ «Νέιβερ» καὶ βούσκονται σ' αὐτὴ τὴ βάση.

«Ἐνα διαφορικό «Λίμπερτος» περνᾷ στὴν πλώση μας. Ἐνα διπλοῦ μαντιλάκι ἀνεμίζει κατὰ τὸ μέρος μας καὶ μερικὲς κρανῆς ξεχωρίζουν. 'Ελληνάς; 'Ισως. Κάποιος δικός μας θὰ εἶναι κι' ἔκει μέσα. Τὸ «Λίμπερτος» προσχωρεῖ ἀκόμα λίγο καὶ φυντάρει.

Τώρα στὴν πρώτη του διαβάσουμε: S/S «HENRY OSTEN» PORTLAND OREGON.

Σὲ μὰ ράδα μὰ δενενάκατος πλευροῖς εστὶ σκάλα μας κι' ἔνας ναυτικὸς ἀνεβαίνει. Ορι: Αὐτὸς δὲν εἶναι 'Ελληνομερικανός στρατιώτης η ναύτης. Αὐτὸς εἶναι ἐκατὸ τοῖς ἐκατὸ 'Ελληνας. Καὶ μάλιστα ναυτικός. Χαμογελάει, η χαρὰ ἔχειλεις διάφανη στὰ μάτια του. Λές καὶ θέλει νὰ φιλήσῃ τὴ σκάλα, τὴν κουπαστή, νὰ προσκυνήσῃ τὸ ἀπρογάλλων πανί της πρόμνης.

Ἡ χαρὰ του πλημμυροῦσι πειά, δταν βρίσκει καὶ γνωστούς. Δύο-τρεῖς τεσσερες...

Είναι δὲ οὐ ποτοπλιαρχος; Γεώργιος Χίλιαδᾶς ἀπὸ τὴν Κάλυμνο.

Πῶς δρούσει ἐδῶ; Τὶ δουλεία ἔχει στὸ Λίμπερτον τὸ «HENRY OSTEN»; Γνωστὴ ιστορία. Τὶ τὴν θέλετε; Σὰν ναυτικὸς ποὺ εἶναι, δουλεύει ἔκει, προσφέρει κι' ἔκει τὴν ίδια ἑπτορεῖα τοῦ ποτοπλιαρχοῦ γιὰ νὰ ζήσῃ, γιὰ νὰ συνεχίσῃ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ θαλασσινοῦ.

Μιὰ ἄλλη ἐν τούτοις ιστορίᾳ ἀξίζει νὰ γραψῃ. 'Η ιστορία ποὺ ἀνάγκασε τὸν ναυτικὸν ν' ἀλλαξιοπισθῇ.

Τὸ Γενάρη τοῦ 1942 ήταν ὑποπλοίαρχος στὸ «Ορος Κιθαιρώνων» τῶν ἐφοπλιστῶν Κουλούκουντη καὶ Φράγκον. Πλοίαρχος τοῦ σκάφους αὐτοῦ ήταν δὲ καπετάν Τάσος Χαρδαλιᾶς.

Στὶς 25 τοῦ Γενάρη τοῦ 1942 τὸ «Ορος Κιθαιρώνων» μὲ φροτίο κάρβουνο, ποὺ τὸ εἶχε κρίνως γιὰ σαβοῦρα, μετεῖχε μᾶς νηοποιῆς 45 δοριδῶν, η δοιά ἀραιεις τὸ Μπρόστον Τσάννελ κι' ἐτραβοῦνται κατὰ τὸν Καναδᾶ. Ανάγεσε στὰ 45 αὐτὰ βαπτόμα ξεχωρίζουν τέσσερα ήδη πέντε ἐλληνικὰ τὸ «Άγιος Γεώργιος 4», τὸ «Καλλιόπη» καὶ κάποια ἄλλα.

Φοβερὴ φυντούνα στὸν βόρειο Ατλαντικό.

Τὰ βαπτόμα ὑποφέρουν. 'Η μέση ταχύτης δῶν τους δὲν περνᾷ τὰ 6 μῆλα. Ζημιές ἔχαγγέλλονται πότε ἀπὸ τὸ ένα, πότε ἀπὸ τὸ ἄλλο σκάφος. Καὶ καθὼς τὸ κακὸ εἶναι γενικό, ὀλόκληρη ἡ νηοποιῆς παρκονοβατεῖ. Τρεῖς φορὲς σπάζει η καδένα τοῦ τιμονιοῦ στὸ «Ορος Κιθαιρώνων» καὶ τρεῖς φορὲς τὴν ἐπισκενάζουν, τὴν ἐνισχύουν, προστατεύουν τὸ τι-

μάνι μὲ σχοινιά καὶ μακαράδες.

Θὰ φθάσουν ἄρα γε στὸν Καναδᾶ;

'Ο μεγάλος κίνδυνος, δὲ ἄλλος, ποὺ ἐνεδρεύει, δὲ μεγάλος σκοπὸς ποὺ ἐπιτελοῦν, η σκέψη τῆς σταλαβωνέντης πατρίδος καὶ δὲ ἔρωτας γιὰ τὴ νίκη, ἀτασλώντων τὶς ψυχές, τὶς διτλίζονται μὲ ὑπομονὴ ἀνεξάντητη καὶ μὲ πεισμα ἐπιμονῆς:

—Θὰ φθάσουμε καὶ στὸν Καναδᾶ, θὰ φέρουμε τὸ πολύτιμο ἀπὸ κεὶ φροτίο στὸν Εὐρώπη, δὲ κάποιον καὶ ἄλλα, καὶ ἄλλα ταξίδια ώς τὴ νίκη. Κι' ἂς κάμη δὲ, τὸ θέλει δὲ ὁ ωκεανός. Δὲν τὸν λογαριάζουμε.

Στ' ἀκοντικὰ τοῦ ἀσύνωμάτου, τὰ σήματα τῶν τορπιλλισμῶν καὶ τῶν κρανγών κινδύνου εἶναι κάπι τὸ συνηθισμένο.

—Ἐγινε φωτίνα κι' αὐτό. Δὲ βαρύνεσαι. 'Η ώρα η καλὴ σὰν ἔρθῃ η σειρὰ μας.

Είλοτο μία μέρες συμπληρώνονται στὸ ἡμερολόγιο τοῦ βαπτορίου ἀπὸ τὴν ἀναχώρηση, είκοσι καὶ μία μέρες χωρὶς δὲ καιρὸς νὰ μαλακώσῃ καθόλου.

Τὴν ἡμέρα αὐτή, ὅμως, η θάλασσα εἶναι λίγο πεσμένη, δηλι γιατὶ ἔπεισε δὲ ἀγέρας, ποὺ εἶναι πάντα ὁ ίδιος στὴ χιονιά, ἄλλα γιατὶ φθάσαν τέλος σὲ στεργής κι' ἀπάγγασαν.

Οι στεργὲς τῆς Νέας Γῆς φάνηκαν πὰ ξάστερα στὴν πλώση. 'Οσα βαπτόμα προσορίζονται γιὰ τὸ Σὰν Τζέων κάποιν δόλτες μηδὲς στὸ λιμάνι, ωστόσον νὰ ξημερώσου.

—Ώρα 3.40 πρωΐνην. Τορπιλλισμός! Τορπιλλισμός! Ξέχω ἀπὸ τὸ Σὰν Τζέων! Πέρασαν ὀλόκληρο ωκεανὸν μανισμένο, φθάσαν μηδὸς στὴν πόρτα τοῦ λιμανίου νικητῶν καὶ νά, τώρα, δὲ ἔχθρος ζεῖται πάσαι τὸ πόστο του ἐδῶ κάμη καὶ καναδίζοι λιμάνι.

Η ἔκρηξη γίνηκε στὸ φρό-πικ. Δόθηκε ἀμέσως τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου, κι' ἔτοιμάτεται ἀμέσως η μιὰ βάρκα. 'Η ἄλλη είλε άρπαγη ἀπὸ τὰ κύματα μὰ ἔβδομαράδα πρὶν στὸν Ατλαντικό.

Τὸ οργανό τῆς πλώσης εἶναι, βέβαια, μεγάλο, ἄλλα τὰ στεγανά τοῦ φρό-πικ φαίνεται, ποὺ μποροῦν νὰ κρατήσουν τὸ καράβι στὴν ἐπιφάνεια. Οστόσο οἱ γνῶμες διχάζονται. Οι μασὲς ἐπιμένουν πὼς μὰ ποὺ φέρεται η πρότη τορπίλα ἀσφαλῶς θὲ αἰκολούθηση κι' ἄλλη, ἀν τὸ πλοῖο δὲν βυθισθῇ. Οι ἄλλοι ἐλπίζουν σὲ γρήγορη βοήθεια, ἀφοῦ, ἄλλος τε, δόθηκε σῆμα κινδύνου καὶ τὸ λιμάνι εἶναι δέκα-δεκαπέντε μῆλα μπροστά.

Μὲ τὴ διχογνωμία αὐτῆς, είκοσι στὸ μικρῷ βάρκαν στὴ βάρκα στὴ βάρκα τὴ μεγάλη, τρεῖς στὸ μικρῷ βάρκαν στὴν ἑπτεσίας, ἐνδεκατέσσερες ἄλλοι μὲ τὸν πλοίορχο καὶ τοὺς περισσότερους ἀξιοματικοὺς περιμένουν πάνω στὸ βαπτόμα, ποτοὶ στὸ καθήρον τοὺς.

Δὲν ἐπιτέπεται νὰ κατηγορήσουμε κι' ἔκεινος, ποὺ ἐπειβισθήσουν. Συστή κι' η δική τους παρατήρηση. Τὰ γεγονότα ποὺ ἀγοράνθησον ἀπειδεῖσαν, δητὶ δική τους γνώμη ήταν σωστότερη. Δὲν ἀξίζει η θυσία στὸ καθήρον, σταν ἀποβάτην μάτων. Καλλίτερα νὰ ξεταναν μὲν τὸν πορθήτη τοῦ θέρητο τὸ «Ορος Κιθαιρώνων» γάντεται μὲ τὴν πλώση στὰ φυσηρὰ νερά τῶν ἀκτῶν τῆς Νέας Γῆς.

Τὸ μοιραίο τοῦ αὐτὸς ταξίδι παρασύρει τοὺς 14 ποὺ ἔμειναν πάνω, ἀκόμη καὶ τὸν τρεῖς τῆς μικρῆς βάρκας ὑπηρεσίας, ποὺ δὲν είχαν ἀκόμη ἀπομακρυνθῆ.

—Ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸ καράβι ἀπομένει πὰ μιὰ βάρκα μὲ είκοσι δύο ναυτικούς...

Μάτων ἔχονται πάνω ἀπὸ τὸ μέρος τοῦ ναυτικοῦ κι' ἔρευνος, γιὰ ἐπέντετας.

Τίποτε ἄλλο ἀπὸ συντρίμμια δὲν ὑπάρχουν.

Καὶ, ὅμως, φάγουν. Δὲν φεύγουν δὲ τὸ πρῶτον καὶ ἀκόμη τὸ μεσημέρι τῆς ἐπομένης η βάρκα μὲ τὸ κόκκινο πανί δργόντει πέρα—δόθε τὴ θάλασσα καὶ τρέχει δητὶ διακρίνει ἀντικείμενο νὰ ἐπιπλέῃ. Ακαρπή προσπάθεια. Μόνο τὰ γνωστά ὑπόλοιπα τοῦ ναυτικοῦ ὑπάρχουν. Τίποτε ζωτικό. Τίποτε, ποὺ νὰ ἀξίζει σωτηρία.

Στὶς 4 μ. π. μὰ καναδίκην κορδεράνται ἀναζητεῖ τοὺς ναυαγούς. Βλέπει τὸ κόκκινο πανί τῆς βάρκας καὶ πλησιάζει γιὰ νὰ τοὺς πάρῃ καὶ νὰ τοὺς μεταφέρῃ στὸ Σὰν Τζέων. Απὸ τὸν ἀξιοματικὸ σώθικραν μόνο δὲ τὸν Φράγκον ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ.

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, Ha'it, NS

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 Telephones:
Whitefriargate, HULL HULL 36078-18862



Άργεντινή

Το ναυπηγικόν της πρόγραμμα

Οι «Τάμις της Αργεντινής» σχολαζούν είς τελευταίον φύλλον των τάς παραγγελίας, τάς όποιας διεβίβασεν ή κυβέρνησης τοῦ Μποσένος "Άρης εἰς τὰ ἀγγλικὰ καὶ συνηδρικὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν φορτηγῶν πλοίων 55.000 τόννων. Ή τημὲν τὸν 27 λιόνταν κατὰ τὸν D.W., δσον ἐπολογίζεται τὸ κόστος τὸν εἰς τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα κατασκευῶν, δὲν θεωρεῖται κατὰ τὸν ἀρθρογράφον, ὡς ὑπερβολική τιμή, δεδομένου ὅτι τὰ παραγγελθέντα σκάφη θὰ φέρουν ὅλας τάς τελευταίας τεχνικά ἐφαρμογάς καὶ θὰ είναι οἰκονομικότατα εἰς τὴν ἔπειταν τον.

Εἰς τὰ συνεχίζαντα ναυπηγεῖα παραγγέλθη ἔνα μόνον δηξελονιντον πλοίον 9100 τόννων φορτίου, ή δὲ τημὲν τὸν ἄν καὶ δὲν ἀνεκοινώθη, είναι πάντως ἀνωτέρα τῆς τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων. Εἰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας ἔξι ἄλλον δὲν ἐδόθησαν παραγγελία, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ πόστου τῶν εκεῖ ναυτικῶν κατασκευῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Δούκισσης τοῦ Κρατικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου τῆς 'Αργεντινῆς ἐπιστρέψει εἰς τὴν κυβέρνησην τῆς Ρώμης 7 ἵστακά σκάφη καὶ εἰς τὴν Δανίαν ἔνα. Κατόπιν τῆς ἐπαστροφῆς τῶν 8 αὐτῶν πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 60.000 τόννων περίπου, τὸ σύνολον τῆς κρατικῆς ναυτιλίας τῆς 'Αργεντινῆς μειονέταν εἰς 19 πλοῖα, 132.770 τόννων. Τὴν οὕτω προερχομένην ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰν καλοῦνται νὰ καλέψουν αἱ δοθεῖσαι γένει παραγγελία σκαφῶν 55.000 τόννων.

Τρία ἐν τῶν νέων πλοίον θὰ είναι 9200 τόννων φορτίου ἔκαστον, μὲ δύναμισμα 25 ποδῶν, ταχύτητα 11 μιλλίων καὶ μὲ μηχανᾶς τοιπολῆς ἐπτονόσων. Τὸ κόστος ἔκαστου τούτων ὑπολογίζεται εἰς 240.000 λιρῶν, ἐνῷ ἔνα δηξελονιντον τῶν 9400 τόννων, ταχύτητος 12 μιλλίων καὶ μὲ θέσεις δι' ὅλους ἐπιβάτας θὰ σταχιζῃ 284.000 λιρῶν.

Τέλος τὸ ἐν Συνθήκη παραγγελθὲν, οὗτον τὸ κόστος δὲν ἀνεκοινώθη, είναι σκάφος δηξελονιντον, 9100 τόννων φορτίου, μὲ δύναμισμα 26 ποδῶν καὶ ταχύτητος 16 μιλλίων, μὲ θέσεις διὰ 10 ἐπιβάτας.

Ήν. Πολιτεῖαι

Πυκνὸν δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν

Η 'Εθνική 'Ομοσπονδία τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας ἔξεδοκε πρὸς ἡμέρων λεπτομερῆ ἀναποίνωσιν ἀναπτυξμένην εἰς τὰ μεταπολεμικά σχέδια συγκροτήσεων τῆς ὑπεροχειών Ναυτιλίας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, δσον ἀρσοῦ τὰ ἐπιβατηγά καὶ τὰ μικτὰ αὐτῆς σκάφη. Άπινα θὰ ἔξιντηρητήσουν τὸ προβλεπόμενον περιγόνον δέκτεν τὸν πρὸς τὸ ἐξιστερικὸν τακτικῶν γραμμῶν. Τὰ σχέδια προβλέπουν τὴν ἔντος μιᾶς τριτείας καὶ ἀντὶ δαπάνης 400—500 ἐκατ., δοῦλαρίων ναυπήγησον 89 νέων πλοίων διαφόρων κατηγοριῶν καὶ μεγέθους. Διὰ τοῦ προγράμματος τούτου μία νέα χωρητικότητα 1.200.000 τ. γκρός θέλει προστεθῆνει εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, ήτις οὕτω θὰ ἐπανήσῃ κατὰ 300 οδού τὸ ἀπολεσθὲν κατὰ τὸν πόλεμον τονιάζει τὸν 22 ὑπερωρεανίων σκαφῶν 200.000 τ. γκρός περίπου.

Τὸ σύνολον τῆς εἰς ἐπιβάτας δυναμικότητος τοῦ στόλου τούτου θ' ἀνέρχεται εἰς 14.000 έκαστα 15.000 θέσεων καὶ ἡ ταχύτης τῶν πλοίων θὰ κυμαίνεται μεταξὺ 16 έως 30 μιλλίων, ἔναντι προπολεμικῶν ταχυτήτων τῶν ἀμερικανικῶν ωκεανοπόρων σκαφῶν 12 έως 22 μιλλίων. Τὸ εἰς D.W. τονιάζει θὰ φάνη τὰς 700.000 τόννων, ο δὲ νέος οὗτος στόλος προβλέπεται νὰ ἔξιντηρητῇ ταχυτάτας διὰ φορτίου γραμμῶν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην, Σκανδιναվίαν, Μεσογείον, Ἔγγρης Ἀνατολήν, Βόρ. Ἀφρικήν, Λεπτικάς Ἰνδίας, Νότιον καὶ Κεντρικάν 'Αμερικὴν καὶ Ἀπο Ανατολήν, καθὼς καὶ μίαν γραμμὴν τοῦ γύρου τοῦ Κόσμου. Εἰς τὰς ἀνωτέρω ναυπηγήσεις δὲν περιλαμβάνονται 52 πλοῖα 500.000 τ. γκρός, ἄπινα ὑφίστανται ηδη καὶ πρόκειται, μετὰ τὴν ἀμερικανικὴν ἀποστράτευσιν, νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς πάλαις τὸν ὑπεροχειών.

Ἄριθμός της ἐν τῶν νέων πλοίον τελεῖ ηδη ὑπὸ ναυπηγησιν καὶ θὰ παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ ἔτους, ἐνῷ ἐτέρων σκαφῶν τὰ σχέδια μελετώνται. Προορίζονται ταῦτα νὰ παράσχουν τὰς ἀσυναγωνίστων ὑπεροχειών τῶν εἰς τὴν ἐπιβατικὴν καὶ τὴν ἐμπορικὴν μεταφορικὴν σύνησην ὀλοκλήρου τοῦ σώματος. Μεταξὺ τῶν ὑπὸ μελέτην σκαφῶν καταλέγεται καὶ ἔνα διὰ τὰς «UNITED STATES LINES», μήκους 950 ποδῶν, ταχύτητος 30 μιλλίων καὶ μὲ θέσεις διὰ 1000 ἐπιβάτας. Εἰς ἄλλον ἔξιντηρηταν ηδη ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας 'Επιτροπῆς προσφορά μέχρι τῆς 18ης Μαρτίου διὰ τὴν κατασκευὴν τριῶν ὑπεροχειών τῶν «Εξόρη Λάνες» προσφοράζομένον διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Υόροκης — Μεσογείου. "Έκαστον τούτου θὰ ἔχῃ μήκος 650 ποδῶν, θέσεις δι' 653 ἐπιβάτας, χῶρον διὰ 13600 τ. φορτίου, θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ μὲ μηχανᾶς ἀτμοντροβίλους, δινάμεως 37.000 πότων καὶ θ' ἀνατέσιση ταχύτητα 22 μιλλίων. Αἱ προσφοραὶ διὰ τὰ τρία ταῦτα ὑπεροχειών, καθὼς καὶ δι' ἔτερα δύο, τῶν 22 μιλλίων, διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου 'Αμερικῆς, ἀπηντήθησαν πρὸς τὰ ἀμερικανικὰ μόνον ναυπηγεῖα, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἀπεκλε-

στικῆς χρησιμοποιήσεως ἀμερικανικῶν ὑλικῶν.

Τὶς ίδια ἀμερικανικὴ ἀναποίνωσις παρέχει καὶ ὁρισμένας χαρακτηριστικὰς λεπτομερεῖας τῶν νεωτέρων τεχνικῶν ἐφαρμογῶν, αἵτινες θὰ ἐνσηματωθοῦν εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις. "Οσα πλοῖα, λ.χ. πρόκειται νὰ δομολογηθοῦν εἰς τὰ τροπάκη ἡ ἀπλῶς θερμὰ κλιματα, θὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ τεχνητὸν ἀερισμόν. Ἐπίσης ἐλαφρὰ κράματα μετάλλων θὰ χρησιμοποιηθοῦν, ὅχι μόνον εἰς τὰ ἐσωτερικά διαμερίσματα καὶ τὰς ἐπαλώσεις τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ εἰς δόλην τῶν σκαφῶν τὸν κατασκευήν. Κάθε πλοῖον θὰ διασέτη πλήρεις τηλεφωνικὸν σύστημα καθ' ὅλην τὰ διαμερίσματα, ἐνῷ μία πολύτελεια καὶ ἀνεσις, ἀνεν προηγούμενον, θὰ διαυξένονται τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν. Η πολυτέλεια θὰ είναι διάφορος εἰς τὸν σκάφη πολυτελείας, τὰ σχέδια ἐπιπλόσεως, φωτισμοῦ καὶ ἐσωτερικῆς διαφυγήσεως θὰ διέπονται ἀπὸ τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις, εἰς δὲ τὰ περισσότερα τῶν ὑπεροχειών αἱ κλίναι θὰ είναι συστηματος Ποδιλμα, θὰ μετατρέπονται δηλαδὴ τὴν ἡμέραν εἰς ἀνάκλιντρα. Τὰ νέα σκάφη θὰ διαθέτουν τὰ διαμερίσματα καὶ διὰ χαμηλὸν καύλους ἀπαλάτων, καθ' ὃς ἐπίσης καὶ χῶρον φυγεῖν διὰ τὰ εὐπαθῆ φροτία. Αναφέρεται τέλος, διὰ ἐνδεκαί τοῦ ὄλφι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις θ' ἀναλάβουν διὰ τῶν νέων τούτων σκαφῶν καὶ διὰ τῶν ὑπεροχειών τῶν ἔξιντηρητῶν τοῦ δικτύου τῶν τακτικῶν πρός τὸ ἔξιντηρητόν ἀμερικανικῶν γραμμῶν.

Τὸ ἀνωτέρω ἀναποίνωσις προεκάλεσε ποιάν τινα ἔκπληξην εἰς τὸν ξένον ἐφοριατικούς κύκλους, διότι ἀποδεικνύεται ὅτι, παρὰ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ἀεροπλάνου, οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοριαταὶ ἔξακολουθοῦν γὰρ πατεύοντες εἰς μίαν περιτέφρων ἀνάπτυξην τῆς ἐπιβατηγοῦ κυνήσεως διὰ τῶν μεγάλων ὑπεροχειών. Τούτεσται ἀρόμην ὑπὸ τῶν ίδιων κύκλων, διότι τὸ ἀναποίνωσιν μεγαλεπόβολον σχέδιον νέων ναυπηγήσεων δυσκόλως ἀποχρήπτει τὴν ἔκδηλον τάσιν τῶν ἀμερικανῶν περισσούντων μάλισταν, πρὸς τοὺς οποίους εἰς τὴν Ελλάδα, αἵτινες ἔξιντηρητασσαν τελευταῖς δάσειαν ἀπὸ τὴν Τράπεζαν Εἰσαγωγῶν καὶ 'Εξαγωγῶν διὰ τὴν ἀγοραν ἔξι 'Αμερικῆς ἐποριανῶν πατεύοντας καὶ ἐφοδιών. Ενδιαφέρεται ἀκόμη καὶ τὴν Νορβηγίαν, τῆς ὅποιας αἱ διαπομπατεύσεις πρὸς σύναψην δανείονται ἐν 'Αμερικής ἀνεστάλησαν μέχρις διοικητικού διακανονισμοῦ τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Βάσει τῶν ἐπισχέντων διατάξεων, διὰ τὰς ἔκπληξεις τῶν εἰς τὴν 'Αμερικήν διὰ τῶν πλοίων διὰ τὴν ηδη τὸν μεταφορῶν τῶν φορτίων, ἀπίνα αἱ διάφοροι έξαινονται ἀγοράζοντας ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, βάσει τῶν δομητικῶν τῆς ἐπιβατηγοῦ κυνήσεως εἰς αὐτὰς ἀμερικανικῶν δανείων. Τὸ έκτημα τοῦτο ἐνέχει εἰδεικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Δανίαν, τὴν 'Ολλανδίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν 'Ελλάδα, αἵτινες ἔξιντηρητασσαν τελευταῖς δάσειαν ἀπὸ τὴν Τράπεζαν Εἰσαγωγῶν καὶ 'Εξαγωγῶν διὰ τὴν ἀγοραν ἔξι μίαν πλέον φύλετενθέρων τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἐξιστεύονται διὰ τὴν προτεραιότηταν τῆς ηδη τῶν ἀναποίνωσιν ταχὺν ουθύνον. Πάντως δόμος η «Ναυτιλίας 'Επιτροπής, καθὼς ἐπίσης καὶ η Τράπεζα Εἰσαγωγῶν καὶ 'Εξαγωγῶν ἐγγνώσισαν ηδη διὰ ταῦθας πολιτικῆς τῶν Δανοντ, τοὺς 'Ολλανδούς, τοὺς Νορβηγούς

BANEY MADHUB MOOKERJEE & C°.

Incorporating Raj Kissen Mookerjee

Established 1854

DUBASHES
STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:
"WORKWELL" Calcutta 5875

CALCUTTA

Codes:

A.B.C.—Scotts—Watkins.

LONDON AGENTS: Harwin Shipping Agency, Ltd
London House, E.C. 3
Telephone: ROYAL 1534.

καὶ τοὺς Ἐλληνας νὰ χρησιμοποιοῦν τὰ πλοῖα των πρὸς μεταφορὰν τῶν διὰ δανείων ἀγοραζόμενών εἶται.

Αἱ πολεμικαὶ ὑπηρεσίαι τῆς ναυτιλίας

Καὶ ἀνακοίνωσιν τῆς Ἐθνικῆς Ὀμοσπονδίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, διαρκοῦσσης τῆς πολεμικῆς περιόδου 1941—45 τὰ ἀμερικανικά πλοῖα μετέφερον 200 ἑκατομμύρια τόννους φροτίων καὶ 15 ἑκατομμύρια στρατοῦ καὶ πολιτῶν ἀποχολημένων εἰς στρατιωτικά ὑπηρεσίας. Η Ἐθνικὴ Ὀμοσπονδία, ἐπαρφωσωπόντα, ὡς γνωστόν, τὰ 95 οὐρανούς τῶν ἐφορτιστικῶν ἐπιχειρήσεων, τοῖς εἰς τὴν ανακοίνωσιν της, ὅτι τὸ ἐπατελεσθὲν ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων ἔχοντα πρὸς 80.000 ἀμάξοστοις ἔξι ἑκατὸν δημιουργήσεις. Ἐάν δὲ αὕτα αἱ ἀμάξοστοις ἤνοιντο, θὰ ἐκαλύπτετο τρεῖς φροτίαις ὁ γῆρας τοῦ Κόσμου.

Ἐκ τῶν μεταφερθέντων φροτίων 200 ἑκατοντά, τόννων, τὰ 31 ἑκατοντάνων ἀναφέρονται εἰς ρευστά φροτία, χωρὶς εἰς ταῦτα νὰ ὑπολογίζονται τὰ μεταφερθέντα ὑπὸ τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Τὰ ὑπόλοιπα ἡσαν πολεμεφόδια, παντούν ὑλικὸν καὶ τρόφιμα. Χαρακτηριστικοὶ εἰναὶ καὶ οἱ ἀμφιμοὶ οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν καὶ τὸς δραστηριότητα. Οὗτοι, τὸ 1941 μετεφέρθησαν 11 ἑκατοντά, τόννοι, τὸ δὲ 1945 αἱ μεταφοραὶ ἔφθασαν εἰς τὸ ωράριο τῶν 62.690.000 τόννων. Τὰ πληρώματα ἔξι ἄλλουν, ἀνερχόμενα εἰς 500.000 ἀνδρῶν τὸ 1941, ἔφθασαν τὸ 1945 τὰς 90.000 ἀνδρῶν.

Ἡ μεταφορὰ τῶν παλιννοστούντων ἀμερικανικῶν στρατευμάτων ὑπῆρχε τὸ μεγαλύτερον ἐπιχειρησθὲν ἔχοντα. Ἐντὸς ἑπτὰ μηνῶν ἐπανῆλθον εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας τῆς ἀπότης τοῦ Ἀτλαντικοῦ 2'275.000 ἀνδρῶν. Ἐξ αὐτῶν τὰ 90 οὐρανούς μετεφέρθησαν δι' ἀμερικανικῶν πλοίων. Ἀλλὰ καὶ τὰ ἔφθασαν τῆς «Ούναρα» δέντα ἀπτησύλησαν διλιγθεότεον τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν. Ἀρχεῖ νὰ λεχθῇ, ὅτι μόνον διὰ τὴν μεταφορὰν 6 ἑκατοντάνων γαμάνθρακων ἔχεισθαισαν 700 ταξίδια ἀμερικανικῶν φροτηγῶν σκαφῶν.

Αἱ ναυπηγικαὶ ἐγκαταστάσεις

Εἰς μίαν πρὸς τὸ Κογκρέσον ἔκθεσίν της, σχετικῶς μὲ τὴν διάθεσιν τῶν ὑπεραριθμῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων, ἡ ἀρμόδια ἀμερικανικὴ Κρατικὴ Διοίκησις τονίζει τὰ ἀξόνωντα: Τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν σχεδάζει νὰ διατηρήσῃ ἐν ἑνεργείᾳ 25 νέα ναυπηγεῖα, μὲ πρόβλεψην διατηρήσεως ναυπηγικῶν ἐνοκλιῶν καὶ εἰς 12 ἰδιωτικὰ ναυπηγεῖα. Ἡ Ναυτιλία της Ἐπετροπῆς ἔξι ἄλλουν μελετᾷ νὰ κρατήσῃ τέσσαρα νέα ναυπηγεῖα, μὲ πρόβλεψην ενοκλιῶν εἰς ἓνα ἰδιωτικὸν ναυπηγεῖον. Προβλέπεται οὖτον τὴν διατήρησην 42 ναυπηγείων, ἐκ τῶν δοπίων τὰ 29 εἶναι κρατικά καὶ τὰ ὑπόλοιπα 13 ἰδιωτικά.

Σήμερον ὑπάρχουν 24 νέα ναυπηγεῖα, ἥτοι 16, ἔκαστον τῶν δοπίων ἐκόστισεν ὑπὲρ τὰ 5 ἑκατομμύρια δολαρίων καὶ ἐγκαταστάσεις εἰκονιδίων εἰς ἕτερα 8 ναυπηγεῖα, αἵτινες ἐστούσισαν ὑπὲρ τὰ 5 ἑκατομμύρια δολαρίων. Εἰς τὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, ὅτι ἐκτεταμένα πωλήσεις ναυπηγικοῦ ἐξοπλισμοῦ εἰς ἑνέρας χώρας θὰ ἡσαν δυνατὰ διὰ τὴν ανασυρρόθτησιν καὶ ἐπέκτασιν τῆς ναυπηγικῆς των βιομηχανιῶν. Τοιαῦτα περιπτώσεις ἀναφέρεται ὅτι ὑφίστανται εἰς Εὐρώπην, Νότιον Ἀμερικήν καὶ Κίναν.

Αἱ πωλήσεις κρατικῶν πλοίων

Τὴν 26ην Φεβρουαρίου ἐνημέσθη τελικῶς ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς βοηθῆς, διὰ ψήφων 233 κατὰ 115, τὸ γνωστὸν νομοσχέδιον περὶ πωλήσεως ἀμερικανικῶν πλοίων πολεμικῆς ναυπηγίσεως, συνοικικῆς χωρητικότητος 50 ἑκατομμυρίων τόννων, ἡ κατασκευὴ τῶν δοπίων εἰλέ γοστίσει 15 δισεκατομμύρια δολαρίων. Διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ πολυπλόκου τόντου νομοσχεδίου είλεντο ἀπατηθῆναι χρονικὴ περιόδου δύο ἑτονού. Δι' αὐτοῦ, ὡς ἐπετοποιήθη τελικῶς, ἀπαγορεύεται ἡ ναῦλισις ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ἑνέρας χώρας, ἀλλὰ καὶ ὡς ἀνεκοίνωσεν ὁ γερουσιαστὴς κ. Ράντζιλφ, θελεῖ ἐν καῷ ὑποβληθῆναι διοίκησιν τῶν εκοπῶν αὐτῶν νομοσχέδιον.

Ἐπιτρέπονται μόνον αἱ πωλήσεις, ἀλλὰ καὶ αὕτα διὰ πλοῖα ἀπορριπτόμενα ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν ἀγοραστῶν ἢ ἐφόδους ταῦτα δὲν χρεάζονται διὰ τὴν δημιουργίαν μᾶς ἀμερικανικῆς μεταπολεμικῆς ναυτιλίας, ἐχούσης χωρητικότητας 15 ἔως 20 ἑκατοντά, τόννων. Ως πρὸς τὴν τιμὴν, ἐγένετο ἀποδεκτή, ὡς βασικὴ τοιωτή, ἡ τῶν 50 οὐρανούς ἐπὶ τοῦ προπολεμικοῦ ἀμερικανικοῦ κόστους διὰ τὰ φροτηγά πλοῖα, ἐξανθομένων τῶν «Λίμπερτς», διὰ τὰ δοπίων ἡ βασικὴ τιμὴ πωλήσεως ὑφίσθη εἰς 31.5 οὐρανούς. Διὰ τὸ δεξομενόπλοιον ὑφίσθησαν τὰ 87.5 οὐρανούς τοῦ προπολεμικοῦ αὐτῶν κόστους. «Ἀπάντα τὰ σκάψη, πλὴν τῶν τύπων «P.2», τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ τῶν διὰ χῆρα φροτηγῶν τύπων «Λίμπερτς», δύνανται νὰ πωληθῶνται εἰς ἑνέρας, μετὰ πάροδον 90 ἡμέρων ἀπὸ τῆς ἀκάρου προσφορᾶς των εἰς ἀμερικανικῶν πολίτων. Τὰ «Λίμπερτς» δύνανται νὰ πωληθῶνται εἰς τὸ ἔχοτερον μετὰ τὴν θέσπισην τοῦ μέτρου.

• • •

Εἰς ἀνακοίνωσιν τοῦ ὑπουργείου Εμπορίου τῶν Ἕνων μεταφορῶν, ἀναφερομένην εἰς τὸ ζήτημα τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς ἀμερικανικῆς, χωρητικότητος, τονίζεται, ὅτι, ἀν ἐπόρκειτο σήμερον ἢ ἀπούσιον αἱ Ἕνων μεταφορῶν, ἀπὸ τὴν διεθνῆ μεταφορικὴν κίνησην, δύνανται καὶ ταῦτα ναυτιλίας των Ἑνών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ Ρ.Ο.Β. 548

Τηλεγραφήματα: «ΑΓΓΟΥΡΑΝ»

Τηλέφ. 29.965

δὲν ἀναγκαιοῦν ἀμέσως εἰς τὰς ἀμερικανικὰς μεταφοράς, ὅτι ἐδημονογέτο μία τρομερὰ σπάνια τοννᾶς καὶ ὑψηλούς τῶν ναύλων. Ἡ ἀνακοίνωσις προσθέτει, ὅτι εὐέργειτά ὑπὸ ἡσαν τὰ ἀποτελέσματα, ἀν ἐναλόνοντο ἀμερικανικὰ σκάψη πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις εἰς τὰς ἑνέρας χώρας, ἀντὶ ταῦτα ν' αἰανητοποιηθοῦν. Τοῦτο ὑπὸ ἡσαν πρόσθιος της παγκόσμιας.

«Ἡ ἐπιρρατοῦντα ἀποφις, καὶ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῶν Ἕνων μεταφορῶν Πολιτειῶν εἶναι ἀνωτέρα τῶν μελλοντικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐμπορίου, θασίζεται ἐπὶ τῆς ἴδεας, ὅτι θὰ ἐπρεπε πάντοτε τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὰς μεταφοράς μεταξὺ Ἕνων μεταφορῶν καὶ τῶν χωρῶν. Τοῦτο, δημο, ἐπὸ τὰς σημερινὰς μάλιστα περιστάσεις, δὲν θὰ συνέφερεν εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, δι' ὃ καὶ προβλέπεται ὅτι τὰ ἀμερικανικὰ σκάψη ὑπὸ τὰς καλύψουν καὶ τὸ κενόν εἰς τὰς μεταξὺ ἑνέρων μεταφοράς.

Μεγ. Βρεταννία

Ο γαιάνθραξ ἐκτοπίζεται

«Ἡ Ἑλλειψης ἐπαρκῶν ποσοτήτων γιανάθρακος πρὸς ἀνεφοδιασμὸν τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μεγάλης Βρεταννίας καὶ αἱ πληροφορίαι διὰ πλεύστα σοσάρη ἀπέπλευσαν ἐκεῖνη, χωρὶς νὰ ἀνθρακεύσουν, ἔφερεν ἐπὶ τάπτως — καὶ ἡδη συζητεῖται εὐρύτατα ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν κύριων — τὸ πρόβλημα ποὺ ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ ἀπήκριση ναυτιλίας καὶ τὸ δόπιον θέλει ἀναμφισθητή τος ἐπιδράσει ἐπὶ τοῦ μελλοντικοῦ τύπου τῶν πλοίων.

Φαίνεται, πρόγραμμα, ὅτι δὲν πρόσειται νὰ βελτιωθῇ σηματικῶς ἡ παραγωγὴ ἀγγλικῶν γιανάθρακών καὶ νὰ φύσῃ εἰς ἐπαρκῆ πρὸς ἔξαγωγήν ἐπίπεδα. Οπούδηποτε δημος προβλέπεται ὅτι αἱ ἀνθρακεύσεις θὰ ἔχουν παρακολουθήσουν νὰ στοιχίουν ἀπρόβλεπτον ἔναντι τοῦ προπολεμικοῦ πόστουν. Οι ἐφοπλισταὶ συνεπάσσουν, δημος προτιμήσουν καὶ διὰ τὰ ἀποκίνητα σκάψη τῶν δυναδικῶν σύστημα, δημος περιστάσεων καὶ τῆς θέσεώς των, γὰρ προμηθεύντας ἡ γιανάθρακας ἡ πετρέλαιον.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι πλεύστα σοσάρη ἐπὶ τῶν ὑπὸ προσφορῶν πλοίων προστηγῶν εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ τὸ διπλοῦν τοῦ σύστημα. Ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ἰδιωτικὰς ναυπηγήσεις ἀπὸ ἀρχετῶν. Ἡδη ἔτον, ἐδήλωσεν καθησταταὶ ἡ προτίμηση τῆς ὑγρᾶς καυσίμου ὑλῆς. Πρόγραμμα, κατὰ τὸ 1945 διὰ τὰ 76 οὐρανούς τῶν καθελκυσθέντων τὸν Ἀγγλικό πλοίων προεβλέπεται ἡ κρήσης τοῦ πετρελαίου. Ἐπὶ τῶν ἀπακοντικῶν πλοίων δημοσιεύεται 342.000 τ. γραδός ηδηντόνα νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ πετρέλαιον, ἐκάλυπτε δὲ αὐτην, ὅμοια μετά δημοσιεύεται 680.000 τ. γραδός, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν καθελκυσθέντων. Ἀντιθέτως τὰ καταναλίσοντα μόνον γιανάθρακα σκάψη ἀντικρούεται εἰς 217.351 τ. γραδός καὶ ἐξάλυπτον μόλις τὰ 24.2 οὐρανούς της καθελκυσθείσης χωρητικότητος, ἔναντι 36 οὐρανού διὰ τὸ 1936 καὶ 340 οὐρανού διετούλιον.

Οὗτοι ὡς γιανάθρακες ὡς καυσίμων διὰ τὴν διάθεσιν διέρχεται σοβαρά τάπτως τρίσιν, ὅτι δοτοὶ αἱ ἀντικαποτοπτεῖται, τόσον καὶ εἰς τὰς διαβιβαζόμενας παραγγελίας. Βάσιμον πλέον εἶναι τὸ συμπέρισμα, δημος οἱ ἐφοπλισταὶ στρέφονται πρὸς τὸ πετρέλαιον πατ' αἴξοντας σύν τῷ χρόνῳ.

Αἱσθητὴ καθυστέρησης τῶν φορτώσεων

Εἰς πλεύστας τῶν σηματικωτέρων τακτικῶν γραμμῶν ἐκ τοῦ Ἕνων μεταφορῶν Βασιλείου πρὸς τὸν ὑπόλοιπον Κόδιον καὶ ἀρχετοὺς μήνας τὰ διὰ Νότιον Ἀμερικήν. Αἱ φροτηγίσεις εἰπόσης καὶ δι' ἀλλα σημεῖα τῆς βρετανικῆς αὐτοκυριοτείας η τῶν ἑνέρων χωρῶν εἰλέσθησαν, εἰς πλεύστας περιπτώσεις, ἐπὶ χωνικῶν διάστημα μεγαλύτερον τῶν δύο μηνῶν.

«Ἀπὸ μέρους τῶν ἔταιρων τακτικῶν γραμμῶν κάθε προσπάθεια καταβάλλεται ἐξαντητήσεως τῶν μεταφορῶν. Προσέβησαν ἡδη εἰς τὴν ζωνοναύλωσιν καὶ κατὰ ταξίδιον «τρόματα» σκαψῶν διὰ τὴν φροτηγίσεων τῶν εἰς τὰς προκυμαῖς τῶν ἀγγλικῶν λιμένων ἀπὸ μακροῦ ἀναμενόντων φορτίων. Αἱ ναυτιλίαις αὕτα δυσχέρειαν ἀντικαποτοπτεῖσαν καὶ εἰς τὴν ναυλαγοράν, δοτοὶ ζήτησις σημειοῦται χωρητικότητος, αἱ φροτηγίσεις ὅμως καθετεοῦν. Ἐλλειψης ἐπαρκῶν διαθέσιμων πλοίων.

E. H. M. MOHIDEEN & Co.

ESTABLISHED 1918

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS

50, Baillie Street,
Postbox, 284, Fort,
COLOMBO

Telegrams: MOHISHIPCO
Telephone: 3870-91021

Codes:

Scott's 10th Edition

A.B.C.5th Edition, Bentley's.

LONDON AGENTS: JAS. A. MOLAREN & CO.

40, Church Street.
TRINCOMALEE

'Η άντιμετωπίσις τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων

Η έτησία εξθεισίς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, ήτις ὑπεβλήθη εἰς τὴν τακτικὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς 28ης Φεβρουαρίου, ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὰ ἀνακύπτοντα προβλήματα τῆς μεταπολεμικῆς ἀνασυγχροτήσεως τῆς Ναυτιλίας. Εἰς τὰ προβλήματα αὗτα περιλαμβάνεται καὶ ἡ διάθεσις τοῦ παγκοσμίου πληθυσμοῦ τοννά, ἡ ἀποκατάστασις τῶν πλοίων εἰς τὴν πρὸ τῆς ἐπιτάξεως κατάστασιν των, ἡ ἀντικατάστασις τῶν πολεμικῶν ἀπολειποντων καὶ ἡ τόχη τῶν ἔχοντων σφαῖφα.

Ἀναφερομένη ἡ ἔκθεσις εἰς τὴν μεταπολεμικὴν δρετανικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τονίζει, ὅτι ἡ Ναυτιλία ἀντιμετωπίζει ἡδη διαγένεστερὸν ποιὸν τὸν ὄφεστον, εἰς τρόπον ὃστε νὰ διαποστοῦται καὶ νὰ διαποστοῦται κάποια πρόδοσις εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ μεταπολεμικοῦ προγράμματος τῆς Ναυτιλίας. Ἀποδίδεται κυρίως ἡ προσήκουσα, ἐν προσεμένῳ, σημασία εἰς τὴν παρασχεθεῖσαν κυβερνητικὴν διαθεσιαῖσιν, ὅτι δὲν πρόκειται καὶ κρατικοποιηθῆ ἡ Ναυτιλία καὶ εἰς τὴν δῆλοσιν τοῦ ἑπτοῦργοῦ τῆς Ναυτιλίας περὶ λόγων τῶν πλοίων ἐν τῇς ἐπιτάξεως μετὰ τὴν 2αν Μαρτίου, διατηρούμενον μόνον ἐλέγχου τινῶν διὰ μίαν μεταβατικὴν περίοδον, καθ' ἣν θὰ παρέχονται ἀδειαὶ ταξιδίων.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν διάθεσιν τοῦ πληθυσμοῦ τοννά, καθορίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι ἡ ἀπαρχὴ ἐνὸς μεγάλου ὄγκου σκαψῶν πολεμικῆς ναυπηγίσεως, ἀπομένοντος εἰς κείσας τὸν κυβερνήσεων, παραλένεται τὴν δραστηριότητα τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ἐν τῷ συνόλῳ τῆς. Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο καθιστάται αἰσθητὸν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς δῶλον τὸν χρόνον, ἀνεξαρτήτως σημαίας. Πάντως, ὁ μεγαλύτερος ὄγκος τοῦ πληθυσμοῦ τοννάς τελεῖ ἐπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, δὲ ὁ καὶ κατὰ κέφιον λόγον τὸ πρόδηλον τοῦτο θεωρεῖται κατ' ἔχοντιν, ὡς ἀμερικανικὸν πρόβλημα. Εἶναι δὲ ίκανων ποιητικὸν ἐν προσεμένῳ, ὅτι τὸ γνωστὸν νομοσχέδιον ἀνεκριθῆ ἵπο τῆς ἀμερικανικῆς δουλῆς καὶ γραφούσας καὶ προβλέπεται, σὺν τοῖς ἄλοις, τὴν καταστείσασιν ἐνὸς σημαντικοῦ τμήματος τοῦ πλεονάζοντος τοννά, τὸν Ἡνωμένον Πόλιτειον, καθὼς καὶ τὴν πώλησιν εἰς ἄλλοτες ἀγοραστὰς τῶν πέραν τῶν ἀπαρατήτων διὰ τὰς ἀμερικανικὰς ἀνάγκας πλοίων.

"Η δρετανικὴ κυβέρνησης ἔποιης ἔξεπόντεν ἔνα σχέδιον πιλήσεως τῶν ιστικῶν σφαῖφα.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν διεθνῆ συνεργασίαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, τὸ γενικὸν συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἔγγρωσεν ἡδη ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου π. ἔ. τὴν πρόθεσιν τοῦ, ὅπως κληθῆ μία διεθνὴς ναυτιλιακὴ Διάσοτεγκή, εὐθὺς ὡς ἀ σύμμαχος τὴν κυβερνήσεις ἥψελον καθορίσει τὴν πολιτικὴν τῶν, ἀναφορικῶς μὲ τὸ πλεόνασμα τῶν πολεμικῆς ναυπηγίσεως πλοίων. Ἡ διάσοτεγκής αὗτη θὰ ἔλαβεν κάρδαν ἐν τῷ δέοντα χρόνῳ, βοστὶς καὶ φαίνεται ἡδη νὰ προσεγγίζεται.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς πολεμικὰς ἀπολειποντας, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν διὰ ἀπὸ τὰ 750 φρεγῆγον ἀστράτευτον, ἀπέντα διέθετε πρὸ τοῦ πολέμου ἡ ἀγγλικὴ ναυτιλία, ἀπολέσθησαν τὰ 571, ἥτοι τὰ 750 ὁ, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὸν μεγάλον στόλον τῶν πλοίων γραμμῆς, ὅστις ἥριθμει 1100 σχέσην, 8.5 ἑκατομμυρίων τόννων γραφῆς, ἀπολέσθησαν τὰ ἴμση. Τέλος, ὁ στόλος τῶν δεξαιεντολοιών ἀπώλεσε τὰ 50 ὁ τῆς χωρητικότητός του, ἐνῷ πολὺ ἀπὸ τὰ ἐπικήσαντα πλοῖα δῶλον τὸν ἀνωτερὸν κατηγοροῦνταν ἀκόμη εἰς πολεμικῶν ἀποτελεσμάτων καὶ ἔχονταν ἀνάγκην πλήρους μετασχετῆσης, διὰ νὰ ἔπανθλονται εἰς τὴν πρότεραν τον τατάστασιν, καὶ τεθοῦν καὶ πάλιν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

"Τὸ πρόβλημα συνεπῶς τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν πολεμικῶν ἀπολειποντων είναι τὸ σημαντικότερον καὶ δημιουργεῖ τὴν ἀνάγκην διαθέσεως μεγάλων κεφαλαίων, δεδομένου τοῦ χρατοῦντος ὑψηλοῦ ναυπηγικοῦ κόστους. Ἡ ἔκθεσις τονίζει ἐν προσεμένῳ, ὅτι ἡ ναυτικὴ βιομηχανία προτίθεται ἐν παρῷ ν' ἀπευθυνθῆ πρὸς τὴν κυβερνήσειν διὰ τὴν ἔξεπόντεν τῶν ἀπαρατήμενων κεφαλαίων. Πλὴν ὅμως τῆς ἀντικαταστάσεως, ὁ ἀνακόψης εἰς τὸ ἀμέσως προσεχεῖς μέλινον καὶ ἔνα πρόδηλον ἀπαλλαγῆς τῆς Ναυτιλίας ἐκ τῆς παροῦσαν καὶ ἀπαταλλήλουν χωρητικότητος. Ἡδη τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀπηχθόνηθη πρὸς τὴν κυβερνήσην, παρὰ τῆς δόπιας καὶ ἐξητῆσης τὴν ἀδειαν πολήσεως εἰς τὸ ἐξιστερίον τῶν παλαιοτέρων ἀγγλικῶν πλοίων. Ἡ κυβερνήσης ὅμως, λόγω τῆς ὑφισταμένης στενότητος τοννάς, δὲν συνεπώνται μὲ τὴν πρότειν. Ἰστος ἀργότερον, ἀνάποτεστάσις τὸ ἐπιτρέψον, νὰ παράσῃ τὴν αἴτησίτοιν ἀδειαν.

Τὸ "Ραντάρ", καὶ τὰ ἀσφάλιστα

"Η παραδοχὴ τοῦ «Ραντάρ» ὡς δργάνου ναυπιλοίας εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ ἡ ἐκ τοῦ λόγου τοῦτον προβλεπομένη μείωσης τῶν ἀσφαλιστῶν, προεκτίλεσεν ἡδη ἰκανὸν ἔνδιαφέροντα μετεξῆ τὸν ἐφοπλιστικὸν κόπλιον. Αἱ δυνατότητες τοῦ «Ραντάρ» είναι, ὡς γνωστὸν, τοιάτια, ὅπως οἱ κίνδυνοι ἀπὸ τὴν δύνιζλην καὶ τὴν κακὴν ὄφατότητα νὰ περιορίζονται εἰς τὸ ἐλάχιστον. Σημαίνει τοῦτο ἐν τῇ πραγματικότητι, ὅτι οἱ κίνδυνοι συγκρότεσσον θὰ θεωροῦνται ἐφεξῆς ὡς μὴ ὑφιστάμενοι,
The oldest Greek agent in Palestine

L. LOUISIDIS KAMENOS

Steamship Agent - Charterer,
Average & Adjuster
P. O. Box 609, JAFFA

Agent of the Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd
Piraeus

Tel. Address: LOUISIDIS KAMENOS
JAFFA-HAIFA.

δὲ ὅσα πλοῖα είναι ἐφιδιασμένα μὲ τὴν συσκευὴν «ραντάρ». Ἀπὸ τὰς σχετικὰς στατιστικὰς τῶν "Ἄγγλων ἀσφαλιστῶν ἀποδεικνύεται, ὅτι οἱ ἐκ τῶν συγκρότεσσον κίνδυνοι είναι καὶ οἱ συγχόνειοι διὰ τὴν ναυτιλίαν, γεγονός ὅπερ ἰσχυροποιεῖ τὴν θέσιν καὶ τὴν χοησμοποίησιν τοῦ «Ραντάρ» εἰς τὴν ναυτιλίαν.

Λί κατωτέρῳ δημοσιεύμενα στατιστικὰ τῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, κατὰ τὴν πελευταλαν ὀρταστίαν ὅμοιον ἀφετά σύγκρισιν ἐν προσεμένῳ:

	1938	1939	1940	1941
Όλικ. Μερ.	Όλικ. Μερ.	Όλικ. Μερ.	Όλικ. Μερ.	
ἀπόλ. ἀπόλ.	ἀπόλ. ἀπόλ.	ἀπόλ. ἀπόλ.	ἀπόλ. ἀπόλ.	
Συγκρότεσις . . .	15 1559	19 1330	43 1353	33 1445
Λοιπαὶ αἵτια . . .	86 4727	108 3737	126 3269	105 4254
Σύνολον . . .	101 6286	127 5067	169 4622	138 5699
	1942	1943	1944	1945
	Όλικ. Μερ.	Όλικ. Μερ.	Όλικ. Μερ.	Όλικ. Μερ.
ἀπόλ. ἀπόλ.	ἀπόλ. ἀπόλ.	ἀπόλ. ἀπόλ.	ἀπόλ. ἀπόλ.	ἀπόλ.
Συγκρότεσις . . .	38 1366	36 1327	23 1377	14 1350
Λοιπαὶ αἵτια . . .	107 3895	89 3627	86 3291	68 3692
Σύνολον . . .	145 5261	125 4954	109 4668	82 5042

Προκειται ἐκ τῶν ἀνωτέρων στατιστικῶν ὅτι αἱ συγκρότεσσοι διαδραματίζουν ἔνα σοβαρὸν δόλον εἰς τὰ κατὰ θάλασσαν ἀτυχήματα καὶ εὐθὺς μετὰ τὰς προσαράξεις ἔχονται δεδέοντα εἰς τὴν σειρὰν τῶν ἀτυχημάτων. Στοιχίζει συνεπῶς ἀκριβά ἡ ὄηλη αὕτη ὑπόθεσις εἰς τὸ ἀσφαλιστικὸν κεφάλαιον. Οἱ κίνδυνοι συγκρότεσσον είναι, κυρίως, συγκρότεσσον θαλασσίων μόλις τοῦ ναυτιλίας εἰναι, καὶ εἰς τὰς εἰσόδους καὶ ἔξοδους τῶν λιμένων, ἔνθα τὰς ναυτιλίαδια είναι πικνοτέρας. Εἰς τὸν περιπτώσεις δὲν τὰς ἀκριβιώτερας ἔχει τὰς προσφάτιαν παρατηρήσεων περιπτώσεις τοῦ προσφάτιον παρατηρήσεων ἀπεδείχθη ἡ πολιτικήτης τοῦ «Ραντάρ».

Εἶναι ἐνορις βεβαίως νὰ ὅμιλη τις περὶ μειώσεως τῶν ἀσφαλίστρων διὰ τὰς τέλεινδες τελικῶν τῶν ἐργαστηριανῶν ἔρευνῶν, ὅσον ἀφορᾶ τὴν ἐμπορίην τῆς χοησμοποίησιν. "Οταν ὅμως τοῦτο συντελεσθῇ, τότε δρισμένων καὶ οἱ αἴσιαστοι θὰ λάβουν σοβαρῶς ὑπὸ τῶν την μειώσιν τῶν θαλασσίων καὶ θὰ προέλθουν ἀσφαλῆτες καὶ εἰς τὰς εἰσόδους τῶν πλοίων τοῦ στόλου περιπτώσεις τοῦ προσφάτιον παρατηρήσεων μείωσιν.

Αἱ κλοπαὶ τῶν φορτίων

Μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἀσφαλιστικῶν καὶ ἀφοπλιστικῶν κύκλων συζητοῦνται αἱ συγκαί τηλειώντων, αἵτινες λαμβάνονται χώραν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ εἰς τὰς λιμεναπόθηκας τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου. Πρὸ δὲ ληφθέντων τρεῖς ταῦτας κατεδικάσθησαν διὰ πλοτῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τὰ δικαστήρια τοῦ Λονδίνου, ἡ δὲ ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ὅμιλει ἀρχεῖται ἐπὺ τῆς λειψασίας, ποὺ ὑφίστανται τὰ προτίθεματα τῶν πλοίων, τὰς ιδίας λαμβάνονται παραπλεύσασιν, ἀλλὰ καὶ εἰς δῶλον τὸν Κόσμον. Ἀναφέρει ἐξ ἄλλον ἡ ἔκθεσις διὰ βαρυτάτας τὰ πλοιαριώντα παραπλεύσασιν τοῦ πληθυσμοῦ γραμμῶν.

Τονίζεται σχετικῶς, ὅτι, παρὰ τὰ μέτρα τῆς ἀστυνομίας τοῦ Λονδίνου, δὲν ἐσμειούμενον περιφρούριον τῶν πλοίων, μάλιστα, συνέπειτα τῶν ἀσφαλιστικῶν τῆς Γλασούδης ἐτοίσθη, ὅτι αἱ πλοταὶ προσλαμβάνονται ἐπαίσχυντον ἔταισιν, ὅχι μόνον εἰς τὸ Ἡνωμένον Βασιλείον, ἀλλὰ καὶ εἰς δῶλον τὸν Κόσμον. Ἀναφέρει ἐξ ἄλλον ἡ ἔκθεσις διὰ βαρυτάτας τὰς πλοιαριώντας τοῦ πληθυσμοῦ γραμμῶν, τοῦ 100.000 τόννων γραφῆς. Διὸ ἀλλα σοάρη — εἰπε— πορέεται ν' ἀποδοθῇ εἰς τὸν Όλλανδιαν ἐντὸς τοῦ Μαρτίου.

Σουηδία

Προπαρασκευαστική κατάρτισις

"Εναὶ σχέδιον στοιχειώδων ναυτικῆς ἐπιτάξεως πολιθετήμην, κατὰ σχετικὰς πληροφορίες τοῦ σοηηδούσου τύπου, ἀπὸ τὴν Κυβερνήσην τῆς Στοχεδλίμης. Τὸ σχέδιον, ὅπερ τυγχάνει τῆς ἀμερίστου ὑποστηρίξεως σύμπαντος τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, συνεζητήθη ὡς δημιόμβος τις κατωτέρων σχολῶν συνιτάσσει τις τοῦς κινδυνεύοντος λιμενάς, πρωτοβούλια τῶν λιμενῶν συντηρητικῶν εἰς τὰς δακάνας.

Τὸ σχέδιον θὰ συντονισθῇ μὲ τὴν δημητοτὴν ἐκπλαίδευσιν, προβλέπει δῆμος τὴν ἐπαγγελματικὴν κυριότηταν τῶν μαθητῶν κατάρτισιν. "Η τοιαύτη ἐπιπλευτική κατηρμάτισης δέν ἀποβλέπει εἰς τὴν κατάρτισιν μέσωματικῶν προφορικῶν τῶν ναυτιλούμενον, τῶν πρωορισμῶν νὰ σταθεροποιήσουν εἰς τὰ ναυτικῶν ἐπάγγελμα.

Οἱ εἰσηγηταὶ τοῦ νομοσχεδίου ἐστηρίζθησαν εἰς δύο βασικὰς ἀπόψεις, αἵτινες καὶ ἐγένοντο ἀπόδεστα ἀπὸ δύο τὰς ναυτιλιακὰς ἐπαγγελματικὰς δργανώσεις. Πρῶτον ὅτι τὰ σύγχρονα πλοῖα, ὑφηλοῦ κόστους, φέρουν ἐν ἀριθμῷ πολλά καὶ πολύτολκα μηχανήματα. Ὁ γειοθετός τοῦ προσποθετεῖ εἰδικὴν κατάρτισιν τῶν πληθυμάτων, ἥπις δὲν ἀποτίπται

χωρίς άνάλογον προπαρασκευήν και δεύτερον ότι δεδομένης της έξαιρετικής κατά την περίοδον αύτήν έξειδικεύεσσαν και τον καταμερισμόν κατά έπαγγελματικούς κλάδους της έκπαιδεύσεως δίκαιων και οφθόν είναι όπως και ο ναυτής έποσης διεξέλθη μίαν βασικήν έπαγγελματικήν μόρφωσιν, έφόσον αναγνωρίζεται ότι το έργον τού ναυτικού είναι σημαντικόν και πλήρες ειδύνυν, όπως τούλαχιστον κάθε άλλο έπαγγελμα.

Δὲν πρόκειται νά καθερισθή ή ύπορθεσική φοίτησις εἰς τά ναυτικά τάῦτα προπαρασκευαστικά σχολεῖα. «Υποδινένεται όμως, ότι η βελτιώνη μισθοδοσία τῶν ἀποφοίτων και ἄλλα τινὰ πλεονεκτήματα θὰ έλκουσσον τὸν νέον νάυταν έποβάλλουν ἑαυτοὺς εἰς τὴν προθλεπομένην ἔπαιδευσιν.

Οι προσδιόμενοι διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ καταστρώματος και τοῦ μηχανοστασίου ίδιατερα μαθήματα θὰ παρακολουθήσουν κατά δύο περιόδους. Ή πρώτη θὰ είναι η στοιχεώδης και η δευτέρη θὰ περιλαμβάνῃ ἄνοτέρη ποιο μαθήματα. Οι μαθηταὶ θὰ δύνανται νά διεξέλθουν τὰς δύο περιόδους εἴτε κατά διαστήματα μετά προϋπηρεσίαν εἰς τὴν θάλασσαν. Ή πρώτη περίοδος θὰ είναι διασκείας 12 ἔβδομάδων και η δευτέρη διπλῶν μὲ δωρεάν τὴν φοίτησιν. Εύθηνη ένδιαιτησις προβλέπεται διὰ τὸν μαθητά. Ή προϋπηρεσία εἰς τὴν θάλασσαν δὲν ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν εἰσόδου εἰς τὰ σχολεῖα, προτίμησις διωρίας θὰ ταρέχεται εἰς τὸν έχοντα προϋπηρεσίαν ἐπί πλοίου. Διὰ τὸν ἀρχαρίουν ναυτομαγείρους τὰ μαθήματα θὰ διαρκοῦν 34 ἔβδομάδας.

Οικονομικαὶ ἀτμομηχαναὶ

Τὰ ναυτηργεία τοῦ Γροταβέροχεν παρέδικαν πρὸς ἑνὸς ἔτους τὸ πλοίον «Μονίτα», ἔφωδιασμένον μὲ μίαν τετραπλῆς ἔκπτωσεως μηχανήν, συνδυασμένην μὲ ἓνα στροβίλουσιμηστήν. Ή ἐν λόγῳ μηχανὴ ἐφεύρηκε τὸ ίδιατερον ἔνδιαιφέρον τῶν ναυτιλιακῶν κύρων, λόγῳ τῆς χαμηλῆς κατανάλωσεως της εἰς γανάνθρακα, ὑπολογίζουμένης μόνον εἰς 0.332 κιλογρ. καθ' ἵππον καὶ δραγμ. ὑπὸ συνεχεῖς δοκμάζ. «Εστίμανε τοῦτο πλοίον σύνοικοιά 25—30 οἱ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τριπλῆς ἔκπτωσεως μηχανήν, μὲ προθερμαντῆρα, προθερμανόμενον ἀέρα και προθερμανόμενον, ἔποσης, τροφοδοτικὸν ὑδωρ, ἄλλα χωρίς στροβίλουσιμηστήν.

Ηδη ἔνα ἔτερον καλύτερον ἀπότελεσμα ἀνένοινόθη ἀπὸ τὸ ἀτό δέργοστάσιον διὰ μίαν μεγαλύτεραν ἱπποδυνάμεως ἔγκατάστασιν — 1.500 δρυ. ἥπτων — γενούμενην ἐπὶ σκάφους 3400 τόνων φορτίου, ναυτηργήθεντος ἐν Σονηδίᾳ. Κατά τὰς δοκυμάς τοῦ πλοίου ἡ κατανάλωσης για ἄνθρακος ἔφθασε μόλις εἰς 0.366 τὸν κιλὸν καθ' ἵππον ἐνδεικτικῶν καὶ ὥραν. Σημειωτέον ὅτι δὲν ἔχενοθη διὰ τὰς δοκυμάς γανάνθραξ μὲ ὑψηλῆς ἀπόδοσεως θερμίδας, ἀλλ' ἔχοντα ποιηθῆναι τούτους κατατέρας ποιότητος. Αἱ δοκυμάς παρεπήθησαν ἐπὶ διπτάσσουν, καθ' ὥραν δὲ τὸ ζρονικόν αὐτὸν διάστημα ἀλ πυρὶ τὸν λεβήτην ἐσαρθρίζοντα ταυτικῶς καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα εἰργάζοντα ἐν ὀμάλοτη.

Η νοτία μηχανὴ τοῦ πλοίου ἀπαρτίζεται ἀπὸ μίαν τετραπλῆς ἔκπτωσεως και συστημάτος Γροταβέροχεν μηχανῆν, μὲ στροβίλουσιμηστήν, δονάμεως 1500 δρυ. ἥπτων, μὲ 90 στροφάς κατά λεπτόν. Αἱ διάμετροι τῶν κυλίνδρων είναι 415, 610, 790 και 1330 χιλιοστόμετρα, μὲ ξύβολον 900 κιλοστόρο. Οἱ δύο πρόστοι κύλινδροι ἀποτελοῦν, δομῶ, μίαν ἐπονομαζούμενην «WOOLF» μηχανήν. Καὶ οἱ δύο ἔποινενοι μίαν δεύτερας τοιωτην. Οὗτο, ἡ ὅλη προσωστήριος ἔγκατάστασις συνίσταται ἀπὸ μίαν ὑψηλῆς τέσσεως και μίαν χαμηλῆς τοιωτῆς γρούλφη μηχανῆν. Οἱ στροβίλουσιμηστής συμπλέκεται τὸν ἔχοντα μέτρον ἀπὸ τὸν πρώτον ἔνδιαιμέσον τέσσεως κύλινδρον, πρὸς ὃντος ἔκπτωσης εἰς τὸν δεύτερον ἔνδιαιμέσον τέσσεως κύλινδρον, κινεῖται δὲ ἀπὸ τὸν ἔχοντα μέτρον ἐκ τοῦ κυλίνδρου χαμηλῆς τέσσεως, προτοῦ ὁ ἀτμὸς οὗτος εἰσέλθῃ εἰς τὸ φεγγόν.

Τὸ λεβητοστάσιον περιλαμβάνει δύο ἡλεκτροσυγκεκολλημένους κυλινδρικοὺς λεβητας, συνολικῆς θερμανομένης ἐπιφάνειας 270 τετραγ. μέτρων, πέσσων 118.5 κιλῶν κατὰ τετραγωνικὸν ἔκστασόμετρον. Οἱ λεβητες είναι ἔφωδιασμένα μὲ προθερμαντήρας και προθερμαντήρας, προβλέπεται δὲ και ἔνα εἰς τέσσαρα στάδια προθερμανόμενον τροφοδοτικὸν ὑδωρ.

Κατά τὴν διάρκειαν τῆς παρόντης ἀνοιξίας και τοῦ προσεχοῦς θέρους δύο ἀκόμη μηχαναὶ παρομοίου συστήματος πρόκειται νὰ ἔγκατασταθοῦν ἐπάνω την παρόντην.

Ναυτικαὶ δῖκαι

—Θαλάσσιος ἢ πολεμικός κίνδυνος;

Εἰς μίαν ἀγωγὴν ἑνώπιον ἀμερικανικοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου, ἐγερθεῖσαν ἀπὸ τὴν σύνηγον ἀπολεσθέντος νάυτον ἐναντίον ἄγγελον ἀσφαλιστοῦ, μέλους τοῦ Λούδ'ς, ἐζητείτο αποζημίωσις 5.000 δολαρίων, διὸ πολεμικὴ ἀσφάλεια τῆς ζωῆς τοῦ συνήγονος της, διστις ἐπανή την θεραπείαν τοῦ φροτηγοῦ «CASSIMIR», θεραπείαν τοῦ Φεβρουαρίου 1942, κατόπιν συγκρουσεως μὲ τὸ ἀλτρα «LARA».

Ἡ ἀπαίτησις ἐστόριχθη ἐπάσφαλτηριον συμβολαίου, εἰς τὴν καλύψην τοῦ ὄποιον μετεῖχε μετ' ἄλλων κατὰ ποσοστὸν και ὁ ἐναγόμενος ἀσφαλιστής. Τὸ ἐν λόγῳ συμβόλαιον προέβλεπε τὴν ἀσφάλισιν τῆς ζωῆς και συμπατικῆς τοῦ βλάβης τοῦ πληρώματος ταύματος ἐπαντιμάζει, λόγῳ ἀμηλιώσις, καταστέσεως, καταστορφῆς ἀπὸ ἐνόπλους δυνάμεις ἢ πειθαρείας, καταλήψεως, συνλήψεως, καταρριψής, κατακρατήσεως και ἄλλων πολεμικῶν φύσεως ἐπιχειρήσεων ἢ πράξεων βασιλέων, πραγμάτων και ἀλών ἐν τῇ ἐπιδιώξει ἐχθροφορᾶς ἢ εἰς τῇ ἐφαρμογῇ κυρώσεων, βάσει διεθνῶν συμφωνῶν, πρὸ ἢ μετά τὴν καὶ μηδὲν πολέμου, συμπεριλαμβανομένων τῶν πειθαρείσων ἐμφύλιου πολέμου, επανωτιστῶν, στάσεως ἢ κινήτας, καθὼς και τῶν κινδύνων ἀπὸ φροτηγούς κινήσεων, προπολογικῶν, ἐπιπλέοντας ἢ σταθεράς, παρεπτοτάς ἢ ἐγκαταλειμμένας τορπίλας.

Ο δικαστής, ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν τον, ἐτόνισεν, ότι παρ' ἀμφοτέρων τῶν διαδικονῶν δὲν ἐτίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ τὰ γεγονότα. Τὸ «Κασσιμίρ» ἐταξίδευεν ἀπὸ τὸ Σάντο Νικόρο τῆς Κούβας πρὸς τὴν Βαλτικόν μὲ πλήρες φροτηγὸν μελάνων τῆς πραγματίας τοῦ «Οργανώσεως Ανεφοδιασμοῦ Εθνικῆς Αμύνης». Η μέλασσα θὰ ἐχρησιμοποιεῖτο πρὸς ἀπόσταξιν οἰνωνεύματος, τὸ ὄποιον και ὑπὲρ διετίθετο διὰ τὴν κατασκευὴν ἀκανότου πυρίτος κατ., πολεμικοῦ ὑλικοῦ.

Η «Οργανώσεως Ανεφοδιασμοῦ Εθνικῆς Αμύνης» ἐξεπροσώπει τὴν κεβρόνησην τῶν Ηνωμένων Πολεμεῖσθαι και ὑπὲρ εξουσιοδοτημένη παρ' αὐτῆς νὰ προσαΐη διὰ κυρεργητικὸν λογαριασμὸν εἰς τὴν ἀγορὰν ὑλικῶν, γηγεκόν προϊόντων και ἐμπορευμάτων, ἀναγκαῖον δὲ τὴν συνέχισην τοῦ πολέμου ἐναντίον τῆς Γερμανίας και τῆς Ιαπωνίας. Αἱμφοτέραια τὰ πλοῖα ἑπλεον μὲ ἐσεβοσμένα τὰ φύτα τον, συμφώνοι πρὸς τὰς σχετικὰς διατάξις τῶν ναυτικῶν ἀρχῶν, ἐχρίθησαν δὲ και τὰ δύο ὡς πτερύνην τῆς συγκρουσεως.

Τὸ μόνον ἐπίμαχον ζήτιμα ποὺ ἀνέψυπτεν, ἦτο, ἐὰν ὁ νάυτης ἀπώλεσε τὴν ζωὴν τον συνεπει τῷλλον πολεμικῆς φύσεως ἐπαγγειλησεων», κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου. Τὸ «Κασσιμίρ» — κατὰ τὸν δικιστὴν — δὲν ὑπὲρ εξουσιοδοτημένης πολεμικέν πολέμον τον δὲν φροτηγὸν τοῦ πολέμου και μετά τὰς λέπτης ἀποφασίευσης τῶν ναυτικῶν ἀρχῶν, δὲν φροτηγὸν τοῦ πολέμου και μετά τὰς λέπτης συγκρουσεως.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ δικαστής ἐτόνισεν, ὃν πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀρμηνείας τῶν λέξεων πολεμικῆς φύσεως ἐπαγγειλησον, ἐχρειάζετο νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὁ χαρακτήριος τῶν συγκρουσεωντων πλοίων, ἡ πατηγονία τον και ὁ προσφιλις τον. Τὸ χρησιμοποιούμενον εἰς τὸ ἀσφαλιστηρίου συμβόλαιον λεπτικὸν πρὸς και μετά τὰς λέπτης συγκρουσεως πολεμικῆς φύσεως.

Ἔτο ἀληθένες, ὅτι διὰ ἔποτεν αἱ λέξεις αὗται γὰρ ἐδημηνεύονταν ὑπὲρ τοῦ ησαφαλισμοῦ, ἀλλ' οἷοις θὰ ἐπέρητε νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν τὸ γεγονός, δι τοῦ σκοτῶ τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου ἦτο ἡ πρόνοια «διὰ τὰς ἀλλας πειθαρείσως» (τὰς πολεμικάς ἐπιχειρήσεις), παρὰ διὰ τὰς λέπτης συνήθως ἀπὸ τὸ συμβόλαιον θαλασσινού κινδύνου.

Εἰς μίαν παραφανίαν ὑπόθεσιν τὸ «Ανάτοταν Δικαστήριον είχεν ἀποφανθῆ, ὅτι αἱ λέξεις αὗται δεῖ νὰ ἐρμηνεύονται ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς τὴν νομολογίαν τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων και εἰχεν ἀπεκρατήσει, τόσον εἰς τὰς λέπτης και τοιωτην κατάστασιν, διστις νὰ μὴ είναι ιανών δι' ἀμετόπον εἰς τὰς ἐνόπλους δυνάμεις. Τὸ γεγονός, δι τοῦ τοῦ θὰ μετεβάλετο πρόσθιον εἰς οἰνόπνευμα και κατέπιν εἰς ἀκαντον πυρτάδα, ἦτο διλος ἀσχετον. «Επι πλέον, οὔτε τὸ «Λάρα» ήσαν πλοῖα τοῦ πολέμου, ἀνήκοντα εἰς τὴν κυβέρνησην ή προοριζόμενα διὰ τὴν μεταφορὰν πολεμικοῦ ὑλικοῦ ἀπὸ μίαν πολεμικὴν βάσην εἰς ἑτέραν.

Θὰ ἐπρεπεν, ἐπομένως, νὰ θεωρηθῇ, ὅτι η σύγκρουσης ἵτο καθαρός ἀποτέλεσμα εἰνὸς θαλασσούν κινδύνων και οὐχὶ μιᾶς πολεμικῆς φύσεως ἐπαγγειλησεως. Βάσει τοῦ σκεπτικοῦ τούτου, η ἀγωγὴ ἐκρίθη ἀπορριπτεῖται.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Κ. Γ. ΔΟΥΚΑ

ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΩΙ 1885

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Ναυλώσεις—Πρακτορεύσεις
Πωλήσεις ἀτμοπλοίων—Πετ)των

Ειδικὸν τρῆμα ἀντιπροσωπειῶν

Τηλ. 30-71

Γραφεῖα Λεωφόρος Νίκης 5

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΔΟΜΕΣΤΙΝΗ**
Ετος ιδρύσεως 1870 έν Σύρῳ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ | Διεύθυνσις: Βασ. Κωνσταντίνου 38
| 'Αποθήκαι: Βασ. Κωνσταντίνου 38
Τηλ. Διευθύνσεως: 41314 Μετά τὰς ἐργασίους ώρας 84.273

**ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ — ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣ — Ν. ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — Ν. ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ — ΙΔΑΙΤΕΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ — ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΓΝΩΜΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ — ΥΛΙΚΑ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ Ν. ΕΦΟΔΙΑ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

**Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

ΓΡΑΦΕΙΑ (Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40658)

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ (Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»)

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

'Εσωτερικού Δοχ. 20.000 'Έξωτερικού Λίρα 'Αγγλίας 3.—

Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. KATA ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

'Αντιπρόσωπος μας είς την 'Αγγλίαν:

A. E. SHEPPARD

«ETHELBURGA HOUSE»

91/3 BISHOPSGATE

LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακές Ειδήσεις

Ελληνικά πλοία είς έχθρικάς χείρας

Άναφορικῶς μὲ τὰ περιελθόντα εἰς έχθρικάς χείρας κατὰ τὴν διάχειαν τοῦ πολέμου ἡλληνικά φρεγτῆρά, ἔγνωσθησαν συγκεκριμένα πληροφορία διὰ τὰ ἀσύλουθα σάφη :

—**ΘΕΡΜΑΙ-Ι-ΚΟΣ** 4518 τ. γκρός (τοῦ 1923) : Εὐρέθη προσποργαμένον εἰς Κάττιες, ὡς γερμανικὸν ὑπὸ τὸ δόνομα «Λευκούρη».

—**ΞΙΛΟΚΟΣ** 3916 τ. γκρός (τοῦ 1906) : Περιήλθεν εἰς χείρας τῶν Γερμανῶν καὶ ἐξέστην. 'Ηδη ενθίσκεται ἀπὸ τῆς 18ης Νοεμβρίου π.δ. εἰς τὸ Χοῦλ, ὑπὸ τὸ δόνομα «Sigurd Faulbaum» διαρκούσης τῆς εἰς Χοῦλ λαραμονῆς τοῦ ὑπέστη τὸ σκάφος ζημίας τιμᾶς ἐκ πυροπλάτης.

—**ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ** 5241 τ. γκρός (τοῦ 1919) : 'Ανευρέθη εἰς Φλέντουπορχ, ἐπὶ τὸ δόνομα «Drau».

—**ΜΑΙΗΝΤ ΟΦ ΣΑΜΟΣ** 1190 τ. γκρός (τοῦ 1901) : Εἶχε περιήλθει κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου εἰς ἵπατικάς χείρας καὶ ὄνομάζετο «Pavia». Τὴν 21ην Νοεμβρίου π.δ. ἐπὸ τὸν λόγω φρεγτῆρὸν κατέπλευσεν εἰς τὴν Τεργεστήν, ἐπόρεξετο δὲ νά μετονομασθῇ «Diana».

—**ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΑΣ** 3986 τ. γκρός (τοῦ 1910) : Εὐρέθη δυνησμένον εἰς τὴν Σαδόνναν, ὑπὸ τὸ δόνομα «Andorre».

—**ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ** 3584 τ. γκρός (τοῦ 1910) : Εἶχε βοηθηθῆναι εἰς Βόρ. Γαλλίαν, ἀλλ' ἀνεκτόσθη ὑπὸ τῶν Γερμανῶν, εὑρέθη δὲ ἡγυροδούλημένον εἰς Μπρόσμποτελ ὑπὸ τὸ δόνομα «Herta Engelina Fritzen».

—**ΤΕΤΗ** 834 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἐπέτειει ἥδη πλάτας ἐν Ιταλίᾳ, ὑπὸ τὸ δόνομα «Constance C.».

Μικρά πλοία πρὸς πώλησιν

'Ο ναυτικὸς ἀσύλουθος τῆς ἐν Λονδίνῳ ἡλληνικῆς πρεσβείας ὑπέβαλλεν εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας τηλεγραφικὴν ἀναφοράν του, διὰ τῆς ὁποίας γνωστεῖ ὅτι ἀγγλικὰ πλοία τοῦ τύπου «τρόλερξ» ἐπωλήθησαν εἰς τὴν πιμή τῶν 8000 ἔως 10.000 λιρῶν εἰς ἀγοραστάς Νορβηγούς, Βέλγους καὶ Ολλανδούς. 'Υπάρχουν ηδη πρὸς πώλησιν 16 «τρόλερξ» εὑρισκόμενα εἰς Μάλταν, ἀλλ' ενθάδεσθαι καὶ Πειραιών, διὰ δὲ τὰ σάφη ταῦτα εἶναι διατεθεμένον τὸ δρεπανικόν Ναυαρχεῖον νά δεχθῇ καὶ μιχρότερας τιμᾶς δεδομένον ὅτι δὲν θὰ ὑποβληθῇ εἰς τὰς διατάνας ἐπιστροφῆς των εἰς Ἀγγλίαν.

Πρόσωπα εἴποις νά πολιθοῦν καὶ 7 δημεροκίνητα ναυαριανευτικά εὐφορισμένα εἰς Μάλταν, ἐφοδιασμένα δὲ με μηχανάς 500 ἵππων.

Δι' ἑτέρας ἀναφορᾶς ὅτις ἀντός ναυτικὸς ἀσύλουθος πληροφορεῖ, ὅτι ἡ ἀγγλικὴ δργάνωσις παρατίθεται μεταφρόδων διαθέτει πρὸς πώλησιν 450 φρεγτῆρας, 25 ρυμουλκά μὲ μηχανάς δυνάμεως 40 ἵππων καὶ 75 ρυμουλκά μὲ μηχανάς δυνάμεως 48 ἵππων. Αἱ φρεγτῆρες προσφέρονται εἰς τὰς 950 λίρας ἑκάστη, τὰ δὲ ρυμουλκά μεταξὺ 2500 ἔως 3000 λιρῶν ἑκαστον.

Προτάσεις διὰ τὴν 'Ακτοπλοίαν

'Ο εἰς Ἀμερικὴν διαμένοντας ἐφοπλιστής κ. 'Αρ. 'Ωνάσης ἀπήμιθε τηλεγραφικῶς ὑπόμνημα πρὸς τὴν κυβερνητικὴν μὲ προτάσεις, διότι τὸ ἀνατεθῆνη κοντοπολιακὴ ἐξυπερέτηται τὸν ἀκτοπλοίον καὶ ἐναερίον συγκοινωνιῶν τῆς Ἐλλάδος. 'Ως πρότατα μέσα ὁ κ. 'Ωνάσης προτίθεται νά διαθέσῃ δικτύο καναδικάς φρεγάτων καὶ τρία ἀεροπλάνα. Αἱ φρεγάταις ἀναπτύσσουν ταχύτητα 20 μιλλών, δύνανται δὲ μετασεναζόμεναι νά διαθέτουν διαμερίσματα διὰ 200 ἑπτάτας καὶ χρόνον διὰ 500 τ. φρεγτῶν. Εἰς ἀντάλλαγμα ἔχεται νά ἐντεῦθεν διάλεσεται τὸν ἀπατούμενον συναλλάγματος διὰ τὴν μετασενή τῶν φρεγατῶν καὶ τὸν ἀεροπλάνων εἰς ἐπαντητική. 'Ως προύποθεσις δὲ τῆς παρ' αὐτοῦ ἀναλήψεως τῶν ἀκτοπλοίων συγκοινωνιῶν τίθεται νά ἀπομάκρυνται οὐσιδήποτε ἀλιτρούς σκάφους ἢ ἀεροσκάφους ἀπὸ τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας καὶ ἐνεργούντων.

Η διανομὴ τῶν γερμανικῶν πλοίων

'Η συνελθοῦσα εἰς τὰς Βρετανίας ἐπιτροπὴ ἐπανορθώσεων ἔξελεξε τὴν Ἐλλάδα, ὡς μέλος, τόσον τῆς ἐπιτροπῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δοσον καὶ τῆς ἐπιτροπῆς 'Αποκεύματος καὶ 'Αγαθῶν τρεζόντων παραγγῆς. Οἱ ἀρχαρχαὶ τῆς πρότιθεται τοῦ 'Αγγλίας καὶ τῆς 'Αμερικῆς ἀνεκοίνωσαν εἰς τὴν 'Επιτροπὴν, ὅτι θὰ θέσσον εἰς τὴν διάθεσιν της, ὅσα στοιχεῖα κατέχουν, εἰς τρόπον ὥστε νά 'Επιτροπὴ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας νά χωρήσῃ τὸ ταχύτερον εἰς τὴν προπαραστεναστίκην τῆς ἐργασίαν καὶ καταστῇ οὕτω δινυτὸν νά προσῆγῃ ἡ προσεχῆς συνέλευσις εἰς τὴν διανομὴν τῶν γερμα-

νικῶν πλοίων. Αἱ ἐργασίαι τῆς ἡλληνικῆς ἀντιπροσωπείας παρὰ τῇ 'Επιτροπῇ τωτὴν θὰ κανονισθῶν ἀμα τῇ ἀφίξει τοῦ π. Ρωσούτον.

Άγορά ἀποβατικῶν πλοίων

'Υπὸ τοῦ κ. Γ. Μονυρδέα ὑπεβλήθη εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀτῆσις, διὰ τῆς ὁποίας ἔχεται ἀδεια ἐξαγωγῆς συναλλάγματος ἐξ 46.800 λιρῶν 'Αγγλίας, πρὸς πληρωμὴν 18 ἀποβατικῶν σαργῶν ἀγορασθέντων παρ' αὐτοῦ ἐν 'Αγγλίᾳ. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη είναι χωρητικούτητος 300 ἔως 1.000 τόννων ἔκαστον.

Και ἀλλη ἀγορά

'Ἐγγνώσθη, ὅτι τὸ γιότ «CORSAIR» 1376 τ. γκρός καὶ 777 τ. γέτ., ἥγοράσθη παρ' ἐλλήνων ἀντὶ τημῆς 20.000 λιρῶν.

Τα βοηθήματα τῶν ναυτικῶν

Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομιδῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐγκρίνεται, ὅπως τὸ ποσὸν τῶν χορηγουμένων δοηθμάτων ὑπὸ τοῦ Ταμείου Προνοίας 'Αξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. εἰς τὸν μετόχον τοῦ ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 22 τοῦ 27 τοῦ νόμου 4561 (τοῦ 1930) πρὸς τὴν μετάπολιν εἰς τὸ δεκαπλάσιον. 'Ἐπει τῶν δοηθμάτων τούτων, τὸ μὲν ἐφ' ἀπαξ δὲν δύναται νά είναι ἀνώτερον τοῦ 1.000.000 δραχμῶν, τὸ δὲ μητριαῖον τῶν 3.000 δραχμῶν. 'Η προσωρικῆς δὲ παρεχεται εἰς τὸν ἐξελόντα τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τυχούματος μέχρι τῆς 27ης Απριλίου 1941, ἐπανερχομένου δὲ εἰς τὸ ἐπάγγελμα μέχρι τὴν λήξην τοῦ πολέμου. 'Η προσωρικῆς αὐτῆς ἀνατέχεται διὰ μὲν τὰ μητριαῖα δοηθμάτων τοῦ 1ης Φεβρουαρίου 1946, διὰ δὲ τὰ ἐφ' ἀπαξ τοιάτια ἀπὸ 11ης Νοεμβρίου 1944, καταβαλλομένης τῆς διαφορᾶς εἰς τὸν εἰσπράξαντας ταῦτα δικαιούχους.

Δι' ἑτέρας κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ίδιων υπουργῶν ἐγκρίνεται, ὅπως τὸ ποσὸν τῶν παρεχομένων ὑπὸ τοῦ Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων τοῦ Ε. Ν. δοηθμάτων τοῦ μετόχου τοῦ ισχύοντος καταστατικού κανονισμοῦ δοηθμάτων, πρὸς τὴν μετάπολιν λογισμούν οἱ αὐτοὶ ὡς ἀνωτέρω καθοριζόμενοι διὰ τὰ μητριαῖα δοηθμάτων.

Η ἐνίσχυσις τῶν ἀνέργων ναυτικῶν

'Υπεγράφη ὑπὸ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ Διάταγμα ἐπειδη παροχῆς ἐκτάκτων χορηγιακῆς ἐνίσχυσεως εἰς τὸν ἀνέργοντας καὶ ἀπόδοσης ἐργάτων θαλάσσης, τοὺς παλινοστήσαντας ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ τοῦ πατέρα τὴν ἀπελευθέρωσιν. 'Ορίζεται δι' αὐτοῦ, διη, συνεπειὰ τῶν ἴψισταιμένων διοικήσων διοικήσων, παρέχεται — ὑπὸ τῶν ἐπομένων ἀρθρῶν — ἐπτακτος ἐφ' ἀπαξ χορηγιακῆς ἐνίσχυσεως εἰς τὸν ἀνέργοντας καὶ παροχής ἐργάτων θαλάσσης, τοὺς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς παλινοστήσαντας διοικήσων μετά τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς ζωῆς, ἐφόσον οὗτοι διαμένουν μονίμως εἰς Ἀθήνας η Πειραιά καὶ δὲν δικαιοῦνται τῆς τακτικῆς οἰκονομῆς ἐνίσχυσεως, περὶ τῆς ὁποίας προβλέπει τὸ Ν. Δ. 241 (τοῦ 1941), ὃς τούτο ισχύει.

Τὸ προβλεπόμενη ὑπὸ τοῦ νέου Διατάγματος χορηγιακῆς ἐνίσχυσεως προγείται ἰστὸ μορφὴν διανοίαν ὑπὸ τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας τὸν ἐργάτων θαλάσσης ὁρίζεται δι' ἵση πρὸς τὴν 41ην καὶ 42αν δόσεις οἰκονομιδῶν ἐνίσχυσεων, ἐκ τῶν δοποίων ἡ μὲν πρότιτης διατάγματος, ἡ δὲ δευτέρα συγχρόνως μετὰ τῆς 42ας δόσεως.

Τῆς χορηγιακῆς ταῦτης ἐμοχρέσεως δικαιοῦνται οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ παλινοστήσαντας ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ μετά τὴν ἀπελευθέρωσιν καὶ ὑπὸ τοῦ θερινού δροῦς: α) Ἐφόσον οὗτοι είναι ἀπογεγραμμένοι καὶ ίκανοι συμματικούς πρὸς ἀποχήν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ὑπὸ τὴν εἰδικότητα, τὴν ὁποίαν κέκτησι. β) Ἐφόσον ἔχουν ἐπερδειτηται ναυτικήν ὑπηρεσίαν διανυθεῖσαν ἐπὶ ἡλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ή πλοιαρίων μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1945, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἀπαραίτητος 20ημνων, τούλακτον, τοιάντην κατὰ τὸ διάστημα τοῦ ἐδροπαίκου πολέμου (1 Σεπτεμβρίου 1939 ἕως 15 Αύγουστου 1945). Καὶ γ) Ἐφόσον παραμένουν συνεχῶς καὶ ἀκούσιως ἀνεργοί μετά τὴν 30ην Νοεμβρίου 1945 μέχρι τῆς πληρωμῆς τῆς χορηγιακῆς ἐνίσχυσεως.

Τι καταβολή εἰς τοὺς δικαιούχους εὐεργεῖται ἐπὶ τῇ ἐγγράφῳ αἰτήσει των, ὑπὸ τοῦ Πειραιῶν τοῦ Ναύτου.

Αἱ ἀναγκαστικαὶ ἀποταμεύσεις

Σχετικῶς μὲ σημείωμα τῶν στηλῶν αἰτῶν δικαιούμενοι παρατεθεῖσαν καταρράτησιν τῆς ἀναγκαστικῆς ἀποταμεύσεως παρὰ τινῶν Πλοιάρχων, ὁ Πρόεδρος τοῦ Σόδιατος τῶν Πλοιάρχων τοῦ 'Ελληνικοῦ Ε. Ν. μᾶς γνωρίζει δι' ἐπιστολῆς τοῦ ἐπ. Λονδίνου τῆς 15 Αύγουστου 1945).

«Τὸ ἐπειδη καταρράτεσθαις ἀναγκαστικῆς ἀποταμεύσεως» σημειώματα δὲν συμβιβάζεται πρὸς τὸν ἐν προκειμένῳ διμοιρίσματος λειτουργούντα σίκειον μηχανισμόν.

«Τὴν ἀποταμεύσις αἰτη, ὡς μικρὸν τιμῆμα τοῦ δλον μισθοῦ, οὔτε εἰσπάττεται, οὔτε καταβάλλεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου, δοσις, ἐξοφλόντες ἔκαστον ναυτῶν κατὰ τὴν λήξην τοῦ πλού ή κατὰ τὴν ἀπόλοιν του, πιστοῦται μὲ τὰς εἰς τὴν κατάστασιν ἀναφερομένας ἀποδοχῆς τοῦ ἐξοφλούμενον — τὰς δοποίας

S. G. COTTAKIS GENERAL AGENT FOR

THE HELLENIC COAST LINES Co LTD
THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES Co LTD
THE GREEK GOVERNMENT
SEAMEN'S WAR RISKS INSURANCE OFFICE

Mohamed Aly Square 10. P.O. Box 977
ALEXANDRIA
Tel. Address: «COTTAKIS» Alexandria

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυλ.	Τόν. γνq.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αγία Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλας και Σία..	04	2433	ἔφθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
"Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνης	11	3508	ἔφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
"Αγία Μαρίνα	«Κέσσος» Α. Ε.	12	4151	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 6 Μαρτ. δι' Εύρωπην
"Αγιοι Βίκτωρες	νιοι Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἔφθ. Μίδδλεσμπρι 25 Φεβρ.
"Αγιος Βλάσιος	Εύγενία Ι. Χανδρή....	18	2974	παρέμενεν εἰς Μπάρρου 5 Μαρτ.
"Αγιος Γεώργιος	νιοι Δ. Πανταλέοντος..	11	4248	ἀνεχ. Μπάρρου 22 Φεβρ., Λισσαβόνα 2 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
"Αης Γεώργης	νιοι Γ. Σιγάλα	08	2098	εἰς Καλάμας 14 Μαρτ. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Αικατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Κονιάδηταροι	17	5933	ἔφθ. Εἴδοντάου 21 Φεβρ.
"Αλεξάνδρα	Κ. Καρδρᾶς και σίδες..	13	4355	ἀνεχ. Μπανένος "Αὔρες 27 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
"Αλφεός	«Θεοφανώ» Α. Ε.....	20	5116	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 23 Φεβρ. διὰ Φάλμουθ
"Αμερική	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρη 20 Φεβρ.
"Αντίκλεια	Α. Ντάβαρης και Σία	92	951	ἔφθ. Πάτρας 13 Μαρτ.
"Αννα	Ν. Λυκιαδόπουλος	19	5173	ἔφθ. Λίβερπολ 18 Φεβρ.
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γονιλανδρῆ	21	4358	ἐκφόρτωνεν εἰς Ν. 'Υδρων 10 Μαρτ. (διὰ Πειραιᾶ)
"Αννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19	2431	εἰς Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. (δι' Ελλάδα)
"Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἀνεχ. Μπάρρου 24 Φεβρ. διὰ Σάν Λορέντζο
"Αννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζος	06	2728	ἔφθ. Κάρδιφ 21 Φεβρ.
"Αργολικός	Μαρης 'Εμπειρίκος	21	4786	παρέμενε Λίβερπολ 5 Μαρτ.
"Αργώ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	εἰς Χάδηαν 14 Μαρτ.
"Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγά και Σία..	19	4683	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ροζάριο 1 Μαρτ.
"Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	φθάνει εἰς Πειραιά 21—23 Μαρτ.
"Ασπασία Νομικοῦ	«Θηραπή» Α. Ε.	38	4854	ἔφθ. Σονάνης 5 Μαρτ.
Βιργινία	'Αντ. Λιαπαδάκης	17	2041	ἐπολήθη εἰς Αίγυπτους
Βόλος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	23	1175	ἀνεχ. Μυτιλήνην 13 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. και Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἀνεχ. Κάρδιφ 15 Φεβρ. δι' Αργεντινὴν
Γεδρυγίος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 25 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
Γεώργ. Ποταμιάνος	«Ηλειωτική» Α. Ε.	13	4044	ἀργεῖ Πειραιά 14 Μαρτ. Έπισκεψήν.
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Λίβερπολ 21 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε.	38	5482	φθάνει εἰς Πειραιά 18 Μαρτίου.
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλινός»	06	3016	ἔφθ. εἰς Χούλι 22 Φεβρ.
Δημ. Ιγγλέσης	νιοι Δ. Ιγγλέσην	18	5275	ἐκφορτωνεί εἰς Νεάπολιν 12 Μαρτ.
Δημ. Χανδρῆς	Δημ. Ι. Χανδρῆς	10	4643	παρέμενεν εἰς Ιμπιγχαμ 5 Μαρτ.
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας	19	5253	ἀνεχ. Μπόναν 27 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρο
Δωδεκάνησος	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Νέαν 'Υδρων 6 Μαρτ.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλίας	17	4604	εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων Αδστραλίας
"Εβη Λιθανοῦ	Ν. Λιθανός	37	4839	παρέμενεν εἰς Κάρδιφ 1 Μαρτ.
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	27	4163	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
'Ελένη (ἐπιβατηγόν)	Γ. 'Εμπειρίκος	03	1426	εἰς Σουίδαν 13 Μαρτ.
'Ελένη	Α. Καλλίνικος	18	5655	ἀνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 3 Μαρτ. δι' Εύρωπην
'Ελένη Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην 10 Μαρτ.
'Ελίξια	Α. Γ. Παπαδάκης	19	1986	εἰς Πάτρας ὑπὸ φόρτωσιν διὰ Πρέβεζαν
'Ελισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων Αδστραλίας
'Ελλάς	«Ελληνική Α. Ε.»	16	2081	ἔφθ. Λίβερπολ 22 Φεβρ.
'Ελλάς	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ἔφθ. Μπαλμπά 1 Μαρτ.
'Ελπίς	Α. Πρίντεζης	19	1492	ἀνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. διὰ Χίον
Εύνος	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	διῆλθεν "Άδεν 20 Φεβρ. διὰ Ντρόμπιαν
Εδθαλία	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3551	εἰς Χάλιφαξ 28 Φεβρ. (διὰ Πειραιᾶ)
"Εφη	Εθάγγ. Νομικός	90	192	διῆλθε Πιβραλτάρ 24 Φεβρ. διὰ Μάλταν
Ζέφυρος	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	ἔφθ. Μίδδλεσμπρι 22 Φεβρ.
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Μαρτ. διὰ Λίβερπολ.
"Ηπειρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	18	5572	ἔφθ. Λίβερπολ 24 Φεβρ. (διὰ Πειραιᾶ)
"Ηράκλειον	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	25	964	εἰς Πειραιά ἀπὸ 21 Φεβρ. Έπισκεψήν
"Ηρων	Δ. Ν. Κουφός	06	1516	εἰς Σύρον 13 Μαρτ. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Θεμιστοκλῆς	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	44	7198	ἔφθ. Πειραιά 15 Μαρτ.
Θεομήτωρ	νιοι Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Βενετίαν 2 Μαρτ. (διὰ Πειραιᾶ ή 'Αλεξάνδρειαν)
Θεοφανῶ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἀνεχ. Ροκεζάμπτον 21 Φεβρ. διὰ Φρήμαντλ.
Θέτις	Π. Χατζηλίας	30	4123	ἀνεχ. Λισσαβόνα 2 Μαρτ. διὰ Πόρτ Ζαντύ.
Θηρασία Νομικοῦ	Εύναγγ. Νομικός	88	1356	ἔφθ. Τεργέστην 24 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 6 Μαρτ.
Θράκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	41	7460	ἔφθ. Φρήμαντλ. 2 Μαρτ. (διὰ Ντρόμπιαν)
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	ἀνεχ. Στρατῶν 13 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
'Ιγόρ	Α. Αναστασίου	07	2726	ἔφθ. Τόνιδα 14 Μαρτ. (διὰ Πειραιᾶ)
'Ιθακος	Γ. Δραζούλης	06	3916	παραμένει εἰς Χούλι 10 Μαρτ.
'Ιλισσδς	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	παρέμενεν εἰς Είδοντάου 5 Μαρτ.
'Ιόνιον	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	42	7035	διῆλθε Σωνές 3 Μαρτ. διὰ Λίβερπολ.
'Ιρις	'Ιω. Παλαιοκραστᾶς	11	1881	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς 'Αλεξάνδρειαν
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	ἔφθ. Γιργεντζενιάνθ 23 Φεβρ.
Καθαριώτισσα	νιοι Γ. Καραβία	13	1877	ἀνεχ. Μίδδλεσμπρι 25 Φεβρ. διὰ Χάρτλεπολ. ἔφθ. 26
Καλάμαι	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	20	5791	εἰς Μπάρρου 8 Μαρτ. 'Ενανλώθη
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	ἔφθ. Λορέντζο Μαρζές 4 Φεβρ. καὶ Μπέιρα 5 Μαρτ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοι Κ. Χατζηπατέρου..	13	3661	ἀνεχ. Νιούπορτ 28 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Κέρκυρα	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 Φεβρ.
Κορινθία (ἐπιβατηγόν)	'Ελλην. Μεσσ. Γραμμαί	11	3874	ἀναχωρεῖ Πειραιά 15 Μαρτ. διὰ Θεσσαλίαν
Κορυτσά	'Ακτοπολία τῆς 'Ελλάδος	86	1053	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ.
Κρήτη	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	20	7744	ἀνεχ. Λονδίνον 21 Φεβρ. (διαταγάζει)

Κυκλαδες	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	41	7157	εἰς λιμένας Αντιρρίου 1 Μαρτ.
Κωνσταντίνος Η.	Γ. Ἐλιόπούλος	05	2527	ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 4 Μαρτ.
Λειθαρά	Γ. Μ. Σταματελάτος ..	03	1667	ἀργεῖ εἰς λιμένα Αιγαίου
Λέσσος	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7176	ἀνεζ. Κάρδιφ 20 Φεβρ. διὰ Ν. Υόρκην, ἔφθ. 6 Μαρτ.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἀνεζ. Νιούπόρτ 3 Μαρτ. δι' Ἀργεντινὴν
Λεων. Ν. Κονδύλης	νιοὶ Λ. Κονδύλη	12	3923	ἀνεζ. Σάρφι 23 Φεβρ. διὰ Γάνδην
Λύρας	Η. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	εἰς Κέπρον 5 Μαρτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Μακεδονία	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	42	7044	ἔφθ. Λονδίνον 23 Φεβρ.
Μαλιακός	Μαρῆς Ἐμπειρίκος ..	12	3903	ἔφθ. Τάιν 24 Φεβρ.
Μανούλα	νιοὶ Γ. Καραβία	20	1986	παρέμενε Μάντζεστερ 1 Μαρτ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδης - Σοφιανὸς	89	2187	ἐκφρατώνει εἰς Ἡράκλειον 13 Μαρτ.
Μαργ. Χανδρή	Δημ. Ι. Χανδρῆς	20	5401	παρέμενεν εἰς Μπλάθ 2 Μαρτ.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμδός	12	4707	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 21 Φεβρ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶς	15	4447	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Τάιν 1 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδ. Κυρτάτα	04	4784	ἔφθ. Σέτταν 16 Φεβρ. (διὰ Πειραιᾶς ἢ Ἀλεξάνδρειαν)
Μάρτησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	ἀνεζ. Λορέντζο Μαρζές 12 Φεβρ. διὰ Κρήτην
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	Δημ. Κουλουκουντῆς	38	5548	ἀναζωρεῖ ἐκ Πλέιστ 17 Μαρτ. δι' Ἀμβέρσαν
Μεσσαριά	Εὐάγγ. Νομικὸς	89	350	εἰς Πειραιᾶς 14 Μαρ. Ἐποκενή
Μιαουλής	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	44	7176	ἀνεζ. Μπονένος "Αὔρες 14 Φεβρ. (διαταγῆς)
Μιμόζα	«Ἐμπορικὴ Ἐφοπλιστικὴ»	05	3071	παρέμενεν εἰς Γκάρστον 2 Μαρτ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	χλ. Λ. Καμπάνη	20	5227	διῆλθεν Όραν 6 Μαρτ. δι' Ἑλλάδα
Μιχαήλ 'Ανάγνος	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	44	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ.
Μιχ. Λ. Ἐμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. Ἐμπειρίκου..	18	5202	ἀνεζ. Σίδνευ (Ἀντιρρίας) 1 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
Μόσχα Δ. Κυδωνίεως	Δημ. Ι. Χανδρῆς	15	3874	ἀργεῖ εἰς Μπλάθ 10 Μαρτ.
Ναντίν	«Ἐμπορικὴ Ἐφοπλιστικὴ»	04	3582	ἀνεζ. Μπόναν 27 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρο, ἔφθ. 4 Μαρτ.
Ναύαρχος Κουντουριώτης	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7247	ἔφθ. Ὁράν 5 Μαρτ.
Νέα 'Ελλας	ἀδ. Γουλανδρῆς	22	16991	ἐναντίοχει εἰς Σαΐγχον 6 Μαρτ.
Νήρευς	「Ηλ. Γ. Χατζηλίας	37	5205	ἔφθ. Σάντος 2 Μαρτ.
Νίκη	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	ἀνεζ. Πιοσοχάμαν 11 Φεβρ. δι' "Αγ. Φωμαγκίσον
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	ἀνεζ. Κάρδιφ 27 Φεβρ. διὰ Ντακάρο
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	«Ἄτλαντικός» Α. Ε...	17	3201	εἰς Πέναθο 5 Μαρτ. (διὰ Σύρου)
Ν'κ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	ἀνεζ. Χούλι 13 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Νικολάου Βιργινία	έτ. Γ. Νικολάου	20	6860	ἀνεζ. Μοντεβίδεο 24 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	διῆλθε Σιβραλτάρο 21 Φεβρ. διὰ Γλασκώνην, ἔφθ. 1 Μαρτ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	ἔφθ. Τάιν 24 Φεβρ.
"Ολυμπος	Κούλουθρος -'Εμπειρίκος	18	5216	παρέμενε Μίδδλεσμπρο 1 Μαρτ.
"Ορος Αίτνα	«Ἄτλαντικός» Α. Ε...	29	4230	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ἀργεντινὴν 10 Μαρτ.
"Ορος Ἐλικών	«Τράμπλα Σο	18	5525	ἔφθ. Βαλτιμόρων 6 Μαρτ.
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθυμ. - Κουλουκουντῆς	17	3704	ἀνεζ. "Αλγέριον 26 Φεβρ. διὰ Μπονένος, ἔφθ. 4 Μαρτ.
"Ορος Ρυδόπη	«Ώκεανός» Α. Ε....	19	5182	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 4 Μαρτ.
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδόπουλος	20	5194	ἔφθ. Ροζάριο 6 Μαρτ.
Παναγιώτης	Εἴάγγ. Νομικὸς	01	3575	ἀνεζ. 'Αλεξάνδρειαν 3 Μαρτ. διὰ Γιάφαν
Πειραιές (ἐπιβατηγόν)	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον..	29	1493	ἔφθ. Πειραιᾶς 14 Μαρτ.
Πετρούλη	«Τρανσπετόρδος» Α. Ε...	03	4634	ἔφθ. Σούες 7 Μαρτ.
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆς	23	4693	ἀνεζ. Βιττώρια (Βεραζίλιας) 4 Μαρτ. δι' Ἀγγλίαν
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτος..	04	2650	ἀργεῖ εἰς Νταμπιταν 10 Μαρτ.
Πόεντ Κλήραρ	Άντ. Παπαδάκης	20	4839	ἐκφορτώνει εἰς Νόρφολκ 8 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	ἔφθ. Μασσαλίαν 24 Φεβρ.
Ριχάρδος Δ. Λάσιονς	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	ἔφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 1 Μαρτ.
Σαλαμινία	Κ. Πετρούτσης-Γ. Τάνες	01	3634	εἰς Πειραιᾶς 14 Μαρτ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε....	17	4300	εἰς Σούνιος 1 Μαρτ. (δι' Ἀργεντινὴν)
Σπέτσαι	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	ἀνεζ. Μόμπι 19 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
Σπυρίδων 11	Δεία πολέμου	17	4387	ἐκφορτώνει εἰς Νόρφολκ 8 Μαρτ.
Στάμος	Δ. Φαραλίδος	14	3801	ἔφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 1 Μαρτ.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε....	25	4853	εἰς Σούνιος 1 Μαρτ. (δι' Ἀργεντινὴν)
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδης	18	653	ἀνεζ. Μόμπι 19 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
Στρυμῶν	«Λιβανός» Α. Ε....	19	5250	διῆλθε Ντόβερ 28 Φεβρ. διὰ Υμουντίνεν
Ταξιάρχης	ἀδ. Λαμπού	13	4221	ἀνεζ. Κάρδιφ 4 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρο
Ταῦγετος	Κουλουθρον -'Εμπειρίκου	18	5687	παρέμενε Σιβραλτάρο 1 Μαρτ. (δι' Ἀγγλίαν)
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶς. Ἐποκενή
Τασία	Καδιώ Σιγάλα	04	3034	ὑπὸ κατάσχεσιν εἰς Β. 'Αμερικήν
"Υδρα	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7176	εἰς Τσάρλεστων 20 Φεβρ.
"Υδροῦσσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	ἀνεζ. Λονδίνον 2 Μαρτ. δι' Ἀλγέριον
"Υπανις	ἀδ. Συνδοινοῦ	09	1459	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶς ἀπὸ μηνῶν
Φλώρων Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομικὸς	21	1783	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 7 Μαρτ.
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	ἔφθ. Μάλταν 5 Μαρτ.
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε....	39	5643	φθάνει εἰς Πειραιᾶς 16—17 Μαρτ.
Ψαρά	Δίμπετον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	διῆλθε CEARA 26 Φεβρ. δι' Εὐρώπην
Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4798	ἐκφορτώνει εἰς Γλασκώνην 5 Μαρτ.

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Λ^τΔ.

ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

ΑΤΜΟΓΙΑΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ,
ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΑΙ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ

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

ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ: Λεμεσόν, Λάρνακα, Κυρήνειαν καὶ Πάφον.

Γ. ΜΙΜΗΚΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Πράκτωρ ἀκτοπλοϊκῶν καὶ φορτηγῶν
ἀτμοπλοίων

Τροφοδοσίαι—Ασφάλειαι—Αντιπροσωπείαι

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