

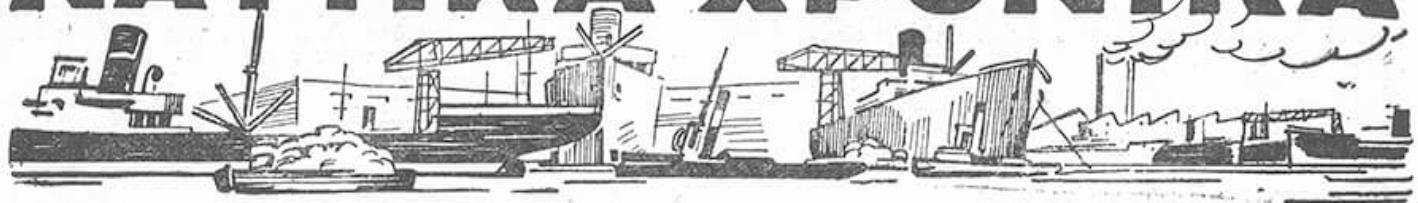
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1946

Αρ. Φύλλου 261/20

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 261(20)

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ.Ν ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ.ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ || ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1946

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'Ο άντιλαλος του S.O.S.

Κύριε Διευθυντά,

Τό τηλεγράφημα τού κ. Ρεθύμνη, τό δημοσιευθέν εις τό τεῦχος τών 'Ναυτικῶν Χρονικῶν' τής 15ης Μαρτίου, θέτει ἐπὶ τάτηος μὲ χαρακτηριστικὴν εἰλικρίνειαν ἔνα σοθαρώταν καὶ γενικώτερον ἐνδιαφέροντος ζῆτημα. Ἀλλέζει νὰ μελετηθῇ τοῦτο μὲ τὴν ἐμπρέπουσαν προσοχήν, ἐν ὅψει τῶν κινδύνων, ποὺ ἀπειλητικοὶ ἐπικρέμανται κατὰ τοῦ μέλλοντος τῆς Ναυτιλίας μας.

Ο κ. Ρεθύμνης ὑπῆρξε πολύτιμον στοιχεῖον προδόσου διὰ τό 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν. Πολλά, πράγματα ὀφείλει η Ναυτιλία εις τὴν τολμηράν του πρωτοθουλίαν. Κατὰ τὴν σημερινὴν μάλιστα κρίσιμον καμπῆν τῆς ἐθνικῆς μας ζωῆς τό «κεφαλαιον Ρεθύμνη» ἀποτελεῖ μίαν θετικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ναυτιλίακήν μας ἀνόρθωσιν. Πρέπει συνεπῶς ν' ἀποδοθῇ ἐντελῶς ἰδιάζουσα σημασία εἰς τὴν προειδοποίησιν τοῦ κ. Ρεθύμνη, εἰς τό S.O.S. αὐτοῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Εἰς ἐποχὴν καθ' ἡν δοκιμάζεται δια πατριωτισμός τῶν 'Ελλήνων καὶ ἡ ἀγάπη των πρόσων τὸν ιστορικὸν αὐτὸν τόπον, ἡ χειρονομία τοῦ κ. Ρεθύμνη ἔχει τὴν ἀξίαν της, διότι ἐμφανίζεται τὴν προσήλωσιν καὶ τὴν πίστιν του πρόσω τὴν Γαλανόλευκον, ἐν ἀντιθέσει —ισως— πρός ἄλλους, τῶν ὅποιων ἡ τακτικὴ μᾶς ἀποκαρδιώνει.

Ἡ θέσις τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας μέσα εἰς τὸν κόσμον, ποὺ ἀνατέλλει ἀπό τὰ ναυάγια καὶ τὰ συντρίμματα, πρέπει νὰ είναι ἀνάλογος μὲ τὴν ιστορικὴν τῆς παράδοσιν, μὲ τὴν ἡρωϊκὴν αὐτῆς συμβολὴν εἰς τὴν Νίκην τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν καὶ μὲ τὴν πλουσίαν σπονδὴν τοῦ αἷματος τῶν ἀπαραμίλλων 'Ελλήνων ναυτιλομένων. Οστις δὲν πιστεύει εἰς αὐτό, δὲν είναι συνεπής πρὸς τὸ καθῆκον του ἔναντι τῆς Πατρίδος. Καλούνται δύοι νὰ προσφέρουν τὸ χρῆμά των καὶ τὸν ίδρωτά των, τὰς φυσικὰς τῶν δεξιότητας καὶ τὴν πλουσίαν πείραν των, διὰ τὴν ἐπούλωσιν τῶν πληγῶν τῆς τραυματισμένης, ἀλλὰ καὶ ὑπερηφάνου διὰ τὰ τραύματά της 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Ο κ. Ρεθύμνης μὲ τὸ τηλεγράφημά του ἔθροντοφωνήσει τὸ «ΠΑΡΩΝ» εἰς τὸ προσκλητήριον καὶ διὰ τοῦτο ἔτι πλέον ὀφείλομεν νὰ προσέδωμεν τὰς ἀπόφεις του. 'Ιδιαιτέρως ἡμεῖς οἱ μηχανικοὶ —καὶ πιστεύω, ὅτι αὐτή θὰ είναι καὶ ἡ γνώμη πολλῶν ἄλλων κ. κ. συναδέλφων— ἔχομεν λόγους νὰ ἐκτιμῶμεν ἐξαιρεπικὰ τὸν κ. Ρεθύμνην διὰ τὴν ἐμπιστοσύνην, μὲ τὴν ὅποιαν ἀνέκαθεν μᾶς περιέβαλε. Πρέπει δύοις χάριν τῆς ιστορίας νὰ τονισθῇ, ὅτι καὶ οἱ 'Ελληνες μηχανικοὶ ἀπεδείχθησαν ἀξιοί καὶ μάλιστα ἀνώτεροι πάσης ἐμπιστοσύνης.

Κανεὶς θέσσαιας δὲν είναι δυνατὸν ν' ἀμφισθήτῃ τὰς ἴκανότητας καὶ τὴν ἀφοσίωσιν τῶν μηχανικῶν μας, ποὺ μὲ ἀτελῆ μέσα καὶ μὲ πτωχὸν μισθολόγιον, ὅταν ή Ναυτιλία μας διήρχετο κρίσιν, κατώρθων, ὅχι μόνον παμπλανα σκάφη νὰ διατηροῦν εἰς πὴν ζωῆς, ἀλλὰ καὶ νὰ συντελοῦν εἰς τὸν ἐπιτυχῆ ἀνταγωνισμὸν μέσα εἰς τὸν θαλάσσιον στίθιον, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐμφάνισιν τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας μεταξὺ τῶν διεκδικητῶν τοῦ τίτλου τοῦ παγκοσμίου πρωταγωνιστοῦ εἰς τὴν διεθνή ναυτιλιακήν κίνησιν.

'Ἄς μᾶς ἀπιτάπει λοιπὸν νὰ διατυπώσωμεν καὶ ἡμεῖς τὰς ἀπόφεις μας ἐπὶ τῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια ἀνακινεῖ τὸ τηλεγράφημα τοῦ κ. Ρεθύμνη.

Μία ἀπὸ τὰς ἀμέσους συνεπείας ποὺ προήλθον ἐκ τῆς ἀπωλεῖας τῶν σκαφών μας, είναι καὶ ἡ ἀνεργία εἰς τὰς ναυτεργαστικὰς τάξεις. Τὰ οἰκεῖα σωματεῖα ἀντιμετωπίζουν, ἀναμφιθόλως, δύσκολα καὶ δυσεπίλυτα προβλήματα, ἐνῷ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ προδόλλουν τὰ δίκαια των καὶ διατυπώνουν τὰς ἀξιώσεις των. Πρόκειται περὶ μιᾶς περιπλόκου συναρτήσεως διποταμένων ἐκτέρωθεν, τὴν δημοσίαν καλεῖται νὰ γεφυρώσῃ τὸ Κράτος.

Δὲν είναι θεοίς δικαιοιν νὰ παραγωνισθούν οἱ ἔργαζομενοί, ὅχι μόνον διότι ἔχουν ἀπαράγραπτα δικαιώματα, ἀλλὰ καὶ διότι ἐπὶ τέλους δὲν είναι δρόμον νὰ βαστάσουν αὐτοὶ δύοι τὸ θάρρος τῶν συνεπειῶν τοῦ πολέμου. Φρονοῦμεν, ὅτι ἐνδείκνυται νὰ ἐκδηλωθῇ ἐν προκειμένῳ μία θετικὴ ἐπαφὴ ἀντιλήψεων καὶ συμ-

φερόντων. Ἄρκει, πρὸς τὸν σκοτὸν αὐτὸν, νὰ γίνουν σεβασταὶ μερικαὶ ἀλλήθειαι, τὰς ὁποίας δὲν δυνάμεθα νὰ παρίδωμεν.

Λόγου χάριν, δὲν είναι ἐπιτετραμμένον ν' ἀρνηθῶμεν εἰς τὸν 'Ελληνα ἐφοπλιστὴν τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιλογῆς τοῦ πληρώματος, τηρούμενων ἀπαραίτητως δύοιν τῶν προϋποθέσεων περὶ προσόντων καὶ τῶν ἐπιλεγμένων. Οὕτως ἐπίσης πρέπει νὰ είναι τοιούτη η σύνθεσις τοῦ πληρώματος, ὡστε ν' ἀποθαίνῃ δυσανάλογος καὶ ἐπιζημία εἰς τὴν εύπαθην ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Είναι ἔξι, ἀλλού ἀναγκαῖον καὶ ἐπιτακτικὸν νὰ προστατευθοῦν οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοὶ μας, τὸ δὲ Κράτος καθῆκον ἔχει νὰ προέλθῃ εἰς ἀποτελεσματικὰ μέτρα προνοιας. Δὲν πρέπει ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ νὰ προκαλήται η δυσπιστία τοῦ κεφαλαίου, διότι θά εύρισκομεθα πρὸ τοῦ λυπτηροῦ θεάματος τῆς ψώσεως ἔνων σημαίων. Διότι τότε, χάνεται δριστικῶς η ὑπόθεσις διὰ τὸν ναυτιλλόδυμον κόσμον. Μία δικαία καὶ ἀμερόληπτος διαιτησία κρίνεται, κατὰ τὴν γνώμην μου, ἐπιβεβλημένη καὶ ἐπειγουσα, διὰ ν' ἀποκατασταθῇ η εμπιστοσύνη καὶ νὰ ἐπιταχυνθῇ διὰ τοῦ πληρωμάτου τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυρκοθήσεως.

Χρειάζονται πρὸς τὸντο δρισμέναι πιστοκαὶ προϋποθέσεις, ἐπὶ πλέον δὲ ἀμοιβαῖος σεβασμός καὶ κατανόησις. Οὕτω μόνον θά πραγματοποιηθοῦν νόμιμοι συμφωνίαι, ἀμφοτέρωθεν παραδεκταὶ καὶ θά ἔχαρισιν τὸν πάντα τὸν πληρωμήν της αποκαταλήπτου συνεννοήσεως ἐπὶ τὸν ἐκατέρωθεν ἀντιθέσεων ἀκολουθήσουν.

Ἐπικαλούμεθα τὸν ἀναμφισθήτον πατριωτισμὸν των, τὴν ἀγάπην αὐτῶν πρὸς τὴν τόσον δοκιμασθεῖσαν Ναυτιλίαν μας, τὸ δργανὸν τοῦ θεώρησιον δύοιν μας, μηδὲ αὐτῶν τὸν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔξαιρουμένων. Εἶναι κρίμα, είναι ἔγκλημα θαρροῦ νὰ διέπωμεν καθυστερούσαν, παρακωλυομένην τὴν ἀποκατάστασιν τῆς 'Ελληνικῆς Σημαίας, ἐκεῖ ὅπου ἀγῶνες σκληροί, ἀπαράγραπτοι θυσίαι, δλοκαυτώματα, τίτλοι ἀδιαφιλονίκητοι τῆς παρέχουν τὸ δικαίωμα ὑπερήφανον νὰ σημῆται.

Ἡ 'Ελλάς, τώρα, ὑπὲρ πᾶσαν ἀλλήλην φοράν, ἔχει ἀνάγκην ἀμεσον τῆς Ναυτιλίας της. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, πηγὴ πλούτου, μέσου συντρήσεως μυριάδων οἰκογενειῶν, καλεῖται νὰ ἀνοίξῃ πρῶτον αὐτὸν δρόμον πρὸς τὴν ἐθνικὴν ἀνασυγκρότησιν. Δὲν πιστεύομεν ὅτι οἱ 'Ελληνες ναυτιλλόδυμοι θὰ ἀγνοήσουν τὸ καθῆκον των. 'Η Ναυτιλία μας, μὲ πᾶσαν θυσίαν, πρέπει νὰ ξαναγίνη.

Διὰ τὸν 'Υπουργὸν

Θά ἔχωμεν, ἐπὶ τέλους, ἐντὸς τῶν ἡμερῶν λαοπρόβλητον 'Υπουργὸν καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Παρῆλθεν, εύτυχῶς, ἡ μακρὰ περίοδος, καθ' ἡν τὰς ζητήματα τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ διεισθίσθαν, ἐδῶ καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, οἱ ἐρχόμενοι καὶ παρερχόμενοι ὡπερινά μετέωρα, πρὶν ἡ γνώρισουν κανὴν Ναυτιλίαν, ὑπερεισακοὶ 'Υπουργοί. Τὰ ἀπίθανα πρόσωπα, οἱ τυχάριστοι, πλὴν ἐλαχιστῶν ἐξαιρέσεων, 'Υπουργοί, τὰ ἀνώμαλα δημιουργήματα ἀνωμάλων ἡμερῶν πλέον εἰς τὸ κακὸν παρελθόν.

Τώρα τρέφουμεν τὴν ἐλπίδα, ὅτι πέραν κάθε στενοῦ κομιατικοῦ ὑπολογισμοῦ ἡ κατ' ἀξίαν ἐκτίμησις θὰ φέρῃ εἰς τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τὸν ἐκλεκτόν. Δὲν θὰ κατέχῃ Ιωάς τὸ ναυτιλιακὸν πρόθλιμα ἐν τῷ συνδόλῳ του, δὲν θὰ είναι δὲξιός εἰδικεύεσθαις ἐνθεδειγμένος. Θά είναι δύοις δὲξιοῖς τὸν 'Υπουργός μὲ ἀνεπτυγμένον τὸ πολιτικὸν αἰσθητήριον, μὲ γνώσιν τῶν καθόλου διοικητικῶν ζητημάτων, μὲ ἐπίγνωσιν τῆς εὐθύνης, προτοιμασμένον νὰ λογοδοτήσῃ εἰς κάθε περιστασίαν, εἰς τὴν Βουλὴν καὶ πρὸ τοῦ λαοῦ, μὲ θέλησιν, τέλος, νὰ ἔργασθη καὶ νὰ διποδώσῃ ὑπὲρ ἐνὸς ἔξδικως πλουτοπαραγωγικοῦ κλάδου, η ἀνεκτίμητος τοῦ διποίου συμβολὴν ἐν πολέμῳ καὶ ἐν εἰρήνῃ παγκοίνου καὶ πανηγυρικῆς

έτυχεν άναγνωρίσεως.

Διά τὸν καλῆς πίστεως, τὸν ἀπροκατάληπτον παραπτηρήτην, διὰ τὸν Ὑπουργόν, τὸν διακατεχόμενον ἀπὸ τὴν εὐγενῆ φιλοδοξίαν νότιῃ ἐπὶ τῶν ἡμερῶν του θεμελιούμενον καὶ ἀνεγερόμενον τὸ ναυτιλιακὸν οἰκοδόμημα, τὸ δόλον πρόσθλημα τῆς διευθετήσεως τῶν διοικητικῶν κυρίων ζητημάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ σημαντικά ἀπλοποιεῖται. Δὲν εἶναι περιπλοκον εἰς τὰς γενικὰς του γραμμάς, ἀποθαίνει ζήτημα τάξεως, δύμαλον ρυθμοῦ ἔργασίσας, συγκερασμοῦ τῶν δισταύματων ἀπόφεων, καλῆς, ἀκριθοδικαίας ἀμοιβῆς τῆς Ἔργασίας, ἀλλὰ καὶ σταθερᾶς θελήσεως, ὅπως τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον πάνω νὰ εἶναι τὸ ἐλεύθερον πεδίον ταξικῶν ἄγώνων καὶ ἔξεπαγγελματικῶν ἐπιδιώξεων.

Ἄλλα θὰ περιμένωμεν τὸν Ὑπουργόν, διὰ νὰ συνεχίσωμεν. Πρὸ αὐτοῦ τὸ δόλον θέμα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως θὰ ἀναπτυχθῇ. Θά ἀκούνει οὗτος τὰς ἐκπατέρωθεν ἀπόφεις, θὰ διαπιστώῃ τὴν κατάστασιν καὶ ὑπεικὼν εἰς τὴν πανελλήνιον ἐπιταγὴν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας, θὰ καταλήξῃ εἰς ἀποφάσεις. Λύτων τῶν ἀποφάσεων τὴν ἀπαρέγκλιτον καὶ ταχεῖαν ἔφαρμογήν θὰ ἐπικαλεσθῶμεν. Πιστεύομεν ἀκραδάντως, διὰ εἰς τὸ καλόν, εἰς τὴν προσαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας μας ἀποφασιστικῶς θὰ συντελέσουμεν.

Τὸ πείραμα

Μετὰ τὴν Δανίαν καὶ τὴν Νορβηγίαν, δὲ Καναδᾶς. "Επειτα ἡ Ἀγγλία καὶ τέλος αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Ὀλλανδία. "Ολλας τὰ κράτη μὲ τὴν σειράν των, δσα, λόγῳ τῶν ἀνωμάλων πολεμικῶν συνθήκων ὑπερχρέωθησαν νὰ κρατήσουν ὑπὸ τὴν κυριότητα τῶν ἐμπορικῶν σκάφων, σπεύδουν νὰ ἀπαλλαγοῦν αὐτῶν." Αλλοῦ μὲν τὰ κρατικὰ πλοῖα οἰκοδομοῦνται πρὸς ἡμεδαποὺς καὶ ἀλλοδαπούς μὲ κάποιαν ὑπέρ τῶν πρώτων προτίμησιν — Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι, Καναδᾶς— ἀλλοῦ δὲ στενῶς περιορίζονται αἱ πωλήσεις εἰς μόνους τοὺς ὑπηκόους, ἐφοπλιστάς τὸ ἐπάγγελμα, ἔκαστης χώρας.

Εἶναι διαθάστατος τῷ διὰ τὸ φόρτος τῆς κρατικῆς πλοιοκτησίας καὶ θαρρότατον τὸ τίμημα διὰ τὰ δημόσια οἰκονομικά. "Εκεῖ διὰ τὸ δρομοφορούντη καὶ ἡ προάσπισης τοῦ κρατικοῦ συμφέροντος πρυτανεύουν, τὰ πειράματα τῆς κρατικῆς ναυτιλίας παρεμερίσθησαν. "Η ἰδιωτικὴ πρωτοθουλία ἀνεγνωρίσθη, εἰδικῶς καὶ τατά κύριον λόγον διὰ τὰ θαλάσσια ἔργα, ὡς ἡ λυσιτελέστερον διποδίουσα.

"Εξ ἀντιθέτου ἐδῶ τὸ ἀνάπτηρον τὴν σκέψιν Κράτους, μὲ τὰς ἔξηνοθρωμένας ὑπηρεσίας του, τὴν φαγέδαιναν τῆς γραφειοκρατίας καὶ τοὺς γλίσχρα ἀμειθομένους ὑπαλλήλους του, τείνει: διὰ δευτέρου φοράν κρατικὴν ναυτιλίαν νὰ δημιουργήσῃ. "Ηδη τὸ πείραμα στοιχίζει ἀκριβά: ἐν συνεχείᾳ θὰ κληρή δὲ δύσιμοιρος προϋπολογισμὸς διαπάνας σημαντικάς νὰ ἀντικρύσῃ. Παρὰ ταῦτα, ἀντιστάσεως μὴ οὖσης, ἡ κρατικὴ συνεχίζεται. "Οταν καποιος ἀπὸ μηχανῆς θεός σωστικῶς παρέμβῃ καὶ ἐπιτύχῃ τὴν διάλυσιν δούλου αὐτοῦ τοῦ ἐσιού τῶν ποικιλών των γραφειῶν καὶ ὑπηρεσιῶν, τότε θὰ διποκαλυφθῇ τὸ διποτεύτως δυγκάδες ἐστοίχισε τὸ πείραμα τῆς κρατικῆς ἀπομοποίας καὶ τὸ πενιχρὸν ἀπέδωκεν ἐν παραδόλῃ πρὸς τὰ δαπανηθέντα.

Αὐτά ἐν ἀναμονῇ τοῦ νέου Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. Βαθυτέρων θὰ ἔχῃ, πιστεύομεν, τὴν συναίσθησιν τῆς εὐθύνης του, ἀπὸ τοὺς ὑπηρεσιακούς ὑπουργούς, ποὺ διεχειρίσθησαν τελευταῖς τὰ δημόσια πράγματα.

Διδάγματα ἐκ τοῦ παρελθόντος

"Οσοι κατά τὸν προηγούμενον πόλεμον καὶ μετ' αὐτὸν ἔζησαν ἐγγύτερόν πως τὴν σκανδαλώδη διὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ὑπόθεσιν τῆς Διευθύνσεως τῶν θαλασσιῶν Μεταφορῶν. Θά γνωρίζουν ἀσφαλῶς πόσον ἀκριβά ἐπλήνωσε καὶ τότε δημόσιος κορβανᾶς τὴν κρατικὴν διαχείρισιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Τέσσαρα ἔκατονμοιρα χρυσῶν λιρῶν κατέθαλε τὸ Κράτος εἰς ζημίας, χωρὶς καὶ νὰ ἔξοφλήσῃ εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς ἐκ τῶν ἐπιτάξεων ὑποχρεώσεις του.

"Ἐπεδίωκε καὶ τότε, μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον, τὸ Κράτος νὰ διατηρήσῃ τὴν πλοιοκτησίαν καὶ διὰ τῆς Διευθύνσεως τῶν θαλασσιῶν Μεταφορῶν νὰ ἔκμεταλλευθῇ μετά τῶν ἐπιτάκτων τὰς ἔξι ἐπανοιθώσεων παραγωγηθέντα ἐπτά γεομανικά φοτιγά. Εἶναι ἀποιγραπτὸν τὸ τί ἐπηκολούθησεν. Εἰς πουτανεῖα μετεβλήθησαν τὰ σκάφη καὶ ἡ διασπάσθισις τοῦ δημοσίου χρή-

ματος εἰς τοιοῦτον σημεῖον εἶχεν ἔξιχθη, ὥστε νὰ ὑποχρεωθοῦν, παρακοτούμενοι τοῦ συμβουλίου τῆς Δ.Θ.Μ. δὲ ἀειμνηστος ἐφοπλιστής Κυριακίδης καὶ δ.κ. Θ. Κιζάνης, τότε λιμενικός ἀξιωματικός, νὰ συστήσουν ὡς πλέον συμφέρουσαν διὰ τὸ Κράτος λύσιν, τὴν ἐπιστροφὴν τῶν κρατικῶν πλοίων εἰς τοὺς συμμάχους ἡ καὶ εἰς αὐτοὺς τοὺς γερμανούς! Τέλος, κατὰ τὸ 1925, μετὰ πολυετῆ ἐπανδρώσεις ἀργίαν, τὰ σκάφη ἔξεποιήθησαν κακὴν κακῶς ἀντὶ εὐτελεστάτου τιμήματος. Αὐτός ἐν συντομίᾳ δὲ θλιβερὸς ἀπολογισμὸς τοῦ πρώτου τῆς κρατικοποιήσεως ἔγχειρηματος. Τρισχειρότερα δύμα τὰ εἶναι τώρα τὰ ἀποτελέσματα, δεδομένων τῶν δυσκόλων σημειών περιστάσεων, ὃν, παρὰ πάσαν ἐλπίδα, ηθελε συνεχισθῆ ἡ κρατικὴ διαχείρισις τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, ἀν τὸ Κράτος διατηρήσῃ τὸν τόσον δι' αὐτὸν ἀπρόσφορον ἐφοπλιστικὴν ίδιοτητα, ἀν τέλος τὰ κρατικά ναυπηγεῖα παραμείνουν ἀπρακτούντα, μηδὲν ἀποδίδοντα.

Εἰς χώρας προηγμένας εἰς ὁργάνωσιν τὸ Κράτος ἀπεδείχθη ἀνεπιτήσιον διὰ τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρισιν. "Εδῶ η πολυπραγμούνη κρατικῶν τινῶν λειτουργῶν ἐθεωρήθη ἀρκετὴ διὰ νὰ διαστάσῃ τὸν φόρτον τῆς «κρατικῆς ἀπομοποίας». Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ εἶναι νὰ πεταχθοῦν εἰς τὴν θαλάσσαν μερικά δισεκατομμύρια δραχμῶν καὶ νὰ χρονίσῃ ἡ φυσιολογικὴ ἐπίλυσις τοῦ προθλήματος τῶν θαλασσιῶν συγκοινωνῶν της χώρας.

· "Οπωδήποτε δύμα, ἔκοντες ἀκοντες, τὸ παράδειγμα τῶν ἔξινων μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν θὰ ἀκολουθήσωμεν, ἔστω καὶ δύπως πάντοτε καθυστερημένοι. Τὰ κρατικά πλοία τὰ διατεθοῦν εἰς τοὺς φυσικούς των διαχειριστάς, τοὺς ἐφοπλιστάς. Αὐτοὶ πρέπει νὰ ἀναλάσσουν ὑπὸ δρισμένας προϋποθέσεις τὴν ἐκτέλεσιν τῶν συγκοινωνιῶν, δηλ. 66εις τοῦ προτίμου τοῦ Κράτους. Εἰς αὐτοὺς θὰ μεταβιθασθῇ μὲ πλήρη τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου κατασφάλισιν καὶ ἡ κυριότης τῶν κρατικῶν πλοίων. Θά διαλαυθοῦν αἱ πολυποίκιλοι ὑπηρεσίαι, ποὺ ἔν τῷ μεταξύ δέημιοργήθησαν καὶ τὰ πλαίσια τοῦ Ταμείου.

Ἐπάνοδος εἰς τὸν στῖβον

· "Απὸ τὴν Νέαν Υόρκην καὶ τὸ Λονδίνον ἀθρόα μᾶς ἔρχονται τὰ μηνύματα περὶ τοῦ ἐκδηλουμένου ἡδη ζωηροῦ ἐνδιαφέροντος τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ νέας ἀγορᾶς. "Ἐν ἀναμονῇ τοῦ νόμου περὶ πωλήσεως τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ή δύοραστικὴ δραστηριότης τῶν ἐφοπλιστῶν μας συνεκεντρώθη εἰς τὰ ἔκποιούμενα ἀπό τοῖνος χρόνου κρατικά Καναδικά φορτηγά σκάφη, διαφόρων τύπων καὶ μεγεθών. Ο ἀριθμός των ἡπειρωτικῶν, πλεῖσται δὲ μεγάλαι Αγγλικαὶ ἐταιρίαι, Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ καὶ τὸ Γαλλικὸν δημόσιον ἡγόρασσαν ἀρκετά ἔξ, αὐτῶν. Οι "Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἐπέτυχαν νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν ἀγοράν ὑπερτριάκοντα περίπου, τοῦ τύπου «Βίκτορυ», 10.500 τόν. δ. w., τὰ χαρακτηριστικά τῶν δποίων καὶ τοὺς δρους τῆς πωλήσεως των παραθέτομεν κατωτέρω. Τὸ τίμημα τῆς ἀγορᾶς κυμαίνεται γύρω τῶν 100 χιλ. λιρῶν κατά σκάφος, παρεχομένων σημαντικῶν διευκολύνσεων διὰ τὴν καταθόλην του. Πρόκειται περὶ σκαφῶν ἐπιμελούς διὰ καρφώσεως κατασκευῆς καὶ θελιωμένου ἔναντι τῶν ἀμερικανικῶν «Λίμπερτυς» τύπου. "Ισως δύρισμέναι μετασκευαῖ νὰ χρειασθοῦν.

· "Ἐν τῷ μεταξύ, ἐν συνεχείᾳ τῆς δημοσίευσεως τοῦ νόμου περὶ ἐκποιήσεως τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ή «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» ἀνεκοίνων πρὸ ημερῶν τὰς τιμάς, βάσει τῶν δποίων θὰ δεχθῇ προσφοράς διὰ τὴν διάθεσιν τῶν διαφόρων τύπων πλοίων. Οὕτω: Διὰ τὰ «Λίμπερτυς» φορτηγά ή κατωτάτη τιμὴ εἶναι δολ. 526.000. Διὰ τὰ «Βίκτορυς» τῶν 15 μιλλίων δολ. 856.000 καὶ διὰ τὰ «Βίκτορυς» τῶν 17 μιλλίων δολ. 987.000. Διὰ τὰ τύπου C 1 δολ. 895.000, τὰ τύπου C 2 δολ. 937.000 καὶ C 3 δολ. 1.078.000. Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια δολ. 1.447.000. Κατωτὸν δὲ εἰς μετρητά τῶν 25 % τοῦ τιμήματος. Τὰ ὑπόλοιπα 75 % θὰ παραμείνουν ως δάνειν τοκοχεωλυτικῶς, ἔξοφλουμενον ἐντὸς 20ετίας.

Τὴν στιγμὴν αὐτῆς ἔχουν συγκεντρωθῆ εἰς τὴν Νέαν Υόρκην πλεῖστοι δοσοὶ ἔκ τῶν σοθαρτέων παραγόντων τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Αἱ ἀπόψεις των περὶ τῶν καταλληλοτέρων πρὸς ἀγοράν σκαφῶν ἔχουν πλέον ωριμάσει. Εύθυνς ως παρέλθουν αἱ ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου προθεσμίαι προσφορᾶς τῶν πρὸς ἐκποίησιν πλοίων εἰς ζένους ὑπηκόους, δῆλαι αἱ πληροφορίαι μας φέρουν τοὺς "Ελληνας ἐφοπλισταὶ διατεθειμέ-

Telegrams:

"GENICOLAOU,
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ**

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

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

νους νά διγοράσουν σεθεστόν αριθμόν σκαφών διαφόρων τύπων. Κατά τινας αίσιοδόξους προσβλέψεις, διάριμδος αύτός δὲν θά είναι κατώτερος τῶν 100 πλοίων. Τό δημόσιος πάντως τοῦ συναλλάγματος — αἱ τιμαὶ καθορίζονται εἰς δολάρια — θά ἀποτελέση σοθερόν ἐμπόδιον εἰς τὴν ἔξασφάλισιν ἀμερικανικῆς χωρητικότητος δι' ὅλους τοὺς ἔνους ἐφοπλιστάς, ἵτι δὲ περισσότερον διὰ τοὺς "Ελληνας, τοὺς ἑς δολοκήρους διατηρήσαντας, λόγω τῶν κατά τὸν πόλεμον περιορισμῶν τοῦ νόμου 3140, τὸ ναυτιλιακὸν κεφάλαιον εἰς λίρας.

Τὰ κατὰ τὸν πόλεμον, 1943 καὶ 1944 κυρίως, ναυτηρισθέντα καναδικά σκάφη τῶν 10.000 τόνων, ἀνενέροντο εἰς τρεῖς διαφόρους τύπους: Εἰς τὰ «Canadians» μὲ σκωτικοὺς λέβητας, κατανάλοκοντας πετρέλαιον, εἰς τὰ «Βίκτορες» μὲ ὑδραυλικοὺς λέβητας καὶ μὲ κατανάλωσιν πετρελαίου καὶ εἰς τὰ «North Sands» μὲ σκωτικοὺς λέβητας καὶ κατανάλωσιν γανανθράκων. Αἱ κατότεραι τιμαὶ πωλήσεως καθωρισθησαν: 625 χιλ. καναδικῶν δολαρίων διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν, 600 χιλ. διὰ τὰ «Βίκτορες» καὶ 575 χιλ., διὰ τὴν τρίτην. "Εκπτωτικός 25 χιλ. δολ. διὰ τὴν διαδικούν ἄγοράν 3 σκαφῶν καὶ ἄνω.

Αἱ ἀνάτεραι τιμαὶ ἐπιδέχονται τὰς ἔξης ἐκπτωτέους: 'Απόστεις ἑτηδίου συνήθης 5 ο), ἔκτατος, λόγῳ τοῦ πολέμου, 3 ο) διὰ τὸ μέχρι τῆς 2ας Μαρτίου 1946 χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ναυτηρισθεως ἔκστασιν σάλωσιν. 'Απόστεις μετὰ τὴν 2αν Μαρτίου 6 ο).

"Οροι κατατίθενται τιμήματος: 10 ο) μὲ τὴν ἀπογράφην τοῦ συνιδιού μεταθέσεως, 15 ο) ἄμα τῇ παραδόσει τοῦ σκάφων. Τὸ ὑπόλοιπον εἰς 15 ἑτησίας δόσεις, ἐντόκως πρὸς 3 1/2 ο). Τὰ τύπων «Βίκτορες», εἰς ἃ καὶ ἀνανέρονται αἱ ἀγοραὶ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, εἰναι χωρητικότητος 7.150 περίτον τόνων γρούς καὶ 10 χιλ. τόνων φρετῶν. Αἱ μηχαναὶ τῶν εἶναι τριπλῆς ἐκτονώσεως μὲ διάμετρον κυλίνδρων 24 1/2, 37 καὶ 70 ἵνταν καὶ διαδοχοῦν ἔμβολον 48 ἵνταν, ὁνομ. ιπποδύναμεως 3.000. Μὲ συνήθῃ ἀπόδοσιν ἵπποδύναμεως 2.300, ἐπηρεσιακὴ ταχύτης 10.5 μιλ.

Καὶ ἄλλη τακτικὴ γραμμὴ

"Ἐναὶ ἀκόμη σταθερὸν πρὸς τὴν ἀποκατάστασιν θῆμα ἔχομεν νά ἀναγγείλωμεν. Πρωτοθουλίξ τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου, συνιστάται ἀνώνυμος ἔταιρος ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐλληνικὴ Ἐφοπλιστικὴ ἔταιρος», ἀποκοπούμσα εἰς τὴν διὰ καταλλήλων συγχρονισμένων σκαφῶν ἔξυπρέτησιν τακτικῆς μηνιάς νυνὶ ἔτης ἐκ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Μεσόγειον. Γῆς νέας ταύτης ἔταιρίας μετέχουν, κατὰς κύριον λόγον, δ. κ. Καλλιμανόπουλος καὶ ἡ «Ἐλληνική», ὁ ἔταιρικός δργανισμὸς τῆς μοναδικῆς πρὸ τοῦ πολέμου τακτικῆς ἔλληνικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν Βόρ. Εὔρωπην.

"Ο. κ. Καλλιμανόπουλος εὐρίσκεται ἡδη ἀπὸ μηνῶν εἰς Νέαν Υόρκην. "Εχει, ἔξ δοσων πληροφοριῶν κατέχομεν, πλήρως ἐνημερωθῆ ἐπὶ τῶν εἰς πλωτὸν ὄλικὸν ἀναγκῶν τῆς γραμμῆς καὶ εἰς ἀποφάσεις ἔχει προέλθει διὰ τὴν ἔξευρεσιν τῶν καταλλήλων πλοίων. "Ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν μηνῶν πιστεύεται νά ἀνακοινωθῇ καὶ ἡ πρόσκτησις τῶν.

Τὰ σκάφη—45 ίσων τὸν ἀριθμὸν—μικρᾶς ἡλικίας, μεγάλης ταχύτητος καὶ χωρητικότηος, ἔφαμιλλα σίουδήποτε ξένου, θά ὑψώσουν τὸν Κυανόλευκον κ. τον. Ἐλπίζεται, διτὶ ἡ ἀπόφασις αὐτῆς τῆς ἔταιρίας θά συναντήσῃ τὴν πλήρη ἀπὸ μέρους τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου κατανόησιν καὶ θά παρωθήσῃ τὸ Κράτος εἰς τὴν ἐκκαθαρίσιν τῶν προτέρην τὴν ναυτικὴν ἔργασιν ἀνωμαλίων.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν δργανώσιν καὶ τὴν καλὴν τῆς γραμμῆς σταδιοδρόμιαν, τὸ παρελθόν ἐγγυᾶται διὰ τὸ μέλλον. Ο. κ. Καλλιμανόπουλος, μὲ μέσον μηδαμινά εἰς τὴν ἀρχήν, σκληρὸν διεξήγαγε πρὸ τοῦ πολέμου ἀγώνα πρὸς τὸ «πούλο» τοῦ «Κόντινεντ» — Ἐγγύς Ανατολής καὶ ἐπέτυχεν. "Η «Ἐλληνικὴ» ἐπεβλήθη, τὰ σκάφη τῆς ἐπολλοπλασιάσθησαν, λαμπρὸν τὸ μέλλον διεγράφετο. "Ο πόλεμος ἀνέκοψε τὴν προσπάθειαν. Τώρα ἐπαναρχίζει αὕτη μὲ εὔρυτέρων διώμων τὴν προσπάθησιν. Δύο εἶναι πλέον αἱ ἔταιριαι, Ισγυρά ὀικονομικά συγκροτήματα, ποὺ ἀναλαμβάνουν τὴν ἐκτέλεσιν δύο τακτικῶν γραμμῶν ἔξοχως ἀποδοτικῶν ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας. "Η μία διὰ τὴν Βόρειον Εύρωπην καὶ ἡ ἄλλη διὰ τὴν Βόρειον Αμερικήν μὲ ἀφετηρίαν τὸ γνώρωμα μεσογειακῆς ὅδατος.

"Υπὸ αἰσιωτέρους οἰωνούς, μὲ ἀφθονώτερα τὰ μέσα καὶ ἱὲ τὴν πάγκοινον — διώματος ἀναγγώρισιν τοῦ δικαιώματος συμμετοχῆς τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς κατὰ τομέας «διασκέψεις», ἀποδύεται δ. κ. Καλλιμανόπουλος εἰς τὴν νέαν του προσπάθειαν. Εὐχόμεθα νά ἐπιτύχῃ. "Η ἐπιτυχία του θά σημάνῃ καὶ τῆς Ναυτιλίας μας τὴν σταθεράν ἀνάπτυξιν.

HULL
CHARLES COLLINSON & COMPANY
Established 1825
WATER BOAT OWNERS
Water supplied to the majority of Greek vessels
and to 70 % of British vessels.
Day and night service with promptness and efficiency
HEAD OFFICE:
Friary Chambers,
Whitefriargate, HULL Telephones:
HULL 36078-18362

Η μεσογειακὴ ναυτιλία

Τώρα, ποὺ ἐλύθησαν τῆς ἐπιτάξεως, τῆς τόσον ἐπιζημίου διὰ τὸ Κράτος, τὰ μικρὰ μεσογειακά φορτηγά, ἔλλειψις ἐργασίας δι' αὐτὰ παρατηρεῖται. Δεκάς τοιούτων σκαφῶν τελεῖ ἡδη ὑπὸ προσφοράν εἰς τὴν ἀγοράν καὶ ναύλωσις καμμία δὲν ἀνευρίσκεται.

"Ἄλλοτε, προπολεμικῶς, ὁ Δούναβις καὶ οἱ ρωσικοὶ λιμένες τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἦσαν τὰ κύρια, τὰ θασικά κέντρα τῆς ἀπασχολήσεως τῶν μεσογειακῶν μας φορτηγῶν. Δημητριακά, ζυλεῖα, μεταλλεύματα, ζῶα καὶ πετρέλαια ησαν συνήθως τὰ φορτία των. Ἐντατικῶς ἀπηχολοῦντο, εἰς συνεχῆ πολλάκις ταξιδία, εἰς τὰς μεταφοράς αὐτάς πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν κυρίων Μεσογείου. Τώρα, η Μαύρη Θαλάσσα καὶ ὁ Δούναβις ἀπρακτοῦν. Ή ἐργασία τῶν ἀγορασθέντων ἀπὸ τὴν Γαλλίαν ρωσικῶν σιτηρῶν, η μόνη ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου, φαίνεται διτὶ δολοκήρωτικῶς διησφαλίσθη ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ «λίμπερτος», μετὰ τὴν ναύλωσιν ἀγγλικῶν τινῶν καὶ Ἑλληνικῶν μεγαλών φορτηγῶν.

Καμμία, ἐξ ἄλλου, δὲν διαφαίνεται ἐλπίς προσεχοῦς ἐπαναλήψεως καὶ τῶν ἔκ του Ρουμανίας ἔξαγωγῶν. Ή Ρωσιστ ἀπορροφᾷ ἡδη διὰ τῶν πολεμικῶν ἀποζημιώσεων τὸ σημαντικότερον τμῆμα τῆς πρὸς ἔξαγωγὴν ξελιξας καὶ τῶν πετρελαίων, ἐνῷ καὶ οἰουδηποτε ἄλλου εἰδους ἡ ἔξαγωγὴ δὲν φαίνεται πιθανή πρὸ τῆς ἐπαναλήψεως τακτικῶν ἐμπορικῶν σχέσεων διὰ τῆς ὑπογραφῆς τῆς δριστικῆς εἰρήνης με τοὺς δορυφόρους τοῦ "Ἀξονος".

Η Μεσογείος, νευραλγικὸν οημέρων τῶν ἀντιθέσεων μεταξὺ τῶν νικητῶν, δὲν πρόκειται δυστυχῶν νά ίδη ταχέως ἀποκαθισταμένη τὴν διμαλότητα, τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ἀκώλυτον διενέργειαν τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν. Ή μικρὰ μεσογειακὰ μας ναυτιλία δυσκολά κατ' ἀκολουθίαν ἡ ἐπανεύρη τὸν γνωρίων, τὸν προπολεμικὸν ρυθμὸν τῆς ἔργασίας της καὶ ἡ καθυστέρησης αὐτῆς, ἀνεξαρτητῶς ἄλλων ἀφορμῶν, δὲν θά ἐπιτρέψῃ καὶ τὴν γοργὴν ἀποκαταστασίν της εἰς τὴν πρὸ τοῦ πολέμου δύναμιν.

Αξιοί τῆς τύχης μας

Τὰ δύο νεοαγορασθέντα μικρὰ ἐπιθατηγὰ σκάφη τοῦ κ. Νομικοῦ καὶ τὸ «Πίνδος» τοῦ κ. Ποταμιάνου θετικόν θά δηδύναντο νά εἰσφέρουν ἔργον εἰς τὴν διενέργειαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνῶν. "Ἐνῷ, λοιπόν, τὸστοι τόσοι ναυτικοὶ μας παραμένουν ἀνεργοί, τὸ μὲν «Πίνδος» ἀφότου πρὸ πηνῶν μετεσκεύασθη, δὲν ἔχηλθεν ἀκόμη τοῦ ἀγκυροθολίου του, τὰ δὲ «Ἐφη» καὶ «Μεσσαρία» ἀποικάζονται νά ἔγκαταλείψουν τὰ χωρικά μας ὅδατα. Τὴν ἀκτοπλοϊαν τῆς Παλαιοστίνης, λέγεται διτὶ θά ἔξυπρετησουν.

"Ἔχει ὅμως καὶ συνέχειαν ἡ ὑπόθεσις αὐτῆς τῶν ἐπιθατηγῶν σκαφῶν. Μᾶς πληροφοροῦν διτὶ παρ': "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ ἡγοράσθη πρὸ πολλοῦ καὶ ἄλλο, εὑμέγεθες αὐτό, τύπου «Νίκ. Κουλουκούντης». Τόγιας, ἐπιθατηγόν. Παραμένει καὶ αὐτό ἀργούν εἰς τὸ Γιθραλτάρ. 'Ο πλοιοκτητης του προετίμησε νά κρατήσῃ τὸ σκάφος του, μακράν της Ελλάδος ἐν ἀπραξίᾳ, ἐφόδου, ὑπὸ τὰς κρατουσάς εὖδω συνθήκης ἀπανδρεώσεως καὶ μισθοδοσίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἐπιζήμιος ἐκρίθη κάθε ἀπόπειρα δρομολογήσεώς του.

Εἰμεθα, μά την ἀλήθειαν, ἄξιοι τῆς τύχης μας!

Μια ὀλιγόωρος ἐπίσκεψις

Κατευθυνόμενον εἰς Ζογκουλδάκι διὰ νά παραλάβῃ φορτίον γαναθράκων τῆς Ἐλλετικῆς κυβερνήσεως, δηῆλθε πρὸ μηνὸς ἔκ Σύρου τὸ φορτηγόν μας «Νικ. Κουλουκούντης». Ιδού, εν συντομίᾳ, τὶ τὸ πολύτιμον εἰσεκόμισεν εἰς τὴν πολυθασανισμένην Σύρον τὴν ἀπλή αὐτῆς ἐπίσκεψις. Πρόστον, τὸ καὶ σημαντικότερον, 32 ναυτικοὶ μας, ἀνεργοὶ ἀπὸ ἑταῖρων, τῆς ἔκει περιφερείας εὖρον ἐργασίαν. Προσελθόμενος εἰς ἀντικατάστασιν Ισαρίθμων ἀπολυθέντων. Χάρις εἰς τὴν πλήρη κατανόησιν τῶν ἔκει ναυτεργατικῶν δργανώσεων καὶ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς ἡ ἀπόλυτης καὶ ἡ ναυτολόγησις διεξῆθησαν δηλωτῶτας, χωρίς την ἐλαχιστην καθυστέρησην, χωρὶς τὰ γνωστὰ τοῦ Πειραιῶς ἐπεισόδια.

Δεύτερον, ἐδαπανήθησαν ἐπὶ τὸπου παρὰ τῆς Ατμοπλοιας Κάσου, πράκτορος τοῦ πολού, χλίαι λίραι Ἀγγλίας καὶ πέντε χλιάδες δολάρια εἰς προκαταθόλας καὶ ἔξοφλησις μισθῶν καὶ εἰς τὴν ἀγοράν τροφῶν καὶ ἔφοδίων καὶ τρίτον, οἱ λευθούσοι καὶ οἱ κομισταὶ τοῦ λιμένος εὖρον ἀφθονον τὴν ἀπασχόλησιν, διότι δυκάδεις καὶ πολλαὶ ησαν αἱ ἀποσκευαὶ τῶν ἀπολυθέντων ναυ-

E. H. M. MOHIDEEN & Co.

ESTABLISHED 1918

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS

50, Baillie Street,

Postbox, 284, Fort,

40, Church Street.

TRINCOMALEE

COLOMBO

Telegrams: MOHISHIPCO

Telephone: 3870-91021

Codes:

Scott's 10th Edition

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

LONDON AGENTS: JAS. A. MCLAREN & CO.

46, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2

τικῶν μας, ἐπανερχομένων μετά ἔτη ἀπουσίας εἰς τὴν γενέτειραν.
Αὐτά, ἀπό μίαν δλιγόδωρον ἐπίσκεψιν ἑνὸς καὶ μόνου φορτηγοῦ μας. Ἡμπορεῖ κανεὶς νὰ προεικάσῃ τι θά ἐσπιταίνει διά τῶν Πειραιᾶ καὶ τὴν Σύρον ἢ ἐπάνωδος εἰς τάς καλάς ἔκεινας, τάς δὲ ἀλημονήτους ἡμέρας τῆς πληθωρικῆς κινήσεως τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν εἰς τὰ ἐμποροναυτικά μας κέντρα.

Τώρα ή χρυσοφόρος αύτή κίνησις έχαθη, χωρίς, δυστυχώς, νάρ-
επιτελήται τι το προσωμάζον τὴν ἐπάνοδον τῆς. Μαρασμός καὶ δυ-
τυχία ἔχουν ἀπλωθῆ εἰς τὰς Ηγουσὶ καὶ τὰ ἐλληνικὰ ἀκρογιάλια. Οἱ
ναυτικοὶ μας ἀργοπεθαίνουν ἀναμένοντες τὸ πέρασμα τοῦ
νεοαγορασμένου σκάφους, τὴν ἀποστολὴν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Πό-
τε θά ἔλθῃ ἡ εὐλογημένη αύτῇ ἡμέρᾳ τοῦ ξεκινήματος....;

Διὰ τοὺς Συριανοὺς ναυτικοὺς

Τὸ παράδειγμα τοῦ «Νικόλαος Κουλουκούντης» ἀς τὸ ἀκολουθῆσσον καὶ ἄλλα ἀπὸ τὰ διλύγα, δυστυχῶς, φορτηγά μας. Τὸ πέρασμά των ἀπὸ τὴν Σύρον είναι ἀδάπανον, ἀν πλέουν πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἡ κατέρχωνται αὐτῆς, καὶ αἱ διατυπώσεις διάτην ἀπόλυσσιν καὶ τὴν ναυτολόγησιν διεξάγονται χωρὶς χρονοτριθήν, μὲ κάθε εὔκολίαν.

Ναυτικοί πολλοί ανεργοί προσφέρονται εἰς τὴν Σύρον πρὸς ἔργασίαν, ναυτικοί εἰδικευμένοι, νομιμόφρονες, ὅξιοι κάθε ὑποστηρίξεως, ὑποστάντες ἐπὶ ἔτη τὴν δυστυχίαν τῆς κατοχῆς καὶ τῆς ἀναδουλείας. "Ἄς μὴ τοὺς ἀφήσωμεν εἰς τὴν ἔξαθλίωσιν. Πρέπει νὰ προτιμηθοῦν καὶ μέχρι σήμερον ἡγυνοθήσαν παντελῶς. Τριῶν ἡ τεσσάρων φορτηγών μας τὸ πέρασμα ἀπὸ τὴν Σύρον είναι ἀρκετόν διὰ νὰ χαρίσῃ τὴν χαρὰν τῆς ζωῆς εἰς ἐκατοντάδα οικογενειῶν. 'Ἄξιει, νομίζουμεν, τὸν κόπον. Τι λέγουν οἱ ἐφοπλισταί μας;

Μετά τινας ήμέρας

Αι δύμεσοι της ύπηρεσίας άνάγκαι ύπαγορεύουν την πύκνωσιν τῶν τάξεων τῶν ἀξιωματούχων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Αύται καὶ τὴν εἰδοχήν τῶν λιμενικῶν δοκίμων ἐπιβάλλουν, ὅπως καὶ τῶν ἐπικούρων κατέστησαν, πρὸ ἔτους, ἀναγκαῖαν τὴν πρόσληψιν. Οἱ Ιθύνοντες τὰ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας αὐτά, τὰ ἀκατανόητα, δι' ήματς τούλαχιστον, Ισχυρίζονται. Κατά τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη, μὲ μίαν Ναυτιλίαν δύο περίπου ἑκατομμυρίων τόνων, ἐν δραγασμῷ κινήσεως τελοῦσαν, τὸ προσωπικὸν τοῦ Ὑπουργείου ἦτο ὑπερεπαρκές. Τώρα, μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας κατακριματισμένην καὶ τὴν ναυτιλιακὴν προσποθειαν ἀδρανοῦσαν, τὸ αὐτὸ προσωπικόν, ἐνισχυμένον μάλιστα μὲ τοὺς ἐπικούρους καὶ τοὺς πρακτορειακούς υπαλλήλους, δὲν ὄντα παρακρίνεται, λέγουν, εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ύπηρεσίας. Δύο τινά πρέπει νὰ συμβαίνουν: "Ἡ ωριμέστα τμῆματα καὶ παραρτήματα τοῦ Ὑπουργείου, ἀπρακτοῦντα, λόγῳ τῶν πειστάσεων, διατροῦν, ἐν τούτοις, πλήρως, ἀλλὰ καὶ ἀσκότως, τὴν δργανικήν τῶν σύνθεσιν, καθεύδουσαν, ἢ ἡ ἀπόδοσις τοῦ διου δργάνου τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας ὑπολείπεται σημαντικῶς τῆς προπολεμικῆς. Πρόκειται, δηλαδή, καὶ εἰς τὴν πρώτην καὶ εἰς τὴν δευτέρην περίπτωσιν περὶ ὑπηρεσίας μὲ χαλαρῶν τὸν ρυθμὸν κινουμένης. Ὑπεύθυνοι θὰ ἔπρεπεν νὰ λογισθοῦν αὐτοὶ οὗτοι οἱ εἰσηγούμενοι τὴν ἐντατικὴν καλλιέργειαν τοῦ φυτωρίου τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὑπὸ συνθήκας μη δικαιολογούσας αὐτήν.

Ίσως, δύμας, νά περιττεύῃ πρός τὸ παρόν ἡ συζήτησις. Μετά τινας ἡμέρας θα ἔχωμεν, ἐπὶ τέλους, Ὑπουργὸν ὑπεύθυνον, λαο-πρόδολην. Θά ἔχωμεν Βουλὴν καὶ Κοινὴν Γράμμην ἐννιμερωμένην. Τότε θὰ συζήτησαι μεν καὶ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Ἀπό τῆς συστάσεώς του δὲν μᾶς παρεσχέθη ἡ εὐκαιρία. Ἀλλοτε μὲν τὸ φίμωτρον τῆς δικτατορίας, ἔπειτα δὲ ἡ κατοχὴ καὶ αἱ ἀνωμαλίαι τῆς ἀπελευθερώσεως δὲν ἐπέτρεψαν νὰ λεχθοῦν πολλὰ καὶ ἐνδιαφέροντα πράγματα. Μὲ τὴν κατάρτισην τοῦ διανικού προϋπολογισμοῦ, ἀλλὰ καὶ πρὸ αὐτῆς, θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν θάσανον τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος καὶ τῆς λογικῆς ἡ διληπτική διαδικασία τοῦ διοικητικοῦ κλάδου τῆς Ναυτιλίας. Δὲν θὰ πρόκειται, θεωρεῖται, περὶ τῆς εἰσοδοχῆς εἰς τὴν Σχολὴν τῶν 20 λιμενικῶν δοκίμων. Βαθύτερά δὲ είναι ἡ παρέμβασις. Καταστάσεις δημιουργηθεῖσαι εἰς ἐποχὴν ἀνώμαλον θά ερευνηθοῦν ἀπό πάσης πλευρᾶς. Ἐπίζημεν νά παταχθῇ ἀμειλίκτως ἡ πολυτελεία τῆς διοικήσεως, κάθε δαπάνη, ἀπρόσφορος εἰς τὰς σημειώνας τοῦ Κράτους περιστάσεις, διποτανός τοι γενέσθαις ἡ κάθαρσις ἀπό κάθε ζένον ή ἔχθρικὸν πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν σαπρὸν στοιχεῖον τῆς διοικήσεως. Θά μᾶς δοθῇ, κασφαλῶς, ἡ εὐκαιρία νά ἐπανέλθωμεν...

Συζητήσεις ἐπίκαιοι

•Επίκλησιν πρός τάς διοικητικάς Ικανότητας τοῦ "Αγγελου ἐ-
ρπολιστοῦ ἀπευθύνει δι' ἔπιστολῆς του, δημοσιευμένης εἰς τὸν
χρυγγιλικὸν ναυτικὸν τύπον, θετερᾶνος, δῶρως ὑπογράφεται, ἐφο-
τιλιστικὸς παράγων τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας.

«Αι Ικανότητες αύται, ή γνώσεις και ή ειδίκευση, θα ισχυροποιήσουν γράφει τὴν θέσιν τοῦ Θρετανικοῦ πλοίου, θα τὸ απαστόθινον ἔτι μᾶλλον ἀνθεκτικὸν εἰς τὴν ἐπέρχομένην ἀπὸ τὴν ἀντίπεραν ἀκτὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ λαλιάπα». Καὶ συνεχίζει: «Αν ἀνατρέξῃ τὶς εἰς τὸ παρελθόν, εἰς τὸ θάσος μιᾶς ἐκατονταετίας, θὰ διαπιστώσῃ, διτὶ ἡ χώρα αὐτὴ ἔχει μίαν Ιδιάζουσαν ουσιὴν πρὸς τὴν ναυτικὴν ἐμπορείαν. Ἀμφιβολὸν εἰναι δὲ εἰς ἀλληγον τινὰ βιομηχανίαν, αὐτὴ τὰς κατὰ τὴν αὐτὴν περιόδον ἀντιπετεῖσας, ἐπεδείχθη ἡ Ικανότης καὶ δ ἔντονος παλαιός, δυσὶ ἔχοντας ἀκτήρισε τὴν πρόδοσην τῆς Θρετανικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας.

Πρέπει δύμως νά παραδεχθώμεν δτι αι συνθήκαι, υπό τάς δποιας δινεπτύχθη ή πλέον εύτυχης περίοδος της ναυτιλίας μας, παρῆλθον και νέαι ἀγνωστοι ἀκόμη εἰς ἀποτελέσματα ήρχισαν νά διαγράφωνται.

»Ἐπείγουσα συνεπώς ἡ ἀνάγκη διὰ τὴν συμπύκνωσιν τῆς πρωτοθουλίας καὶ διὰ τὴν ἐνθάρρυνσιν κάθειν Ικανότητος, δουούδητος καὶ ἄν θήμελεν αὕτη διαπιστωθῆ. Μόνον διὰ τῆς ἐπιλογῆς τῶν Ικανῶν, τῶν ἐπιστημονικῶν κατηρτισμένων, τῶν πεπειραμένων διοικητικῶν τῆς ναυτικῆς θίομηχανίας παραγόντων, ὑπάρχει ἐλπίς ἀσφαλῶς νά πραγματισθῇ τὸ θρετανικόν πλοίον. Ἀνδρες κατηρτισμένοι νά δραγμανώνουν καὶ νά διοικοῦν μᾶς χρείάζονται. Αὐτάς μετοδέη λύσεις διαπρέπονται εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ «Ε-

Αυτοί, μεταξύ άλλων αναφέρονται εἰς την επιτομήν των πετεράνου ἔφοπτοιστοῦ. Ἀντικείμενον εύρυτάτων σχολίων ἀπετέλεσσαν αἱ γνῶμαι του καὶ αἱ διατυπωθεῖσαι ἐπ' εὐκαιρίᾳ ἀπόψεις εἰς ἔνα καὶ τὸ αὐτὸ καταλήγουν συμπέρασμα. Τώρα, υπέρ πάσαν ἄλλην περίσσον, διὰ νά σταθῇ καὶ εὐδοκίμως νά ἐπιτελέσῃ τὴν εύρυτέραν ἀποστολήν της ἡ Βρετανική Ναυτιλία ἐπιβάλλεται: Τό μὲν νά διαχειρισθούν τὸ πρόδηλμα τῆς ἀνασυγκροτήσεώς της ἀνδρες πεπειραμένοι, ειδικοί, δοκιμασμένης Ικανότητος, τό δέ ἀπρόσκοπτος νά ἀναπτυχθῇ κατά κύριον λόγον ή ιδιωτική πρωτοσουλία.

Αύτά είς τὴν Ἀγγελίαν γράφονται, καὶ δινοπτύσσονται, ἐκεὶ που
ἡ ναυτιλία ἐπὶ τέλους ἔχει στερρά τὰ θάθρα τῆς ἀποκαταστά-
σεως της καὶ ισχυρά τὰ μέσα τῆς ἀμύνης.

Εις τὴν πτωχήν Ἑλλάδα, δόποι ὅλαι αἱ ἀσχημίαι ἐπιτρέπονται, ὁ κ. Κουρμπέλλης καὶ οἱ γνωστοὶ σύντροφοί του θὰ διαφωνοῦν ἀσφαλῶς. Κρίμα τῇ ἀλήθειᾳ...



Περὶ τὴν ἐπιτροπὴν ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ

*Ελάσθομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπι-
στολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Τό σημείωμα τοῦ προηγουμένου τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν συσταθεῖσαν ἀμψῆ ἀπὸ λιμενικούς ἀξιωματικοὺς ἐπιτροπὴν μελέτης τῶν προτάσεων «Ωνάση, ἐπαναφέρει, πράγματι, εἰς τὴν μνῆμην ὅλων ἑκείνων ποὺ ἔζησαν τότε τὰ ἀποτοποικά πράγματα, μίαν ἀπεργοφάτως σκανδαλώδη περιόδον τοῦ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Μὲ αὖτιν, ἄλλως τε, ἐνεκανίσας καὶ τὴν ἀγάθοποιν του δρᾶσαι τὸ ἀριστοτείτον, τότε, 'Υπουργείον.» Ισως τὰ μετέπειτα δραματικὰ χρόνια τοῦ πολέμου καὶ τῆς κατοχῆς νὰ μᾶς ὑπερχρέωσαν νὰ λησμονήσωμεν τὰς ἀσχημίας ἑκείνων τῶν προτάσεων «Αμπατέλου, δὲν θὰ ἐπρεπεν, διμος, εὐκαιρίας τυχούντης, νὰ παραστηθῇ ἔστοι καὶ τώρα τὸ σκάνδαλον, ἀφοῦ ἐπιδικτυοφίας δὲν ἐπέτρεπετο ἡ ἀναγραφὴ σχετικῶν τοινούς εἰδήσεως, πολλὸν περισσότερον γενικωτέρου σχολίου ἐπὶ τῶν τεκταινομένων.

Ελέγεν ήδη κατά το 1936 έπιληφθή της μελέτης των προτάσεων έπι του άκτοπλούκου ό πρωτος "Υπουργός της Ναυτιλίας, διε έπεβληθη ή διατοροία. "Έκτοτε έπι μῆνας μαρχούς, κεκλεισμένων τῶν θυρῶν, ἐν κρυψῷ καὶ παραβότῳ, ὁ "Υπουργός, ὁ κ. Κομινός, τηματάρχης τῶν εἰλετῶν καὶ πανδαιμάνων τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων θεσμούθετης, καὶ ὁ Θαλασσούς, Πρόεδρος τῆς συνσταθεῖσης Ἑπιτοπῆς, συνεπεξέποντο μὲ τὸν ἔνδιαιρεθόμενον μεσάζοντα, ἔκριναν τὴν τύχην τόσων καὶ τόσων ἐπαιχειρίσεων, τὴν ζωὴν τόσων ναυτικῶν καὶ τὸ μέλλον ἐνὸς ἔξοδως σημαντικού κλάδου τῆς τε Οἰκονομίας καὶ τῆς ἔθνης ἡμῶν τῆς Χώρας, ἐν ἀγνώσιᾳ ὅμη μόνον τῶν ἀμέσως ἔνδιαιρεθόμενων καὶ τῆς εὐρεταρίας Κοινῆς Γνώμης, ἀλλὰ καὶ αὐτοῦ τοῦ τότε Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως.

Καὶ ὅταν ἐπὶ τέλους, ἀφὸν ἐπὶ μακρῷ ἐκνοφορῆθι μέσα εἰς τὰ ἄδυτα οὐν Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, τὸ ἐκτρωματικὸν αὐτὸν κατασκεύασμα τῆς ουρβάσεως, εἰδε τὸ φῶς τῆς ἡμέρας καὶ ὑπεβλήθη πρὸς ἔχοντας εἰς τὸ Υπουργικὸν Συμβούλιον, μὲ τὴν διαβεβαίωσιν τῶν ἀρμόδιον, τὸ εκσυγχρονώντα πλήνως τὰ κρατικά καὶ τὰ κοινωνικά συμφέροντα, ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ἔσπενε, πὼν πάσης συνητήσεως, νά τὸ ἔξαστοτεῖλη πρὸς περαιτέρῳ μελέτην καὶ γνωμάτευσιν εἰς δευτέραν μεγάλην ἐπιφρονήν. Καὶ ἡ ἐπιφρονή ἐκείνη, ἀπαριθμέσθαι ἀπὸ ἐλεκτούς δύον τῶν καλών τῆς κρατικῆς διοικήσεως, ἀπέρριψεν δλοκληρωτικῶς τὴν οὐδικαστικήν. Ράπισμα οὐχηρὸν κατέφερεν εἰς τὰς ἐντραχεῖς παρεμβολὰς τῶν ἀρμόδιον Υπουργοῦ, τὸ ἀπεργασθέντος διὰ τῶν δργάνων του λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, τὸ οἰκτρὸν κατασκεύασμα, διὰ τοῦ δποίου συμφέροντος.

A. GORDON & SONS LTD.

A. GORDON & SONS LTD.

Grain bags & Separation cloths dry sheathing paper.

Grain bags & Separation cloths dry sneatching paper.
Cable address: GORDONBAGS, Montreal
Branches: Sorel, Que. Three Rivers, Que. St. John

τα ζωτικά κρατικά και ιδιωτικά απεμπολούντο.

"Ο 'Υπουργός, δέβαια, δὲν ήσανθη τὴν ἀνάγκην νὰ παρατηθῇ. 'Αργότερα τὸν... επαρήησαν' μὲ τὸν τρόπον, ποὺ ἀπῆλλασσετο ἡ δικτατορία τῶν ἀνεπιθυμητῶν ὑπουργῶν τῆς. Οἱ ἀξιωματικοὶ, δῆμος, οἱ συνυπεύθυνοι, διὰ τὴν συρραφὴν τῆς σκυνδαλώδου συμβάσεως, οἱ ἐπὶ μῆνας περιορίσαντες τὰς ὑπηρεσιακὰς τὸν ἀσχολίας εἰς συζητήσεις μὲ τὸν μεσάζοντα, αὐτὸς ἔμεναν, προκήθησαν μᾶλιστα διὰ νὰ συνεχίσουν τὸ θεάρεστον ἔργον τῶν.

Κατέχω ἀπειρα λεπτομερειακὰ στοιχεῖα τῆς δῆλης αὐτῆς ὑποθέσεως, θὰ ἔχειμοντο, δῆμος, πολλὰ σελίδες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διὰ νὰ τὰ ἀποκαλύψω. Περιορίζομαι πρὸς τὸ παρόν εἰς τ' ἀνωτέρῳ. Εἶναι ἀρκετά, διὰ νὰ χαρακτηρίσουν μίαν κατάστασιν, γενάρτητο ἀπὸ ἀσχημίας, αἵτινες, δυστυχῶς, δὲν συνήντησαν καμίαν, δῆλος θὰ ἔπειπε, κύρωσιν. Διότι δ' ἀκριβῶς δὲν ἐπεβλήθησαν κυρώσεις — οἱ "Ἐλληνες εἴνουλοι ἡγομονῶν" — βλέπουμε τῷρα ἀποτελεσμένην καὶ πάλιν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν 'Υπουργίου τῆς Ναυτιλίας νὰ συστήσῃ ἀπὸ λιμενικὸν ἀξιωματικὸν ἐπιτροπὴν μελέτης σοβαρωτάτων ζητημάτων, ποὺ ἔκφευγον ἀσφαλῶς τῆς δικαιοδοσίας καὶ τῆς εἰδικεύσεως τῶν κυρίων ἀντῶν. "Αν χρειασθῇ θὰ ἔπανέλθω δομιτέρος."

Μετὰ πάσης τιμῆς

A. Z.

Πειραιεύς, 26 'Απριλίου 1946.

'Η ἀλιευτικὴ ἔξορμησις'

Ἐλάθομεν ἐπίσης, σχετικῶς μὲ τὴν ἀλιείαν, τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλούνθω μὲ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον τὴν ἀρδογραφίαν τοῦ συνεργάτου σας κ. Κ. Κομπῆ διὰ τὴν δργάνων τῆς ἀλιείας. Τὸ τελευταῖον σημείωμα του, τῆς 1ης τρέχ., ἰδιαίτερος μὲ συνεκίνηση. Συνιστᾷ μίαν ἀλιευτικὴν ἔξορμησιν πρὸς περιοχάς, δῶν ἄλλοι, "Ἐλληνες ἀλιεῖς ἐπίσης, ἀπὸ πολλῶν δεκαεπτοῖδων, λίων ἔκπειχον ἀσφαλῶς τῆς δικαιοδοσίας καὶ τῆς εἰδικεύσεως τῶν κυρίων ἀντῶν. "Αν χρειασθῇ θὰ ἔπανέλθω δομιτέρος.

Οἱ σπογγαλεῖς μας, ἀκριβῶς, βεβαιώνονται, δῆλος θὰ ἔπειπε, τὸν σημείωμα της Λιδών (Κυρηναϊκή — Τριτολίτις), δῶν καὶ τῆς Τύνιδος, η ἀρδονία ἔκλειτὸν ἴγνων εἶναι τοιάντι, ὅπει νὰ δικαιολογῆται πλήρως κάθε προσθετικαίαν ἐνθαρρύνουσαν τὴν δργάνων μᾶς ἐλληνικῆς ἀλιευτικῆς προσπαθείαν πρὸς τὰς ἔκει θαλάσσας.

Τὸ δῆλον οἱ σπογγαλεῖς δύνανται ἐπὶ τοῦ θέματος νὰ ἔκφερον τὴν πλέον ἔγκυρον γνώμην, εἶναι ἐκτὸς πάσης συζητήσεως. 'Αρκετοὶ νὰ λάθωμεν ὑπὲρ τὴν δργάνων εἶναι τοιάντι, ὅπει νὰ δικαιολογῆται πλήρως κάθε προσθετικαίαν ἐνθαρρύνουσαν τὴν δργάνων μᾶς ἐλληνικῆς ἀλιευτικῆς προσπαθείαν πρὸς τὰς τὰς ἔκει θαλάσσας.

"Ἐπερχον γεγονός ἔχομενον εἰς πλήρη ἐνίσχυσιν τὸν ὑπὸ τοῦ κ. Κομπῆ ὑποστηριζομένον, εἶναι καὶ η ὑπὸ τῶν ἵταν συστηματικὴ καὶ συνεχῆς διενέργεια ἀλιείας εἰς τὰς αὐτὰς θαλάσσας. 'Εκείθεν, ἄλλως τε, ίκανοποιοῦντο τὸ πλεῖστον μέρος τῶν εἰς ἀλιευτικὰ προσβάτα τῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας, ἀμέσως, ἀντιλήφεντος νὰ συναγέγονται τὰ συμπεράσματα.

"Ἐπερχον γεγονός ἔχομενον εἰς πλήρη ἐνίσχυσιν τὸν ὑπὸ τοῦ κ. Κομπῆ ὑποστηριζομένον, εἶναι καὶ η ὑπὸ τῶν ἵταν συστηματικὴ καὶ συνεχῆς διενέργεια ἀλιείας εἰς τὰς αὐτὰς θαλάσσας. 'Εκείθεν, ἄλλως τε, ίκανοποιοῦντο τὸ πλεῖστον μέρος τῶν εἰς ἀλιευτικὰ προσβάτα τῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας των.

"Ἐπερχον, δῆτα καὶ αἱ διλόγια αὐτὰ τὰ γραμματαὶ θὰ ἔνθαρρουν πως τὸν ἀγῶνα διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ἐλληνικῆς ἀλιείας. 'Επι τῇ εὐκαριοτὶα ὑποβόλλω τὴν παράληπτον, δῆλος εἰς δεδομένην στυγμὴν περιληφθῆ καὶ η σπογγαλεῖα εἰς τὴν προσπάθειαν. 'Αποτελεῖ καὶ αὐτὴ μίαν σπουδαίαν, καὶ τὴν ἔχοντον ἐλληνικὴν βιομηχανίαν.

Μετὰ πάσης τιμῆς

N. KINΔΥΝΗΣ

Πειραιεύς, 10 'Απριλίου 1946

Ἐπικινητὴς Σπογγαλευτικῶν

Σχετικῶς μὲ τὸ ἔργον τῶν «Διασκέψεων» ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Φοβοῦμαι δῆτα ἡ δίκησην τὰ ἀγαπητὰ «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύσαντα εἰς ὃ καὶ στὸν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1ης 'Απριλίου ἐπιστολὴν τοῦ κ. Δ. Τσαλίδη κατὰ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ παρουσιάσαντα αὐτὸν ὡς τὸν ἀριθμὸν διατάξεως της κατὰ τὸν ἀποτυπωτικὸν ἔχοντα ἀνταγωνισμοῦ, ὡς συζητήσεις δὴ η μοι καὶ ο πατέρας καὶ δημόσιος περιεχομένου. "Η ἀπόδειξις, τὴν ὅποιαν ἐπικαλεῖται, δῆτα ἀπὸ τοῦ 1935 ἐλληνικὴ τακτικὴ γραμμὴ ἔχει τὸν Pool ἀνταγωνισμένη τὰς ξένιες γραμμάς, ἐφόρμουζε ἀκριβῶς τὸν διάδοχον ναύλους μὲ τὸ Pool, ἐνῷ τίποτε δὲν τὴν δημόσιαν, εἶναι τὸ διλγόντερον ἀφελής διὰ τὸν γνωρίζοντας, δῆτα τὴν δημόσιεν ἀπλούστατην ἡ τὸτε ἀδύναμία της καὶ διάδοχον νὰ ἀποτινγῇ δὲ διλγόντερον τὸν γνωστὸν ἐκβιαστικὸν μέτρων, τὰ δῆμοις ἤσκουν κατὰ τὸν 'Ἐλλήνων ἔξαγωγέων οἱ ξένοι ἀνταγωνισταί. 'Εάν δὲ κ. Δ. Τσαλίδης παρίστατο εἰς συνέλευσιν τῶν 'Ἐλλήνων σταφιδοπαραγωγῶν Πελοποννήσου, οἱ δῆμοις εἰλούν τότε συγκληθῆ εἰς τὴν Διεύθυνσιν 'Εμπορικῶν Ναυτικῶν, ἀσφαλῶς δὲν θὰ ἔστοι μάλιστα συζητηθῆ τὰ ἐν τῷ ἐπιστολῆ τοῦ γραφέντα, ἀλλὰ δῆλος ἔφορόντες νὰ ἀπέλθῃ τὸ ταχύτερον, δῆτας ἡναγκάσθησαν νὰ πράξουν καὶ οἱ παριστάμενοι πράκτορες ξένης ναυτιλιακῆς ἑταῖρας, συμμετεχοῦσσεις εἰς τὸ Pool, εὐθεότερες πρὸς μᾶς πανγρηγούσσεις καταδίκης τῶν ἐκβιαστικῶν μεθόδων καὶ τῆς ἀσυνειδήτου ἐκμεταλλεύσεως τῶν σταφιδοπαραγωγῶν μας ἐκ μέρους τοῦ ξένου μονοπολιαρχοῦ Pool.

"Αλλὰ λησμονοῦντα τόσον γρήγορα καὶ τὰ επεργαγμένα ("Ιούνιος 1935—'Απριλίος 1941) τῆς μοναδικῆς μας A. E. ἀτμοπλοΐαν γραμμῶν η «Ἐλληνική»;

Μετὰ πάσης τιμῆς
Φίλος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»

Παντοῦ ὄργασμός, δημιουργία

'Ενω ἡμεῖς...

Συνεχίζομεν τὴν σύντομον ἀνασκόπησιν τῆς κατὰ χώρας θαλασσινῆς δραστηριότητος. Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος ἀπησθαλήθημεν μὲ τὰς εὐρυτέρας ἐκτάσεως ἐπιδιώξεις, μὲ τὰς ἔξορμήσεις τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν. 'Εν συνεχείᾳ θὰ ιδωμεν τὶ τὸ ξένιον ιδιαιτέρας μνείας ἐπιτελεῖται ηδη ἀπὸ μέρους τῶν μικροτέρων εἰς ναυτικὴν ἐπίδοσιν χωρῶν.

Πράγματι δολοὶ οἱ λαοί, μικροὶ καὶ μεγάλοι, δοσοὶ ηγύρχοσαν στενήν ἡ εὐρεῖαν νὰ ἔχουν διέξοδον πρὸς τὸ ύγρον στοιχείον ἀνενδότως ἐπιδιώκουν, τώρα μετά τὸν πόλεμον, κατὰ συνέπειαν δὲ τοιούτου, τὴν ναυτιλιακὴν προαγωγήν. 'Η Φινλανδία, η Δανία, η Πολωνία, τὸ Βέλγιον, η Πορτογαλία, η Ισπανία, αἱ Βαλκανικαὶ χώραι, η Παλαιστίνη, η Αίγυπτος, η Κίνα, η Αύστραλία, η Νότιος Αφρική, η 'Αργεντινή καὶ η Βραζιλία, χωρὶς νὰ ἔξαρεθῇ οὐδὲ η «συνεμπόλεμος» Ιταλία, δῆλαι, μετά τὰς μεγάλας ναυτικάς χώρας, πλὴν τῆς Έλλάδος, ἔχουν ηδη ἀρκετά ἐπιτελέσθαι θέματα, αἱ μὲν πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν τῶν χειραφέτησιν, αἱ δὲ πρὸς τὴν ἀποκαταστάσιν καὶ τὴν προαγωγήν.

ΟΙ ΦΙΝΛΑΝΔΟΙ ἔχουν καὶ αὐτοί, δῆμοις οἱ διατάσσονται τῶν Σκανδιναվικῶν χωρῶν, ίκανην παράδοσιν εἰς τὰ θαλασσινὰ ἔργα. 'Ιστιοπλόδοι ἔκ τῶν ἀρίστων, μόνον αὐτοὶ διετήρησαν κατὰ τὸν πόλεμον καὶ τώρα μετ' αὐτοῖς, τὰ μεγάλα ιστιοφόρα, δοσα ἀπέμειναν ἀπὸ τὴν καταγύδα, ἐν κινήσει. Στόλον δύκωδη δὲν κατέτηγε πρὸ τοῦ πολέμου η Φινλανδία. 'Η χωρητικότητος του ἔφθασε τὰς τριακοσίας περίπου χιλιάδας τόνων υγρούς. 'Από φορτηγά κυρίως σκάφη, «τράμπες» καὶ «λάινερες», συνέκειτο, περιωρισμένος δὲ ἀριθμός τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸ ἔξωτερον ικανοποιείται οἱ πόλεμοι καὶ τῆς Μεσογείου ἔκπτητο δι' αὐτῶν. 'Ο πόλεμος ἀνέκοψε τὴν προσπάθειαν τῶν Φινλανδῶν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὄλικου τῆς ναυτιλίας τῶν καὶ τὴν διεύρυνσιν τῆς δραστείας τῆς. Τώρα, χάρις καὶ εἰς τὴν πλήρως ἀνασυγκροτηθεῖσαν, κρατικῆς ἀρωγῆς, έθνικήν ναυπηγικὴν θιομηχανίαν, τὸ ἔργον τῆς περιουσίλογης καὶ τῆς ἀποκαταστάσεως, ἥρχισε. Προσέπεται μικρόν, διότι η Φινλανδία ἔχεισε καὶ αὐτή κατὰ τὸν πόλεμον τὸ μέγιστον μέρος τῆς ναυτιλίας της καὶ διότι στερεῖται ἐπαρκῶν διαθεσίμων κεφαλαίων διὰ τὴν πρόσκτησιν χωρητικότητος ἀπὸ τὸ ἔξωτερον. 'Οπωσδήποτε δῆμος ἀμείωτος σημειούσται η δραστηριότης καὶ η προσπάθεια τῶν Φινλανδῶν ναυτιλῶν συνεπικούρων εύρισκει τὸ Κράτος. 'Η Φινλανδία μετά τινα ἔτη θὰ ἔχῃ ἀποκατασταθῆ ἐμποροναυτικῶν.

Ίδού τώρα η Πολωνία μὲ τὰς εὐρυτάτης ἐκτάσεως θαλασσινάς της ἐπιδιώξεις. Τὸ δραματική της ναυτικῆς ἐπικρατήσεως δὲν είνει τὶ τὸ καινοφανές διὰ τὸν Πολωνού. Αὐτοὶ οἱ έθνικοι, οἱ ιστορικοὶ ἀγῶνες τοῦ Πολωνικοῦ θέμους διὰ τὴν ἀνεξαρτησίαν του ἀπόλυτα εἶναι συνυφασμένοι πρὸς τὴν θαλασσασινήν του ἔχομητον. Τὸ Δάντσικον καὶ η Γδύνια πρὸ τοῦ πολέμου υπῆρχαν οἱ πόλοι τῆς Πολωνικῆς ἐπιμόνου ἐμποροναυτικῆς προσπαθείας, ἰδιαιτέρως δὲ η Γδύνια, δὲ μοναδικὸς έθνικὸς λιμένη, η κινθότος τῶν έθνικῶν πρόστιμων ἀπό την κρατική ἀρωγή πρέπειχαν οἱ Πολωνοί τὴν Βόρειον θάλασσαν καὶ τὴν Μεσόγειον, ἔγγυτον δὲ πρὸς τὴν Βόρειον θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικήν, σκάφη ύπερωκεάνια ἐναυπήγησαν, σταθερῶς πρὸς τὴν διαδοχὴν τῶν έθνων εἶναι τὴν ναυτιλία των.

"Απὸ τὸν πόλεμον η Πολωνία, μόνη ίσως αὐτή, έξέρχεται μὲ ηδημένην πως τὴν μικρὰν χωρητικότητα της ναυτιλίας της. Τὰ δύο, τύπου «Πιλσούδσκι» υπέρωκεάνια της διεσώθησαν, δῆμοις

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΟΣΕΩΝ

ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

LONDON AGENTS:

HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

LONDON HOUSE, CRUTCHED FRIARS

LONDON E.C. 3

Telephone : ROYAL 1534

και ἀρκετά φορτηγά σκάφη. Αἱ ἐπανορθώσεις, ἡ λεία πολέμου και ἔξι ἀμερικανικά «λίμπερτυς» συνεπάληρωσαν τὰς εἰς χωρητικότητα πρώτας ἀνάγκας τῆς Πολωνικῆς Ναυτιλίας, ἐνῷ ἡ πρὸς τὴν Βαλτικήν εύρυτάτη πλέον και ἀκώλυτος μετά τὴν Νίκην διέξοδος τῶν ἔθνικῶν ὄριων και τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου κατέστησαν ἀπτὴν πραγματικότητα τὰ δινειρά και τοὺς πρωινούς πόθους τῶν Πολωνῶν. Λιμένας τώρα συγχρονισμένους, Ναυτιλίαν μεγάλης ἀκτίνος δράσεως, χωρητικότητος 800 χιλ. τόννων γκρός, ἐσωτερικά δίκτυα συγκοινωνιῶν πρὸς τὴν Μεσευρώπην ἄρτιον. Αὐτά ἐπιδιώκει πλέον ἡ Πολωνία. Νὰ ὑποκαταστήσῃ τὴν Γερμανίαν εἰς τὸ μὲ τὴν Μεσευρώπην διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, νὰ κρατήσῃ τὰ σκῆπτρα τῆς ἐμποροναυτικῆς ἀναπτύξεως εἰς τὴν Βαλτικήν, νὰ ἴδῃ προαγομένην εύρυτάτην ἐπὶ διεθνοῦς πεδίου τὴν οἰκονομίαν τῆς, εἰς τὰ σημεῖα αὐτὰ ἐντοπίζεται κυρίως ἡ προσπάθεια τῆς Πολωνίας. Προϋποτίθεται ἡ ὑπαρξία ισχυρᾶς και συγχρονισμένης ναυτιλίας και πρὸς αὐτὴν τώρα τὸ Κράτος στρέφει τὴν προσοχήν του, δεδομένου ὅτι αὐτὸς κατὰ κύριον λόγον ἀποτελεῖ τὸν σημαντικότερον ἐφοπλιστικὸν παράγοντα. Ἀξίζει νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ Πολωνία ἀπέκτησεν ἐκ τοῦ πολέμου και τὴν γερμανικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τοῦ Ντάτσιγκ, ήτις προώρισται νὰ προωθήσῃ σημαντικῶς τὴν ναυτιλιακήν τῆς προσπάθειαν.

Καὶ τοῦ ΒΕΛΓΙΟΥ ἡ ναυτιλία, ἡ μικρά εἰς χωρητικότητα, ἀλλὰ πληροῦσα τὰς κυρίας ἔθνικάς μεταφορικάς ἀνάγκας, ἀπεδεκατίσθη ἀπὸ τὸν πόλεμον. Τώρα αἱ ἐπιδιώξεις τοῦ Βελγίου ἔκτεινονται πέραν τῶν προπολεμικῶν ὄριων. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλιστικοί κύκλοι ὑποστηρίζουν τὴν ἀνάγκην, δύναμην τὸ Βελγιον, χώρας κατ' ἔξοχήν βιομηχανική και μὲ εύρυτάτην μεταφορικήν ἀπὸ θαλάσσης κίνησιν—λιμὴν τῆς Ἀμερικῆς—συμμετάσχη διὰ τῆς ἔθνικῆς του ναυτιλίας εἰς τὴν κίνησιν αὐτὴν μὲ ποσοστὸν μεγαλύτερον τοῦ προπολεμικοῦ, διότι μόλις ἀνήρχετο τοῦτο εἰς 4%. Τὸ Κράτος ἥρχισεν ἥδη νὰ ὑποθεσθῇ οἰκονομικῶς τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ἐμποροναυτικὴν ἀνασύνταξιν, ἡ ἔγχωριος δὲ ἀρκετά ἀνεπτυγμένη ναυπηγική βιομηχανία ἀπὸ ἔτους ἥδη ἐργάζεται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν.

Παράλειψις νὰ μὴ ἀναφέρωμεν τὴν ὑπόθεσιν τῆς ΔΑΝΙΚΗΣ ναυτιλίας μεταξὺ τῶν περιωρισμένης ἐκτάσεως ναυτιλιακῶν ἐπιδιώξεων. Ἡ ΔΑΝΙΑ και λόγω τοῦ δύκου τῆς χωρητικότητὸς τῆς και λόγω τῆς ἔξειδικευμένης τῶν ναυτιλῶν τῆς ἐπιδιώξεως καταλέγεται μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν.

Ἡ ἐμποροναυτικὴ τῆς Δανίας ἀνάπτυξις δὲν ὑπολείπεται παρὰ μόνον εἰς τονάς ἔναντι τῆς Σουηδικῆς. Ἀπὸ τὸν πόλεμον ἡ Δανική ναυτιλία ἔξερχεται μειωμένη κατὰ 30 περίπου τοῖς ἑκατὸν τῆς προπολεμικῆς τῆς χωρητικότητος—ἀπλέιει εἰς σκάφη 500 χιλ. τόννων—ἐνισχυμένη δύμως διὰ νέων σκαφῶν ναυπηγείθεντων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἐνῷ και ἡ ναυπηγικὴ τῆς βιομηχανίας ἔξιχθεισα εἰς ὑψιστὸν ὕσθιμον τελειότητος λαμπρά, ὑποδειγματικά εἰς τὸ εἰδός τῶν σκάφων ἀποδίδει εἰς ἀναπτήρων τῶν ζημιῶν. Ἡ ἐμποροναυτικὴ τῆς Δανίας, ἀποκατάστασις δὲν πρόκειται νὰ χρονίσῃ. Τὸ 1948, κατὰ θασίμους τῶν Δανικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων προθλέψεις, θά ἴδῃ διολκήρουμένην τὴν προσπάθειαν.

Ἡ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ, εἰσέρχεται τώρα μετὰ τὸν πόλεμον, εἰς τὸν θαλάσσιον στίθιον μὲ στερράν τὴν ἀπόφασιν τῆς ναυτιλιακῆς χειραφετήσεως. Φίλοδοξεῖ νὰ δημιουργήσῃ ναυτιλίαν, κατὰ πάντα συγχρονισμένην, εύρυτάτης ἀκτίνος δράσεως. Τὸ ἐπίκεντρον τῆς γεωγραφικῆς τῆς θέσεως, τὰ ἔκ τοῦ πολέμου διδάγματα και ἡ οἰκονομικὴ τῆς θέσεως δημιουργοῦν τὰς προϋποθέσεις τῆς ἐπιτυχίας. Σκάφη τετρακοσίων χιλιάδων τόννων γκρός, μὲ κόστος 30 ἑκατομμυρίων λίρων, πάσης κατηγορίας και προορισμοῦ, ἀπὸ τῶν ἐπιβατηγῶν υπερωκεανίων, τῶν μικτῶν «λάινερς», μέχρι τῶν δεξιαμενοπλοίων, παρηγγέλθησαν εἰς τὰ Βρετανικά και τὰ Σουηδικά ναυπηγεῖα, χώρις νὰ ὑπολείπεται εἰς παραγωγὴν μικρᾶς χωρητικότητος σκαφῶν και ἡ ἔγχωριος ναυπηγική. Καὶ αἱ παραγγελίες συνεχίζονται.

Μετά τινα ἔτη ἡ Πορτογαλία θά καταλέγεται μεταξὺ τῶν ἵσχυρῶν συγκροτημένων ναυτικῶν χωρῶν. Ἀπὸ τὰς δοθείσας μέχρι τοῦδε παραγγελίες σκαφῶν αποδεικνύεται ὅτι σαφῶς καθωρισμένον εἶναι τὸ πρόγραμμα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπαρκείας και τῆς πρὸς τὰ συγγενικά κράτη τῆς Λατινικῆς κυρίως Ἀμερικῆς ὃποιούδετεραν σημαίαν διαθεσίμων.

Ἡ ΙΣΠΑΝΙΑ, πέραν τοῦ γεγονότος ὅτι λόγω και τῆς οὐδετερότητός της διετήρησεν εἰς τὸ ἀκέραιον τὴν ἔξι ἑκατομμυρίου περίπου τόννων χωρητικότητά της, δὲν ἔχει τί τὸ ἀξιόλογον ναυτιλιακῶν νὰ ἐπιδεῖξῃ. Ὁ πόλεμος διηηκόλυνε τοὺς Ισπανούς ἐφοπλιστάς νὰ κερδίσουν ἀρκετά, δὲν ἐπέτρεψεν δύμως εἰς αὐτὸὺς τὴν ἀνανέωσην τῆς Ισπανικὸν θαθμὸν παρηγίκου χωρητικότητος. Ὡρισμένα σκάφη θελτιωμένου τύπου ἐναυπηγήθησαν εἰς τὰ Ισπανικά ναυπηγεῖα κατὰ τὸν πόλεμον—δεξαμενόπλοια και μικτὰ γραμμῆς—χωρίς ἡ κατασκευὴ αὐτῶν νὰ ἀλλιώσῃ σισμητῶς και τὴν ποιοτικὴν σύνθεσιν και τὴν κατά κατηγορίας πλοίων συγκρότησην τῆς Ισπανικῆς ναυτιλίας. Ὁ παραδίπτος δημόσιος στόλος ἀπεδείχθη διὰ τὴν Ισπανίαν πολύτιμον τῆς ύποστάσεως της στοιχείων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Τὰ Ισπανικά σκάφη δημοφάλισαν τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς χώρας. Χωρὶς αὐτὰ θά ήτο ἀνέφικτος, δεδομένης τῆς ἐλλειψεως πλοίων υπόδετέραν σημαίαν διαθεσίμων.

Καὶ ίδου ἡ «συνεμπόλεμος» ΙΤΑΛΙΑ. Ἀφότου οἱ Ιταλοί κατώρθωσαν, ἔγκαταλείποντες τὸν ἄγωνα, νὰ ἀποφύγουν τὰς θαρείας κυρώσεων πού ἐπεβλήθησαν εἰς τοὺς συμμάχους τῶν Γερμανούς, ἀσφαλῆς και ταχείᾳ προεβλέπετο ἡ ναυτιλιακὴ ἀποκατάστασις. Ἐκεῖνο θεσσαίως, ὡς ημεῖς τούλαχιστον οἱ «Ἐλληνες δὲν ὑδυνάμεθα νὰ προθέψωμεν, εἰναι ἥ δῆδη παρεχομένη, ἀμεριστος ἀπὸ μέρους τῶν Συμμάχων ύποστηριξις πρὸς τὴν Ιταλικὴν προσπάθειαν. Τὰ κατὰ τὴν κήρυξιν τοῦ πολέμου καταληφέντα παρ' αὐτῶν ὅχι δίλγα Ιταλικά σκάφη ἀποδίδονται, Δάνεια διὰ τὴν ἀγορὰν 50 «λίμπερτυς» φορτηγῶν παρέχονται και ποῶται διὰ τὰ τὴν Ιταλικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν ἐν ἀφονίᾳ και ἐπὶ πιστώσαι παραχωρώνται.

Ἐν τῷ μεταξὺ γοργός εἶναι ὁ ρυθμὸς τῆς ναυτιλιακῆς ἀποκαταστάσεως καθ' ἀπασαν τὴν Ιταλίαν. Σκάφη ναυπηγοῦνται, ἀλλα ἀνελκύονται και ἐπισκευάζονται. Στεροῦνται θεσσαίως συναλλάγματος οἱ Ιταλοὶ ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν ἔτη τῆς ζένης ἀγράρων σκαφῶν, συνεπικουρος δύμως ἔρχονται ή Κυθέρηντος, ήτις καθε δυνατὴν θοήθειαν παρέχει διὰ τὴν ταχείαν τῆς ἔθνης ναυτιλίας ἀνασυγκρότησιν. Πρέπει δὲ νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ δῆλη προσπάθεια συνεπικουρεῖται, δὲν «σαμποτάρεται ἀπὸ τοὺς ναυτεργάτας. Εἰς τὴν Ιταλικὴν ναυτιλίαν ἔργοτικὸν ζήτημα δὲν ὑφίσταται. Ἐκεῖ οἱ πάντες ἔργαζονται διὰ τὴν ἀποκατάστασιν, πού ἀσφαλῶς δὲν πρόκειται νὰ χρονίσῃ. Ιταλός ἐφοπλιστής, ἔγκυρον δυνάμενος νὰ ἐκφέρῃ γνώμην, ἐτόνιζε πρὸ τίνος εἰς σχετικὴν συνέτευξιν του: «Μετὰ μίαν πενταετίαν ή Ιταλικὴ Ναυτιλία θά ἐπανακτήσῃ πλήρως τὴν θέσιν της». Προσέθετο δὲ χαρακτηριστικῶς: «Τὸ Ιταλικὸν πλοίον θά αναπτύξῃ κυρίως τὴν άνταγωνιστικήν του ίκανότητα, χάρις εἰς τὴν ἀπόλυτον προσαρμογήν του εἰς τὰς κατὰ τομεῖς μεταφορικάς ἀνάγκας, τὰς τεχνικός ἐπ' αὐτοῦ ἐφαρμογάς και τὴν οἰκονομικήν του ἐκμετάλλευσιν. Ἡ Ιταλικὴ ναυτιλιακὴ ἀπιγείρονται πρὸ ταστῆ αὐτάρκης, διότι θά πασχήνεται νὰ ἀποτελῇ μέσον προπαγάνδας. Εἰς τοὺς ἐπίχειρηματικούς σκοπούς θά ἀποβλέψωμεν κυρίως».

Δὲν ἀμφιβάλλομεν ὅτι θά ἐπιτύχῃ εἰς τὰς ἀναδιώξεις του διατάξιος έφοπλισμός. Πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ ὅτι καμμία πλευρά τῆς ναυτιλιακῆς προσπάθειας δὲν ἔμφανται ἀσθενής ή καθυστερημένη εἰς τὴν Ιταλίαν.

* * *

Ἄλλα μακρά εἶναι ἡ σειρά τῶν πρὸς τὴν θάλασσαν ἔρχομένων και ὁ χώρος δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ συνεχίσωμεν. Εἰς τὸ ἐπόμενον θά κλείσωμεν τὴν ἀνασκόπησιν αὐτὴν, ήτις και τὰ μᾶς υπαγορεύση χρήσιμα διὰ τὴν ἐλληνικὴν θέσιν συμπεράσματα. Ἐκτάκτως ἀπογοητευτικά προβλέπονται.

EMM. P. YANNOULATOS & CO ESTABLISHED IN CHINA 1907

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

M.M. BULDING—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: 84198(2), 5 LNES P.O.Box 140, 1846

Cables: "YANNOULATOS,,

GENERAL MANAGERS:

ΚΟΙΝΟΙ ΟΙ ΑΓΩΝΕΣ, ΚΟΙΝΗ Η ΝΙΚΗ

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΗ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Πολλοί δεσμοί ένωνται την Ελλάδα με την Μ. Βρεταννίαν. Θά μπορούσε κανεὶς νὰ στηρίξῃ, ἐπάνω εἰς ιστορικάς ἀποδείξεις, τὴν κρίσιν, ὅτι ἡ Ἑλλάς ζῇ μέσα εἰς τὸ πολιτικὸν κλῆμα τοῦ Συνθέσμου τῆς Εθνῶν τῆς Βρεταννικῆς Κοινοπολιτείας.

"Οταν ἡ Ἑλλάς εἶναι ισχυρὰ καὶ εὐημερῆ, ἡ Μ. Βρεταννία δικαιούται νὰ τὴν υπολογίζῃ, εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῶν δυνάμεων της. "Οταν ἡ Ἀγγλία ὑποφέρῃ καὶ δυστραγῇ, ἡ Ἑλλάς ὑποχρεούται νὰ σηκώνῃ βάρη ἀνήσυχων καὶ φόβων.

Δὲν γνωρίζω ποῦ δύναται νὰ δόηγησῃ μίαν ἡμέραν τὴν πολιτικὴν ὑγείαν τῶν δύο 'Εθνῶν, ἡ ἀνωτέρα καὶ ἀντικειμενικὴ ἐκτίμησις τῆς ἀναμφισθῆτού ταύτης πραγματικότητος. Γνωρίζω μόνον καὶ πιστεύω, ὅτι τόσον ἡ Ἑλλάς, δύον καὶ ἡ Μ. Βρεταννία, ἔχουν ζωτικὸν συμφέρον νὰ θεωροῦν ὡς κοινὴν ὑπόθεσιν τὴν ἀσφάλειάν των, τὴν εὐημερίαν των καὶ τὴν πρόσδοτάν των.

Εἰς τὸν σχηματισμὸν τῶν γενικῶν αὐτῶν σκέψεων, πολλοὶ δρόμοι δόηγούν, μὲ σκοπιάν παρατηρήσεως, τὰ παλαιά καὶ πρόσφατα ιστορικά δεδομένα. "Εναὶ ἔξι αὐτῶν, ἔξιχως χαρακτηριστικὸν τῆς στενότητος τῶν φιλικῶν δεσμῶν, εἶναι καὶ ἡ συμβολὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἰς τὴν μάχην τῆς Ἀγγλίας, ἡ ὁποία εἰς πρώτην καὶ τελευταῖαν ἀνάλυσιν, ὑπῆρξεν ἡ μάχη τῆς ἐλευθερίας τοῦ κόσμου.

Μὲ τὸ θέμα τοῦτο θά ἀσχοληθῶ ἐν συντομίᾳ.

"Οταν ἐκηρύχθη ὁ πόλεμος, πολλὰ Ἑλληνικά φορτηγά πλοῖα, εὐρέθησαν ναυλωμένα διὰ μεταφοράς φορτίων πρὸς Ἀγγλικοὺς λιμένας. Ἡ ὑπὸ τῆς Γερμανικῆς Κυβερνήσεως κήρυξις τούτων ἐν ἀποκλεισμῷ, κατὰ τὸ Διειθένες δίκαιον καὶ τὰς σχετικὰς ρήτρας τῶν ναυλούσιμφώνων, παρεῖχε δικαίωμα πρὸς ἀκύρωσιν τῶν ναυλώσεων. "Ομως, κανένας Ἑλλην πλοιοκτήτης δὲν διενόθη νὰ ἐνασκῆῃ τὸ δικαίωμα τοῦτο, μολονότι ἡ ἐκτέλεσις τῶν ταξιδίων μὲ ναύλους προπολεμικούς καὶ μὲ ἀσφάλιστρα κατὰ κινδύνων πολέμου, ὑπερβαίνοντα σημαντικῶν τὸ ποσὸν δλοκλήρου τοῦ ναύλου, ἀφίνεν εἰς βάρος τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, αἰσθητὴν ζημιαν.

Δὲν εἶχε παρέλθει δίμηνον ἀπὸ τῆς κηρύξεως τοῦ πολέμου καὶ διογρασμὸς τῶν θυσιῶν εἶχεν ἀνοιχθῆ. Κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο, δέκα φορτηγά μας ἔθυσθησαν καὶ ἀρκετά οἰκογένειαν ναυτικῶν μὲς ἐπεινθόρρησαν.

Κατὰ τὰς πρώτας ἀκόμη ἡμέρας τοῦ πολέμου, ἀρκετά Ἑλληνικά πλοῖα ἔχρονον αὐλάθησαν διὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν. Μολονότι ἡ Ἑλλάς ἦτο οὐδετέρα, εἶχαν ἀρχίσει ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμέρων τοῦ πολέμου συζητήσεις πρὸς χρηστιστοίσι τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος διὰ τὰς Ἀγγλικάς μεταφοράς, αἱ ὁποῖαι κατέληξαν εἰς τὴν διαδικήν χρονοναύλωσιν διὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἔξηκοντα φορτηγῶν μας χωρητικότητος τριακοσίων χιλιάδων περίπου, τόννων γκρός, προτοῦ ἀκόμη παρέλθῃ τὸ πρώτον ἔξαμην τοῦ πολέμου.

Θά ἐπλανᾶτο πολὺ ἔκεινος, ποὺ θὰ ἥθελε νὰ εὕρῃ ἔξηγησιν τοῦ φαινομένου τούτου, εἰς τὸ δέλεαρ τοῦ οἰκονομικοῦ συμφέροντος. Διότι, ἔαν ἐπρεπε νὰ ἔξετασθῇ ἡ οἰκονομικὴ μορφὴ τῆς συνεργασίας, ἡ συνεργασία δὲν θὰ ἐπραγματοποιείτο. Τόσον δὲν λογίσανταν μας, δύον καὶ ἡ ἀσφάλισις τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, δὲν ὑπελογίσθησαν ἐπὶ βάσεως ἴκανοποιητικῆς.

"Ἄξιζει νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι κατά τὴν περίοδον ἔκεινην ἡ Γερμανικὴ προπαγάνδα ἔδρασε δαιμονιώδῶς διὰ νὰ παραλύσῃ τὸ ἡθικὸν τῶν Ναυτικῶν μας, δινεύ ἀποτελέσματος. Προσέτι, ὅτι τὰ μῆ χρονοναύλωθέντα ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν φορτηγά μας, δὲν κατέφυγαν εἰς ζώνας ἀσφαλείας, ἀλλ' ἔξηκολούθουν διὲλευθέρων ναυλώσεων, νὰ ὑπερτεῦν τὰς Ἀγγλικάς μεταφοράς.

Καὶ ταῦτα μὲν μέχρι τῆς 28ης Οκτωβρίου 1940, ὅποτε ἡ Ἑλλάς, ἐναντίον πάσης λογικῆς, ἀλλὰ σύμφωνα μὲ τὴν ιστορίαν τῆς καὶ τὰς παραδόσεις τῆς, ἐπήρε θέσιν εἰς τὸν πολέμον καὶ ἐτάυτισε τὰς τύχας της μὲ τὴν Ἀγγλίαν τοῦ Κόθερντρου.

"Ηρχισε τότε διὰ τὴν Ἑλλάδα, ἔνας ἀγώνας ὑπὲρ τῶν πάντων. Καὶ τὰ πάντα καὶ οἱ πάντες ἐτέθησαν εἰς τὴν ὑπέρτεσίαν τοῦ ὑπὲρ πάντων ἀγώνος. Ἡ Ναυτιλία εἶχεν ἱδη τὴν θέσιν της εἰς τὸν ἀγώνα" ἀλλὰ τότε ἐγένετο ἡ ἔνταξις τῆς δλοκληρωτικῆς, ἀπὸ τοῦ δικαιονόρου φορτηγοῦ μέχρι τῆς κωπάλτου λέμψου. Τὸ σύνολον τῆς δυνάμεως τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου ἐπιτάσσεται καὶ τίθεται μέσῳ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Υπουργείου τῶν Πολεμικῶν Μεταφορῶν. "Υπὲρ τὰ 400 Ἑλληνικά φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος περίπου 1.600.000 τόννων γκρός καὶ 15.000 Ἑλληνες ναυτεργάται, ποὺ τὰ ἐπανδρώνουν, ἀπασχολοῦνται μὲ τὸ σκληρὸν καὶ πολυκίνδυνον ἔργον τῶν θαλασσών μεταφορῶν. "Ολη ἡ ἐπιθατηγός Ναυτιλία μας, δυνάμεως 50 ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, χωρητικότητος 50.000 τόννων γκρός, δὲν τὰ θενζινόπλοια καὶ τὰ ιστιοφόρα μας, 1.000 περίπου μικρὰ σκάφη, χωρητικότητος 35.000 τόννων γκρός, μὲ τὰ ἀνάλογα πληρωμάτα, κατὰ τὸ ἔξαμην τῆς ἐπικῆς Ἑλληνικῆς ἀντιστάσεως εἰς τὰ Ἀλβανικά θεούν, ὑπερτεῦν τὰς ἀνάγκας τοῦ πολέμου. Τὰ σκάφη ταῦτα σχεδόν ἀπεδεκατίσθησαν, διὸν οἱ ἡνωμένοι δύκοι τῶν δύο πανόπλων αὐτοκρατοριῶν ἔκαμψαν

τὴν θαμβώσασαν τὴν Οἰκουμένην Ἐλληνικὴν ἔνοπλον ἀντίστασιν, διότι καὶ μετὰ ταῦτα συνεχίζεται αὐτὴ καθολικῶς καὶ κατά μυρίους τρόπους καθ' ὅλα τὰ ἔτη τῆς τριπλῆς κατοχῆς, τὴν δοπίαν ὅμη θία ἐπέθαλεν εἰς τὸ μαρτυρικὸν "Εθνος μας.

Μετά τὴν πτῶσιν, δύμας, τῆς Ἐλλάδος, ὁ ἀγώνας τῆς διασωθεῖσης Ναυτιλίας μας ἔξακολούθει μὲ περισσότερον θάρρος καὶ πείσμα. Ἐπικοινωνία Ἐλλάδος καὶ Μέσης Ἀνατολῆς, ἐνίσχυσις τοῦ ἀνταρτικοῦ ἀγώνος, κατασκοπεία, ἀποτελοῦν τοὺς τομεῖς τῶν ἀπασχολήσεων τῶν θενζινόπλοιων καὶ ιστιοφόρων μας, παρ' ὅλην τὴν κερθέρειον ἐπαγρύπνησιν τῶν θρασυδείλων Ἰταλῶν καὶ τῶν ἀπανθρώπων Γερμανῶν. Ἀρκετοὶ ναυτικοί μας ἔγνωρισαν τὰ στρατόπεδα συγκεντρώσεων, τὰ κελλιά τῶν φυλακῶν καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ ἐκτελεστικό ἀπόσπασμα.

Οι ἐν Ἐλλάδι ἀποκλεισθέντες ναυτικοί μας προτιμοῦν νὰ πεθάνουν ἀπὸ τὴν πενίαν, παρὰ νὰ ὑπερτήσουν, ὡς πληρώματα, εἰς τὰ ἐπιταχθέντα ἀπὸ τοὺς Γερμανούς πλοῖα. Ὁ κατακτητὴς ἐπεδίωξε νὰ τοὺς ἔξανογκάσῃ μὲ ἀπειλάς, ἐπεδίωξε νὰ τοὺς δελέασῃ μὲ παροχάς, ἐπεδίωξε μὲ δῆλα τὰ μέσα νὰ τοὺς χρησιμοποιήσῃ. Δὲν τοὺς φοβίζει. Δὲν τοὺς φοβίζει. Ἐμμένουν εἰς τὴν πενίαν των. Ἀποσκελετώνονται, ἀλλὰ δὲν ὑποτάσσονται.

Ἡ διασωθεῖσα πάλιν ποντούσση Ναυτιλία μας, γνωρίζει κῦμα πρὸς κῦμα τὴν μάχην τῶν ἐπτά θαλασσῶν. Εἰς τὸ Τομπούσον, εἰς τὰς ἀποθατικὰς ἐπιχειρήσεις τῆς Ἰταλίας καὶ Νοτίου Γαλλίας, εἰς τὰς νηοπομπάς τοῦ Μουρμάνσκ, γενικῶς εἰς κάθε πλοῦν, συμπέτεχει ὡς μεταφορεύς καὶ πολεμιστής.

Εἰς τὴν ἀπόθατην τῆς Νορμανδίας, δύο Ἑλληνικά φορτηγά, τὸ «Αγιος Σπυρίδων» καὶ τὸ «Γεώργιος Π.» ἔδωριζον ἀπὸ τὴν Ἑλληνικήν Κυβέρνησιν πρὸς τὴν Ἀγγλικήν, διὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν ὡς blockships εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν γενομένων πρὸς ύποθήθησιν τῶν ἀποθατικῶν ἐπιχειρήσεων τεχνητῶν λιμένων.

Καὶ ίδού ὁ τελικὸς ἀπολογισμός.

Δύο χιλιάδες Ἑλληνες ναυτικοί, νεκροί. Δὲν ύπάρχουν στοιχεῖα διὰ τοὺς περιπεσόντας εἰς ἀναπτηρίαν, λόγω τραυμάτων ἢ κακουχιῶν.

Ὦς πρὸς τὰ πλοῖα. Ἀπὸ 581 πλοῖα παντὸς μεγέθους καὶ τοῦ ποντούσσης χωρητικότητος 1.824.000 τόννων γκρός, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δλίγων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ Ἀγγλικήν καὶ Παναμαϊκήν σημαίαν, πλήν τῶν πετρελαιοκινήτων καὶ ιστιοφόρων, τὰ ποτίσα ἀποτελοῦσαν τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὴν ἔκρηξιν τοῦ πολέμου, ἀπωλέσθησαν:

α'. 305 μεγάλα φορτηγά σκάφη, 1.178.600 τόννων γκρός καὶ 46 ἐπιθατικά, 41.613 τόννων.

Τὴν ἔκτασιν τῶν θυσιῶν τῆς Ναυτιλίας μας, ἀπεικονίζει παραστατικάτων ἡ περίπτωσις τῶν Οἰνουσσῶν, τοῦ πρώτου εἰς ναυτικήν ἐπίδοσιν νηούσιο τῆς Ἐλλάδος. Κατὰ τὴν ἔκρηξιν τοῦ πολέμου οἱ ναυτικοί τῶν Οἰνουσσῶν εἶχον ὑπὸ τὴν κυριότητα τῶν 32 φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 135.000 τόννων γκρός. "Εξ αὐτῶν, δισασώζονται σήμερα μόνον τέσσαρα πλοῖα χωρητικότητος 24.000 τόννων γκρός. Δηλαδή, ἔχασθησαν 28 φορτηγά 111.000 τόννων γκρός.

Καὶ ἀτυχῶς δὲν ἔχασθησαν μόνον τὰ πλοῖα. Αἱ Οἰνούσσαι ἔκ τῶν 500 ναυτικῶν ποὺ εἶχαν εἰς τὴν ἐπαγγελματικήν ἐνέργειαν, δύτεν ἔξερράγη ὁ πόλεμος, πενθηφορῶν σήμερα 100 καὶ πλέον, διὰ τοὺς ὄπιούς πάσσα πάλαισσα ὑπῆρξε τάφος.

Αὐτὴ εἶναι ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ἡ συμβολὴ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ εἰς τὴν μάχην τῆς Ἀγγλίας, ἡ ὁποῖα δικαίως πρέπει νὰ ἀπομνημονεύθῃ εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ἀνθρωπότητος, ὡς

**FREE SERVICE TO SHIOPWNERS
A. E. SHEPPARD & C.
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 DUNNAGING TALLYING STORES REPAIRS etc.

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

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

μάχη διά τὴν Ἐλευθερίαν τοῦ Κόσμου.

Ἐκ τῆς συμβολῆς αὐτῆς ἄγεται ὁ ἀντικειμενικὸς κριτής εἰς τὰ ἀκόλουθα συμπεράσματα:

1. "Οτι ἔνας ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων φορέων τῆς Ἀγγλοελληνικῆς φιλίας εἶναι τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν τῆς Ἑλλάδος.

2. "Οτι ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, κατ' οὐσίαν, ἀποτελεῖ ἑπέκτασιν τοῦ Βρεταννικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

3. "Οτι ἡ Ἀγγλία ἔχει συμφέρον εἰς τὴν ὑπαρξίαν ἀκμαίου Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ διά τοῦτο ἡ ἀνασυγκρότησίς του μετά τὸν ἐκ τοῦ πολέμου ἀποδεκατισμόν του, πρέπει νὰ ὑποθοῇ ἀπὸ τῆς Ἀγγλικῆς πλευρᾶς, μὲ πᾶσαν δυνατήν εύρυτητα καὶ μὲ ἀλλιθινήν στοργήν.

4. "Οτι εἶναι δίκαιον νὰ θοῃ ἡ Ἀγγλία τὴν Ἑλλάδα, διά νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν δέσποτιτα τοῦ προβλήματος τῆς ναυτικῆς ἀνεργίας μας, διά τῆς ἀπασχολήσεως εἰς Ἀγγλικά πλοῖα ποσοστοῦ ἐκ τῶν ἀνέργων ναυτικῶν μας.

Δὲν ἔχω καμίαν ἀμφιβολίαν, ὅτι αἱ ἀναμνήσεις τῆς Ἀγγλοελληνικῆς ναυτικῆς συνεργασίας, θὰ ἀποτελέσουν πηγάς σοφῶν ἐμπινέσεων, ἐπικοδομητικῶν τῆς ἀναπτύξεως καὶ τοῦ γοήτρου τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῶν δύο φίλων Ἐθνῶν, εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον.

Ἡ θάσιμος αὐτὴ προσδοκία, συνδυαζομένη μὲ τὴν πίστιν μου πρὸς τὴν δημιουργικήν ἐπὶ τῆς ιστορίας ἐπίδρασιν τῶν ἡθικῶν συντελεστῶν, μοῦ ἔδωσε πρὸ πολλοῦ, τὴν σκέψιν ποὺ εύθυνος κατωτέρω διατυπώνω καὶ θά εἶμαι εὐτυχῆς, ἔάν δυνηθῶ μίαν ἡμέραν νὰ τὴν θέσω υπ' ὅψιν τοῦ Πρώτου Λόρδου τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Νομίζω, δηλαδή, ὅτι πρέπει ν' ἀναζητηθῇ, ἔνας ὥρατος καὶ

ταύτοχρόνως πρακτικὸς συμβολισμός, τῶν ἀναμνήσεων τοῦ παρελθόντος καὶ τῶν ἀπατήσεων τοῦ μέλλοντος.

Εὑρίσκω, λοιπόν, ὅτι ἀξίζει νὰ μελετηθῇ ἡ δυνατότης τῶν κάτωθι ὑποδείξεων:

1. Μία ἡμέρα τοῦ ἔτους νὰ ἐορτάζεται ταύτοχρόνως καὶ ἀπὸ τὰ δύο "Ἐθνη, ὡς ἡμέρα τοῦ Βρεταννικοῦ καὶ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

2. Μὲ ὑποτροφίαν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου νὰ ἐκπαιδεύωνται εἰς Ἀγγλικάς Ναυτικάς Σχολάς, νέοι ἀπὸ τὰς Ἑλληνικάς ναυτικάς περιοχάς, ἀπολέσαντες πατέρα ἢ ἀδελφόν ἐν τῇ ὑπερβολῇ τῶν θαλασσών πολεμικῶν μεταφορῶν.

3. Μία Ἀγγλικὴ δωρεά ὑπέρ τοῦ Ναυτικοῦ "Ἀπομαχικοῦ μας Ταμείου, ἐκ τοῦ κεφαλαίου καὶ τῶν τόκων τῆς ὁποίας, νὰ προκοποῦνται δρφαναὶ κόραι πεσόντων ναυτικῶν μας.

4. Ἡ παρὰ τῆς Ἀγγλικῆς Κυθερνήσεως ἀπονομὴ τιμητικοῦ παρασήμου πρὸς τὴν Ναυτικὴν Κοινότητα τῶν Οἰνουσσῶν, ὡς τὴν θαρύτερον πληγείσαν Ἑλληνικὴν ναυτικὴν περιοχήν, ἀπὸ τὰς θυσίας κατὰ τὸν ἀγώνα τῶν θαλασσών μεταφορῶν, πρὸς συμβολισμὸν μιᾶς τιμητικῆς ἀναγνωρίσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Μὲ τὴν ἡθικὴν αὐτὴν διακόσμησιν, ἐνώνομεν μὲ ἀδιάρρηκτον κρίκον τὸ παρελθόντος καὶ τὸ μέλλον. Ἡ ιστορία δὲν εἶναι ἔργον τυφλῶν δυνάμεων. Χαλιναγωγεῖ τὴν πορείαν τῆς ἡ θέλησις τοῦ ἀνθρώπου. Καὶ ἡ θέλησις αὐτὴ εἰς δύο ἀδφορά τὰς σχέσεις τῆς Μ. Βρετανίας καὶ Ἑλλάδος, ἀναγνώσκεται εἰς τὰς καρδίας τῶν πολιτῶν καὶ τῶν δύο Ἐθνῶν, ὡς λελογισμένος πόθος ἔγκαρδίου φιλίας.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΕΞΟΡΜΗΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

τὸν ναυτικόν.

Διὰ τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας καὶ τὴν Μεσόγειον, ὅπου οἱ θυβοὶ εἶναι ἐξαιρετικῶς ἀνόμαλοι, τὰ μηχανήματα αὐτὰ δὲν εἶναι καὶ τόσον ἀποτελεσματικά διὰ τὴν ἀλειαν. Τὸ μειονέκτημά των εἶναι τὸ ἔξης: "Ἄσ ὑπερέσωμεν, ὅτι πρόκειται νὰ ἀλεύσωμεν εἰς τὴν τάδε περιοχήν, ὅπου οἱ χάρται σημειώνουν βάθος 60 δρυγῶν εἰς ὡρισμένην ἔκτασιν ἐνὸς μιλλίου, παθτὸι δὲν εἶναι δυνατὸν εἰς τὴν θάλασσαν νὰ γίνωνται δυθυμητήσεις εἰς κάθε σπάθαμήν. Διότι παράδοξον, λοιπόν, εἰς τὰς ἐπιτάξεις, νὰ ὑπάρχουν μεγάλοι λάσκοι, δγκώδεις πέτρες ἢ ἀπότομοι βράχοι, ποὺ εἶναι σοβαρὰ ἐμπόδια διὰ τὴν ἀλειαν. Ἡ τοιούτου εἴδους, λοιπόν, καταμέτρησης δὲν εἶναι ἀκριβής.

Μὲ τὴν τελειοποίησιν τῶν μηχανημάτων δυναμετρήσεων διὰ τοῦ ἥχου, τὰ μειονεκτήματα αὐτὰ ἐξέλιπτον. Σήμερον δὲ δῆλα τὰ νέα ἀλευτικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ τὰ πρακτικά αὐτὰ μηχανήματα, τὰ ὅποια εἶναι ἀπλούστατα καὶ δὲν ἔχουν ὡς βάσιν ἐφαρμογῆς τὴν πίεσιν τῶν ὑδάτων, διότι τὰ ἄλλα τὸν μηχανήματα, ἀλλὰ τὸν ἥχον.

Θὰ περιγράψω ἐν συντομίᾳ τὰς γενικὰς γραμμὰς τῆς λειτουργίας τοῦ ἡχοβολιστικοῦ μηχανήματος. "Ἐνας ἥχος μεταδίδεται ἀπὸ ἓνα σημεῖον τοῦ σκάφους εἰς τὰ ὑψηλά καὶ διαχέεται πόδες δύοις τὰς διευθύνσεις. Ο ἥχος αὐτὸς ἐγγίζει ἐπίσης τὸν βυθὸν τῆς θαλάσσης καὶ ἀναπέμπεται ὡς ἥχος. Ἡ ἥχος συλλαμβάνεται ἀπὸ ἓνα μικρόφωνον ἢ ὑδρόφωνον τοποθετημένον εἰς τὴν ἀντίθετον πλευρὰν τῶν ὑψηλῶν, καὶ μὲ ἓνα μηχάνημα διευνώνεται τὸν ἥχον ἢ πολλαπλασιάσεται τῆς αὐτῆς λειτουργίας τῶν φωδιόφωνων, ἡ ἥχος αὕτη μεταδίδεται εἰς τὸ τηλέφωνον τοῦ δέκτου, εὐποκεύονται εἰς τὴν γέφυραν τοῦ πλοίου. Δεδομένου διότι εἶναι γνωστὴ ἡ ταχύτης τοῦ ἥχου ἐντὸς τοῦ βδατοῦ καὶ δεδομένου ἐπίσης τοῦ χρόνου τοῦ διαρρεύσαντος ἀπὸ τῆς στιγμῆς ποὺ ἡ ἥχος τοῦ κτύπος εἰς τὸ σκάφος αὐτὸς τὸ ἓν σημεῖον καὶ τῆς στιγμῆς ποὺ ἡ ἥχος τοῦ κτύπου τούτου συνελήφθη ἀπὸ τὰ τηλέφωνα, εἶναι εύκολον νὰ ἐπολογισθῇ ἡ ἀπόστασις τοῦ θυβοῦ ἀπὸ τὸ σκάφος.

"Ἐνας πίναξ διηγημένος καὶ βαθμολογημένος εἰς πόδας ἢ εἰς ἄλλο

THE AMSTERDAM DRY DOCK CO. LTD.

Drydockowners - Shiprepairers
Engineers and Shipbuilders

AMSTERDAM

HOLLAND

Works and Offices: MEEUWENLAAN 56

Telephones: AMSTERDAM 60201

Telegrams: Droogdok, Amsterdam

Agent for U.K. :

G. F. WAKER, 91-93, Bishopsgate, E.C.2 (Room 78)

Telephone: London Wall 2414

ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΒΥΘΩΝ. Ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων διὰ τὰς διαφόρους μηχανήματαν, τῶν ἐπιστημονικῶν ἐργαλείων καὶ ἐπεξήγειας τῶν θυβῶν θυβομετρήσεων, διέσπασεν τὸν πόλεμο σὲ κάθε δύο ἢ τρεῖς δρυγαίς. Μὲ τοὺς κόμπους αὐτὸς οἱ φωράδες ὑπελόγιζαν περίποτον τὸ δάσος, δὲν εἶχε δὲ μεγάλην σημασίαν ἂν ἡ καταμέτρησης ἐγγίνετο κατὰ προσέγγισην. Σὺν τῷ χρόνῳ, μὲ τὰς προδόσεις τῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ἐπιστημονικὴν ἐξέλιξιν τῆς θυβαίας εἰς μεγάλην διοικητικήν τοῦ διάστημα καὶ μᾶς ἐγκαταλείπονταν παραπλανητικά ἐργαλεῖα, δολίας THOMSON, διαφόρους διάρρορα ἐπιστημονικά ἐργαλεῖα, δολίας WALKER καὶ ἄλλα, ὅπως εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὸ πολεμικόν τοῦ διάστημα ποσοστοῦ εἶναι διάσπαστα τὰς συναδέλφους μηχανήματαν.

...

ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΒΥΘΩΝ. Ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων διὰ τὰς διαφόρους μηχανήματαν, τῶν ἐπιστημονικῶν ἐργαλείων καὶ ἐπεξήγειας τῶν θυβῶν θυβομετρήσεων, διέσπασεν τὸν πόλεμο σὲ κάθε δύο ἢ τρεῖς δρυγαίς. Μὲ τοὺς κόμπους αὐτὸς οἱ φωράδες ὑπελόγιζαν περίποτον τὸ δάσος, δὲν εἶχε δὲ μεγάλην σημασίαν ἂν ἡ καταμέτρησης ἐγγίνετο κατὰ προσέγγισην. Σὺν τῷ χρόνῳ, μὲ τὰς προδόσεις τῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ἐπιστημονικὴν ἐξέλιξιν τῆς θυβαίας εἰς μεγάλην διοικητικήν τοῦ διάστημα καὶ μᾶς ἐγκαταλείπονταν παραπλανητικά ἐργαλεῖα, δολίας THOMSON, διαφόρους διάρρορα ἐπιστημονικά ἐργαλεῖα, δολίας WALKER καὶ ἄλλα, ὅπως εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὸ πολεμικόν τοῦ διάστημα ποσοστοῦ εἶναι διάσπαστα τὰς συναδέλφους μηχανήματαν.

μετρικὸν σύστημα, δύναται εἰς κάθε στιγμὴν καὶ παρὰ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου, νῦν ὑποδεικνύν άραιῶς τὰς ὑπὸ τὸ πλοῖον ἀποστάσεις καὶ ἐπομένως ὅλας τὰς ἀνόμαλὰς τῶν βυθῶν. Σημειώθεν, ὅτι ὁ κτύπος εἰς τὰ ὑψηλὰ τὸν πλοίον διδέται αὐτομάτως καὶ συνεχῆς, ἡ δὲ ἀνάγνωσις ἐπὶ τοῦ πίνακος, βαθμολογημένον ἀνάλογως, γίνεται ἐπίσης συνεχῆς. Τὸ μηχάνημα τοῦτο δύναται νῦν ὑποδεῖξεν τὰς ἀποστάσεις βυθῶν μέχρι 250 μέτρων καὶ ή ἀραιεῖσα τῆς καταμετρήσεως εἶναι μέχρι 30—40 ἑκατοστῶν περίτον. Είναι, λοιπόν, μία ἀλληλῆς διαδρομῇ ὑπὸ τὴν θάλασσαν, τὴν δόπιον παρακολούθουμεν ἀπὸ τὴν γέφυραν τοῦ πλοίου μελετῶντες τὸν πίνακα.

Τὸ μηχανῆμα ἀπὸ εἶναι στερεῶτατον, ἐγκαθίσταται εὐκόλως καὶ τὰ ἔξοδα συντηρησέως τον εἶναι ἐλάγιστα. Εἶναι ἐπίσης λιαν ἀκριβές καὶ εἰς τὰς καταμετρήσεις καὶ τῶν μικροτέρων βυθῶν, 5 μέτρων, ὥσαύτως ἀκριβεῖς καὶ μετρήσεις τοῦ πλοίου μέχρις 25 μιλίων, μὲ τὴν μεγαλύτεραν τρικυμίαν καὶ παρὰ τὸν κλινωτούσιον τὸν σκάφους. Τὸ μηχανῆμα τούτο εἶναι ὁ πιστός καὶ ἀγοντυνός σύντροφος τῶν ναυτιλλόμενών καὶ ιδίως τοῦ ψαρᾶ. Εἶναι ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἀλιευτικοῦ, καθός καὶ διὰ τὴν καλὴν ἀπόδοσιν τῆς ἀλιείας. Ἀλλως τε, ἐάν η ἀλιεία ἐσημείωσε καταπληκτικά πρόσδοbus κατά τὰ τελευταῖα εἴκοσι ἔτη, εἶναι ἀφ' ὄποιον οἱ ἀλιεῖς καταγίνονται μὲ τὴν ἀλιείαν μεγαλύτερων βυθῶν ἀπὸ 40 έως 150 δρυγαῖῶν καὶ ἄνω.

Διὰ τὴν Μεσογείου ἐνδεικνύτω, ὅπως αἱ νιθυμετρήσεις γίνονται αὐτομάτως ἐπὶ τῶν ἀλευτικῶν, διὸ νῦ μὴ εἶναι ὑποχρεωμένος ὁ πλοίαρχος φαρᾶς νὰ ἔπαλλιαβάνῃ τὸ πειραμα τὸν νιθυμετρήσεων κάθε λίγο καὶ νὰ χάρη πολὺτιμον κωφόν. Ἐπίσης ή αὐτόματος νιθυμετρήσεις σώζει τὰ δίκτυα ἀπὸ τὰ σκαλάκωτα καὶ τὴν τακτοσφρήνη, ἀφοῦ δὲ πάντα τοῦ αὐτομάτου μηχανῆματος ὑποδεικνύει τὰς διαφόρους ἀνωμαλίας καὶ ἔχει καιφόν ὁ μηχανικὸς νὰ αἰδηξῇ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου διὰ νὰ σηκωθῶν τὰ δίκτυα ἀπὸ τὸν βρύνων καὶ προσπεράσων τὰ τυχόν ἐμπόδια. Σήμερον μάλιστα πολλοὶ διαι τοισδέν αἱ περιοχαὶ εἰναι σπαραγμένα ἀπὸ νανάγια ή ζησημοτοῖς μηχανῆματος νιθυμετρήσεων διὰ τὸν ἥγον εἰναι πλοίων ἐπειθελμένη.

ΦΥΣΙΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΒΥΘΩΝ. Διά τὴν διάγνωσιν τῆς φυσιολογικῆς καταστάσεως τῶν βυθῶν οἱ ἀλείς μεταχειρίζονται τολλάκις φρισμένα παράδοξα μέσα, ἀλλὰ ἀπότελεσματικότατα. Δὲν βασίζονται μόνον εἰς τὰ ἐπιστημονικά ἐγγαλεῖα, ἀλλὰ καθοδογύμνουν ἀπὸ τὴν πολυτεχνή τῶν πεῖραν, μεταχειρίζονται διάφορα πρακτικά μηχανῆματα τῆς ἐμπνεύσεώς των. "Ἄς ἀνάφεσσομεν τὰ ζαρακητηριστικά. Υποθέσωμεν ὅτι εὐρισκόμενοι εἰς τῷδε περιοχὴν, ὃποιο τὸ τῆς βυθομετρῆσεως μηχάνημα ὑποδεικνύει 80 δρυγίες, καὶ θέλομεν γά τοι ἔξαρσιών τοῦ εἴδους εἶναι ὁ βυθὸς διὰ νῦν φαρεψόμενος. Οἱ δέρσεις φαρδές ἐργησμοτοιοῦν ἔνα εἰδος ἐπιμήκοντος εχωνιοῦ ἀπὸ τρυπητὴ λαμπρίνα, τὸ ποιον κρεμοῦν ὡς ἔνα κάδοντα. Τὴν λαμπρίναν ἀπήντη τὴν καταβιβάσσον εἰς τὸν ἐν λόγῳ βυθὸν καὶ τὸ ἀλευτικὸν ἀργῆσσεν γά τοι προώρῳ πολὺ αὐγά, μὲν ἔνα έισι δύο μῆλα τὴν ὄρα. Εἰς τὴν ἄκρη τοῦ σύνηματος ποὺ ἴων δεμένοι τὸ χωνί, καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπάρχει ἀσκοντικόν καὶ ἔπι τὸν διά τοῦ βυθὸς εἶναι ἀμφίδεξ τότε ὁ φωνᾶς τὸν ἀντιλιμβάνεταν ἀπὸ τὸν χορὸν τῆς τροφοδέντης ἄμμου, ἔτινεν εἶναι πετρώδης, ἀπὸ τοῦ κτύπημα τῶν ετερῶν ἡ χαλικιών, ἔτινεν εἶναι λάσπη τότε ὁ ἥχος εἶναι κούφος καὶ ἥσυχος, ἔτινεν πάλιν εἶναι δένδρα ἡ φύσια τότε ὁ ἥχος εἶναι διαφορετικός. Τόδεν δὲ εἶναι ἡ πεῖρα τῶν ἀλείων εἰς τὴν διάγνωσιν τῶν διαφόρων ἥχων, διότε ἐντὸς δόλιγον εἶναι κατατοπισμένοι ἐπὶ τῆς φυσιολογικῆς καταστάσεως τοῦ βυθοῦ, καὶ ἀναλόγως κανονίζουν τὸ εἰδος τῆς ἀλείως ποὺ γά τοι παραμόσουν.

Οι Προτογάλοι, Ἰστανοὶ καὶ ἄλλοι ἀλεῖς μαζὶ μὲ τὸ ὡς ἄνω σύστημα χρησιμοποιοῦν καὶ ἔνα ἄλλο ἐπίσης ἀποτελεσματικόν. Πάλινον ἔνα ἄρδες τῆς ζυγαρᾶς 10 κιλῶν ἦ μεγαλύτερον, ἀπὸ τὰ τετράγωνα. Εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ εἶναι πλάτην ἀλεῖφον πικρὸν εγκράσσον τῆς μηχανῆς οἷχνον τὸ βάρος εἰς τὴν θάλασσαν, χωρὶς θεβαίος νὰ προχωρῇ τὸ πολόν. Τὸ βάρος πάτει εἰς τὸν θυθὸν μὲ ὅρμην καὶ εἴναι μὲν ὅντος εἶναι αὐμώδης, ἢ ἀμπιος κολλᾶ εἰς δόλον τὸ πλάτος τοῦ βάρους, ἵνα εἶναι πέρι η καλίκια, τότε σχηματίζονται διάφορα σημάδια καὶ λασκώματα ἀ τοῦ λίτους, ἐνώ πάλιν εἶναι δένδρα ἢ φύκια κολλῶν πρασινάδες. "Αλλοτε τὸ ή καταίετρης δὲν γίνεται εἰς ἔνα καὶ μόνον μέρος, ὃ φαρᾶς τετάνοι, πάρει μίαν ἀπτήνα ἀρρώστων μιλλίον, ἐπαναλαμβάνει τὸ είριμά του εἰς διάφορα σημεῖα, καὶ ἂν τὸ μέρος εἶναι τῆς ἀρρώστειας, τότε οἶχνει ἔνα σημαντήρα μὲ μίαν μικρὴν ἄγχυραν. Εἰς τὸν σημαντήρα τοποθετοῦν οἱ φαράδες μίαν μεγάλην σημαίαν διὰ νὰ καθορίζονται τὴν ἥμεραν ἢ μίαν λάμπαν μάστιληνς διὰ τὴν νέκτα καὶ τοποθέτως ἀρχίζουν νὰ φαρένον δόλγυρα, χωρὶς νὰ ἀπομακρύνονται ἀ τὸν σημαντήρα.

Πολλάς ουσιώδεις κατά τὴν διάρκειαν τοῦ φαρείματος τὰ δίκτυα σκαλίσσουν σὲ κανένα γανθότιον ἢ κανένα ἀπότομον πέτρον. Τότε πλοιαρχος-φαρᾶς, σημειώνει αὐτὰ ἀγριβῶς ἐπὶ τοῦ χάρτου του καὶ αὐτοπτοφέρω εἰς τὸ λιμένα τὸ ἀναφέρει εἰς τὸ Αιγαίαναρχεῖον, τὸ ὅν οἱ μέσοις ἐκδίδει ἔγκυλον δὲ νὰ ἔδοσται θῆση τοὺς ἄλλους φαρά-ς γὰρ ἀποφεύγουν τὸ ἐν λόγῳ ἐπινεγδυμένον μέρος.

Σήμερον δὲ αἱ ἀλευτικαὶ περιοχαὶ εἰναι τόσον γνωσταὶ ἀπὸ
τὴν διηγεζὴ ἐνάκουσιν τῆς ἀλείας, ὅπερ οἱ φαραὼδεῖς δὲν ἀσχολοῦνται,
τε μὲν διθυμετρήσεις, οὐτε μὲ τὴν διάγνωσιν τοῦ πυθμένος. Πλὴν διὰ
ὅς "Ἐλληνας ἀλεῖς, οἱ δοῦλοι διὰ πρότην φοράν θὰ ἐπιδοθούν εἰς τὴν
πεισιν ἀνά την Μεσόγειον, εἰς περιοχάς ἀγνώστους, πρέπει νὰ γίνουν
αἱ αἴτιοι αἱ κατατετρήσεις καὶ σημειωθοῦν ἐπαμελῶς εἰς τοὺς χάρο-
ς, τὸν δούλους θετατεστὶ ή υδρογραφική μας ὑπηρεσία. Είναι ἡ-
δὲς δι τοι δι ἄγγειοι καὶ Ιταλοί χάρται είναι λίαν λεπτομερεῖς ἐπὶ
σημείου τούτου, πλὴν καθὼς είπονται εἰς τὰ προηγούμενα σημειώμα-
τας, αὐτῷ δὲν ἀρχοῦν διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν καὶ ἔξεισκοντας τῶν ἀλι-
νας. Είναι ἀπαιτούντος διατούρην εἴδοντας μελέτην κίνησιν ἢ

έλληνικὸν πλοῖον, ἀπὸ "Ἐλλήνας ἐπιστήμονας, καὶ ἔλληντικά πληρώματα. Αὐτὴ ἄλλωστε εἰναι καὶ ἡ ἀποστολὴ τῆς Ἐ'Αργοῦ», νὰ ἀνοίξῃ τὸν δρόμον καὶ καθοδηγήῃ τοὺς φαράδες ποὺ ἀθρόως θὰ ἀκολουθήσουν τὰ ζευτικά, πρὸς μεγαλύτερα ἀκτίνα δράσεως.

ΑΛΙΕΙΑ. "Υστερα από ένα κανονικό σαράντα όχτιώ περίπου δύο χρόνων πλήσιαζομεν τάς απτάς της Κυρηναϊκῆς, τῆς πάλια ποτὲ Ἑλληνικῆς Ἀφρικῆς, τῆς εὐθύρού και εὐδαιμονος τάντης χώρας ήτις ἐπ' έξακούσια χρόνια ἐν τῇ ἀρχαριτητι ὑπῆρχεν Ἑλληνικὴ ἀποικία, και διηλθεν θλιας τάς περιόδους πλούτου, εὐημερίας, πνευματικής και καλλιτεχνικής ὑπερφορῆς. Ἀλλὰ και ἐπ' Βυζαντινῆς Ἀντοκρατορίας ή χώρα αὐτή, ἐπι σειράν δεκαεπτίδων υπῆρχεν Ἑλληνικὴ ἐπαρχία, οὗτως ὥστε οἱ Ἑλληνες κληρονομικά πως κέπινταν δικαιόμα νομῆς —οὗτως εἰπεῖν— τῶν θαλασσῶν τούτων, περισσότερον ἀπό κάθε ἄλλους λαούς.

Πρός διεισδύνουν τῆς ἔργασίας μας καὶ πρὸς λεπτομερεστέραν μελέτην καὶ ἐξερευνήσιν τῶν περιοχῶν τούτων, θὰ διαφέσωμεν ταύτας εἰς τέσσαρας τομεῖς.

Ιον) Ἀπὸ τὸν κόλπον τοῦ Σολοῦμ μέχρι τοῦ κόλπου τῆς Βόμβας, κατὰ μῆκος τῆς Βαρδίας, τοῦ Ράς ἐλ Μίλχ, τῆς Τύμφειδος (νῦν Τομπρούκ) καὶ τῆς Καζάλας.

20v) Ἀπὸ τὸν κόλπον τῆς Βόμβας μέχρι τῆς Πτολεμαΐδος, (νῦν Τολμέτας) κατὰ μῆρος τῆς Δαρνίδος ή Δάρνης (νῦν Ντέργας), τῆς Ἀπολλωνίας, Ράς ἐς Σέρι, ακα Κυρήνης, τῶν ἀρχαίων Ἀθηνῶν τῆς Ἀφρικῆς ποτὸς ἀναφέρει ἡ Ιστορία μας.

3ον) Ἀπὸ τῆς Σλονίτας μέχρι τῆς Βερενίκης (νῦν Βεγγάζης) κατὰ μῆκος τῆς Τούρας καὶ Βασιλίδος, πλουσιωτάτων εἰς ἀλιείαν περιοχῶν.
4ον) Ἀπὸ τὴν Βεγγάζην μέχρι τοῦ μηχοῦ τοῦ μεγάλου Συγκεφεύ, ἐπιστριθῆναι δὲ ἀλιείαν περιοχῶν.

τασθετικούν δι' αλιειαν περιοχών.
Δέλτα ορχίσουν τὴν πρότην μας πειραματικὴν εκάλαδαν τοῖα μᾶλλα
τέσσο ἀπὸ τὸ φανάρι τοῦ Ράς ἐλ Μίλχ, καὶ νοτιοανατολικῶς μὲ κατεύθυν-
τον πρὸς τὸν κόλπον τοῦ Σολούν. Οἱ ζάρται μας ἀναφέρονται ἐναλλασσο-
μένους βιθυνὸς ἀπὸ 10 ἵνα 100 δρυγιάς. Οἱ Δωδεκανήσοι διτάι μας
γυναικίζουν καλά τὰ μέρη αὐτά, ἔργασθεντες ἐπὶ μαρούδῳ εἰς τὴν σπογ-
γαλίσιαν πρὸς τὸν πολέμουν, καὶ εἰς αὐτοὺς θὰ ἀφεθῇ τὸ πρῶτον βάττι-
την τῆς θαλάσσης. Προετοιμασία ἐπὶ τῷ καταστρόματος, τίθεται εἰς
τένεργαν ή καταδυτικὴ μηχανή· Οὐ δύνται ρίπτεται εἰς τὴν θάλασσαν
καὶ κατέρχεται πρὸς ἔξερενην τῶν βιθυνῶν. Μετὰ παρέλευσον ἡμεσίας
δύος, ὁ ἐκολαυνόμενος εἰδοποιεῖ νὰ τὸν ἀνεβάσουν. Αἱ πληροφορίαι
τοῦ μᾶς δίδει εἶνα λίαν εὐχάριστα, η περιοχὴ βρίθει ἀπὸ ἐκλεκτοὺς
πρόγονος ποὺ ἐπὶ πενταετίαν δὲν ἥλεύθησαν, καὶ ώς ἐκ τούτου καλλι-
ρργήθησαν καὶ ἔξηπτάθησαν. Σχόπιμον λοιπὸν είναι νὰ πειρισθεῖσιν
τὸ δυνατόν, τὸ πολύτιμον αὐτὸν ζωόφυτον καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν
ης ἀλειας τάντης, νὰ δοκιμάσουμεν τὰ μεγάλα μας παραγάδια. Εικο-
νοτετράροδος ἐπὶ τόπον ἔργασια απέδισε λίαν Ικανοποιητικά ἀποτελέ-
ματα, και θὰ δην δυνατὸν νὰ ἔχασολουνθήσουμεν ἐπιτυχῶς ἔργασμενοι,
ἀν δὲν ἐπόκειτο περὶ ἔξερενητακὸν ταξειδίον, πρὸς καθορισμούς μό-
νον καὶ ἐπιθερησην τῶν ἀλειτικῶν περιοχῶν. Σημειούμενον λοιπὸν λε-
τομερῶς τὰ ἀποτελέσματα τῆς πρώτης ἡμέρας ἀλειας, ἐπὶ τοῦ ἡμε-
ολογίου, τὰς βιθυνομετρήσεις, τὴν φυσιολογικὴν κατάστασον τοῦ πυθμέ-
ος, και διὰς τὰς χρονίμους πληροφορίας η παραπτηρήσεις ἐπὶ τοῦ το-
έως τούτου, διὰ τὰς προσεχεῖς μας ἔξοδημας. Οἱ ἀλειες τῶν είναι
τυπόμονοι γάρ ἀρχίσουν τὴν διὰ γύρων ἀλειέαν εἰς τὴν διοίαν βασί-
εται η ἀλειει μεγάλων ποσοτήτων ιχθύων. Κατάλληλος πρὸς τοῦτο πε-
νοχὴ ὑπάρχει πλησίον τοῦ κόλπου τοῦ Σολούν, εἰς ἀρκετὴν ἀμμώδη ἔκ-
αστην, μετακινούμεθα λοιπὸν πρὸς τὴν κατεύθυνσον τάντην. Προετοιμα-
σία ἐπὶ τοῦ πλοίου. Γίνονται αἱ βιθυνομετρήσεις, η διάγνωσις τοῦ πυθμέ-
ος, τοποθετεῖται ὁ σημαντικός, τίθενται εἰς λειτουργίαν τὰ γυγεῖα καὶ
οργιζῆσι η ἀλεια. Πίστονται εἰς τὴν θάλασσαν τὰ ἐκ δεξιῶν δίκτυα καὶ τὸ
λευτὸν προχωρεῖ μὲ δύο μᾶλλον τὴν ὁδων διὰ νὰ σύρῃ βραδέως τὰ τέ-
λεστια τον δίκτυα. Ψαρένομεν εἰς δύγδοντα δρυγιές καὶ τὰ δίκτυα πρέ-
πεν γά τένεργοντες εἰς ἀπόστασην τριπλασίαν, δηλαδή, εἰς 240 δρυγιές ἀπὸ
πλοίον, οὗτος θῶτε νὰ σχηματίζουν τρίγωνον, μὲ δύο σκέλη, τὸν πυθ-
μένα καὶ τὸ σύρμα, καὶ τίτον σκέλος, τὴν καθέτον ἀπὸ τοῦ πλοίου εἰς
τοὺς βιθυνούς. Τὰ δίκτυα ἀνασύρουνται τρίσιδιον γύριστιν, καὶ μόλις
τασθετικούν τὰ ἐξ δεξιῶν, ρίπτονται κατάπον τὰ ἐξ ἀριστεοῦ δέποια,

E. E. SHARP & SONS LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΣΧΟΙΝΙΑ, ΧΡΩΜΑΤΑ, ΕΛΑΙΑ, ΠΑΝΙΑ — ΑΔΙΑΒΡΟΧΑ, ΧΗΜΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ.

ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ

"STEPSOL,, & "ABUS,, ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

HULL (ΑΓΓΛΙΑ)

31 North John St.
LIVERPOOL

158, High St
HULL (Eng.)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE», LIVERPOOL
«ACUTE», HULL

διὰ νὰ ἀνασυρθοῦν καὶ ταῦτα μετὰ τρίωρον ἐγραπίαν κ.ο.κ.
Τὰ δίκτυα ἀνασύρονται μὲ τὸ βαροῦλκον ουθμικῶς ἀπὸ τοὺς θυθούς καὶ ὅταν εἶναι γεμάτα χυγμῖσσον ἀπὸ 2—4 τόννους. Σημειωτέον, ὅτι ὅλο ἀντὸ τὸ βάρος δὲν ἀποτελεῖται ἀπὸ λιθούς, ἐντὸς τῆς συγήνυντος ταῦτα πλέον ἐπερόκλητα εἰδὸν, φύκια, σαργάσσου, κλάδοι, πτέρες, χελωνὲς, κοντιὰ ἀπὸ κονσέρβες, φιλίαι καὶ τόσα ἄλλα ἀντικείμενα, ποὺ οἱ πτονται εἰς τὴν θάλασσαν. Τὸ φυσικομένον αντὸ δίκτυν, ὅταν πλευρὶστο κάτω ἀπὸ τὶς κρεμάστρες, τότε μὲ δύο ἀρτάγας «σαμπανιάζεται», διάκρικος, καὶ ἀναβιβάζεται μὲ τὸν τροχαλία τῆς επιτούμασε ἐπὶ τοῦ καταστροφιατοῦ. Μόλις κενούσσον τὰ ψαρια καὶ τὸ λιπτὸν φροτίον, τὰ μὲν ἀχροστα γίπονται εἰς τὴν θάλασσαν, οἱ δὲ λιχθεῖς ταξινομοῦνται κατὰ κατηγορίας καὶ ἀρχίζει τὸ καθάρισμα καὶ τὸ πλέσμον. Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ γαντόπαιδες καθαρίζουν τὰ δίκτυα καὶ τὰ ἐπιδιορθώνονται διὰ νὰ εἶναι ἔτοιμα εἰς τὴν μετὰ τρίωρον χρησιμοποίησίν των.

ΠΕΡΙΠΟΙΗΣΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΙΧΘΥΩΝ. Δεν ἀρκεῖ, νὰ ἀλιεύωμεν μεγάλην ποσότητα ιχθύων καὶ γὰ τὴν φίψωμεν φύσην μήδην ἐντὸς τῶν κυτῶν. Πρέπει νὰ περιποιηθῶμεν ίδιωτες οὓς διὰ τὰ ψάρια, διὰ νὰ συντηρηθῶν ἐπὶ 10—15 ὥρας καὶ μεταφερθῶν εἰς ἀριστὸν κατάστασιν εἰς τὰς διαφάνους ἄγροφάς. Ή περιποίησις αὕτη ἀν καὶ ἀπλούστατη, είναι ἐν τούτοις ἐπίπονος, διότι διὰ τὰ ψάρια πρέπει νὰ περάσουν τὸ ἔνα κατόπιν τοῦ ἄλλον ἀπὸ τὰ χέρια τῶν φαρδών διὰ νὰ καθαρισθῶν ἀπὸ τὰ σπλάγχνα, τὰ ἔντερα καὶ τὰ αἷματα. Κατόπιν θὰ πλυνθῶν ἐπιμελῶς μὲ θάλασσα καὶ θὰ τοποθετηθῶν κατὰ κατηγορίαν εἰς τὰ ἐπὶ τούτῳ κιβώτια. ἀνάμεσα μὲ τεχνητὴν κόδινα, ή όποια ἐν τῷ μεταξὺ παρασκευάζεται ὑπὸ εἰδικοῦ μηχανήματος συντελείεται τοῦ πάγου. "Οταν κάθε κιβώτιον συμπληρωθῇ, θὰ καλυφθῇ μὲ ἄφρον χιόνι καὶ θὰ τοποθετηθῇ εἰς τὸν ψυκτικὸν θάλαμον. Τὸ ψυλὸν αὐτὸν χιόνι, ἐντὸς τοῦ ψυγείου θὰ πετρώσῃ καὶ σύντο η συντήρησις τῶν ιχθύων είναι αποφατῆς διὰ πολλὰς ἡμέρας. Οἱ ψυκτικοὶ θάλαμοι πληρῶνται βαθύμων καὶ ἐναλλάξ εἰς τὰς δύο πλευρὰς διὰ τὴν ευστάθειαν τοῦ πλοίου. Λιά τοὺς μεταναστευτικοὺς ιχθεῖς, ποὺ πολλάκις ἀλιεύονται εἰς τεραστίας ποσότητας, ή ὡς ἄνω περιποιησις είναι ἀδύνατος. Τὰ ψάρια πλέονται μόνον μὲ τὴν μάνικα καὶ τοποθετοῦνται σωρθῆν ἐντὸς τῶν ψυγείων. "Αλλώς τε, είναι γνωστὸν διὶ μεταναστευτικοὶ ιχθεῖς ἀλιεύονται συντόμως καὶ δίλγα μόνον καλάδες ἀρχοῦν διὰ νὰ γεμίσουν τὰ κύτη. Τότε τὸ πλοϊον φεύγει διοταχῶς διὰ τὸν λιμένα καὶ η συντήρησις τῶν ιχθύων ἐντὸς τῶν ψυγείων δι' δίλγας ἡμέρας είναι ἀρκετή. Διὰ τοὺς τόνους, τὰ σελάκια, τὰς βατίδας, τοὺς ἔχιρες καὶ ἐν γένει τοὺς μεγάλους ιχθεῖς, ή περιποίησις είναι ἀπλούστερα, διότι τὰ μεγάλα σώματα δὲν ἀλιούσηνται εὐχόλως, ή δὲ τοποθετησις τον ἀπ' εὐθείας ἐντὸς τῶν ψυγείων είναι εὐχερεστέρα.

Ἡ διὰ γρίπον ἀλεια ἀποδίδει. ὅταν διενεργηται εἰς ἐξτεταμένα ὑψηλέδα, ἀπὸ 1.000 ὁσ πολλοὶ 10.000 χιλιόγραμμα κατ' εἰκοσιτετράκοσον. Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κόλπου Σολούν, ἡ γρίποις δύναται νὰ ἀποδώσῃ περὶ τὰς 100—150 διάκριτοις Ιχθύοις εἰς κάθε σκαλάδα τῶν τριῶν ὥρων, μὲ δίκτυα 30 μέτρων μήκους καὶ 25 μέτρων ἀνοιγμά. Τόρα εἰμεθν καταποτισμένοι δοσοὶ ἀφορᾶ τὴν ἀκτίνα δράσεως τῶν τομέα τοῦτον, τὴν Ιχθυολογικὴν πανίσκην καὶ τὰς δυνατότητας ἀπόδεσεως. Συμπιεσμένη τὰς παρατηρήσεις μας λεπτομερῶς εἰς τὸ ήμερολόγιον καὶ μετακινούμεθα θορειοδυτικότερον, πέραν τῆς Βάρδιας καὶ τοῦ Ράς ἐλ Μίλχ.

Τό πλοϊον προχωρεῖ μὲ πέντε μῆλια τὴν ὥρα, περιπλέομεν τὸ ἀγωτήριον τῆς Βαρδίας καὶ προχωροῦμεν πρὸς τὸ Τομπρούκ, παρασκολούθουμεν τὸ ἡγιονολιστικὸν μηχάνημα.¹ Άπο τὸν πίνακα τῶν βυθομετρήσεων καὶ τὰς ἀποτόμους αὐξομειώσεις τῶν ἀριθμῶν, πληροφορούμεθα τὸ ἀνόμαλον τὸν βυθὸν καὶ ἀπομαρτυρούμεθα πρὸς τὸ πέλαγος, όπου ὁ χαρτῆς ἀναφέρει 80—100 δρυγιές εἰς ὕψιστην περιοχὴν. Προστιμασία ἐξ νέου ἔξτασις τοῦ βυθοῦ είναι περιουσία ἀπὸ κατανα-

“ΧΡΩΜΕΛ„

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΕΡΝΙΚΙΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ναυάρχου Μπῆτη 7 τηλεφ. 42.306

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: *Εν Κουτσικάριώ Μούγλων και Πυθαγόρα τηλεφ. 43.988.

ΠΡΟΙΩΝΤΑ ΤΗΣ «ΧΡΩΜΕΔ»

ΥΠΟΤΟΙΧΙΑ ΤΗΣ ΚΑΠΕΛΛΑΣ
‘Υφαλοχρώματα Νο 1, 2, 3. Ἰσαλοχρώματα, ἑλαιοχρώματα, βερνίκιοχρώματα, Ριπολίνες κτλ. εἰς ποιότητας ἐφαμίλλους τῶν Εὐρωπαϊδῶν.

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

ΤΙΜΑΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ

¹Επισκεφθῆτε μας ἔστω καὶ συμβουλευτικῶς προτοῦ προβῆτε εἰς ἄγοράν.

ηρητίς, ἀπὸ αὐτάς ποὺ ἀφθονοῦν εἰς τὰ παρόλια τῆς Ἀφρικῆς. Δυνατὴ εἶναι ἡ διὰ γρίπου ἀλεια μὲ χρησιμοποίησιν φόλων ὑπὸ τὴν κοιλίαν τοῦ δικτύου, εἰς διὸ ἡ τρεῖς σειρᾶς ἀπὸ τὸ κάτω ἀνοιγμα, καὶ φθαρμένα σχοινιά εἰς πολλάς σειράς (γένεια), τοποθετημένα ὑπὸ τὴν σαγήνην, τὸν σάκκον, διὰ τὴν προφύλαξιν τοῦ ἐπὶ τῆς ἀπότομον φθορᾶς τῆς τολμῆς τοῦ ἐπὶ τῶν χαλκίων. Ή περιοχὴ εἶναι ἀρχετύπος πλουσίας εἰς ἄλιενα, μὲ δῆλα τὰ εἰδη τῶν γνωστῶν εἰς τὰς ἀγοράς μας Ιχθύων. Γενικὴ παρατηρήσις εἶναι, ὅτι εἰς τὴν καθ' δύον ἀλειαν ἀφθονοῦν τὰ σελαζοειδῆ καὶ κυριαρχοειδῆ κατὰ 15 ο.ο. Ίδιαὶ οἱ γαλέοι, δροσίται, ρίνες, σπορίδαι, βάται καὶ λορίαι. Ἐπίσης ὑπάρχει καὶ ἀφθονία βλάχων, δηνος καὶ εἰς τὰ νότια παρόλια τῆς Κορίτης περὶ τὴν νήσον Γαϊδον. Εἶμεντα καταπομένοι ἐπὶ τῆς ἀπόδοσεως τῆς περιοχῆς ταύτης, κατόπιν ἐπτυχοῦς ἄλιενα ἐπὶ 24φορον. Μάζ πλησίεται ἔνα καὶ μὲ θαυματεῖς, οἱ δύοις μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι δῆλη ἡ περιοχὴ γύρων ἀπὸ τὸ Τομπούδο βούθεις ἀπὸ δικτανδία καὶ ἄλλα μαλάκια, ἔνας μάλιστα ἀπὸ τοὺς θαυμεῖς, ποὺν εἰργάσθη ἐπὶ Ιταλικῶν ἄλιενικῶν, προθυμοποιεῖται νὰ μᾶς ὑποδειξῇ διάφορα νήπικεδα, πλούσια εἰς ἄλιενα. Σημειούμεν ὅλας αὐτὰς τὰς παρατηρήσεις εἰς τὸ ημεροδιόγιον μας, τὸ δύοιον ἀρχίζει νὰ γίνεται ἐνδιαφέροντος εἰς πληροφορίας. Προχωρούμεν πρὸς τὸν κόλπον τῆς Καζάλας, πλησίοντας εἰς τοὺς μαλάγκους, ποὺ γνωρίζουν καλά οἱ δύται σφραγγαράδες, Ὑψηλέδα μικρᾶς ἐκτάσεως, ὅπου δύνανται λίαν ἐπτυχῶς νὰ ἰκανοποιηθοῦν τὰ κυκλικὰ δίκτυα, ἡμέρας καὶ νυκτός. Πρὸς τὸν κόλπον τῆς Βόυβας μεταξὺ Ράς ἥλ Τίν ὑπάρχει ἔξαιρετή περιοχὴ, ἀμυωδής, πρὸς γούπισσον, ὅπου καὶ ἄλιενοντας ἐπτυχώντας ἐπὶ 24φορον. Πρὸς δορράν, οἱ λαταροί εἰλον ἐγκαταστησούσι μέγα θυντεῖον, κατὰ τὰς πληροφορίας δὲ τῶν θαυματεῖν πραόδων, δῆλη ἐκείνη ἡ περιοχὴ ἀποτελεῖ πέρασμα μεταναστευτικῶν Ιχθύων.

Ο πρώτος τομεὺς τῆς εἰς Κνωρηαῖκὴν ἀλιευτικῆς ἔξορημήσεως παρουσιάζει θετικὰ ἀποτελέσματα, ἔχει δὲ καὶ τὸ προτέρημα τῶν διαφόρων μικρολιμένων, ὃπου τὸ πλοῖον δύναται νὰ πληγάσῃ ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς μηχανῆς ἢ κακοκαιοίας. Οἱ ἄλλοι τομεὺς οὓς ἀνέφερα θὰ ἔξετασθον μὲ τὴν αὐτὴν ὑπομονῆν καὶ ἐπιμέλειαν καὶ ὅλᾳ τῷ πολύσηματα θὰ σχηματίσουν εἰδικὴν μελέτην πρὸς καθοδήγησιν τῶν ἀλιέων μας εἰς τὰς προσεχεῖς ἔξορημεσι. Λέν εἰναι θεωρίως δυνατὸν εἰς τὰ συνοπτικά μας σημειώματα νὰ ἐπεκταθῇ εἰς ἀλιευτική ἐπιδείση. "Η 'Αργός" θὰ ἐξαπολούσθη τὰς ἐρευνάς της καὶ θὰ ἀλεύσῃ εἰς δῆλας τὰς περιοχὰς τιμωρικῶν, συμπληρώνοντα δὲίγον κατ' ὅλην τὰς πληροφορίας, τῶν διοπίσων ἔχονταν ἀνάγκην οἱ ἀλιές μας διὰ νὰ ἐνθαρρυνθοῦν εἰς τὰς προσπαθείας των.

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ. Ἐπειδὴ πρόκειται περὶ πρώτης ἔξομησεως, δέον
ὅπως αὕτη μὴ εἶναι κυριαρχική. Τὰ ἀποτελέσματα εἶναι λίαν ἴκανοπο-
τικά, οἱ ἀλεῖς μαζὶ διὰ πρώτης φοράν ἔμειναν ἐπὶ δέκα ἡμέρας εἰς τὴν
θάλασσαν, ἐνασκόντες πολυσύνθετον ἀλειάν ἀδιάκοπόν καὶ εἶναι σπό-
τιμον νὰ ἐποτέφθωμεν εἰς Πειραιᾶ. Ἐν τῶν προχειρῶν ὑπόλογησμά, τὰ
ψυγεῖα πρέπει νὰ ἔχουν 4.000 δικάδας λιγθνών καὶ οἱ σφυρογάραδες
ὑπόλογοίζον τὴν λειαν των εἰς πενήντα δικάδας ἐκλεκτῶν σπόγγων. Τὸ
πλοίον μὲ τὴν μεγαλύτερον του ταχεύτητα ἀπομακρύνεται ἀπὸ τὰς ἀκτὰς
τῆς Ἀφρικῆς καὶ κατευθύνεται εἰς Πειραιᾶ. Ἡ ἕστατατελ διήρκεσε
δύσκεια ἡμέρας, συμπειριλαβιθενομένου καὶ τοῦ ταξιδίου τεσσάρων ἡμε-
ρῶν μετ' ἐπιστροφῆς.

Η έποτροφή της «Αργοῦ» είς Πειραιά χωρετεῖται μὲν ἐνθουσιασμὸν ἀπὸ τὸν ἀλιευτικὸν μας κόσμον, δότις εἰς τὴν ἑπταχιάν αὐτὴν διαβλέπει ἔνα εὐρὺ κέλλον διὰ τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλιείας. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀλιεῖς, οἱ οἰκονομικοὶ μας κύρλαι καὶ οἱ διάφοροι ἐπιχειρηματίαι μὲ λικανοποιητὸν παραδέχονται τὰ ἀποτέλεσματα καὶ σπεύδουν νὰ ἀποδώσουν εἰς τὸ κέλλον τοιαῦτα ἔξορμήσεις, συγχροτούμεναι μεθοδικῶς καὶ εἰς εὑρεῖαν κλίμακα. Τὸ ἄλιευμα τῆς «Αργοῦ», εἰς προπολεμικὰς τιμὰς, δέον νὰ ὑπολογισθῇ ὡς ἔξης: 'Απὸ τὰς 4.000 ὀράδας, χλιμαὶ πεντακόσιαι είναι πρῶτο ψάρι, χλιμαὶ πεντακὶσια δευτέρας ἐκλογῆς, καὶ χλιμαὶ ὀγάδες διαφόρων εἰδῶν. Μὲ τοὺς μετριώτερους λογαριασμοὺς τὰ ποδτὰ ψάρια θὰ πωληθοῦν πρὸς 35 τοῦλάχιστον δραχμαῖς κατ' ὄραν, ἥτοι 52.500 δραχμάς. Η δευτέρα ἐκλογὴ θὰ πωληθῇ πρὸς 25 δραχμάς ἥτοι 37.500, καὶ τὰ ὑπόλιπα ψάρια πρὸς 15 δραχμάς κατ' ὄραν ἥτοι 15.000 δραχμάς, ἐν δλφ 105.200 δραχμάς. Εἰς ταύτας δέον νὰ προστεθῇ καὶ η ἄξια 50 ὀγάδων σπόγγων, ἥτοι περὶ τὰς 25.000 δραχμάς, δηλαδὴ συνολικά ἡ δλη ἐστρατεία ἀπέδωσε 130.200 προπολεμικὰς δραχμάς. 'Εάν ἀφαιρεθοῦν τὰ ἔξοδα, ὅπως τὰ εἰχομεν ὑπόλογίσει εἰς προηγούμενον σημειώματα μας, εἰς 67.500 δρ., μένει ἔνα κέρδος καθαρὸν ἐξ 62.700 δραχμῶν, ἀλλὰ καὶ μὲ σιανδήποτε προστάζουν τὰ ἔξοδον, λόγῳ ἐπτάκτων διπλανῶν τῆς πρώτης ἔξορμήσεως, πάλιν μένει ἔνα ὑπόλοιπον ὡς κέρδος ἐμπορικόν, τοῦλάχιστον 20 αλ. ὅποιο ἔδει δεῖται.

²⁶ οὐδὲ οὐδεὶς θέλει.

‘Η «Αργώ», ἀφοῦ καθαρισθον τὰ κύτη της καὶ συμπληρώσθη τὰ ποετομασία της, θὰ ἀναχωρήσῃ καὶ πάλιν, διὰ νὰ συνεχίσῃ τὰ ἔξε-
γεννητικά της ταξίδια εἰς τοὺς ὑπόλοιπους τομεῖς τῆς Κυρηναϊκῆς, τὰς
δύο Σύρτεις, τὰ παράλια τῆς Τύνιδος, τὰ ὑψίπεδα τῆς Λαμπτεδούνας,
κατόπιν θὺ στραφῇ πρὸς τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον, ἀπὸ τὰς ἐκβολὰς
τῶν Νείλου, τὰς θαλάσσας Παλαιστίνης καὶ Συρίας, τὸν κόλπον τῆς

Αλεξανδρέττας, μὲ τὰ παρόλα τῆς Κύπρου, μέχρι τῶν Δωδεκανήσων.
Ἐν τῷ μεταξὺ θὰ τὴν σχηματισθῆ ἡ ἄλισσος τῶν ἀδρόων ἔξομινσθε-
ων ἐπὶ τῶν πορισμάτων τῆς «Ἀργοῦ», ἔξοιμησσαν αἵτινες καθημερινῶν
θὰ δυγκωνταί διὰ νέων ναυτηγήσεων, ἕως ὅτου δὲ Ἑλληνικὸς ἀλιευτικὸς
στόλος ἀνοικῆς θαλάσσης, πον θὰ δώσῃ εὐτυχίαν και εὐημερίαν εἰς
ἕκαπτον γιλαδάς ναυτεργάτας και ἀλιεῖς, και θὰ ἐπιλύσῃ οἰκισκῶν τοῦ
ζῆτημα τοῦ ἑπτατοικοῦ τῆς γόνως μας.

ΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

Τοῦ κ. I. ΑΡΑΠΗ

III (Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγούμενου)

Λέβητες

Ἡ μελέτη τῆς ἑπιδράσεως, τὴν ὁποίαν ἡ ἀπόδοσις τοῦ λέβητος ἔχει ἐπὶ τοῦ ὀλικοῦ κόστους διαγειρίσεως, ἀπέδεξεν, ὅτι μέχρις ἀπόδοσεως 89 οὐ τὸ ἑτήσιον κόστος διαγειρίσεως ἔξακολονθεῖ μειούμενον μὲν ἀερίσοντας ἀπόδοσιν. Ἐν τούτοις ἀπὸ πρακτικῆς ἀπόφεως ἔθεωρήθη ἀναγκῶν, διότι ἡ μεγίστη ἀπόδοσις τοῦ λέβητος περιορίσθη εἰς 89 οὐ, καθόδον πέρα τοῦ σημείου τούτου τὰ κανοναῖς θὺ πέρα τοῦ μηχανοκαρδίαν χαμηλοτέραν τῶν 3000 F, πρᾶγμα διότι συνεπάγει πολλάς ἀνομαλίας.

Δοθέντος, λοιπόν, ὅτι 88 ἥσος 89 οὐ εἶναι ἡ ἀνώτερα ἐπιθυμητὴ ἀπόδοσις τοῦ ναυτικοῦ λέβητος, αἱ προσπάθειαι ἐστράφησαν εἰς τὴν ἔξυποδίων τοῦ καλυτέρου τρόπου ἐπιτενέζεως ταῦτας.

Ὦς ἡδη ἔξετεθη τέσσαρες διαβαθμίσεις προθεμάνσεως ἐνδείκνυνται διὰ τὸ τροφοδοτικὸν ὑδοῦ, γίνεται δὲ χρῆσις οἰκονομητήρων, καθὼς καὶ προθεματήρων τοῦ κανονίγονον ἀρέος ἥπερ τῶν κανασεών.

Ἀμφότερα τὰ ἀπαραίτητα ταῦτα ἔξαρτηματα τοῦ λέβητος, ἐν τούτοις, ὑπῆρχαν αἵτια σοβαρῶν ἀνομαλιῶν τῶν εἰς τὸ παρελθόν, δοσοῦ καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, λόγῳ σημαντικῶν διαβρώσεων ἢ καὶ περιπλῶν, αἵτινες συνέβησαν εἰς τε τοὺς οἰκονομητήρας καὶ τοὺς προθεματήρας ἀρέος.

Τὸ σύμπερασμα ἐπισταμένων παρατηρήσεων εἶναι, ὅτι αἱ διαβρώσεις τῶν οἰκονομητήρων ἀποφεύγονται τελείως, ἐφόσον τὸ τροφοδοτικὸν ὑδοῦ ἔχει καταλλήλως ἔξαρισθη, οὗτος ὥστε ἡ περιεκτικότης τοῦ εἰς ὄξυγόνον ἐν διαλύσει νὰ μη ὑπερβαίνῃ τὸ 0.03 κιβ., ἐκατοστόμετρα ἀνά λίτραν καὶ ἔφοσον ἡ θερμοκρασία τοῦ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν εἰς τοὺς οἰκονομητῆρας δὲν εἶναι κατωτέρα τῶν 2400 F.

"Οσον τὸν προθεματήρας ἀρέος αἱ πυραϊαὶ συνέβησαν καρίως κατὰ τὴν ἐδρῷα λειτουργίαν ἡ εὐθὺς ἀμα τῇ ἀρέῃ, ὁ κύνδυνος δὲ ὅπος ἀποσοβεῖται τελείως καὶ αἱ διαβρώσεις περιορίζονται ἔξαρτεικά διὰ τὴν χρησιμοποίησεως «τάμπερ» αὐτομάτως λειτουργοῦντος, διότι εἰς τοὺς πυραϊοὺς βαθμοὺς κανθάρων ἀνάλογως τοῦ διαθεσίμου ἐλκυσμοῦ, οὗτος ὥστε ἡ τούτης τὸν προθεματήρας.

Αἱ πυραϊαὶ τῆς αἰθάλης τῶν οἰκονομητήρων ἀποτελοῦν εἰστεί ποδόλημα δύοκολον καὶ ἡ μόνη προφύλαξις εἶναι ἡ κανονικὴ ρύθμωσις τῆς παροχῆς τοῦ κανονίου ἀνάλογως τοῦ διαθεσίμου ἐλκυσμοῦ, οὗτος ὥστε ἡ κανονικὴς νὰ γίνεται ἀνενέπερβολικής κανονοπαραγωγῆς.

Ο τρόπος τῆς ρυθμίσεως τῆς θερμοκρασίας τοῦ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ, διὰ διαρέσεως τῆς ἑστίας εἰς δύο τημάτα ἀνέξαρτήτως θερμανόμενα, τείνει νὰ ἔγκαταλειψθῇ καὶ ἀντὶ ἀτμοῦ οἱ λέβητες τοῦ μέλλοντος ὃν φέρονται αὐτόματον σύστημα ρυθμίσεως τῆς ὑπερθερμάνσεως. "Ἐνα τοιότον σύστημα σύγκειται εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τροφοδοτικοῦ ὑδατος εἰς τὴν ἀράγην τοῦ πολέμου τῆς ποσότητος ὃντος ὑπερθεματήρας. Τοιουτορόπως προστατεύεται αὐτὸς οὗτος δὲ ὑπερθεματήρας, καθὼς καὶ ὁ στρόβιλος καὶ αἱ σωληνώσεις.

Ἡ ἐπιθυμία τῆς ἐφαρμογῆς ἐντελῶς αὐτομάτου ρυθμίσεως τῆς καύσεως ἐδημούργησε τὴν ἀνάγκην κανονίου μὲν ἐνδέξεις δρίας παροχῆς, ἀδιότητα ἡ στερεότυπη οἱ μέχρι σήμερον καταστημένοι μηχανικοὶ γεναστῆρες. Οὕτοι ἀγεπτύμησαν ἔσχότως κανονήρες μὲν μέχριστον δι' ἀτμοῦ ἔξαρετικῶν μεγάλων δρίων παροχῆς, ὅτινες ἐπὶ πλέον ἔχουν τὸ πλεονέκτημα, διότι δύνανται νὰ προσαρμόσουν τὴν φύσιδα πρὸς οὐδὲν ποτέ σχῆμα τῆς ἑστίας, λειτουργοῦν μὲν χαμηλοτέραν θερμοκρασίαν καὶ πιέσαι πετρελαῖον καὶ δέν ὑπόκειται εἰς ἐμφαίνειν. Σοβαρῶν, ἐν τούτοις, μειονέτημα αὐτῶν εἶναι ἡ κατανάλωσις σημαντικῆς ποσότητος ὑδατος καὶ τούτους ἔνεκεν πολλοὶ ἔνδοιασμοὶ παροντικάνονται διὰ τὴν εὐθυτέραν χρησιμοποίησίν των.

Ἐπειδὲ τῆς ὑπερθολικῆς μεγάλης ἐπιφανείας, ητίς θὰ ἔχειται διὰ νὰ φύῃ τὰ κανασεάρια, κάτω τῶν 3000 F, ὑπάρχει ὁ κύνδυνος, ἐάν η ταπείνωσις αὐτὴ τῆς θερμοκρασίας ἔξακολονθῇ, νὰ ἐπικαθῆση ἐπὶ τῶν μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν ὑγρασία (2400 F), ητίς θὰ προεξαλεῖ ἀντίδρασιν καὶ προσβολὴν τῶν μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν ὑπὸ τοῦ διοξειδίου τοῦ θείου τοῦ παρόντος εἰς τὰ κανασεάρια.

BANEY MADHUB MOOKERJEE & C°.

Incorporating Raj Kissen Mookerjee
Established 1854

DUBASHES STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:
• WORKWELL • Calcutta

CALCUTTA

Codes:
A.B.C.—Scotts—Watkins.

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

Οἱ Γερμανοὶ εἶχον τελευταῖς τελειοποίησει τόπον κανονήρος μὲν περιστρεφόμενον ψεκαστῆρα ὑπερθολικῆς παροχῆς (5.500 λίθρες ἀνὰ ώρα), μὲν εὐέρα δρία καὶ μὲ τὴν δυνατότητα χρησιμοποίησεως μηχάνης πέσεως καὶ θερμοκρασίας πετρελαίου. Ἐν τούτοις, δὲ κανονήρος οὗτος εἶναι μᾶλλον σύνθετος καὶ γεννόντας ἀμφιβολίαν διὰ πρὸς τὴν καλὴν συντήρησίν του.

Ἐν συμπεράσματι ποτενέται, διτὶ ὁ ναυτικὸς λέβητος εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον ὃν ἔχῃ τελείως αὐτόματον ρύθμωσιν τῆς κανθάρως εἰς ὅλα τὰ φροτία διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τελειοποιημένου τόπου μηχανικοῦ ψεκαστῆρος τοῦ τοιότου δι' ἀτμοῦ ἡ ἀρέος.

Βοηθητικά μηχανήματα

Ἐν τῶν διαφόρων ὑπαρχόντων τόπων τροφοδοτικῶν ἀντλιῶν, αἱ περιστροφικοῦ τόπου παρουσιάζουν τὰ περιστότερα πλεονεκτήματα καὶ τὸ μηχάνημα διὰ τὸν περιστρεφόμενον κόστος χειρισμοῦ. Ὡς πρὸς τὸ κωνητήριον ἀωτῶν μηχάνημα διὰ τὸν περιστρεφόμενον συνδυασμὸς εἶναι ἡ χρησιμοποίησις ἡλεκτροχοινητῆρος (ἐν-αλλασσόμενον) διὰ τὴν ἐλειτουργία τροφοδοτικήν καὶ στροβίλου διὰ τὴν ἐφερδικήν τοιάνταν ἡ ἡλεκτροχοινητήρος δι' ἀμφοτέρας, ἀναλόγως τοῦ τόπου καὶ τοῦ συστήματος πρώσωσεως τοῦ πλοίου. Δι' ὅλα ἐν γένει τὰ βοηθητικά μηχανήματα τῶν συγχρόνων ἀμερικανικῶν σκαφῶν ὑπάρχουν τὰς τάσις χρησιμοποίησεως ἀποκλειστικῶς περιστροφικῶν τόπων, στρεφομένων διὰ κωνητήρων ἡ στροβίλων, ἀνάλογως τοῦ ποίου σύστημα παρουσιάζει τὰ περιστρέφομενά πλεονεκτήματα διὰ τὴν συνήρηση ἀσφαλιστικήν διάταξην.

Διὰ τὴν περιστροφικήν τροφοδοτικήν ἀνεπτύχθη τελευταῖς ὑπὸ τῶν τεχνικῶν ὑπηρεσίων τῆς Ελληνικῆς Επιτροπῆς καὶ προσέτει νὰ ἐφαρμοσθῇ συντόμως, σύστημα αὐτόματον βαλβίδος, διότε ἔχοντες ἀφ' ἐνός τοὺς κινδύνους βαλβίδης ἔχειται πολλοὶ φοῖς καὶ ἀφ' ἐτέοντος δὲν καταναλίσονται σκαφῶν ἐνέργειαν, ὅπως μὲ τὴν συνήρηση ἀσφαλιστικήν διάταξην.

Ἐνα σοβαρὸν πρόβλημα μέχρι σήμερον ἡτοῖς ἡ καταστροφὴ ἐκ διαβρώσεως τῶν αὐλῶν τοῦ ψυγείου καὶ τοῦ ποίου φαίνεται τὰ πληνεργεῖαν την λύσιν του. Ταχυτάτη διάδρομος παρατηρηθεῖσα εἰς τοὺς αὐλῶντες τῶν ψυγείων πολλῶν ἐπὶ τῶν ναυπηγήμαντων πλοίων κατὰ τὸν πόλεμον, ἔχησεν διάδρομόν της, διότε διάδειπτο εἰς κοντά τοῦ πολέμου εἰς χρησιμοποίησίν ἀκαταλλήλου ὑλικοῦ, ἀλλ' ἐν τούτοις καὶ οἱ αὐλοὶ οἱ κατασκευασθέντες ἐν κοντρο-νίκει, διότε εἶναι ἡ ποσότητα τοῦ ἐπειργαλειούμενον ἀρέος.

Ἡ διάδρομος αὕτη εἶναι ἡλεκτροχοινῆς μορφῆς καὶ ἀπαιτεῖ τὴν παρουσίαν ἀρέος εἰς τὸ κυκλωφοριακὸν ὑδατο τὸν πλεονέκτημα την. Διὰ τοῦτο ἔγενοντο δοκιμαὶ μὲ πρότυπα πλοίων εἰς τὰς πειραματικὰς δεξαμενές, ἵνα εὑρεθῇ ἡ καταλληλότερα φέσις τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ ψυγείου καὶ πειρομετρίας τοῦ κυκλωφοριακοῦ ὑδατος καὶ ἡ ποσότητα τοῦ ἐπειργαλειούμενον ἀρέος.

Τὰ ἐπὶ τῶν πειραμάτων διάτονα διάδηματα, ἐφηρμόσθησαν ἀκολούθως ἐπὶ πραγματικῶν πλοίων καὶ ἔγένοντο παρατηρηθεῖσα εἰς τὸν ἐπινέργειαν την. Διὰ τοῦτο ταχυτάτη διάδρομος παρατηρηθεῖσα εἰς τοὺς αὐλῶντες τῶν πλοίων τοῦ πολέμου νὰ διατηρηθῶνται ἀργητικῶς φροτισμένα. Τὸ σύστημα τοῦτο ἐφηρμόσθη ἡδη εἰς ἀριθμὸν τινὰ πλοίων, τὰ δὲ μέχρι τοῦδε ἀποτελέσματα εἶναι ἔχοντας ἐπιτυχή.

Σχετικῶς μὲ τὸ σύστημα κινήσεως τοῦ πηδαλίου, τὸ ἡλεκτροῦδραυλικὸν σύστημα, τὸ δόπον ἀπὸ αἰρετοῦ χρόνου ἀποκλειστικῶς χρησιμοποιεῖται ἐπὶ τῶν πολεμικῶν σκαφῶν, ἔγνετο δεσπότων ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὃς τὸ πλέον οἰκονομικόν καὶ ἀσφαλέστερόν τοιάντα τοιότον, μὲ δύο ἔμβολα, τέσσαρας κινήσεις καὶ ζεῦγος ἔξτηρησιδῶν ἀντλιῶν. Τὸ σχέδιον περιλαμβάνει καὶ χειρογράφησην ἵνα τοιάνταν χειρογράφησην ὑπὸ τεσσάρων ἀνδρῶν, ητίς δύναται νὰ χειρίζεται τὸ πηδάλιον ἀπὸ 150 δεξιά μέχρι 150 ἀριστερά, ἐν περιπτώσει βλάβης ἢ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΟΜΕΣΤΙΝΗ

ΚΩΔΙΚΕΣ:
A.B.C. 5TH
SCOTT'S 10TH

* Έτος ιδρύσεως 1870 ἐν Σύρῳ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ { Διεύθυνσις: Βασ. Κωνσταντίνου 38
Αποθήκαι: Βασ. Κωνσταντίνου 38

Τηλ. Διευθύνσεως: 41314 Μετὰ τὰς ἐργασίμους ὥρας 84.273

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

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

διακοπής της ήλεκτρικής ένεργειας.

Τά ήλεκτρικά βαρούλια χειρισμού του φροτίου έχουν γενικώς γίνει άποδεκτά, ώστε παρουσιάζονται περισσότερα πλεονεκτήματα σε αντίθετην, τα δυνάμεις έκλειπον έκαναν τον άμερικανικό πλοίο.

"Ελίκες"

"Η έκλογη της διαμέτρου και των στροφών της έλικος, αλλά δίδουν τόν άνωτερον συντελεστήν πρώσεως, τούτου την οίκονομικωτέραν λειτουργίαν δι' ένα τύπον σκάρους είναι προβληματικότερη απότομη, αλλά την πράξη το πρόβλημα τούτο πρέπει να μελετηθῇ σε συνδυασμῷ καὶ πρός άλλους παράγοντας, διότι κόστος μειωτήρων στροφών, άξονων καὶ έλικων, άποδοσης της μηχανῆς εἰς τὰς διαφόρους στροφάς πλ. Μία τοιαύτη μελέτη άποδεικνύει, διότι η μεγαλύτερα διάμετρος έλικος, ή δούια δύναται να χρησιμοποιηθῇ εἰς έκαστην περίπτωσιν, διδεῖ καὶ τὸν άνωτερον συντελεστήν πρώσεως. 'Άλλη' η διάμετρος αὕτη περιφορᾶς εἰς ώρισμένα δρια, κυρίως ἐκ τῆς άπαυτούμενης έλαχίστης έλευθερίας μεταξύ πτερωτής της έλικος καὶ γάστρας (όπερ ἔχει άπιδρασην ἐπάνω τῶν καραδοσιῶν), ώστε καὶ ἐκ κατασκευαστικῶν λόγων (δυσκολίας χυτηρίου).

"Η αὐξήσης τῶν στροφών της έλικος γενικῶς έλαττωνει τὸν συντελεστὴν πρώσεως. Στατιστικὴ τοῦ ἑτησίου κόστους διαχειρίσεως ἔνος διπλελίκου σκάρους 80.000 άξονικῆς ίπποδυνάμεως, δεικνύει διότι διὰ στροφᾶς της έλικος 180 ἀνά λεπτὸν τὸ κόστος τοῦτο ήτο κατὰ 25.500 δολ. ἀντερον ἀπό ἑκατὸν τῶν 120 στροφῶν.

"Ενδιαφέροντος ήδη, ἀπειδίνεται εἰς τὸν άμερικανικὸν κύκλον διὰ τὴν ἀνάτυπην καὶ χρησιμοποίησιν τοῦ συστήματος πρώσεως μὲν μεταβλητὸν καὶ ἀναστρεψομένου βήματος έλικα, ὅπερ εὐρύτερον χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τῶν Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν. Διὰ τοῦ συστήματος τούτου εἰς τὰς ζαυγηλότεράς ταχύτητας τὸ ζεῦγος τῆς μηχανῆς δύναται νὰ τηρηθῇ εἰς τὴν καταλληλότεραν διὰ τὴν ἀπόδοσιν αὐτῆς τημήν, ἐνῷ τὸ δῆμαρον ωθεῖται, ὡστε νὰ δίληται τὸν κατεύθυνταν συντελεστὴν πρώσεως. 'Ανατροφὴ τῆς πορείας γίνεται χωρὶς νὰ μεταβληθῇ ή φορά στροφῆς τῆς μηχανῆς καὶ ἐν τέλει τὸ πλόιον δύναται νὰ ἀποδιδῇ συνεχῶς τὸ μέγιστον τῆς ισχύος, ἀνεξαρτήτως τῆς μεταβολῆς τῆς ὄντησάσεως (ρυθμούληκιον καὶ πλ. θ.).

"Άλλα συστήματα πρώσεως"

"Ως ήδη ἔχει λεχθῆ, διὰ δυνάμεις μεγαλυτέρας τῶν 9.000 ίππων, ή διὰ στροφῶν μὲν μειωτήρων στροφῶν πρώσεως, είναι ή μᾶλλον συμφέρουσα. Διὰ μικροτέρας, δημοσ., ίπποδυνάμεις ή μηχανῆς Δῆξελ, είχεν ἀπό τῶν προπολεμικῶν ήδη ἐτῶν χρησιμοποιηθῇ ἀρκετά εὐρέως.

Διὰ νὰ λειτουργήσουν τόσον η Δῆξελ, δύσον καὶ η έλιξ εἰς τὰς καταλληλότερας διὰ τὴν ἀπόδοσιν αὐτῶν στροφᾶς, ἐγένετο χρήσις μειωτήρων. Οὕτω διὰ πλοίων μέχρις 6.000 ίππων, χρησιμοποιούντο δύο μηχαναῖς, ἐνῷ διὰ 8.500 ίππων συνήθως χρησιμοποιούντο τέσσαρες. Μεταξὺ τῶν μηχανῶν καὶ μειωτήρων χρησιμοποιούντο ίδραυλικοὶ καὶ μαγνητικοὶ σύνδεσμοι. Τοιούτον συστήματα πρώσεως χρησιμοποιήθησαν κατὰ τὸν πόλεμον εἰς ἀριθμὸν φορτηγῶν σκαφῶν, ώστε εἰς εἰδικὸν τύπου ὄψεων φυματικῶν.

Τὰ πλεονεκτήματα τοῦ συστήματος τούτου, ώστε νὰ εὐχέρεια χειρισμῶν καὶ ή οίκονομη λειτουργία εἰς μικροτέρας ταχύτητας, δύον μία ή δύο μηχαναῖς δύναται νὰ κρατηθῶσιν, είναι διφτάλιμοφανῆ. 'Ἐν τούτοις, δὲν διαθέτομεν ἐπαρκεῖς πληροφορίας καὶ ἐπένθεταις τῆς καθόλου ἀπόδοσεως τοῦ συστήματος τοῦτο πάραξει.'

Σταθμός, άσφαλδος, εἰς τὴν Ιστορίαν τῆς Δῆξελ, ἐσημειώθη διὰ τῆς κατασκευῆς κατὰ τὸν πόλεμον καὶ τοποθετήσεως ἐπάνω τῶν Βίκτορων μηχανῆς ἀπλῆς ἐνέργειας καὶ ισχύος 6.000 ίππων. 'Ο καλοσόδες οὗτος ἔχει 9 κυλίνδρους διαμέτρου 29 διακτύλων, διαδρομὴν ἑμβόλου 40 δα-

κτύλων καὶ ἀπ' εὐθείας μετάδοσιν εἰς τὴν έλιξ 160 στροφῶν ἀνά λεπτόν. Δὲν δυνάμεται νὰ ἐπεκταθῶμεν πολὺ εἰς λεπτομερείας ἐπάνω τῆς Δῆξελ, ἀλλὰ σημειούμενην ἐνταῦθα τὴν γενικήν πλέον παραδοχὴν τοῦ γλυκέος ὑδατος διὰ τὴν ψυχήν τῶν χιτωνίων καὶ τῶν καντικῶν μηχανῶν μὲ τὰ γνωστὰ αὐτοῦ πλεονεκτήματα, καθὼς καὶ τὴν κυκλοφορίαν διὰ τῶν χιτωνίων ὑδατος ὑψηλῆς θερμοκρασίας καὶ διαν αι μηχαναῖς εἶναι κρατημέναι ἐν δύῳ. Τοῦτο π. χ. ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ ὑδατος ψυχῆς τῶν δοηθητικῶν Δῆξελ παραγωγῆς ορεύματος καὶ.

Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ, ἐπειδὸν τοῦ διὰ τὸ ξενοδοχεῖον πάρα πολὺ εἰς τὴν γενικήν πλέον παραδοχὴν τοῦ γλυκέος ὑδατος, περιορίζονται σημαντικῶς εἰς τὸν στροφαλούμενόν μεταξύ τῶν καραδοσιῶν καὶ ἐπομένως καὶ ἡ περιεκτικότης τοῦ λιπαντικοῦ εἰς δύῳ.

Τὸ Δῆξελον ήλεκτρικὸν σύστημα πρώσεως χρησιμοποιήθη κατὰ τὸν πόλεμον εἰς πολὺ περιωρισμένην πλήκα διὰ ώριμενον τόπους σπαρῶν, ώστε ρυμουλών μικρῶν παραστῶν πετρελαιοφόρων, δινοσκόρων πλ. Η ἔξελιξις τοῦ συστήματος τούτου, πετρελαιοφόρων, διά τοῦ πληρούμενος πολλῶν τόπων πολεμικῶν καὶ ἐπομένων σπαρῶν π. χ. εἰς ἀεροπλανοφόρα, πλωτὰ συνεργεία, πετρελαιοφόρα, αὐτοεκφορτωνόμενα φορτηγά μεταλλεύματος πλ. πλ. τὰ δὲ ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν ἀρκετά ικανοποιητικά.

Τὸ σύστημα τοῦτο, τοῦ διόποιον τὰ πλεονεκτήματα θεωροῦμεν περιττὸν νὰ ἀπαιδιμήσωμεν, ώστε γνωστὸν εἰς δύος, ἐνδείκνυται ἐν γένει διὰ πλοία εἰς τὰ διόποια κατὰ περιόδους ἀπαυτοῦτων μεγάλων ίπποδυνάμεις διὰ πλοίων ὑπηρεσίας ἀνεξαρτήτους τῆς πρώσεως καὶ εἰς πλοία εἰς τὰ διόποια ἐπ' ἀρκετοῖς διάστημα τῆς δῆλης λειτουργίας τῶν χρησιμοποιούντων ταχύτητες μικρότερες τῆς μεγίστης. Η κατανάλωσις πετρελαίου διά τοῦ συστήματος τούτου εἰς πετρελαιοφόρον 18.000 τόννων δ. w. 5.000 άξονικῶν πλ. πλ. 0.550 λίθρας ἀνά ίππον καὶ δραγμὴ διὰ δύος διά τοῦ πληρούμενος πολλῶν μηχανῶν πλ. πλ. τὰ δὲ ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν ἀρκετά ικανοποιητικά.

Τέλος, πρὸ δύοις μηνῶν, ἔνας νέος τύπος ναυτικῆς μηχανῆς κατεσκεύασθη. Αὕτη εἶναι διάεριστοβόλιος, τοῦ διόποιον τὸ μέλλον προβλέπομεν εὐρὺν καὶ σπουδαῖον. Ο διεριστρόβολιος εἶναι ἔνας συνδυασμός τῶν πλεονεκτήματων τοῦ ἀπαυτοῦτον μὲ τέκνην τῆς δῆξελ.

Διατηροῦσθαι δὲν δυνάμεται ἐνταῦθα νὰ ἐπεκταθῶμεν εἰς λεπτομερείας τοῦ συστήματος τούτου (*), διόπειτελές αὐτοκείμενον διεθνῶν προσπαθειῶν ἀπό τῶν προπολεμικῶν χρόνων. Η κατασκευὴ τοῦ γαντικοῦ διεριστρού τούτου εἶναι ἔργον τῆς έταιρας Elliot εἰς Jeannette τῆς Πενσονίαν, ή διόποια ἔκαμεν ἔργα στηριγμάτων δοκιμάς αὐτοῦ ἐνώπιον τοῦ κονοῦ τὸν Ιούλιον 1945.

* Διὰ λεπτομερῆ περιγραφὴν διέλεπτον τοῦ γράφοντος εἰς τὴν «Ναυτικὴν Ἐπιθεώρησιν», τεῦχος 'Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου 1946.

"Ηδη, τοποθετεῖται ἐπάπλοιον καὶ συντόμως θάλασσαν τὰ πρακτικά ἀποτελέσματα αὐτοῦ. Πληροφορούμενα, ἐπίστης, διόποια καὶ διά τοῦ πληρούμενος πολλῶν μηχανῶν πλ. πλ. τὰ πρακτικά οἰκος Σοῦλτζερ ἔχει ὑπὲρ τῶν κατασκευὴν διάσκοπον τοῦ τύπου ναυτικοῦ διεριστρού.

"Ἀπό τῆς πρώτης δημοσίευσης τῆς έμφανίσεως τοῦ διεριστρού τοῦ πληρούμενος πολλῶν μηχανῶν πλ. πλ. τοῦ δῆξελ, διέριστρος εἶναι ἔργον τῆς έταιρας Elliot εἰς Jeannette τῆς Πενσονίαν, ή διόποια ἔκαμεν ἔργα στηριγμάτων δοκιμάς αὐτοῦ ἐνώπιον τοῦ κονοῦ τὸν Ιούλιον 1945.

I. ΑΡΑΠΗΣ

Πλωτάρχης Ναυπηγὸς τοῦ B. N.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI

Τηλέφωνον AVENUE 3733

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ 10

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.

Tel. AVENUE 3733.

BRANCH AT ATHENS: RETHYMNISS & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.

PESMAZOGLOU 10

BURY COURT HOUSE 7/8 BURY COURT

LONDON E.C. 3.



Βέλγιον

'Ο λιμὴν τῆς Αμβέρσης

Ο λιμὴν τῆς Αμβέρσης ἀναλαμβάνει δύνημέων τὴν προπολεμικήν του κίνησιν. Παρὰ τὴν μικρὴν ποσότητα τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν φορτίων, ἔναντι τῶν εἰσαγομένων, ἀποκαθίσταται σὸν τῷ χρόνῳ τὸ πυκνὸν δίκτυον τῶν τακτικῶν προπολεμικῶν γραμμῶν, αἵτινες συνέδεον τὴν Αμβέρσην πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις τοῦ κόσμου. Τὴν στιγμὴν αὐτὴν δὲ τακτικὰ γραμμαὶ τελοῦν ἐν λειτουργίᾳ πρὸς τὴν Αγγλίαν, τὰς Σκανδινανίκας χώρας, τὴν Βόρ. Αμερικὴν, τὴν Αφρικὴν καὶ τὴν Μεσόγειον.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ βελγικὴ κυβέρνησις, κατόπιν αἴτησεως τῶν ἔξαγωγῶν, ἔζητησεν ἀπὸ τὰς διαφόρους κατὰ τοιμὲς Διασκέψεις, διότι, προειμένου περὶ τῶν ἐξ Αμβέρσης φορτώσεων, τὸ σύστημα τοῦ διπλοῦ ναυλολογίου καὶ τὸν διακρίσεων εἰς τὸν φορτωτάς, μὴ ἐφαρμόζεται ἐφεξῆς. 'Αντ' αὐτοῦ, ὑποδιεκνύεται, ὡς μοναδικὸν σύστημα αὐτοαμύνης τῶν πλοίων γραμμῆς, ἡ σύναψις συμβολίων μεταφορᾶς μετὰ τῶν διαφόρων φορτωτῶν καὶ ἡ δὲ αὐτὰς ἐφαρμογὴ ἐνιαίον ναυλολογίου.

Γαλλία

Τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα

Εἰς τὴν δημοσιεύσειν πρὸς ἡμερῶν εἰς Παρισίους ἔκθεσιν τῆς Κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ὅτι τὴν διεθνῆ ναυτιλιακὴν κατάστασιν διέπει μία πληθωρικὴ κατὰ ἀρκετὰ ἔπανθμα τὸν τόνον χωρητικότης, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1939, μὲ τὴν ἐπαρδόθετον παρατήρησιν, ὅτι ἔνα μέρος τοῦ στόλου τούτου δὲν εἶναι προσδόκιμον εἰς τὰς συνήθεις μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς εἰρηνικῆς περιόδου.

Ἄπο τὰ ὑπάρχοντα εἰς ὅλον τὸν Κόσμον πλοῖα 74 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός, τὰ 40 ἑκατοντά, τόννους ἀνήκουν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὸ δὲ μέλλον τῆς Ναυτιλίας ἔξαρταται κυρίως ἀπὸ τὰ μέτρα, ἄτινα θὰ λάβῃ ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις διὰ τὴν διάθεσιν τοῦ ὄγκουδος τούτου στόλου. 'Οπωδήποτε — τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — μία περιεργος κατάστασις ἔμφανται σήμερον. "Άλλα κράτη διατηροῦν στόλουν κατὰ πολὺ ὑπερτερεον τῶν ἀναγκῶν του, ἄλλα στεροῦνται παντελῶς πλοίουν καὶ ἄλλα κατορθῶνται νὰ κατέχουν τὴν ζήτησιν χωρητικότητος διὰ τὰς ἐντικαὶς τῶν μεταφορικὰς ἀνάγκας.

Περιστέρω ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει, ὅτι εἰς τὴν Γαλλίαν παρεχωρήθησαν ἐκ τῶν ἐπανορθώσεων γερμανικὰ πλοῖα 72.000 τόννων μόνον καὶ προτίνεται, διότι, ἔναντι τῆς χωρητικότητος ταύτης, δοθῇ τὸ ὑπεροεκάντον «Εδώπωρ 49.764 τ. γκρός (τὸν 1930). Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐπέστραψε ἀπὸ τοῦ 'Αμερικανούς εἰς τὴν τριμερὴ διασυμμαχικὴν 'Ἐπιτροπήν, ὡς ἀκατάλληλον διὰ τὴν ἀμερικανικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ.

Ἡ πρότασις συνεχήθη παρὰ τοῦ ὑπουργικοῦ συμβούλιου, διότι διμοσιεύσεις κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ προτιμηθῶνταν παραχωρήσην φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν δποίων ἔχει ἀμεσον ἀνάγκην ἡ Γαλλία διὰ τὰς μεταφορὰς τῆς, δεδομένου ὅτι διὰ τὴν ἔκπτωσην τῶν ἀναγκάζεται σήμερον νὰ προσθίνῃ εἰς δαπανηρὰς ναυλώσεις ἔνειν πλοίουν εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγορδάν. "Άλλοι τονταντίον κύλλοι ἔχουν κηρυχθῆ ὑπὲρ τῆς παραχωρήσεως τοῦ «Εδώπωρ», διότι — λέγοντας — ἡ 'Γενικὴ Υπεραπλαντικὴ Εταιρία' θὰ ἂδυντο δι' αὐτοῦ νὰ διατηρήσῃ ἐδδομαδιάγραμμὴν πρὸς τὴν Βόρειον Αμερικήν, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ ὑπεροεκάντα 'Le-de France' καὶ 'De Grasse' ἔως ὅτου ναυπηγηθοῦν τὰ προβλεπόμενα τρία ὑπεροεκάντα τῆς.

Ἐν τῷ μεταξὺ πληροφορίᾳ ἔξ ἄλλων πηγῶν ἀναφέρουν, ὅτι τὸ «Εδώπωρ» κατατάξειν ἔντος τῶν ἡμερῶν εἰς Μπρεμερχάρδεν, θέλει χρησιμοποιηθῆ ἐκεῖ πρὸς τὸ παρόν καὶ ἔως ὅτου κριθῇ δριστικῶς ἡ τύχη του, διό... πολυκατοικία!

Ηνωμ. Πολιτείαι

Αἱ πωλήσεις τοῦ πληθωρικοῦ τοννᾶ

Μολονότι ἔδημοισεύσαμεν κατὰ καιροὺς κάθε λεπτομέρειαν, σχετικὴν μὲ τὸ νομοσχέδιον Μπλάντ περὶ πωλήσεως τῶν πληθωρικῶν, πολεμικῆς κατασκευῆς, ἀμερικανικῶν πλοίων, σκόπουν θεωροῦμεν νὰ παραθέσωμεν μίαν συνοπτικὴν εἰκόνα τῶν κωρωτέρων αὐτοῦ διατάξεων, ἵδη, διό ὁ νόμος κυρωθεῖς καὶ δημοσιεύθεις, ἐτέθη ἐν Ισχύ.

Ο νόμος εἶναι γνωστὸς διὸ ὁ ὑπὲρ ἀριθ. 321 τῆς 79ης συνόδου τοῦ Κογκρέσου, ἀναφέρεται εἰς τὴν πωλήσιν τῶν πλεοναζόντων, πολεμικῆς παραγωγῆς, κρατικῶν πλοίων, χωρητικότηος 1500 τ., καὶ ἄνω, ναυτηργήθετον ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1941 μέχρι καὶ τῆς 2ας Σεπτεμβρίου 1945. Περιλαμβάνει ἐπίσης ὁ νόμος καὶ τὰ πλοῖα, ποὺ κατεσκευάσθησαν ἀπὸ 3ης Σεπτεμβρίου 1939 μέχρι 2ας Σεπτεμβρίου 1945 καὶ δικοσθήποτε ἀπεκτήθησαν, διαρκούσσεις τῆς πολεμικῆς ταύτης περιόδου, παρὰ τῆς κυβερνήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Οζ βάσις τῆς νόμῳ καθερρυθίσης τιμῆς πωλήσεως τῶν πλοίων δο-

ζεται ἡ προπολεμικὴ ἀμερικανικὴ τιμὴ ναυπηγῆσεως παρομοίων σπαρφῶν, ἡ κρατοῦσα τὴν 1ην Ιανουαρίου 1941. Ἐν σύδεμα περιπτώσει, δὲν δύναται τὸ προπολεμικὸν τοῦτο κόστος νὰ εἶναι ἀνότερον τοῦ 80 ὁ πολεμικοῦ κόστους τοῦ αὐτοῦ τόπου πλοίου, λαμβανομένων ὑπὲρ τῶν ἐπιτηδευτικῶν τιμῶν τοῦ 1944. Αἱ ὑπὲρ τοῦ νόμου καθοριζόμενα τιμαὶ ἔξιστονται πρὸς τὸ 50 ὁ πολεμικοῦ κόστους διὰ τὰ φορτηγὰ σκάφη καὶ τὸ 87,5 ὁ πολεμικοῦ κόστους διὰ τὰ δεξαμενόπλοια.

Πλέον μέζευσεν τῆς τιμῆς, σταθμίζονται δώρισμένα στοιχεῖα, ἀναφέρομενα κυρίως εἰς προσθαμφάρεσίς, σχετικὰς μὲ τὴν πλήρη προσαρμογὴν τῆς τιμῆς πρὸς τὸ προπολεμικὸν κόστος καὶ πρὸς τὴν κατάστασιν ἐπάστρων πλοίου. Αἱ τοιαῦται δώματα προσθαμφάρεσίς δὲν δύνανται γὰρ ἐπιφέρουν ἐπιπτώσιν τῶν τιμῶν κόστους τοῦ 35 ὁ πολεμικοῦ κόστους ναυπηγῆσεως διὰ τὰ φορτηγά, 31,5 ὁ πολεμικοῦ κόστους τὰς δέξιες προσθαμφάρεσίς διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Αἱ πωλήσεις πραγματοποιοῦνται διὰ τὴν πωλήσεων πρὸς τὴν Ναυτιλίακην 'Ἐπιτροπήν. 'Αμα τῇ πωλήσει ὡς γοργατής καταβάλλει, τοῦλάριστον, τὰ 25 ὁ πολεμικοῦ πλοίου, τὸ δὲ ὑπόλοιπον δύναται νὰ ἔξιφληθῇ εἰς 20 ἑτησίες δόσεις μὲ τόκον 3,5 ὁ πολεμικοῦ πλοίου καὶ ἐγγαρφήν πρότιτης ἀπόλοιπον προτεραιότητος ἐπὶ τὸ πλοίον ὑπόθηκης.

Τὸν ἀρθρὸν τοῦ νόμου, τὸ ἀσχολούμενον εἰδικῶς διὰ τὰς πωλήσεις σκαφῶν εἰς ξένους ὑπηκόους, καθορίζει, ὅτι παρέχεται εἰς τὴν Ναυτιλίακην 'Ἐπιτροπήν τὸ δικαίωμα νὰ κρίνῃ:

α) "Οτι ὁ αὐτὸν εἶναι ἐπαρκοῦς φερεγγυνότητος διὰ νὰ ἐκπληρωθῇ τὰς ἐποχερεότητες του καὶ ὅτι ἡ εἰς αὐτὸν πωλήσης δὲν εἶναι ἀνακόλουθος πρὸς οιανδήποτε νομοθετικὴν πρόδολεψιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, διὰ τῆς δότιας ἐπιτρέπεται πωλήσης πλοίουν, ὡς καθορίζεται εἰς τὸ 9ον ἄρθρον τοῦ νόμου τοῦ 1916.

β) "Οτι ἡ πωλήσης γίνεται μετὰ σύμφωνον γνωμάτευσιν τῆς γραμματείας τοῦ Π. Ν., διὰ τὸ ὑπὸ πωλήσην πλοίου δὲν εἶναι ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἐθνικὴν ἀμύναν τῆς Χώρας.

γ) "Οτι δὲν είναι ἀναγκαῖον τὸ πρὸς ἐκποίησιν πλοίουν διὰ τὴν προαγορὴν καὶ διατήσησιν τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας.

καὶ δ) "Οτι δὲν είναι λογικὸν χρονικὸν διάστημα (90 τοῦλάριστον ἡμερῶν, εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν δεξαμενόπλοιων καὶ τῶν τύπου «C» σκαφῶν, μετὰ τὴν ἀνακοίνωσιν τῶν τιμῶν) τὸ ὑπὸ προσφορᾶν πλοία διὰ ἡσανθίσια πρὸς πωλήσην ἡ ναύλωσιν εἰς 'Αμερικανούς πολίτας καὶ δὲν ὑπεβλήθῃ παρ' αὐτῶν σχετικὴ ὑπεθήνος προσφορᾶς διὰ τὴν πρόσκτησίν των.

Ορίζεται ἀκόμη ὅτι εօντι πέραν τῶν 10 πλοίων τῶν τύπων «C» — ἔξαρτεις τῶν τοῦ «C.3» — δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς ξένους, καὶ οἰονδήποτες κρόνους.

"Οταν ἔνα πλοίον μεταφερθῇ εἰς ξένον νηολόγιον καὶ σημαίαν, τὸ ἐντυπωθηκόν δάνειον εἰς ἔξαστασιν τοῦ ἀνεξοφλήτου τιμήματος τοῦ τιμῆματος καὶ τῶν τόκων, περιέχει πρόδολεψιν προτεραιότητος τῆς σχετικῆς ἐποθήκης, ὑπὲρ πάναν ἀπλήσην ἡ δύρος ἐπιβαλλόμενα διὰ τὴν πρόσκτησίν των.

"Η σειρὴ προτεραιότητος διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν πλοίων καθορίζεται διὰ ἡσησ: Προτιμῶνται οἱ 'Αμερικανοί ἀγορασταί, ἔναντι τῶν 'Αμερι-

American Ship Cleaning C°

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 B Owlting Green 9-6639 - Nights Longacre 5-8920

Cable Address: «PAPADOPO»

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

κανῶν ναυλωτῶν. Προστιμῶνται οἱ ὑπῆρχοι τῶν Φιλιππίνων, ἔναντι τῶν ξένων.

Ορίζεται ἀπόμη, ὅτι ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ θὰ κρίνῃ τὴν ἔκτασιν τῶν ναυτιλιακῶν ζημιῶν ἐκάστου Κράτους τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, αἵτινες ἐπῆλθον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ θὰ ἐκτιμήσῃ τὰς συνεπεῖας, ποὺ ἐπέφερον αἴτια εἰς τὴν ἐθνικὴν ἐκάστης χώρας οἰκονομίαν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ προτυμήσῃν εἰς τὰς πολήσεις αἱ περισσότερον, καὶ ἀναλογίαν, πληγεῖσαι ναυτιλία.

Τέλος, ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ ὑποχρεοῦται συντόμως ν' ἀνακοινώσῃ τὰς τιμᾶς τῶν πλοίων καὶ τὰς σχετικὰς μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου διατυπώσεις. Πρόγραμμα, αἱ τιμαὶ ἀνεκοινώθησαν ήδη, ὡς ἀναφέρομεν εἰς ἐτέραν σελίδα μας.

Τὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια

Τεσσαράκοντα ἀμερικανικὰ ἔταιράια τακτικῶν γραμμῶν, ἀπολαμβάνονται εἰδικῶν φροδολογικῶν προνομίων, ἔχουν συγκεντρώσεις ἡδη — κατὰ σχετικὰς τοῦ ἀμερικανικοῦ τέπου πληροφορίας — κεφάλαιον 250 ἐκαπομνημένων δολλαρίων διὰ τὴν πρόσκτησην νέων σκαφῶν. Καταστάσεις ἐδικῶς καταρπισθεῖσα ἀπὸ τὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν δεκάνουν, ὅτι εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ τρέχ. ἔτους αἱ κατασθεῖσαι εἰς τὰ ἀποθεματικὰ κεφάλαια, πρός τὸν σπονδὸν ναυπηγήσεων, δῶδεκα ἐπαυξηγούμενων ἔταιρισιν τακτικῶν γραμμῶν καὶ 28 μῇ ἐπαυξηγούμενῶν ἔταιρισιν φροτηγῶν πλοίων καὶ δεξαμενοπλοίων, ἀνήρχοντο εἰς 218 ἑκατ. δολλαρίων.

Βάσει τῶν τιμῶν, αἵτινες καθωρίσθησαν διὰ τὴν ἐποίησην τοῦ καρτού στόλου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τὸ ἀνωτέρῳ κεφάλαιον ἀντιπροσωπεύει τὴν ἀξίαν 365 «Δίμπερτζ» ἡ μία ποικιλίαν 210 ἔως 220 σκαφῶν τῶν τύπων «C 2», «C 3» καὶ «Βίκτορε». Ἰδιαίτερος σημειοῦμενός, ὡς ἀμεσότερος σχετιζόμενον μὲ τὴν Μεσόγειον, ὅτι ἡ «Ἀμέρικαν» «ΕΞΠΟΡΤ» διαθέτει ἀποθεματικὸν κεφάλαιον 7.816.636 δολλαρίων καὶ εἰδικὸν κεφάλαιον ἀναγενεύσεως τῶν πλοίων τῆς ἐξ 8.531.659 δολλαρίων. Σημειωτέον ἀριθμόν, ὅτι 12 ἔταιράια τακτικῶν γραμμῶν ἔχουν συγκεντρώσεις ἔνα συνολικὸν ποσὸν 138 ἑκατομ. δολλαρίων, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 80 ἑκατομ. δολλαρίων κατετέθησαν ἀπὸ διαφόρους μεγάλας καὶ μικράς ἔταιράις φροτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, αἵτινες κυρίως ἀσχολοῦνται εἰς τὰς ἐνδομερικανικὰς μεταφοράς.

Ἐν τῷ μεταξὺ σχετικοὶ ἀριθμοί, ἀναφερούμενοι εἰς τὴν πρόσφατον ἡμερομηνίαν τῆς 15ῆς Μαρτίου, δεβαώνουν, ὅτι τὰ παροπλισθέντα σκάφη ἐφιστανται ἡδη τὰ 482, χωρητικότητης 4.5 ἑκατ. τόννων d.w. Τὰ πλεύστα ἐξ αὐτῶν είναι «Δίμπερτζ» καὶ τινα τοῦ τύπου «Βίκτορε».

Ο ναυπηγικὸς ἄθλος

Ομλῶν πρὸς τὴν συνελθοῦσαν τελευταίως εἰς Νέαν 'Υδρειν γενικὴν συνέλευσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ Νησιονόμους ὁ κ. Λούκεμπαχ, ὅτις διὰ 14ῆν φροφὸν ἔξελέγη πρόδεδρος αὐτῆς, παρέσχε μίαν συνοπτικὴν ἀνασπότησην τοῦ συντελεσθέντος κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον καὶ εὐδέλλης μετ' αὐτῆς, ναυτηρικοῦ ἔργου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. 'Ανέφερε κατὰ τὴν ὀμιλίαν τοῦ ὁ κ. Λούκεμπαχ, ὅτι ἡ ναυτηρήσις ὀπειναντόρων σκαφῶν, 2000 τ. γκρός καὶ ἄνω, ἀνῆλθε τὸ 1945 διὰ λογαριασμὸν τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἴδιωτῶν ἐφοπλιστῶν εἰς 1041 πλοία 7.614.898 τ. γκρός ή 10.304.644 τόννων d.w., ἐπὶ τῶν ὅποιων ἀπολογεῖθησαν προώστηροι πυχαναὶ συνολικῆς δυνάμεως 6 ἑκατ. ἵππων περίπου.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί, προστιθέμενοι εἰς τὴν ναυτηρικὴν παραγωγὴν τῶν ἐτῶν 1939—44, ἀποδίδουν ἔνα σύνολον κατασκευῶν 5076 πλοίων, 38.433.192 τ. γκρός ή 54.395.755 τ. d.w. μὲ δύναμιν πυχανῶν προώσεως 23 περίοδον ἐπατομιώριον ἵππων. Τὸ καταπλήσσον τοῦτο ρεσόρδιο ἀποδεσμὸς ἀποβαίνει ἴδιατερώς ἐντυπωσιακὸν, ἐάν κοινῇ βάσει τοῦ συνόλου τῆς ὑφισταμένης τὸ 1939 παγκοσμίου χωρητικότητος. 'Υπῆρχον τότε 9196 ὀπειναντόρων πλοία (τάνκερς, φροτηγὴ καὶ μικτά), μὲ συνολικὴν χωρητικότητα 52 ἑκατ. τόννων γκρός περίπου ή 72 ἑκατ. τόννων d.w. Ἡ ἀμερικανικὴ συνεπλοκὴ διοικητικῶν παρήγαγεν ἐντὸς δλίγων ἐτῶν ἔνα ἐμπορικὸν στόλον μεγαλύτερον πας τοῦ 1)2 ἀπὸ τὸν προπολεμικῶν ὑπάρχοντα ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων, ἵσσον πρὸς τὰ 4)5 περίοδον ὡς πρὸς τὴν δλίγην αὐτοῦ χωρητικότητα καὶ τὰ 5)7, δισον ἀφορᾶ τὴν εἰς d.w. χωρητικότητα.

Τὸ πολεμικὸν πρόγραμμα τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς συνεπληρώθη ἡδη οὐσιαστικῶς καὶ ἐλάχιστα μόνον πλοῖα ἀπέμειναν πρὸς ναυτηρήσην

τὸ 1946 διὰ κυβερνητικὸν λογαριασμὸν. Τὸ παρελθόν ἔτος ἐτερματίσθη ἡ ναυτηρήσις τῶν τελευταίων «Δίμπερτζ» καὶ «Βίκτορε», τῶν μεταγενεστέρων τύπων «C4» καὶ «P.2», τῶν δικελοκινήτων φροτηγῶν «C1)M», τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φροτηγῶν «N.3» καὶ τῶν στροβιλοκινήτων δεξαμενοπλοίων.

Ἐπ τὸν 1.041 σκαφῶν τῶν κατασκευασθέντων τὸ 1945, τὰ 853 ήσαν φροτηγά ἡ μικτοῦ τύπου, χωρητικότητος 5.845.315 τ. γκρός ή 7.517.247 τ. d.w., ἀνεφέροντο δὲ κυρίως εἰς τὴν κατὰ μάζα παραγωγὴν «Δίμπερτζ» καὶ «Βίκτορε». Συγκεκριμένως, τὸ ίμαυτὸν τῶν ναυτηρηθέντων φροτηγῶν ἀντεποσώπων τύπων «Βίκτορε» πλοία, ἥτοι 322 χωρητικότητος 2)1)2 ἑκατ. τ. γκρός, ἐνῷ ἔτερα 144, χωρητικότητος 1.022.748 τ. γκρός ή 1.5 ἑκατ. τ. d.w. ήσαν «Δίμπερτζ». Τὰ ὑπόλοιπα σκάφη ἀνεφέροντο εἰς τὸν λοιπὸν τύπον.

Ἄξιοσημείωτος ὑπῆρξεν ἡ κατὰ τὸ 1945 προσθήκη εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν 11 πλοίων ψυγείων, διὰ τὴν μεταφοράν διωρῶν, τῶν πρώτων εἰς τὸ εἰδός των. 'Επιτος, τὰ δεξαμενοπλοία ἀντεποσθέντων τοῦ 1)3 τῆς d. w. χωρητικότητος τῆς ναυτηρηθέσης τὸ 1945, περιλαβον δηλαδὴ 188 τάνκερ 1.769.583 τ. γκρός. Οὕτω, ὃ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ὡν ναυτηρηθεῖς κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον ἐφιστανται εἰς 775 σκάφη, 7.566.642 τ. γκρός ή 12 ἐπατομητικῶν τόννων d. w. Ο στόλος οὗτος είναι διπλάσιος ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ τριπλάσιος, δισον ἀφορᾶ τὴν χωρητικότητα, ἀπὸ τὸν ὑπάρχοντα εἰπὸν δεξαμενοπλοίων προφέρει τὴν μεταφορικὴν τοῦ ίκανότητος ἀφ' ἐτέρου ἀντεποσθέντων εἰς δύο τὸν Κόσμον. Σημειωτέον ἀριθμόν, διεπιλαμβάνει 366 σκάφη, 2.672.000 τ. γκρός. 'Η μεταφορικὴ τοῦ ίκανότητος ἀφ' ἐτέρου ἀντεποσθέντεν εἰς 3)4 περίπου τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ ὑπάρχοντος τὸ 1939, ἥτινα ἀνήρχοντο εἰς 1507 σκάφη, 16 ἑκατ. τόννων d. w. 'Ηδη ὁ στόλος τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνει 987 πλοία, 14.300.000 τόννων d. w., μὲ μεσηνή ἡλικίαν 2)1)2 ἑκατ. καὶ ἀποτελεῖ τὸ ίμαυτὸν τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῆς χωρητικότητος τῶν ὑπάρχοντων εἰς δύο τὸν Κόσμον. Σημειωτέον ἀριθμόν, διεπιλαμβάνει 3)4.400 σκάφη, 23.400 τόννων d.w.

Ἐκ τῶν πρωτοτηρίων ἀφ' ἐτέρου μηχανῶν, δυνάμεως 6 περίπου ἐπατομημάριων ἵππων, 3.811.450 ἀξιονόβις ἵππων ἀντεποσθέντων διὰ τὸ 1945 οἱ ἐπὶ 492 πλοίων ἐγκατασταθέντες ἡ ἀμυστρόβιλοι. 'Η στροβιλοκινήτης πρόσθιας ἀντεποσθέντεν εἰπὸν διεπιλαμβάνει 954.000 ἵππων, δισον πότιστα τὰ πλεύστα είναι δεξαμενοπλοία, ἐνῷ αἱ παλαιόδρομοι μηχαναὶ μηχανῶν μὲ δύναμιν 366.000 δύο. ἵππων, ἐγκατεστάθησαν ἐπὶ 147 σκαφῶν καὶ αἱ μηχαναὶ ἐστοιχικῆς καύσησαν 362.000 b.h.p., ἐγκατεστάθησαν ἐπὶ 214 πλοίων, κυρίως δὲ διεξολονήτων φροτηγῶν.

Ἄξιοσημείωτος είναι ἡ κατὰ τὸ 1945 ἐπιτελεσθεῖσα πρόσθιδος εἰς τὰ δικελοκινήτα φροτηγά. 'Η πιποδύναμις τῶν εἰς αὐτὰ ἐγκατασταθεῖσῶν μηχανῶν ἥτο μεγαλύτερα, παρ' ὅσον εἰς τὸν πρὸ τοῦ πολέμου δικελοκινήτην ἡμιτορικὸν στόλο τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1939—45 ἐποπθετήσαν πράγματι μηχαναὶ Ντηζελ 954.000 ἵππων, ἐξούσιων πρὸ τοῦ πολέμου ἐγκατεστημένας ἐπὶ τὸν ὑπὸ δρεπανικήν σημαντικῶν δικελοκινήτων πλοίων. Σημειωτέον ἀριθμόν, δισον ἀπὸ πρωτοτηρίων μηχανῶν παντὸς τύπου 23 ἑκατο. ἵππων, τὸ ίμαυτὸν σχεδὸν ἀντεποσθέντεν διὰ τὰ ἑταῖρη 1939—1945 ἀμυστρόβιλοις μὲ μειωτῆρας τῶν στροφῶν, δυνάμεως 10.459.340 ἵππων ἄξονος. Εὖθες κατόπιν ἐχονται αἱ στροβιλοκινήται μηχαναὶ μὲ δύναμιν 7.100.000 ἀξιονόβια ἵππων.

Περιστέρω ὁ κ. Λούκεμπαχ ἀνεφέρθη εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως. 'Ανεγνωρίσθη πλέον — εἰτε — ὅτι τὰ σχέδια κατασκευῆς ἔνδος ἡλεκτροσυγκολλητήμενον πλοίου συνιστᾶ ἔνα συγκεκριμένον πρόβλημα, ἔναντι τοῦ διὰ καρφώσεως ναυτηρημένων σκάφους. Τὸ πρόβλημα τοῦτο δύναται νὰ ἐπληθῇ μόνον δι' ἴδιατεράς ἀναλόσσους τῶν ἀναγκῶν ἐκάστης κατασκευῆς καὶ διασκευῆς ἐρεύνης τοῦ πολέμου αἵτιες διαβούληματος εἰς δύο τὰς φάσεις, σημειούσιαν μηχανήν καὶ τῆς ποιότητος τοῦ χοησιμοποιηθησόμενον εἰς τὴν κατασκευὴν χάλινος. Αἱ ἐκθέσεις τῶν ἀναθεωρητῶν ἐπὶ τῶν ζημιῶν ποὺ ἐσμειωθησαν εἰς τὰ ἡλεκτροσυγκολλητήμενα πλοῖα, μὲ ἀντιτείμενον τὸν καθορισμὸν τῆς ἡλεκτροσυγκολλητήμενης πλοΐας, μὲ δύναμιν 2)1)2 της ζημιᾶς δι' ἐκάστην περίπτωσιν, πρὸς ἐξενόρεσιν τοῦ τρόπου μελλοντικῆς

ΤΑΚΤΙΚΗ ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ & ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΝΑΜΕΝΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ:

1) M/S «SUNNANLAND» προερχόμενον ἐκ Βραζιλίας

2) M/S «NYHORN» προερχόμενον ἐκ Βραζιλίας καὶ 'Αργεντινῆς, μέσω Γενούν, ἀρχὰς Μαΐου

ΠΡΟΣ ΦΟΡΤΩΣΙΝ:

1) M/S «SKOGALAND», περὶ τὴν 20ῆν 'Απριλίου εἰς Βραζιλίαν.

2) A) Π ύπο δῆλωσιν ἀρχὰς Μαΐου εἰς 'Αργεντινήν.

3) A) Π ύπο δῆλωσιν, μέσω Μαΐου εἰς 'Αργεντινήν καὶ Βραζιλίαν.

Δεχόμεθα ἐμπορεύματα διὰ Βραζιλίαν καὶ 'Αργεντινήν ἐπὶ δύο τῶν ἀ)π τῆς SVENSKA ORIENT LINIEN μὲ φρότωσιν εἰς GOTEMBORG.

Διὰ πλείονας πληροφορίας ἀποταθῆτε εἰς:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΟΤΛΗΣ Α.Ε.

Μέγαρον Σπυράκη, Φίλωνος 51, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-Τηλ.42.721

τῶν ἐν λόγῳ ζημιῶν προλήφεως, ἀποτελεῖ ἔνα σημαντικὸν τμῆμα τῶν ἑρευνῶν, παρατηρήσεων καὶ προβλέψεων τοῦ ἀμερικανικοῦ Νησιγνώμονος.

Ἀνεφέρθη τέλος ὁ κ. Λούζεμπαχ εἰς τὰς ἐνδριτάτας ἐν προειδέμενῷ μελέταις καὶ ἀναζητήσεις τῶν τεχνιῶν καὶ ἀνέφερε χαρακτηριστικῶς τὴν περιπτώσιν ἐνὸς «Λιμεροτύ», ναυπηγηθέντος τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1942, ὅπερ ἐξέπειλεν ἐπὶ ὑφάλου εἰς τὴν Ἀλάσκαν. Τὸ σκάφος ἀνελκύσθη καὶ ἐργωμανίην εἶς ἔνα ναυτηρεύον πρὸς ἐποκενήν. Ἡ ἐπιθέρωσις τῶν ὑφάλων τοῦ ἀπέδειξεν, ὅτι 113 ἐλάσματα είχον σοδιαρᾶς ουμπεσθῆ πρὸς τὰ ἔσω, ἐξ ἀντὸν δὲ τὰ 22 ἐνύθησαν θρασμένα. Ἡ ζημία ἔστεινετο ἀπὸ τὸν 11ον νομέα τοῦ «φόρτου» μέχρι τοῦ 166ον νομέως. Περιέγραψε λεπτομερῶς ὁ κ. Λούζεμπαχ τὰς ζημίας, ἡ ἐποκενή τῶν ὅπιον διήκεσε δύναμιν καὶ ἐτοίσεν, ὅτι παρὰ ὅλην τὴν ἐκτασιν τῶν ζημιῶν, οὐτε μία σταγόνα ὑδάτων δὲν εἰσήλθεν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου, πέραν τοῦ στεγανοῦ διαφράγματος. Είναι τοῦτο—εἰπεν—ἀρκετὰ χαρακτηριστικὸν τῶν ἱκανοτήτων καὶ τῆς ἀντοχῆς τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, ἀποδεικνύει δέ, ὅτι σκάφη ἡλεκτροσυγκολλημένα θεωρούμενα κατὰ μίαν σοδιαρᾶν προσαράξιν τον ὡς παταδικασμένα νὰ ἀπολεοθοῦν, διασώζονταν καὶ ἐποκενάζοντα.

Πρότασις διὰ δύο "σοῦπερ-λάΐνερς,"

"Ἄν καὶ τὸ πρόγραμμα τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν δὲν προβλέπῃ, ἐξ ὅσων τοῦλάχιστον στοιχείων ἀνεκοινώθησαν, ἐπερωτάνια τοῦ τύπου τῶν «σοῦπερ-λάΐνερς», εἰναὶ ἐν τούτοις γνωστόν, διὰ ἔνας βελτιωμένος τύπος τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ἀμερική» διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ καὶ ἔνα μεγάλο ἐπίσης σκάφος διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Ειρηνικοῦ, σχεδιάζεται πρὸς ναυτῆρην. Μερις τῆς ἀμερικανικῆς ποινῆς γνωμής δὲν φιλονείται ἰκανοποιημένη ἀπὸ τὴν πληροφορίαν ταῦτην καὶ φρονεῖ, διὰ ἣν ἐν λόγῳ προσποτῆς τῆς Ἐπιτροπῆς δὲν δικαιολογεῖ τὴν ἀρχικὴν σκέψην περὶ ἐφαρμογῆς «ἐνὸς τολμηροῦ ναυτιλιακοῦ σχεδίου».

Οὕτω, τὸ ἀμερικανικὸν περιοδικὸν «Μαρίν Νιούζ» γράφει σχετικῶς εἰς τελευταῖνα τεῦχός του, διὰ ὃ προτερεπετεῖ τὸ πρόγραμμα τῆς Ἐπιτροπῆς νὰ διαστήῃ ἐπὶ ὑπερσκαφῶν, ἀτινα δύο παρείσοντας τὴν γραμμὴν τῶν μηχανηκῆς ἐποκῆς τῶν «Κλίστερς». Τοῦτοι σχετικῶς, διὰ ἣν ἰδέα τῶν «σοῦπερ-λάΐνερς» δὲν είναι νέα διὰ τὴν ναυτικὴν ιστορίαν. Ἡ προέλευσις τῆς ἀνάγεται εἰς τοὺς πρώτους ἀμερικανούς ναυτακούς ἐπιχειρηματίας.

Τὸ προτεινόμενον ἀπὸ τὸν ἀρθρογράφον σχέδιον ἐνὸς «σοῦπερ-λάΐνερ» ἐξεπονήθη ἀπὸ τὸν κ. Πιούγεβιτς, τὸν γνωστὸν σχεδιαστὴν τῆς «Νορμανδίας». Προσβλέπεται νὰ ἔχῃ τοῦτο μῆκος 1122 ποδῶν μεταξὺ τῶν καθέτων, μὲ πλάτος 138, ὕψος μέχρι τοῦ ἀνοτάτου καταστόματος 130 ποδῶν καὶ βάθισμα 39 ποδῶν. Ἡ διάκριτη χωρητικότητη του διὰ ἔσθιαν τὰς 100.000 τόννων γκρός, ἔναντι 85.000 τ. τοῦ «Βασιλίσσα «Ελισάβετ», τὸ δὲ κόστος αὐτοῦ διὰ ἐκνηματίστηκεν γύρω τῶν 55 ἐκαπομνιών δολαρίων, εἰς ἔνα δηλαδή ποσόν, ὅπερ—κατὰ τὸν ἀρθρογράφον—καλύπτει τὸ διμονικόν τοῦ συγχρόνου θωρηκτοῦ μάχης. Ἡ δαπάνη ναυπηγῆσες ἐνὸς συγχρόνου ἀρρενωνικοῦ ὑπερωκεανοῦ τῶν 35.000 τόν. γκρός, τοῦ δύκου, τούτεστιν, εἰς τὸν διπότον ἀποβλέπει ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ὑπολογίζεται εἰς 30 ἐκαπομνία δολλάρων. Θά ἡτο σύντονον διὰ τὸν διπότον νὰ κατασκευασθοῦν δύο «σοῦπερ-λάΐνερς», ταχητήσος 34 κώνος 36 μιλλών, μὲ τιμὴν διλόγον τι ἀνωτέρων ἀπὸ τὸ συνολικὸν κόστος τριῶν μέσης χωρητικότητος «ελάνερος», ἐνῷ καὶ τὸ σύνολον τῶν διπάνων ἐξεταλλεύσεως διὰ ἡτο μικρότερον διὰ τὸ δύο «σοῦπερ-λάΐνερς». Οἱ δύο οὗτοι πλούτοι κολοσσοί διὰ συνεκέντρων μίαν μεταφορικήν ικανότητα 4000 ἐπιβατῶν καὶ μὲ ὑπολογισμὸν 20 κυκλικῶν κατὰ ταξίδιον κατ' ἔτος, διὰ ἥσαν ικανοὶ διὰ τὴν μεταφοράν 320.000 ἐπιβατῶν. Μὲ μέσον δύον ναυῶν 150 δολλαρίων κατ' ἐπιβάτην, ἔναντι τῶν ἐν ισχύι σήμερον 500 δολλ., διὰ τὴν αὐλάκην εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, τὸ δύο «σοῦπερ-λάΐνερς» διὰ ταξίδιον τὰς διπάνας ἐξεταλλεύσεως των. Σημειωτέον, διὰ κατ' ἀνακοινώσεις ἀγγλικῆς πηγῆς, τὸ «Βασιλίσσα Μαρία» κατὰ τὰ ἔτη 1937 καὶ 1938 ἐπελέσαν 43 κυκλικὰ ταξίδια μετέφερεν 108.000

ταβατῶν, καλύψαν τὰ 60 ο) τῆς μεταφορικῆς του Ικανότητος. Τὸ 1937, ὅπερ ἡτο τὸ καλύτερον τῶν ἀμέσως πρὸ τοῦ πολέμου ἐτῶν, τὸ σύνολον τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἀπὸ ἀμφοτέρους τὰς διευθύνσεις τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ δι' ὅλας τὰς γραμμὰς ἀνήλθεν εἰς 660.000.

Ἄπο τῆς τεχνικῆς πλευρᾶς ἀξίζει ν' ἀναφερθοῦν καὶ τὰ ἔξης: Τὸ προτεινόμενον «σοῦπερ-λάΐνερ» ἔχει τελείας ἀρρενωνικακάς γραμμὰς πρὸς τὸν σκοπὸν περιορισμοῦ τῆς ἀντιστάσεως κυρίως διὰ νὰ καταστῇ τὸ πλοίον μᾶλλον ἐλκυστικὸν ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς ταξιδιώτας, οἵτινες ἀνέραθεν ἐπεφύλασσαν τὴν προτίμησην των εἰς κάθε τὸ σύγχρονον. Διὰ τὰς 4.000 ἐπιβατῶν προσβλέπονται διαμερίσματα μὲ μίαν μόνον κλίνην κατὰ θαλάσσιον, αἱ διὰ συνήθεις διὰ τὰ μεγάλα ὑπερωκεανοῦ διακοπῆσις θ' ἀντικατασταθοῦν μὲ πάν διὰ αἱ σύγχρονοι διακοπῆσις οἵτινες δύνανται νὰ προσφέρουν εἰς τὸν ταξιδιώτην.

"Ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου ἀπετελεστεῖ διότις ἴδιατερον κεφάλων τεχνικῶν ἀπασχολήσεων. Θὰ είναι τὸ σκάφος ἀπρόσβλητον ἀπὸ τὸ πόδι καὶ δὲν θὰ βυθίζεται. Διὰ νὰ ἐπανευθῇ τὸ τελευταῖον τούτο, προτείνεται ἡ χρησιμοποίησης πεπεισμένου ἀέρος, κατὰ τὴν ιδίαν μέθοδον τὴν ἐφαρμοσθεῖσαν διαρκούστα τοῦ πολεμού εἰς τὰς ναυαγοσωτικάς ἔργασιας, προκειμένου νὰ διατηρηθοῦν διαρρέοντα δεξιμενόπλοια εἰς τὴν ἐπανεύην. Τὸ ἀμέσως ὑπὲρ τὴν ισαύον γραμμὴν κατάστρωμα προβλέπεται νὰ είναι ὑδατοσταγές, μέρος δὲ τοῦ χόρου κάτω τοῦ καταστόματος τούτου, διὰ τοῦ πρόσετον τοῦ πόδον καταστάσεις ἐπιβατικῶν διαμερισμάτων, θὺ διατηρητὰ συνεχῶς ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν πεπεισμένου ἀέρος, ἐνῷ δὲ τὸ πόλοιος χόρος του θὰ τίθεται ὑπὸ πίεσην, διατὰ ἡ ἀνάγκη τὸ παλέσην. Πλήρεις ἐξ ἄλλους ἐγκάρσοις οὐ ποδιαπέσεις τοῦ πολεμού εἰς τὸ σκάφος καὶ πιστεύεται διὰ, βάσει τῶν ἀνοτέρων τεχνικῶν ἐφαρμογῶν τὸ σκάφος, ὑπὸ οἰανδήποτε περίστασιν, θὰ είναι ἀδυντιστον.

"Ἄφ' ἔτερου μερικαὶ νέα τεχνικαὶ ἐφαρμογαὶ προβλέπονται καὶ εἰς τὸ πηγανοτάστασιν. Διὰ νὰ ἐπανευθῇ ἡ υπερεσιακὴ ταχύτης τῶν 34 μιλῶν, θ' ἀπαντηθῇ διάνοια 600.000 πάπιων ἀξονος, ἔναντι 180.000 τῆς «Νορμανδίας» η τοῦ ποτὸς «Κονκή Μαίρη», ἡ δὲ δόναυς αὐτῆς θὰ κατανέμεται εἰς τέσσαρας ἀξονας. Αἱ ἐσωτερικαὶ ἔλικες θὰ προσθοῦνται ἀπὸ ἀπιστροφούλους μὲ διπλοὺς μειωτήσις στροφῶν, πινούμενους μόνοι διὰ τὴν πόδι τοῦ πρώτου κατευθύνσιν, ἐνῷ αἱ ἐξωτερικαὶ ἔλικες θὰ κανοῦνται πολὺ πιο πλούσιες κατευθύνσιν, ἐνῷ αἱ ἀναστρεφομένους ήλεκτροκονητῆρας ικανούς νὰ λειτουργοῦν μὲ πλήρη ταχύτητα ποσόσεν. Οἱ λέβητες θὰ είναι τῆς ὑψηλῆς πέσεως τῶν 1200 ἔως 1500 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵπταν.

Ἄλγη τοῦ μεγάλου δύκου τοῦ πλοίου προτείνεται ν' ἀντικατασταθῇ τὸ σύνθετης σύστημα πηγαδίων, δι' ἔτερου προωστηριῶν συστήματος ἀναπτυξιακούς δύναμεις 3000 4000 πάπιων. Τοῦτο θέλει διευκολύνει τὴν πλεύσισιν τοῦ σκάφους εἰς τὰ κρηπτῶματα καὶ θὰ τῷ ἀπιστρεψάται διάνοια 1400 ἐπιβάτας, μὲ ναῦλον 200 δολλαρίων διὰ Νεάπολιν καὶ 225 δι' Ἀλεξανδρείαν.

Κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἀπιστροφῆς εἰς Νέαν Ύόρκην, τὸ «Βουλκάνια» θὰ μεταφέρῃ συζύγους ἀμερικανῶν στρατιωτῶν καὶ παλινοστούντας ἀμερικανούς ὑπερηφόρους. Τὸ πρῶτον ταξίδιον τῆς Κυριακής Νέας Ύόρκης της 29ης Μαρτίου, τὸ δὲ διπλέον τοῦ πρόσετον θὰ πραγματοποιηθῇ τὴν 3ην Μαΐου. Τὸ σκάφος θὰ προσεγγίσῃ εἰς Νεάπολιν καὶ Ἀλεξανδρείαν καὶ θὰ παραλάβῃ 1400 ἐπιβάτας, μὲ ναῦλον 200 δολλαρίων διὰ Νεάπολιν καὶ 225 δι' Ἀλεξανδρείαν. Κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἀπιστροφῆς εἰς Νέαν Ύόρκην, τὸ «Βουλκάνια» θὰ μεταφέρῃ συζύγους ἀμερικανῶν στρατιωτῶν καὶ παλινοστούντας ἀμερικανούς ὑπερηφόρους.

Κύπρος

Ο λιμὴν τῆς Αμμοχώστου

Λόγῳ τῆς προβλεπόμενης αἰξήσεως τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς Αμμοχώστου, κατηγορίαν ἐπιτροπὴ ἔκ των κ. κ. Φρέντ Μοργάτ, πρόκτορος τῆς «Κεδιβίες», Σ. Ν. Στεφάνου, τῆς Πρέσβης Λάτιν, Μ.Ν. Μαραγκού τῆς Κυπριακῆς Ναυτικῆς Εταιρίας καὶ τοῦ κ. Σ. Πιτέρη, εἰδικοῦ περὶ τὰ σιδηροδρομικά, μὲ προθέρησην τὸν Δήμαρχον τῆς Αμμοχώστου, προσποτόντα τὴν μελέτην τῶν μέτων διὰ τὴν δελτίωσην τῶν μεγαλεύσεων καὶ ἔξοπλισμού. «Υπόμνημα ὑπεβλήθη πρὸς τὴν Αγγλικὴν Κυβερνήσιν, διὰ τοῦ διοί πολεῖται: 'Η προκήθεια ἐνὸς ισχυροῦ φυμανούκον. 'Η διεύρυνσις τῶν ἐστερικῶν λιμένων δι' ὅλης της τεχνικῆς ἔργων. Οὕτω θὰ διπλασιασθῇ ἡ ικανότητης τοῦ λιμένος καὶ δὲ ἐπιτρέπῃ εἰς σύστημα μήκους πέραν καὶ τῶν 480 ποδῶν καὶ 23 1/2 διπλανίων (σημειώνον διοί) νὰ χορηματίσουν τὸν λιμένα. Προβλέπεται ἐπίσης ἡ ἀνέγερσις προσθέτων ἀποθηκῶν καὶ ἡ προμήθεια δύο κινητῶν γερανῶν μὲ ἐπαρκῆ ἀνηγρατικὴν ικανότητα.

Τὰ μέτρα ταῦτα, κατὰ τὸ διπλόνημα, θὰ περιορίσουν τὰς διπάνας μεταφορώσεως, τῆς διπλούς φορτοεκφορτώσεως (τὰ ἔξοδα μεταφορτώσεως εἰς Αίγαντον ὑπεριοχήσησαν εἰς 300 χιλ. λιρῶν).

Τὸ διπλόνημα, ἐπίσης ἐφοράς την ἔπλατη, ὑπόστησεν τὸν πόλον διπλούν καὶ δέλτιον. Προστίθεται ἀκόμη, διὰ ἡ δελτίωση τοῦ λιμένος τῆς Αμμοχώστου ἐπιβατέται, διότι ἡ Κύπρος ἀποτελεῖ ἡδη μίαν ἔξοχης οἰηματικὴν στρατηγικὴν θέσιν εἰς τὴν Μεσόγειον.

Μεγ. Βρεταννία

Η διανομὴ τῶν γερμανικῶν πλοίων

Απὸ τὴν ἔκθεσιν τῆς τρομεροῦ συμμαχικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν διάθεσιν τῆς εἰς ἐμπορικά πλοία γερμανικῆς λείας, ήτις ἐδημοσιεύθη τελευταῖος, πληροφορούμενα, διὰ τὸ κατὰ προσέγγισην σύνολον τοῦ πρό-

Teleg: NIKAS
Tel. 254 & 145
N. KASSIMATIS
Bankers: Shipchandlers.-Exporters HUMBLEY & Co. Ltd.
STANDARD Importers 34 Great
BANK S.A. Cold Storage Chambers Winchester St.
LOURENÇO MARQUES
P.O. B. 750

LARGE STOCKS: Fresh and Frozen Meats, Poultry
Fish, Dairy Products, Bacon, Hams, Vegetables,
Fruit, and a large variety of all kinds of Canned
Foodstuffs always Available for Prompt Delivery
All kinds of Bonded Stores Provisions and Ci-
garettes. Live Stock of all kinds can be sup-
plied at short notice.

Offices, Warehouses and Cold Storage Chambers
62 Av. ALVARES CABRAL.

διανομή μεταξύ Αγγλίας, Αμερικής και Ρωσίας γερμανικού τοννάρι θαλασσοπόδων σκαφών άνηλθεν εἰς 1.186.600 τ. γκρός. Τὰ πλοῖα ταῦτα, βάσει τῶν τιμών κόστους τοῦ 1938 και μετά τὴν ἐπιπτώσιν τῆς τακτικῆς ἔπιστας ἀπόσβεσεως, ἀντιπροσωπεύοντα μίαν συνολικὴν ἀξίαν 20 ἐκατομμυρίων λιρῶν.

Μετά την γενομένην ηδη κατανομὴν εἰς τοια ίσα μέρη τῆς ἀνωτέρῳ χωρητικότητος, ἀνέλαβον ἡ μὲν Σοβιετικὴ Ρωσία νὰ παραχωρήσῃ μέρος τι εἰς τὴν Πολωνίαν, ἡ δὲ Μεγάλη Βρετανία καὶ αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι νὰ προσθέψουν τὴν ἐπ τῶν μεριδῶν των διανομῶν τιμῆτας μεταξὺ τῶν ἄλλων συμμάχων ναυτικὸν ἑθνὸν, τῶν δποίων αἱ ναυτικὰ σοβαρὰς ὑπέστησαν ἀπολεῖες εἰς τὸν καινὸν κατά τὴν Γερμανίας ἄγωνα. Πρὸς τὸν σκόπον αὐτὸν ἀκριβῶς συνεκλήθη ἡ Διάσκεψις τῶν Βουλευτῶν, διώς προσῆι εἰς τὴν κατανομὴν τῶν μεριδῶν τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἀμερικῆς μεταξὺ τῶν συμμάχων ναυτιλῶν. Ἀπὸ τὴν κατανομὴν ταῦτην ἀναμένεται καὶ ἡ Ελλάς τὴν παραχωρησὸν ἀριθμοῦ τινος σκαφῶν, ἔναντι συμβολικῆς ἐπανοχθόσεως τῶν μεγάλων πολεμικῶν ἀπολειτῶν τοῦ ἐμπορικοῦ αὐτῆς στόλου.

Τό αγγικόν μερίδιον πεφτάει το 14712 πλοΐα, συνολικής χωρητικότητος 435.000 τ. γραδός. Έξ αυτῶν, 110 είναι φορτηγά, 712 είναι έπιβατηγά γραμμῆς, 11 δεξιμενόπλοια, 8 ρυμουλκά και 11 μή συμπληρωθέντα είσεται σκάφη.

Αἱ Ἕνωμέγα Πολιτεῖαι ἔλαβον 169 1)2 πλοῖα, περιλαμβανομένου δύο ὑπὸ γνωστήγενσιν καὶ ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία 185 σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ δύο τελοῦν ὑπὸ κατασκευῆν. Τὸ δῆμος ὑπὸ διεξδίκησην πλοῖον εἶναι τὸ ὑπεροχελεύον «Σέργα Κορντόμπα» 11.492 τ. γραῦς (τοῦ 1933) ἀντίκον εἰς τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόδδο». Ηἱ κατακύρωσί τοῦ εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἡ εἰς τὴν Ἀμερικὴν πρόσκειται ν' ἀποτελέσῃ ἀντιτείμενον δια-
πραγματεύσεων μεταξὺ τῶν δύο τούτων ἐνδιαιφερομένων χωρῶν. Εἰς τὸ ἄγγιλον μερίδιον περιλαμβάνονται τὰ ὑπεροχελεύαντα «Πότσδαμ» 17.528 τ. γραῦς (τοῦ 1935), «Πρετόρια» 16.662 τ. γραῦς (τοῦ 1946) καὶ «Μιλούνκο» 14.754 τ. γραῦς (τοῦ 1929). Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος ὑπέ-
στη πρὸ καιροῦ εἰς Λίβερπούλ ομηραντικὰς ἔμμας, συνεπείᾳ πορκαῖς.

Αναφέρεται τέλος, δι το σκάφη 200.000 τόννων d. w., χωρητικότητος δε κατωτέρας των 2250 t. d. w. ξυστών, άφενταν εἰς την Γερμανίαν, ούτα καλύψῃ αὐτή τάς μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς ελογικῆς οίκουνομίας της. Αναφορικῶς έχει ἄλλον μὲ τὰ αἰενικά, ταύτης υποχόρους, τὰ πλοῖα λιμένων και τὰ ποταμόπλοια δημιουρίσθη, δι τοῦ ἀποτελέσματος ταῦτα ἐν καιρῷ τῷ ἀντικείμενον ίδιαιτέρων συζητήσεων και ἀνακοινώσεων.

Αἱ πωλήσεις κρατικῶν πλοίων

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐποιήσεως τῶν ἄγγλων κρατικῶν πλοίων, οἵτινα ἔξετεθησαν πρὸς πώλησιν βάσει τῆς γνωστῆς προκηρυγγεως τοῦ Υπουργεῖου ἐπὶ τῶν Πολεμικῶν Μεταφραζόν, ἐγνώσθησαν ἡδη, ὅποτε ἤνοιχθησαν αἱ ὑπόληθεσσια δὲ αὐτὴ προσφοραῖ. Τὰ ἐν λόγῳ σκάψῃ ἀνεφέροντα εἰς ώρισμένας κατηγορίας, ίδιᾳ δὲ εἰς φροτηγὴν γραμμῆς, ὁ κειμενόρρα «ετάπές» καὶ δεξαιμενότητου, μὲν ἔνα ἀριθμὸν ἐνδιαιμέσου μεγέθους φροτηγῶν, δεξαιμενοπλοίουν, ἀκτοπλοίουν, γαιανθρακοφρόνων καὶ αιγάλων «ετάπες».

‘Η ἡτ̄’ ἀριθ̄. 1 διάς περιελάμβανε σκάφη προωθισμένα πρὸς πώλησιν ἀνόν, ἡ δὲ ἡτ̄’ ἀριθ̄. 2 διάς, ὑπὸ μὲν τὸ στοιχεῖον ᾱ. περιελάμβανε πλοῖα διαβέσσια πρὸς ἀγορὰν ἥ καὶ ναῦλων οὐθὲν βοᾶτ̄, κατὰ προτίμους τοῦ προσφέροντος, ὑπὸ δὲ τὸ στοιχεῖον β̄. φορτηγά εἰςάμπτε, ναυλωμένα παρὰ τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως ἀπὸ τῶν Καναδῶν καὶ προσερρόμενα ἡδὴ μόνον πρὸς ὑποναύλωσιν. “Οὐαὶ τὰ σκάφη προσεφέροντα ἀνόν εἰς ἄγγλους ἀγοραστάς, ἀπολέσαντας τὰ πλοῖα τῶν κατὰ τὸν πόλεμον.

Προκειμένου περί έφοπλιστῶν τῆς Βρεταννικῆς Συμπολιτείας, ἐτίθετο ἡ προτύπωσις τῆς συμμορφώσεως αὐτῶν πρὸς τὸν παρὰ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου ἐνασκόμενὸν ἥδη ἔλεγχον ἐπὶ τῆς κυήσεως τῶν πλοίων. Αἱ πρότυπεσσι προσφορὰί αὖφεροντ γενικῶς εἰς ἐπίπεδα τιμῶν ἀνώτερα ὅτι διατίθενται τοιούτων, μίτινες είχον καθορισθῆ πάρα τοῦ Ὑπουργείου.

Ἐκ τῶν 72 πλοίων τῆς 1ης ὁμάδου ἐπωλήθησαν 45 ἀντὶ συνολικῆς αἱρῆσης, ἡπέρ ὑπερέβαντα τὴν βασικὴν τοιαύτην κατὰ 2.250.000 λιρῶν. "Οὐν ἀφορᾶ τὸ στοιχεῖον α' τῆς δευτέρας ὁμάδος, ἐκ τῶν περιλαμβανούντων 192 πλοίους ἐπωλήθησαν τὰ 65 ἀντὶ ἑνὸς συνολικοῦ ποσοῦ ἀνα-
έρων τῶν βασικῶν τιμῶν κατὰ 1.000.000 λιρῶν, ἐνῷ 53 πλοῖοι τῆς φ-
άρδος ταῦτης ἐναυλώθησαν καὶ ἔτερα 38 ὑπεναντιώθησαν. Τὸ Κράτος
ἰστερπαξε συνολικώς ἀπὸ μὲν τὰς πωλήσεις 19.507.200 λιρῶν, ἀπὸ δὲ
ἄς ναυαλώσεις ἐπολογεῖται γὰρ εἰσπόρετη 1.080.000 λιρῶν ἐτησίων.

Μεταξύ των άγγλικών έταιρων, απίνες ήγόρουσαν ή εναντίωσαν πλοία τα τά άνωτέρω, καταλέγοντα και τινες εἰς τά νεφάλια τῶν διόπιν ετέχουν καὶ Ἑλληνες ἐφορτισταί. Αἱ ἔταιραι αὗται οὐφίσταντο καὶ πρὸ οὐ πολέμου, ἀρχετά δὲ σάστην τὸν ἀπωλεθήσαν κατά τὴν διάρκειαν δὲ ἐχθροπραξίων. Οὕτω, ηγοασθή τὸ ἄ)π «Empire Nairobi» 7295 τ. γκόδς (τοῦ 1945), εναντίωσαν δὲ διὰ μίαν πενταετίαν τὸ ἄ)π «Empire Asquith» 7082 τ. γκόδς (τοῦ 1944), «Empire 'elias» 7025 τοῦ 1943). «EmpireMandarin» 7078 τ. γκόδς (τοῦ 1944), «EmpireMauritius» 7310 τ. γκόδς (τοῦ 1945), «Empire Pitt» 7086 τ. (τοῦ 1944), «Empire Peak» (7015 τοῦ 1943), «Fort Capot River» 128 τ. γκόδς (τοῦ 1943), «Ocean Faith» καὶ «Ocean Liberty» 173 τ. γκόδς ἔκσπαστον (τοῦ 1942).

Νορβηγία

Πρὸς ταχεῖαν ἀναγγυκούτην

Τριακόσια πλοΐα, συνολικής χωρητικότητος 850.000 τ. γκρός εύρισκονται ήδη υπό παραγγελίαν και αποτελούν το πρώτον βήμα αποκαταστάσεως της Νοοθηγικής Ναυτιλίας είς την ποπολεωπήν αυτής δύναμην.

Συμφώνως πρός σχετικάς άνακοινώσεις τοῦ διευθυντοῦ τῆς «Ενώσεως» τῶν Νορθγρην ἐφοπλιστῶν τὸ 1)3 τῶν ἐκ τοῦ πολέμου εἰς σκάφη ἀπολεῖδν ὅτι ἔχει ἐντὸς μιᾶς τριτείας ἀναπληρωθῆ.

Τὴν ίην 'Ιανουαρίου ἐ.ξ. κατέβην η Νορβηγία, 1464 πλοῖα, 2.982.853 τ. γυρός, έναντι 1987 σκαφών, 4.835.000 τ. γυρός, τοῦ 1939. Ἐκ τῶν ὑπὸ κατασκευὴν ἀφ' ἔτερου 238 πλοίων, τὰ 140 ναυτηγούντα εἰς Νορβηγίαν, 80 εἰς τὴν Σουηδίαν, 6 εἰς τὴν Δανίαν, 6 εἰς τὴν 'Ολλανδίαν, 3 εἰς τὸν Καναδάν και 3 εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Ἐκ τούτων τὰ 130 είναι δημερούντα, αιματεριλαμβανομένων και 28 τάκνερος.

Σύντονος ἀφ' ἑτέρου προσπάθεια καταβάλλεται διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ τοῦ ἀλεινοῦ νορθηγοῦ στόλου, οὗτονος 91 σκάφη ἀπολέθησαν κατὰ τὴν διάφοραν τοῦ πολέμου. Ὁ καθορισμὸς τοῦ δύο προγράμματος τῆς ἀνασυγκρότησεως καθιστέονται ἐπὶ τι διάστημα, προκειμένου νὰ ἐκπονηθῇ ἔνιας τύπος σκαφῶν, γάρ τις ταχιτέρας ναυπηγήσεως των.

Πράγματι, 15 τοιοῦτοι τύποι διαφόρων μεγεθών προεξόριζαν και ἐπὶ τῇ βάσει αὐτῶν ἡρζισεν ἡδη ἡ σύντονος ναυπηγική ἀπόδοσις. Ἐμπόδια παρουσιάζουνται εἰς τὴν ναυπηγοῦσλουργικὴν διομηχανίαν, ἵνα γρήγοροι θέλειας καὶ ἔργατικων χειρῶν, ἐλπίζεται δημοσία υἱὸς ὑπέρεξηλθούντων αἴται. ὅποτε ἡ παραγωγὴ τῶν ναυπηγείων δένει αὐξῆσθαι. Πάντος 136 ἀλλειτικά σκάφη τελοῦν κατὰ τὴν παροῦσαν στιγμὴν ὑπὸ ναυπηγησούν.

Ναυτικαὶ Δικαὶ

—Κακή στοιβασία και άποζημίωσις

Ἐνόπιον Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἡ γένθη ἀγωγὴ ἀπὸ μέρους μᾶς ἐτασίας κατασκευῆς οἰκοδομικοῦ χάλυβος, ηγετούς ν' ἀποχωριθῆ δι' ἀπώλειαν καὶ βλάψην μέρους τοῦ φρούριον της ὅπερ παρελήφθη ὑπὸ τοῦ πλοίου *West Kyska* εἰς τὴν Βαλιτινόην, ἵνα μεταφερθῇ εἰς Σῆματι, ὅποθεν δὲ μεταφορτώσεως ἐπὶ τέρεον σκάφους θὰ ἀπεστέλλετο εἰς Ἀλάσκαν. Οἱ ἐνάγοντες λοχύνθησαν, ὅτι ἀπὸ τὸ φρούριον τὸ τοποθετηθὲν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἀποκλεόθησαν 18 τεμάχια κατὰ τὸν πλόνν πρὸς τὸ Σῆματι καὶ ὅτι τὰ τερα 30 παρεδόθησαν εἰς τὴν Ἀλάσκαν βεβλαμένα.

Οι έφοπλισται παρεδέχθησαν, ότι, άπλωλειά τις ή ζημιά είς τό φροτίον τῶν ἐναγόντων, ἀνεφέρετο αὐτή εἰς τὸ «εὖ τοῦ καταστρώματος φορτίου» καὶ ὅτι, βάσει τῶν σχετικῶν ὅρων τῆς φορτωτικῆς, δὲν ἐπέπειται η σχετική εὐθύνη ἐπὶ τοῦ μεταφορέως. Τα κείμενα τῆς φορτωτικῆς ὄπερ οὗτος ἐνσωματωμένον εἰς τὸν περὶ θάλασσας μεταφορᾶς νόμον τοῦ 1938, προέβλεπε: «Σχετικῶς μὲν ἐμπορεύματα φορτωθέντα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἀναφερόμενα ἐνταῦθα (εἰς τὴν φορτωτικὴν) οὕτω θὰ φορτωθοῦν, η ἀπλωλεῖα ή ή λάθος των ἀπὸ συμτωματισμῶν ανδύνων θὰ ἐπιτύπω εἰς βάρος τῶν ίδιοτητῶν τοῦ φορτίου, ἐφόσον εἰς οἰνάνθητο περιττωσιν, η ἐπιτήρησις καὶ ή μεταφορά τῶν ἐν λόγῳ μηρογενάτων θὰ διέπειται ἀπὸ τοὺς ὅρους τῆς παρόντος φορτωτικῆς.

Οι ἑφοπλισταὶ Ισχυρίσθησαν ἐν συνεχείᾳ, διὶ οὐκ ἀπώλεια καὶ οὐκ ἡ ζημιὰ
οφείλοντο εἰς θαλάσσιον κίνδυνον καὶ διὶ δὲν ἦσαν ὑπεύθυνοι διὰ τὰς
ημιὰς, αἵτινες ποοῦθεν μετὰ τὴν ἐκφόβωσιν εἰς τὸ Σηπτέλ.

Ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν του ὁ Ἀμερικανὸς δικαστῆς ἔλαβεν ὑπὲρ ὅπερι οὐ καὶ ἀνέφερθη διὰ μαργῶν εἰς τὰς διαποτιθείας κατὰ τὴν διαδικασίαν περιστάσεις τῆς στοιχείας, τῶν καιρικῶν συνθηκῶν τοῦ ταξιδίου καὶ τῆς καταστάσεως, εἰς ἣν ἐξερροτών τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὸ Σηματῖ. "Οσον ἄφορο τὴν προβλήτευσίν ημίαν τοῦ φρεγίου, —πέτεραν ὁ δικαστής—οἱ ἐνάγοντες δὲν ἔτεροςαν νὰ καθοδούν δι' ἀξιούτων μαρτυρικῶν καταθέσεων ποιεῖ ἡτο ή ἔτασις τῆς βλάβης τῶν 30 ομαζιών γάλανος εἰς τὸ Σηματῖ, ἐὰν ταῦτα ἔφθασαν ἐκεὶ βεβλαμένα αὐτὴν την ημίαν ποὺ ὑπέτειναν κατὰ τὸ μρός Σηματῖ ταξιδίου. Δὲν ἥδυπτο συγενέως, είτεν ὁ δικαστής, διὰ τὸ σημεῖον αὐτὸν τῆς ἀπατήσεως νὰ ἐπιτηδεύσῃ ἀποκατάστασιν τῶν ημίων.

Καὶ προσθέτει: Δέν ἐπάρχει ὅμως ἀμφιβολία διτ, παρὰ τὸν σχετικὸν εἰδὶ ἀπαλλαγῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ δρον τῆς φροτωτικῆς, οἱ ἐνάγοντες θὰ πρεπει ν' ἀπεζημιωθῶν διὰ τὰ 13 τεμάχια, ἄπαντα διωλίσθησαν ἐκ τοῦ παταστρώματος κατὰ τὸ ταξίδιον πρὸς Σηματτό. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἡσαν τοὺς νόμου ὑποχρεωμένους ἐκαταλήλωσιν καὶ μὲ πᾶσαν ἐπιμέλειαν νὰ τοιεύσουν, φροτωτικούς, διαφυλάξουν καὶ φροντίσουν διὰ τὴν φρότωσιν ἢ τὴν ἐφρότωσιν τῶν ὑποχρεωμάτων». Φάνεται διτ ὅντος ἀμελεῖς ἐπλήρωσαν τὰ ἀνωτέρω ὑποχρεώσεις του.

Οι ἐνάγοντες ἀπέδειξαν τὴν ἀπόλειαν, ποὺ ὑπέστη τὸ φροτίον των αθηκῶν ἐπομένους τῶν ἐφοτιστῶν ἥτο γ' ἀπόδειξον καὶ ἀτόλ, μὲ τὴν εἰράν των, διτὶ ή ἀπόλεια καὶ ή ζημία δὲν ἐβάρυνεν αὐτούς, ὡς κοινοὺς επαφρόεις, βάσει των νόμων καὶ τῶν ὅρων φροτιστῆς, διτὶ δηλαδή, ἐν ἓλγῳ, ή ἀπόλεια προήλθεν ἀπὸ κινδύνουν θάλασσης ή ἀπὸ ἔνι τυ-
λῶν κινδύνουν εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ καταστρόματος, διὰ τὴν ὅποιαν καιμάτια μέρους των δὲν ἐπέδειχθή ἀμέλεια.

'Ακόμη καὶ ἂν ἥθελε γίνη παραδεστόν, διὶ τοῦ ἀπόλεια τοῦ ἐπὶ τοῦ κατοικώματος φροτίου προῆλθεν, εἴτε ἀπὸ θαλάσσιον κίνδυνον, εἴτε ἀπὸ λιμνηλίων περὶ τὴν καλὴν φροντίδα τοῦ φροτίου, ὑπέχρεούντο καὶ πάλιν ἐφοπλισταὶ ν' ἀποδείξουν τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ἀπὸ τῆς κατηγορίας ἁμέλειας.

Κατά τὴν ἀποψὲ πάντως τοῦ δικαιοστοῦ, οὐδὲν αἰταῖται καὶ αἱ καιροὶ καὶ τὴν πόρον τὸ Σημεῖον ταξιδίου δὲν ἔχουσι τοιαῦται, ὅπερ νὰ δικαιολογῶν τὸν ισχυρισμὸν τῶν ἐφοπλιστῶν, οὗτοι τὰ 13 τεμάχια τοῦ χάρος ἀποτέλεσθαιναν ἀπολειπούσι καὶ μόνον ἐξ ἑνὸς κινδύνου ἀπαλλάσσονται αὐτούς. Ἐπομένως, οἱ ἐνάγοντες δικαιοῦνται ν' ἀπαιτήσουν δικαιώματα αὐτῷ τῆς ἀπατητικῆς τοῦ ἀποκλεισμοῦ

'Ερεγκλί, Κον) πολιν., Σμύρνην 110)-, Μερόπιναν 120)-. Ζεροντίς, άναλόγως λιμένος παραδόσεως ώς άνω, 97(6, 102(2, 111(5). Ποιότης 10-18, άναλόγως παραδόσεως 101(9-, 106(7 και 116(4). Ποιότης 18-50 άναλόγως παραδόσεως 112)-, 117(4 και 128)-. Κομπλέ 122(6, 128(4. Σύνθεσης εμαρίν λαβές 15 ο)ο χρυσάλιτέ, 20 ο)ο 18-50, 20 ο)ο 10-18 και 45 ο)ο Ζεροντίς. Προμήθεια διὰ πλοίαρχον και μηχανικὸν προσβλέπεται.

'Επισκευασι φορτηγών

'Έκτελον έποσκευας ἐν 'Αγγλίᾳ τὰ φορτηγά: «Δημ. Χανδρῆς» (ἐπιθεωρηση), «Διαμαντῆς» γενικάς τοιαύτας και λέθητος, «Έδη Λιβανοῦ» ἐποσκευας ἐν δεξαμενῇ και «Μακεδονία».

—Μακράς ἐποσκευας ἐκτελεῖ ἐπίσης εἰς 'Αμερικὴν και τὸ κρατικὸν φορτηγὸν «Δέσποζ» πρὸς ἐπαδιόφθοσιν ημιαῶν τοῦ ἔξ Εὐρώπης ταξίδιον του.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Αἱ ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου α' και δ' τάξεως ἀνεβλήθησαν διὰ τὴν 27ην Μαΐου. Η ὑγειονομικὴ ἑξετάσεις τῶν ὑποψήφιων θὰ διεξαχθῇ τὴν 22αν Μαΐου.

—Κατὰ τὰς ἐνεργηθείσας ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀμυηχανικοῦ γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κάτωθι, οἵτινες και θὰ λάβουν τὸ διπλωμά των: 'Ηλ. Χατζηθεοδόρου, Εὐάγγ. Σκανδάλης, Π. Στογάννος, Ν. Ζαχαράτος και Λέανδρος Νομικοί. Εἰς τὰς ίδιας ἑξετάσεις ἐπέτυχον και ἔτεροι 31 ὑποψήφιοι, οἵτινες δύος —δυνάμει τῆς Ισχυρούσης νομοθεσίας— δὲν δικαιοῦνται νὰ λάβουν τὸ διπλωμά των.

—Εἰς τὰς ἑξετάσεις ἀφ' ἔτέρου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ γ' τάξεως διὰ μηχανάς ἐστεφερίκης καύσεως ἐπέτυχον οἱ κ. ζ. Α.Π. Ιωακειμίδης, Δ. Εξαδάκτυλος και Β. Πιάγκος.

—Τὸ πωληθὲν εἰς Νοτιοαφρικανικὴν ἑταρίαν φορτηγὸν «Παναγιώτης» 3577 τ. γκρός (τοῦ 1910) μετονομάσθη «Protea».

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Νικαράγουνας μικρὸν φορτηγὸν «PORTIA», 978 τ. γκρός (τοῦ 1904) πληροφορούμεθα, διὰ ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Βελιανίτην εἰς τὸν κ. Καπόταν, τῆς Αλγύπτου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος τελεῖ ὑπὸ φόρτωσιν δρυζῆς εἰς Χάϊφαν διὰ Πειραιᾶ.

—Κατηρητισθή ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ἀξιωματικοῦ φαριστηγοφροτοῦ τοῦ Β. Ν. κ. Γ. Ζουλούην, ἐπιθεωρητοῦ ἀσυρμάτων τῆς «Ἐπιθεωρησεως Ἐμπορικῶν Πλοίων», μὲ συμμετοχῇ δὲ και τοῦ προέδρου τῶν ἀσυρμάτων κ. Κροκιδᾶ, τοῦ προέδρου τῶν πλοιάρχων Ε. Ν. κ. Μελέτη κ. ἄ, δύος ἑξετάσης και γνωματεύσης περὶ τῆς ἐν τῇ πράξῃ ἀπόδοσεως τοῦ αὐτομάτου δέκτου ἐπακλήσεως εἰς βοήθειαν (AUTO-ALARM).

Τὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,,

Χρησιμοποιοῦνται παρ' ὅλων τῶν 'Εθνικοτήτων και παρὰ πλείστων 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων μεγάλην αὔξησιν πελατείας.

Διὰ τὰ FORE και AFTER PEAKS
DOUBLE BOTTOM, TANKS & BILGES
μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

**"CAMREX, NON-OXIDIZING
· PRESERVATIVE**

Εἶνε μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἔλασμάτων εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

**ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ΕΝΑΜΕΛΣ
ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ**

·Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street. CARDIFF.

·Ίδιαιτέρα δηνοις: 208 CATHEDRAL Rd.CARDIFF

Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff ή Sunderland

Αἱ ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἐλλήνων

Παρὰ τοῦ κ. Πέτρου Πασχάλην ἡγοράσθη ἀντὶ 9.500 λιρῶν τὸ ὑπὸ γαλλικὴν σημαίαν σιδηροῦν γιώτ «HELLIOPOLIS», 766 τ. γκρός (τοῦ 1903), ἐφωδιασμένον μὲ μηχανὴν τριπλῆς ἐκπονώσεως, δυνάμεως 168 Λπτων, καταναλίσκουσαν πετρέλαιον. Τὸ σκάφος τίθεται ὑπὸ παναμάκην σημαίαν, ἐκτελεῖ δὲ εἰς 'Αγγλίαν ἐπετεμάνεις ἐποσκευας και διαρροθήσεις, αἵτινες θὰ ἀναβιβάσουν τὴν δῆμη ἀξίαν του εἰς 13.000 λιρῶν.

—'Επίσης, παρὰ τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ ἡγοράσθη πρὸ καροῦ και παραμένει ἔκτοτε εἰς τὸ Γιβραλτάρ, τὸ ἀγγλικὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «GIBEL DERSA» 1227 τ. γκρός (τοῦ 1897).

—'Ηγοράσθη, ἐπίσης, ἐν 'Αγγλίᾳ μία κορόβεττα 1.200 τόννων περίποτον (τοῦ 1944), ηὗται τελεῖ δῆμη ὑπὸ διασκευήν.

Πληροφορούμεθα, διὰ παρὰ τῆς ἐδρεινότητος εἰς τὸ Μπουνένος "Αὔρες" «Ἀποτλοίκης 'Εταρίας 'Ατλαντικοῦ και Αδριατικοῦ» τοῦ κ. Εὐγενίδην, ἡγοράσθησαν διὰ νοσθηγικὰ φορτηγά γραμμῆς 9000 τ. φορτίου ἔκστασον, ναυπηγήσεως 1945 και ταχύτητος 15 μιλλίων. Τὰ σκάφη ταῦτα προορίζονται διὰ τὴν γραμμὴν Νοτίου 'Αμερικῆς—Μεσογείου, τὸ δὲ πρότον τοῦ ἔξ αὐτῶν «Herdies» θὰ τεθῇ ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Νότιον 'Αμερικὴν δι' 'Ελλάδα κατὰ τὰς ἀρχὰς Μαΐου.

·Αγοραπωλησίαι πλοίων

·Ο ο τ ὁ καναδικὸν «Βίζιορος» τοῦ τύπου «TANK STEAMER», 10.000 τόννων d.w., ἔκστασον, ἐπωλήθησαν εἰς Νορβηγικὸν ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 600.000 καναδικῶν δολαρίων κατὰ πλοίον. Η πώλησις ἐγένετο ὑπὸ τὴν αἴρεσιν ἐπιθεωρήσεως τῶν σκαφῶν και μὲ τὴν προϋπόθεσιν παροχῆς ἀδείας συναλλάγματος.

·Ν ο φ η γ ι ι θ ο ν δεξαμενόπλοιον, 600 τόννων d.w., τελοῦν δῆμη ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ Νορβηγικὰ ναυπηγεία, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν κεβέρησην τοῦ «Οσλο» εἰς Νορβηγικὸν ἀγοραστάς ἀντὶ 1.130.000 κορωνῶν, μὲ παράδοσιν τέλη 'Απριλίου.

«DRAKEPOOL» ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον φορτηγὸν μὲ ἐν καταστροφω, 4838 τ. γκρός, 8670 τόννων d.w., μὲ ἔμφορτον δύνθισμα 24,6 1/2 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1924 και μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1937, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν πετριφίδην «Ρόπενερ» εἰς ἄλλους "Άγγλους ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 42.000 λιρῶν.

«KEGNAES» δανικὸν ἀτμόπλοιον μὲ δύο καταστροφῶντα, 2916 τ. γκρός, 5.000 τ. d.w., ναυπηγήθην τὸ 1945 εἰς τὸ "Ααίλπορχ", ἐφωδιασμένον μὲ δύο μηχανάς και ἀτμοστρόβιλον χαμηλῆς πέσεως μὲ μειωτῆς στροφῶν, ἐπωλήθη εἰς Σουηδίους ἀντὶ 3.200.000 συντρικῶν κορωνῶν. Ετερον σκάφος τοῦ ίδιου τύπου τοιούτου και τοιούτου μεγέθους, ναυπηγήθην τὸ 1944, ἐπωλήθη εἰς Δανοὺς ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 3 έκατ. δανικῶν κορωνῶν.

ΔΑΝΙΚΗ Τριτσίτιος σιδηρᾶ σκοῦνα 370 τόννων d.w. και ναυπηγήσεως 1918, ἐφωδιασμένη μὲ βοηθητικὴν μηχανήν, ἐπωλήθη ἀντὶ 250.000 δανικῶν κορωνῶν.

·Ἄτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ φορτηγὰ

«ΔΩΡΙΣ»: Κατὰ πληροφορίας ἐκ Πέρθη, ὑπὸ ήμερομηνίαν 27ης Μαρτίου, τὸ ἐν λόγῳ σκάφος κατευθυνόμενον ἐξ 'Αδελαΐδος εἰς 'Αδεν, κατέπλευσεν εἰς Πέρθη μὲ διαρροὴν εἰς τὴν πρώταν, συνεπεία ζημιῶν ἐκ τριχνίας. Τμῆμα τοῦ φορτίου τοῦ μετεκτίνηθη πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ποσωφιῶν ἐποσκευῶν, διὸ ηλεκτροσυγκρότησες και τοιμεγονιστίου. Αἱ ἐποσκευασθήσανται τὴν ίνην 'Απριλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΙΡΓΙΝΙΑ»: 'Ο σταθμὸς ἀσυρμάτων τοῦ Λάδοσεντ ἔλαβε φαριστηγοφροτοῦ τοῦ Β. Ν. κ. Γ. Ζουλούην, ἐπιθεωρητοῦ ἀσυρμάτων τῆς «Ἐπιθεωρησεως Ἐμπορικῶν Πλοίων», μὲ συμμετοχῇ δὲ και τοῦ προέδρου τῶν ἀσυρμάτων κ. Κροκιδᾶ, τοῦ προέδρου τῶν πλοιάρχων Ε. Ν. κ. Μελέτη κ. ἄ, δύος ἑξετάσης και γνωματεύσης περὶ τῆς πράξης τοῦ αὐτομάτου δέκτου ἐπακλήσεως εἰς βοήθειαν (AUTO-ALARM). Τὸ σκάφος τοῦ Λάδοσεντ ἐπειργάσθη ἐπιθεωρητηγράφησι: «Ἐπαναοχήζουεν τὴν κίνησιν μὲ προφυλάξεις», τὴν δὲ Ηην π. μ. ἀνέφερε: «Πλαρατηρεῖται σοδιάν διαρροὴ εἰς τὸ φόρτον και εἰς τὰ δέ ποδια. 1, 2 και 3 κύτη. 'Αγαμένεται νὰ ἐπιπλέψῃ τὸ σκάφος μὲ τὴν παλίρροιαν. Ναναγοσωστικὸν κατέπλευσε και πτεγγάρη διὰ τὴν ναναγοσωσιαν συνδόλων τύπου Λόδδη». Τὴν 28ην Μαρτίου παρεστέσθη ἀναφορά διὰ τὸ δύντιγμα. Οὕτω, τὸ σκάφος είλεγε ἔξοκειται ἐπὶ βράχον 300 ήδαρδας δυτικῶν τοῦ Φλίμποτον, ἐδυνθείτο δὲ παρ' ἐνός ναναγοσωστικοῦ και ἐνός φρουρίου.

Τὸ εφόρτικα ήτο πλήρες δύντιγμα, τὰ κύτη No 1 και 2 παρουσίαν ἀκατάσχετον διαφρονήν και τὸ κύτος No 3 είλεγε δύντιγμα 11 ποδῶν. Αἱ δυνθετήσεις ἀπέδωσαν 4 φάδοις εἰς τὴν πρώταν και 8 φάδοις εἰς τὴν πολύτελην. Βραδύτερον ἀνέκουνθη, διὸ τὸ κύτος No 2 είλεγε 23 ποδᾶς νερού και 13 ποδᾶς τὸ No 3. Λόγο στεγανῶν διαχωρίσματα πτεγγάρων.

Αἱ τελευταῖς πληροφορίαι διὰ τὸ σκάφος κατὰ τὰς ἐπομένας ήμέρας, λόγῳ τῆς καροκαρίας, ἐξόπη εἰς δύο, τὸ δὲ πλήρωμα τὸν ἀπεβιβάσθη ἐγκαύρως εἰς τὴν ξηράν και δῆμη ἐνίσκεται εἰς τὸ Κάρδιφ.

·Η παγκόσμιος ναυλαγορά

Τὸ κύριον ἀνδιαφέρον τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ μέχρι τῶν μέσων τοῦ πρώτου δεκαπεντημέρου τοῦ 'Απριλίου χρονικὸν διάστημα, ὑπῆρξεν η ζήτηση σκαφῶν οἰσούητος μεγέθους και δέσσεως διὰ εταμπάτερες και διὰ περιόδους διλήγων ἔδυσμάδων μέχρι και πολλῶν ἐπῶν.

Τὸ Πλέιτ ἐνεφανίσθη ἡσυχῶτερον, ἐξηκολούθησεν, δύος, τὸ κλεῖστον χωρητικότητος δι' Ευρώπην, ίδια δὲ δι' 'Αγγλίαν ή Γαλλίαν. Σερφή τοῦ κρατικοῦ ἀργεντίνου ἐμπορικοῦ στόλου ἀνέλαβον τὴν μεταφορᾶν

συτηρών έξι 'Αργεινής εις Βοαξίλιαν. 'Από Νεκοτέσσα έκλεισθη φορτηγόν 8.600 τόνων διά Βορδώ — Δουνγκέρην ρέεντς ή Μασσαλίαν — Άλγεριον εις τά 92)6. Ζήτησες έξεδηλώθη και διά φορτώσεις έκ Βραζίλιας, μὲ δυσχέρεια, διμος, έξευρέσεως τού καταλλήλου τοννάς, καθὼς και διά μετρά έκ Χιλῆς.

Ο τομεὺς τῆς Βορείου 'Αμερικῆς ἐν σταθερᾷ ζωηρότητι δι' διὰ τὰ εῖδη τῶν φορτίων. Αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ, πλὴν τῆς τῶν ἀφρικανικῶν γανθράκων και τῶν μεταλλευμάτων, ήσουχοι, η δὲ Μαΐη Θάλασσα ἐν ἀπαγένεια. Διὰ παλαιόσιδηρα ὑπῆρχε ζήτησης σκαφῶν έξι Λύτσαραίς διά Νότον 'Αμερικήν, διὰ δὲ τὰ μεταλλευμάτα ἀπὸ Νέαν Καλληδονίαν διὰ North of Hatteras προσεφέροντο εἰς μέτρα σκάφη δολ. 14 1/2 φόμπ.

Δι' Ισπανικὰ μεταλλευμάτα ἐπληρώνοντο ἐπειδὴ ένιοι Χοιλένιας 31) — δι' 'Αυθέρσου και διά γανθράκων ἀπὸ Ντόροπαν ή Λορέντζο Μαρζές διὰ Ρίον Ιανέριον ή Μπουένος 'Αθρες 57) —, μὲ συνεχίζομένη τὴν ζήτησιν. Δι' ἀγγλικῶν γανθράκων ἐξείσθη έξι 'Ιμπριζάμ διὰ Πειραιά εἰς τά 30) — τὸ ἄλλο π «STANHILL» 8000 τόνων. 'Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τὰς Τυδίας, ὑπέρχον διαταγαὶ διὰ 15.000 τ. γιούτας ἀπὸ Καλκούταν διὰ Γάνδην μὲ προσφερόμενον ναῦλον 85) —.

Ναυλώσεις φορτηγῶν πλοίων

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» 3.150 τόνων δ. w. διὰ ταξίδιον Κύπρου — Μασσαλίας και ἔξειθεν εἰς Σμύρνην, λ. στ. 10.000 κατ' ἀποκοπήν, 'Απρ. «ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐν Ζογκούλαδών, 4200 τ. γανθράκων διὰ Σαβόναν 40) —, 'Απρίλιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ» 1920 τ. d. w. τάμη — τισθετερ διὰ 5 ἔνοι 7 μῆνας, 18) — κατὰ τόννων d.w., παραλαβὴ — παράδοσης εἰς 'Αγγλίαν.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐν Χάϊφας 4000 τ. ἀστατοῦς δι' 'Ελλάδα 40) —, 'Απρίλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ» (τάνκερ) ἀπὸ 'Αρούραπαν ή Κιονορασόδ 8500 τ. πετρέλαιον δι' 'Αγγλίαν 32)6, δύψον ἀπὸ Κόλπου Μεξικοῦ 38) —, 'Απρίλιον 10—30.

«ΖΕΦΥΡΟΣ» δηλ ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. γεννημάτων διὰ Καζαπλάγκαν 80) —, δύψον Μασσαλίαν ή 'Άλγεριον 86) —, Χάροπην ή Δουνκέρκην ρέεντς 91) — (τὰ 90 ο) τοῦ ναῦλου πληρωτέα εἰς δολλάρια, φόρτωσις 20 'Απρ. — 20 Μάιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 5450 τ. d.w. «τάμη-τισθετερ» εἰς τὴν γαλλικὴν κυβερνήσιν δι' 6 μῆνας, δολ. 4, διὰ ταξίδιον Ζογκούλαδών — Τιτανίας ή Μεσογειακῆς Γαλλίας.

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ

'Ολίγον ἀργά, είχον ήδη ἐκτυπωθῆι αἱ πρῶται σελίδες τοῦ παρόντος τεύχους, ἐλαύομεν καὶ δημοσιεύομεν εἰς ὅλην ἀπὸ τὴν καθιερωμένην σελίδα, τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν διὰ τὴν προσπάθειαν τῶν τακτικῶν γραμμῶν, τοῦ συνεργάτου μας κ.Ν. 'Αλλαλούφ.

Κύριος Διευθυντά,

Εἰς ἓν τῶν τελευταίων σημειωμάτων μας ἡθελήσαμεν νὰ ἀπεικονίσουμεν τὴν παρόδουσαν θέσιν τῶν διαφόρων Μεσογειακῶν ναυτικῶν, χωρῶν και κατελήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι η 'Ελληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, παρὰ τὰς βαθειαὶ πληγάς της, θὰ ἔπειτε προσπάθειαν ἰδιαίτερων νὰ καταβαλῃ, ίνα κερδίσῃ τὴν κενήν, ἀπὸ τὴν ἀπονοσίαν τῆς 'Ιταλικῆς σημαίας ἀπὸ τὴν Μεσογειακὴν κίνησιν, θέσιν. Διὰ τὴν μερικὴν πραγματοποίησαν παρομοίας προσπάθειαν προσποτίθεται η χωρὶς χρονοτριβήν στροφὴ τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμάς.

Οἱ ἀναγνῶσται τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶναι ἐπαρκῶς ἐνημερωμένοι ἐπὶ τῶν σημειωνῶν τάσεων τῆς διεθνῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως. Πρῶτοι οἱ Σουηδοὶ κατέλιπερ παντὸς ἄλλου ἀντελήθησαν τὸ πλεονέκτημα τῆς ἐπαναλήψεως και πυκνώσεως τῶν τακτικῶν γραμμῶν των, πληρούντες τὰ κενὰ τῶν πλοίων τοῦ 'Αξονος.

Παντοῦ τὰ Σουηδικὰ πλοῖα γραμμῆς δραστηρίως κινοῦνται, ιδιαίτερων δὲ εἰς τὴν 'Εγγὺς Ανατολήν. Πρῶτοι ἐπανέλαβον τὰς προπολεμικὰς γραμμάς των και πρῶτοι ἐγκαθίδυσαν νέας γραμμᾶς εἰς ἀναπλήρωσιν τῶν 'Ιταλικῶν και Γερμανικῶν προπολεμικῶν γραμμῶν εἰς τὴν 'Ανατ. Μεσογείον. Οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ δὲν ἀφήκαν, πράγματι, ἑαυτοὺς νὰ ὑπερβληθοῦν ἀπὸ τοὺς ξένους συναδέλφους των.

Ηδη η Σουηδικὴ σημαία συνέστησε τὰς ἔξης νέας γραμμάς: 1) 'Αμέρερος — Ν. Α. Μεσογείου («Εταρία Ηρανσμαρίν» μὲ τρία νεώτατα και ταχέα δηξελόπλοια), 2) Ν. 'Αμερικῆς — Α. Μεσογείου («Ανατολικὴ Σουηδικὴ Γραμμή») μὲ 15θήμερον ἀναχώρησιν, 3) δευτέραν ἀπὸ Ν. 'Αμερικῆς γραμμῆς διὰ τὴν 'Εγγὺς Ανατολήν («Γκόρδον Λάιν») και 4) 'Αλεξανδρείας — Χάϊφας — Γένοβας («Ανατολικὴ Σουηδικὴ Γραμμή»). Τὰ ἀνωτέρω ἀρχοῦν διὰ νὰ καταδεῖσον τὴν πυρετώδη δραστηρία τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν. 'Εάν οἱ 'Ελληνες συναδέλφοι των δὲν ἀναλάβουν ἀμέσως τὴν προσπάθειαν, ἀργότερον θὰ είναι ἀργά, διὰ νὰ καταλάβουν μίαν ἐπωφελῆ θέσιν εἰς τὴν Ελληνικήν μεταφροτὴν κίνησιν, δεδομένου, ὅτι και ἄλλοι ξένοι ἐφοπλισταὶ μελετοῦν, ηδη, σχέδια συντάσσουσαν Μεσογειακῶν γραμμῶν.

Η ἀπόφασις τοῦ Οἴκου Γούλανδοῦ, διποτ., χωρὶς χρονοτριβήν και χωρὶς νὰ περιμένῃ τὴν ἀπόδοσιν και δρομολόγησιν τοῦ «Ν. 'Αλλάζ», ἐπαναρχίση, διὰ φορτηγῶν πλοίων, τὴν γραμμὴν Β. 'Αμερικῆς — 'Εγγὺς Ανατολῆς, ἐγένετο δεκτῇ μὲ ἀνακούφισιν ἀπὸ τοὺς 'Ελλάδος εἰς τὴν 'Εγγὺς Ανατολήν. Υπὸ τὰς συνθήκας ταυτας, αἱ εἰς τὸ παρελθόν δραστηρία τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν. 'Εάν οἱ 'Ελληνες συναδέλφοι των δὲν ἀναλάβουν ἀμέσως τὴν προσπάθειαν, ἀργότερον θὰ είναι ἀργά, διὰ νὰ καταλάβουν μίαν ἐπωφελῆ θέσιν εἰς τὴν Ελληνικήν μεταφροτὴν κίνησιν, δεδομένου, ὅτι και ἄλλοι ξένοι ἐφοπλισταὶ μελετοῦν, ηδη, σχέδια συντάσσουσαν Μεσογειακῶν γραμμῶν.

Η βιομηχανικὴ ἀνωτερότης τῶν 'Αμερικανῶν, προσφερόμενή νὰ ἀντικαταστήσῃ, κυρίως, τὴν προπολεμικὴν δραστηριότητα τῶν Γερμανῶν και τῶν Ιαπώνων, ἀλλὰ και τῆς ἡρευπομένης ἀπὸ τὸν πόλεμον Εὐρώπης, τείνει νὰ ἀποβῇ η κυρία πτηγὴ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς 'Εγγὺς Ανατολῆς. 'Υπὸ τὰς συνθήκας ταυτας, αἱ εἰς τὸ παρελθόν δραστηρία τῶν 'Αμερικανῶν γραμμῆς μεταξὺ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν και τῆς 'Α. Μεσογείου ἀποβαίνουν ἀπόλυτος ἀνεπαρκείας διὰ νὰ ἔχησησον τὸ κύμα τῶν μεταφορῶν, τὸ συνεχῶς δυγκύμενον. 'Όχι μόνον η 'Εγροκ Λάιν», ἐν πλήρει ἀπόδοσει, θὰ ἔργασθῇ, ἀλλὰ και η μελετωμένη ἀπὸ τοὺς 'Ελληνας έφοπλιστές, τοὺς περὶ τὸν Οἴκον Ρεθύμνης και Κονιούντης συγχεντρωμένους, γραμμὴν Β. Ειρηνικοῦ — Μεσογείου.

Ἐνθαρρυντικαὶ, πράγματι, είναι αἱ προδιέψεις και διὰ τὴν γραμμὴν ταῦτην. Αἱ δύο ἐν δύο προδιέψεισιν θὰ ἀλληλοσυστῆσονται, διότι ἔξαστασιν και ἀπὸ τὰς δύο ἀκτὰς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τακτικὰς πρὸς τὴν 'Α. Μεσογείου γραμμάς. Δὲν πρέπει, διμος, αἱ πρωτοβούλιαι αὐτὰ νὰ συματήσουν εἰς τὸ σημεῖον αὐτό. 'Η γραμμὴ τῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν 'Ελλάδα και ἄλλους λιμένας τῆς 'Ανατολῆς ἐπιβάλλεται νὰ ἔπαναρχίσῃ, διποτ., ἐπίσης, τῆς Αλγύρου, Παλαιστίνης, Συρίας και Κύπρου. 'Απηριθμήσαμεν ἀνωτέρω τοὺς λόγους, ποὺ ἐπιβάλλουν τὴν ἄμεσον πραγματοποίησιν των. 'Οσον ἀφορᾶ τὴν γραμμὴν Νοτ. 'Αμερικῆς — 'Ανατολῆς, περὶ τῆς δοτίας και ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Γκίκα Κουλόνδου εἰς τελευταῖον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», η θέσις κατελήφθη, ηδη, ἀπὸ τοὺς Σουηδούς. Τοῦτο, δεβαίως, δὲν ἔμποδιζει νὰ ἔνδιαφεροῦν οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ, μὲ δύο μικτὰ κατάλληλα σκάφη.

Μετὰ τιμῆς
ΝΑΘΑΝ ΑΛΛΑΛΟΥΦ

Τὴν 'Αβιέ, 'Απρίλιος.

ΘΕΟΔ. Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Καλαποθάη 5.

Τηλ. Δ.σις : ΚΑΡΑΒΙ

Τηλέφ. 33-55

Met' ἔξωρέτου ὑπολήψεως
JOHN A. PAPADOPoulos & C

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγία Βαρβάρα	Φρ. Σιγάλας καὶ Σία	04	2433	εἰς Ζογούλδακ, 10 'Απρ. ὑπὸ φόρτωσιν
'Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνης	11	3508	διῆλθε Κων(ο)πολιν 6 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
'Αγία Μαρίνα	«Κάσσα» Α. Ε.	12	4151	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 27 Μαρτ. διὰ Λονδίνου
'Αγιοι Βίκτωρες	νιοι N. I. Παπέρα	19	4344	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Τέμπλ. Μπαΐν 12 'Απρ.
'Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία I. Χανδροῦ	18	2974	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ζογούλδακ 12 'Απρ.
'Αγιος Γεώργιος	νιοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 3 'Απρ.
'Αης Γεώργης	νιοι Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Μυτιλήνην 12 'Απρ.
Αίκατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Κουμαντάραι	17	5933	παρέμενεν εἰς Μπάρρου — γιτὸς 5 'Απρ.
'Αλεξάνδρα	Κ. Καρδάς καὶ νιος	13	4355	έπροστώνει εἰς Αγγλίαν 12 'Απρ.
'Αλφειός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	20	5116	παρέμενεν εἰς Γλασκώβην 12 'Απρ.
'Αμερική	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ἔφθ. Τεργεστὴν 30 Μαρτ.
'Αντίκλεια	Α. Ντάβαρης καὶ Σία	92	951	ἔφθ. Ποσέβζαν 13 'Απρ.
'Αννα	Ν. Λιχαρδόπουλος	19	5173	ἔφθ. Νικολάεφ 5 'Απρ.
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γούλανδρη	21	4358	διῆλθεν 'Αξόρας 2 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
'Αννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19	2431	ἔφθ. Νέαν "Υόρκην 11 'Απρ. (διὰ Πειραιᾶ)
'Αννα Σταθάτου	ἕτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 1 'Απρ.
'Αννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζος	06	2728	ἐναυλόχει εἰς Κάρδιφ 5 'Απρ.
'Αργολικός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	21	4786	διῆλθε Λάζ Πάλμας 25 Μαρτ. διὰ Σάντος
'Αργώ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	εἰς Πειραιᾶ 10 'Απρ.
'Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 18 Μαρτ. διὰ Φάλμουθ
'Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἀνεχ. Πειραιᾶ 7 'Απρ. διὰ Ρεονιδῶν
'Ασπασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	παρέμενεν εἰς Σουάνς 5 'Απρ.
Βιργινία	'Αντ. Λαπαδάκης	17	2041	ἐπωλήθη εἰς Αλγυπίους
Βόλος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	23	1175	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 14 'Απρ.
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	εἰς Πλέιτ 5 'Απριλ. ὑπὸ φόρτωσιν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	ἔφθ. Μπάγιαν Μπλάγκαν 29 Μαρτ.
Γεώργ. Ποταμιάνος	ε'Ηπειρωτική Α. Ε.	13	4044	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ δι' ἐποκενήν
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίκος	ἕτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	παρέμενεν εἰς Λονδίνου 5 'Απρ.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε.	38	5482	διῆλθε Πιβραλτάρ 3 'Απρ. δι' Ἀργεντινὴν
Δέσποινα	ἕτ. «Μιχαλινός»	06	3016	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ρωσίαν 12 'Απρ.
Δημ. 'Ιγγλέσης	νιοι Δ. 'Ιγγλέσην	18	5275	διῆλθε Μαδέρας 31 Μαρτ. διὰ Μάρ Ντέλ Πλάτα
Δημη. Χανδρῆς	Δημ. Ι. Χανδρῆς	10	4643	παρέμενεν εἰς Τάιν 5 'Απρ.
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας	19	5253	ἐναυλόχει εἰς Νούκαστλ 5 'Απρ.
Δωδεκάνησος	Διμ. Πατέρον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλίας	17	4604	ἀνεχ. Φρήνιαν 4 'Απρ. δι' Αδεν
"Εθη Λιθανού	Ν. Λιθανός	37	4839	ἀνεχ. Κάρδιφ 29 Μαρτ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου	ἕτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	27	4163	ἔφθ. Κων(ο)πολιν 26 Μαρτ.
'Ελένη (ἐπιβατηγόν)	Γ. 'Εμπειρίκος	03	1426	ἀνεχ. Πειραιᾶ 14 'Απρ. διὰ Κρήτην
'Ελένη	Α. Καλλίνικος	18	5655	διῆλθε Λάζ Πάλμας 30 Μαρτ. διὰ Φάλμουθ
'Ελένη Κουλουκουντῆ	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	έπροστώνει εἰς Γένοβαν 12 'Απρ.
'Ελίζα	Α. Γ. Παπαδάκης	19	1986	ἔφθ. Πάτρας 13 'Απρ.
'Ελισάθετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεχ. Μπρισμπάην 28 Μαρτ. διὰ Λονδίνου
'Ελλάς	«Ελληνική Α. Ε.»	16	2081	παρέμενεν εἰς Μάντζεστερ 5 'Απρ.
'Ελλάς	Δίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ἐναυλόχει εἰς Νέαν "Υόρκην 2 'Απρ.
'Ελπίς	Α. Πρίντεψης	19	1492	φορτώνει εἰς Σμύρνην 14 'Απρ.
Εηηνος	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	έπροστώνει εἰς Πόρτ Σαΐδ 14 'Απρ.
Εύθαλια	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3551	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Απρ. (Είτα Σμύρνην)
"Εφη	Ενάγγ. Νομικός	90	192	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ.
Ζέφυρος	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	διῆλθε Ντόβερ 31 Μαρτ. ἐκ Μίδδλεσμπρο
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἐναυλόχει εἰς Λονδίνου 5 'Απρ.
'Ηπειρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5572	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 'Απρ.
'Ηράκλειον	'Ελληνικὸν Δημόσιον	25	964	ἀνεχ. Πειραιᾶ 13 'Απρ. διὰ Πρέβεζαν
"Ηρων	Δ. Ν. Κουφδές	06	1516	ἔφθ. Μυτιλήνην 14 'Απρ.
Θεμιστοκλῆς	Δίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	44	7198	ἀνεχ. Πειραιᾶ 25 Μαρτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
Θεοδήτωρ	νιοι Σ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Σαβόνην 6 'Απρ. (διὰ Κύπρου)
Θεοφανώ Λιθανού	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διῆλθε Κολόμπο 1 'Απρ. διὰ Λονδίνου
Θέτις	Π. Χατζηλίας	30	4123	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Πόρτ Νατάλ 10 'Απρ.
Θηραϊκά Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 'Απρ.
Θράκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	41	7460	ἔφθ. Ντόρμπιταν 31 Μαρτ.
'Ιάκωβος	Γ: 'Αγγελίδης	01	2107	ἀναγραεῖ ἐκ Βόλου 15 'Απρ. διὰ Χίου
'Ιγόρ	Α. 'Αναστασίου	07	2726	παρέμενεν εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ.
'Ιθακος	Γ. Δρακούλης	06	3916	ἀργεῖ εἰς Χούλι 10 'Απρ.
'Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	φθάνει εἰς Αργεντινὴν 15–20 'Απρ.
'Ιόνιον	'Ελληνικὸν Δημόσιον	42	7035	ἔφθ. Γλασκώβην 4 'Απρ.
'Ιρις	'Ιω. Παλαιοχρασσός	11	1881	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 'Απρ.
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 'Απρ.
Καθαριώτισσα	νιοι Γ. Καραβία	13	1877	ἐναυλόχει εἰς Χάρτλεπον 5 'Απρ.
Καλάμαι	'Ελληνικὸν Δημόσιον	20	5791	παρέμενεν εἰς Μπάρρου 5 'Απρ.
Κάσσας	«Κάσσα» Α. Ε.	39	5215	διῆλθε Λούμπο 23 Μαρτ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διῆλθε Λίζαρντ 26 Μαρτ.
Κέρκυρα	Δίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Απρ.
Κορινθία (ἐπιβατηγόν)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ	11	3874	εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ.
Κορυτοῦ	'Ακτοπόλις τῆς 'Ελλάδος	86	1053	ἐν πλαφ ἐκ Καναδᾶ διὰ Λονδίνου 12 'Απρ.
Κρήτη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	20	7744	

Κυκλάδες	'Ελληνικόν Δημόσιον..	41	7157	εἰς λιμένας Αντιρρίου 1 'Απρ.
Κωνσταντίνος Η.	Γ. Ἡλιόπουλος	05	2527	ἀνεχ. Πειραιᾶ 12 'Απρ. δι' Ἀλεξανδρειαν
Λειβαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτος ..	03	1667	ἀργεῖ εἰς λιμένα Αιγύπτου
Λέσσος	Δίμπερτον (προσ. ἐκχ.)	45	7176	ἐναντίον εἰς Ν. 'Υδρανην 1 'Απρ.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἔφθ. Σάνν Νικολάου 1 'Απρ.
Λεων. Ν. Κονδύλης	νιοί Λ. Κονδύλη	12	3923	ἀνεχ. Κάρδιφ 19 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	παρέμενεν εἰς Μπάρρου 5 'Απρ.
Μακεδονίς	'Ελληνικόν Δημόσιον..	42	7044	εἰς Χάμπτον ρόδος 4 'Απρ.
Μαλιακός	Μαρῆς 'Εμπειρίος	12	3903	ἐναντίον εἰς Τάιν 5 'Απρ.
Μαννούλα	νιοί Γ. Καραβία	20	1986	παρέμενεν εἰς Γλασκώθην 5 'Απρ.
Μαργαρίτα	Γεωργανάδης - Σοφιανός	89	2187	εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ. ἐποκενή
Μαργ. Χανδρή	Δημ. Ι. Χανδρῆς	20	5401	φθάνει εἰς 'Αργεντινήν 16—20 'Απρ.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπάς	12	4707	ἀνεχ. Μπουνένος 'Αύρες 16 Μαρτ. διὰ Ν. 'Αφρικήν
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Π. Φωτοπαπᾶς	15	4447	διῆλθε Ντόθεο 31 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Σερμιώτη	ἀδ. Κυρτάτα	04	4784	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Μαρτ.
Μάρπησσα	N. Εύσταθιον	19	5476	ἐκφορτώνει εἰς Τούλιδα 13 'Απρ.
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντής	ἀδ. Κουλουκουντή	38	5548	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 3 'Απρ. δι' Ἀμέρισσαν
Μεσσαριά	Εὐάγγ. Νομικός	89	350	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἐποκενή
Μιαουλής	Δίμπερτον (προσ. ἐκχ.)	44	7176	ἀνεχ. 'Αμέρισσαν 26 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υδρανην
Μιμόζα	«Εμπορική 'Εφοπλιστική»	05	3071	ἀνεχ. Σουάνης 31 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Μίνα Λ. Καμπάνη	πλ. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Πόρτο Σαΐδ 3 'Απρ.
Μιχαήλ 'Ανάγνος	Δίμπερτον (προσ. ἐκχ.)	44	7176	εἰς Βαλτιμόρην 5 'Απρ. (διὰ Λισσαβόνα)
Μιχ. Λ. 'Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου..	18	5202	ἀνεχ. "Αλμπαν 12 Μαρτ. διὰ Ντάρμπιταν
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Ι. Χανδρῆς	15	3874	παρέμενεν εἰς Μπλέσθ 5 'Απρ.
Ναντίν	«Εμπορική 'Εφοπλιστική»	04	3582	εἰς Γιβραλτάρ 1 'Απρ.
Ναύαρχος Κευντουριώτης	Δίμπερτον (προσ. ἐκχ.)	45	7247	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ. (διὰ Πειραιᾶ)
Νέα 'Ελλας	ἀδ. Γουλανδρή	22	16991	φθάνει εἰς Γλασκώθην 26 'Απρ.
Νηρευς	'Ηλ. Γ. Χατζηλίας	37	5205	ἔφθ. Ρίο Γράντε 1 'Απρ. (διὰ Μασσαλίαν)
Νίκη	Δίμπερτον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	ἔφθ. Νέαν 'Υδρανην 27 Μαρτ.
Νικόλας	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	ἐκφορτώνει εἰς Βόρειον Γαλλίαν
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	«Αιγανικός» Α. Ε...	17	3201	εἰς Ζογκούλδα 12 'Απρ. ὑπὸ φόρτωσιν
Νικ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	ἀνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 3 'Απρ. δι' Εὐρώπην
Νικολάου Βιργινία	έτ. Γ. Νικολάου	20	6860	ἐξώσειεν εἰς 'Αγγλίαν. 'Εγκατελείψθη
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	ἐν πλῷ ἐξ 'Αγγλίας διὰ Κιουρασόσ 12 'Απρ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	παρέμενεν εἰς Τάιν 5 'Απρ.
"Ολυμπος	Κούλουνθος -'Εμπειρίος ..	18	5216	εἰς Μίδδλεσμπρο 1 'Απρ.
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε...	29	4230	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Πλέιτ 2 'Απρ.
"Ορος Ελικών	«Τρόμπ» Co	18	5525	ἐν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' 'Αγγλίαν 12 'Απρ.
"Ορος Κυλλήνη	Ρεδμην. - Κουλουκουντής	17	3704	εἰς Βόρειον 'Αφρικήν 14 'Απρ.
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε....	19	5182	εἰς Χούλλ 1 'Απρ.
Παναγής	N. Λυκαράδηπουλος	20	5194	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 30 Μαρτ. διὰ Λογδίνον
Παναγιώτης	Εὐάγγ. Νομικός	01	3575	διῆλθε Σουέζ 2 'Απρ. διὰ Ν. 'Αφρικήν. 'Επολήηη
Πειραιές (ἐπιβατηγόν)	'Ελληνικόν Δημόσιον..	29	1493	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 14 'Απρ.
Πετρόβιλ	«Τρανσπετόρδη» Α. Ε...	03	4634	ἔφθ. Πόρτο Σαΐδ 4 'Απρ.
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρή	23	4693	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 5 'Απρ.
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτος..	04	2650	ἀργεῖ εἰς Ντάρμπιταν 10 'Απρ.
Πόεντ Κλήραρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Μαρτ.
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	Δίμπερτον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	φθάνει εἰς Μασσαλίαν 15—20 'Απρ.
Σαλαμινία	K. Πετρούποτης-Γ. Τάνες	01	8634	ἔφθ. Κων(πολην) 27 Μαρτ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε....	17	4300	ἀνεχ. Λογδίνον 2 'Απρ. διὰ Πλέιτ
Σπέτσαι	Δίμπερτον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	ἐν πλῷ ἐξ 'Αμερίσσης διὰ Β. 'Αμερικήν 6 'Απρ.
Σπυρίδων 11	Λεία πολέμου	17	4387	ἔφθ. Κάρδιφ 4 'Απρ.
Στάμος	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	εἰς Χούλλ 1 'Απρ.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε....	25	4853	ἐν πλῷ ἐξ Μπέρας δι' Ιταλίαν 14 'Απρ.
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδης	18	653	εἰς Καβάλλαν 14 'Απρ.
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε....	19	5250	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 27 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
Ταξιάρχης	ἀδ. Λαμπού	18	4221	ἔφθ. Μοναζ 2 'Απρ.
Ταῦγετος	Κουλουνθος -'Εμπειρίκου	18	5687	παρέμενεν εἰς Μπάρρου 5 'Απρ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	ἔφθ. Χούλλ 26 Μαρτ.
Τασία	Καδιώ Σιγάλα	04	3034	εἰς Β. 'Αμερικήν ὑπὸ κατάσχεσιν
"Υδρα	Δίμπερτον (προσ. ἐκχ.)	45	7176	εἰς Λά Ρομάνα 22 Μαρτ.
"Υδρούσα	Π. Χειστόπολης	22	2038	εἰς 'Αλγέριον 1 'Απρ.
"Υπανις	ἀδ. Συνδινού	09	1459	ἀργεῖ Πειραιᾶ μὲ ζημιας
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκίς Νομικός	21	1783	ἐκφορτώνει εἰς Θεσσαλονίκην 11 'Απρ.
Φρέδ	K. Δ. Καλαφάτης	07	4048	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ρωσίαν 10 'Απρ.
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε....	39	5648	ἀνεχ. Μπόναν 1 'Απρ. διὰ Τάιν
Ψαρά	Δίμπερτον (προσ. ἐκχ.)	45	7240	εἰς Βόρειον Γαλλίαν 1 'Απρ.
Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4798	ἔφθ. Κων(πολην) 1 'Απρ. (διὰ Ρωσίαν)

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



ARGO INSURANCE COMPANY LTD

MANAGERS: A. LUSI LTD

HOLLAND HOUSE,
BURY STREET,
LONDON E.C. 3

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

The RED HAND COMPOSITIONS Co.

14, BILLITER STREET,
LONDON E.C. 3. (England)

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING

AND FORWARDING CO. S.A.

OMIROU 16

PIRAEUS



Η "ΕΛΛΗΝΙΚΗ",
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΟΔΟΣ ΝΙΚΗΤΑ 7. - ΤΗΛ. 43027

Αι γραμμαί μας διεκόπησαν προσωρινώς
Θά έπαναληφθούν εύθὺς ώς αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέφουν

Πρακτορεῖα εἰς όλους τοὺς λιμένας Ἑλλάδος
Ἀγγλίας, Κόντινεντ καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου

ΓΕΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

Γραμμή τακτικῶν μηνιαίων ἀναχωρήσεων μεταξύ

ΕΛΛΑΔΟΣ - ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

διὰ τῶν ἀτμοπλοίων:

"ΕΥΘΑΛΙΑ,, "ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ,,

& "ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ,,

χωρητικότητος 7500 τόννων ἔκαστον καὶ εἰδικῶς

κατασκευασμένων διὰ τὴν μεταφορὰν
εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ κλπ. ἀπευθυνδῆτε
εἰς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας:

ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ («ΕΛΛΑΣ») Α.Ε.

'Ηπείρου 17, — ΑΘΗΝΑΣ τηλ. 55—185, ώς καὶ «GREEK LINE»
810 Bridge Street, New York, τηλέφ. Whitehall 3—3825