

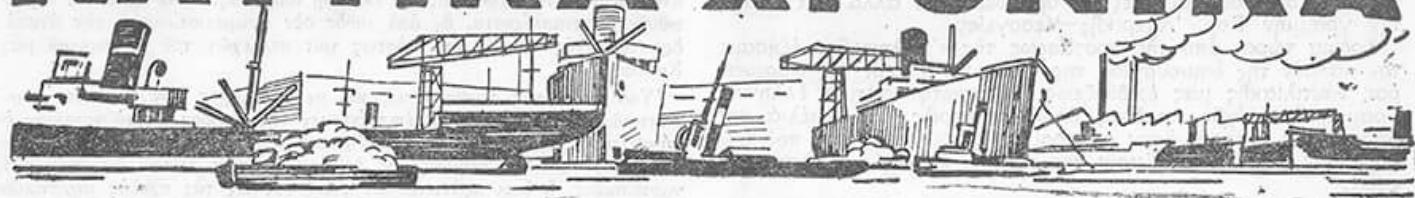
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1946

Αρ. Φύλλου 263/22

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΙ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 263(22)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΪΟΥ 1946

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Πρὸ τῆς ὑπερτέρας προσπαθείας

Ο κ. Μανώλης Κουλουκουντής έδωσε πρὸ δὴ μερῶν μακράν συνέντευξιν εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τοῦ Ἐμπορίου» τῆς Νέας Ὑδρκῆς ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων. Ἀπὸ τὴν συνέντευξιν τοῦ αὐτῆς, τὴν δημοσιεύθεσσαν εἰς τὸ φύλλον τῆς 23ης Ἀπρίλιου τοῦ ἔγκριτου δργάνου τῶν οἰκονομικῶν ἀμερικανικῶν κύκλων, παραλαμβάνομεν ὠρισμένα ἀποστάσματα, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ φλέγον ζῆτημα τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ δεύτερον ζῆτημα, τῶν εἰς δραχμὰς ναώλων τῆς «Οὔντρω», ἐπὶ τοῦ ὅπερος διὰ μακρῶν ἀσχολεῖται εἰς τὰς δηλώσεις τοῦ κ. Κουλουκουντῆς, ἐλύθη ἐν τῷ μεταξὺ σύμφωνα μὲ τὰς ἐλληνικὰς ἀπόψεις.

Γράφει, λοιπὸν, ἡ «Ἐφημερίδα τοῦ Ἐμπορίου»:

«Ο κ. Μ. Κουλουκουντῆς, Πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοριστῶν τῆς Νέας Ὑδρκῆς, ἐδήλωσε χθές, ὃτι «Ἐλλήνες ἐφορισταὶ μὲ τοὺς ὅπερος συνεργάζεται, ἐπειχειροῦν νῦν ἀγοράς σε εἰς τὸν 100 περὶ ποσοῦ σε ἀφῇ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀλλὰ σημαντικὸν παρεμβάλλεται ἐμπόδιον τὸ ζῆτημα τῆς ἐξενέρεσεως κεφαλαίων εἰς δολλάρια. Τὰ ἐλληνικὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια εἶναι δεσμευμένα εἰς Λονδίνον.

»Ο κ. Κουλουκουντῆς, δοτεῖς ἐσχάτως ἐπέστρεψεν ἐκ Λονδίνου, εἰπεν, ὅτι ἔλαβεν ἐντολὴν ἀπὸ «Ἐλλήνες ἐφοριστᾶς τοῦ ἔξωτεροῦ νῦν ἀρχίσῃ τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀγοράν νέας χορηγητοῦ, βάσει τοῦ νόμου περὶ πολήσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. Ή «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» ἔχει ἡδη λάβει ἐπισήμως γνῶσιν τὴν ἡσπεριδικὴν σε τὸν ὅπερο σε τὸν ὁμίλον Κουλουκούντη, ὅπως εἰς τὸν 100 σε ἀφῇ.

—«Ἄλλα δὲν δύναμα νῦν προωρήσω εἰς τὰς διαπραγματεύσεις», ἀτόνισεν ἐμφαντικῶς ὁ κ. Κουλουκουντῆς εἰς τὸν συντάκτην τῆς «Ἐφημερίδας τοῦ Ἐμπορίου».

»Ολα τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν φορτηγὰ ἥσαν ναῦλωμένα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἀπὸ τὸ Βρετανικὸν Ὑπουργείον τῶν Πολεμικῶν Μεταφορῶν. Τὰ μισθώματα καὶ τὰ σημαντικὰ κεφάλαια τῶν ὀσφαλιστικῶν ἀποχημάτων διὰ τὰ δυνισθέντα σκάφη κατεβήθησαν εἰς λίρας Ἀγγλίας. Οἱ «Ἐλλήνες ἐφορισταὶ, κατὰ μέριστον ποσοστόν, δὲν διαθένουν δολλάρια καὶ τὸ ἀναπότομόν τούρα δὲν πρόβλημα ἔχεται εἰς τὴν προσπάθειαν ἀνένδεσεως ἀμερικανικῶν δολλαρίων διὰ νῦν ἐπέκληρον» οἱ «Ἐλλήνες ἀγορασταὶ τὴν εἰς μετρητὰ ὑποχρέωσιν τῶν, δέσσει τοῦ νόμου περὶ πολήσεως τῶν πλοίων».

Τὸ σημεῖον αὐτὸ τῶν δηλώσεων τοῦ κ. Μ. Κουλουκουντῆς εἶναι καὶ τὸ πλέον ἐνδιαφέρον. «Ἀποκαλύπτει τὴν πρόθεσιν τῶν ἐφοριστῶν — τὴν τόσον ἀπὸ τοὺς κακοπίστους ἀμφισθητήθεισαν — νῦν ἀγοράσουν πλοῖα, νῦν ἀνασυγκροτήσουν τὴν Ναυτιλίαν μας, νῦν παράσχουν ἐργασίαν εἰς τὰς ναυτικούς μας καὶ ἀφθονον νὰ εἰσκομίσουν τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα εἰς τὴν Ἐλλάδα.

Τὸ ζῆτημα, πάντως, τῆς ἐξεύρεσεως τῶν δολαριών εἶναι σοβαρόν. Θά χρειασθούν δῶδεκα τούλαχιστον ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ 25 τοῖς ἑκατόν καὶ τοῦτο μόνον διὰ τὰ ἑκατόν σκάφη τοῦ Όμιλου Κουλουκουντῆς. Η ἔξοικονομησις τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ δὲν εἶναι καὶ δυσυπέρβλητος. Η Κυβέρνησις θὰ δηδύνατο σημαντικῶν νῦν ὑποθορίθηση τὴν ἐφοριστικὴν προσπάθειαν, χωρὶς ἀφαίμαξιν τινὰ νῦν ὑποτῆ τὸ ίσχυρὸν συναλλαγματικὸν μας ἀπόθεμα. Διαβήματα σχετικά θὰ ἐπρέπει νῦν γίνουν πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν, πλείστοι δ' ὅσοι ἄλλοι θὰ ἔτοι δυνατὸν νῦν ἐπιτευχθοῦν συνδυασμοὶ, ικανοποιητικῶν, διὰ τὸ Κράτος καὶ τοὺς ἐφοριστᾶς, ἐπιλύοντες τὸ ζῆτημα αὐτὸ. Η σημειρικὴ Κυβέρνησις, ιδιαιτέρως δὲ οἱ κ. κ. Στεφανόπουλος, Ἀθράμι καὶ Χέλιμης εἶναι διατεθέμενοι πᾶσαν δυνατήν διεύκλινσιν προθύμως νῦν παράσχουν, ἵνα ἡ Ναυτιλία μας χωρήσῃ πρὸς τὴν ἀποκαταστάσιν.

Παρὰ πᾶσαν, δῆμως, δυσχέρειαν περὶ τὴν ἐξεύρεσιν τῶν δολαριών, δὲν πιστεύομεν, ἡμεῖς τούλαχιστον, δτεὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτὸ θὰ προσκόψῃ τελικῶς ἡ ἀγορά νέων σκαφῶν διὰ τὴν Ναυ-

τιλίαν μας. "Αν θέσαια δολλάρια ἐν ἐπαρκείᾳ διεθέταμεν, γοργὸς πιθανὸν νὰ ἔτοι καὶ ὁ ρυθμὸς τῶν νέων ἀγορῶν καὶ σημαντικῶτερος ὁ δύκος αὐτῶν, διπωσθήποτε δῆμος οἱ «Ἐλλήνες ἐφορισταὶ, μὲ τὴν χαρακτηρίζουσαν αὐτοὺς ἀνήσυχον ἐπιχειρηματικότητα, θά ἀγοράσουν κατ' αὐτὰς πολλὰ καὶ ποικίλων κατηγοριῶν σκάφη.

Τὸ μόνον, καθ' ἡμᾶς, κίνητρον Ισχυρόν, δπερ θὰ ἐπανέφερεν ἀνεπιφύλακτον τὴν ἐφοριστικὴν ἐπιχειρηματικότητα ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ λαμπρόν, καρποφόρον θὰ διήνοιγε τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, εἰναὶ ἡ δριστικὴ τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων ρύθμισις, ἡ ἀποκαταστάσις τῆς διμαλάτητος, τῆς τάξεως καὶ τοῦ διοικητικοῦ ρυθμοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων.

Δὲν εἰμεθα διατεθεῖμενοι νὰ δικαιολογήσωμεν ἐξ διοκλήρου τὴν ἐφοριστικὴν ἀποφύνει τὴν ζητημάτων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, δπως ἐπίστις δὲν θὰ ἀναγνωρίσῃ στήλη αὐτῆς τὴν συνειπολήσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. «Οἱ ἐπιτροπές τῆς πλώρης» μὲ γραμματέα τὸν καθοδηγητὴν μάγειρον καὶ πειθήνα δργανα τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὸν ναυλάρην, τὸ ταξιδίον μίσος καὶ ἡ πειρφόρδησις πρὸς τὰ δικαιώματα τῆς πλοιοκτησίας, δπως καὶ διλαί τοῦ διλαίσσεις, δξώσεις, πρέπει, ἐπιθάλλεται, χάριν τῆς Ναυτιλίας μας, χάριν αὐτῆς τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, νὰ θεωρηθῶν δῶς δαιμόνια κανά διὰ τὸ Εμπορικόν μας Ναυτικόν, δῶς συστήματα ἔνα πρὸς τὰς παραδόσεις του, δῶς ἐπιδιώξεις ἀνωμαλού, δῶς ἐκτρωματικὰ δημιουργήματα ἔξημμένων ἐγκεφάλων, ἔχοντας τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς καλῆς της ἀναπτύξεως.

Ο ναυτεργάτης θὰ πληρωθῇ διὰ τὸ ἐπίμοχθον ἔργον του, θὰ τραφῇ καλῶς, θὰ διασφαλισθῇ διαθένεια καὶ τὸ γῆρας του. Θὰ ἐργασθῇ δῆμος μὲ πλήρη ἀπόδοσιν, θὰ ἐπιδείξῃ στοργὴν διὰ τὸ πλοίον, τὸ δργανον τοῦ θιοπορισμοῦ του, θὰ ἐγκαταλειψῃ τὰς γνωστὰς ἀνεδαφικὰς δξώσεις του. Θὰ ζήσῃ τὸ πλοίον, δηπειρησίσις, διὰ νὰ εύρῃ καὶ τὸ ναυτεργάτης ἀπασχόλησιν, διὰ νὰ κερδίσῃ, διὰ νὰ προσαχθῇ. Κοινάι αἱ ἐπιδιώξεις καὶ κοινά τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιθανόντων αὐτοῦ.

Νά κτυπηθῇ διμειλίκτως ἐπιθάλλεται ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς ἐργασίας διπονδήποτε καὶ ὅν προέρχεται εἴτε ἀπὸ τὸν ἐφοριστικὸν, εἴτε ἀπὸ τὸν ναυτεργάτην. «Αν αἱ βασικαὶ αὐταὶ τὸν προϋποθέσεις πρωτανεύσουν εἰς τὰς ἐπιλύσεως τῶν ζητημάτων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, δην ἐφορισταὶ καὶ ναυτεργάται, χωρὶς τὴν κακήν, τὴν καταστροφικὴν ἐπιδιώξιν, δπως ἐπιθάλλῃ δεὶς εἰς δάρος τοῦ διλαί τὰς ιδιαιτέρας ἀπόψεις του, προέλθουν εἰς μιαν εἰλικρινὴ συνενήσιν, τὸ ζῆτημα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀναδημουργίας, παρὰ πᾶσαν διλην δυσχέρειαν, θὰ χωρήσῃ εἰς τὸν δρόμον τῆς δριστικῆς του διευθετήσεως. Η Ναυτιλία μας θὰ ἀποκατασταθῇ.

Αἱ δηλώσεις τοῦ κ. Μ. Κουλουκουντῆς, αἱ τόσον παρήγοροι, μᾶς παρέσχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐπαναλάβωμεν, πρὸς τοὺς ναυτεργάτας καὶ τοὺς ἐφορισταὶς ἀπευθυνόμενοι, τὴν θερμὴν περὶ τῆς συνεργασίας σύστασιν. Τώρα πλέον τὰς ζητημάτων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, δην ἐφορισταὶ καὶ ναυτεργάται, χωρὶς τὴν κακήν, τὴν καταστροφικὴν ἐπιδιώξιν, δπως ἐπιθάλλῃ δεὶς εἰς δάρος τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, δριστικῶν καὶ δμετακλήτων. Εκεῖ, εἰς τὴν Νέαν Ὑδρκήν, διεδάγεται δηλητή διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν. «Ολοι οἱ λαοί, οἱ τὴν θάλασσαν ἀναδένοντες, προετοιμάζονται διὰ νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸν στίθον. Η Ελλάς, μὲ τὰς ἀπροσμετρήτους δημιουργίας, παρὰ πᾶσαν διλην δυσχέρειαν, θὰ χωρήσῃ εἰς τὸν δρόμον τῆς δριστικῆς του διευθετήσεως. Η Ναυτιλία μας θὰ

αἱ γραμμὴ Ἀγγλίας-Κόντινεντ-Μεσογείου

Μὲ τὸ καλό....! Η «Ἐλληνικὴ» ἐπαναρχίζει τοὺς πλόας της. «Ἐξ δλόκληρη χρόνια, χρόνια δισεκτα, δυστυχισμένα, ἀφότου διέκοψε τὰς γραμμὰς της. Τότε, μὲ τὸν πόλεμον μία λαμπρὰ ὑπειγματικὴ προσπάθεια ἀνέκόπτη.

Εἶχεν δικτὸν σκάφη δη «Ἐλληνικὴ» τὸ 1939 καὶ τῆς ἔμεινεν ἔνα, τὸ «Ἐλλάς». Μὲ αὐτὸ δασανιστᾶται δη γραμμὴ. Απὸ τὸ Μάντοστερ καὶ τὸ Λίθερπούλ τέλος Μαΐου καὶ ἐπειτα ἀπὸ τὴν Ἀμέρισαν διὰ τὸν Πειραιᾶ, τὴν Θεσσαλονίκην καὶ τὴν Ἀλεξάνδρειαν.

Ο κ. Π. Γ. Καλλιμανόπουλος, δχαλκέντερος δημιουργὸς τῆς «Ἐλληνικῆς» εύρισκεται τώρα εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. «Ε-

'Αντιθέτως, όλοι, ούτενες ή δὲν είχον στρατευθῆ, η καὶ έλιποτάπιτησαν κατὰ τὴν διαφυγὴν τοῦ στόλου, ἐπειδὴ κατώρθωσαν νὰ ναυτολογήθων κατὰ τὰ ἔτη τῆς κατοχῆς ἐπὶ πλοίων η ἴστιοφόρων ἔξυπητησάντων ἐν μέρει η ἐν ὅλῳ τὸν ἔχθρον, ἔχον ἀποκήσει τὰ προσόντα καὶ εὐρίσκουν ἔργασιαν.

Ἀηδαδή, παραστατικότερα: "Ενας ναύτης ὑπηρετῶν καθ' ὅλον τὸν πόλεμον ἐπὶ τοῦ ὑποβούχιον μας «Κατούνης» καὶ διασωθεῖς κατὰ τὴν βύσιες αὐτὸν ὑπὸ τοῦ ἔχθρον, ἐπειδὴ ἔτυχε νὰ ἔχῃ πρὸ τῆς κατατάξεως τοῦ λευκὸν ναυτικὸν φυλλάδιον, σῆμερον, ἀπολύμενος, δὲν δύναται ν' ἀσκήσῃ τὸ ναυτεργατικὸν ἐπάγγελμα. Συνομήλικός του, μὴ στρατευθῆς η καὶ λιποτακτήσας κατὰ τὸν τραγικὸν Ἀττιλίον τοῦ 1941 ἐκ τοῦ πλοίου του, ναυτολογῆθες δὲν ἐν τῷ μεταξὺ ἐπὶ τοῦ ἔξυπητον τὰς ἔχθρικὰς μεταρρυθμίσεις η καὶ τοῦ «Μπριγκιττά π. χ. τὸ ὄποιον τυχαίως ὡς καταδικούτων ἐδύνθισε τὸν «Κατούνην», μετὰ τιμῶν ναυτολογεῖται, διότι ἔχει ὑπηρεσίαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

Θέλομεν νὰ ἐλπίζουμεν, ὅτι ὅγει μόνον ὁ κ. ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας "Υπουργός, ἀλλὰ καὶ ὁ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν συνάδελφός του καὶ τὸ Ναυαρχεῖον, ὡς καὶ κάθε "Ελλην πονῶν τὸ μέλλον αὐτὸν τοῦ τόπου νὰ ἀγανακτήσουν διὰ τὴν ἀκατανόητον αὐτήν κατάστασιν.

Οἱ μαχηταὶ τοῦ πόλεμον εἰς τὰ Κράτη, τὰ ὅποια θέλουν νὰ ζήσουν, ἀπολαμβάνουν προνομακῆς θέσεως, ἔκεινον δὲ οἱ ὅποιοι ήθελον ἀποτολμῆσθαι νὰ τοὺς τὴν ἀμφιστήσουν, εἴτε Λιμενικοὶ Πλοίασκοι λέγονται, εἴτε Πρόδεσμοι Σωματείων, καταχρηματίζονται καὶ καλούνται νὰ δώσουν λόγον τῶν ἀνευλαβῶν, τῶν ἀντεθυκῶν πράξεων του.

'Απὸ τὸν κ. 'Αθραϊμ ἀναμένουμεν ἀμεσον τὴν διόρθωσιν τοῦ διαπρατομένου ἔγκληματος.

'Αθῆναι τῇ 8ῃ Μαΐου 1945

Ω

Η ἀπογραφή

'Ο κ. Κιζάνης, ἔχων ὑπέρ αὐτοῦ τὴν ἀπόλυτον γνῶσιν τοῦ ζητήματος, ἀνακινεῖ μίαν πτυχήν τοῦ ὅλου ναυτεργατικοῦ μας προθλήματος. Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ "Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν καθυστερήμενοι τὴν οικείων ἐνεφανίσθησαν, προχείρους ήκολούθησαν λύσεις.

"Ανεργοὶ πολλοί, πάμπολοι εἶναι οἱ ναυτεργάται. Πλείστοι δοσοί, ἐκ τῶν ήνων ίδια καταγγέλλονται καὶ μὴ εύτυχησαντες νὰ ἔχουν τὰ... «μέσα», ἀπὸ ἔξαετίας ἥδη ἔχουν ν' ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν. "Αγνωστος, δύμως, εἶναι διὰ τὸ "Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας καὶ ὁ κατὰ προσέγγισιν ἔστω ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν ἔργαζομένων. Δὲν ὑπάρχουν ἀπήκρισμένοι ἀριθμοὶ καταδεικνύοντες: πόσοι οἱ κατὰ ναυτικάς περιφερείας καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀνέργοι, ποιοί καὶ ὅποιοι ἔξ αὐτῶν εἶναι στρατεύμενοι, ἐν ἐνεργείᾳ ἐπαγγελματία ναυτικοὶ καὶ πόσοι οἱ διπλωματοῦχοι καὶ οἱ πτυχιούχοι τῆς φορτηγού, τῆς ἐπιβατηγού καὶ τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας, τίνων δέ, τέλος, θά ἔπειτε νὰ ἀφαιρεθῆ ὁ δικαιώματος τῆς παραμονῆς εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀνέργων διὰ νὰ μὴ καθιστοῦν αὐτάς ἔτι πυκνοτέρας, παροξύνοντες οὕτω τὸ ὅλον πρόθλημα.

Καὶ ἐνῷ αὐτά τὰ θαυμάτα στοιχεῖα διὰ τὴν μελέτην τοῦ ναυτεργατικοῦ προθλήματος δὲν ὑπάρχουν, ἐνῷ καμμία σχετικὴ προσπάθεια στατιστικῆς διακριθώσεως τῆς ἀνέργιας δὲν κατεβλήθη ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως καὶ ἐντεῦθεν, ἐνῷ ἐπόδιματα ἀνέργιας πτωχά ἔστω ἔδω καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διανέμονται, ἀκολουθεῖται καὶ πάλιν η ἔνκολος, η ἐμπειρική τακτική τοῦ «ἀπαγορεύεται».

Σύμφωνοι. Νὰ ἀπαγορευθῇ η ἔκδοσις τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων. Νὰ ἀνασταλῇ ἔστω καὶ η μετάγγισις νέου αἵματος εἰς τὸν πολυταβῆ καὶ ἔξιθενμένον δραγμούμον τοῦ 'Εμπορικοῦ ιιας Ναυτικοῦ. Νὰ ἀποτραπῇ ὁ ἐπαγγελματικὸς πληθωρισμός, διὰ νὰ μὴ δημιουργήσωμεν θως καὶ ἄλλους δυστυχεῖς. Ποία δύμως προθλέπεται η ἔκτασις τῆς ἀπαγορεύσεως αὐτῆς; Θά ισχύσῃ καὶ ἐπὶ πόσον χρόνον δι' ὅλους τοὺς κλάδους τῆς ναυσιπλοίας, ἀκόμη καὶ δι' αὐτὴν τὴν ἐλάσσονα, τὴν κάτω τῶν 10 κόρων ιστιοφόρον ναυτιλίαν; Ποία ἀκόμη τὰ πιθανά κενά, ποὺ θὰ ἐμφανισθῶν ἀπὸ μίαν μετρίαν ἔστω ἐπαξέσιν τῆς χωρητικότητός μας; Αὐτά εἶναι τὰ ἐν τοῦ προσείρου ἀνακύπτοντα ἔρωτήματα. Προορίζονται διὰ τὸ "Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας.

'Απάντησιν, θέσσαια, δὲν πειριμένομεν, διότι στοιχεῖα στατιστι-

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

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

Keen quotations, consistent with efficient service for
STEVEDORING TOWAGE
DUNNAGING STORES
TALLYNG 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

καὶ δὲν ὑπάρχουν. "Αν ήθελε δέ τις προσφύγη εἰς τὰς καταστάσεις τῶν ἐπιδοτούμενων διά νὰ συναγάγῃ ἐκεῖθεν συμπεράσματα, πλημμελή θά εἶναι ταῦτα ἀσφαλῶς, δὲν θά ἀποδίδουν τὴν πραγματικότητα.

Η διενέργεια συνεπῶς τῆς ἀπογραφῆς προσθάλλει: ως μία πρωταρχική ἀνάγκη. Μετ' αὐτὴν τὰ πάντα διευκρινίζονται. Τὸ ἔργον τῆς ἐπιλύσεως τῶν περὶ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν ζητημάτων διευκολύνεται σημαντικά καὶ πορίσματα σαφῆ, ἀδιάλογα καὶ κρίσις θά συγκεντρώσῃ τὸ Κράτος, ἵκανά νὰ τὸ δόηγήσουν εἰς λύσεις δικαίας καὶ ἀποφασιστικάς, ἐν τῇ ἀντιμετωπίσει πλείστων σῶμα πλευρῶν τοῦ πολυπτύχου ναυτιλιακοῦ προθλήματος.

Θέμα παλαίσιον τῶν στηλῶν αὐτῶν η ἀπογραφή. Κάποτε η ὑπόδειξις μας εἶχεν υιοθετήθη ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Αἱ περιστάσεις δὲν ἐπέτρεψαν τὴν διενέργειαν τῆς. "Ἐπειτα τὸ συσταθὲν 'Υπουργείον πολυπτύχυμον, δικτατορικόν, δὲν ἐδέχετο ὑποδειξεῖς. "Απηγορεύοντο ἀπὸ τὴν δραστηρίαν τῆς λογοκρίσιας παρέμβασιν, τὴν τιμωρόν καθε παρομοίας ἐκτροπῆς. Οἱ 'Υπουργοί καὶ αἱ ὑπηρεσίαι των τὰ ἔγνωριζαν ὅλα.

Τώρα, ποὺ τὰ προθλήματα είναι δέξτερα καὶ τὰ πρὸς ἐπίλυσιν τῶν μέτρα πρέπει νὰ ἐδράζωνται ἐπὶ ἀπηκριθώμενων στοιχείων καὶ ἐμπειριστατωμένης μελέτης, διὰ νὰ εἶναι στεγανά εἰς τὸν ἔλεγχον καὶ τὴν χθαμαλήν ἀκόμη δημοκοπικήν ἐπίκρισιν, η ἀπογραφή ἐπιβάλλεται. "Ἐργον δυσκολὸν δὲν εἶναι, πολύτιμα δ' ἐκ παραλλήλου καὶ τὰ ἔξ αὐτῆς συμπεράσματα: "Ἄσ τελέσουν οἱ παρά τῷ 'Υπουργείῳ νὰ μελετήσουν τὸ ζῆτημα. 'Αξίζει, μά τὴν ἀλήθειαν, τὸν χρόνον των νὰ ἀναλώσουν ἐπ' αὐτοῦ.

Νά ἔξελθουν οἱ παρείσακτοι

Μετὰ τὴν ἀπογραφήν, η ἔκκαθαρίσις. Προϋπόθεσις καὶ αὐτὴ τῆς ἐπιλύσεως τῶν περὶ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν ζητημάτων. Εἰς τὰς ναυτεργατικάς τάξεις θά παραμείνουν οἱ ἐνασκησαντες καὶ ἐνασκούντες ἀποδειγμένων τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ως κύριον μέσον βιοπορισμοῦ. Οἱ παρείσακτοι, οἱ παρεμπιπτόντως, ἀναλόγων τῶν ἔκαστοτε περιστάσεων, ἐπιβαίνοντες τῶν πλοίων, πρέπει νὰ ἀποσυρθῶν. Τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον είναι τίτλος, τὸν ὅποιον δικαιούνται νὰ κατέχουν οἱ ἔχοντες νὰ ἐπιδείξουν ἀνεπιληπτοντας καὶ συνεχῆ πως ὑπηρεσίαν εἰς τὴν ἐπίμοχθον τοῦ θαλασσινοῦ ἐπαγγέλματος βιοπλάσιον.

Διά τὴν ἔκαθαρίσιον αὐτὴν είχε πρὸ μηνῶν καταρτισθῆ ἔνα σχέδιον νόμου ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν 'Ἐργασίας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας σύμφωνον καὶ μὲ τὰς ἀπόμεις τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων. Τὸ σχέδιον αὐτὸν ἐνεκρίθη ἥδη, σπῶς γράφομεν ἀλλαχοῦ, ἀπὸ τὸ 'Υπουργικὸν Συμβούλιον. Είναι τώρα νόμος. Πάντως τὸ μέτρον τῆς ἀπογραφῆς καὶ τῆς ἔκκαθαρίσεως είναι η ἀφετηρία καθε τετηκής προσπαθείας διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ναυτεργατικοῦ προθλήματος, ἐπίλυσιν δύμως ἔδραζοντας τὴν ἀπογραφήν.

Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύμενον τὸ πλήρες κείμενον τοῦ νομοθετικοῦ διατάγματος διὰ τὴν ἀπογραφήν τῶν ναυτεργατῶν. "Ἐπιποτέσμεν πρὸς στιγμὴν, πρὶν η ἀναγνώσωμεν τὰς σχετικὰς τοῦ νομοθετήματος διατάξεις, δητὶ παρεῖλκε πλέον διατύπωσις τῶν ίδικῶν μας ἀπόψεων, ἀκόμη δὲ καὶ η δημοσίευσις τῶν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θεμάτος πληρῶν τοῦ κ. Θ. Κιζάνη καὶ τοῦ συνεργάτου μας Ω. Τὸ μέτρον τῆς ἀπογραφῆς, τῆς στατιστικῆς, δηλαδή, διακριθώσεως τῆς κατὰ κλάδους ἀνεργίας, σπῶς καὶ η ἀναλόγων τῶν πορισμάτων ἐκ τῆς ἀπογραφῆς, ἔκδοσις νέων ναυτικῶν φυλλαδίων, ἐφαίνετο πράγματι υιοθετούμενον νομοθετικῶς ἀπὸ τὸ Κράτος.

Διάφορος δύμως, εἶναι η πραγματικότης. Τὸ νομοθετικὸν διάταγμα δημιλεῖ περὶ ἀπογραφῆς, ἐνῷ δὲν προθλέπει ἐν τῇ οὐσίᾳ τὴν ἀμεσον, τὴν ταύτοχρονον, κατὰ μίαν τακτήν περίοδον, ἀπογραφῆς δὲν ὁλων ἐπ' αγελασίας, δηλαδή, διακριθώσεως τῆς κατά κλάδους ἀνεργίας, σπῶς καὶ η ἀναλόγων τῶν πορισμάτων ἐκ τῆς ἀπογραφῆς, ἔκδοσις νέων ναυτικῶν φυλλαδίων, ἐφαίνετο πράγματι υιοθετούμενον νομοθετικῶς ἀπὸ τὸ πλήρωμά των.

"Ἐπιτάχασι, θέσσαια, η ἀλλαγὴ τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων καὶ η καταφαγὴ τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ἔργατῶν θαλάσσης, κατὰ τὴν ὀρολογίαν τοῦ νομοθέτου, εἰς ειδικά μητρώα. "Ορίζεται ἀκόμη η ἡμερομηνία, ἀφ' ης θά ισχύσουν τὰ νέα φυλλάδια. Τὴν ἀμεσον δύμως συγκέντρωσιν τῶν στατιστικῶν στοιχείων, αὐτῶν ποὺ θὰ μᾶς παρείχον τὸ μέτρον κρίσεως ἐπὶ τοῦ ὅλου ναυτεργατικοῦ προθλήματος καὶ θὰ μᾶς ἐπέτρεπον νὰ τροποποιήσωμεν, μετὰ τὴν ἀπογραφήν η καὶ ἀργότερον, σύμφωνα μὲ τὰς διαποτουμένας ἀνάγκας, τὰς ποικίλας ἀπαγορευτικάς διατάξεις τοῦ νομοθετήματος δὲν πρόκειται τὸ καθειρούμενον σύστημα νὰ ἀποδῷση.

"Ακέραιαι, συνεπῶς, παραμένουν αἱ παρατηρήσεις τῆς στήλης αὐτῆς καὶ τῶν ἐπιστολογράφων μας, αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν ἀπογραφήν καὶ τὴν εἰσόδον τῶν νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα — δηλαδή μόνον τῶν διπλωματούχων. Πάντως, διὰ τῆς ἔκδοσεως τῶν ἐκτελεστικῶν Διατάγμάτων παρέχεται η εύκαιρια εἰς τὸν κ. 'Αθραϊμ καὶ τὴν Διεύθυνσιν τῆς Ναυτικῆς 'Ἐργασίας, ἔτι μᾶλλον νὰ προσαρμόσουν τὸ νομοθετήματα εἰς τὰς ἐπιταγάς τῆς πραγματικότηος καὶ τὸ καταστήματα ἀποδοτικώτερον.

'Επρόκειτο περὶ ἀπάτης;

"Ἐξητήσαμεν πληροφορίας διὰ τὴν τύχην τῶν παραχωριθέντων ἀπὸ μέρους τῆς Αγγλικῆς Κυθερνήσεως 10 μικρῶν ἀκτο-

τῶν συζητήσεων, ἐπιχειρεῖ ἔνα εἶδος συμβιθασμοῦ τῶν δισταμένων ἀπόψεων, διετυπώθη δὲ εἰς τὴν προδιάσκεψιν τῆς Κοπεγχάγης κατόπιν κοπιώδων συζητήσεων σειρᾶς δλῆς ἐπιφύλαξεων. Εἰς τὸ ἐν λόγῳ προσχέδιον καθορίζεται, διὰ τοὺς κατέχοντας ὠρισμένα προσόντα ναυτεργάτας, μηνιαία κατωτάτη ἀμοιβὴ 18 λιρῶν, ἐνώπιον διὰ τὰς ὡρας ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων προτείνεται ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ δύταρου. Τὸ προσχέδιον περιορίζει σημαντικῶς τὰς ὡρας τῆς συμπληρωματικῆς ἐργασίας καὶ ἐπιδιώκει τὸν συμψηφισμὸν τῶν μὲν ὡρας ἀδείας, παρεχομένας κατὰ τὴν παρασκευὴν εἰς τοὺς λιπέντας.

Διά τὸ ζῆτημα τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, τὸ δόπιον δὲν ἔξητασθη ἀκόμη ἐν λεπτομερείᾳ, μία γενικωτέρας φύσεως διάταξις καθορίζει, διτὶ δὲ ἀριθμός τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἔκαστον πλοίου πρέπει νὰ είναι τοιοῦτος, ώστε, ἀφ' ἐνδός μὲν νὰ ικανοποιῇ τοὺς κανόνας ἀσφαλοῦς ναυσιπλοίας καὶ ἀφ' ἔτερου νὰ ἐπιτρέπῃ, ἄνευ οἰκονομικῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κατωτάτων δρίων χρονικῆς διαρκείας τῆς ἐργασίας ἐν τῷ πλοιῷ.

Ἐτερον ζῆτημα, ποὺ ἀποτελεῖ μεγάλην πρόδοσον εἰς τὰς ναυτεργατικάς ἐπιδιώξεις, εἶναι τὸ τῶν ἱκονιωνικῶν ἀσφαλίσεων διά τὰς περιπτώσεις ἀποχήματος, ἀσθενείας ἢ θανάτου, καθὼς καὶ τῆς ἀσφαλίσεως διά τὰς περιπτώσεις ἀνέρευσίς ἢ γήρατος, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν πάντοτε, διὰ τοῦτο ὅτι ὑπάρκει ἀνάλογος νομοθετική προστασία τῶν ἔργατῶν τῶν θιομηχανῶν Ἑγρᾶς εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας χώρας. Τὸ ὑποθληθησόμενον ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου εἰς τὴν Διάσκεψιν προσχέδιον διακανονίζει ἐν λεπτομερείᾳ τὸ ζῆτημα, παρέχον εἰς τὰ κράτη, δύον ἀφορᾶ τὴν σύνταξιν γήρατος, τὴν δυνατότητα νὰ ἐκλέξουν μεταξύ δύο καθοριζομένων ἡλικῶν διά τὸ δριον τερματισμού τῆς ἔργασίας ἐνὸς ἐργάτου θαλάσσης. Μεταξύ τῶν λοιπῶν διατάξεων ἀξίζει νὰ σημειωθῇ ἕκεινη δι' ἣς προθλέπεται ἡ πληρωμὴ δλοκλήρου τοῦ μισθοῦ δώδεκα, τούλαχιστον, ἔθδιμομάδων εἰς τὸν ἀσθενοῦντα μακράν τῆς χώρας του ναυτεργάτην. Ή διάταξις αὕτη θεωρεῖται ἔξαιρετικῶς προσδεutική, καθὼς καὶ ἔτερα δι' ἣς ικανορίζεται τὸ ποσόν τῶν συντάξεων κατ' ἀνάλογιαν τοῦ μισθοῦ του χρόνου ὑπήρεσίας ἐκάστου ναυτεργάτου, μέχρι τῆς ἡλικίας 58 ή 60 ἑταν. Συνιστᾶται ἀκόμη, δπως δι' ἀμοιβαίων συμφωνῶν παρέχεται προστασία εἰς δύος ναυτεργάτας δὲν διαμένουν εἰς τὰς χώρας νηολογήσεως τῶν πλοίων, ἐπὶ τῶν δποίων ναυτολογοῦνται.

‘Η έξασφάλισις έξ αλλου της μονιμότητος και της σταθερότητος της θέσεως των εις τους ναυτεργάτας ἀποτελεί ζωτικὸν δι’ αὐτοὺς ζήτημα, ἔξεφρασθι δὲ σχετικὸν ἡ εὐχὴ, δόξα, παρὰ τὰς υφισταμένας μεταπολεμικὰς δυσκολίας, καθιερωθῆ ἐν γενικαῖς, τούλαχιστον, γραμμαῖς, δὲ διακανονισμός του, ἐν συστάσεις – πιθανῶς – μὲ τὸ ἀπασχολοῦν σήμερον τὰ περισσότερα κράτη γενικώτερον πρόγραμμα τῆς σταθερᾶς τῶν ἐργατῶν ἀπασχολήσεως. Παρομοίας οπουδαύθητος ζῆτημα διὰ τοὺς ναυτεργάτας είναι καὶ ἑκεῖνο τῆς ἐκ νέου ἀναγνωρίσεως τῆς ἀρχῆς τοῦ ἐλευθέρως συνέρχεσθαι καὶ συνεταιρίζεσθαι καὶ τῆς ἐλευθερίας αὐτῶν ὡς πρὸς τὴν σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων.

"Οοσον δάφορά την ἐνδιαίτησιν καὶ τὴν τροφοδοσίαν τῶν πληρωμάτων, πλειστα δόσα πρόκειται νά ληφθοῦν κατά τὴν Διάσκεψιν μέτρα, ἀποθέλεοντα ἀφ' ἑνὸς μὲν εἰς τὸν λεπτομερῆ διακανονισμὸν δῶν τῶν συνθηκῶν ἐνδιαίτησεως, αἱ δόσοι θὰ συντελέσουν εἰς τὴν ἔξαφαλίουν τῆς ὑγεινῆς καὶ τῆς ἀνέσεως τῶν πληρωμάτων, ἀφ' ἔτερου δὲ εἰς τὴν παροχὴν θερπτικῶτέρας τροφῆς καὶ τὴν καθιέρωσιν προσημοσιεύνου διαιτολογίου. Διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν, πρὸς τοῖς ἄλλοις, δρίζεται καὶ ἡ ὑποχρεωτική ἀπόκτησις διπλώματος δι' ὅλους τοὺς ναυτουμαγεύετος.

Τό ζωτικόν ἐπίσης θέμα τῆς παροχῆς εἰς τὰ πληρώματα ἀδελφῶν μετ' ἀποδοχῶν, θέμα δέπερ κατά τὴν Διάσκεψιν τοῦ 1936 παρέσχε λαβὴν διά μιαν διεθνῆ σύμβασιν πρόσκειται ἡδη ἐκ νέου ὑπάρχοντος προσθεδίου¹ προτείνεται διά μὲν τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ Ε. Ν. Η. παροχὴ δέσιας 18 ἡμερῶν κατ' ἔστο μεταπλήρωμα ἀποδοχῶν, διὰ δὲ τὰ κατώτερα πληρώματα 12 ἡμερῶν. Θάντος οὐποθληθῆ, τέλος, εἰς τὴν Διάσκεψιν καὶ μία γενικὴ ἔκθεσις τοῦ διευθυντοῦ τοῦ «Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας», εἰς τὴν ὁποίαν ἔξετάζονται διλα τὰ ναυτεργατικά ζητήματα τῆς τελευταῖς δεκαετίας καὶ ἐπελθοῦσαι κατά τὸ αὐτὸ διάστημα μεταθολιαὶ εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς καὶ εἰς τὰς συνθήκας τῆς Ἐργασίας ικαὶ τῆς οὖν τῶν νομοτεστών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΚΗΡΥΚΟΣ

Μεγ. Βρεταννίας 8.

Αγοραπωλησίαι πλοίων και πετρελαιοκινήτων
Ναυλώσεις, πράκτορεύσεις

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ἐν ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

**Άντιπρόσωποι είς ολα τα ναυτικα κέντρα
της Ελλάδος**

Τηλέφωνον 43-312, μετά τὰς ἑργασίμους ὡρας 84-872
Τηλεγρ. Δ)σις ΓΕΚΗΡ

Digitized by srujanika@gmail.com

Πρὸς τὴν ἀνάκτησιν τῆς πίστεως

Ἐλάθομεν τὴν κάτωθι ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά

Είς τό γενικὸν φάγωμα, τὴν ἔξανέμιστην πάστης ἀπατήσεως, ποὺ ἡ εσο-
σιαλοστικὴ βουλιάμια ἐπέτυχε διὰ τῶν Α. Ν. 18(944 καὶ 362)945, οἵτι-
νες καθιέρωσαν τὴν ἔξφολην επάστης φύσεως ὄφειλῆς μάτι δραχμῆ-
ρος πεντήκοντα δισεκατομμύρια πληθωρικῶν, ἔρχονται διὰ τὰς ναυτι-
κὰς τούλλαχιστον, ἐπτάξεις, νά βέσσοντι τέφου αἱ ὑπὲρ ἀρά 381, 382,
383, 384 καὶ 385 ἀποφάσεις τοῦ ἔτους 1945 τοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου
τῶν Ναυτικῶν Ἐπατάξεων. Μία ἔξι αὐτῶν (ἀπασια κατὰ τὸ σκεπτικὸν
εἶναν πανομοιότυπου) δημοσιεύεται κατωτέρῳ. Μὲ φωτεινὴν πράγματι
εἰσήγησην καὶ ἀχριδοβιδαίαν ἔχεταισιν τῶν πραγματικῶν γεγονότων δέ-
χονται αἱ ἀποφάσεις αὐτὰ, ὅτι ἡ ἀπόκημδος εἰς διὰ τὰς ναυτικὰς ἐ-
πατάξεις αἱ ὁποῖαι κατὰ τὸ ἄρθρ. 9 τοῦ Ν. Δ. 16(21 Σεπτ. 1926 ὡς τοῦτο
ἐκφύγοθη ὑπὸ τοῦ Ν. 4442)929 (νόμου ψηφισθέντος ὑπὸ Βουλῆς) κατα-
βάλλονται εἰς ὅλης νόμιμως δὲν πληρόνοντα εἰς ζ καὶ θ τινας α
δ ο α χ μ α ζ ὅλα ει λ ο α ζ Α γ γ λ ι α ζ. Πολὺ δοθῆν ο προπο-
λεικῷς κοινοβούλευτικῷς νομοθέτῃς ἐκτιμῶν τὴν συμβολὴν τῶν ἐπιτα-
σομένιον ναυτικὸν μέσον, ἄτινα ἔξαπαραζουν τὴν ὑπόστασιν τῆς Πα-
τριδος, ἐπέδειξε διὰ τοῦ ἄρθρ. 9 Ιδιατέραν προστασίαν διὰ τὰς ναυτι-
κὰς ἀπόκημδοςεις, τὴν διάταξιν δὲ ταῦτην ἐφαρμόσασι αἱ ἀνωτέρω
ἀποφάσεις, καὶ τὸν νόμον ἐπιτυχῶς ἡρμήνευσαν καὶ τὸ οὖσασικὸν δί-
καιον ἀπέδουσαν κατὰ τρόπον ἴκανοτοιούντα τὸ περὶ δικαίου οἰσθημα τῶν
πολιτῶν.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
Δευτηγόρος

‘Αποφάσεις Διοικητικοῦ Δικαστηρίου Ναυτικῶν’ Επιτάξεων
ύπ’ ἀριθ. 381 – 385 τοῦ 1945

‘Η ἀποδημίωσις διά τὰς ναυτικάς ἐπιτάξεις καθορίζεται εἰς λίρας ‘Αγγλιας, ἐπὶ τῶν περιπτώσεων τούτων δὲν ἔφαρμόζονται οἱ A. N. 18)944 καὶ 362)945. ‘Η ἐπίταξις είναι πρᾶξις δημοσίου δικαίου καὶ οὐχὶ συμβατική ρήτρα ἡ σύμβασις.

Ἐπειδὴ διὰ τῆς ὑπὸ δίκην αἰτήσεως ἐπιδιόκεται ὁ καθορισμὸς ἀποζημιώσεως τῆς ἐκκαλούσης διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ δημοσίου ἀπὸ τῆς 1 Δεκεμβρίου 1944 μέχρι τῆς 28 Φεβρουαρίου 1945 κρονίου ἐπιτεταγμένου ὑπὲν αὐτοῦ πλευτὸν γερανοῦ ὑπὸ τὸ ὄνυμα «Ἀγλαΐα» τῆς ἐκκαλούσης. Κατὰ τὸ ἄρθρο 9 τοῦ ὧς ἅπαν τροποποιούμενον καὶ κεκριμένον N. Δ. εὐρο-
σκόμενον εἰς τὸ περὶ τῶν γενικῶν διατάξεων πρώτον μέρος τοῦ διατάγματος τούτου καὶ ἐπομένως ἐφαρμογὴν ἔχον καὶ ἐπὶ γενικῶν ἐπιτάξεων, αἱ ἀποφάσεις τῶν κατὰ τὸ διάταγμα τοῦτο διοικητικοῦ δικαστηρίου γενικῶν ἐπιτάξεων καὶ ἐκτιμητικῆς ἐπιτροπῆς καὶ θορυβοῦ ἰσούσην τὴν
παραπομπὴν τοῦ ὡραίου τοῦ ἀποζημιώσεως ἴμερα τῆς ἐπιτάξεως ἢ φθορᾶς, τὸ δὲ γοητευτικὸν ἐντάλμα ἐξόδεται εἰς δραχμὰς δι' ἀναγωγῆς τοῦ ὑγιοῦς νομίσματος εἰς τὴν εἰς δραχμὰς ἀξίαν ἀντὸν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐκδόσεώς του ἐπὶ τῇ βάσει δελτίου τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, καὶ ὠστερίας ἐπὶ τῇ
βάσει δελτίου τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης περὶ τῆς κατὰ τὴν ἐπομένην τῆς προσπλήσεως πρὸς πληρωμὴν τιμῆς εἰς δραχμὰς τοῦ ὑγιοῦς νομίσματος γίνεται καὶ ἡ ἀνενένταλματος πληρωμῆς ἀποζημιώσεως ἐκ γενικῶν εἰσ-
φορῶν. Ἐκ τῶν ὧς ἅπαν δημιουργοῦντος τὸν ἄρθρον 9 τοῦ ὧς εἰρητα τροπο-
πομένου καὶ κεκριμένου N. Δ. σαρφᾶς συνάγεται, διὰ τὸ ὅπερ τοῦ Δι-
καιητικοῦ Δικαστηρίου γενικῶν ἐπιτάξεων καὶ τῆς πρώτωθεναθέμην ἐπι-
τροπῆς καθορισμὸς τῆς ἐκτεθείσης ἀποζημιώσεως δὲ γίνεται τα-
τεῖσ καὶ φτίνασ δραχμὰς διστοιχίας ἀλλως οὐδένα λό-
γον τῷ ἐκ τοῦ κ.ο.ν. ἐνός ἥ υπὸ τοῦ ἄρθρου τούτου προβλεπομένη
ταῖς τοιαύτην ἀποζημιώσιν ὡς ἄνω ἐδοσται, βάσει τῶν ἀποφάσεων
τῶν εἰρημένων διοικητικοῦ δικαστηρίου καὶ ἐκτιμητικῆς ἐπιτροπῆς κρη-
ματικοῦ ἐντάλματος πληρωμῆς εἰς δραχμὰς δι' ἀναγωγῆς τοῦ ὑγιοῦς
νομίσματος εἰς τὴν εἰς δραχμὰς ἀξίαν τούτου κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐκ-
δόσεώς του, καὶ ἀφ' ἔτερου τὸ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου θεσπιζόμενον, δι

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΟΣΕΦΟΝ

ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

LONDON AGENTS:

ARWIN SHIPPING AGENCY

LONDON E.C. 3

Telephone : ROYAL 1534

η ελογμένη άναγωγή του υγιούς νομίσματος είς δραχμάς θύ γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἔχοντος σχέσιν μόνον μὲ ἄλλα νομίσματα δελτίον τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης. «Ωσάντως τὸ ὑγιές νόμισμα περὶ οὐ ἡ ὡς ἀντέροι δραχμάς δὲν είναι ἡ περὶ ἡς τὸ ἄρθρον 18 τοῦ ίδιου N. Δ. μεταλλική δραχμή καθόσον αὕτη, ὡς εἰς τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως συνάγεται, ἀφοῦ ἄλλα ἀπίνεμεν, περὶ ὃν τ' ἄρθρα 28, 29, 57, 135, 141, 152, 228 κλπ τοῦ αὐτοῦ N. Δ) τος, ἡ δ' ἀναγωγὴ ταύτης εἰς χαρτίνας δραχμάς δὲν γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ δελτίου τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, ἀλλὰ κατὰ τὸ ἄρθρον 18 τοῦ ίδιου N. Δ. κατ' ἄλλον τρόπον καὶ δὴ κατὰ κανόνα ἐπὶ τῇ βάσει καθορισμοῦ γινομένου ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν κατὰ μήνα. Ως ἐκ τούτου τὸ ὑγιές νόμισμα εἰς ἡ κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς ἀντέροι διατάξεως τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ αὐτοῦ N. Δ. γίνεται ὁ προσδιορισμὸς ὃ πότε τοῦ Διεισιδεῖν. Δικαστηρίου N. Ἔπιτάξεις εἰναι καὶ τῆς πρωτοβαθμίου επιτάξης της διάταξεως εἰναι ἡ Λιγαρία ή Λιγαρία η δόλη ή λάρη. Ὁτι τοιάντη τυγχάνει ἐννοια τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ ὡς ἄνω N. Διατάξιμος ισχυρῶς ἐπικουρεῖται καὶ ἐπὶ τῆς διὰ τὸ διάταγμα τούτῳ εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως, καθ' ἣν ὁ δίητον καθιερώμενος κώδικας περὶ στρατιωτικῶν καὶ ναυτικῶν εἰσφρορῶν καὶ ναυλώσεων ἐπὶ λέξει ἐπιτάσσει εἴτην εἰς ὑγιές νόμισμα (λίραν Αγγλίας η δολάρια) ἐκδοσιν τῶν ἀποφάσεων τῶν Διοικητικῶν Δικαστηρίων λαμβανομένης ὑπὲρ φειδείας τῆς ἀστάξεως τῶν εἰσφρορῶν κατὰ τὴν ἡμέραν η ἡμέρας ἐπιβολῆς». Μετὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρ. 1 παρ. 1-3 τοῦ νόμου 18 επερὶ νομίσματικῆς διαφύλαξις εἰσφρορῶν καὶ ἄρθρ. 1-3 τοῦ ν. 362 τοῦ 1945 ὥσαντως επερὶ νομίσματικῆς διαφύλαξις εἰσφρορῶν, καθ' ὃς ἀπὸ τῆς 11 Νοεμβρίου 1944 τὴν βάσιν τοῦ νέου μιας νομίσματικην συστήματος ἀποτελεῖ ἡ λίρα Αγγλίας, ἀφοῦ ἡ τῆς νέας δραχμῆς πρὸς τὰ λοιπὰ νομίσματα παρέχεται τὸν χρονον καὶ τὸν δολλαρίον, ισοτιμία προσδιοικεῖται ὑπὲρ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ἐπὶ τῇ βάσει τῆς σχέσεως αὐτῶν πρὸς τὴν ἀγγλικὴν λίραν ἐν τῇ ἐποιήσει

άγορας τοῦ Λονδίνου, όντες νόμισμα, εἰς δὲ κατὰ τὸ ἄρθρο. 9 τοῦ ὡς ἀντέφω Ν. Δ. δέοντα γάρ γίνεται ὑπὸ τῶν ἐν τῷ διατάγματι τούτῳ διοικητῶν δικαιοτητῶν, ὃ καὶ αὐτὸς εἰς συμβολὴν τῆς διατάξεως πιστεῖται εἰς τὸ ζητήμα μισθώσεως εἶναι τοῦ Λίθρα Αγγλίας.³ Ή περὶ τοῦ τοιούτου εἰς ὑπέρες νόμισμα καθορισμοῦ εἰδικὴ διάταξις τοῦ ἄρθρου. 9 τοῦ ἀντοῦ διατάγματος ὑπὸ οὐδενὸς τῶν περὶ προστασίας τοῦ Ἐθνικοῦ νομίσματος νόμου, μηδὲ καὶ τῶν ὡς ἄνω 18 τοῦ 1944 καὶ 362 τοῦ 1945 ἔξαιροντες ἔχει θηγῆ. Τοῦτο δὲ διότι πάντες οἱ νόμοι οὗτοι συμβιβάντες περιπτώσεις ἐνοχῆς καὶ ὑποχρεώσεων μόνον ἐκ συμβατικῆς ὥρτρας καὶ ἐν γένει ἐκ συμβάσεως, Ἡ ἐπίταξης δύος είλαν πρᾶξις τοῦ δημοσίου δικαίου, πρᾶξις κυριαική καὶ οὐδεμίαν σχέσειν ἔχει πρὸς συμβατικὴν ὥρτραν η σύμβασιν, ἀστινασ, γαραπτητοῦται η λειτέρευα πρὸς δικαιοπραξίαν βούλησις. Διὸ καὶ τὸ τῆς ἐπιτάξεως ἀντώνιλαγμα δὲν είναι τίμημα, οὐτε μίσθιμα, ἀλλ' ἀποζημιώσις. Συνεπῶς η ἐκ τῆς ἐπιτάξεως δὲλτιόντιμοισιν ἐνοχὴ δὲν είναι οὐ συμβάσεως, ἀλλ' ἐνοχὴ EX LEGE, ἐφ' ης ἐπομένους δὲν ἔχοντο ἐφαρμογὴν οἱ ὡς ἀντώνιοι περὶ τῆς προστασίας τοῦ Ἐθνικοῦ νομίσματος νόμοι. Καὶ τὸ ἀντώνιον θίαν η ἐκκαλούμενον μέν εἰναι ἀπόφασις καθοριστικα-σα διατάξεως περὶ τῆς προστασίας τῆς ἐπιτάξεως. Εἴηνται ἀλληλεστὶ διὰ τοῦ τοιούτου ἀμάρτημα τῆς ἐπιτάξεως πρόσφατες δὲν διατυπώται παρέπεις παράπονον τῆς ἐφέσεως. Πλὴν οὗτος τὸ δικαιοτήμονος ἐντὸς τῶν ἀτίταξεων τῆς ἐφέσεως, δηλονότι ὑπὸ τὸν ὅρον διὰ τὰ τῆς παρουσίης καθορισθεόμενον ποσὸν εἰς ὑπέρες νόμισμα δὲν ὑπερθύνεται εἰς αὕτην κατὰ τὰ κατωτέρω λεπτομερέστερον ἐκτεθησόμενα, βάσει τῶν ὡς ἄνω διατάξεων τοῦ ν. 18 τοῦ 1944, ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ ὅποιον ἐγένετο η ἐπίταξης καὶ η χρήσις τοῦ περὶ οὐ πρόσκειται γερανοῦ καὶ ησοκήνη η ὑπὸ κρατίου ἐφέσεως, η ζητούμενά διὰ τῆς ἐφέσεως οὐ καθορισθῶσιν ὡς ἀπόζημιότις δομικώς κατ' οὐδὲν ποιλύταν οὐ καθαρισμοῦ τῶν νόμων (Εὐ.λ. παρ. 251, οημ. 6 δ').

ΠΛΟΙΑ...ΠΛΟΙΑ...ΠΛΟΙΑ...

ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας συμβαίνει κάπι τὸ πολὺ παράδοξον; Τὰ περισσότερα καὶ μεγαλύτερα δάσανά της εἶναι ἄδικα καὶ ἀκατανόητα δι’ ἓνα λογικὸν ἀνθρώπον. “Οσοι ἀπὸ μᾶς, ποὺ μᾶς ἔφεζεν ἡ μοῖρα νὰ ἀσχολούμεθα μὲ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα, ἔτοχε νὰ ὑμᾶς σωμενεῖς ἀνθρώπον μὴ εἰδίκὸν διὰ τὰ διάφορα ἵππημάτα μας καὶ τας περιπτείας τῆς Ἀληγονικῆς Ναυτιλίας, τὸν βλέπομεν νὰ ἀνούτην διάπλατα τὰ μάτια του ἀπὸ ἐκπλήξην καὶ νὰ λέγην: —Μὰ εἶναι νὰ ἀνούτην τόσον ἀπλὰ πράγματα νὰ μὴ τὰ καταλαβαίνοντες εἴσενται, ποὺ ἔχουν τὸν λόγον;

Καὶ ὅμως — αὐτὸν είναι τὸ ἀκάτανότον — διὰ τὸ εἶναι ἀπλοῦν καὶ καθαρὸν καὶ λογικὸν καὶ δίκαιον γίνεται διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας σχοτεινόν, πολύπλοκον, παφάλογον καὶ ἀδίκον. "Ετσι, γάρθιο ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἔχει δημιουργηθῆ μία ἀτιμόσφαιρα δύμζλης καὶ διαταραχῆς καὶ ἀνωμαλίων καὶ συγχροίσεων καὶ ἄξητημάτων καὶ περιπλοκῶν, που φέρουν τὴν λαμπτροτέραν ἐκδήλωσιν τῶν καλῶν χαρισμάτων τῆς Φυλῆς μας, τὴν ναυτικήν μας ἐπίδοσιν, εἰς τὴν ἀσφυξίαν, τὴν παρθένσιν καὶ τὸν ἀσταντισμόν.

‘Η Ναυτιλία μας, δπως έμφαντεται σήμερον, δμοιάζει με ασθενή όδοιος θά κηδούντων με κάποιαν προσπάθειαν να θεραπευθῇ μόνος του, κλλ’ οι θεράποντες λατροί, ποώ τὸν κορυφάρουν, τὸν ἔχουν καρφώσει εἰς τὸ κρεβάτι καὶ τὸν ποτίζουν διάφορα γατροσόδια, πού τὸν ἔκαντούσιν μέσον με τὴν μέσον καὶ τὸν πέσουν γονού εἰς τὸν θάνατον.

Καὶ διὰ νῦ δηλώσων χωρὶς παραβολάς: Πρὶν ἀπὸ τὸν πόλεμον εἶχομενούς μίαν ἄξοδογον Ναυτιλίαν ἀπὸ ὑπερπεντακόσια πλοΐα πάσης κατηγορίας. Βέβαια, τὰ βατόφια μας αὐτὸν δὲν ἔσαν τὰ καλύτερα τοῦ κόσμου πάλι ποιοτικῆς ἀτύχεως. Δὲν ἤμεσοισαν, αἴφνης, νὰ συγχριθοῦν μὲ τὰ θαυμάσια σύγχρονα τῶν Σκανδιναϊών. Ἐν τούτοις, κατωθόναμεν νὰ ἐργαζόμεθα ἵκανοτοπιτικῶς, νὰ παῖζομεν σπουδαῖον ὕδων εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοραὶς, νὰ κυριαρχήσουμεν σχεδὸν εἰς τὰς ναυλαγοφὰς τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Μεσογείου, νὰ ἐξυπηρετῶμεν τὰς θαλασσίας μας συγχρονίας, νὰ μαζεύουμεν λίρες, νὰ δίνομεν ἐργασίαν εἰς ὑπερισκοπιστικούς, γαντικούς καὶ κατά τὰ τελευταῖς ἑπτή εἰλικρινῶν ἀρχήσεων συγάσιγνά νὰ βελτιώνουμεν καὶ ποιοτικῶς τὸν ἐμπορισμὸν μας στόλον.

Ἔλθεν δὲ πόλεισας καὶ ἡ Ναυπάλια μας, ὅποις πάντα, ἐπλήσσονται βαρύτατον φόρον. Ἐχάσαμεν τὰ τρία τέταρτα τῆς πρωτολεμικῆς της δυνάμεως. Καὶ ἀπτικρίζουμεν σήμερον τὸ οὔτρον αὐτὸν θέμα καὶ καλούμεθα γὰρ σκέψθμεν καὶ νὰ ἀποφασίσωμεν τὶ πρέπει νὰ γίνῃ διὰ τὴν θεραπείαν τοῦ ἀσθενεῖτος.

Καὶ οὐχισεν ἀπὸ ἑνὸς καὶ ἡμίσεος ἔτους μία μαρού καὶ ἀτελείωτος κίνησις γέγον απὸ τὴν ἡμιθανῆ Ναυτιλίαν μας. Ἰατροὶ καὶ προφέσσορες καὶ κομπογιαννῖται καὶ συγβούλια καὶ συσκέψεις καὶ ἀκροάσεις καὶ υπομνήματα καὶ ἔγγραφα καὶ τηλεγράφημα καὶ ἀποστολαὶ εἰς τὰ ἐξωτερικῶν καὶ... καὶ... Ἀποτέλεσμα ὃ ἀρρώστος ἐξακολούθει νὰ είναι καιροφορέμενος εἰς τὸ κρεβάτι του καὶ ἥμέρα τῇ ἥμέρᾳ φθίνει. Ἐφθάσαιμεν εἰς μίαν κατάστασιν χώρων καὶ ἐπιτοκῶν καὶ περιπλοκῶν. Τὸν ναυτιλιακὸν προβλήματα κατήγοραν νὰ γίνουν πλέον ἄλλα απὸ τὸν Γόρδιον Δεσμού. Τὶ κρίμα, ποὺ δὲν ὑπάρχει πλέον τὸ Μαντείον τῶν Δελφῶν, διὰ τὴν ξητήσωμεν τὸν ζορμόν του. Εάν, ἐλέινει αὐτὸν, ἀπετεινόμεθα εἰς ἓν ταπετόνον κάποιας βουνοκορφῆς τῆς Ἑλλάδος, ποὺ δὲν ξέρει τὸν εἶναι θάλασσα, καὶ τοῦ ἐξητούσαμεν τὴν λόγιαν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, αὐτὸς εἴμεσθε βέβαιος ὅτι αὐτὸς θὰ μᾶς τὴν ἔδιδε ταχύτερον καὶ καλύτερον ἀπὸ ὅλους τοὺς ἀρμόδιοὺς καὶ εἰδίκους. Εάν ἐλέγουμεν εἰς τὸν ταπετόνον αὐτὸν: —Πέξ μας, Μητρούση, ἵν είχες πεντακόσια γίδια καὶ

σοι μένανε ἐπατὶ, τὶ θάκανες; Εἶναι βέβαιον, ὅτι ὁ ἄνωντος καὶ ἀγράμματος βοσκός ἡ θὰ μᾶς κυνηγοῦσε μὲ τὴν ἀγκλίτου του, νομίζων ὅτι τὸν εἰρηνεύεθα, ἡ θὰ μᾶς ἀπαντοῦσε ἀδιστακτα: —Θέλει καὶ φότιμα, τὶ θάκανα; Θάκανα τὰ δυνατά μου νὰ ξαγαφιάξω τὰ ἐπατὸ γίδια πετακόσια.

Πρότερι, λοιπόν, νά είναι κανείς μεγαλοφρέα διά νά ἀντιηφθῇ πού
ἔγκειται σήμερον ή λέσις τοῦ περιφήμου αὐτοῦ ναυτιλιακοῦ μας προβλή-
ματος; Πλούτια και μόνον πλοῖα. «Οσο γά το δυνατὸν περιστοτερα, καλύ-
τερα και ὅση τὸ δυνατὸν συντομώτερα. Κατεύάζονται, λοιπάν, συσκέψεις
και συμβούλια και ὑπομνήματα και ἀκροάσεις, διά γά γίνεται ἡ ἀπλῆ αὐτῆ
ἰδέα τὸ σύνθημα, ποὺ διλοι ὅσοι ὀπωδήποτε ἀσχολοῦνται μὲ τὴν Ναυ-
τιλιαν, θὰ πρέπει νά γράψουν μὲ πόρινα γράμματα και νά τὸ διαβάζουν
πιον, μεσημέρι και βράδην και νά θυμίσουν διας των τάξ πράξεις ἐ-
πάνω εἰς αὐτὸν τὸ ἀπλὸν σύνθημα;

“Ἄλλὰ θὰ ἀπαντήσουν μερικοί, διτὶ ἀκριβῶς τὸ ἴδιον πρᾶγμα λέγοντες καὶ ἀντοῖ καὶ πρὸς ἐπιτυχίαν ἀντὸν τοῦ σκοποῦ εἰργάσθησαν. Ἐδῶ, διωτες, τὰ πράγματα περιπλέκονται, διότι οἱ κύριοι ἀντοὶ νομίζουν, διτὶ εἰργάσθησαν, διὰ τὰ πλήθηνον τὰ πλιά μας, ἀλλὰ ἔφραξαν ἀκριβῶς τὸ ἀντίθετον!

Καὶ διὰ νῦ γίνομεν σαφέστεροι: Διὰ νῦ γίνονται πλοῖα καὶ τὰ πλοῖα αὐτὰ νῦ ἡμπόρεουν νῦ Ζήσουν καὶ νῦ προκόφουν, χρειάζονται χρηματικὴ μέση καὶ ἄγριθοτοι. Καὶ δόξα τῷ Θεῷ, ἔγουν καὶ ἀπὸ τὰ δύο.

Λέγου, διτί πάρακαν χρηματικά μέσα και ως τοιάδια έννοιας άσφαλτικάς απόζημωσεις τούτης αποτελεσθέντων πλοίων μας. Ήμπορεῖ νύ μήνιν άρχεται διὰ νά αντικαταστήσωμεν τὸν απολεσθέντα στόλον μας εἰς τὸ προπολεμικὸν ποσοτικὸν ἐπίπεδον, ἀλλ' ὅπωσδήποτε θὰ ήτο δυνατὸν νύ ἀγοράσωμεν ἀρχετέη πλοῖα νεότερα καὶ καλύτερα τῶν προπολεμικῶν. Τὸ πῶς καὶ πότε θὰ γίνη αὐτὸν δὲν τὸ γνωρίζει κανεὶς ἄλλος ἀπό ἔκεινος ποὺ ἔκαναν τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ ποὺ θὰ ἀναλάβουν τοὺς αγνόους τῶν ἐπανεισόσεων τοῦ.

"Ανθρώπους τον εμειψέσθετον τον.
"Ανθρώπους έπιστος ἔχουμεν διὰ νὰ κινήσουν τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. "Έχουμεν τοὺς ἑφοπλιστάς μας, πεπειραμένους καὶ ὑψηλέν τὴν ἀρμόδων τῆς θαλάσσης. "Έχουμεν ἀκόμη καὶ τοὺς ἀνθρώπους, τὸν δὲ δουλεύοντα τὰ πλοῖα μας. "Έχουμεν τοὺς ναυτικούς μας, ποὺ κατέχουν τὴν μεγάλην πλειστούτη διατηροῦν ἀκόμη μέσα τους τὰ καλά καραπητηριστικά τοῦ 'Ελληνος ναυτικοῦ, παρ' ὅλας τὰς διαταραχὰς τῶν νεω-
κέρεων ιδεολογιῶν καὶ θεωριῶν.

Τι μᾶς λείπει, λοιπόν, διὰ νὰ ἀρχίσουμεν τὸ ἔργον τῆς ναυτιλιακῆς αἱ ἀναδιπλωγίας; Καὶ διατὶ ἐσκοτνάμανεν; Καὶ διατὶ διτάσσουμεν νὰ οικανθύψουμεν τὸν ἄγνωτον; Εἰς αὐτὸν τὸ ἐφότημα ἡς μᾶς ἀπαντήσουμεν ἐξεῖνοι ἀζώδος, ποὺ ἴσχυοιςτοντα διὰ εἰογάθησαν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν

A. GORDON & SONS LTD.

Grain bags & Separation cloths dry sheathing paper

Cable address: GORDONBAGS, Montreal
Branches: Sorel, Que, Three Rivers, Que, St. John,

μας άνασυγχρότησιν. Οι διάφοροι «ειδικοί» και «άρμοδιοι», οι ιατροί και προφέσσορες και κομπογιαντίται, πού έποισαν την Ναυτιλία μας με τα πιορά παρασκευάσματα των πειραματισμών των και της στενοκεφαλιάς των.

Και τι δὲν ξαναν διὰ γὰ «σαμποτάρουν» την ναυτιλιακή μας άναδημονογίαν, εἴτε ἐξ ἀγνοίας, εἴτε ἐξ στρεβλῆς ἀντιλήψεως περὶ προσώπων και πραγμάτων; Εἰς τὸ ζήτημα, αὐφνης, τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων ἐνεφάνισαν τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ὥπερ τὴν ἀπακίσια μορφήν ληστοῦ ἢ μηδενιστοῦ, ὃ δποῖος βάσει χερού εἰς ξένας περιουσίας, ὑπὸ τὸ πρόσχημα, δῆθεν, φροντίδος διὰ τὸ κοινονικὸν συνόλον. «Ἀποτέλεσμα: Τρομοκράτησις, δυσποστία και σειρά ἀγωνιῶν και ταλαιπωφορῶν διὰ τοὺς ἀνθρώπους ἔκεινον ἀκριβῶς, εἰς τοὺς ὅποιονς ἡ Ἑλλάς θὰ δψειλεν ἀπειρούς χάριτας, διότι μόνοι των, ἀσύνθητοι και χωρὶς ποτὲ νὰ ἐνοχλήσουν κανένα, ἀδημούρησαν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, εἰς τοὺς ἀνθρώπους αὐτούς, χωρὶς τοὺς ὅποιονς Ἑλληνικὴν Ναυτιλία δὲν ξαναγίνεται. Ἐτοποθέτησαν ἵπολιτος κάτω ἀπὸ τὰ θεμέλια τῆς πατροπαραδότον ἰδιωτικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τὴν νάρκην τῆς κρατικοποίησεως τὴν Ναυτιλίαν. Ἀπειμῆσαν τὰ πολύτιμα ναυτιλιακὰ κεφάλαια, διὰ νὰ καλύπτων τὰς ἀλογίστους δαπάνας καλυτελοῦν διαβιώσεως μᾶς ἀπόδημον Κυβερνήσεως τῆς πτωχοτέρας και περισσότερον κατεστραμμένης χώρας τῆς Εὐρώπης. τῆς Ἑλλάδος. Διέφευραν τὸν Ἑλληνας ναυτεργάτας, ἔξωθεντες αὐτοὺς εἰς τὰς πλέον παραλόγους και πάντοτε ἀκροέστους κέζωντες και εἰς τὴν κλίσιν πρὸς τὴν ἀποκήν ἀπὸ τὴν ἁργασίαν και τὴν ἀπειθαρξίαν. Δηλαδή, οἱ ἀνθρώποι αὐτοῦ, οἱ περιφύμοι ιατροί και προφέσσορες και κομπογιαντίται, ποὺ ἀνέλαβον τὴν σωτηρίαν τῆς παρούσης Ναυτιλίας μας, τὴν ἐκτύπησαν ἀκριβῶς εἰς τὰ τρία καΐματα σημειεῖ, δπον εἰδίσκοντο αἱ δυνάμεις διὰ τὴν ἀνάδημογόνησίν της : Εἰς τὰ χομματικά μέσα, εἰς τοὺς ἀνθρώπους ποὺ θὰ ἔκεινον τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις και εἰς τοὺς ἀνθρώπους ποὺ θὰ ἔδουλεν τὰ πλοῖα. Καὶ διὰ αὐτὰ θεριζόντων, δητι τὰς ἀλογίστους τούς, εἶναι ἔνα δόγμα, ποὺ ζημιώνει και τὴν ναυτιλίαν Ἑλλάδα και τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν. Εἰς μίαν χώραν συντετριμένην, δπος ἡ Ἑλλάς, χρειάζεται σήμερον ἐργασία σκληρὰ και τρέπει νὰ δευθύνειν μὲ προσήμαν και ἔγκαρτέρησην και δημοσίαν και στεργήσεις. Είσι καὶ μόνον θὰ ἴμπορεσθων και ἡμεῖς νὰ θωμούν Θεοῦ πρόσθωπον και νὰ ἀφῆσμεν κάτι και δι' ἔκεινον, ποὺ ἔρχονται πατόπιν μας. Ἀλλὰ τε, και ἡ στοιχειώδης λογικὴ μᾶς λέγει, δητι εἶναι ἀπειρούς προτιμότερον νὰ ἐργαζόμεθα δημουρογόντες, παρὰ νὰ ἐμμένομεν εἰς ἀλογίσεις φαντασιακά και νὰ πεινῶμεν και γυμνητεύομεν, διότον δὲν θὰ ὑπάρχουν πλέον πλοῖα διὰ νὰ ἐφαρμόσωμεν τὰς ἀλογίσεις μας.

«Ἐτσι, μὲ τὴν ψυχὴν εἰς τὸ στόμα, ἐφάσαμεν εἰς τὴν περιπόλητον 31ην Μαρτίου, εἰς τὴν δόπιαν δλοι, δσοι εἰμεῖσα «Ἑλληνες, ξένουμεν ἐναπόθεσται τὰς ἐλλάδας μας. Καὶ ἡ ταλαιπωρημένη Ναυτιλία μας εἰς τὸ σημερινὸν ἔννοιον Κράτος ποτενεὶ ἀκράδαντα. Βέβαια, θὰ ἡτο παραλόγον γὰ προσδοκεῖ κανεὶς ἀμεσον ἀνταρσίων μᾶς καταστάσεως, ἡ δοκιά ἐπὶ τόσα ἔτη ἐδημούρησεν ἔνα νοσηρὸν καθεστώς μὲ δλα τοῦ τὰ παρεπόμενα. Ἀλλὰ τὰ αἰτήματα τῆς Ναυτιλίας εἶναι τόσον ἀπλᾶ, δητε δὲν χρείζεται παρὰ κατανόησης και λογικὴ διὰ νὰ ἀρχίσῃ ἐπὶ τέλους νὰ διαλύεται ἡ πινγηρὰ ἀτυδσφαιρα, ποὺ τὴν παρέλνε και νὰ πνεύσῃ καποῖς νέος ἄνεμος αἰλούδειας και ἐλλάδος, ποὺ θὰ δύθηση και πάλι τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος εἰς τοὺς ὄπεανοὺς και τὰς θαλάσσας. Καὶ τοῦτο κεῖται τεραστίαν σημασίαν, διότι η Ναυτιλία μας δὲν ξέρει ποτέρει τόσον ἀπὸ τὰς σημαντείς και τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησην περιπτετείας, δσον ἀπὸ τὰς θωτερικὰ πλήγματα, ποὺ τῆς κατέφεραν κατὰ καιρούς ἐκεῖνοι ἀκριβῶς, τῶν ὅποιων τὸ καθῆκον ήτο νὰ τὴν προστατεύσουν και τὴν δονήσουν!»

Πλοία...πλοῖα...πλοῖα... Τὸ σύνθημα ἀπὸ ἡς γίνη τὸ σύνθημα δλων μας και ἡς ἀνασκοπιαθῶμεν και ἡς ἐογασθῶμεν δλοι διὰ τὴν πραγματούσιον τὸν σκοποῦ αὐτοῦ. «Οτοιος ήμορεῖ νὰ ἐργασθῇ διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν, εἶναι χρήσιμον στοιχεῖον. «Οτοιος, εἴτε ἔμφαντος ἀντιδοῦ, εἴτε ὑπόλιως «σαμποτάρει τὸ δρόγον, ἡς δγανηνή ἀπὸ τὴν μέσην. «Ο, τι βο-

ηθεῖ τὴν ποινὴν προσπάθειαν ἡς χρησιμοποιῆται ἐντατικά, ἡ, π ἐμποδίζει, ἡς ἀπορρίπτεται. Γνῶμαι, ιδεολογίαι, νοοτροπίαι, προκαταλήψεις, ἀκόμη και νοοθετήματα ἡς κρίνονται ως χρήσιμα ή ἐπαβλαβῆ μὲ μόνον κριτήριον τὸ κοινὸν σύνθημα τῆς ἀνασυγχροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐάν τὰ διάφορα «ἔζητηματα», τὰ δποια κατατρύχουν ἀκόμη και σήμερον — ἀποτελέσματα τῆς πολεμῆς περιόδου — τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀντιμετωπούσον μὲ τὸ σύνθημα αὐτὸ: Π λοῖα, πλοῖα, πλοῖα..., ἀπλούστευνταν ἀμέσως.

Τὸ ζήτημα, αὐφνης, τῶν δεσμευμένων κεφαλώιν, τὸ όποιον ἐδημοργήθη ἄνευ λόγου και ἐπὶ βλάβη τῆς προσπαθείας ἀναγεννήσεως τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ εὐηγήσουν λόσιν. Τὸ κοίνημα αὐτὸ ἀνήκει εἰς τοὺς νομίμους κατοχοὺς τοῦ, οἱ δποιοι δὲν δεν γνωρίζουν και δὲν ἐπιζητοῦν νὰ τὸ κρησματοποιήσουν εἰς οὐδεμίαν ἀλλην ἀτεχείρησην παρὸ εἰς τὸ νὰ ξανακάνουν καράβια. Ἐκεῖνοι, ποὺ ἐσοφισθήσαν τὴν δέσμευσιν, δῆθεν, διὰ νὰ ξαναγάκασσουν τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ ξανακάνουν καράβια η δὲν ἐγνωμίζαν, η ἀπὸ σκοποῦ ἡγνόνταν τὸ γεγονός, δητι οἱ «Ἑλληνικὲς ἐφοπλισταὶ» ἔχουν ἔνα πάθος, κάτι, ποὺ θὰ ήμορούσαμεν νὰ δνομάσωμεν «καλκούσιον τῆς θαλάσσης». Κοιμοῦνται και ζηνούν, σκέπτονται και ὄντερενται καράβια, καράβια, καράβια. Καὶ αὐτὸ τὸ πάθος πρέπει νὰ τὸ ἐνισχύσωμεν δσοι ήμπορούμε, δητι είναι καλὸν διὰ τὴν Ἑλλάδα.

Τὸ ἄλλο ζήτημα, τὸ ναυτεργατικόν, ἀν, ἐπίσης, ἀντιμετωπούθη μὲ τὸ πνεύμα τῆς ἀναδημουογίας τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ εὐηγήσῃ εὐκόλως τὴν λόσιν τον. Κάθε τι, ποὺ βοηθεῖ εἰς τὸ νὰ ξαναγίνουν πλοῖα, εἶναι καλὸν και χρήσιμον. κάθιτο τὶ ποὺ ἐμποδίζει τὴν πραγματοποίησην τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ, ἡς ἀπορρίπτεται αὐσηζητεί. Κάποια, αὐφνης, θεωρία ήγέτον τινὸς ναυτεργατικῆς ὁργανώσεως εῖται τοῦ εἰναι ἀδιάφορον ἢ θὰ δέσουν διὰ τὴν ἐλληνικὰ πλοῖα, λόγῳ ἀντιούσομενης ἐκμεταλλεύσεως, η ἀν δὲν ἀγορασθῶν πλοῖα δὲν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀρχει μόνον νὰ μὴ ὑποχρησή εἰς τὰς ἀλογίσεις τούς, εἶναι ἔνα δόγμα, ποὺ ζημιώνει και τὴν ναυτιλίαν Ἑλλάδα και τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν. Εἰς μίαν χώραν συντετριμένην, δπος η Ἑλλάς, χρειάζεται σήμερον ἐργασία σκληρὰ και τρέπει νὰ δευθύνειν μὲ προσήμαν και ἔγκαρτέρησην και δημοσίαν και στεργήσεις. Είσι καὶ μόνον θὰ ἴμπορεσθων και ἡμεῖς νὰ θωμούν Θεοῦ πρόσθωπον και νὰ ἀφῆσμεν κάτι και δι' ἔκεινον, ποὺ ἔρχονται πατόπιν μας. Ἀλλὰς τε, και ἡ στοιχειώδης λογικὴ μᾶς λέγει, δητι εἶναι ἀπειρούς προτιμότερον νὰ ἐργαζόμεθα δημουρογόντες, παρὰ νὰ ἐμμένομεν εἰς ἀλογίσεις φαντασιακά και νὰ πεινῶμεν και γυμνητεύομεν, διότον δὲν θὰ ὑπάρχουν πλέον πλοῖα διὰ νὰ ἐφαρμόσωμεν τὰς ἀλογίσεις μας.

Πειράματα, ἀφ' ἑτέρου, μεταβολῆς τοῦ Κράτους εἰς ἐφοπλιστήν, ἀποτελέσντα και προκαλέσαντα ζημίας εἰς τὸ Δημόπιον, εἶναι παράλαγον νὰ συνεχίζονται. «Είσι δὲν δημουρογόντων και δὲν διατηρούντων αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ δποια καιτεύονται, δπος και διὰ αἱ ἀπειρούς προτιμήσεις εἰς τὸν ἀδηρίτους οἰκονομικούς νόμους τῶν κεφδῶν και ζημιῶν.

Υπάρχει μία σημαντικὴ κατηγορία ἐφοπλιστῶν τῶν μεσογειακῶν φροτηγῶν και τὴν ἐπανατηγὸν μας Ναυτιλίας, ποὺ ἔχουν νὰ λαμβάνενον ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόπιον σοβαρὰ ποσά, συνεπειὰ τῆς ἐγκληματικῆς ἀναλήψεως τῶν κινδύνων δὲν τῆς Κυβερνήσεως Μεταξά. «Υπάρχουν και πλοῖα και μετρητὰ διὰ τὴν ἀποζημίωσην τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν, οἱ δποιοι δὲν θέλουν νὰ ἀποτήσουν και πάλιν καράβια. Καὶ δμος, τὸ ζήτημα παραμένει ἀλυτον, διότι περιεπλάκη μέσα εἰς τὰ δίκτυα τῆς γαρφουρατικῆς και τῆς στενοκεφαλιάς. Καὶ αὐτὸ δύναται νὰ ἐπλυνθῇ ἔνα δηγητῶν σύνθημα: Π λοῖα, πλοῖα, πλοῖα...

«Ἀλλὰ διατι νὰ μακρηγορῶμεν και νὰ ἐπαναλαμβάνωμεν πράγματα, ποὺ ἐπὶ μῆνας τῶρα ἐλέγθησαν και ἔγραψησαν κατὰ κόρον; «Οτοιος ποτενεὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν Ἑλλάδα, δποιος ήραματίζεται μίαν ἀναγέννησην τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας και παθαίνεται δι' αὐτήν. Βλέπει μποστὰ τοῦ δηρόμον ἵστον και καθαρόν και, ἐὰν ἔχῃ τὸ θέλημα και τὴν δύναμιν, ήμπορεῖ νὰ ἀπομακρύνῃ εὐκόλως τὰ διάφορα καράβια. Τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας μας εἶναι ἀπλᾶ δι' ἔκεινον ποὺ τὴν ἀγαπᾷ και ποτενεὶ εἰς αὐτήν.

NIK. G. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

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

- M/S "SAMELAND," θέλει φορτώσει εἰς Σάντος εἰς Ρίον δεύτερον 15θήμερον Μαΐου
- M/S "WESTRALIA," θέλει φορτώσει εἰς RIVER PLATE ἀρχὰς Ιουνίου.
- S/S "STAR OF EGYPT," θέλει φορτώσει εἰς RIVER PLATE Ιουνίου
- M/S "SUNNANLAND," θὰ φορτώσει εἰς Βραζιλίαν μέσα Ιουνίου.

Διὰ πλείονας πληροφορίας δποταθήτε εἰς:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
 Μέγ. Σπυράκη, Φιλωνός 51, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-Τηλ. 42.721-43.391

Ο Κρατικός Έμπορικός στόλος

39 πλοΐα, 74.853 τ. γκρός

Όμιλούμεν συχνά περὶ «Κρατικής Ατμοπλοίας». Ενδιαφέρον, θέν, θά ήτο νὰ γνωσθῇ ἡ δύναμις της εἰς πλοῖα. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα τῆς εἰς τὸ Κράτος ἀνηκόουσας χωρογραφίας, προελθόυσας, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὴν ἀγοράν σκαφῶν τινῶν ὑπὸ τῆς ἀποδῆμου κυθερίνησεως Τουρδεροῦ, ἀπὸ τὰ καταλήφθεντα ὡς «λεία πολέμου», ἀπὸ τὴν ἀγοράν ἐνίων κορβετῶν καὶ ἀπὸ ὀρισμένα σκάφη παραχωρηθέντα ὑπὸ τῶν συμμάχων ἔναντι ἐπανορθώσεων.

Εἰς τὸν καταρτισθέντα πίνακα περιλαμβάνονται καὶ τὰ ἀπὸ «Ἐλένη» (ἐπιθατήγον), «Ιθακος», καὶ «Σπυρίδων 11.» (φορτηγά), δτίνα κατέχονται κατὰ παρεξήγησιν ἀπὸ τὸ Κράτος, ὡς δῆθεν ἀποτελοῦντα «λεία πολέμου». Σημειωτέον ἀκόμη, δτὶς ἀναμένεται νὰ προστεθοῦν εἰς τὸν Κρατικὸν Έμπορικὸν Στόλον τὰ ὑπόλοιπα ἑκ τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων πλοῖα, νύν τῶν 35.000 τόνων γκρός, δτίνα πρόκειται νὰ μᾶς δοθῶν, καθὼς καὶ τρεῖς ὄλλαι κορβέτται ἀγορασθεῖσαι ἐν Ἀγγλίᾳ:

Κρατικά πλοΐα 500 τ. γκρός καὶ ἄνω

Όνομα ἀπ'	Τύπος	Ναυπ.	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Αργία	Δ.	18	5532	Πολέμου. Ναυτικόν
Βόλος	Φ.	23	1175	Ἐπανορθώσεις
Ἐλένη	Ε.	03	1441	Λεία πολέμου
Ηπειρος	Φ.	18	5592	Κρατική ἀγορά
Ηράκλειον	Φ.	25	964	Ἐπανορθώσεις
Θεσσαλονίκη	Κ.	41	1165	Κρατική ἀγορά
Θράκη	Φ.	41	7460	Κρατική ἀγορά
Ιθακος	Φ.	06	3916	Λεία πολέμου
Ιόνιον	Φ.	42	7035	Κρατική ἀγορά
Καλάμι	Φ.	20	5791	Ἐπανορθώσεις
Κορήτη	Φ.	20	7744	Κρατική ἀγορά
Κυκλαδες	Φ.	41	7157	Κρατική ἀγορά
Λήμνος	Κ.	—	1165	Κρατική ἀγορά
Μακεδονία	Φ.	42	7044	Κρατική ἀγορά
Πάτρα	Κ.	41	1165	Κρατική ἀγορά
Πειραιεὺς	Ε.	29	1463	Ἐπανορθώσεις
Σπυρίδων II.	Φ.	17	4387	Λεία πολέμου
Σύρος	Κ.	—	1165	Κρατική ἀγορά
Χειμάρα	Ε.	05	1221	Ἐπανορθώσεις
Α)π 19.....		72.582		

Τὰ ἄνω πλοῖα κατανέμονται ὡς ἔξης:

Ἐπιβατηγύ	3	τ. γκρός	4.125
Κορβέτται	4	>	4.660
Δεξαμενόπλοια	1	>	5.532
Φορτηγά	11	>	58.265

Α)π 19 19 > .. 72.582

Πέραν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν περιῆλθον εἰς τὴν κυθέρην, ὡς δεῖλα πολέμου, καὶ τὰ ἀκόλουθα μικρά σκάφη, κατὰ τὸ πλεῖστον, ξύλινα:

Κρατικά πλοΐα κάτω τῶν 500 τ. γκρός

Όνομα πλοίου	Τ. γκρός	Παρατηρήσεις
Άγια Βαρβάρα	130	Ξύλινον Λεία πολέμου
Άγιος Νικόλαος	252	> > >
Άγιος Νικόλαος	—	> > >
Άδριανός	—	> > >
Αὖλών	—	> > >
Δέξα	136	> > >
Ειρήνη	102	> > >
Ἐλευθερία	80	> > >
Ἐργάτης	107	> > >
Ἐσπερος	82	Σιδηροῦν > >
Ἐνώπιας	144	Ξύλινον > >
Ἡλέντα	89	> σχ.Ε.Ν. > >
Καβάλλα	134	Σιδηροῦν > >
Κάροταθος	229	Ξύλινον > >
Νίκη	323	> > >
Πόπη	—	> 'Υδρογραφ. Ινστ. > >
Ροδόπη	50	Ξύλινον > >
Ρόδος	171	> > >
Σκύρος	199	Σιδηροῦν > >
Ύδρα	43	> > >

Πλοΐα 20 2.271

ΘΕΟΔ. Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Καλαποθάκη 5.

Τηλ. Δ/σης : ΚΑΡΑΒΙ

Τηλέφ. 33-55

Διὰ τὴν ἀπογραφὴν τῶν Ναυτεργατῶν

«Ναυτικοί» καὶ «Ἐργάται Θαλάσσης»

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὸ πλῆρες κείμενον τοῦ ἐγκριθέντος πρὸ τριημέρου παρὰ τοῦ Υπουργικοῦ Συμβουλίου, Νομοθετικοῦ Διατάγματος «Περὶ ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ μέτρων τινῶν προστασίας τῶν ἀνέργων ναυτικῶν». Ωρισμένας παραστητήσεις ἐπὶ τοῦ νομοθετήματος τούτου ἐπιφύλασσομεθανάτω πάντας τὸν τόπον τοῦ περιέργου τοῦ οἰκείου μεταξύ τῶν νόμων ἐπιτρέπει νὰ διατηρήσουν τὴν ἀξίαν των, δλαι οἱ εἰς ἄλλας σελίδας τοῦ παρόντος τεύχους δημοσιεύμεναι ἀπόφεις μας περὶ ἀπογραφῆς.

Προτάσεις τοῦ Ήμετέρου Υπουργικοῦ Συμβουλίου ἀτεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

1. Πάντες οἱ ἐν τῇ θαλάσσῃ ἐργαζόμενοι διακρίνονται εἰς δύο κατηγορίας: α) Εἰς ναυτικὸν καὶ β) εἰς ἐργάτας θαλάσσης.

2. Ως ναυτικοὶ χαρακτηρίζονται οἱ ἀνήκοντες εἰς τὰ συγκεκριμένα πληρώματα τῶν πλοίων, πλοιαρίων καὶ πλωτῶν ἐν γένει ναυτηγμάτων καὶ συμπληρώσαντες διετὴ ὑπηρεσίαν ἐπ' αὐτῶν ὡς μαθητεύμενοι ναυτικοί. Ως ἐργάται θαλάσσης χαρακτηρίζονται οἱ Πλωηγοί, δύται, μεμονωμένοι ἀλεις καὶ πορθμεῖς, καθὼς καὶ πᾶς ἄλλος ὀπουδήποτε ἐργαζόμενος ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ μὴ ἀνήκων εἰς συγκεκριμένον πλωτόν.

3. Οἱ ἐν τῇ θαλάσσῃ ἐργαζόμενος προσλαμβάνει τὴν κατὰ τὰ κεκνούμενά εἰδικὴν προσωνυμίαν ἐκ τῆς ἐπαγγελματικῆς εἰδικεύσεώς τον.

4. Αρθρον 2.— 1. Οὐδεὶς δύναται ν' ἀσκήσῃ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ ἢ τοῦ ἐργάτου θαλάσσης, ἔναν προηργαμένων δὲν ἐγγραφῇ ὑπὸ τῆς ἀνηκόου λιμενικῆς ἀρχῆς εἰς εἰδίκον «ειδίλιον ἀπογραφῆς» παρ' αὐτῷ τηρούμενον, κατὰ τὰ διὰ Διατάγματος ὁριζόμενα.

5. Τὰ γενικῶς κατὰ τὴν προηγούμενην παραγράφου ἀπογραφῆς τις, δέον: α) Νὰ είναι ὑπήκοος Ἐλλην. ἐγγεγραμμένος εἰς τὰ μητρόφα ἀρχένων, β) Νὰ είναι Ικανὸς σωματικῶς καὶ πνευματικῶς διὰ τὴν ἡ θαλάσση ἐργασίαν, γ) Νὰ μὴ ἔχῃ καταδικασθῆ ἐις ἐγκληματικὴν ποινὴν, οὐδὲ εἰς εἰδικοφθωτικὴν ἐκ τῶν 22 τοῦ Ποινικοῦ Νόμου ἀνεργούμενων, δ) Νὰ είναι στοιχιούμικης ἐν τάξει.

6. Εἰδίκος, ἵνα τὶς ἀπογραφῆς ὡς ναυτικούς, δέον πρὸς τούτους προκειμένους προτεροφέροντας τῶν 25 ἑταῖρων καὶ νὰ ἔχῃ συμπληρώσει διετὴ θαλασσίαν ὡς μαθητεύμενος ναυτικούς, κτηθεῖσαν ἐπὶ πλοίον, πλοιαρίων ἢ πλωτῶν ναυτηγμάτων ἐν ἐνεργείᾳ ἐντὸς πενταετίας τὸ πλόν ἀφ' οἵ εἰλεῖν ἐφοδιάσθη διὰ βιβλαιού μαθητεύμενον ναυτικοῦ.

7. Αρθρον 3.— 1. Οἱ εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν η τὸ Αιγαίενον Σῶμα κατατάσσομενος, μὴ ὃν δὲ ἀπογεγραμμένος ἢ ἐφοδιασμένος διὰ βιβλαιού μαθητεύμενον ναυτικοῦ, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νομοθετικοῦ Διατάγματος, λογίζεται ὡς μαθητεύμενος ναυτικοῦ ἀπὸ τῆς κατατάσσεως τοῦ ἀπολύτου διοικοῦ τοῦ τάξεων καὶ προτείνεται νὰ ἐργασθῇ ἐν τῇ θαλάσσῃ, ὅποιαν ταῖς διὰ τοῦ παρόντος Νομοθετικοῦ Διατάγματος καθοδιζούμενας διατατάσσεις, πλὴν δοσον ἀφοροῦ τὸ δριόν ήλιακας. 2. Υπερεσία κτηθεῖσαν ὑπὸ τῶν ἐν τῇ προηγούμενῃ παραγράφῳ ἀναφερούμενον ἐπὶ πλοίον ἐν ἐνεργείᾳ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ λογίζεται διὰ θαλασσίαν ὑπηρεσία μαθητεύμενον ναυτικοῦ.

8. Αρθρον 4.— 1. Καθορίζονται νέα φυλλάδια διαφόρου τύπου, δι' ὃν ἐφοδιάζονται οἱ ἀπογραφῆμενοι κατὰ τὰς διατάξεις τῶν προηγούμενων ἀρθρῶν ὑπὸ τῆς ἐνεργησάσης τῆς ἀπογραφῆς λιμενικῆς ἀρχῆς ὡς κάτωθι: α) Φυλλάδιον ναυτικοῦ, δι' οὗ ἐφοδιάζονται οἱ οὓς ναυτικοὶ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ παρόντος νόμου ἀπογραφῆμενοι. β) φυλ-

“ΧΡΩΜΕΛ,” ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΕΡΝΙΚΙΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ναυάρχου Μπῆττυ 7 τηλεφ. 42.306.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: Εν Κουτσικαρίῳ Μούγλων καὶ Πυθαγόρα τηλεφ. 43.988.

ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΤΗΣ «ΧΡΩΜΕΛ»

‘Υφαλοχρώματα Νο 1, 2, 3. Ισαλοχρώματα, έλαιοχρώματα, βερνίκιον, Ρεπολίνες κτλ. εἰς ποιότητας ἐφαμίλλους τῶν Εὐωνοπακῶν.

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

TIMAI ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ

‘Επισκεφθῆτε μας ἔστω καὶ συμβούλευτικῶν προτοῦ προβῆτε εἰς ἀγοράν.

λάδιον ἐργάτου θαλάσσης, δι' οὐ ἐφοδιάζονται οἱ κατὰ τὰς αὐτὰς διατάξεις ὡς ἐργάται θαλάσσης ἀπογραφόμενοι. 2. Τὰ ἀνωτέρῳ φυλλάδια χρησιμεύοντα διὰ τὴν ἐν αὐτοῖς καταχώρισιν τῶν πρᾶξεων ναυτολογήσεως καὶ ἀπολύσεως τὸν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίον ἡ τῆς βεβαιώσεως τῆς αἱ τρεψίνιας ἀσκήσεως τοῦ ἑπαγγελμάτου τοῦ ἐργάτου θαλάσσης, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἀπόδεξιν τῆς ταῦτητος τῶν κατόχων των, ἀποτελοῦσι δὲ διατετμημένον ἔντυπα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακινοῦ Ταμείου.

"Αρθρον 5.— 1. "Ενα έργασθη τις ώς μαθητευόμενος ναντικούς ἐπὶ πλοίῳ, πλαισίων ἡ πλωτῶν γαντηγημάτων ἔχοντων συγκεκροτημένον πλήρωμα, δέον νὰ ἐφοδιάσῃ δὲ εἰδικού νιβλαιούν ὑπὸ τῆς ἀρμοδιᾶς λιμενικῆς ἀρχῆς κατὰ τὰ διὰ Διατάγματος ὁρισθεόμενα. Πρὸς τοῦτο δέον νὰ ποτοποιηθῇ διὰ κέπτηται τὰ ἐν παραγράφῳ 2 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ παρόντος Νόμου. Διατάγματος καθοριζόμενα προσόντα καὶ προσέτι νὰ ὑποβάλῃ ἔγγραφον συγκατάθεσιν τοῦ ἀσκούντος τὴν πατρικὴν ἔξουσιαν ἢ την ἐπιτοπείαν, ἵν δὲν ἔχῃ συμπληρώσει τὸ 18ον ἔτος τῆς ἡμίκιας του. 2. Οἱ κατὰ τὴν προηγούμενην παράγωγον ἐφοδιάζομενοι διὰ νιβλαιού μαθητευόμενοι ναντικούς, ἔγγράφονται ὑπὸ τῆς ἐκδύοντος τὸ νιβλάριον λιμενικῆς ἀρχῆς εἰς εἰδικούν ηβιλίον κατὰ τὰ διὰ Διατάγματος ὁρισθεόμενα. 3. Τὸ κατὰ τὰς προηγούμενας παραγόμασις νιβλάριον μαθητευόμενον ναντικοῦ χρησιμεύει δι' ὃν σκοπὸν καὶ τὸ φυλλάδιον ναντικοῦ.

Αρθρον 6.—Δι' αποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δημοπεινομένης εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, θέλει καθορισθῆναι ἐνάρξεις τῆς Ισχύος τῶν διατάξεων τῶν προηγούμενών ἀρθρων.

Αρθρον 7.—1. Από της 1ης Ιανουαρίου 1947 οιδείς δύναται νά έργασθη ἐν τῇ θαλάσσῃ ἀν δὲν ἀπογαμῷ εἰ νέον ή δὲν ἔφοδισθῇ διά βιβλιαρίου μαθητεομένου ναυτικοῦ, κατά τὰς διατάξεις τῶν προγονικῶν τῶν ἄρθρων. 2. Πᾶσα παράδοσις τῶν διατάξεων τῆς προγονικής παραγεώρου, τιμωρεῖται, ἐφαρμοζούμενων κατ' ἀναλογίαν τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 50 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε. Ν., ἢ τῶν σικείων κανονισμῶν λιμένων, προεκμένον περὶ ἔργατῶν θαλάσσης. 3. Οι κατά τὰς ἴσχυνσας μέχρις ἐξόδεως τοῦ παρόντος Νομοθ. Διατάγματος διατάξεις εἰπογεγραμμένη ἐργάται θαλάσσης, ἵνα ἀπογραφῶνται γένους η ἔφοδισθῶσι διά βιβλιαρίου μαθητεομένου ναυτικοῦ, δέοντα νά παραδόσωσι τὰ ναυτικὰ φυλλάδια, ἥτινα κέπτηνται η ἐν περιπτώσει ἀπωλείας αὐτῶν νά δεβούσωσι κατά τὰ κεκανονισμένα μέχρι σήμερον τὴν ἀπωλείαν των. 4. Οι ἀνωτέρω δὲν ὑποχρεούνται ν' ἀποδεῖξωσι τὴν εἰς τὰ μητρόφηρά ἀρρένων ἐγγαφήν των, ἐπειδή δὲ τῶν ἐξ αὐτῶν ἀπογραφησομένων ἐκ νέου ὡς ναυτικῶν, δέν ἰσχύει η περὶ ὅριον ἡλικίας διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3) τοῦ παρόντος Νομοθ. Διατάγματος.

Αρθρόν 8. — Δικαιώντας νά πάρογραφώσιν έκ νέου ή νά έφοδιασθωσι διά βιβλιαρίου μαθητευομένου ναυτικού, έκ των άναφερομένων έν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ, μόνον οἱ κεκτημένοι: α) Θαλασσινά ὑπηρεσίαν ισην τοῦλάχιστον πρὸς τὰ 40 o) τοῦ διαδραμμοῦς χρόνου ἀπὸ τῆς πρώτης ναυτολόγησής των μέχρι τῆς Ιης Ἀπριλίου 1941 καὶ β) Δεκαπεντάμηνον τοῦλάχιστον θαλασσινά ὑπηρεσίαν ώς ἀπογεγραμμένοι ἔργαται θαλάσσης ἐπὶ πλοίον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν κατὰ τὴν πρὸ τῆς Ιης Ἀπριλίου 1941 πενταετίαν ἀναδρομικῶς μετροῦμένην. Διὰ τοὺς ἀπογραφέντας μετὰ τὴν Ιην Ἀπριλίου 1936 ἡ δεκαπεντάμηνος θαλασσινά ὑπηρεσία μειοῦται κατὰ τὸ 1/4 τοῦ διαδραμμοῦς χρόνου ἀπὸ Ιης Ἀπριλίου 1936 μέχρι τῆς ἀπογραφῆς των. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω οἱ παραμεινάντες εἰς τὴν ἀλλοδαπήν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ξένης κατοζῆς ἐν Ἑλλάδι δεὸν προσέτι νά κέπηνται κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ Ιης Ἀπριλίου 1941 μέχρι Ιης Ἀπριλίου 1945 δωδεκάμηνον τοῦλάχιστον θαλασσινά ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίον Ἑλληνικῶν ή συμμαχικῶν τούτων. Ἡ ὡς ἀνο δοδεκάμηνος θαλασσινά ὑπηρεσία μειοῦται κατὰ ποσοτὸν ἵσον πρὸς τὸ ἥμισυ τοῦ χρόνου καθ' ὃν οἱ ὡς ἀνο ἐν ἀλλοδαπῇ παραμεινάντες ναυτικοί: α) ὑπηρέτησαν ἐν τῷ Ἑλληνικῷ ή Συμμαχικῷ Στρατῷ ξηρᾶ-θαλάσσης ή ἀέρος. β) Διετέλεσαν γενινῶς ἀσθενεῖς ή τραυματίαι ἐκ πολεμικῆς αἵτιας, ἐφόδου ὅμιος κατ' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ταῦτας ἐγχρησαν πειραθύνεις κατὰ τὰς ἰσχυρότερας διατάξεις. γ) Παρέμειναν κρατούμενοι εἰς στρατόπεδον συγκεντρώσεως. Λογίζεται ώς χρόνος θαλασσινάς ὑπηρεσίας πρὸς συμπλήρωσιν τῆς κατὰ τὸ ἀνωτέρω ἀπαντούμενης τοιωτῆς: α) 'Ο χρόνος καθ' ὃν ἀπογεγραμμένοι ἔργαται θαλά-

Telegr: NIKAS
Tel. 254 & 145 **N. KASSIMATIS** LONDON
Agents
Pankers; Shipchandlers-Exporters HUMPLEBY
STANDARD Importers & Co. Ltd.
BANK S.A. 3)4 Great
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 suppli-
ed at short notice.

ed at short notice.
Offices, Warehouses and Cold Storage Chambers
62 Av. ALVARES CABRAL.

σης διετέλεσαν Πρόδεδροι, Ταμία και Γραμματεῖς τῶν ἀνεγνωρισμένων ἐν Ἑλλάδι ναυτεργατικῶν ὄργανώσεον ἢ ὡς τεκοῦτο τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν Ἑλλάδι ζένης κατοχῆς ἀνεγνωρισμένων ἓπειρου τῶν Ἐλληνικῶν Κυβερνήσεων ἐξετερικοῦ ναυτεργατικοῦ ὄργανο- σεων. β) Ὁ χρόνος καθ' ὃν ἀπογεγραμένοι ἔργαται θαλάσσης διετέλεσαν Ἀρχιπλοιαρχοὶ ἢ Ἀρχιμηνακοὶ Ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐφ' ὅσον ἀπαντεῖς οἱ ἀνωτέρῳ ἔχοντις καταβάλει τὰς νομίμους εἰσφοράς των εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομακρικὸν Τάμειον διὰ τὸν χρόνον τῆς ὡς θαλασσίας ἑπτεροίσας κατὰ τὸ ἀνωτέρῳ λογιζομένης ὑπερεσίας των ταῦτης.

Ἄρθρον 9.—1. Επί διδούμενην από της δημοσεύσεως τοῦ πα-
ρόντος Νομοθ. Διατάγματος ἀπαγορεύεται ἡ ἀπογραφή νέων ναυτικῶν,
ὅς καὶ ἡ ἔκδοσις νέων ναυτικῶν φύλλαδιον ἢ ἡ ἐγγραφὴ γένουν μαθη-
τευομένων ναυτικῶν καὶ ἡ ἔκδοσις δὲ' αὐτὸς βιβλαιάριον. 2. Ἐξαιρού-
ται τῆς ἀπαγορεύσεως περὶ ἡς ἡ προηγουμένη παράγραφος: α) Οἱ ἑπ-
τικοῦντες ν' ἀσκήσοι τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ἀλιέως καὶ τοῦ δύτου, β) Οἱ
κανονικῶς ἀποφοίτησαντες μετὰ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1939 ἡ μετά τὴν
ιούνην τοῦ παρόντος νόμου ἀποφοίτωντες μαθηταὶ τῆς Σχολῆς Ἐμπορ-
ικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου' Ἑπικρ. Ναυτιλίας ἀνεγνω-
ρισμένων Ἰδιωτικῶν Ναυτικῶν Σχολῶν. γ) Οἱ 'Ἐλληνες τὸ γένος ναυτι-
κοί, οἱ καταγόμενοι ἐκ χωρῶν μὴ συμπεριλαμβανομένων ἐντὸς τῶν ὄρ-
ιων τοῦ Κράτους, ἐφόσον κέχτηνται κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τῆς ἐκδό-
σεως τοῦ παρόντος Νομοθ. Διατάγματος πενταετίαν διώδειάριον τού-
λαστον διαλασσούντες τούτην εἰναὶ ἐποικικῷ ναυτικῷ βεβαιουμένην
τούτης ἐποικιαν ἐγγράφων. δ) Οἱ διατελεστατες μόνιμοι ἡ ἐφεδροὶ ἀξιο-
ματικοὶ καὶ οἱ ὑπαξιωματικοὶ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Λιμενικοῦ
Σώματος καὶ ὑπηρετησαντες εἰς τὰς τάξεις αὐτῶν τούλαχιστον ἐπὶ πε-
νταετίαν. ε) Τὰ τέκνα τῶν ἐργάτων θαλάσσης, τῶν κεκτημένων δίτλιωμα,
πτυχίουν ἢ ἀδειανὸν ναυτικῆς ίκανότητος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῶν
Πλοιοκτητῶν ἢ Ἐφοπλιστῶν, καθὼς καὶ οἱ κατ' ἀπόφασιν τοῦ 'Υπουργοῦ'
'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνήκοντες εἰς οἰκογένειαν τῆς δοπίας μέλη
ἰκονοῦν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ὡς κύριον τοιούτον, κέχτηνται δὲ οἱ
τελευταῖοι οὗτοι τὰ προσόντα, διός ναυτολογιῶσιν ὡς Δόκιμοι Πλοι-
αρχοὶ ἢ Δόκιμοι μηχανικοὶ. σ) Οἱ κατὰ τὴν τελευταίαν πολεμικὴν περίο-
δον ἐπὶ δεκαεπτάμηνον τούλαχιστον ὑπηρετησαντες ἐπὶ 'Ἐλληνικῶν ἐμ-
πορικῶν πλοίων ἐν ἐνεργείᾳ ἐφόσον δὲν κατεδικάσθησαν εἰς ποιηνὴ φυ-
λακίσεως ἢ εἰς βαρυτέρων τοιάτην ὑπὸ τοῦ ἐν Λονδίνῳ Ναυτικοῦ Δι-
καιοτητῶν καὶ δὲν ἔχουσιν ὑπερβητὴ τὸ τριακοστὸν ἔτος τῆς ἡλικίας των.
3. Διὰ τὴν ἔκδοσιν ναυτικῶν φύλλαδιον εἰς τοὺς ἐν ἁδαριοῖς β', γ' καὶ
τῆς προηγουμένης παραγόμαφου ἀναφερομένους εἴτε διὰ τὸν ἐφοδια-
μόν των διὰ βιβλαιών μαθητευομένων ναυτικοῦ ἢ τὴν ἀπογραφὴν των
ὅς ναυτικῶν, δὲν ἐφαρμόζονται αἱ ἐπὶ τῶν περιττῶσι τούτων ισχύονται
καὶ διατάξεις περὶ ὅριον ἡλικίας. 4. Προσειμένου περὶ τῶν κατὰ τὰς
τατάξεις τῆς παραγόμαφου 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀπογραφομένων ὡς
ναυτικῶν ἡ ἐφαδικούμενων διὰ ναυτικοῦ φύλλαδιον ἢ βιβλαιών μαθη-
τευομένων ναυτικοῦ, δὲν ἐφαρμόζονται αἱ ἐκάστοτε ισχύονται διατάξεις
εφερεῖ εὑθέσεως ἐργασίας εἰς ἐργάτας θαλάσσης ἢ ναυτικούς καὶ περὶ^{τούτων}
ρροστασίας ἐν γένει τῶν ἀνέργων ἐργατῶν θαλάσσης ἢ ναυτικῶν. 5.
Διὰ Διατάγματος προκαλούμενου ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ' Ἐμπορικῆς Ναυ-
τιλίας μετὰ σύμφωνον γνόμου τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου 'Ἐμπορι-
κοῦ Ναυτικοῦ δύνανται νῦν αἴρονται ἐν ὅλῃ ἢ ἐν μέρει οἱ κατὰ τὰς δια-
τάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου ισχύονται περιουσίαι τοιχίων τοιχίων τοιχίων

Αριθμός 10.—Έφοσν δὲν δίκεται ἄλλως, ώς θαλασσία ὑπηρεσία
αυτούδην ὑπολογίζεται μόνον ἡ διανυθείσα τοιανή μετά τὴν ἀπογραφὴν
ἄποτοῦ εἰς ἣν προσωμετράται καὶ ἡ ἐπί πλοίων ἔργασία του ώς μαθητεο-
ένον ναυτικοῦ.

"Ἄρθρον 11. — 1. "Οποι τοῦ παρόντος Νομοθ. Διατάγματος ἀναφέντων εἴη ἡ ἡλικίας ἢ ὑπεροείσας, γνῶνται ταῦτα συμπελῆρωμένα. Πρὸς πολογισμὸν τῆς ἡλικίας, ἐὰν ἡ ἡμέρα τῆς γεννήσεως δὲν συνάγεται ἐκ ἀξιαρχικῆς Πρᾶξεως, λαμβάνεται ὡς τοιαύτη ἡ πρώτη Ἰουνίου.

"Ἄρθρον 12. — Εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νομοθ. Διατάγματος πάγονται ἀνάλογως καὶ αἱ Ἑλληνίδες, δσαι ἐπιμύθον νὰ ἀσκήσουν τὸ αυτικὸν ἐπάγγελμα ἐπὶ τῶν ἐπιτελουμένων εἰς αὐτάς, προσάγονται διὰ ἡμέραφραγήν των ἢ τὴν ἔγγραφήν των εἰς τὸ βιβλίον μαθητευμένων αυτικῶν πιστοποιητικῶν τῆς ἔγγραφῆς των εἰς Ἀξιαρχικὸν Βιβλίον ἢ πιστοδόγιον.

Ἀρθρον 13. — Διὰ Διατάγματος δύνανται νὰ καθοριστῶσιν αἱ ἀρδιαὶ διὰ τὴν ἀπογραφὴν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης μενικαὶ ἀρχαὶ καὶ αἱ ἐκδίδονται τὰ βιβλιάρια τῶν μαθητευομένων ναυτικῶν. Ὁ τύπος καὶ ὁ τρόπος τηρήσεως τῶν βιβλίων ἀπογραφῆς ναυτικῶν καὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν βιβλίων ἐγγραφῆς τῶν μαθητευομένων ναυτικῶν, καθὼς καὶ τῶν μητρώων τῶν ἐν τῇ θαλάσσῃ γενικῶν γραζουμένων καὶ ἡ ἀρμόδια πρὸς τήρησιν τῶν μητρώων τούτων ὑπηρεσίᾳ, ὁ τύπος τῶν βιβλιάριων μαθητευομένων ναυτικῶν καὶ τῶν φυλλαριῶν ναυτικῶν καὶ ἐργατῶν θαλάσσης, ὁ τρόπος τῆς ἐκδόσεως, τηρήσεως καὶ τῆς ἐν περιπτώσει φθονᾶς ἢ ἀπολείας ἀντικαταστάσεως τῶν ἀνλαδίων καὶ βιβλιάριων, ὁ τρόπος τῆς ἐν νέον ἀπογραφῆς ἢ τοῦ ἐφασικοῦ διὰ βιβλιάριων μαθητευομένων ναυτικῶν τῶν ἥδη ἀπογεγραμμένων ἐργατῶν θαλάσσης καὶ αἱ ἀρμόδιαι πρὸς τοῦτο λιμενικαὶ ἢ προξενιαὶ ἀρχαὶ, ὁ τρόπος βεβαώσεως τῆς ἀπατούμενης θαλασσίας ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἐν νέον ἀπογραφὴν τῶν ἀνωτέρω ἢ τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν αἱ βιβλιάριων μαθητευομένων ναυτικῶν, καθὼς καὶ οἰαδήποτε ἄλλη λεπτομέρεια ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἔκτελεσιν τοῦ παρόντος Νομοθ. Διατάγμα-

⁵ Αρθρον 14.— 1. 'Από της ἐκδόσεως τῆς ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ Επιφορῆς Ναυτιλίας, περὶ ἣς τὸ ἄρθρον 6 τοῦ παρόντος, καταργούνται αἱ διατάξεις τοῦ 'Ἀναγκαστικοῦ Νόμου τοῦ ὑπὲρ ἀριθ. 116)1936 «περὶ τογραφῆς ἔργων θαλάσσης». 2. 'Από της Ισχύος τῶν διατάξεων τοῦ πρόντος η Μοισθετικοῦ Διατάγματος καταργεῖται πᾶσα ἄλλη ἀντικείμενη δισταξις.

ΑΠΟ ΞΗΡΑΣ ΟΡΑΝ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Τὸ ζῆτημα τῆς ἔξαρτήσεως καὶ ὑπαγωγῆς τῆς ἀλιείας εἰς τὸ ἀρμοδιώτερον ὑπουργεῖον, ἔγινεν ἀντικείμενον μακρῶν καὶ σοβαρῶν συζητήσεων εἰς ἄλιας σχεδὸν τὰς χώρας, ὅταν ἥλθεν ἡ σειρὰ νὰ τακτοποιηθῇ διοικητικῶς καὶ νομικῶς ὑπὸ τῆς Πολιτείας ἡ διοικητικά αὕτη. Πολλὰ καὶ διάφοροι ἐπερχόμενοι κατά καρούς γνῶμαι, συμφωναὶ μὲ τὴν ἀντίληψην τῶν ἐνδιαφερομένων κυβερνήσεων, τὴν ικανότητα τοῦ ἀλιευτικοῦ κόσμου ἐκάστης χώρας, τὴν τεχνικὴν του κατάρτιον καὶ τὴν εἰς ἵσθεις παραργήν.

Τὸ θέμα τοῦτο, καὶ ἔσχολην σπουδαῖον, ἵστως νὰ μὴ ἔξητάσθη εἰς τὴν Ἑλλάδα μὲ τὴν δέοντα προσοχήν. "Ἐγίνε καὶ δι' αὐτὸν, διὰ τοῦτο καὶ διὰ τοῦτο ἀλλὰ ζῆτημα, δηλαδὴ ἡ κατὰ γράμμα ἀντιγραφὴ καὶ ἀπομίμησις τῶν ἔνεπον ἀποφάσεων. Αὐτὸν ἀρχιδόνος πρόσεται νὰ ἔξετάσωμεν εἰς τὸ παρὸν σημείωμα. Τὰ ἔρωτηματα τίθενται ἀφ' ἕαντων: Ποὺ πρέπει νὰ ὑπάρχῃ ἡ ἀλιεία εἰς τὴν χώραν μας; Εἴναι ἀρχόδιον τὸ ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας διὰ μίαν διοικητικὴν, ποὺ διαστέται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν θάλασσαν, καὶ τῆς ὅποιας οἱ καθ' ὅλον παράγοντες είναι τὰ πλοῖα καὶ οἱ ἐπ' αὐτῶν ἄνδρες;

Τὸ μυτικὸν τῆς ἐπιτυχοῦς ἐπάλισεως τῶν παραγωγικῶν προβλημάτων ὡς καὶ τῆς προαγωγῆς κάθε διοικητικῆς ἔργουται μόνον καὶ μόνον εἰς τὴν ἐπαστράπτεσσιν καὶ χορηγοποίησιν τῶν εἰδικοτήτων. Φαίνεται, διοικητικῶς, διὰ τοῦτο εἰς τὴν χώραν μας, αἱ ναυτικαὶ ὑπόθεσεις καὶ τὰ θαλάσσια ἔργα, τοὺς ἀνάντους καὶ τοὺς ἀνιδέους ἐλκύουν περισσότερον. Οἱ ἀπὸ ζηρᾶς δρῶντες τὴν θάλασσαν! Ἔνεργον ἔχουν ἀνάμεικτον εἰς τὰ τῆς ἀλιείας.

Εἶς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν ὁποίαν παρακολοῦθην καὶ μιμούμεθα εἰς κάθε θαλασσινήν ἐκδήλωσιν, ἐπικρατεῖ τὸ δόγμα: «The right man in the right place». Εἴς την Γαλλίαν, εἰς δλα τὰ ὑπουργεῖα καὶ τὰς δημοσίες ὑπάρχουν ἀνηστρέψαντας μὲ τὴν ἐπιγραμματικὴν φράσιν: «Pour réussir utiliser les compétences». Εἴς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας αἵτινες ἔξεπληξαν τὸν κόσμον μὲ τὰς δημαρχίας ἐπιδόσεις τῶν εἰς δλούς τοὺς τομεῖς καὶ ἐκδηλώσεις τῆς ζωῆς — διὰ κάθε ζῆτημα, ἔστω καὶ τὸ πλέον ἀσπιαντον — φωνάζουν: «Where is the specialist?». Εἴναι δὲ τοιάτι ἡ ἀπίμονη καὶ προσήλωσις τῶν ἀμερικανῶν ἐπὶ τὸν σημεῖον τούτου, ὅστε νὰ ὑπάρχῃ καὶ ίδιατέρᾳ κρατικὴ ὑπηρεσία, εἰδικῶς ἀσχολούμενή μὲ τὴν ἔξενεσιν καὶ ἀποκλειστικὴν ιδιοφυΐαν, τὴν προστασίαν καὶ χρηματοδότησιν τῶν ἐφερόμενων, ἔστω καὶ τὸν πλέον παραδόξων, τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἔρευντων, κοντολογῆς, τῆς ἀξιοποίησης κάθε πράγματος καὶ ἐννοίας, δι' εἰδικεύσεως. Χρονοτρόπῳ περισσότερον εἰς τὰς τελευταῖς αὐτὰς παρατηρήσεις, διὰ νὰ δώσω μεγαλυτέρων ἔμφασιν εἰς τὸ θέμα μονον, καὶ μεταφράσωντες ἀπό τὰ ζωτανὰ αὐτὰ παραδείγματα, εἰς τὴν παρ' ἡμῖν χελωνοδρομίαν, νὰ παραστήσω ζωηρότερον ποια είναι ἡ ἀλήθεια ἐπὶ τὸν ζῆτηματος τῆς ἀλιείας καὶ πόση είναι ἡ ἀπόστασις ποὺ μᾶς χωρίζει ἀπὸ τὴν πραγματικότητα.

Πρὸ διλίγον ἀκόμη δεκαετηρίδων ἡ ἀλιεία ἔθεωρετο μία ἀσήμαντος ἐπαγγείλησις, ἔνα πενιχρὸν διοποιητικὸν ἐπάγγελμα τῶν ἀλέων. Ἡλιενὸν οὗτοι εἰς τὰς ἀκτὰς μόνον, μὲ ἐντελῶς πρωτόγονα μέσα καὶ χωρὶς καμίαν ἐπιστημονικὴν καθοδήγησην. Ἡ Πολιτεία, σύμφωνα μὲ τὰς ἔξαστος ἀνάγκας καὶ τὰς κρατικὰς ὑποδεῖξες τῶν ἐνδιαφερομένων, καθητήσεις διατάξεις, ἐδέστησε νόμους, διέτασσε περιορισμούς καὶ ἐλάμβανε, χωρὶς καμίαν ἐπιστημονικὴν ἔρευναν, πλείστα δοσαὶ ἀλλὰ μέτρα, ἐποιηθέμενα κατάλληλα. Αὐτὰ μέχρι σήμερον ἔμειναν σχεδὸν ἀμετάβλητα εἰς τὰς χώρας μόνον ὃντας ἡ ἀλιεία παρέμεινεν εἰς τὸν ίδιον πρωτόγονον κατάστασιν.

Τὴν ἐποχὴν ἔκεινην ἡ ἀλιεία εἰς τὴν θάλασσαν δὲν ἦταν δργανομένη, δῆλος είναι σήμερον, ἐνῷ ἡ ἀλιεία τῶν γλυκών ὑδάτων, λιμνῶν, ποταμῶν καὶ λιμνοθαλασσῶν, ἥτοι ἀφρωντέρα καὶ σηματικότερα. "Εκτοτε καθερώθη εἰς τὰς διαφόρους χώρας, δῆλος ἡ διοικητικά αὖτις ὑπάρχεται εἰς τὰ ὑπουργεῖα Γεωργίας, Ἐμπορίου, Οἰκονομικῶν ἢ Ἐπιστημονικῶν. "Οσον ἀφορᾷ τὴν παρὸν τοῖς ὃς ἄνω ὑπουργεῖοις ἐντετάλμενην ὑπηρεσίαν Διοικήσεως τῆς ἀλιείας, αὕτη ἀπετελεῖτο οὐχὶ ἀπὸ εἰδικούς, ἀλλ' ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἀπὸ ὑπαλλήλους, οἱ δοτοὶ τὸ μόνον τὸ δοτούν ἔγγρωρζον καλῶς εἰς δῆλη τὴν ὑπόθεσην τῆς ἀλιείας, ἥτοι, διὰ τὰς ψάρια ευρίσκονται εἰς τὴν θάλασσαν...

"Ἡ ἔξελιξις τῆς ἀλιείας κατά τὰ τελευταῖα τριάντα ἔτη, εἰς μεγάλην πλούτοφορον διοικητικὴν, ὑπῆρχε τόσον ταχεῖα καὶ ἀποτελεσματική, δῆλος ἡ ἀνάγκας τὰς κυβερνήσεις τῶν διαφόρων χωρῶν νὰ λάβουν σύντονα μέτρα δηκτοῦ μόνον πρός συγχρονισμὸν τῆς ἀπὸ ζηρᾶς καὶ θαλάσσης δργανομένως τῆς ἀλιείας, ἀλλὰ νὰ προσδοκῶνται εἰς τὴν ἀναθεώρησην τῆς διεπόντης τὴν διοικητικὴν νομικὴν καταστάσην, καθὼς καὶ εἰς τὴν ἀνασυγκρότησην τοῦ διὰ τὴν Διοίκησην τῆς ἀλιείας ἐντεταλμένον πρό-

σωτικοῦ καὶ τὴν προσάρτησην ταῦτης εἰς τὸ ἀρμοδιώτερον ὑπουργεῖον. Παρετηρήθη λοιπόν, ὅτι εἰς πολλὰς χώρας, ὅπου ἡ ἀλιεία ὑπήγετο εἰς τὰ ὑπουργεῖα Γεωργίας, Ἐμπορίου, Οἰκονομικῶν ἢ Ἐσωτερικῶν, μὲ τὰς γενομένας βασικὰς μεταλλαγάς, αὕτη προσητήθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, ἢ τῆς Ἐμπορίου. Ναυτιλίας, ως τὰ πλέον ἀρμοδιώτερα διὰ μίαν διοικητικὴν τῆς δοτούς ἡ βάσις είναι ἡ θάλασσα καὶ οἱ παράγοντες τὰ πλοῖα καὶ οἱ ἐπ' αὐτὸν ἄνδρες. Εἰς ἄλλας πάλιν χώρας, ἡ διοικητικὴς τῆς ἀλιείας προσέλαβε μορφὴν αὐτοτελοῦς ὑπουργεῖου, ὡς ὑφυπουργεῖον ἀλιείας, εἰς τινὰ δὲ κράτη, καθὼς ἡ Ἀγγλία, διόπου κατὰ κανόνα δὲν διγονται τὰς ἀπὸ αἴωνων καθιερωθείσας συντηθείας καὶ παραδοσίας, ἡ ἀλιεία, μολονότι παρέμεινεν ὑπὸ τὴν διοικητικὴν ἐποτείαν τοῦ ὑπουργεῖου Γεωργίας, καὶ Ἀλιείας, οὐσιαστικῶς ἐλέγχεται καὶ καθοδηγεῖται ἀπὸ τὸν Ναυαρχεῖον.

"Οπος ἡ ἐπιτυχία, ἡ πόδος καὶ ἡ ἐπέκτασις μᾶς διοικητικῆς ἐπιχειρήσεως ἔξαρτωνται κυρίως ἀπὸ τὸν τρόπον καθ' ὃν αὕτη διοκεῖται, οὕτω καὶ διὰ τὴν ἀλιείαν, ἡ πρώτη μέριμνα τῶν ὡς ἄνω κυβερνήσεων ἦτο νὰ προσδοκεῖται εἰς τις κατασκευαὶ σιδηροδρομικῶν γραμμῶν ἀπ' εὐθείας πρὸς τὰ ἀλευτικὰ κέντρα καὶ τὴν οἰκοδόμησιν ἀποθρόνων γυγείων. "Ἐκ παραλίου πρὸς τὰς δαπάνας ταῦτας μετεργούμενας καὶ τὴν διοικητικὴν διοράσσουν τὸν κλάδου τούτου, προσήστησαν τὴν ἀλιείαν εἰς ἀρχόδιον ναυτικὸν ὑπουργεῖον, καὶ ἔθεσαν ἐπὶ κεφαλῆς τῆς διοικητικῆς ταύτης, ἀποκλειστικῶς, ἐποτήμονας εἰδικῶς καταρπούντας, προερχομένους πολλάκις ἀπὸ τὰ στελέχη ἀξιωματικῶν τοῦ Πολεμικοῦ καὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ναυπηγούς, μηχανικούς, ὡς ἐπίσης καὶ ἐπιχειρηματίας, κατέχοντας τελείως τὴν διοικητικὴν διοράσσουν τῶν ὑπουργεῖων τῆς διοικητικῆς ταύτης.

"Οταν συνεργοτήθη ἡ στρατιὰ αὕτη τῶν εἰδικῶν καὶ ὁ καθένας σύμφωνος μὲ τὴν εἰδικότητά του προχειρίστηκε νὰ ἐργάζεται μὲ μέθοδον, μὲ σύστημα, μὲ ἐπιμέλειαν διὰ τὸν αὐτὸν καὶ μόνον σκοπὸν — τὴν βελτίωσιν καὶ προώθησην τῆς ἀλιείας — διὰ αἱ ἐλλειψεις, τὰ μειονεκτήματα, τὰ περιττά καὶ ἐν γένει τὰ κακῶν κείμενα ἐνεφανίσθησαν δειλά-δειλά ὡς διὰ μαγείας. Τὰ πρώτα αἰσθητὰ μειονεκτήματα ήσαν ἡ διέποντα τὴν διοικητικήν νομοθεσίαν. Κατόπιν ἔξοντας της μειονεκτηκής μελέτης, ἡ ἐπὶ τούτῳ ἐντεταλμένη ὑπηρεσία ἐκ νομικῶν, εἰσηγήθη εἰς τὴν Κυβέρνησιν των, τὴν τελείων ἀναθεώρησην τῆς παλαιᾶς νομοθεσίας καὶ διότιν ἐγένετο τῶν διατάξεων, τῶν μέτρων, τῶν περιορισμῶν, τῶν ἀφορῶν τὴν ἀλιείαν τῆς διοικητικῆς ταύτης. Κατόπιν ἔξοντας της μειονεκτηκής μελέτης, ἡ διοικητική νομοθεσία εἶναι ἔνας ἀναχρονισμός καὶ καθίσταται δι' αὐτῆν ἔνα διαρκές ἐμπόδιον. "Οπως μειονεκτηματικὸς καὶ ἀναχρονισμός ἐθεωρήθη ἡ προσάρτηση τῆς ἀλιείας κατὰ τὴν σημερινήν ἐποχὴν εἰς τὰ ὑπουργεῖα Γεωργίας ἢ Ἐμπορίου, καθ' ἣν στιγμὴν ὁ ἀλιευτικὸς στόλος, λόγῳ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων του, λόγῳ τῶν πολυτάλοντων ναυπηγών ἀναγκῶν καὶ λόγῳ τῆς χρηματοποίησεως του ὑπὸ τοῦ Κράτους εἰς ὁρισμένας περιπτώσεις διὰ τὸν ἄμειναν τῆς χώρας, τίθεται εἰς ισημερίαν τοῦ Πολεμικοῦ καὶ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Διὰ νὰ σηματισθῇ σαφῶς γνωμή ἐπὶ τὸν ὡς ἄνω μεταρρυθμίσεων καὶ ἐκτιμηθῇ διότινος ἡ ἀξία των, διὰ αὐτέρωθιστον μερικὰ παραδείγματα ἀπὸ τὰ ἄλλα κράτη. Θὰ μᾶς βοηθήσουν εἰς μίαν ἀπτήν σύγκρισην πρὸς τὰ παρ' ἡμῖν ς. Πρὸς τοῦτο θὰ διαιρέσουμεν τὰς διαφόρους χώρας εἰς τέσσαρας κατηγορίας. Λοιπόν, εἰς τὰς χώρας, δῆλος είναι ἡ ἀλιεία ἔξαρτος τῆς διοικητικῆς ταύτης. Καὶ τοῦτο είναι εἰνόητον, διότι ἡ παραπομπή τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ στοὺς τοῦ Κράτους εἰς ὁρισμένας δργανοτήσιμους ἡ ὑπουργεῖον ἀλιείας καὶ δον. Εἰς τὰς χώρας, δῆλος είναι ἡ ἀλιεία ὑπάγεται εἰς διάφορα ἄλλα ὑπουργεῖα.

ΠΡΩΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ. Εἰς τὴν Μεσόγειον αἱ σηματικότεραι

ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΟΜΕΣΤΙΝΗ

ΚΩΔΙΚΕΣ:
A.B.C. 5TH
SCOTT-S 10TH

"Ετος ιδρύσεως 1870 έν Σύρῳ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ { Διεύθυνσις: Βασ. Κωνσταντίνου 38
 'Αποθήκη: Βασ. Κωνσταντίνου 38

Τηλ. Διεύθυνσεως: 41314 Μετά τὰς ἐργασίους ὧδας 84.273

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ—ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΑΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΝΗΤΩΝ—ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣ—Ν. ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ—Ν. ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ—ΙΑΙΑΙΤΕΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ—ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΓΝΩΜΑΙ—ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ—ΥΑΙΚΑ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ Ν. ΕΦΟΔΙΑ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ALEXANDRIA - PORT-SAID
Established 1902 - Cables GRENLIS
GREG. A. CACOMANOLIS
ALEXANDRIA - PORT SAID - SUEZ
Steamship Agent, Broker
General Merchant
ALEXANDRIA, P.O.B. 400 PORT-SAID P.O.B. 77
6, Moh. Aly Square 2, Alex. L. Grand

χώραι, όπιγανον την βιομηχανίαν της άλειας εἰς ναυτικά υπουργεῖα. Αντά είναι ή Γαλλία, ή Ισπανία καὶ ή Πορτογαλία καὶ οἱ τρεῖς αὐταὶ χώραι ἔχουν σημειώσει ἔξαιρετικά προόδους εἰς τὴν ἀλειαν καὶ ἀξίζει τὸν κόπον νὰ τὰς παρακολουθήσουμεν. ΓΑΛΛΙΑ. Η Γαλλία είναι η χώρα, δύον ἐκτὸς τοῦ ὅπι την ἀλεια ἔξειλίζθη εἰς τεφαστίαν βιομηχανίαν, ἔξακολονθεῖ νὰ μένη ἡνας θῷλος συννασιόνεως μὲ τὴν ιστορίαν της. Καὶ τι δὲν ἔχουν γραψῆ διὰ τὸν φαράρες τῆς Βρετάνης, τὸν Σαιν Μαλό, τῆς Διεπής, οἱ όποιοι εἰς παλαιότεραν ἐποχὴν εἶχον τρομοκρατήσει τὰς θαλάσσας ὡς κυνοφάροι. Οταν εἰς τὴν Γαλλίαν λέγον «*Patron Pêcheur*», είναι ὡς νὰ δίδουν ἔνα τίτλον τιμῆς εἰς τὸν φαράρες των. Ἀπὸ τὰς βορειότερες ἀκτὰς τῆς Μάγχης, ἀπὸ τὴν Βρετανίην μέχρι τοῦ Βισκαϊκοῦ κόλπου καὶ ἀπὸ τὰ Ισπανικά σύνορα μέχρι τῶν Ιταλικῶν εἰς τὴν Μεσόγειον, ὅπῃ η ἀκτὴ μὲ τοὺς ἰχθυολιμένας καὶ μὲ τὰ μικρὰ φαράδια χωριά, είναι σὰν ζωγραφά. Ἐκεῖ ξῆ ἔνας εὐτυχισμένος κόσμος ἀλέων, ποὺ είναι ἀδύνατον νὰ συναντήσῃ κανεὶς πονθενά. Είναι τοιαύτη ἡ στοργὴ τῶν Γάλλων διὰ τὸν φαράρες των, ὧστε δὲν ὑπάρχει μέσον καὶ μέτρον, ποὺ νὰ μὴ ἐφήμοσαν διὰ νὰ τὸν προστατεύσουν. Σχολεῖαν διὰ τὸν ναυτόπατας καὶ τὸν φαράρες, ὁ φανατοφρεῖα, νοσοκομεῖα, Τράπεζαι ἀλειας, ταμεῖα περιθύλαιες, πλειστα δοσα ἄλλα εὐαγῆ ἴδρυματα, τὸ πᾶν ἔχουν προβλέψει διὰ νὰ δοητήσουν τοὺς συμπατεῖς αὐτοὺς βιοπλαστάς. Πρῷο δίλγων ἐτῶν η Γαλλία ἐδαπάνησεν ἄντα τὸν ἐνός δισεκατομμυρίου φράγκων, διὰ τὴν διαρρύθμισην τῶν ἀλευτικῶν λιμένων τῆς Βουλώνης, τοῦ Λοριάν, τῆς Ρωσελίης καὶ τοῦ Ἀρκαδόν. Σήμερον ὁ ἀλευτικὸς στόλος τῆς χώρας ταντῆς, παρὰ τὰς ἀπολειας τοῦ πολέμου, είναι ἔνας ἀπὸ τὸν πλέον συγχρονισμένους τοῦ κόσμουν. Αἱ τελευταῖα μάλιστα ναυτηγήσεις ἀποτελοῦν τὸ δι, τι τέλειον δύναται νὰ φαντασθῇ κανεὶς καὶ νὰ προσαρμοσθῇ ἐπιτυχῶς εἰς τὴν ἀλειαν ἀνοικτῆς θαλάσσας. Ή ἀλεια εἰς τὴν Γαλλίαν ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπονογείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Αρχικῶς ὑπήγετο εἰς τὸ ὑπονογείον Ναυτικῶν, κατόπιν μετετέθη εἰς τὸ ὑπονογείον Δημοσίων «Ἐργων καὶ σήμερον εἰς τὸ ὑπονογείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας, πλὴν η ἀλεια γλυκέων ὑδάτων ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπονογείον Γεωργίας, μὲ νωισμένους τομεῖς, ὑπαγομένους εἰς τὸ ὑπονογείον Δημοσίων «Ἐργων. Τὸ ἀνότατον Ολοκονομικὸν Συμβούλιον τῆς Γαλλίας ἔχητον εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ τὸ 1936 τὴν συγκέντωσιν ὅλων τῶν ἀποκειμένων εἰς ἔνα καὶ μόνον ὑπονογείον. Ἐπειδὴ πρὸ τοῦ πολέμου παρετηρήθη μεγάλη κίνησις περὶ τὴν ἀλευτικὴν βιομηχανίαν, εἰς τὰς σπουδαῖας γαλλικὰς ἀποκίας, η γαλλικὴ κυβέρνησης μελετᾷ τὴν ἀσυγκρότησην ὅλων αὐτῶν τῶν ὑπερεσιῶν καὶ τὴν συγκέντωσιν τῶν εἰς τὸ ὑπονογείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας, μὲ πρόγραμμα τὴν προώθησιν καὶ προαγωγὴν τῆς βιομηχανίας τῆς ἀλειας εἰς τὸν ἀνότατον βαθμὸν. Σημειώτεον, διτὶ οἱ Γάλλοι θεωροῦν καὶ πολὺ δικαιοῖς ἄλλωστε, διτὶ οἱ ἀλειες ἀποτελοῦν τὰ καλύτερα πληρωμάτα διὰ τὰ ὑποδρόμια καὶ τὸν ἔλαφρον στόλον. Διὰ τοῦτο λειτουργοῦν εἰς Βρετανίην καὶ Τουλόννα σχολαὶ εἰδικοτήτων, ίδιαι χειριστῶν διὰ τὰς μηχανᾶς ἐστοερικῆς καθεσις, διτὶ προτομάντων οἱ ἀλειες, προσκειμένους νὰ ὑπερτήσουν εἰς τὸ Ναυτικόν. Περάστων θὰ ἀναφέρω, διτὶ δὲλαι αἱ ναυτηγήσεις ἀλευτικῶν πλοίων ἐλέγχονται ἀπὸ τὸ ὑπονογείον τῶν Ναυτικῶν, μὲ εἰδικὸν ἐπιτελείον ἐκ ναυτηγῶν, μηχανικῶν καὶ ἰδιαίτεραν ὑπερεσιαν τεχνητῆς ἐπιθεωρήσεως, ἀποτελουμένην ἀπὸ ἀξιωματικοὺς τὸν Πολ. Ναυτικοῦ. Αὐτούς, τὰ στενά δομαὶ τὸν σημειωμάτος μου δὲν μοὶ ἐπιτέλουν νὰ ἔκταθοι περισσότερον ἐπὶ τοῦ τόσου σπουδαίου ἡγήματος τῶν ναυτηγήσεων ἐν Γαλλίᾳ καὶ νὰ δημοσιεύσω μερικά ἀπὸ τὰ τελευταῖα γνατηγικά σχεδία ἀλευτικῶν πλοίων. Μόνον τὸ νὰ σκεφθῇ κανεὶς, διτὶ τὴν στιγμὴν αὐτὴν εἰς τὰ γαλλικὰ ναυτηγεῖα μηροὶ καὶ μεγάλα, ναυτηγούντα περιεπωθῶς ἄνω τῶν διακοσίων ἀλευτικῶν, βάσεις σχεδίων ἐπονηθέντων ὑπὸ διαπετόν τανηγῆ, ἀρκεῖ διὰ νὰ ὑπολογίσῃ τὸν δύκον τῆς ἐπιτελουμένης ἐργασίας καὶ τῆς καταβαλλομένης προσπαθείας πρὸς ἀναδημοσιογράφιαν καὶ συγχρονισμὸν τῆς ἀλειας. Άλλα στοῦ πονθοῦ τὴν πόρτα...Θὰ συνεχίσω εἰς τὸ προσεχές.

ΚΩΣΤΑΣ

Εις τὸ προηγούμενον ἡμεῖσμα μον κατήγγειλα δι' ἀνοικτῆς ἐπιστολῆς μον πρὸς τὸν ζ. Ὑπονογόν ἐπά της Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, τὸ σκάνδαλον τῶν εἰς τὴν Οἰνόφρα δοθεισῶν παραγγελῶν διὰ πετρελαιομχανᾶς προώσεως τῶν ἀλευτικῶν πλοίων. Ἐπειδὴ αἱ ἀποστάλεισαν ἔξ Ἰννωμένων Πολιτειῶν μηχανᾶ εἶναι τελείως ἀκατάλληλοι διὰ τὸν εκοπὸν δι' ὃν παρηγγέλθησαν, οὐ δὲ ἀξία τῶν ὑπερβαίνει τὰ δύο δισεκατομμύρια δραχμῶν, αἵτινες ἀποτελοῦν ζημιὰν ἀναπλιθοῦτην διὰ τὸ Ἐλληνικὸν Δημοσίον, διὰ τοῦτο, τὸ παράδοξον αὐτῷ γεγονὸς δὲν είναι διμνάτον καὶ δὲν ποτέ νῦ παρέλθει ἀπαύτηπον.

τα ονυμάτων καὶ σεν ἀρέσει τὰ λαζανήν αὐθαιρηγήτων.
Εἴδιστα εἰς ὅλας τὰς προηγμένας χώρας, δόποις, δύταν διὰ τοῦ Τύπου καταγγέλλονται ἀνομαλίαις ἀφορῶσα τὰ πεπλαγμένα διὰ τὴν προαγωγὴν μᾶς βιομηχανίας καὶ γίνονται ὑποδείξεις μὲ καλὺν πίστιν, εἰθιστα λέγω, αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι ἡ νὰ διαφεύδοντα τὰ γραφόμενα ἐντὸς 48 ὥρων, ἡ νὰ δικαιολογῶνται ἐπόπιμως τὰ τὴν ἀνομαλίαν ἀφορῶντα. Σιωπὴ οπημάνει διὰ τὰ καταγγελλόμενα εἶναι ἀληθῆ, ἡ δὲ συγχρίζουμένη κωφεύσις προπούθεται ἐπιθυμίαν παρακάμψεως τῆς ὑποθέσεως δι' εὑνότητος λόγους.

Ἐπεινεργοῦντος, λοιπὸν, ἐπὶ τῆς ἀναφορᾶς μου, ὑπενθυμίζω, διὰ εἰς τὸ σημεῖον ὃντος ἔφθασαν τὰ πράγματα, ή οἱ ἀναμνηγούμενοι εἰς τὰ τῆς ὁργανώσεως τῆς παρ' ἡμῖν ἀλλειας θὰ ἀποκαλυφθῶν ὡς ἀμαθεῖς καὶ ὑπενθύνοντι διὰ τὰς δημιουργούμενας διηγερῶς ἀνομαλίας, ή διαταγγέλλοντας τὰς ἐνεργειας τωντας θὰ τιμωρηθῇ ἀντηρός ὡς φευσθεῖς. Εἶναι ἀναμνησθήτον δι, ἐάν οἱ χειριζόμενοι τὰ τῆς ἀλειας δικτατορικῶν εἴλον ἔστον καὶ ἐλαστιστην ιδέαν περὶ πετρελαιομηχανῶν καὶ τῆς ἀλειας των ὡς ἐργαλείων διὰ τὴν ἀλειαν, δὲν θὰ περιέπιτον, ἀσφαλῶς, εἰς τόπου κονδούριες σφάλμα.

Ναυτικοί Δήκοντες

—Ναῦλος προπληρωθεὶς καὶ ἐπιστροφὴ αὐτοῦ.

Εις ἔφεσιν ἀσκητήσαν ἐνώπιον Ἐφετείου τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν ἐπέχειτὴ ἀπὸ τοὺς φροτωτάς ἡ ἀκύρωσις μᾶς πρωτοδίκου ἀποφάσεως, ηῆς ἀπέρριπτεν ἀπάτησιν των κατὰ τῆς «Κανάντιαν Πασίφικ» διά τὴν ἐποτροφρήν προπλησθέντος ναύλου. Οἱ ἐνάγοντες εἰζον φροτῷσι ἐμπορεῦματα εἰς Καλκούταν πρὸς μεταφορὰν εἰς Βαγκούνεο κατ' Ὁκτώβριον τοῦ 1939, βάσει φροτωτικῶν διὰ τῶν ὅποιων προθελέτο, ὅτι ἀπατήσεις ἀπορρέουσαν ἐξ αὐτῶν, θὰ ἐπελύνονται συμφόνως πρὸς τὴν ἀγλαΐζην νομοθεσίαν. Δι' ἑκάστην φροτωσιν εἰχεν ἐνδοθῆ καὶ μία καὶ εὑθεῖαν φροτωτικὴ ἀπὸ τοὺς πράκτορας τῶν ἐναγομένων ἀνάφεονσασ πτι τὰ ἐμπορεῦματα θὰ μετεφέροντο εἰς τὸ Χόργ Κόργ επὶ τοῦ ἀποπλοίου «Σιρτάνα» τῆς ἑταρίας «Μπρίτις-Ιντια» καὶ ἐκεὶ θὰ μετεφορτώνοντο ἐφ' ἕνδε πλοίον τῆς ἐναγομένης «Κανάντιαν Πασίφικ» πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸ Βαγκούνεο.

Ἐπαρθεῖστος, φροντικῶς ἐκδοθείσας ἀπὸ τὴν «Μπρίτς-Ἔγκα» ἐπεδόθησαν εἰς τοὺς πράκτορας τῆς «Κανάντιαν Πασίφικ». Πλήρης ὁ ναῦλος ἐποιηθεὶς ἀπὸ τοὺς ἑναγόντας εἰς τοὺς ἑναγομένους κατὰ τὴν φόρτωσιν εἰς τὴν Καλκούταν. Τὸ 13 τοῦ ναύλου τούτου εἰσπέράθη ἀπὸ τὴν «Μπρίτς-Ἔγκα» ως ἀνάλογη ἀπὸ τοῦ ὅλου διὰ τὴν μεταφοράν ἀπὸ Καλκούτας εἰς Χόγκιν Κόργκ. Τὸ «Σιρντάνα» δύμως προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης καὶ ἐβιθίσθη πρὶν φθάσῃ εἰς Χόγκιν Κόργκ καὶ ἐπομένως τὸ φροτίον τῶν ἑναγόντων δὲν μετεφορώθη ποτὲ εἰς τὸ πλοίον τῶν ἑναγομένων. Τὸ πρωτόδικον ἀμερικανὸν Δικαστήριον ἀπεφάνθη δι, βάσει τῆς ἀγγίκης νομοθεσίας, προπληρωθεὶς ναῦλος δὲν ἐπιστέρεται, ἐὰν τὸ πλοίον ἀπολεσθῇ ἐφόσον ἡ σύμβασις μεταφορᾶς δὲν ηθελεν εἰδικῶς ποιεῖται.

Ο 'Αμερικανός δικαιοτής ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν του εἶπεν ἐν ἀρχῇ
ὅτι οἱ ἐνάγοντες ἀνεφέρθησαν εἰς προηγουμένην ἀπόφασιν τῶν ἄγγιλ-
κῶν δικαιοτηρίων, δι' ἣς πράγματι, ἐπετράφη ἡ ἐπιστροφὴ μᾶς προ-
καταβολῆς ναῦλου διὰ μεταφορὰν τῆς ὅποιας ἡ ἐκτέλεσης ἔματανθη
λόγῳ τοῦ πολέμου. Η ἐπιστροφὴ ἐπετράφη ἀπὸ τὴν Βουλὴν τῶν Λόδ-
δον ἐν τῇ ἀντιλήψῃ ὅτι ἐπρόσειτο περὶ ἀπόλυτου ἀποτυχίας τῆς μετα-
φορᾶς. Συνεπῶς, δὲν ὑπάρχει τίποτε τὸ ἀποδεικνύον, ὅτι ἡ ἀπόφασις
τοῦ ἀμερικανικοῦ Πρωτοδικείου δὲν ἦτο σύμφωνος πρὸς τὸν ἄγγιλον
νόμον, πολλῷ δὲ μᾶλλον διὰ τὸ δικαιοτήριον ἐπλανήθη ἀποφανόμενον,
διὸν δὲ προεβλέπετο ἀπὸ τοὺς κατ' εὑθεῖαν φροντιῶν ἡ ἐπιστροφὴ προ-
καταβληθέντος ναῦλου, καθ' ἣν περιπτώσιν τὰ ἐμπορεύματα ἥθελον ἀπολε-
σθῆν. Οἱ ἐνάγοντες ἰσχυρίσθησαν, ὅτι οἱ ἐναγόμενοι ἦσαν ἀπλοὶ ποάκτορες
ἀποστολῆς, διὸν ἀφορᾶ τὸ ταξίδιον ἀπὸ Καλκούντας εἰς Χόγκ Κορκ καὶ
ὅτι δὲν παρέλαβον ποτὲ τὰ ἐμπορεύματα ὡς μεταφορεῖς, διὰ νὰ τὰ
μεταφέρουν δηλ. αὐτοὶ οὗτοι καὶ ἐποιέντως δὲν θὰ ἔπειπεν νῦν εἰσπράξουν προ-
καταβολικῶς τὸν ναῦλον. Τάξ ἀπόφεις των ταύτας ἐστήριξαν κυρίως
ἐπὶ δύο δρώσιν τῶν φροντιῶν:

α) "Οτι εδ προπληρωθεις νανδος εισπράττεται έπι τη παραλαβη του έμπορειματος από τὸ μεταροφέα και δὲν είναι έπιστρεπτέος, ἢν έμπορειμάτα η πλοίον άπολεσθον η δηλο.

Καὶ β) «Συμφωνεῖται, διτί ἔκποτος ἐκ τῶν μεταφρέων θὰ είναι υπενθύνος μόνον δι' ὅσα ἐμπορεύματα καὶ δταν παραληφθοῦν ὑπὸ τὴν προσωπακήν του φύλαξιν. Αἱ δι' ἀπ' εὐθείας φροτικῶν διευθετήσεις ἐγένοντο πρὸς διευκόλυνσιν τῶν φροτωτῶν. Ἡ εὐθύνη δύναται ἐκάστου μεταφρέων, σχετικῶς μὲ τὴν μεταφράσιν καὶ τὴν στοιβασίαν περιοριζεται μόνον διὰ τὰ ίδια αὐτοῦ στάχτη.... καὶ δὲν θὰ είναι —η εὐθύνη — παρὰ ἐξείνη τῶν πρακτόρων ἀποστολῆς μόνον».

Αλλά, κατά τὸν δικαιστήν, οἱ ἐνάγοντες παρέβλεψαν ἄλλους ὄρους τῆς φροτωτικῆς, οἵτινες σαφῶς καθώριζαν: «Ο ναῦλος εἶναι πληρωτέος εἰς Καλκούνταν διὰ τὸ μέχρι τοῦ Βαγχούνερ ταξίδιον». Καὶ ἀζόμη: «Ἐάν δὲ ναῦλος πληρωθῇ εἰς οἰανδήποτε ἄλλην θέσιν, παρὰ εἰς τὸν προορισμὸν τοῦ πλάνου, είναι πληρωτέος, ἔστω καὶ ἀν πλίον δὴ ἐμπορεύματα ἡθελοντὸν ἐν τῷ μεταξὺ ἀπολεσθῆ ἢ μὴ καὶ ἔαν τὸ ταξίδιον συμπληρωθεῖ ἢ οὔ. Ο ναῦλος ἐν πάσῃ περιπτώσει δρεῖνεται εἰς ἀντάλλαγμα τῆς φροτωτικῆς».

Αι προβλέψεις αιτα σαφῶς καταδεικνύουν, ότι δ ο ναῦλος διὰ τὸ μέσον τοῦ ὀκεανοῦ ταξίδιον ἥτο προτιμητόεσσις Καλκούταν, ἡμια τῇ ἐπιδροῖσιν τῶν φροτωτικῶν καὶ ἀνεξαρτήτων τῆς συμπληρώσεως τοῦ ταξιδίου. Εἰς τὸν ἰσχυρισμὸν τῶν ἑναγάκιων, διτοι οἱ ἑναγάκιοι οὐδέποτε παρέλαβον τὰ ἐμπορεύματα, ὡς μεταφροτεῖς, τὸ Δικαστήριον ἔδωκε δύο ἀπαντήσεις: 1) "Οσον ἀφορᾶ τὴν προκαταβολὴν τοῦ ναῦλου, παράδοσις εἰς τοὺς ἑναγάκιούς τῶν φροτωτικῶν τῆς Μπριτζ-Ἴνιας δέον νὰ θεωρηθῇ –πτώς καὶ τὸ Πρωτόδιον δικαστήριον ἀπέτραβη— ὡς λοιδούμασσον πρὸς παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς ἑναγάκιους. Καὶ 2) Βάσει ἑνὸς ἄλλου ἔρθρου τῆς φροτωτικῆς, ἐπεξηγούντος τὴν λέξιν εμεταφρεύεις, διτοι εἰς αὐτὴν περιλαμβάνονται οἱ ἐφοπλισταὶ οἰουνδήτοι μεταφέροντος σκάφους, δ ὅρος οὗτος εἰς τὴν προκειμένην ἐφαρμοζόμενος περιττώσιν θὰ ἐσήμαινε: «Προκαταβολὴ ναῦλον εἰσπράττει ἀπὸ τὴν παραλαβὴ τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς οἰουνδήτοι μεταφέροντος σκάφους».

Οι φροτοτάτ δὲν συνεβλήθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ «Σιγντάνα». Ή μόνη ὑφίσταμενή σύμβασις ἦτο μὲ τοὺς ἑναγομένους τῆς «Κανάντιαν Πασίφικην». Καὶ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ εὐθύνη τῶν ἑναγομένων ἦτο περιωρισμένη, ὡς ἀπλῶν πρακτόρων ἀποστολῆς, ἔως ὅτον τὰ ἐμπορεύματα ἢν μετεφέροντα εἰς ἔννι τῶν σκαφῶν των, δὲν παρημποδίζει τάς ἐκδοθεῖσας ἀπὸ εὐθέως φροτικάς των ν' ἀποτελοῦνται.



Δανία

Τὰ ναυτιλιακά της προβλήματα

Όμως διευθυντής της «Ενώσεως» δανών έφοροιστῶν εἰς συγκέντρωσιν ἐκπροσώπων τῶν ἑμούριων καὶ ναυτιλιακῶν κύριων τῆς Κοπεγχάγης, ἀνεσκόπησε τὴν παρούσαν κατάστασιν τῆς δανικῆς Ναυτιλίας καὶ ἔτεγράψιε τὰς δυσχερίες ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡ ναυτικὴ βιομηχανία τῆς Δανίας, τῆς Νορβηγίας καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, κατ’ ἀντιδιαστολὴν πρὸς τὴν ισχυράνθεσιν, τὴν ὥπουν κατέχουν αἱ ναυτιλίαι τῆς Σουηδίας καὶ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν.

Ἡ Δανικὴ Ναυτιλία — εἶπεν — ἀπόλεσε τὰ 45 οἱ τῆς χωροτικότητὸς της κατὰ τὸν πόλεμον, ἦτοι 230 πλοῖα 837.000 τόννων δ. w. Δανιανομένης ὅμως ἄτ' ὅμη τῆς προσθήκης ἀπὸ τῆς ἀπλευθερώσεως (Μάϊος 1945) καὶ ἐντεῦθεν ἀρκετῶν σκαφῶν, αἱ ἀπόλειαι αὗται εἰχον ἐποιησθεῖ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1945 εἰς 166 πλοῖα, 588.000 τ. d. w., ἦτοι εἰς τὸ 1/3 τῆς προπολεμικῆς δυνάμεως τοῦ Δανικοῦ ἑμιοργοῦ στόλου. Ἡ ήλικία, ὅμως, τῶν δανικῶν πλοίων ηὔξηθη, δεδομένον ὅτι δὲν ἔσπειρθη εἰσόδος καινουργῶν πλοίων εἰς τὴν δύναμιν τῆς κατὰ τὰ πολεμικά ἔτη.

Ἡ προπολικὴ διὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον δὲν εἶναι καὶ τόσον εὐνοϊκή, δεδομένου ὅτι μετὰ δυσχερίες θὰ πραγματοποιηθῶν αἱ ἀναγκαῖαι ἀντικαταστάσεις τῶν ἀπόλεσθέντων σκαφῶν. Τὰ δανικὰ νοστηγεῖα δὲν εἶναι εἰς θέσιν ν' ἀνάλαβον τὴν ἐκτέλεσιν εὑρέος ναυτιγκοῦ προγράμματος, εἴμῃ μετὰ παρθένεστιν δύο ἢ τριῶν ἔτῶν, ἐνῷ καὶ διαθέσια κεφάλαια εἰς συνάλλαγμα δὲν ὑπάρχουν διὰ τὴν γανπιγήσιν ἢ τὴν ἀγορά πλοίων ἐκ τοῦ ἔξτρεμον.

Ἀντιδέτως, τὰ συνηδριακὰ ναυτηγεῖα ἀπέδοκαν δῆλην τῶν τὴν δυναμότητα κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον καὶ οἱ συνηδροὶ ἐφοπλισταὶ κατέχουν σήμερον ἔνα σημαντικὸν ἀριθμὸν καινουργῶν φορτηγῶν σκαφῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, ἀτιναὶ ἐπανέλανον τὴν ἀπόδοσιν καὶ τὴν συναγωνιστικὴν ιανότητὰν τῆς συνηδρίας ναυτιλίας, ἔναντι τῶν ἄλλων στανδιναῶν ἐφοπλιστῶν. Ἐξ ἀλλοῦ, λόγῳ τῆς οὐδετερότητος τῆς χώρας τῶν, οἱ συνηδροὶ ἐφοπλισταὶ ἐξεμπλεύσθησαν πλήρως τὴν πολεμικὴν κατάστασιν, ἐνῷ τὸ κέρδη τῶν δανικῶν πλοίων ἀνέρχοντα εἰς τὸ ήμισυ μόλις ἐπείνων, ποὺ θὰ ἀπελάμβανον οἱ Δανοὶ πλοιοτῆται, ἐάν οἱ γεμανοὶ δὲν κατελάμβανον τὴν Δανίαν.

Οτοσδήποτε, δὲν ἔχουν ἀκόμη τερματισθῆ ἀλι διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἐπισχεθέντων ὑπὸ τῶν συμμάχων δανικῶν πλοίων, πάντως ὅμως τὰ ποὺ θὰ εἶναι πολὺ μικρότερα τῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς προϋπολογιζομένων ὑπὸ τῶν Δανῶν πλοιοκτητῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ Δανοὶ ἐφοπλισταὶ καὶ λόγῳ τοῦ συνεχιζομένου ἐλέγχου ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῶν πλοίων, δὲν ἐπέτυχον ἀκόμη ν' ἀποκαταστήσουν τὰς τακτικὰς τῶν γραμμὰς εἰς ἐκείνους τοὺς τομεῖς, εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ὅπων ή Δανικὴ Ναυτιλία μετένεκε προπολεμικῶς κατὰ ἔνα ἀξιόλογον ποσοστόν.

Ήνωμέναι Πολιτεῖαι

Αἱ προσφοραὶ δὶς ἀγοράν πλοίων

Ἄπο τῆς 23ης 'Απριλίου ἡ Ναυτιλία τῆς Επιτροποῦ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν ἡρχειστε δεχομένη προσφοράς διὰ τὴν πόληστην καὶ ναύλωσιν τῶν πολεμικῆς ναυτηγκοῦ χρατικῶν φορτηγῶν σκαφῶν καὶ δεξαμενοπλοίων. Πρόσκειται περὶ τῆς μεγάλυτέρους ἐποιήσεως πλοίων εἰς ἀριθμόν, ὅγκον καὶ ποσόν, ἡτις ἔσπειρθη ποτὲ εἰς τὰ χρονικὰ τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας. Τὰ ἐπτοκύμενα σκάφη ἐστοιχίσαν εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Ναυτιλία. Τὰ πολεμικὰ καταστήματα διατάγνωνται 15 δισεκατομμύριον δολαρίων. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐλόγων πλοίων ἀναβιβάζεται εἰς 4500, ὁ ἀριθμὸς ὅμως τῶν ἡδη διαθέσιμων εἶναι σημαντικῶς μικρότερος καὶ δὲν δύναται νά ὑπολογισθῇ, δεδομένον ὅτι πλείστα δύο σκάφη τελοῦν ἐν ὑποεσθίᾳ ἢ ὑπὸ ἐποικεύνῃ.

Τὰ πλέον ἐπίλεκτα ἐν τῶν πολεμικῶν αὐτῶν πλοίων, τὰ τύπων «C. 3» δὲν περιλαμβάνουν εἰς τὸν δημοσιεύσθωντα εἰς τὴν κίμερανικὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» κατάλογον τῶν πρὸς πόληστην σκαφῶν. Δὲν περιλαμβάνουν ἐπίσης καὶ τοὺς ἄλλους τύπους πλοίων, ἀλλ' οὗτοι, λόγῳ τυπού κωλύματος ἀναφερομένου εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς. Λέγεται, ὅτι πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν θὰ παραστῇ ἀνάγκη σχετικῆς τροποποίησεως τοῦ Νόμου. Παραλείψη τοῦ «εσφεύξ» δὲ δύο εἰς τὸν πολούχεων ἀπωτελεῖται ἐπιθεώριες πρὸς ἀνανέωσιν τῆς κλάσεως των. Ἐν τῇ λεπτομέρεια ταῦτης ἀπεφασίσθη, δόπιος κρίνεται ἰδιαίτερως ἐκάστη παρονταζόμενη περίστωσις.

Ἡ πρώτη περίοδος τῆς προτιμήσεως τῶν ἀμερικανῶν ἀγοραστῶν λήγει τὴν 1ην Ιουνίου, δόπιος λήγει ἡ προθεσμία ὑποβολῆς αὐτήσεων. Ἡ ἔξτασις ἀφ' ἐτέρου μᾶς ἐκάστη τῶν αὐτήσεων θὰ γίνη κατὰ σειρὰν χρόνου ἐπαδόσεως, μετὰ δὲ τὴν κρίσιν τῶν ἀμερικανῶν θὰ ἐπα-

κολουθήσῃ ἡ κρίσις ἐπὶ τῶν αὐτήσεων τῶν ζένων ἐφοπλιστῶν. Μέχρι τοῦδε ἔχουν ὑποβληθῆ 1800 περίποτον αὐτήσεις διὰ τὴν ἀγοράν ἡ ναύλωσιν πλοίων, εἶναι δὲ χαρακτηριστικὸν τὸ ἐν προσεκτικῷ ἐπιδεικνύμενον ἐνδιαφέρον ἀπὸ φύσης νέας τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, καθὼς καὶ διὸ τὴν Ἑλλάδα, Πολωνίαν, Νορβηγίαν, Γαλλίαν, Μεγάλην Βρετανίαν καὶ Ἰταλίαν.

Τὰ πωλούμενα πλοῖα

Ἄπο τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, εἰς τὴν ὥποιαν ἐδημοσιεύθησαν ὑπὸ ήμερομηνίαν 23ης 'Απριλίου τὰ ἐκτελεστικὰ διατάγματα τοῦ νόμου διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν πολεμικῆς ναυτηγκοῦ ἀμερικανῶν πλοίων, παραλαμβάνουν τὰς κάπιαν λεπτομερεῖας, δύον ἀφορᾶ τὰ χαρακτηριστικὰ καὶ τὰς καθορισθείσας τιμὰς τῶν πρὸς πόληστην σκαφῶν:

ΤΥΠΟΣ C1—ΜΤ—ΒΙ1:	Πρόσκειται περὶ εἰδικοῦ διὰ τὴν μεταφορὰν ἔντλειας καλύβδην φορτηγοῦ, στήλης ἀντοχῆς, ἀνεν ἐπτάτωσεως ύλικῶν (full scantling), μὲ πρόσων ἐπικλινῆ καὶ πρύμναν καταδρομικοῦ. Είναι διπλέλαικον, μὲ μηχανᾶς Ντηζέλ έγκατεστημένας εἰς τὸ διοισθεῖν τιμῆς τοῦ σκαφούς. Τὰ κυριότερα χαρακτηριστικά ἔχουν ὡς ἔξηπης:
Μήκος ὀλίκων	319 π. Τόννοι νέτ 1.900
Πλάτος ἐπὶ τῶν νομέων ..	49 π. Κυβισμὸς πόδες 243.000
Πλευρικὸν ὑψος ..	26 π. Μηχαναῖ Ντηζέλ
Έμφροτον δύνθισμα ..	21.7' Ιπποδ. Ἀξονος 2.400
Τόννοι d. w.	4950 Ταχύτης 12
Τόννοι γράδος	3130

Προπολεμικὸν	Πολεμικὸν	Προβλεπομένη	Κατωτάτη
κόστος	κόστος	τιμὴ νόμου	τιμὴ
Δολ. 1.063.000	1.396.813	531.500	488.885

ΤΥΠΟΣ C 1:	Τὰ φορτηγὰ τοῦ τύπου τούτου ἔχουν διαρρύμασιν καὶ δύο διπλάτης τοῦ τέσσαρας θαλάμους. Φέρονται ἐπικλινῆ πρόσων καὶ πρύμναν καταδρομικοῦ. «Ντηζέλ τάνκς» εἶναι τοποθετημένα εἰς τὸ No 1 κύτος. Αἱ μηχανᾶς εἶναι εἰς τὸ μέσον. «Υποδιαροῦνται εἰς δύο κατηγορίας, τὰς C 1 A. καὶ C 1 B., μὲ κύρια αὐτῶν χαρακτηριστικὰ τὰ ἀκόλουθα:
C 1 A.	Σέλτερ ντέρ Full scantling
Σχέδιον	Μήκος ὀλίκων 412.3 π. 417.9 π.
Μήκος ὀλίκων	Πλάτος ἐπὶ τῶν νομέων 60.—π. 60.—π.
Πλευρικὸν ὑψος	37.6 π. 37.6 π.
Έμφροτον δύνθισμα	23.6 π. 27.6 π.
Τόννοι d. w.	7.400 9.100
Τόννοι γράδος	5.100 6.700
Κυβικά (δέματα)	447.000 542.000
Μηχαναῖ	Στρόβιλοι Στρόβιλοι
	η Δηζέλ η Δηζέλ
Ιπποδ. Ἀξονος	4.000 4.000
Ταχύτης, μίλλια	14 14

Προπολεμικὸν	Πολεμικὸν	Προβλεπομένη	Κατωτάτη
κόστος	κόστος	τιμὴ νόμου	τιμὴ
Δολ. 1.940.000	2.608.168	970.000	912.859

ΤΥΠΟΣ C 2:	Τὰ σκάφη καὶ τοῦ τύπου τούτου εἶναι χαλύβδην, μὲ πρόσων ἐπικλινῆ καὶ πρύμναν καταδρομικοῦ, διαθέτουν θέσεις δ' 8 έπιπλάτης εἰς τέσσαρας θαλάμους. Τέσσαρα εντήπτα τάνκς» εἰς τὸ No 4 κύτος εἶναι τοποθετημένα. «Ἐχουν τὰς μηχανᾶς τῶν τέσσαρας τοῦ τέσσαρας τοῦ μέσον. Δύο βασικὰ σχέδια υφίστανται, τὰ: C 2 — S — B 1 καὶ C 2 — S — AJ 1 καὶ ἐχουν τὰ κατωτέρω κύρια χαρακτηριστικά:
C 2 — S — B 1	Σέλτερ ντέρ Χαδονζέλ
Σχέδιον	459.3 π. 459.1 π.
Μήκος ὀλίκων	63.—π. 63.—π.
Πλευρικὸν ὑψος	40.6 π. 40.—π.
Έμφροτον δύνθισμα	25.9 π. 27.7 π.
Τόννοι d. w.	9.200 10.800
Τόννοι γράδος	6.200 8.300
Τόννοι νέτ	3.500 4.800
Κυβικά (δέματα)	546.000 542.800
Μηχαναῖ	Στρόβιλοι Στρόβιλοι
Ιπποδ. Ἀξονος	6.000 6.000
Ταχύτης, μίλλια	15 1/2 15 1/2

Προπολεμικὸν	Πολεμικὸν	Προβλεπομένη	Κατωτάτη
κόστος	κόστος	τιμὴ νόμου	τιμὴ
Δολ. 2.100.000	2.736.624	1.050.000	957.818

ΤΥΠΟΣ C 4: Καὶ τὰ σκάφη τοῦ ἐν λόγῳ τύπου εἶναι χαλύβδην φορτηγά, μὲ πρόσων ἐπικλινῆ καὶ πρύμναν καταδρομικοῦ, ἔχουν τὰς μηχανᾶς τῶν εἰς τὸ πρυμναῖον τιμῆς διὰ 12 ἐπιβάτους εἰς

τέσσαρις θαλάμους. Τὰ κυριότερα χαρακτηριστικά των είναι τὰ ἀκόλουθα:

Μήκος διλαιόν	520.	π. Τόννοι νέτ	7.530
Πλάτος ἐπὶ τῶν νομέων	71.6	π. Κευκά	711.580
Πλευρικὸν ὑψος	43.6	π. Μηχαναί	'Αποστρόβιλοι
"Εμφροστὸν δύνθισμα	32.9	π. Ιπποδ. ἄξονος	9.000
Τόννοι d. w.	15.570	Ταχύτης	16 1/2
Τόννοι υγροῦ	10.780		
Π ποτολεμικὸν κόστος	Π πολεμικὸν κόστος	Π ποδολεπομένη τιμὴ νόμου	Κατωτάτη τιμὴ
Δοll. 3.300.000	4.420.965	1.650.000	1.547.338

ΤΥΠΟΣ EC2 (Λίμπερτο): 'Ο «στάνταρ» τύπος και τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἀναφέρεται εἰς χαλύβδινα φροτηγά, Full scantling. «ἘΝτὶς τάνκες» είναι τοποθετημένα εἰς τὰ κύτη Νο 1 και 4. Έχουν τὴν πρόφαταν ἐπικλινή και πρύμναν καταδρομικού, φέρουν τὰς μηχανάς των εἰς τὸ μέσον. Τὰ κυριώτερα γαλαπτοριστικά τοῦ «στάνταρ» τύπου είναι τὰ ἀκόλουθα: Σχέδιον Full Scantling

Μήκος όλων 441.6 π.Τόννοι νετ 4.380

Πλάτος ἐπὶ τῶν νομέων	56.11 π. Κενιζὰ...	500.000	
Πλευρικὸν ὕψος	37.4 π. Μηχαναὶ	Παλινδρομίαι	
"Εμφόρον βάθισμα	27.8 π. Ιπποδ. ἐνδεικτ.	2.500	
Τόννοι d. w.	10.800 Ταχύτης μῆλα	11	
Τόννοι γκρός	7.170	—	
Προπολεμικὸν κόστος	Πολεμικὸν κόστος	Προβλεπομένη τιμὴ νόμου	Κατωτάτη τιμῇ
Δοῦλ. 1.278.000	1.728.590	639.000	544.500

ΤΥΠΟΣ V C 2 (Βίζτοφ) : Τὰ «Βίζτοφις» εἶναι καὶ ἀντί ταῦθενδινα φορτηγά, μὲ πλήρη ἀντοχὴν ἀνεν περιορισμῶν ὑλικῶν (Full scanning). Διαθέτονταν θέσεις δύ' 8 ἐπωβάτας εἰς τέσσαρας θαλάμους, φέροντας εντὸς τάνγκες εἰς τὰ κύτη No 4 καὶ 5. Αἱ μηχαναὶ τῶν κείνων εἰς τὸ μέσον. Υποδιαιροῦντας εἰς δύο κατηγορίας, τὴν VC2—S—AP2 καὶ τὴν τροποποιημένην VC2—S—AP3. Αἱ δύο κατηγορίας ἔχουν τὰ αὐτὰ χαρακτηριστικά ἔξαιρότεραι τῆς ἴπποδυνάμεως ἄξονος καὶ φασὶ τῆς ταχύτητος. Οὔτω, τὰ τῆς πρώτης κατηγορίας ἔχουν ἴπποδύναμαν ἄξονος 6.000 καὶ ταχύτητα 15.3 μιλίων, τὰ δὲ τῆς δεύτερας ἴπποδύναμαν 8.500 καὶ ταχύτητα 17 μιλίων. Τὰ ὑπόλοιπα χαρακτηριστικά τῶν εἶναι ὅμοια καὶ ἔχουν ὡς κάτωθι:

Σχέδιον Full scantling

δι' ἀμφοτέρους τούς τύπους			
Μήκος ὄλικὸν	455.3 π. Τόννοι γκρός	7.600	
Πλάτος ἐπὶ τῶν νομέων	62.—π. Τόννοι νέτ	4.600	
Πλευρικὸν ὑψός	38.—π. Κυβικὰ	453.000	
Εμφορτὸν διθύμια	28.6 π. Μηχανᾶ	ἀτμοστοάθλοι	
Τόννοι d. w.	10.800		—

Προπολεμικὸν Πολεμικὸν Προβλεπ. Κατωτάτη
κόστος κόστος τιμὴ νόμου τιμὴ

VC2-S-AP2 $\Delta\delta L.$ 1,958,000 2,511,877 979,000 879,157
 VC2-S-AP3 > 2,130,000 2,872,659 1,065,000 1,005,431

ΤΥΠΟΣ Τ2—SE—Α1 (Τάνκερς) : Είναι χαλύβδινα δεξαμενόπλοια, πλωματικότητος 140.000 βαρέλιαν, με πρώταν επιλιγή και πρώτην κατασκευή, μονέτικα, με μηχανής στοβιλού πλεκτροφοράς έγκατεστημένας είς λίγην πρώτην. "Έχουν τα άπολουθα κύρια χαρακτηριστικά:

Ιέρος δίκαιον	523.6 π. Τόννοι γυρδάς	10.200
Ιλάτος ἐπὶ τῶν νομέων	68.—π. Τόννοι νέτ	6.100

Πλευρικὸν ὑψος	39.3 π.	Μηχαναὶ	Στο.) ἡ.
Εμφρότον ὕδατοι	30.2 π.	Ιπποδ. ἔξονος	6.000

Ονοματεία	16.160	Ταυτότητας	14.12
Προσβλεπόμενον	Πολεμικὸν	Προσβλεπόμενη	Κατωτάτη
κώστος	κώστος	τιμὴ νόμου	τιμὴ
Δολ. 2.316.000	3.010.703	2.026.500	1.505.352

Ιηκός διλιδύ	501.8 π.	γραδός	9.900
Ιάτος ἐπί τῶν μουέων	68 - π	Τάραντας	5.900

Προπολεμικόν κόστος	Πολεμικόν κόστος	Προβλ.επομένη τιμή νόμιμων	Κατωτάτη τιμή
Δολ. 2.175.000	2.970.000	1.903.125	1.485.015

Οι λιηένες τοῦ μέλλοντος

«Ο λαμπή τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου προφύσιται ν' ἀποβῆ ὁ σημαντικότερος τοῦ Κόσμου, λόγῳ τῆς ἐντακτικῆς ἔμπορικῆς του κινήσεως μὲν ἡ Ἰνδίας καὶ τὰς λοιπὰς χώρας τῆς Ἀπο' Ἀνατολῆς». Τὰ ἀνάτερον τόνισεν ὁ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν κ. Οδυλλας, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι εօι λιμένες τοῦ Ειρηνικοῦ εἶναι προοριζόμενοι νά διοχετεύσουν εἰς τὸ μέλλον περιορισμένων κίνησιν παρ' ὅσον λιμένες τοῦ Ἀτλαντικοῦ. «Ἐνας σημαντικὸς ὄγκος —είπε— ἐμπορεύατον καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων θὰ πολλήθη κατά τὰ ἐπόμενα ἔτη πρὸς κατεύθυνσις τῆς Ἀπο' Ἀνατολῆς. Ἄλλα διὰ νά δημιουργηθῆ πραγματικὴ ἔμπορική κίνησις, πρέπει καὶ ἡμεῖς ν' ἀγοράζουμεν ἀπό τις ἄλλας χώρας, ἔχοντες πάντοτε ποδὸν δραματικῶν τὸ δόγμα: «Οταν Ἀνατολή ἐνημεοῦ, θὰ ενημεοῦ καὶ ἡ Ἀσία».

Μεγάλη Βρεταννία

Πρωτότυπος περίπτωσις άσφαλίσεως

"Ενας έξιετηκώς ένδιαιρέων ασφαλιστικός κίνδυνος φυσιολογίσεως, μοναδικός κατά πάσαν επιθυμότητα είς τὴν ἴστοριαν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔργων, ἐκαίνῳθε πρὸ τοῦ εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀσφαλιστικὴν ἄγοραν.¹ Επρόκειτο περὶ τῆς ρυμουλκήσεως τῶν δύν συνιστώντων μερῶν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Θεοφόδοτον», διότε είχε τοπολιθιθή τὸ 1943 παρ' ίταλικού ὑποθυρήσιου καὶ ἔκτοτε παρέμενε εἰς τὸ Γερμανικὸν βεβλαμμένον.² Η τορπίλη ἐπλήξε τὸ σκάφος εἰς τὸ μέσον, ἀλλὰ παρὸ τὰς σοβαρὰς ἡμέτιας, κατωρθώθη νὰ πλεύῃ τοῦτο εἰς τὸ Γερμανικό καὶ νὰ ἐκφορτώσῃ ἐκεῖ τὸ έξ τὸ 1940 τόνιν πετρελαιοφορτίον του. Τὸ πλόιον, βάσει τῆς πολεμικῆς του ἀσφαλείας, ἔχατελείψθη καὶ ἀπέη οὐσιαστικῶς πεινουσία τοῦ δρεπανικοῦ δημοσίου.

‘Η ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἐσκέπτετο νῦ τὸ ἐπισκεύασμα, οὐ πάντα τὸ ὅμως, ὃν δὲν ἦτο δυνατὸν νῦ φυμούληθῆ αὐσφαλῶς, εἰς οἵαν κατάστασιν εὑρίσκετο, μεταφράσης μὲ τὰς ὑποδείξεις τῶν τεχνιῶν, ὅπος τὸ σκάφος αὐτῇ εἰς δόν καὶ φυμούληθυν χωριστὰ τὰ δόντια τῆς πόλεως τοῖς τὴν Γέρεβον πόδες ἐπισκεψῆν. Τὸ πρώταν τῆμα, δόπον ἦτο ἐγκατεστημένον τὸ πηγανοστάτιον, ἀνέψωρης πρώτων ἀπὸ τὸ Γερβαλτάρο, ἀλλ’ ἀτυχῶς τὸ φυμούληθον δὲν ἐπέτυχε νῦ ὄλοκληρώσῃ τὴν φυμούλησην καὶ ἡναγκάσθη ἡ δηρήγηση τῆς πρώτης τοῦ Θεοφόδοντος εἰς τὴν Μπόναν. Οὗτο, τὸ ένα τημα τοῦ σκάφους παρέμενεν εἰς τὸ Γερβαλτάρ καὶ τὸ ἔτερον εἰς τὴν Μπόναν. Μετέπειτα ἀτεφασίσθη νῦ ποληθῆ τὸ πλοῖον, ὃς ἐστὶ καὶ ψιφίσεται.

Πρόγιατι, ἡγοράσθη ἀπὸ νοσθιγούς, οἵτινες ἀπέφασισαν τὰ ρυμουλήσουν τὰ δύο τημάτα εἰς τὴν Νοφρηγίαν. Ἀνέκυψε τότε τὸ ἔντημα ποσφαλίσεως τῆς ρυμουλήσεως, ἐνε πέντημα περιπλοκῶν, λόγῳ τῆς ἐν πραγμάτων ἐπελθόντος ἀνέξαρτησίας τῶν δύο συνιστώντων τὸ σκάρος μερόν. Κατ' οὐδίσιαν, τὸ πρωμανῶν τημάτη, διέρε ἔφερε καὶ τὴν μητρινήν, ἥτο μεγαλυτέρας ἀξίας, ἀλλ' ἡ χορομότης του ἐμειούστη κατά

Μία κυρία πρόβλεψης τον ἀσφαλιστηρίου συνδιδαίον ήτο, όπι η ἀπώλειαν ἄνευ τῆς χορηγουμένης και τοῦ πρωταρίου τιμήματος. εις τοῦ ἐνὸς τιμήματος τοῦ πλοίου θὰ συγενιήσῃ την πληρωμὴν «ὅλης ἡ ἀπώλειας» ἐν τῷ συνάλφῳ της. «Εναὶ ἀλλο πρόβλημα ἀνεφέρετο εἰς τὴν ζητητικήν τῶν ξημάτων. Τοῦτο δικαῖος παρεξάμφθη διὰ τῆς πραγματοποίησης τῆς ἀσφαλείας, βάσοι τῶν δύων F. P. A., μὲ πρόβλεψην, διτοι οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ πληρώσουν τὸ κόστος τῶν ἑπτακενῶν δι' ἔκεινας τὰς ξημαῖς, αἵτινες, πιθανῶς, θὰ ἐπήρχοντο εἰς τὰ τιμήματα τοῦ δεξιμενοπλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἡσφαλισμένου ταξιδίου, δηλαδή, τῆς ουληκάσσης.

Κατά την κάλυψην τοῦ κινδύνου οἱ μεστῖαι ὑπεβοήθησαν ἀπὸ τὸ γε-
νόν, δῆτα καλύτερα ἄγγειακα ρυμούλκα, ἀτινα κατὰ τὰ ἔτη 1944 καὶ
1945 εἰζόν φέρει εἰς πέρας τὰς σπουδωτέρους ρυμούλκησεις εἰς τὸν
Ἀττικισκὸν, ἀνελάμβανον καὶ τὴν παρούσαν ἐργασίαν τῆς ρυμούλκηση-
ς τῶν δικυμάτων τοῦ Ἐθορούσβητος ἀπὸ τὴν Μαύραν καὶ τὸ Γιβρα-
λάρι εἰς τὴν Νοοθηγίαν.

Μέχρι σήμερον είς τὰ χρονικά τῶν ἀσφαλιστῶν δὲν ἔχει σημειωθῆ πεπτωσὶς ἐπιτυχοῦς ναναγιαρεσίας μὲ τὸ πλούσιον χωρισμένον εἰς δύο τιμήτα, οὔτε καὶ ἑκαλύψθησαν ποτὲ παρ' αὐτῶν κινδυνού ρυμουλκήσεως διὰ ποιον, ποὺ είχε κοπή εἰς δύο μέρη. Οἱ ἄγγικοι ἀσφαλιστοὶ κύριοι ἔξορον ἐν προκειμένῳ τὴν ἴκανότητα τῆς Λονδρίνων ἀγορᾶς νὰ καλύπτῃ συνδήποτε ἐγγέιψημα, ἀδύον καὶ ἀν τελῇ τοῦτο ὑπὸ τὰς πλέον ἔξαιρεκας καὶ ιδιοτύπους περιστάσεις.

Tò α', ναυπηγικὸν τρίμηνον

Ἐδημοσιεύθησαν πρὸς ἡμέρων αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Ἀδόϋς Ρέτζιστερ» ἀ τὰς ναυπηγικὰς ἔργασις κατὰ τὸ α', τρίμηνον τοῦ τοχ. ἐ. Διά
νότην φρονὸν ἀπὸ τῆς ληξιῶν τοῦ πολέμου, αἱ στατιστικαὶ δὲν ἀναφέ-
νται μόνον εἰς τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ ναυπηγήσεις, ἀλλὰ καὶ
εἰς τὰς συντελουμένας τοιαύτας εἰς τὰς λοιπὰς Ἑπταν. χώρας, ἔξαιρεσι
εἰς Σοβιετικῆς Ρωσίας, τοῦ Δάντσιγκ, τῆς Πολωνίας, Γερμανίας, Ἱα-
νίας καὶ Γαλλίας.

Ούτω, αἱ παγκόσμιαι καὶ ναυπηγικαὶ ἐργασίαι τοῦ οφθέντος τοιμήνου ἀναρρονταὶ εἰς πλοῖα συννολῆς χωρητικότητος 3.256.926 τόννων γροῦς, τῶν διοποίων ποσοστὸν 51.5 ὁδὸν κατασκευάζεται εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ ὥλανδριν, τὸ δὲ ὑπόλιτον 48.5 ὁδὸν εἰς τὸ Ἑστερβίδιν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν ἔναντιγοντα ὅκαρψη 1.676.103 τ. γροῦς, ὡς δὲ χοικιότης αὐτῇ ἡτοῦ ἐπὶ πλέον τοῦ δ'. τριμήνου τοῦ 1945 κατὰ 63.290 γροῦς, ἔναντι δὲ τοῦ ἀντιστοίχου α'. τριμήνου π. ἔ. μεγαλύτερα καὶ 440.299 τ. γροῦς. Συγχρόνως, ὡς ὑπὸ ναυπήγησιν χωρητικότης τοῦ τριμήνου τοῦ . έ. ήτο ἡ ἀνωτέρα ποτὲ σημειωθεῖσα εἰς τὰς τριμήνας στατιστικὰς τῶν τελευταίων 24 ἑτῶν. Ἐξ τῶν ὑπὸ κατασκευῆς αὐτῶν, μία χωρητικότης 105.000 τ. γροῦς μόνον προορίζεται δ' ἐφοπτάτας ξένουν γροῦδων.

Εις τας ηπολοιπους μαρ' έτεσσον χώρας — έξαιροσί των προαναφεροσθην — κατεσκευάζοντο πλοια 1.580.823 τ. γνηδες, δικαιότερος δηγ-
ταν οποιών κατενέμετο ως έξης:

Εἰς Ἡν. Πολιτείας πλοΐα	587.278 τ. γρυός
Εἰς τὴν Σουηδίαν	» 205.015 » »
Εἰς τὴν Ἰταλίαν	» 156.190 » »
Εἰς τὴν Ὀλλανδίαν	» 141.915 » »
Εἰς τὴν Ἱσπανίαν	» 110.974 » »
Εἰς τὸ Βέλγιον	» 104.940 » »
Καὶ εἰς τὴν Αυστρίαν	» 103.905 » »

Ἐκ τῆς νωνηγούμενής εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν χωρητικότητος, σκάφη 915.579 τ. ϕυρᾶς είναι αποζίναται καὶ έτερη 749.812 τ. υγροῦ δικλειστήντα. Οἱ ἀγάπτοντα διὰ τὸ λαττέα πόρων ἀριθμοῖ είναι

833.107 τ. γκρός διὰ τὰ ἀτμοκίνητα καὶ 747.716 τ. γκρός διὰ τὰ δηξελοκίνητα.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ μεγαλύτερα μεγέθη ἀναφέρονται οἱ ἀκόλουθοι ἀριθμοί:

Μεγέθη πλοίων	'Α)π	M)s
6.000 έως 8.000 τ. γκρός	62	51
8.000 έως 10.000 >	43	45
10.000 έως 20.000 >	21	25
20.000 έως 30.000 >	5	1

Τὸ «Πάτρια .. μὲ τὰ ἔπιπλά του!»

Μία περίεργος διένεξις ἐδημιουργήθη μεταξὺ ἄγγλων καὶ ρώσων, κατὰ τὴν διανομὴν τῆς λείας τοῦ γερμανικοῦ ἐμποριοῦ στόλου. Οἱ φῶσι ἑπέμεναν καὶ κατώθισαν νὰ περιληφθῇ εἰς τὴν περίδια τῶν τὸ ὑπεροχεάμον «Πάτρια», ἐπά τοῦ ὅποιον παρεδόθησαν, εἰς τὸ Φλένσμπουργκ, ὁ ναύαρχος Νταντίτς καὶ τὰ μέλη τῆς ἀνωτάτης γερμανικῆς στρατιωτικῆς διακήσεως.

Όταν, μὲ τὴν παράδοσιν τῶν γερμανικῶν πλοίων, τὸ «Πάτρια» κατέλιπεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπέλφαστ, ὀλόκληρος ἡ ἑπτάλιστις καὶ ἡ διακοπήσις τῆς κυρίας αἰδούσης τοῦ στάρους ἀμφορέθη ὑπὸ τῶν ἄγγλων, προκειμένου νὰ ἐναποτελθῇ ὡς κειμήλιον, εἰς τὸ «Βρετανικὸν Μονεύον τοῦ Πολέμου».

Μετὰ τὴν παραχώρησιν τοῦ πλοίου εἰς τὴν Σοβιετικὴν «Ἐνωσιν, οἱ ρώσοι ἔζητοσαν τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ σκάφους εἰς τὰ τῆς ὅλης ἑπτατεργικῆς του διακομήσεως, ἡ δὲ βρετανικὴ κυβέρνησις ἔστερξε, τέλος, νὰ ἐπιστρέψῃ δύο εἰχον ἀμφισθῆ ἐπὶ τῆς ἑπτάλισεως του. Ἡδη, ωστιόν πλοῖον τὰ φροτώνει εἰς τὸ Μπέλφαστ, διὰ νὰ τὰ μεταφέρῃ εἰς τὸ Λίπερπολ, πρὸς ἐπαναποθέτησιν ἐπὶ τοῦ «Πάτρια», ὅπερ μετωνομάσθη «Rossia».

·Ολλανδία

Τοχεῖα ναυτιλιακή ἀνασυγκρότησις

"Η ἀνασυγκρότησις τῆς ὄλλανδικῆς ναυτιλίας καὶ αἱ καταβαλλόμεναι προσπάθειαι ὑπὸ τῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν βαρειῶν ἐπὶ τοῦ πολέμου ἀπολειῶν, ἀναπτύσσονται εἰς μίαν ἐπιθεώρησιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καταστάσεως τῆς χώρας ἐκδοθεῖσαν προσφάτως ἀπὸ τὴν «Ἐμπορικὴν Τράπεζαν τοῦ Ρόττερνταμ.

"Η Ὀλλανδία, βάσει τῶν ἀποκριβωμένων στατιστικῶν, ἀπόλεσε κατὰ τὸν πόλεμον τὰ 47.500 τῆς ναυτιλίας της. Κατέγει πλοῖα χωρητικότητος 2.890.000 τόνων γκρός καὶ ἔχει σήμερον 1.520.000 τ. γκρός μόνον, μὲ τὴν προσθήκην δὲ σκαφῶν 140.000 τ., ἥτινα ἀπέκτησεν ἡ κυβέρνησις κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ ἀφετῶν, ἥτινα ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν τὸ 1940, ἀναβιβάζεται ἡ παρόντα δόναμις τῆς ὄλλανδικῆς ναυτιλίας εἰς 1.680.000 τ. γκρός.

"Ἀναγνωρίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν ἡ σημασία ποὺ ἔνεγκει διὰ τὴν Ὀλλανδίαν ἡ ταχεία κατὰ τὸ δυνατὸν ἀντικατάστασις τῆς ἀποκατάστασις χωρητικότητος της καὶ πονέται ἡ ἐπείγουσα ἀνάγκη, δῶς ἡ κυβέρνησις ἐκπονήσῃ σχέδιον τόσον διὰ τὴν ἐκχώρησιν τῶν κρατικῶν πλοίων εἰς τοὺς ἰδιώτας ἐφοπλιστές, δόσον καὶ διὰ τὴν εἰς αὐτοὺς παροχὴν μακροπρόθεσμων πιστώσεων. Πρόγνωστι, συνεστήθη ἡδη μία ἐπιτροπὴ πρὸς ἐκτήμησην τῆς πολεμικότητος καὶ ὑπόδειξιν τῶν ἐνδεικνυομένων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μέτρων.

Περιστέρω ἡ ἔκθεσις ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἐπανάληψην τῶν τακτικῶν ὄλλανδικῶν γραμμῶν πρὸς δῆλας τὰς κατευθύνσεις καὶ διαπιστώνει διὰ σημαντικαὶ εἶναι ἀκόμη αἱ καθυστερήσεις διὰ τὴν τοιαύτην ἀποκατάστασιν. Οἱ Ὀλλανδοὶ ἐφοπλισταὶ θαρραλέως στρέφονται πρὸς τὰς νέας ναυπηγήσεις, ἡ δὲ στροφὴ τῶν αὐτῶν ἀντικατροπτίζεται ἀπὸ τὴν ναυπηγήσην δραστηριότητα τῆς χώρας. Παραγγέλια διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων εἰλίνερος ἐποιεῖται διὰ τὴν ἐπανάληψην τοῦ Φλόσιγκ καὶ τοῦ Ρόττερνταμ, ἐνῷ καὶ διὰ ἔπιστης τὰ ναυπηγεῖα τοῦ "Αμστερδαμ" ἐπανέλαβον τὰς ἐργασίας των, ἀν καὶ δὲν ἀποδίδονται ἀκόμη, εἰη ἐνα ποσοστὸν τῆς προπολεμικῆς των δυναμικότητος. Ἀναφέρεται γραπτητικῶς ἡ περίστασις ἐνός ναυπηγείου τοῦ "Αμστερνταμ", ὅπερ ἐώθασε πρὸς ἡμερῶν τὴν εἰκοσιπεντετηρίδα τοῦ καὶ διὸ τοῦ δόποιον ἄν καὶ ἔχουν ὑποστῆ σοδαράς ζημίας αἱ ἐγκαταστάσεις, εἰς τόσον ἐν τούτοις σημείον ἐπροσώρησαν αἱ ἐποικεῖναι του, ὥστε ν' ἀπασχολῇ σήμερον προσωπικὸν 1500 ἕογατῶν.

Δισκολίαι ἔξι ἄλλον ἀντιμετωπίζονται διὰ τὴν προμήθειαν ναυπηγικῶν ὑλικῶν, χωρὶς δύος αἴτιων νὰ ἔσθωσιν ἀντιπρόσθιτοι, ἐνῷ καὶ καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ κόστος τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς, ἡ κατάστασις παραμένει εἰσέτι συγκεχυμένη. Πάντως, τὰ ὄλλανδικὰ ναυτηγεῖα ἀντιμετωπίζουν τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων.

Σοβιετικὴ Ρωσία

Τὰ ιταλικά ὑπερωκεάνια

"Υπῆρχον πληροφορία, καθ' ἄζ, ἡ συνεδρίαζοντα ἐν Παρισίοις Διάσκεψις τῶν τεσσάρων ὑπουργῶν ἀπέδειχθη τὴν αἴτιων περὶ παραγωγήσεως εἰς τὴν Ρωσίαν τῶν δύο πολυτελῶν ιταλικῶν ὑπερωκεανίων «Σατούντια» 24.470 τ. γκρός (τοῦ 1927) καὶ «Βουλάνια» 24.469 τ. γκρός (τοῦ 1928). Τὸ πρῶτον ἔξι αὐτῶν φέρει προσωρινῶς τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, ἔχει μετατραπῆ ἵες μεταγωγὴν καὶ ταξιδεύει ὑπὸ τὸ δόναμα «Φράνσες Υ. Σλάγκερ». Τὸ δεύτερον τελεῖ ὑπὸ ιταλικὴν σημαίαν καὶ ἀμερικανικὴν διαχείσιν, ἀνέλαβε δὲ τὴν ἐκτέλεσιν ἀφιθμοῦ τίνος δρομολογίων μεταξὺ Νέας Υόρκης—Νεαπόλεως — 'Αλεξανδρείας, πρακτορεύομενον ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς «Εξπροτ Λάιν». Οὕτω, ὁ σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀποτελεῖ, διοικεῖται τὸν παραγωγήν του γερμανικῶν ὑπερωκεανίων «Πάτρια», τοῖα ἐπίλεκτα ὑπερωκεάνια.

Νέαι γραμμαὶ καὶ πλοῖα

Πληροφορίαί εἰς Μόσχας ἀναφέρονται, διὰ ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας προβλέπεται κατὰ τὸ 1950 νὰ είναι κατὰ ἡμίσειαν φορῶν μεγαλύτερα τῆς προπολεμικῆς. Πρὸς ἐξυπηρέτησιν της ἔχουν ἥδη σχεδιασθῆ νέοι τύποι πλοίων, τόσον διὰ τὰς ἀκτοπλοΐες, διότι καὶ τὰς ἔπιπλας ὑπερωκεανίους γραμμαὶ.

"Ἐνας ἀριθμὸς «εἰλίνερος» τῶν 12.000 τόνων, μὲ ταχύτητα 27 μιλλίων, θὰ καθελκυσθῇ μέχρι τοῦ 1950 διὰ τὰς σοβιετικάς γραμμάς πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικήν, τὴν Αὐστραλίαν, τὰς Ινδίας καὶ τὴν "Απὸ" Ανατολήν, ἐνῷ διὰ τὰς ἑπτατεκτικάς γραμμάς τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Βαλτικῆς προβλέπονται νὰ ναυπηγηθοῦν ἐντὸς τοῦ ίδιου χρονικοῦ διαστήματος πλοία 5500 έως 6000 τόνων.

Θὰ κατασκευασθοῦν ἐπίσης καὶ ἀρκετά μικρὰ καὶ μεγάλα ἀλλὰ ταχύτατα ἀκτολογικά σκάφη πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοπικῶν ταξιδίων διὰ πλησιόδρομον ἀποστάσεις τῶν 100 έως 120 μιλλίων.

Σουηδία

Μία ιδιότυπος συμφωνία

Διὰ συναρθείσις συμφωνίας μεταξὺ τῆς 'Ενωσιστος τῶν σονηθῶν ἐποπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὅργανώσων, εἰσάγεται ἔνας, οὗτος εἰπεῖν, νεωτεργατός εἰς τὰ σονηθῶν πλοῖα ὡς πρὸς τὰς σχέσεις πλοιάρχων καὶ πληρώματος. Τὸ πληρώματος ἔχαστον σκάφους θὰ δῷξῃ ἐνα ἀντρόποιον του, δῆστις θὰ ἔχῃ τούλαχιστον, 48 μηνῶν θαλασσίας ὑπηρεσίας καὶ δῆστις ἐπιφράζεται ηδη νὰ διαβιβάζῃ εἰς τὸ πλοίαρχον οἰνούηποτε παράπονον ἡ αἵτιος τοῦ πληρώματος, ἀναφορικῶς μὲ τὰς συνθήκας ἔργασίας καὶ ἐνδιατήσεως εἰς τὸ πλοίον.

"Ο πλοίαρχος θὰ δύναται ν' ἀποφασίσῃ πότε ἡ τοιαύτη αἵτιος θὰ ὑποβάλλεται εἰς αὐτόν, ἢ ἀναλόγως τῶν περιπτώσεων — εἰς τὸν ὑποπλιαράχον ή τὸν α'. μηχανικόν. Καθήκον, ἔξι ἄλλον, τοῦ ἐκπροσώπου τοῦ πληρώματος θὰ είναι νὰ κρίνῃ οὗτος, ἀν τὰ παράπονα ἡ ἄλλα ξητήματα ἡδηκτῆς καὶ νομικῆς φύσεως είναι δικαιολογημένα, ποίην η ταῦτα ὑποβληθεῖσαν εἰς τὸν πλοίον.

"Προσεκμένου περὶ μενούμενον παραπόνων ἡ ἄλλων αἵτιοσεων ἀπὸ μέλη τοῦ πληρώματος, δύναται ὁ ἐκπρόσωπος νὰ ἀφνηται τὴν διαβιβασίαν του, ποίην η τὰ θέση ὑπὸ τὴν κοίσιν τοῦ πληρώματος, ἴνα, κατὰ πλειοφύειαν, ἀποφασίσῃ τοῦτο περὶ τῆς ὑποβολῆς του η μη. Ὁ ίδιος ἐκπρόσωπος θὰ ἔχῃ ἐπίσης τὴν εὐθύνην νὰ παρακολουθῇ, δύος τὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἔχειναν ιδιαὶ πού προσέρχεται ν' ἀπολιθωθεῖ τοῦ πλοίου, ἐγκαταλείποντα τὸν διαμερίσματα των καθαρῶν καὶ τακτοποιημένα.

Τὰ ἀγγλικὰ ὑφαλοχρώματα

"CAMREX,"

Χρησιμοποιοῦνται παρ' ὅλων τῶν 'Εθνικοτήτων καὶ παρὰ πλειστων 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων μεγάλην αὐξησην πελατείας.

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

"CAMREX," NON-OXIDIZING · PRESERVATIVE

Είναι μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐλασμάτων εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

·Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street. CARDIFF.

·Ιδιαιτέρα δινοσις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF

Τηλεγραφήματα : «CAMREX» Cardiff ή Sunderland

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ"**

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | Λεωφ. Βασ. Κονσταντίνου 27α—Τη. 40658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΟΡΟΙ ΕΘΝΙΣΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
'Εσωτερικού Δρχ. 20.000 'Εξωτερικού Λίραι 'Αγγλίας 3.—
Δ' ΑΙΤΕΛΙΑΣ κλ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
'Αντιπρόσωπος μας είς την 'Αγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE,
91/3 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακές Ειδήσεις

Διαλύεται ή Δ.Θ.Μ.

Κατόπιν έξαντήσεως των πιστώσεων, απότινες δέν άνενεώθησαν εἰσέτι και συνεπεία της διά νόμου καταργήσεως των περαιτέρω έπιτάξεων κινητῶν και ακίνητων, έπαυσεν ούσιαστικῶς όπάρχουσα και ή 'Ανωτάτη Διεύθυνσις Θαλασσών Μεταφορῶν. 'Ελλείψει μάλιστα πίστώσεων, από της Ιης 'Απριλίου, άπειλήθησαν και άρκετοι έκ του προσωπικού της. 'Η τύχη της Δ. Θ. Μ. πάντως δέν έχει εἰσέτι όπωσδήποτε κρίθη, δι' ο' και θ' άποτελέση άντικείμενον σχετικής άποφασεως την 'Υπουργικού Συμβουλίου. Φαίνεται μάλλον πιθανή και η τυπική της έν λόγῳ υπηρεσίας κατάργησις, καθόδον έπαυσαν ύφιστάμενοι οι σκοποί της συστάσεως της.

Τό μισθολόγιον των φορτηγών

'Η «Ενωσις Εφοπλιστών» άπέστειλε, μέσω του 'Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας, τάς προτάσεις της διά την σύναψη της νέας συμβάσεως μισθολογίου της φορτηγού Ναυτιλίας. Τά προτεύονταν έπιπεδα άμεσταντα κατά 15 έως 20 οι τού ήδη ισχύοντος μισθολογίου της βρετανικής Ναυτιλίας.

Αἱ ναυτεργατικαὶ δραγανώσεις δέν ήθελησαν κατ' ἀρχὴν ν' ἀποδεχθοῦν τὸν τρόπον, καὶ διεβιάσθησαν αἱ προτάσεις, δηλαδή μέσω του 'Υπουργείου. Τὸν ἐν λόγῳ τρόπον καὶ αὐτὸς ὁ κ. 'Υπουργός της Ναυτιλίας ἔδειρησεν, δέν δέν ήτο δὲ προσφοράτερος διά τὴν ἔπιτευξην συνενήσεως μεταξὺ ἐφοπλιστῶν και ναυτιλλούμενον.

'Ο κ. 'Υπουργός έχει τὴν ἀντίληψιν, δέν πρέπει να ἐπέλθῃ κατ' εὐθεῖαν ἐπαφή τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας και εἰς πεφίτων διαφορίας των, τότε γὰρ παρέμβῃ διαιτητικῶς τὸ Κράτος.

Ηγοράσθησαν δέκα φρεγάτται

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Χάιφας, ἡγοράσθησαν παρὰ τού έφοπλαστοῦ κ. 'Αριστ. 'Ωνάσση δέκα καναδικαὶ φρεγάτται, αἵνες ή θὰ μεταπληθύσῃ ή θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν Μεσόγειον.

Η κατάθεσις τοῦ παρακρατήματος

Συνεστήθη ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν νομικῶν συμβούλων τῶν ὑπουργείων Οἰκονομικῶν και 'Εμπορίκης Ναυτιλίας, τῶν διευθυντῶν τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν και τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίκης Ναυτιλίας. Σκαρφήτη ή όποια θὰ μελετήσῃ τὸν τύπον τῆς δηλώσεως και καταθέσεως τοῦ παρακρατήματος τού νόμου 545, ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς πληρεστέρας ἔξασφαλίσεως τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου.

Η διαχείρισις τῶν «Λίμπερτος»

'Η ἔδρεύνσαν εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην διαχείριστική ἐπιτροπὴ τῶν 14 ἵπο προσωφίνην κυβερνητικὴν ἐκμετάλλευσιν πλοίων «Λίμπερτος» ὑπέβαλεν εἰς τὸ ὑπουργείον 'Εμπορίκης Ναυτιλίας ἔκθεσιν, ἐκ τῆς όποιας προκύπτει, δέν κατὰ τὸ 1945 ή διαχείριστις τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν δέν κα-

τέλιπε ζημίας.

Ἐλεσπράγθησαν ἐκ τῆς ἐκμετάλλευσεώς τῶν 2.509.789 δολλάρια και ἐδαπανήθησαν 2.480.359. Τὸ ἐναπομείναν ζέρδος ἐξ 29.466 δολλάρiorων θὰ καλύψῃ μερικάς ὑπαρχούσας εἰσέτι εἰς τινας λιμένας δαπάνας διαχείσεως.

Αἱ ἐκκρεμεῖς ἀποζημιώσεις

Διετάχθη ἀρμοδίως ἡ ἐπιτιμητικὴ ἐπιτροπὴ 'Επατάξεων και Ναυλώσεων, δέν ἐποπεύση τὴν ἐκδίκασιν τῶν αἵτησεων περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοίας και τῶν πλοιοκτητῶν Μεσογειακῶν φρεγτιγῶν διὰ τὰ θυσιοθέντα, κατὰ τὸν πόλεμον, σπάψη τῶν.

Τὸ ζήτημα τῶν δεξαμενῶν

Εἰς ἔγγραφον τοῦ ὑπουργείου 'Εργασίας, ἐνδιαφερομένον διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ἐργασίας εἰς τοὺς ἔργατοις τεχνίτας μετάλλου, τὸ ὑπουργείον 'Εμπορίκης Ναυτιλίας ἀπήντησεν, δέν τὴν ἐπισκεψήν τῶν μονίμων Δεξαμενῶν Πειραιῶς και τῶν θυροπλοίων αὐτῶν είχεν ἀναλάβει ἀρχικῶς τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίου, μὴ δυνηθὲν δώμως, ἐλλείψει πιστώσεων, νᾶ φέον ταύτην εἰς πέρας. Τὸ ζήτημα ἐφείλκυσεν ἡδη τὴν προσοχὴν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας και ἐξητάσθη ἐπαποτίως ἀπό πάσης πλευρᾶς. Διεπονθήθη σχετικῶς, δέν διὰ τὴν ἐπισκεψήν τῆς μεγάλης δεξαμενῆς θ' ἀπατηθῆ θατάνη 1800 ἐκατομμυρίων δραχμῶν, μὲ τὸ ποσόν δ' αὐτὸν θὰ πρέπει τὸ Κράτος νὰ ἐνισχύσῃ τὸ Ο.Δ.Π. η οἰνδήποτε ἄλλον 'Οργανισμὸν προτιθέμενον ν' ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου. Τὸ ἐν λόγῳ δώμως ποσὸν είναι σοβαρόν και ἡ παροχὴ τοιαύτης ποτώσεως η ή καθ' οἰνδήποτε ἄλλον τρόπον ἀντιτεύπτει τὸν ἔργον, δέν ν' ἀποτελέσῃ τὸ ἀντικείμενον γενικωτέρας κυβερνητικῆς μελέτης. 'Ως πρὸς τὸ ζήτημα τῆς προμηθείας πλοτῆς δεξαμενῆς, ἔναντι τῶν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων, ἀναφέρεται δὲ ἐγένοντο τὰ καταλλήλα διὰ τῆς διπλωματικῆς δόδου διαβήματα πλοίον τῶν ἀρμόδιων ἀγγλικῶν ἀρχῶν, αἵνες, φ' γνωστόν, διὰ τῆς συμφωνίας Μπένιν—Τσουδεροῦ ἀνέλαβον παρομοίαν ἔναντι τῆς 'Ελλάδος ὑποχρέωσιν.

Τὰ ναυτικά διπλώματα

'Υπὸ τοῦ 'Υπουργείου Συμβούλου ἐνεργοῦθη τὸ Ν. Δ. επερι συμπληρώσεως η τροποποίησεως τῶν διατάξεων περὶ διπλωμάτων, πιχίων και ἀδείων ναυτικῆς ίκανότητος ἐν τῷ Ε. Ν. Η. Καθορίζεται δι' αὐτοῦ διὰ θαλασσίας ὑπερεσίας κτηητείσα παρ' ἔργατον θαλάσσης ἐπὶ πλοίον τοῦ Β.Ν. ἐν ενεργείᾳ ἀπό της 28ης Οκτωβρίου 1940 μέχρι της 15ης Αγρυπνού τοῦ 1945, λογίζεται ὀλόκληρος πρὸς συμπληρωσιν τῆς ἀπατουμένης διὰ τὴν ἀπότησην διπλώματος, πιχίων η ἀδείας. Τὴν αὐτὴν ισχὺν ἔχει και η ἐπὶ δρεπανινῶν πλοίων ὑπερεσία.

Καθορίζονται ἐπίσης τὰ στοιχεῖα, ἀπίνα πρέπει να συγκεντρώνονται οι κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον ὑπηρετήσαντες ως ἔργαταις θαλάσσης και ἐν γένει ως ἀξιωματικοὶ πρὸς ἀπότησην διπλώματος. Δι' ἔτερας διατάξεως, ὥριζεται, δὲ ἔργαται θαλάσσης ἐφωδιασμένοι διὰ προσωρινῶν διπλωμάτων η πιχίων ναυτικῆς ίκανότητος, δύνανται ἐντὸς διετίας ν' ἀντικαταστήσουν τὰ διά κανονικῶν, ἐφ' δοσον ἀποδείξουν ἐκ νέου, δην ἔχουν τὰ ἀπατούμενα γενικά και εἰδικά προσόντα. Τὰ μὴ ἀνανεωθῆσμενα ἐντὸς διετίας προσωρινὰ διπλώματα, θεωροῦνται ως οδόπεπτοι ισχύοντα. Οι δικαιώμενοι ν' ἀποτησίουν, κατὰ τὴν κειμένην νομοθείαν, διπλωματικά πιχίων και μὴ ἀποτησίουν τοῦτο, λαμβάνονταν ἀνενέδρευσιν κανονικῶν διπλωμάτων η πιχίων, ἐφ' δοσον θέλουν ὑποβάλῃ ἐντὸς διετίας ἀπό της ισχύος τοῦ νόμου τὰ ἀπατούμενα δικαιολογητικά. Τέλος, δι' ἄλλον διατάξεων, καθορίζονται τὰ ἀπατούμενα εἰς τὰς διαφόρους κατηγορίας προσόντα διὰ τὴν διοιστικὴν τῆς καταστάσεως τῶν τακτοποίησιν.

"Άργω,, Άσφαλιστική 'Εταιρία

Τὸ «Fairplay» τῆς 25ης Απριλίου ἀσφολεῖται μὲ τὸν οἰκονομικὸν ἀπολογισμὸν τῆς μοναδικῆς άσφαλιστικῆς μας προσπαθείας, τῆς ἑταίριας 'Άργων τοῦ Αονδίνου. Γράφει σχετικῶς τὰ ξῆς:

«Η Argo Insurance Cy Ltd. συνεστήθη τὸν Ιούλιον τοῦ 1938. Ειδικεύεται εἰς τὰς ἀσφαλίσεις θαλάσσης, κωρίως ἐπὶ σαφῶν. Γενικοὶ πράγματος είναι οι κ. κ. Α. Λούζης Ατδ και διευθυνταί οι κ. κ. Α. Λούζης, 'Ιω. Καρδας και η Κα. Μ. Ι. Καρδα.

«Η ξενεσίας τῶν περισταγμένων διὰ τὸ 1945 καθορίζει, δέν οι λογαριασμοὶ τοῦ 1943 ξελείσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1945, μὲ πιστωτικὸν ὑπό-

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. BUILDING—SHANGHAI

CHINA HELLENIC LINES LTD.—SHANGHAI

CHINA HELLENIC INVESTMENTS LTD.

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

COMPAGNIE GENERALE DE COMMERCE, DE NAVIGATION

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

Agencies throughout the Far East.

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

Cables: "YANNOULATOS,,

λοιπον διὰ τὸ 1943 £ 41.016. Εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν προστίθενται £ 5.062, εἰσόδημα ἐξ ἑπενδύσεων καὶ £ 1.453, ἀπὸ ἐπιστροφὴν φόρου εἰσοδήματος. Ἀφαρούμενον £ 23.680, λόγῳ ἔξοφλήσεως ἀπατήσεων, ἐπέτος ἀσφαλίστρων, διὰ τὰ πρὸ τοῦ 1943 ἔτη καὶ £ 7.285 δ' ἄλλα τινὰ κονδύλια, ἀπομένει καθαρὸν παστοτικὸν ὑπόλοιπον £ 16.567, ἐκ τοῦ ὥποιον μέρουσα μ 5 τοῖς ἔκατον διὰ τὸ ἔτος, μετὸν φόρων, ἐπληρώθη ἐν δλφ £ 1.375, καὶ μεταφέρεται εἰς πίστωσιν εἰς νέον £ 15.192. Ἀπὸ τὴν πώλησην ἑπενδύσεων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους ποσοῦ £ 13.680, ἐπιστρόθη ὁ λογαριασμὸς τῶν ἀποθεματικῶν ἑπενδύσεων.

Τὰ καθαρὰ εἰσπραχθέντα ἀσφάλιστρα κατὰ τὸ 1945 ἀνήλθον εἰς £ 80.236 καὶ αἱ διὰ τὸ 1945 ἀπατήσεις εἰς £ 10.695. Μετὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους, τὸ ὑπόλοιπον 15 σελ. κατὰ μετοχὴν κατεβλήθη ἐπὶ 40 χιλ. μετοχῶν, πέραν τῶν πληρωθέντων 5 σελ. καὶ οὕτω τὸ ἐκδοθέν κεφαλαίον ἀνέρχεται τώρα εἰς £ 90.000. Ἡ ἑταῖρα κατέχει δρεπανικάς κρατικᾶς διοικογίας, ἀνερχομένας εἰς τὸ ποσὸν τῶν £ 84.990. Τὸ ὥλον τῶν ἑπενδύσεων τῆς ὑπολογίζεται, τρεχούσης εἰς τὴν ἀγορὰν ἀξίας, £ 217.072.

Τὸ γιώτ «Κουρσάρος»

Πληροφορούμενα, διὰ τὸ γιώτ «Κουρσάρος», τοῦ Μόργκαν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Ἐμμ. Κουλουκούντη καὶ ἐργομούλική ἐκ Βερμούδων εἰς Νέαν Υόρκην πρὸς ἐποκενήν.

Αἱ προσεγγίσεις εἰς Ἀμμόχωστον

Ἡ «Κυπριακὴ Ναυτιλία» Ἐταιρία Λτ.δ. τῆς Ἀμμοχώστου μᾶς ἀποστέλλει πρὸς γνῶσιν τὸν ἀνδιαφερούμενόν πλοιοκτήτον, δύο ἔγκυκλους τῶν ἑκεὶ λιμενικῶν ἀρχῶν. Ἡ πρώτη ἀναφέρεται εἰς τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ναυτικῶν πρακτορείων, δύος προειδοποιούν τὰς ἑκεὶ λιμενικὰς ἀρχὰς περὶ τῆς ἀναμενούμενης ἀφίξεως πλοίου, τοῦ φορτίου ὅπερ πρόκειται νὰ φορτωθούν, τοῦ βυθίσματος αὐτῶν, ἐνισιόπτητος καὶ λαρακτηριστικούν. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα ἀπατούντα προκειμένουν αἱ λιμενικά ἀρχαὶ νὰ καθορίζουν τὴν κατάλληλην θέσην διὰ τὴν ἀγκυροβολίαν τοῦ πλοίου καὶ ἀπορεύγεται οὕτω ἡ συμφόρησης τοῦ λιμένου. Διὰ τῆς δευτέρας ἔγκυκλους ἀνακοινούνται δρισμένοι περιορισμοί, ἐν σχέσει κυρίους μὲ τὸ βόνθισμα τῶν πλοίων, ἀπινα δύνανται νὰ προσεγγίζουν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμμοχώστου. Τὸ ἐν λόγῳ βόνθισμα καθορίζεται εἰς 22.6 πόδια, δεδομένου, ὅτι ὁ ὄρθεις λιμνῶν ἔχει βάσος μέχρι 24 πόδων.

Διάσωσις ναυαγῶν παρ' Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ

Τὸ φορτηγὸν «Θεοφανὸν Λιβανοῦν» κατευθύνομενον ἐξ Ανταράιας εἰς Ἀγγλίαν διέσωσεν εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, περὶ τὰ 90 μῆλα ἀπὸ τοῦ Σούεξ καὶ εἰς θέσειν πλάτους 28–08' Β. καὶ μῆκος 33–21' Α. ἐπτὰ ναυαγοὺς τοῦ αιγαντιακοῦ πλοίου «Express» (πρόων «Enterprise»). Οἱ ναυαγοὶ συνεκρατοῦντο εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἀπὸ διάφορα ἐπαπλέοντα συντρίμματα, ἔτυχον δὲ τῆς δεύτης περιθάλψεως ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, ὅπερ τοὺς ἀπεβίβασεν εἰς Πόρτ Σαΐδ. Ἐτεροὶ ἐπτὰ ἄνδρες τοῦ πληρώματος τοῦ «Εξπρές» ἐπινήσαν. Τὸ οἡδὲν σκάφος είλεν ἀπολεύσεις ἐκ Σούεξ τὸ ἀπόγευμα τῆς 18ης Ἀπρίλιου καὶ κατεποντίσθη, συνεπείᾳ τραυμάτων, τὴν ἐπομένην.

Ιταλικὴ προσφορά διὰ ναυπηγήσεις

Ἐν συνεχείᾳ προγενεστέρων πληροφοριῶν μας, ἡ ἐν Ἑλλάδι ἀντιπροσωπείᾳ τῶν ιταλικῶν ναυπηγείων «Πιετρένικο» δι' ἔγγραφον τῆς πρὸ τοῦ Υ. Ε. Ναυτιλίας γνωρίζει ὅτι ταῦτα ὦντα ἐδέχοντο νὰ ναυπηγήσουν διὰ τοὺς «Ἑλληνικὰς πλοιοκτήτας τοὺς δικαιουμένους ἀποζημιώσεως ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως, δημεροκίνητα σκάφη μέχρι 1.500 τόνων, πληρωτέα ἀπὸ τὴν ιταλικὴν κυβερνήσιν ἔναντι τοῦ ὀφειλομένων εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐπανορθώσεων. Ἡ διεύθυνσις τῶν ναυπηγείων προσθέτει, διὰ ἡ ιταλικὴ κυβερνήσις εὐχαριστοῖς ἀποδέχεται τοιούτον τονδιασμόν. Ἡ ἀξία διὰ σκάφη 1.000 τόνων περίπου είναι 60 λίραι Ἀγγλίας κατὰ τόννον, διὰ δὲ τὰ μέχρι 500 τόνων 65–70 λίραις Ἀγγλίας.

Τὰ ναυπηγεῖα ἀναλαμβάνονταν ἐπίσης τὴν παράδοσιν δύο σκαφῶν τῶν 500 τόνων ἐντὸς ἔτους δι' ἀνταλλαγῆς κολοφωνίου Ιονίου ἀξίας.

·Η ἀποζημίωσις τῶν ἐπιτάκτων πλοίων

Ἐδημοσιεύθη N. Δ., διὰ τοῦ δοτούν θυμίζεται «ἡ ἐκδίκασις τῆς ἀποζημιώσεως ἐπιτάκτων τίνων πλοίων, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 4442». Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ N. Δ. δρίζεται, διὰ εδιὰ τὰ ἐπιτάκτων πλοίων τὰ διατεθέντα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς Ιούνιος τοῦ A. N. 3140 (τοῦ 1943), πρὸς οἰστόντες σκοπὸν, πλὴν: α) τῆς χρονίας γανλώσεως τούτων ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὴν Βρεταννικήν. Καὶ β) Τῆς ἐξ ὀνόματος τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἐκμετάσεως τῶν πλοίων διὰ ναυλώσεως πρὸς τρίτους ἢ συνεχείσεως τῆς μεταξὺ τοῦ πλοιοκτήτου ἢ τοῦ πράκτορος ἢ ἀλλού ταύτου καὶ τρίτου προύπαρχοντος σημείωσεως ναυλώσεως — ὡς τρίτου ἐννοούμενου παντὸς ταύτων, πλὴν τῆς βρεταννικῆς κυβερνήσεως — ἀρμοδία εἶναι ἡ ἐν Πειραιῷ «Δ. Θ. Μ.», ἢ Ἐπιτημπτική Ἐπιτροπή καὶ τὸ Διοικητήριον Δικαστήριον Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων τοῦ νόμου 4442, αἵτινες ἀσκοῦν τὴν ἐν γένει δικαιοδοσίαν καὶ ἀποδίπτητα αὐτῶν κατὰ τὴν διὰ τὸν νόμον τούτου παθορίζομένην διαδικασίαν.

Υποθέσεις ἐπιτάκτων πλοίων — πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος N. Δ. — ἀνηκόντων εἰς τὴν ἀνωτέρω κατηγορίαν, ἐκδικασθεῖσα δὲ ὑπὸ τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ιούνιος τοῦ A. N. 3140 (τοῦ 1943), ὡς οὗτος Ιούνιος, θεωροῦνται νομίμους ἐκδικασθεῖσα.

Διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως τῶν ἀνωτέρω ἐπιτάκτων πλοίων ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ νόμου 4442, ὡς οὗτος Ιούνιος, παρέχεται, ὅμως, εἰς τὸν ἀντονογόνος Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ δικαιωμα, ἵνα, διὰ κοινῆς ἀποφάσεως των, καθορίζουν δι' ὄρισμένας ἡ καὶ πάσας τὰς κατηγορίας ἐπιτάκτων πλοίων, ἀλλον τρόπον ἀποζημιώσεως, εἴτε βάσει τῶν διατάξεων καὶ διατάξεων τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ A. N. 2393 (τοῦ 1940) συμφωνητικοῦ ναυλώσεων μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἀναλόγως ἐφαρμοζούμενον, εἴτε, βάσει συμφωνητικοῦ διεύθυνην ἡ μεταξὺ ζένων κυρτῶν, εἰς ἂς ἔχει προσωρισθεῖ ἡ μεθ' ὃν ἔχει συμβληθῆ ἡ Ἑλλάς.

Εἰς τὸν ὑποχρόνον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιτρέπεται, δηλοῦ, ἀντὶ ἐπιτάξεων, προσέχεται εἰς χρονίας ναυλώσεις πλοίων, ἐπὶ τῇ βάσει ναυλωμάτων ἐνισημφόνων ἐνιαίων τύπων, οὗτοιοι τοῦ πλοιοκτήτου ἢ ἐφοπλιστοῦ ἔναντι τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τάνατον, καθορισθούνται διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τῶν ὑποχρόνων Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν.

Κατὰ τὸ 4ον ἀρρεῖον τοῦ N. Δ. κυροῦνται: α) ἡ ὑπὲρ ἀριθ. 648 (τῆς 31ης Ιούλιου 1941) ἀπόφασις τοῦ νέφουν οὐρανού E. N., ἐκδοθεῖσα ἐν Καΐσσα, δι' ἡς, ἐλλείψει ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἀρμοδίᾳ ἡ περιοδείας ἐπιτάξεων καὶ ναυλώσεων, καθορίσθη ἡ ἀπὸ 1ης Απριλίου 1941 ὀφειλούμενη εἰς τὰ ὑπὸ ἐπιτάξειν τελοῦντα ἀπόμολοια ἀποζημιώσεως, λόγῳ ἀνταλλαγμάτος χρήσεως, γενικῶν ἔξδων, ἀσφαλίστων καὶ δαπανῶν συντηρήσεως. Καὶ β) ὃ ὑπὲρ τοῦ ίδιου οὐρανού E. N. διὰ τὸν ὑπὲρ ἀριθ. 470 (τῆς 20ης Νοεμβρίου 1943) ἐγγράφον τοῦ πρὸς τὸν ὑφιστορικὸν Οἰκονομικῶν ἐν Λονδίνῳ καθορισθεῖσα τρόπος καταβολῆς τῆς ὡς ἀνα ἀποζημιώσεως, ὡς καὶ ἡ ἐν γένει ὑποχρεωτικής καὶ δικαιωμάτων τοῦ πλοιοκτήτου ἢ ἐφοπλιστοῦ ἔναντι τοῦ Η. Ελλαδὸς Ἐπιτημπτικήν Ἐπιτροπήν Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων καὶ Ναυλώσεων ἡ τελική, κατὰ τὸν νόμον 4442, ἐκκαθάρισις τῶν ἐκ τῆς αἵτιας ταῦτης ὀφειλούμενων χορηματιῶν ποσῶν, ἀπινα δύνανται καὶ καταβάλλονται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς Ιούνιούς της ἐκκαθάρισιν ισοτιμίας τῆς λίρας Ἀγγλίας πρὸς τὴν δραχμήν.

Ἡ Ιούνιος τοῦ ἀνωτέρου N. Δ. ηρεστοῦ ἀπὸ τὴν δημοσιεύσεως τοῦ εἰς τὴν Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς ἑταῖρας «Leith Hill» ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Empire Daring», 7059 τ. γκρός (τοῦ 1943), μετωνομάσθη «Μαριέττα».

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI

Τηλέφωνον AVENUE 3733

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

ΠΙΣΣΑΜΑΖΟΓΛΟΥ 10

RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS
FOR THE

SALE, PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.

Tel. AVENUE 3733.

HOLLAND HOUSE, 104 BURY STREET
LONDON E.C. 3.

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

PESMAZOGLOU 10

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυπ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

γκρ.

Άγια Βαρθόρα	Φρ. Σιγάλας καὶ Σία	04	2433	ἐν πλῷ ἐκ Σαβόννας διὰ Ζογκούλδακ, 10 Μαΐου
Άγια Θαλασσή	Λ. Κεράνης	11	3508	διῆλθε Κωνικό πολὺ 13 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Άγια Μαρίνα	«Κάσσος» Α. Ε.	12	4151	ἀνεχ. Χούλι 21 'Απρ. δι' Ἀργεντινήν
Άγιοι Βίκτωρες	νιοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἀνεχ. Ματέραν 9 Μαΐου διαταγὴς πρὸς φόρτωσιν Ν. Αφρικήν
Άγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρῆ	18	2974	διῆλθε Κωνικό πολὺ 13 Μαΐου διὰ Ζογκούλδακ
Άγιος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀνεχ. Νεκοτέα 5 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν
Άγις Γεώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔκφροτων εἰς Θεσσαλονίκην 14 Μαΐου
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Κουμάνταροι	17	5933	εἰς Μπάρον 4 Μαΐου
Αλεξάνδρα	Κ. Καρδάς καὶ υἱός	13	4355	παρέμενε Νιούπορτ 4 Μαΐου
Αλφείδης	«Θεοφανὼς» Α. Ε.	20	5116	έγκατελείσθη εἰς Καναδᾶν, προσηραγμένον.
Αμερική	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Β. Αμερικήν
Αντίκλεια	Π. Τζαννετάτος	92	951	ἀνεχ. Σύρον 14 Μαΐου διὰ Σάμουν
Άννα	Ν. Λυκαρρόπολος	19	5173	ἔφθ. Μασσαλίαν 1 Μαΐου
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γούλανδην	21	4358	ἀνεχ. Πειραιᾶ 30 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υδραν
Άννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντάδης	19	2431	εἰς Νέαν 'Υδραν 12 Μαΐου ὑπὸ φόρτωσιν
Άννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 27 'Απρ. διὰ Δουβλίνου
Άννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζος	06	2728	εἰς Κάρδιφ 10 Μαΐου ἐποκενή
Άργολικός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	21	4786	ἀνεχ. Σάντος 25 'Απρ. δι' Ἀμερικήν
Άργω	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	εἰς Χάιφαν 10 Μαΐου
Άρμαθια	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἀνεχ. 'Ειδονιάνθη 3 Μαΐου διὰ Καναδᾶν
Άρχαγγελος	«Θεοφανὼς» Α. Ε.	17	5692	ἔφθ. Μαδαγασκάρην 6 Μαΐου
Άσπασια Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	ἐπὶ πλῷ ἐξ Ἀγγλίας διὰ Καναδᾶν 10 Μαΐου
Βόλος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	23	1175	παρέμενε Πειραιᾶ 15 Μαΐου
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6348	παρέμενε Ρόπτεροντα 2 Μαΐου
Γεωργίος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	διῆλθε Περγαμούπον 30 'Απρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Γεώργ. Ποταμιάνος	έτ. Ηπειρωτική Α. Ε.	13	4044	εἰς Πειραιᾶ. Εναντίωθη ἀπὸ Βασσόφαραν
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ἀνεχ. Τρίνιντατ 1 Μαΐου διὰ Μπάρμπαντος πρὸς φόρτωσιν.
Γεώργ. Μ. Λιθανδός	«Λιθανδός» Α.Ε.	38	5482	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 28 'Απρ.
Δέσποινα	έτ. «Μικαλινδός»	06	3016	παρέμενε Πειραιᾶ 15 Μαΐου
Δημ. Ἰγγλέσης	νιοὶ Δ. Ἰγγλέση	18	5275	παρέμενε Ρόπτεροντα 2 Μαΐου
Δημ. Χανδρῆς	Δημ. Ι. Χανδρῆς	10	4643	διῆλθε Περγαμούπον 30 'Απρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας	19	5253	εἰς Πειραιᾶ. Εναντίωθη ἀπὸ Βασσόφαραν
Δωδεκάνησος	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἀνεχ. Τρίνιντατ 1 Μαΐου διὰ Μπάρμπαντος πρὸς φόρτωσιν.
Δωρίς	Ήλ. Χατζηλίας	17	4604	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 28 'Απρ.
"Εθή Λιθανοῦ	N. Λιθανὸς	37	4889	παρέμενε Πειραιᾶ 15 Μαΐου
Ελρήνη Σ. Εμπειρίκου	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	27	4163	παρέμενε Πόρττεροντα 2 Μαΐου
Έλλεν (ἐπιβατηγόν)	Γ. 'Εμπειρίκος	03	1426	διῆλθε Περγαμούπον 30 'Απρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Έλένη	Α. Καλλίνικος	18	5655	εἰς Μπρίστολ Τσάνγκελ 2 Μαΐου
Έλένη Κουλουκουντῆ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς Αργεντινήν 10 Μαΐου
Έλιζα	Α. Γ. Παπαδάκης	19	1986	ἀνεχ. Καβάλλαν, 15 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ.
Έλισσάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἐν πλῷ ἐξ Αντορραίας διὰ Ντόριμπαν 10 Μαΐου.
Έλλας	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	εἰς λιμένας 'Αγγλίας 14 Μαΐου
Έλλας	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υδραν 30 'Απριλίου διὰ Πειραιᾶ
Έλπις	Α. Πρίντεζης	19	1492	φορτώντες ἀλεξάνδρειαν 12 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Εδηνος	«Λιθανδός» Α. Ε.	19	5627	ἔφθ. Μορπάσι 24 'Απρ. (διὰ Μαδαγασκάρην)
Εδύθαλια	άδ. Γούλανδης	18	3551	διῆλθεν 'Οράν 5 Μαΐου διὰ Κάμπεντεν
Έφη	Εδύγγη. Νομικός	90	192	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαΐου, ἀργεῖ.
Ζέφυρος	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	ἔφθ. Ροζάριο 30 'Απρ.
Ήλιας Γ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ὑπὸ φόρτωσιν λιμένας Ειρηνίζου διὰ Μεσόγειον
Ήπειρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5572	φορτώντες εἰς Βασσόφαραν 10 Μαΐου
Ήράκλειον	'Ελληνικὸν Δημόσιον	25	964	ἔφθ. Κέρωνδαν 14 Μαΐου
Ήρων	Δ. Ν. Κουφδ	06	1516	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Μαΐου
Θεμιστοκλῆς	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	44	7198	ἔφθ. Κίγκστον 27 'Απρ.
Θεομήτωρ	νιοὶ Σπ. Πολέμη	10	4427	ἀνεχ. Κύπρον 4 Μαΐου διὰ Τεογέστην
Θεοφανῶ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἀνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ. διὰ Λονδίνου
Θέτις	Π. Χατζηλίας	30	4123	εἰς Αμερικήν 13 Μαΐου
Θηρασιά Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαΐου, ἀποκενή
Θράκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	41	7460	ἀνεχ. Ταΐμπλ. Μπαΐη 22 'Απρ. δι' 'Αμερικήν
Ίακωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαΐου
Ίθακος	Γ. Δρακούλης	06	3916	εἰς Αμερικήν ἀπὸ 20 'Απρ.
Ίλισσος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	ἀνεχ. Μπονένος 'Αὔρες 9 Μαΐου διὰ Καζαπλάγκαν
Ίόνιον	'Ελληνικὸν Δημόσιον	42	7035	ἔφθ. Νταραζ 23 'Απρ.
Ίρις	Ίω. Παλαιοκρασσᾶς	11	1881	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαΐου
Ίω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	εἰς Αλγερίον 13 Μαΐου
Καθαριώτισσα	νιοὶ Γ. Καραδία	13	1877	ἀνεχ. Χούλι. 1 Μαΐου καὶ Κάδις 12 διὰ Φαρόε
Καλάμαι	'Ελληνικὸν Δημόσιον	20	5791	εἰς Ν. Υόρκην 4 Μαΐου ὑπὸ φόρτωσιν
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	ἔφθ. Τούλονα 4 Μαΐου διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἀνεχ. Λόρε 23 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
Κέρκυρα	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Απρ.
Κορινθία (ἐπιβατηγόν)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμα	11	3874	ἀνεχ. Πειραιᾶ 14 Μαΐου διὰ Θεσσαλίαν
Κορυτσά	'Ακτοπόλις τῆς 'Ελλάδος	86	1053	ἔφθ. Πειραιᾶ 15 Μαΐου
Κρήτη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	20	7744	ἔφθ. Λονδίνον 27 'Απρ.
Κυκλαδές	'Ελληνικὸν Δημόσιον	41	7157	ἀνεχ. Αντορραίαν τέλος 'Απρ. δι' Ενδρώπον (διαταγὴς ἐν πλῷ)
Κωνσταντίνος Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαΐου, ἀποκενή
Λευθατώ	Γ. Μ. Σταματέλατος	08	1667	ἀργεῖ εἰς λιμένα Αιγαίου
Λέσσος	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	45	7176	εἰς Βαλτιμόρην 5 Μαΐου (διὰ Χάροπην)
Λεωνίδας	Θε. Βογιατζίδης	28	4573	ἀνεχ. Μπονένος 'Αὔρες 26 'Απρ. δι' Ενδρώπον
Λεωνίδης	νιοὶ Λ. Κονδύλη	12	3923	ἔφθ. Μοντεβίδεο 4 Μαΐου (δι' 'Αμερικήν)

Λύρας		Π. και Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Μπάρρου 17 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
Μακεδονίς		'Ελληνικόν Δημόσιον	42	7044	άνεχ. Πόρτο 'Αρθουρού 26 'Απρ. διά Καναδᾶν
Μαλιακός		Μαρῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	εἰς 'Αλμυρού 10 Μαΐου, πρός έποκευτήν.
Μανούηλα		νιοί Γ. Καραβία	20	1986	εἰς Γλασκώνη 10 Μαΐου
Μαργαρίτα		Στέφανος Σοφιανός	89	2187	έφρότωνε εἰς Κων(πολιν) 11 Μαΐου
Μαρύ. Χανδρή		Δημ. Ι. Χανδρῆς	20	5401	ἐν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς 10 Μαΐου διά Εύρωπην
Μαρία Λ.		Κ. Η. Λαμπάς	12	4707	άνεχ. Ντρόμπαν 5 Μαΐου διά Μπονένος 'Αργες
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ		Π. Πρωτοπαπᾶς	15	4447	ἔφθ. Ντρούάλα 26 'Απρ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη		άδ. Κυρτάτα	04	4784	εἰς Πειραιά 14 Μαΐου, έποκευτή.
Μάρπησσα		Ν. Εύσταθιον	19	5476	εἰς Τουλῶνα 4 Μαΐου
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντής		άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	εἰς 'Αμβέρσαν 3 Μαΐου
Μεσσαριά		Ενάγγ. Νομικός	89	350	εἰς πλόας Πόρτο Σαΐδ — Παλαιστίνης
Μιαουλής		Λίμπερτον (προσ. ἑκ.)	44	7176	πρόφεμενε Ν. 'Υδρων 2 Μαΐου
Μιμδέζα		«Εμπορική - Εφοριαστική»	05	3071	ἐν πλῷ ἐκ Β. 'Αμερικής διά Βραζιλίαν 10 Μαΐου
Μίνα Λ. Καμπάνη		κλ. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Σφάξ 23 'Απρ.
Μιχαήλ 'Ανάγνος		Λίμπερτον (προσ. ἑκ.)	44	7176	ἐν πλῷ ἐκ Β. 'Αμερικής διά Βραζιλίαν 10 Μαΐου
Μιχ. Α. Εμπειρικός		έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκον	18	5202	πρόφεμενε Ν. 'Υδρων 2 Μαΐου
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως		Δημ. I. Χανδρῆς	15	3874	ἐν πλῷ ἐξ Εύρωπης διά Β. 'Αμερικήν 10 Μαΐου
Ναντίν		«Εμπορική - Εφοριαστική»	04	3582	πρόφεμενε Ν. 'Υδρων 2 Μαΐου
Ναύαρχος Κουντουριώτης		Λίμπερτον (προσ. ἑκ.)	45	7247	παραμένει Γλασκώθην
Νέα Ελλας		άδ. Γουλανδρῆς	22	16991	ἔφθ. Μασσαλίαν 12 Μαΐου
Νηρεύς		Ηλ. Γ. Χατζηλίας	37	5205	παραμένει 5 Μαΐου εἰς Ν. 'Υδρων
Νίκη		Λίμπερτον (προσ. ἑκ.)	45	7240	ἔφθ. Ντακάρα 22 'Απρ.
Νικόλας		Β. Ρ. Φωστιλούμος	10	4540	ἔφθ. Ζόγκουνδάν 1 Μαΐου
Νικ. Γ. Κουλουκουντής		«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	3201	διηγήθεν 'Αγ. Βικέντιου 26 'Απρ. διά Εύρωπην
Ν.κ. Μίχαλος		Κ. Μίχαλος	13	4342	άνεχ. 'Αργεντίναν 7 Μαΐου
Νικολάου Μαρία		έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς Τάιν 4 Μαΐου
Νίκος Τ.		'Ελευθ. Τρικύρου	19	5175	φιλάνεται εἰς τὸ Μπλάϊθ
Όλυμπος		Κούλουνθρος - 'Εμπειρίκος	18	5216	εἰς Χάμπτον ρόδος 5 Μαΐου
Όρος Αίτνα		«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	ἔφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
Όρος Έλικών		«Τράμπος Σο	18	5525	παραμένει Γλασκώθην
Όρος Κυλλήνη		Ρεθυμ. - Κουλουκουντής	17	3704	ἔφθ. Μασσαλίαν 12 Μαΐου
Όρος Ηροδόπη		«Ωισανδρός» Α. Ε.	19	5182	παραμένει 5 Μαΐου εἰς Ν. 'Υδρων
Παναγῆς		Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	ἔφθ. Ντακάρα 22 'Απρ.
Πειραιές (έπιθατηγόν)		«Ελληνικόν Δημόσιον	29	1493	διηγήθεν 'Αγ. Βικέντιου 26 'Απρ. διά Εύρωπην
Πετρόβιλ		«Τρανσπερθόλλ» Α. Ε.	03	4634	άνεχ. 'Αργεντίναν 7 Μαΐου
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς		άδ. Γουλανδρῆς	23	4693	εἰς Τάιν 4 Μαΐου
Πιπίνα		Γ. Μ. Σταματελάτος	04	2650	φιλάνεται εἰς τὸ Ντρόμπαν
Πόδεντ Κλήηαρ		'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	εἰς Ρόπτεροντα 12 Μαΐου διά 'Αγγλίαν.
Πόπη		Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ. διά Εύρωπην
Ριχάρδος Δ. Λάτσις		Λίμπερτον (προσ. ἑκ.)	45	7240	εἰς ταξίδιο 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης — Σούνες
Σαλαμνίνια		Κ. Πετρούντης-Γ. Τάνες	01	3634	ἔφθ. Νέαν 'Υδρων 5 Μαΐου
Σουλιώτης		«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	άνεχ. Νέαν 'Υδρων 28 'Απρ.
Σπέτσαι		Λίμπερτον (προσ. ἑκ.)	45	7240	εἰς Πειραιά 14 Μαΐου, έποκευτή.
Σπυρίδων 11		Λεία πολέμου	17	4387	άνεχ. Μασσαλίαν 21 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος
Στάμος		Δ. Φαρανίδης	14	3801	άνεχ. Μασσαλίαν 29 'Απρ. διά Ρωσίαν.
Σταυρός		«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	εἰς Τύνιδα 1 Μαΐου
Στέφανος		Σ. Θεοφανίδης	18	653	φιλάνεται εἰς Πλέιτ 15—20 Μαΐου
Στρυμών		«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	άνεχ. Μπέρια 27 'Απρ. διά Αούμπιτο—Γένοβαν
Ταξιδιώχης		άδ. Λαμπού	13	4221	εἰς Μπάζιαν Μπλάγχαν 2 Μαΐου (διά Γένοβαν)
Ταύγετος		Κουλούνθρον - 'Εμπειρίκον	18	5687	εἰς Λαμπάν 10 Μαΐου, έποκευτή.
Τηλέμαχος		Γ. Δρακούλης	11	3658	φιλάνεται 17 Μαΐου 'Αλεξάνδρειαν
Τασία		Καδιώ Σιγάλα	04	3034	εἰς Β. 'Αμερικήν υπό κατάσχεσιν
Υδρα		Λίμπερτον (προσ. ἑκ.)	45	7176	εἰς Νέαν 'Υδρων 5 Μαΐου
Υδρούσσα		Π. Χριστοπούλος	22	2038	ἔφθ. Οράν 13 'Απρ.
Υπανίς		άδ. Συνοδινού	09	1459	άργει Πειραιά μὲ ζημίας
Φλώρα Νομικοῦ		Λουκᾶς Νομικός	21	1783	εἰς Σέτταν 12 Μαΐου (διά Τύνιδα)
Φρέδ		Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	ἔφθ. Μασσαλίαν 2 Μαΐου
Χειμάρρα		'Ελληνικόν Δημόσιον	05	1221	ἔφθ. Πειραιά 1 Μαΐου
Χίος		«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	εἰς Τάιν 10 Μαΐου (διά Νέαν 'Υδρων)
Ψαρά		Λίμπερτον (προσ. ἑκ.)	45	7240	έφθ. Βόρ. 'Αμερικήν 2 Μαΐου
Ωρίων		Πολ. Λύρας	09	4798	άνεχ. Μασσαλίαν διά Μπόναν, έκειθεν Ρωσίαν.

Διαθέτομεν 500.000 ζεύγη ύποδημάτων

προερχόμενα ἐκ τοῦ ἀγγλικοῦ στρατοῦ καὶ τῆς R. A. F. Εἰς δο-
στηγη κατάστασιν, εἰς δὲ τὰ μεγέθη. Δέκα σελλίνια τὸ
ζεύγη οὗτος. Τὰ ιπδημάτα ἡγοράσθησαν παρ' ἡμῖν ἐκ τοῦ ὑπονο-
γείου 'Εφοδιασμοῦ καὶ ἐπεσκευάσθησαν τελείως εἰς τὰ ἔργοστασία
μας. Φόρτωσις ταχεία. Μεγάλα ποστήστες ἀπὸ αὐτοῦ διετέθησαν ἡ-
δη εἰς τὸ Ήνωμένον Βασίλειον καὶ εἰς δὲλας εὐφοριακάς χώρας.
Ελαν συσκευασμένα εἰς στεγεούς σάκους ἀνά 25 ζεύγη. Ζητήσα-
τε τηλεγραφικῶς λεπτομερεῖας. Πληρωμὴ εἰς οιανδήποτε ἀγγλι-
κὴν Τράπεζαν. Η διεύθυνσίς μας είναι:

M. NEWMAN CONTRACTORS LTD.

Government Contractors. Heap Str. Manchester. 7.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : HARBINGER

For your shipping & forwarding business
apply to your agents at Egyptian Ports :

CYPRUS NAVIGATION CO.

Managing Partners: Nicolas D. Papalios, Spiro Th. Petrotvis

Also undertaking: Import, Export Commission, Insurance, Clearing, Transit and Warehousing.

ALEXANDRIA HEAD OFFICE:
10, Salah-el-Dine Street. P.O.B.1905
Telephone N. 20740

SUB-AGENCIES AT:

Port-Said, Suez, Cairo, Cyprus, Palestine, Syria, Lebanon, Turkey, Greece, Malta, North Africa, Libya, Sudan, Erytrea and Aden.

Teleg. address: «CYPRONA»

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" A.E.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

Αι γραμμαί μας ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

ά)π "ΕΛΛΑΣ", από ΜΑΝΤΞΕΣΤΕΡ και ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ τέλος Μαΐου και
ΑΜΒΕΡΣΑΝ ἀρχάς Ιουνίου.

ά)π "...,, από ΛΟΝΔΙΝΟΝ Ιουνίου.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΟΔΟΣ ΝΙΚΗΤΑ 7. - ΤΗΛ. 43027

Πρακτορεία εις δόλους τούς λιμένας της Έλλαδος και της Ανατ.Μεσογείου.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

Γραμμή τακτικών μηνιαίων άναχωρήσεων μεταξύ
ΕΛΛΑΔΟΣ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

διὰ τῶν ἀτμοπλοίων:

“ΕΥΘΑΛΙΑ”, “ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ”,
καὶ “ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ”,

χωρητικότητος 7.500 τόννων ἔκαστον καὶ εἰδικῆς δια-
σκευῆς διὰ τὴν μεταφοράν εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου.

Διὰ πληροφορίας κλπ. ἀπευθυνθῆτε εἰς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας:

ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ («ΕΛΛΑΣ») Α.Ε.

Ηπείρου 17, — ΑΘΗΝΑΣ τηλ. 55—185, ώς καὶ «GREEK LINE»
8) 10 Bridge Street, New York, τηλέφ. Whitehall 3—3825

Telephone 681

Code Used:

A.B.C. 5th & 6th Edition & Bentleys.

Cable Address:

LATHIPHIA.

DAWOOD & CO.

Dubash Department

GOVERNMENT CONTRACTORS, PROVISION MERCHANTS,
STEVEDORES, LIGHTER SUPPLIERS,
SHIP CHANDLERS &c.

57 Raffles Quay, SINGAPORE

Agents: JONES, ROBERTS & CO
26 Chapel Street LIVERPOOL

Dubashes, Ship Chandlers and Stevedores to the following:

H. M. NAVY., P. & O. S. N. COMPANY, ELLERMAN HALL LINE LTD., BIBBY LINE LARRINAGA & CO., ANDREW WEIR & CO. LLOYD ROYAL BELGE (S. A.), GLOVER BROS., FRANK C. STRICK & Co. Ltd., FURNESS WITHY & Co. Ltd., W. RUNCIMAN & CO., ADAMSON, GILFILAN & Co. Ltd., APCAR LINE OF STEAMERS, PRINCE LINE, LTD., SHAW SAVILL & ALBION CO. LTD., CANADIAN GOVERNMENT MERCHANT MARINE LTD., STAÑLEY AND JOHN THOMPSON LTD. (SILVER LINE), SWEDISH EAST ASIATIC CO. LTD., SCOTTISH-SHIRE LINE, BOUSTEAD & Co. Ltd., BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION CO. LTD., CANADIAN PACIFIC STEAMSHIPS LTD., ROYAL MAIL STEAM PACKET CO. (SHIRE LINE), JARDINE MATHESON & Co. Ltd. (JARDINE LINE OF STEAMERS), ELLERMAN CITY LINE, ANGLO-AMERICAN OIL CO., STANDARD OIL CO., OF NEW YORK, STANDARD OIL CO., OF NEW JERSEY, THE STANDARD TRANSPORT CO. LTD. (SINGAPORE), R. P. HOUSTON & Co. Ltd., HANS H. TORGREN & CO., A/S., PATERSON, SIMMONDS & Co. Ltd., BEN LINE OF LEITH, SUN SHIPPING CO. LTD., R. S. DALGLEISH LTD., SIR W. R. SMITH & SONS LTD., HUGH ROGARTH & SONS, SIR R. ROPNER & Co. Ltd., SIR JAMES BELL & CO., TURNBULL, SCOTT & CO., G. HEYN & SONS LTD. (HEYN LINE), EVAN THOMAS RADCLIFFE & CO., COMMONWEALTH GOVERNMENT LINE OF STEAMERS, JAMES CHAMBERS & CO. (DODWELL CASTLE LINE), BULLARD KING & Co. Ltd. (NATAL DIRECT LINE), THE TANK STORAGE AND CARRIAGE CO. LTD., THE EAST ASIATIC CO. LTD., N. CHR. EVENSEN, FRANCIS PEEK & Co. Ltd., BRUUN VAN DER LIPPE DOLLAR STEAMSHIP CO. LTD., FURNESS SHIPPING & AGENCY CO. LTD., ETC., ETC.

JOHN A. PAPADOPOULOS & C°.

MARINE SUPPLIES

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

Ἄξιότεροι Κύριοι,

Λαμβάνομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ἀναγγείλωμεν τὴν σύστασιν ιδιαιτέρας Διευθύνσεως τοῦ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΜΑΣ ΕΝ ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ ΓΡΑΦΕΙΟΥ, τοῦ εἰδικοῦ διὰ ναυτικὰ εἰδῆ μηχανῆς καὶ καταστρώματος.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ μηχανέλαια, παρεμβύσματα καὶ διάφορα θλικὰ καταστρώματος εἰς ἀσυγαγωνίστους τιμάς.

ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ σχετικὴν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἐπιθεώρησιν, ἀλλαγὴν σημαίας καὶ ἀναλυμδάνομεν ἐπιθέλεψιν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν πλοίων, καθαρισμὸν λεβήτων καὶ λουπῶν ἐργασιῶν.

Ἐπίσης ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ ρυμουλκὰ πάσης ἴπποδυνάμεως καὶ εἰμεθα εἰδικοῖ δι᾽ ἀνθρακεύσεις πλοίων καὶ γενικῶς δι᾽ σιγδήποτε ἐργασιῶν σχετικὴν μὲ τὴν ναυτιλίαν.

Διὰ τῆς ἀμέσου καὶ ταχείας ἔξυπηρτῆσεώς μας, Κύριοι, εἰμεθα δέδαιοι δι: Θὰ δυνγήθωμεν νὰ σᾶς ἀποδείξωμεν εἰλικρίγειαν καὶ οἰκονομίαν.

Μετ' ἔξαιρέτου ὑποληφεως

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.