

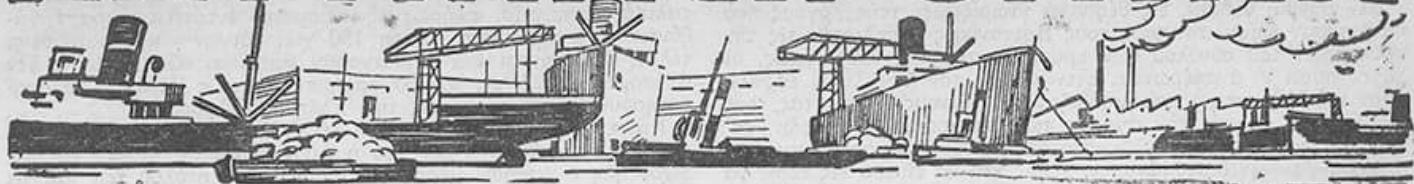
# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1946

Αρ. Φύλλου 264/23

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 264(23)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1946

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Θλιβεραι διαπιστώσεις

'Εξ έγκυρου πηγής πληροφορούμεθα, ότι ειδικός απεσταλμένος της Ναυτιλιακής 'Επιτροπής' τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, εύρισκομενος κήδη εἰς Λονδίνον, προέβη εἰς έξονυχιστικήν έρευναν ἐπὶ δλων τῶν ζητημάτων τῶν σχετιζομένων μὲ τὴν σημειωνήν κατάστασιν του Εμπορικού μας Ναυτικοῦ.

Ο ἐκπρόσωπος τῆς άνωτάτης ναυτιλιακῆς ὀρχήσης τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔμελέτησε, θάσει ἀπτκριθωμένων ἐπισήμων στοιχείων, τὰς συνθήκας ἐργασίας ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, τὸ κότος καὶ τὰ συστήματα τῆς διαχειρίσεως των, τὰ ἀπασχολούμενα καὶ τὰ διαθέσιμα κεφάλαια της Ναυτιλίας, τὰς Κρατικῆς παρεμβάσεων εἰς τὰ πράγματα αὐτῆς καὶ, τέλος, τὰς διαφαινομένας δυνατότητας ἀνταρτέως της. Τὰ συμπεράσματα τῆς μελέτης θά υποβληθοῦν εἰς τὴν Ναυτιλιακήν 'Επιτροπήν. Βάσει αὐτῶν θά κριθοῦν αἱ αἰτήσεις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν αἱ πιστώσεις πώλησιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας σκαφῶν.

νόμος, ὁ γνωστόν, περὶ ἐκποίησεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, ἀνεξαρτήτως πολλῶν ἀλλών προϋποθέσεων, ύποχρεώνει τὴν Ναυτιλιακήν 'Επιτροπήν νὰ ἔξετάζῃ τὴν φερεγγυότητα, τὴν ἐπαγγελματικήν ίκανότητα καὶ τὴν δλην ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ καὶ γενικώτερον κάθε Ναυτιλίας κατάστασιν, προκειμένου νὰ ἐπιτραποῦν πωλήσεις ἐπὶ πιστώσεις. Εἰς ἑκτέλεσιν, ἀκριθῶς, τῆς νομοθετικῆς ταυτῆς προβλέψεως, εἰδικοὶ ἀπεσταλμένοι προέθεσαν κήδη εἰς τὰς ἀναγκαῖας ἐπὶ τόπου δι' ἐκάστην ναυτικήν χώραν διαπιστώσεις.

Δεδουμένου, ότι τὰ 75 τοῖς ἔκατον τοῦ τιμήματος τῆς πωλήσεως θά καταβληθοῦν εἰς ίσας τοκοχεωλυτικάς δόσεις ἐντὸς εἰκοσαετίας, εύνόντων εἶναι τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἀμερικανῶν πιστωτῶν διὰ τὰς παρεχομένας ἔγγυήσεις καὶ τὴν δυνατότητα τῶν ἀγοραστῶν πρὸς ἔξδόλησιν τῶν δυνεισακῶν τῶν ύποχρεώσεων. Ο τρόπος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, αὐτὴ ή καλὴ ή πλημμελῆς συντήρησις τῶν ἀπετέλουν ἀνέκαθεν κριτήρια θασικά διὰ τὴν παροχή τῶν ναυτοδανείων.

Αἱ ἐξοφλητικαὶ δόσεις ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν θὰ προέλθουν. Κακή, συνεπῶς, διαχείρισις, ψηφλὸν κόστος αὐτῆς, ἀλλιπής ἐπαγγελματική κατάρτισις, ἐπιδιώξεις ἀνεδαφικῶν σοσιαλιστικῶν θεωριῶν καὶ ἀνωμαλίαι εἰς τὰς ἐπὶ τῶν πλοίων συνθήκας ἐργασίας, δὲν ἀποτελοῦν ἔχεγγυα ἀσφαλῆ διὰ μίαν καλὴν τοποθέτησιν παρασταλιών, δὲν εἶναι, θέσαια, στοιχεῖα ἐνθαρρυντικά καὶ διὰ τοὺς Ἀμερικανούς πιστωτάς.

Ἐμελέτησεν ἐπισταμένως τὴν κατάστασιν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ διὰπεσταλμένος τῆς Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς'. Τὰ πορίσματα τῆς μελέτης του, ἀλάχιστα ικανοποιητικά διὰ τὴν ἑλληνικήν ναυτιλιακήν ύποθεσιν, εἶναι κήδη γνωστά εἰς τὴν Κυθέρην. Ο κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας, ἔσπευσε νὰ πρακτολέσῃ τὸν 'Αμερικανὸν ἀπεσταλμένον νὰ θῇ εἰς 'Αθήνας καὶ νὰ ἀκούσῃ τὰς κυθερητικάς ἀπόψεις διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων. Αἱ κατηγορηματικαὶ διαθεσιαίσεις, ποὺ θὰ παρασχεθοῦν ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμόδιων κυθερητικῶν κύκλων διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν σημερινῶν ἀνωμαλιῶν, ἀπλιγέται νὰ ἀμβλύνουν τὰς κακάς ἐντυπώσεις καὶ νὰ καταστήσουν τὰς διαπιστώσεις διλιγότερων διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας δυσμενεῖς. 'Ασκοπον, συνεπῶς, κρίνομεν καὶ τὴν δημοσίευσιν, πρὸς τὸ παρόν, τῶν δυνών κατέχομεν λεπτομερεῖων ἐπὶ τῆς ἔρευνής τοῦ 'Αμερικανοῦ πραγματογνώμονος. Εἶναι τόσον θλιβεραὶ αἱ διαπιστώσεις αὐταὶ..

### Εἰς τὴν ναυτικήν διάσκεψιν

Τὴν δην τρέχ, συνερχεται, ως γνωστόν, εἰς τὸ Σημάτηλον της διάσκεψις διὰ τὰ τὰ ναυτεργατικά ζητήματα. 'Εκεῖ θὰ ληφθοῦν διοιστικαὶ ἀποφάσεις ἐπὶ τῶν διεθνῶν συμβάσεων, αἵτινες προκαταρκτικῶς συνεζητήθσαν εἰς τὴν Κοπεγχάγην. Η 'Ελλάς, χώρα ναυτική, εὐρυτέρας δραστηριότητος, θὰ μετάσχῃ καὶ αὐτὴ τῆς διασκέψεως.

Τὰ θέματα εἶναι ἀρκετά γνωστά. 'Ησοχολήθημεν ἐπ' αὐτῶν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος. Η θελτίσιας τῶν συνθηκῶν ἐργασίας καὶ ἐνδιαιτήσεως τῶν ναυτιλομένων ἐπιδιώκεται, διὰ τῆς

αὐλήσεως τῆς θασικῆς μισθοδοσίας ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου, διὰ τῆς ἀπαρκούς τῶν πλοίων ἐπανδρώσεως, διὰ τῆς ἀφθόνου καὶ κατῆς τροφῆς καὶ διὰ τῶν μέτρων προνοίας καὶ ἀσφαλίσεως.

Δὲν πρόκειται, θέσαια, πρωτόπορος νὰ καταστῇ η Ναυτιλία μας μέτρων δυναμένων αὐτὴν τὴν ἐκ τῶν ἐρειπίων ἀναδημιουργίαν της νὰ παρεμποδίσουν. Οι ἐκπρόσωποι της θὰ παρακολουθήσουν τὰς ἐργασίας τῆς διασκέψεως τῆς θά προσχωρήσουν, αἵτινες δὲν θὰ περιορίζουν αἰσθητῶς τὴν μαχητικήν ίκανότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, διὰ νὰ τὸ θέσουν τελικῶς ἐκποδῶν τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς.

Κανένα μέτρον τείνον εἰς τὴν θελτίσιαν τῆς θέσεως τοῦ ναυτεργάτου, ὅπερ θὰ ἔτυχαν τῆς κοινῆς ὅλων τῶν ναυτιλίων χωρῶν, ἀπὸ τῆς διασκέψεως τῆς θά προσχωρήσουν, αἵτινες δὲν θὰ αἴρουν τὸν αἰσθητόν την αἰτίαν της παραπλεύσεως τῶν πλοίων, τὰς πτωχοτέρων ισως, δὲν πρέπει νὰ τύχῃ καὶ τῆς θέσης της θά προσχωρήσεως τῆς θά προσχωρήσεως.

Αἱ μεγάλαι ναυτιλίαι, αἱ ἔχουσαι σταθεροποιήσει τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων τῶν εἰς τὸ ίδιον, τὸ ἑθνικὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον κυρίως, αἱ ἀπασχολούσαι τὸ μέγιστον ποσοστὸν τοῦ τονᾶς εἰς γραμμάς, δημοποιούσαι τὸν παρασιτικὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον, τοὺς ναύλους, ήμπορούν τὰ πλέον πρωδευμένα συστήματα ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ναυτιλίων ναυλαγορᾶν, αἱ μεγάλαι ναυτιλίαι τῆς διασκέψεως.

Αἱ μικραὶ, δύμως, ναυτιλίαι, ή 'Ελληνικὴ λ. χ., αἱ μη δυνάμεναι ν' ἀπασχολήσουν οὐδὲ κατ' ἀλάχιστον ποσοστὸν τὰ ὀκεανοπόρα σκάφη των εἰς τὴν μικράν ή καὶ ἀνύπαρκτον ἑθνικὸν μεταφορικὴν κίνησιν, αἱ παρασιτικῶν παραγάζουσαι, διεισδύουσαι διὰ μέσου τῶν κολοσσῶν, εἰς τὴν ἐλευθέραν διεθνῆ ναυλαγοράν, αἱ προσφέρουσαι τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς εύθυνα πολλάκις ἐπίπεδα, ἐν ἀνταγωνισμῷ, χωρὶς τῶν «διασκέψεων» τὴν προστασίαν, δὲν ήμπορούν, θέσαια, τῶν πλουσίων καὶ μεγάλων νὰ ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμα. Δὲν θὰ δεχθοῦν μέτρα, που θὰ καθίστων τὰ παρθίκα πλοία τῶν δαπανηρά, δύνακαν νὰ σταθοῦν εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν, ἔφοδον, μάλιστα, ὅλαις ἐπίσης ναυτιλίαι — δύλαι αἱ μετέχουσαι τῆς διασκέψεως — δὲν θὰ προσεχώρουν εἰς τὰ προτεινόμενα μέτρα.

Αἱ 'Αλλα' ἔὰν διὰ τὰ ὀκεανοπόρα σκάφη τῆς θά ἐτίθετο πρὸ τῶν 'Ελλήνων παρὰ τὴν διασκέψεων ἀντιπροσώπων τὸ ζήτημα μόνον τῆς ἀπὸ μέρους δλων ἀπὸ τὸ οχῆ τῶν ὑπὸ συζήτησιν συμβάσεων καὶ τοῦτο ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς μεταγενεστέρας εἰς αἵτινες προσχωρήσεως τῆς Ιταλίας καὶ τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, διὰ τὰ μεσογειακὰ σκάφη, τὰ κάτω τῶν 3.000 τ. γκρός, φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά, ἀπόλυτος ἐπιβάλλεται η ἐπιφύλαξις τῶν ἐκπροσώπων τῆς Ναυτιλίας μας.

Εἰς τὴν διάσκεψιν δὲν μετέχουν : η Ιταλία, η Ισπανία, η Τουρκία, η Ρωσία, καμμία Βαλκανικὴ χώρα, οὔτε η Αίγυπτος καὶ η Παλαιστίνη. Αἱ μεσογειακαὶ, δηλαδή, ναυτικαὶ χώραι, πλὴν τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ελλάδος, ἀπουσιάζουν τῆς διασκέψεως καὶ δὲν πρόκειται φυσικά νὰ ἀναδεχθοῦν καὶ τὰς ἀποφάσεις τῆς.

Θά ητο ἀφελές ἀπὸ μέρους μας νὰ δεσμεύσωμεν τὴν μεσογειακὴν Ναυτιλίαν μας μὲ συμβάσεις καθαυτὸν ἀνεφαρμόστους, ἐφόσον δλα τὰ δλλα μεσογειακὰ σκάφη θὰ ήσαν ἀπλασγμένα τῶν εἰς αἵτινες προσχωρήσεως τῆς Ιταλίας καὶ τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, διὰ τὰ μεσογειακὰ σκάφη, τὰ κάτω τῶν 3.000 τ. γκρός, φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά, ἀπό τὰς κατ' ἔξοχην ἑλληνικάς θάσεις τῆς Μεσογείου. Καὶ τὸν ἀφανισμόν, θέσαια, αὐτὸν δὲν θὰ ήσαν διατεθειμένοι αὐτοὶ οἱ 'Ελληνες νὰ χαρίσουν εἰς τοὺς καλούς μας γείτονας.

Θά πρωτανεύσει, συνεπῶς, τὸ περίσκεψις εἰς δλους τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν Διάσκεψιν. Κάθε μέτρον διὰ τὴν θελτίσιαν τῆς ἐργασίας τῶν ναυτικῶν μας θὰ δεχθῶμεν, δχι δύμως πέραν τοῦ δρίστηκον καὶ ἀμετάκλητον τὸν ἀφανισμόν τῆς σημαίας μας ἀπὸ τὰς κατ' ἔξοχην ἑλληνικάς θάσεις τῆς Μεσογείου. Καὶ τὸν ἀφανισμόν, θέσαια, αὐτὸν δὲν θὰ ήσαν διατεθειμένοι αὐτοὶ οἱ 'Ελληνος νὰ χαρίσουν εἰς τοὺς καλούς μας γείτονας.

### Η 'Αγγλικὴ ἀγορά'

Πλεῖστα δσα σκάφη κρατικά, προσφερθέντα ώπο τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως πρὸς πώλησιν ή ναύλωσιν εἰς 'Αγγλους καὶ μόνον ἐφοπλιστάς, μὲ τιμᾶς δὲ ἀρκετά χαμηλάς, παρέμειναν ἀδιάθετα. Τώρα ἐπανεκτίθενται εἰς δημοπρασίαν, δν καὶ τὸ ἐν-

διαφέρον τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ τὰ πλοῖα αὐτά, φαίνεται μᾶλλον ἔξηντλημένον.

Δὲν εἰμεθα, θέσαι, εἰς θέσιν νὰ γινωρίζωμεν τοὺς λόγους ποὺ κατέστησαν ἐπιφυλακτικούς τοὺς Βρετανούς ἐφοπλιστάς εἰς τὴν πρόσκτησιν τοῦ συνόλου τῶν κρατικῶν σκαφῶν, ἵσως, ὅμως, οἱ λόγοι αὐτοὶ ν' ἀναφέρωνται στενώς εἰς τὸν Ἀγγλικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ ἵσως νὰ μὴ παρημπόδιζαν τοὺς ἑνους ἐφοπλιστάς, τοὺς "Ἐλληνας λ. χ., εἰς τὴν ἀγοράν τῶν ἐκποιουμένων σκαφῶν, ἐφ' ὅσον οὗτοὶ θὰ είλον τὴν δυνατότητα ὑποθολῆς προτάσεων.

"Ἀπλῆν σκέψιν διατυπώνομεν, χωρὶς καὶ νὰ ειμεθα εἰς θέσιν νὰ προεσφήσωμεν τάς ἐν προκειμένῳ ἀπόφεις τῶν ἰδικῶν μας ἐφοπλιστῶν." Εχοντες, πάντως, ὅμιν τὸ παρελθόν, δὲν θεωροῦμεν καὶ ἀπίθανον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἐλλήνων δι' ἑκεῖνα ἀκριβῶς τὰ σκάφη, τὰ δυοῖς οἱ Ἀγγλοι θὰ ἀπέρριπτον. Διάφορος ή ἐπιχειρηματικὴ νοοτροπία τῶν Ἀγγλων καὶ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, διάφορος, ὅμως, κατὰ κύριον λόγον, ή οἰκονομικὴ τῶν ἐπιφάνεια. Ἐκεὶ μὲν, εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἔταρισι μεγάλαι, μὲ ίκανά ἀποθεματικά, ὑπεραφθούσας πιστώσεις καὶ συγκέντρων κεφαλαίων, ἐδῶ δὲ ἀτομικὴ καὶ μόνον ἡ προσπάθεια, μὲ ἐλάχιστα τὰ κεφάλαια καὶ μὲ ἀνυπάρκτους ἡ ἀκριβᾶς καὶ δεσμευτικός τὰς πιστώσεις.

"Ἐὰν καὶ ἐφ' ὅσον θὰ παρέμεναν τελικῶς ἀδιάθετα σκάφη τινὰ τοῦ κρατικοῦ στόλου, δὲν πιστεύουμεν ματαῖν ἡ διέθεσιν μία παράκλησις πρὸς τὴν Κυβερνησιν τοῦ Λονδίνου, δῶς δεχθῆ τὰς πιθανὰς προτάσεις καὶ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀγοράν μερικῶν ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Τὰ γερμανικὰ π.χ. φορτηγά τῶν ἐπανορθώσεων, τὰ παρήλια ἔστω, διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ἀποφιν, ἵσως νὰ ἴσαν κατάλληλα διὰ τὰ πρῶτα ἔντατα τῶν τακτικῶν μας γραμμῶν. "Οπως, ἐπίσης, πλοῖα, ναυπηγήθεντα μὲ προκαθωρισμένην τὴν πόλεμική των ἀποστολήν, πιθανὸν νὰ ἐπιδέχωνται μετασκευάς τινας καὶ νὰ γίνουν ἔκμεταλλευσιμα.

Δικαιοῦνται οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ τοῦ ἐλάχιστου αὐτοῦ προνομίου, ἀν πράγματι περὶ προνομίου πρόκειται. Νὰ διευκολυνθῶν πρέπει εἰς τὴν ἀγροαστικήν των προσπάθειαν. Τὰ ἀξέητα, τὰ ἀκατάλληλα ἀπὸ τοὺς Ἀγγλούς συναδέλφους των σκάφων, αὐτά θὰ ζητήσουν οἱ Ἐλληνες νὰ ἀγοράσουν. Εἰς τὴν κοινήν, τὴν συμμαχικὴν ὑπόθεσιν ἔθυσισαν ή Ἐλλὰς τοὺς ἡρωίκους της ναυτίλους καὶ τὰ σκάφη της. Τώρα, μὴ διαθέτουσα ἴδιαν ναυπηγικὴν διοικησίαν, οὐδὲ κεφάλαια ἐπαρκῆ, δυσχερεῖσας ἀνυπερβλήτους ἀντιμετωπίζει ή ἐμποροναυτική τῆς ἀποκατάστασις.

"Ο δύκος τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν δὲν ἔξυπητεῖ πλήνως τὴν ἀποκατάστασιν αὐτῆν. Μᾶς χρειάζονται καὶ σκάφη μετρίας καὶ μικρᾶς χωρητικότητος. "Αν η ἀγορά τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν δὲν διαθέτει τοιάντα πλοῖα, πρόσφορα εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν μας, καὶ ὅν τὰ δολλαρία λείψουν ἀπὸ τοὺς Ἐλληνας ἀγοραστάς, θὰ ἔπρεπε νὰ παρασχεθῇ ή εὐχέρεια τῆς ἀναζητήσεως τῶν σχετικῶν καταλλήλων πλοιών καὶ εἰς τὴν γνώριμων ἀγοράν τοῦ Λονδίνου. Τὸ δίκαιον θ' ἀπεδίδετο—τὸ στοιχειωδέστερον ἔστω—πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν ισάδελφον πρὸς τὴν Ἐγγλικήν, τὴν ἐπιδείξασαν πίστων ἀπαρασάλευτον πρὸς τὴν θρετανικήν, τὴν ὑπόθεσιν εἰς στιγμάτικον δοκιμού δοκιμασίας.

### Ἐλπίδων διάφευσις

Προσφέρονται νὰ ναυπηγήσουν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀκτοποικά καὶ μεσογειακά φορτηγά καὶ δέχονται προκαταβολικῶν πάσσων διευκόλυνσιν διὰ τὴν ἀποπληρωμήν των. Η τόσον εὐγενική προσφορά δὲν προέρχεται οὔτε ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς, οὔτε ἀπὸ τοὺς Ἀγγλούς. Οἱ καλοὶ μας γείτονες, οἱ Ἰταλοὶ εἶναι οἱ προσφέροντες.

Είχον πρὸ καιροῦ αἱ στῆλαι αὐταὶ ἀσχοληθῆ ἐπὶ τῶν προτάσεων. Τότε ἀπομύνοντο πρὸς τὸν ἰδιωτικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ ἔζητον τὰς παραγγελίας του. Τώρα η προσφορά, πλέον ουγκριμένη, ἀπευθύνεται πρὸς τὸ Κράτος.

Μᾶς προκαλοῦν, θέσαι, οἱ Ἰταλοὶ, προτείνοντες νὰ μᾶς κατασκεύασουν ἐπὶ πληρωμῇ τὰ δοσα σκάφη μᾶς κατέστρεψαν διὰ τῆς ἐπιθέσεως των. Δὲν ἔχουν δόμως ἀδικον. Αὐτοὶ ἐργάζονται—συντόνως, μάλιστα, ἀποδοτικώτατα—καὶ ἀδιαφοροῦν διὰ τὰς ἐντυπώσεις. Αφοῦ κατώρθωσαν νὰ περισώσουν δόλο τὰ σεβαστά εἰς δύκον ὑπολειμματα τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου, χωρὶς νὰ ὑποχρεωθῶν οὐδὲ τόνον νὰ ἐκχωρήσουν ἔναντι ἐπανορθώσεων. Αφοῦ δέλοι τώρα οι Σύμμαχοι σπεύδουν νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν

"κουνεμπόλεμον" διὰ σκάφη δικαιώματι πολέμου εἰχον κατασχέσει. Αφοῦ, χάρις εἰς τὴν ἀμέριστον συμμαχικὴν ἀρωγήν, τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖσα, πλήρως ἔξωπλισμένα, ἐντατικά τώρα ἔσονται—ναυπηγοῦνται σκάφη 150 χιλ. τόνων—καὶ πιστώσεις, τέλος, παρέχονται διὰ τὴν ἀγοράν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, δὲν θέλομεν τὸν λόγον, ποὺ θὰ παρημπόδιζε τοὺς Ἰταλούς νὰ ἀναζητήσουν ἐργασίαν καὶ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν.

Καὶ ἐνῷ θὰ ἔπρεπεν, ἀν κενή λέξις, ἀφορημένη ἔννοια διὰ τὰ ἀνθρώπινα πράγματα δὲν ἦτο ἡ Δικαιοσύνη, οἱ Ἰταλοὶ νὰ μᾶς εἰχον ἥδη ἐκκωρήσει μέρος τοῦ διασωθέτος στόλου των καὶ τὰ ναυπηγεῖσα των νὰ ἐργάζωνται νυχθμερόν διὰ συμμαχικὸν λογαριασμὸν εἰς ἀναπλήρωσιν τῶν καταστροφῶν, μᾶς προτείνουν τὸν λόγον πληρωμῶν—πανάκριβα μάλιστα—διὰ νὰ συμβάλουν εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν, ποὺ αὐτοὶ προεκάλεσαν. Ἐν τῷ μεταξὺ ἄγων κρατερὸς διεξήχθη εἰς Παρίσιον, διὰ νὰ πεισθοῦν καὶ οἱ ἀμφιβάλλοντες, ὅτι η Ἰταλία εἶναι ἀνίκανος νὰ καταθάλῃ ἀποζημιώσεις.

Θέμα συζητήσεως προσφίλες, παρήγορον στὰ χρόνια τῆς κατοχῆς ήτο διὰ τοὺς ἀνέργους, τοὺς ἔξηθλιωμένους ναυτικούς μας, αἱ εἰς πλοῖα πανορθώσεις. "Εσουραν γοσταλγικά τὰ θήματά των πρὸς τὰ συμματοπλέγματα τῆς παραλίας τοῦ Πειραιῶς καὶ συνεζήτουν οἱ ὀφελεῖς ποια θὰ ἴσαν τὰ καταλλήλοτερα ὑπερωκέαν «ποὺ θὰ παίρναμεν ἀπὸ τοὺς Ἰταλούς!» Ήσαν δαπανηρά τὸ «Ρέξ» καὶ τὸ «Κόντε ντι Σαθόγια». Προσφοράτερα τὰ μικρότερα : τὸ «Σατούρια» καὶ τὸ «Βουλκάνια»...

Τότε ὅλοι μας ἔχομεν ἐλπίζοντες. "Ἐπρόκειτο, δυστυχῶς, περὶ ὁρματισμῶν. Αὐτοὶ, πάντως, μᾶς ἐκράτησαν εἰς τὴν ζωήν, διὰ νὰ δεχθῶμεν τώρα τὴν οἰκτραν τῶν ἐλπίδων μας διάψευσιν, τὴν ἀναπάντεχον εἰς τὴν πραγματικότητα ἐπάνοδον, διὰ τῶν Ἰταλικῶν προτάσεων...

### Αἱ εἰς πλοῖα ἐπανορθώσεις

Εἰς τὰς Βρυξέλλας, ως γνωστόν, διενηργήθη ή διανομὴ τῶν πλοιῶν ἐπανορθώσεων. "Εγκυροὶ ἐκεῖθεν πληροφορίαι ἀναφέρουν, διὰ τὴν Ἐλλάς ἐπέτοχε διὰ τῆς ἐφοπλιστῶν καὶ ἐνός ναυπηγοῦ τοῦ Β. Ν. ἀντιπροσωπείας τῆς νὰ ἀξιοποιήσῃ τὸ καθορισθέν εἰς αὐτὴν ποσοστὸν τῶν 4.99 τοῖς ἑκατόν ἐπὶ τῆς συγκομιδείσης εἰς πλοῖα λείας κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον. Επρόκειτο νὰ λάβωμεν πλοῖα συνολοχωρητικότηος 38.300 τόν. γκρός καὶ μᾶς ἐπεδικάσθησαν τελικῶς, 43.000 τόν. γκρός περίπου. "Ἐπεζητήσαμεν τὴν πρόσκτησιν μικρῶν πλοιών, μεσογειακοῦ προορισμοῦ, διότι αὐτά ἀμέσως ἔξυπητεοῦν τὴν Οἰκονομίαν μας καὶ μὲ αὐτά θὰ ἀνασυστήσωμεν τὴν ἀγχιτπλοούσαν Ναυτιλίαν μας. Κατὰ τρόπον ἀπόλυτα ικανοποιητικὸν καὶ η ἐπιλογὴ τῶν καταλληλοτέρων σκαφῶν ἐπετεύχθη. Οὕτω δὲ καταρτισθεὶς πίνακας διανομῆς, τὸν δόπον δημοσίευσον κατωτέρω, περιλαμβάνει διὰ τὴν Ἐλλάδα: Τρία ἐπιθατηγά σκάφη διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἐπιλεγέντα μεταξὺ τῶν δοσῶν ὑπῆρχον πρὸς διανομήν, μέσης ηλικίας 41 ἑτῶν. Είναι παρήλικα σκάφη, ἀλλὰ καλῆς κατασκευῆς καὶ ικανά πρὸς ἐκμετάλλευσιν. Πέντε δεξαμενόπλοια, πολύτιμα ἀποκτήματα διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν μας εἰς καύσιμα ἀπὸ τὰ μεσογειακά κέντρα φορτώσεων (Ρουμανία—Παλαιστίνη). Τὰ τρία ἐκ τῶν δεξαμενόπλοιων εἶναι 600 περίπου τόνων φορτίου, τὸ τέταρτον 1.000 τόν. καὶ τὸ πέμπτον 2.764. Είναι μέσης ηλικίας 10 ἑτῶν.

Τὰ ὑπόλοιπα σκάφη εἶναι φορτηγά χωρητικότηος κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ἀπὸ 500 τόν. μέχρι 3.000 τόν. d. w., μέσης δὲ ηλικίας 22 ἑτῶν. Τριάκοντα περίπου φορτηγά μᾶς παραχωροῦνται. "Ἐκ τούτων: Τὰ δικτὼ εἶναι χωρητικότηος κάτω τῶν 500 τόν. d. w. Τὰ δέκα ἀπὸ 1.000—1.500 τόν. d. w. καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἀπὸ 2000—3.200 τόν. d. w. "Ενα μόνον εἶναι χωρητικότηος 7.498 τ.

"Η συνοικικὴ ἀξία τῶν παραχωρωμένων, θάσει τῶν τιμῶν τοῦ 1938, ὑπελογίσθη εἰς λίρας Ἀγγλίας πεντακοσίας χιλιάδας. Εἰς τοὺς πίνακας δόμως τῆς διανομῆς ἀναφέρονται, καὶ τρία φορτηγά σκάφη τύπου «Χάνσα», ναυπηγήσεως τοῦ 1944. Τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἀμφίθεος ήτο, ἔξ δοσων κατέχομεν πληροφοριῶν, ή τελικὴ κατακύρωσις εἰς τὴν Ἐλλάδα. Τοῦ ἔνος μόνον ἔθεωρετο θεσσαλία. Τούναντίον δέν περιλαμβάνεται εἰς τὸν πίνακα ἀριθμός τις μικρῶν σκαφῶν, ρυμουλκῶν κλπ., τὰ δοποῖα πιθανόν νὰ μᾶς παρεχωροῦντο ἐπίσης. Δέον συνεπῶς γὰ μὴ θεωρῆται ὁ πίνακας δώς ὁριστικός. "Υπέκειτο εἰς τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἐπιτροπῆς, ή-

Telegrams:

"GENICOLAOU,"  
LONDON

**ΔΑΝΕΙΑ**

**ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

θρούγ

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

Telephone: Avenue 4941

**ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ**

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**

**ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ**

τος θά συνήρχετο περὶ τὸ τέλος Μαΐου. Πάντως, πλὴν τῶν ἐπιβατηγῶν, δόλων τῶν ἄλλων σκαφῶν, ή μέση ήλικία εἶναι ίκανοποιητική, ἐν συγκρίσει, μᾶλιστα, πρᾶς τὴν ήλικίαν τῆς μεσογειακῆς προπολεμικῆς ναυτιλίας μας. Σημειωτέον ἀκόμη, διτὶ ή ἐπὶ πλεόν διαφορὰ εἰς τὴν παραχωρθεῖσαν χωρητικότητα εἶναι τὸ ἀντιστάθμισμα τῆς μεγαλύτερας ήλικίας τῶν πλοίων, ποὺ λαμβάνει ή Ἐλλάς, ἔναντι τῶν νεωτέρας κατασκευῆς τῶν παραχωρηθέντων εἰς τὰ ἄλλα Κράτη.

Τὰ σκάφη εὐρίσκονται ἐλλιμενισμένα εἰς διαφόρους ἀγγλικούς καὶ γερμανικούς λιμένας, ὅποθεν καὶ θά παραληφθοῦν ἀμέσως μετὰ τὴν Διάσκεψιν.

Ίδού ὁ πίνακας τῆς πρώτης κατανομῆς:

#### ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 1000 ΤΟΝΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

"Όνομα πλοίου	Έτος	Κα- κατ.	τάστρ.	'Ολική χωρ. τικ.	Φορ- τιού	Ταχύτ.	'Αξία Λ.
1) SIVAS	1928	2	3832	7498	11	43.500	
2) POSSEHL	1921	1	2369	3580	8.1/2	12.000	
3) KARLSHAFEN	1944	2	1923	3200	10	42.500	
4) SETUBAL	1944	2	1923	3200	10	56.500	
5) SANGA	1944	2	1923	3200	10	56.500	
6) MEMPHIS	1918	1	1996	2920	10	8.600	
7) CLARA L.M. RUSS	1927	1	1600	2610	11	11.500	
8) NEPTUN	1928	1	1594	2600	9.1/2	13.500	
9) INA LOTTE BLUM.	1921	1	1549	2340	9	9.100	
10) FALK	1911	1	1459	2240	9.1/2	5.700	
11) STERN	1922	1	1599	2240	9	9.300	
12) GISELA L. M. RUSS	1923	1	1175	2105	9.1/2	12.000	
13) PLUTO	1925	1	1412	2005	10.1/2	15.000	
14) ALWINE RUSES	1921	1	988	1515	9	6.500	
15) WIEDAN (HPAKAEION)	1925	2	964	1480	10.1/2	10.500	
16) HANS SCHULTE	1920	1	985	1445	9	6.200	
17) HECHT	1915	1	999	1315	10	5.800	
18) CONDOR (to MARIAHNE)	1922	1	889	1300	10	8.600	
19) KOHOLYT	1920	1	844	1250	9	5.300	
20) WARTBURG	1921	1	900	1150	10.1/2	7.600	
21) ANNA RENDER	1921	1	725	1100	9	5.700	
22) OTTILIE	1912	1	632	1000	7	2.900	
23) FLACHSEE	1927	1	757	1000	9	8.400	

33037 52293 363.200

Πλὴν ἐνὸς τοῦ «FLACHSEE», δόπερ εἶναι δηζελοκίνητον, δὸλα τὰ ἄλλα εἶναι ἀτμοκίνητα.

#### ΦΟΡΤΗΓΑ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 1000 ΤΟΝΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

"Όνομα πλοίου	Έτος	Κα- κατ.	τάστρ.	'Ολική χωρ. τικ.	Ταχύτ.	'Αξία Λ.
1) SENATOR SCHROEDER	1917	1	218	470	9	2.700
2) BURGIT	1921	1	325	467	8	3.100
3) KULRAND	1920	1	226	330	7	2.000
4) EYKE	1930	1	255	400	7	4.600
5) MERKUR	1922	1	268	390	6	2.800
6) ADELAR	1921	1	277	370	7	2.600
7) FERJO	1930	1	220	346	7	4.200
8) CLUCKANF	1931	1	200	310	7	4.000

1989 3083 26.000

Τὰ ὡ' ἀφιθ. 4, 5, 6, 7, 8 εἶναι δηζελοκίνητα.

#### ΔΕΞΑΜΕΝΟ ΠΛΟΙΑ

"Όνομα ἀτμοπολοίου	Έτος	Κα- κατ.	τάστρ.	'Ολική χωρ. τικ.	Μηχα- νή	Ταχύτ.	'Αξία
1) ODER	1941	1	700	1000	15	35.000	
2) SCHWANSEN	1941	1	560	600	7	15.500	
3) RUGEN	1933	1	486	630	9	9.900	
4) WOLLIN	1917	1	2564	2764	9	7.300	
5) HEMMINGSTEDT	1945	1	460	550	11	20.000	

4770 5544 87.700

Πλὴν τοῦ ὡ' ἀφιθ. 4, τὰ λοιπὰ εἶναι δηζελοκίνητα.

#### ΑΤΜΟΠΛΑΙΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

"Όνομα ἀτμοπολοίου	Έτος	Κα- κατ.	χωρ.	Θεσεις	Μηχα- νή	Ταχ.	'Αξία
1) BALTONIA	1910	600	72	CABIN	άτμος 11	A.A.	5.200
2) HERTHA	1905	1221	( 60	CABIN	άτμος 14	>	12.000
3) KENRWIEDER	1901	541	250	DECK	άτμος 12	>	4.200

> 21.400

#### Μικρὰ φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά

Ἐνισχύεται σημαντικῶς ἡ μεσογειακὴ φορτηγὸς ναυτιλία μας, ἡ κυριολεκτικῶς ἀποδεκατισθεῖσα, μὲ τὰ παραχωρούμενα διὰ τῶν ἐπανορθώσεων σκάφη. Εἴχομεν πρὸ τοῦ πολέμου 150 φορτηγά, κάτω τῶν 3.000 τ. γκρός, δύλικῆς χωρητικότητος 200 χλ. τόννων καὶ ἀπέμεναν μόλις 27 τόν. γκρός 47.959 καὶ αὐτὰ παρήλικα, χρήζοντα μεγάλων ἐπισκευῶν, ἀμφιθόλου πλέον ἀποδοσεως. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν συμπεριλαμβάνονται καὶ τὰ δύο πρὸ μηνῶν παραχωρηθεῖσα κρατικὰ «Βόλος» καὶ «Ηράκλειον», δόπες καὶ δρισμένα σκάφη, 3 ἡ 4, ἀνίκανα, λόγῳ τῆς καταστάσεως των, νὰ χρησιμοποιηθοῦν. Ὑπάρχουν ἀκόμη σκάφη τίνα φορτηγά, σημαντούντα εἰς τῷ συνόλῳ τῶν χωρητικότητος, έξιντα καὶ σιδηρᾶ, ἀπασχολούμενα εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν. Πέραν δ' αὐτῶν 2 ἡ 3 μικρὰ καὶ αὐτὰ φορτηγά ἀνειλκύσθησαν καὶ ἐπισκευάζονται. Τὰ 32 φορτηγά τῶν ἐπανορθώσεων, ἀναφέρομενα κυρίως

εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μεσογειακῶν καὶ τῶν ἀκτοπλοίων θά ἀναβιθάσουν τὴν χωρητικότητα τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας μας εἰς 90 χιλ. τ. γκρός. Τὸ ίμισυ περίπου τῆς προπολεμικῆς. Βῆμα παρήγορον πρὸς τὴν ἀποκατάστασιν εἶναι ἡ ἐπαύλησης αὐτὴ τῆς χωρητικότητος τῶν μεσογειακῶν μας φορτηγῶν. Δέν εἶναι θεαματική, εἰς δύκον, εἶναι δύμως τὰ μέγιστα ἀποδοτική ὑπὲρ τῶν ἀμεσωτέρων οἰκονομικῶν τοῦ τόπου μας συμφερόντων. Τὰ μεσογειακά σκάφη εἶναι δργανα τῆς ἐμποροθιμχανικῆς μας δραστηριότητος καὶ μέσα ἀφθονού συναλαγματικού ἔσδομον.

Σύν τῷ χρόνῳ, ἀποκαθισταμένων ἐν τῷ μεταξύ διμελώτερων συνθηκῶν ἐργασίας εἰς τὰ γνώριμα, τὰ γειτονικά ἔξαγωγικά κέντρα τοῦ Δουνάβεων καὶ τῆς Μ. Θαλάσσης, ἐλπίζεται νὰ ἀλλάξῃ ἡ σηματική μας τὴν προπολεμικήν της μεσογειακήν δύναμιν. Θά ἀγορασθοῦν καὶ ἄλλα πολλά μικρὰ φορτηγά ἀπὸ τοὺς ἔφοπλιστάς μας, ἀρκεῖ αἱ θασικαὶ προϋποθέσεις τῆς ἐργασίας νὰ δικαιολογῶν τὴν διεύρυνσην τῆς ιδιωτικῆς ἐφοπλιστικῆς πρωτοβουλίας. Ή Μεσόγειος ὑπῆρξε καὶ θά εἶναι λίκνον καὶ ἀφετηρία τῶν θαλασσινῶν τοῦ «Ελλήνος ἔχορμησεων.

\*\*\*

‘Ἄλλ’ ἀν αἱ εἰς μικρὰ φορτηγά ἀνάγκαι τῆς πρώτης περιόδου τῆς ἀποκαταστάσεως καλύπτωνται, ὅπωσδηποτε, δέν συμβαίνει τὸ αὐτὸ μὲ τὴν ἐπιβατηγῶν, τὴν μεσογειακήν καὶ τὴν ἀκτοπλοϊκήν ναυτιλίαν μας. Ολόκληρος ὁ στόλος τῶν ὑπερπεντήκοντα ἐπιθητηγῶν σκαφῶν ἐθυμίσθη. ‘Ἐνα καὶ μόνον ἀξιονέας λόγον, ἡ «Κορινθία», διεσώθη. Τώρα ἀπὸ τὸ ἄλφα θά ἀρχίσωμεν δημιουργοῦντες. Ἐκ τῶν ἐπανορθώσεων θά ἀποκτήσωμεν σκάφη τίνα, τὰ δόπια πάντως θά ἔχουν ἀνάγκην μετασκευῶν καὶ ἐφοδιασμοῦ εἰς σκεύη καὶ ύλικά. Κεφαλαία, δηλαδή, σημαντικά θ' ἀπατηθοῦν.

Πρόδηλη μετειλιώδες ἡ ἀποκατάστασις τῆς προστηγούντων σκαφῶν μας, πρόθλημα υπερζωτικὸν διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας. Τὸ Κράτος ἔχει κατὰ κύριον λόγον τὴν πρωτοβουλίαν ἐν προετοιμένων. Ἐκ τῶν κατευθύνσεων που θά προσδοθοῦν εἰς τὴν Κρατικήν πολιτικήν διὰ τὸν Κράτος καὶ πάλιν, ὡς προσωρινὸς πλοιοκτήτης, θὰ ἀποστέλλῃ ἐντεῦθεν πληριη τὰ πληρώματα πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν σκαφῶν, θὰ τὰ ἀνεφοδιάσῃ εἰς καύσιμα καὶ ύλικά, θὰ προθῇ εἰς τοὺς δεξαμενισμούς καὶ τὰς ἀναποφεύκους ἐπισκευάς, θὰ τὰ ἀσφαλίσῃ καὶ ἐν συνεχείᾳ –διατί δχι;– θὰ τὰ ἐκμεταλλευθῇ;

Δυσχερής, δυσχερεστέρα πάσης ἀλλῆς διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἀνασυγκρότησιν, θὰ εἶναι ἡ προσπάθεια τῆς ἀκτοπλοϊκῆς μας ἀποκαταστάσεως. Κεφαλαία θὰ χρειασθοῦν σημαντικά καὶ προϋπόθεσις τῆς διαθέσεως των, ἐφόσον, θέσαις, θὰ ἔξερεθοῦν. Θὰ εἶναι ἡ σαρής προδιαγραφὴ τῶν κρατικῶν ἀπόφεων. Άλλα θὰ χρειασθῇ διὰ τὸ θέμα τῆς ἀκτοπλοΐας νὰ ἔπινθωμεν. Χρήζει θιατέρας μελέτης καὶ συζητήσεως.

#### Τὰ ξένα παραδείγματα

Δέν εἶναι ἀκόμη γνωστὸν πότε καὶ πῶς θὰ παραληφθοῦν τὰ ἔξι πανορθώσεων πλοία. Θὰ ἀναλάβουν τὴν παραλαβὴν καὶ τὴν πειθαρίσην τῶν διαθέσεων τῆς προστηγούντων τῆς «Κρατικῆς Ατμοπλοίας» καὶ τοῦ καθορισμοῦ τῆς τύχης τῶν πλοίων αὐτῶν. Ή δευτέρᾳ ἐπιτείνει τὸ χάος τῆς Διεύθυνσεως τῶν Θαλασσινῶν Μεταφορῶν, δημιουργεῖ φόρτον ἀφάντων διὰ τὸ Δημόσιον Ταμείον καὶ διευκολύνει τὴν κακομεταχείρισην τῶν κρατικῶν συμφερόντων. Δέν πιστεύουμεν διὰ τὸ

#### FREE SERVICE TO SHIOPNERS

#### A. E. SHEPPARD & CO.

#### CONTRACTING AGENTS BY APPOINTMENT TO SHIOPNERS

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

Keen quotations, consistent with efficient service for STEVEDORING

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

δόλον έγχειρημα της παραλαβής και της μεταφορᾶς, έκτός απρόστων, να χρειασθούν δίλιγάτερα τών 200 χιλιάδων λιρών. Είμεθα περιέργοι να ίδωμεν τον άφελη έκεινον κρατικὸν λειτουργόν, ποὺ θά αναλάβῃ την εύθυνη τῆς δαπάνης εἰς τὸ έξωτερικὸν τόσων διεσκατομμυρίων δραχμῶν ἐπὶ διποδόσει λογαριασμοῦ.

Τὴν αὐτὴν περίπτωσιν ἀντιμετώπισε πρὸ μηνῶν ἡ Νορβηγικὴ Κυβέρνησις κατὰ τὸν πρακτικότερον τρόπον. Ἐπρόκειτο καὶ αὐτὴ νὰ παραλάβῃ σκάφη πεντήκοντα χιλιάδων τόννων ὡς προκαταθόλην ἐκ τῶν ἐπανορθώσεων. Ἡ μεταφορά τῶν θάλασσαν χώρων ἀπὸ πλησιοχώρους πρὸς τὴν Νορβηγίαν λιμένας καὶ δημοσίας τὸ Κράτος δὲν ἐπεχειρήσειν αὐτὸν νὰ τὰ έφοπλίσῃ καὶ νὰ τὰ φέρῃ εἰς τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας. Παρεχώρησε προσωρινῶς, μέχρις δου οριστικοποιηθῶν οἱ τίτλοι κυριότητος ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν τῶν ἐπανορθώσεων, τὰ σκάφη εἰς τοὺς έφοπλιστάς, τοὺς ἀπολεσματας ἀνασφάλιστα σκάφη κατὰ τὸν πόλεμον καὶ αὐτοὶ ἀνέλαβον τὴν ἐπάνδρωσιν, τὸν ἀνεφοδιασμόν, τὴν μεταφοράν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν.

"Ἡ Αγγλία ἐπίσης ἀπέφυγεν ἐπιψελῶς νὰ μεταθάλῃ τὸ Κράτος εἰς έφοπλιστήν. Ἡ διοχείρισις τῶν κρατικῶν πλοίων εἰς τοὺς "Αγγλούς έφοπλιστάς εἶναι ἀνατεθειμένη. Αὐτοὶ τώρα ἔχουν ἀναλάβει καὶ τὴν εύθυνην τῶν ἔξι ἐπανορθώσεων πλοίων.

Ἄρκον, πιστεύομεν τὰ δύο αὐτὰ παραδείγματα. Εἶναι χαρακτηριστικὰ τῆς κρατούσης νοοτροπίας εἰς τὰ ναυτικά τερατὰ ἔθνη τοῦ Κράτους.

Θά τὰ ἀκολουθήσουν καὶ οἱ ίδιοι μας ἀρμόδιοι; Πιστεύομεν ναὶ. Διότι οἱ κ. κ. Ἀθραάμ καὶ Χέλμης δὲν εἶναι διατεθειμένοι νὰ ἀνοίξουν διάπλατα τὰ Κρατικὰ Ταμεῖα εἰς τὰς παραθόλους περὶ κρατικοποιησεως ἐπιδιώξεις.

### Άναφορά εἰς πρῶτον βαθμὸν

Ο φόρτος τῶν ἐπικούρων διατηρεῖται ἀκόμη, οἱ εὐτυχεῖς τοῦ ἐξωτερικοῦ νεαροῦ προστατεύομενοι συνεχίζουν τὰς διατρίσεις τῶν καὶ ή σχολὴ τῶν Λιμενικῶν δοκίμων διθέται εἰς λειτουργίαν. Τοὺς νεοσσούς τοῦ Σώματος θά ἐκκολάψῃ.

Ἄδιάφορον, ἀνὸς καχεκτικὸς Προϋπολογισμὸς ἀρνήται τὸ δικαίωμα εἰς τοὺς κρατικοὺς ὑπαλλήλους νὰ ζήσουν, ἀδιάφορον ἀκόμη, ἀνὸς γύρω μας τὰ ἐρείπια ὑπενθυμίζουν τὰς θαυμάτας ὑποχρεώσεις τῆς ἀνασυγκρήσεως. Ἡ ὑπηρεσία ἔχει ἀνάγκην ἀνέσεως εἰς προσποικόν, ἡ γραφειοκρατεία εἶναι ἔξαιρετικῶν δαπανῆρα καὶ τὸ Σῶμα — τὸ Λιμενικόν — θέλει τὴν ἀνανέωσιν. Κάποιος, δημος, θὰ ἐπρεπε νὰ παρέμβῃ. Ἀντινομίαν ἀποτελοῦν ἡ ἀνυπαρξία τῆς Ναυτιλίας, ἡ ἀναίμια τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν πρὸς τὴν ἐπιδεικνυμένην πολυτέλειαν διοικήσεως, ἐκεῖ δημονόν ποὺ περισυλλογή, ἀνὴ τι ἄλλο, ἔχειάζετο.

Ο κάποιος αὐτὸς κατὰ πρῶτον θεωροῦν εἶναι δ. κ. Ὅπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. "Αν, δημος, αἱ εἰσηγήσεις τῆς ὑπηρεσίας ἐπικρατήσουν τοῦ δροῦ λόγου, ἔχουμεν τὴν κατὰ δεύτερον θεωροῦν ἀναφορὰν πρὸς τὸν κ. Χέλμην. Θά ὑποδειχθῇ εἰς αὐτὸν νὰ σταματήσῃ τὰς πιστώσεις. Εἶναι τὸ μόνον μέσον προσγειώσεως εἰς τὴν πραγματικότητα.

### Οι παράγοντες

Φημολογοῦνται μεταθόλαι καὶ εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα. Ἀποστρατεύεταις ναύαρχοι καὶ ἄλλοι ἀνώτεροι ἀξιωματικοὶ ἐπαναφέρονται εἰς τὴν ἐνέργειαν, τοποθετήσεις ἡρακλέων τοῦ κόμματος ψυθυρίζονται, ἡ γνωστὴ κλίκα κυνέται καὶ πάλι, αὐτὴ ποὺ περιεστοίχισεν εἰς τὸ παρελθόν τὸ Λαϊκὸν κόμμα, κατὰ μοιραίαν δὲ σύμπτωσιν, τόσον οἰκτρῶς διεχειρίσθη τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα. Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν τὰς φήμας. Ο. κ. Ἀθραάμ πείραν ὑπερεπαρκῇ ἔχει τοῦ διοικεῖν, ώστε νὰ γνωρίζῃ, δτὶ ὁ φαθοριτισμὸς, αἱ διακρίσεις καὶ ὁ παραγονισμὸς δὲν εἶναι στοιχεῖα εὐσταθείας διὰ μίαν Κυβέρνησιν, οὐδὲ προάγουν τὸ ἔργον ἐνὸς ὑπουργοῦ, φιλοδοξοῦντος νὰ διοικήσῃ, κατὶ νὰ δημιουργῆσῃ.

Ἐπὶ τέλους, οἱ ἐπιδιώκοντες νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ναυτιλίας, μὲ μόνα ὑπὲρ αὐτῶν κριτήρια τὴν κομματικήν των προέλευσιν, ἐδοκιμάσθησαν ἡδη εἰς τὸ παρελθόν καὶ ἀπέτυχον. Διεχειρίσθησαν τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν καὶ ἔδωσαν εἰς αὐτὴν δ. τι καλὸν θὰ ἰδύνατο νὰ παράσηται ἡ στείρα νοοτροπία, ἡ δρηματική. Ἡ Ναυτιλία ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τῶν εἰδεῖ καὶ ἐπαθε πολλά, ώστε νὰ δικαιοῦται κάποιαν νὰ ἔχῃ καὶ αὐτὴ γνώμην ἐπὶ τῶν θυρουμένων μεταθόλων.

Ἄλλα δ. κ. Ἀθραάμ δὲν θὰ ἐμπλακῇ, ἐλπίζομεν, εἰς τὴν θραχυκύλωσιν. Θὰ ἀντιπαρέλθῃ τὰς κακάς εἰσηγήσεις. Δὲν θὰ θελήσῃ νὰ ἐπιτείνῃ τὰς ταλαιπωρίας τῆς Ναυτιλίας. Ἀρκετά τὰ δσα ἔχει ἀκόμη νὰ ἀντιμετώπισῃ μέχρις δου ἀνεύρη τὸν δρόμον τῆς διμαλάτητος, τῆς προαγωγῆς...

**THE EASTERN SHIPPING & TRADING CO LTD**

**"E.S.T.A.,"**

**Μέγαρον Ἐμπορικῆς Τραπέζης  
Δ. Γούναρ 3.—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

'Αριθμὸς γραφείου 8. Τηλέφωνον 45—429 ΠΕΙΡΑΙΑ

Πρακτορεύσεις, ναυλώσεις, ἀγοραπωλησία, ἀντιπροσωπεῖα, ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων καὶ πάσα ἐν γένει ναυτικὴ ἐργασία.

Πράκτορες τῆς ORIENTAL NAVIGATION Co LTD.

### Καὶ πάλιν τὰ ναυάγια

"Ἀγγλος εἰδικὸς διὰ τὰ ναυάγια μᾶς ἥλθε. Θὰ μελετήσῃ — λέγει ἡ εἰδησίς — τὴν ἐδῶ κατάστασιν καὶ λύσεις θὰ ὑποδείξῃ διὰ τὴν ἐπιτάχυνσιν τοῦ ρυθμοῦ τῶν ναυαγιαρεσιῶν.

Ἄλλ' αἱ σοφαὶ τοῦ μετακληθέντος ὑποδείξεις—λέγομεν ἡμεῖς—θὰ συναντήσουν τὴν ὑπηρεσιακὴν ἀρτηριοσκλήρωσιν, τὴν Ἑλλειψιν ἐπαρκῶν ναυαγοσωστικῶν μέσων καὶ τὴν ἀποσύνα τῶν καταλλήλων προσώπων, αὐτῶν ποὺ θὰ ἡσαν ἀκριθῶς εἰς θέσιν νὰ ἐκτελέσουν τὰς συστάσεις τοῦ ἔνοιου εἰδικοῦ.

Δὲν πρόκειται, ἀλλα τε, ὅτι "Ἀγγλος ἐπιστήμων νὰ διορθωσῃ διὰ μόνης τῆς παρουσίας του τὴν χελωνοθατοῦσαν κατάστασιν τοῦ Ὁργανισμοῦ, διότι ἰδού τὸ ἀπὸ αὐτὰ τὰ πράγματα διαπιστώσηται: "Ἐτος περίπου ἀπὸ τῆς συστάσεως του δ. Ὁργανισμὸς δὲν κατώρθωσεν ἀξιόλογον τινά, ἀνάλογον πρὸς δσα κεφαλαία κατηγορίας, ναυαγιαρεσίων νὰ ἐπιτελέσῃ. "Εκθετα ἀφῆται τὰ ναυάγια καὶ τὰ φορτία τῶν εἰς τὴν διαρραγὴν καὶ τὴν φθοράν, ἐν τῷ μεταξὺ τὰς ἔξοδα μισθῶν καὶ διαχειρίσεως συνεσωρεύοντο. Τώρα, η ἀνάγκη τοῦ ἔνοιου εἰδικοῦ ἀνέκυψε. Καὶ ἀφοῦ ἀπὸ μηνῶν ἡδη ἐπεισημάνθησαν πλειστα τὰς δσα ναυάγια καὶ διεπιστώθητο τὸ ἀνελκύσμον αὐτῶν, ἀνεθλήθησαν μὲ τὴν ἀχαρακτηρίστον ὑπηρεσιακὴν μακαριότηταν αὐτῶν ἐργασία, καὶ μόλις πρὸ ημερῶν, ὑπὸ τὴν πίεσιν ισως τῶν ἐπικρίσεων, δημοσιεύονται διακήρυξεις μειοδοτικῶν προσφορῶν. "Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ θέρος παρέρχεται καὶ θὰ μείνωμεν μὲ τὰς δημοσιεύσεις τῶν διακηρύξεων καὶ τὰς συστάσεις τοῦ "Ἀγγλου τεχνικοῦ.

Ἄλλα περιττὰ τὰ πολλὰ λόγια. "Ἀπλαί εἶναι αἱ σκέψεις κάθε πρακτικῶν σκεπτομένου. Διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν κατί, ἔστω καὶ τώρα εἰς τὰ ναυάγια, μᾶς χρειάζονται τὰς ἐργαλεῖα, οἱ κατάλληλοι ἀνθρώποι νὰ τὰ χειρίσθων καὶ ἡ ἔκτος τῆς γραφειοκρατίας, τῆς στενῆς ὑπηρεσιακῆς ἀντιλήψεως καὶ τῶν κανόνων τοῦ δημοσίου λογιστικοῦ πρωτοθουλία.

Ἡμποροῦν οἱ διοικοῦντες τὸν Ὁργανισμὸν νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀμεσον προμήθειαν τοῦ ναυαγοσωστικοῦ ὑλικοῦ, ποὺ μᾶς ὑπερθέμοναν οἱ "Ἀγγλοι; Εἶναι εἰς θέσιν νὰ φέρουν εἰς τὸν Ὁργανισμὸν τὰ κατάλληλα πρόσωπα, τὰ εἰδικευμένα, τὰ ἔμπειρα; "Υπάρχουν, εὐτυχῶς, εἰς τὸν τόπον μας ναυαγοσωσταί Ικανοί. Καὶ τέλος, "Ἐχουν τὴν Ικανότητα νὰ ἀποδεσμεύσουν τὸν Ὁργανισμὸν ἀπὸ τὰς ὑπηρεσιακάς, τὰς πολλαπλάς καὶ ποικίλας διατυπώσεις; Να τὸν καταστήσουν, δηλαδή, εὐέλικτον, Ικανὸν εἰς δημοσίους ἀποφάσεις καὶ σύντονον ἐκτέλεσιν; "Υπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς, ἀς χωρίσουν οἱ μετέχοντες τῆς διοικήσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ εἰς τὸ ἔργον. "Ἀλλως ἀς παρατηθοῦν, ἀς τὸν διαλύσουν. "Ἄς μη συνεχίσουν μάνια κατάστασιν ἀξίαν κάθε ἐπικρίσεως, ἀλλὰ καὶ εὐθύνης. Θὰ εἶναι συνεπέστεροι πρὸς ἔσυτούς, ἀν ἔγκατείσθων τὰ ναυάγια εἰς δσους καὶ τώρα τὰ λυμαίνονται. Οι «σαλαταδόροι» τῆς θαλάσσης ἔργον προσφορώτερον τοῦ Ὁργανισμοῦ θὰ ἐπιτελέσουν. Αὐτοὶ, τούλαχιστον, θὰ περισώσουν δ. τι μόνον δ σκληρὸς ἀνθρώπινος μόχθος ἐπιτρέπει νὰ ἀνελκυσθῇ. Δὲν θὰ τὸ ἀφοῦνται νὰ καταστραφῇ εἰς τὸν θυθόν. Εἶναι κατί καὶ αὐτὸν καὶ ἐπὶ τέλους ἀδάπανον διὰ τὸ Κράτος, χωρὶς τὸν Ὁργανισμὸν ἀνελκύσεως ναυαγίων..

\* \* \*

Σχετικῶς μὲ τὸ ἐπιτελεσθὲν ἔργον παρὰ τοῦ «Ὀργανισμοῦ 'Ανελκύσεως Ναυαγίων» ἐλάθωμεν καὶ δημοσιεύομεν κατὰ καθῆκον τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν. Ἐπὶ τῶν εἰς αὐτὴν ἀναφερομένων θὰ ἀπαντήσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος:

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησην ἐπὶ τῶν δημοσιεύθεντων εἰς τὰ τεύχη τῆς 1ης καὶ 15ης τρέχοντος μηνὸς τοῦ ὑψηλῆς περιοδικοῦ, ἀναφορικῶς μὲ τὸ ἔργον τοῦ Ὁργανισμοῦ 'Ανελκύσεως Ναυαγίων, ἐπιθυμοῦμεν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶμην μὲν καὶ τοῦ ἀναγνωστικοῦ σας κοινοῦ τὰ ἀκόλουθα, ἀπειλαῖσθαι, δηλαδή, ἀπολογίσμεν, δηλωσάντες τὴν εἰσηγήσην τοῦ ἔργου τοῦ Ὁργανισμοῦ 'Ανελκύσεως Ναυαγίων ἐπέτυχε μέχρι τοῦδε τὸν ἀνέλκυσιν τῶν ἔξης ναυαγίων: α) Εἰς τὴν περιοχὴν Λευκάδος — Πρε-

**E. E. SHARP & SONS LTD.**

**ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ**

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

**"STEPSOL," & "ABUS," ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ**

**ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :**

**HULL (ΑΓΓΛΙΑ)**

31 North John St.

LIVERPOOL

158, High St.

HULL (Eng.)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE», LIVERPOOL

«ACUTE», HULL

βέζης, τον φροτηγού ἀτμοπλοίον «ΤΖΙΝΕΤΤΟ» τ. 1800, μας σιδηράς φροτηγίδος τ. 600, μας ἄλλης μικροτέρας εἰς χωρητικότητα φροτηγίδος και μας δενζινακάπον, β) παρά τὴν Χαλκίδα τριών γερμανικών πετρελαιακών και ἐνὸς εἰς πετρελαιοφόρου μετεσκευασμένου ὑπόθυρου, γ) παρά τὴν Πύλον, δύο πλωτῶν γερανών και δύο σιδηρῶν φροτηγίδων, δ) εἰς τὴν Δῆμον τριών φροτηγίδων, ε) ἐντὸς τοῦ λιμένος Σύρου, ἐνὸς ἀποβατικοῦ σκάφους τ. 800 και ἐνὸς σιδηροῦ πετρελαιοφόρου σκάφους ψηλαίς, ὡς τὸ πρῶτον, χωρητικότητας, στ) εἰς τὸ ἔσωτρον τοῦ λιμένος Πειραιᾶς ἐπετεύχθη ἡ τελεία διάλυσις τοῦ ἄπ «ΚΑΡΟΛΑ», συνεχίστε αὲ δὲ μὲ ικανοποιητικὸν ὄνθημα η διάλυση τῶν ἄπ «ΣΙΓΥ ΟΦ ΡΟΥΜΠΑΙ» καὶ «ΕΛΛΑΣ». Εἰς διαφόρους ἐπόποις περιοχῶν ἐπραγματοποιήθησαν ἄλλαι, ήσσονος σημασίας, ναυαγιαιρεσιακά ἔργασία. Μία τοιαύτη ὑπῆρξεν ἡ ἐν Σύρῳ ἀνέλκνσις ικανῆς ποσότητος ἀντιτορπιλικοῦ φράγματος, τὸ ὅποιον παρεξώλνε τη μέγιστα τὴν ἀνάστασιν τῶν ἀγωγῶν τῶν ἐκεῖθεν ἀνάχωρούντων πλοίων. «Ηδη, διὰ τοῦ ναυαγιαιρεσιακοῦ σκάφους τοῦ «ΚΥΚΛΩΨ», δ Ο.Α.Ν. ἐπέτυχε σημαντικὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ λιμένος Ὅρακλειον διὰ τῆς ἀνέλκνσεως τοῦ ἐκεῖ βυθισμένου ἄπ «ΕΛΕΝΑΚΙ». Αἱ ἔργασίαι ἀπελευθερώσεως τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος συνεχίζονται.

<sup>1</sup>Αφ' ἑτέρου ἐπὶ ὑποβληθεισῶν παρ' Ιδιωτῶν αἰτήσεων ἔξεδοθησαν περὶ τὰς τεσσαράκοντα (40) ἄδειας ἀνελκύσεων, πετρέλαιοικηντων καὶ ιστοφόρων ίδια σκαψῶν, αἱ πλεῖσται τῶν ὅποιων ἡδὴ ἔχετελέσθησαν δι' ίδιων παρὰ τῶν ίδιωτῶν διατεθέντων μέσων.

Ο 'Οργανισμός, διως, παραλλήλως πρὸς τὰς παρ' αὐτοῦ ἐκτελεσθεῖσας ἔργαις, ἀπηνθύνῃ καὶ εἰς τοὺς ιδιώτας ἑπιχειρουματίας καὶ διὰ προκρυψεως διαγονισμῶν διὰ τὴν ἀνέλκυσην η διάλυσην τῶν μεγάλων ναναγίων, ἐχθροῖς πλοίοιν καὶ φροτίον βυθισμένων εἰς τὰ ἐλληνικά παράλια, μὲ διανοτες ἀρτίας μελέτας τῆς Τεχνικῆς Υπηρεσίας τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ διακεκριμένων γνωπηγιῶν ἀξιοματικῶν τοῦ B. N., ἐπεδίωξε νὰ προκαλέσῃ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ιδιωτικοῦ κεφαλαίου, διως ἀναλλήλη τὸ ἔργον τοῦτο ἐπ' ἀμοιβῇ, εἴτε εἰς χρήμα ἐκ τοῦ προΐόντος τῶν ναναγίων, εἴτε καπόνια τοῦ τελείωτα A. N. 1122(46) καὶ εἰς μεριδαῖς τοῦ ἀνελκυσμένου πλοίου η φροτίον ή τοῦ διαλυμένου σάρδαρος. Αποχῶς, εἰς τοὺς προκρυψθέντας διαγονισμοὺς ἐλάχιστοι ἐνδιεφέρονται η ἐντελῶς ἀνεπαρκεῖς καὶ ἀσύμφοροι προσφοραὶ ἔγιναν, τὸ δὲ ἔργον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταῦτης δὲν προώθενται.

Βεβαίως, ο 'Οργανισμός θὰ ωφειλε νά άναλάβῃ οντος ο ίδιος, έφ' ίδην αι ίδιωτικαι ἐπιχειρήσεις δὲν προθυμοποιούνται, τάς ἐργασίας τῶν ἀνέλκυσεον δλων τῶν ώς ἄνω ναναγίουν. Άλλα πρός τοῦτο χρειάζονται ἀφ' ἑνὸς μὲν περισσότερα τεχνικά μέσα, δηλαδή, ναναγιαρετικά πλοία καὶ ναναγιαρετικὸν ὑλικόν, καὶ ἀφ' ἔτερου τὸ σπουδώτερον χρηματικά κεφάλαια. Καὶ ώς πρός μὲν τὰ τεχνικά μέσα, ο 'Οργανισμός κατόρθωσε νά ἀποκτήσῃ καὶ ίδιον ναναγισθωτικὸν πλοίον, πλωτούς γερανούς, μηχανήματα κλπ. Μὲ τὴν ἀναμενούμενην δὲ ἐξ Ἀγγλίας, μεριμνή τοῦ ἕπουσεοντος 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, συμπλήρωσαν τοὺς τεχνικοὺς του ἑξοπλισμούς καὶ δ' ἄλλον εἰδικού ναναγισθωτικὸν πλοίον καὶ πλήρους συγχρονισμένον ὑλικού καὶ μηχανημάτων, θὰ είναι εἰς θέσιν νά ἐπιτύχῃ ο 'Οργανισμός τὴν ἀνέλκυσιν η διάλυσιν καὶ τῶν μεγαλυτέρων ναναγίουν. Άλλα πρό παντὸς χρειάζονται χρηματικά κεφάλαια διά τὴν ἔκτελεσιν τῶν ἐργασιῶν καὶ διά τὴν συντήρησιν ἐν λειτουργίᾳ τῶν ναναγισθωτικῶν πλοίων καὶ μηχανημάτων. Διότι, δπως οι εἰδικευμένοι εἰς θέσιν νά δεσμώσουν, αἱ ἐργασίαι ναναγιαρέσεων ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας είναι πολὺ δαπανηραί. Καὶ εἰς τοῦτο ἀχριθῶ τὸ οἰκονομικὸν ζήτημα προσεκοφεν ο 'Οργανισμός. Τὸ μόνον ποσὸν δὲπρο ἔλαβεν, είλιν 100.000.000 δραχμῶν, δάνειον ἐν τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, μετά τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1945, δταν η ἀξία τῆς δραχμής είλε πολὺ πέσει. 'Εν τούτοις, μὲ τὸ ποσὸν τοῦτο καὶ μὲ έλλα τινὰ πρόσθετα μικρὰ ποσά, προσίντα τῆς πολήσεως ναναγιημάτων, ἐπέτυχεν ο 'Οργανισμός τὴν ἀνέλκυσιν τῶν πλοίων, τὰ δποια ἀναφέρομεν εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς παρούσης ἐπατολῆς μας. Εξαντληθέντος πρό πολλοῦ τὸν δάνειον τῶν ἔκπτωμψιών δραχμῶν, ο 'Οργανισμός δὲν ἐπέτυχεν ἀκόμη νά λάβῃ νέον δάνειον, λόγῳ τῶν διαχερέδων οἰκονομικῶν τῆς Χώρας. ώς ἐκ τούτου τὸ ἔργον αὐτὸν δὲν προωθεῖται γοργῆς ώς θὰ ωφειλε. Καὶ ἐκ τούτου τοῦ λόγου η γενομένη παρ' ὑμῶν σύγκρισις τῆς Ἐλλάδος ἀφ' ἑνὸς καὶ τῆς Γαλλίας, Νορθρηγίας, Δανίας καὶ Ολλανδίας ἀφ' ἔτερου, ἀπὸ ἀπόφεως ἀποτελεσμάτων ναναγιαρετικῶν ἐργασιῶν, θὰ ἔδει νά είλεγεν ώς βάσιν τὰ ἐκεὶ ἄφθονα ναναγιαρετικά καὶ οἰκονομικά μέσα ἐν σχέσει μὲ τὰ χρηματοποιούμενα ἐδῶ τεχνικά μέσα καὶ διατιθέμενα κεφάλαια.

**Ἐντολὴ Διοικητικοῦ Συμβουλίου  
Ο Διευθυντής τοῦ Ο. Α. Ν.  
Ε. Γ. ΛΥΧΝΟΣ**

**E. H. M. MOHIDEEN & Co.**  
ESTABLISHED 1918

**SHIPCHANDLERS & STEVEDORES**  
**IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS**

*50, Baillie Street,  
Postbox, 284, Fort,*

**COLOMBO**  
Telegrams: MOHISHIPCO  
Telephone: 3870-91021

*40, Church Street.  
TRINCOMALEE*

*Codes;*  
*Scott's 10th Edition*  
*A.B.C. 5th Edition Bentley's.*

**LONDON AGENTS: JAS. A. McLAREN & CO.**  
**48, BISHOPSGATE, LONDON, E.C. 2.**

'Η ἀπογραφή

Ο νόμος περὶ ἀπογραφῆς θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ ἀκόμη. Εὐκαιρία μοναδικὴ ή ἄλλασ� τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων διά νὰ ἐπιτύχωμεν καὶ τὴν στατιστικὴν ἀπογραφὴν τῶν ναυτιλομένων, τὴν διακριθοῦσαν κάθε σχετικὸν μὲ τὴν ἐπαγγελματικὴν των καταστασῶν στοιχείον. Θα καταστομεων οὕτω ἀπτὴν τὴν πραγματικότητα των ναυτεργατικῶν προβλήματος, κατέχοντες δὲ ἀδιάφευστα πλέον στοιχεῖα, σαφεῖς ἐπ' αὐτοῦ, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῆς καθόλου ναυτικῆς μας ἐπιδόσεως θὰ δυνηθῶμεν νὰ χαράξωμεν τὰς κατευθύνσεις.

Τώρα, πού, λόγω της πολεμικής συμφοράς, δέν είναι κατεσπαρμένοι είς τα πέρατα της Ύδρογείου οι ναυτικοί μας, εύχεροστέρα είναι ή άπογραφή των. Τώρα πρέπει νά διενεργηθῇ. «Ας κατατησθῇ το Βασιλικὸν Διάταγμα καὶ ἡ ὅλη προεργασία, ἀπλῆ καὶ εἰς πρακτικὰ ἀποτελέσματα ἀποβλέπουσα, ἀς ἀρχίσῃ ἀμέσως. «Ἐνα φύλλον ἀπογραφῆς δι' ἔκστον ναυτεργάτην θά γίνη μὲ πλῆρες τὸ ἐρωτηματολόγιον, τὸ καλύπτον πᾶσαν πλευρὰν τῆς καταστάσεως ἑκάστου ναυτικοῦ μας, διαπιστουμένης καὶ ἐκ τοῦ ναυτικοῦ του φυλλαδίου. «Ο Πλοιάρχος διὰ τὰ ταξιδεύοντα σκάφη καὶ οἱ Πρόδεινοι καὶ οἱ Λιμενάρχαι εἰς τοὺς ζένους λιμένας θά φροντίσουν διὰ τὴν ἀπογραφὴν τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν εἰς τὴν ζένην διαμενόντων ναυτικῶν. Πάντως, τακτὴ θά είναι ἡ ήμέρα τῆς ἀπογραφῆς, μὲ ίκανὰ περιθώρια χρόνου διὰ τὴν διενέργειάν της καὶ εἰς τὰ πλέον μακρινά τῆς Ύδρογείου σημεῖα. «Επειτα, θάσει τοῦ φυλλῶν ἀπογραφῆς, θά καταρτισθούν τὰ μητρῷα καὶ θάσει τῶν έξ αὐτῆς ποικίλων στατιστικῶν στοιχείων θά συναχθοῦν οἱ διαπιστώσεις ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτιλομένων μας, ἐπὶ τοῦ δύγκου τῶν κατωτέρων πληρωμάτων καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πτυχιούχων καὶ τῶν ἀνωτέρων διπλωματούχων. «Η ναυτικὴ περιφέρεια, η ἥλικια καὶ ή προϋπηρεσία κατά κλάδους — ἀλιεία, ιστιοφόρος ναυτιλία, θοηθητικὰ σκάφη, ἀκτοπλοΐα, φορτηγά μεσογειακά καὶ ὁκεανοπόρα — καὶ κατά ειδικεύσεις, τέλος, η συμμετοχὴ ἐνὸς ἑκάστου εἰς τὴν πολεμικὴν προσπάθειαν καὶ τὰ ἔτη, τὰ μακρά ή τὰ διλήγοντας σκάφας, είναι τὰ ἐλάχιστα, προχείρως ἀπαριθμουμένα, στοιχεῖα, πού καταδεικνύουν πόσον πολύτιμα θά είναι διὰ τὴν μελέτην καὶ τὴν κατανόησιν τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων, συναγόμενα, μάλιστα, ἀπό μίαν ἐπιτυχῆ ἀπογραφῆν.

Φάσιν κρίσιμον, τὴν κρισιμωτέραν, διέρχεται τώρα ή Ναυτιλία μας. Τὰ περὶ τὴν ναυτικήν ἔργασίαν ζητηματα δξύτητα δασύνθητα ἔχουν τελευταίως προσλάβει. Ή ἐπίλυσις των, ή ἔξ, αὐτῶν πλέον τῶν πραγμάτων ἐπιθετική, θά σημάνῃ καὶ τὴν ἀπαρχὴν τῆς ναυτιλιακῆς ἀναδημουργίας.

Τὰ δεδομένα, ἀκριθῶς, τῆς ἀπογραφῆς θά μᾶς διευκολύνουν νὰ σταθμίσωμεν τὴν σκοπιμότητα κάθε οχεικῆς μὲ τὰ ζητήματα τῆς ναυτικῆς ἔργασίας προσπαθείας. Ἀπηλλαγμένοι τῆς πιέσεως, ἀνευθύνων, ίδιοτελῶν ἡ καὶ κακοπίστων εἰσηγήσεων, θά χωρίσουμεν εἰς τὸ λήψιν κάθε προστατευτικοῦ τῆς ναυτικῆς ἔργασίας μέτρου, ἐκεῖ διοῦ ή πραγματική ἀνάγκη τὸ ὑπαγορεύει καὶ τὰ στοιχεῖα τῆς ἀπογραφῆς τὸ ὑποδεικνύουν. Ἡ Ναυτιλία, εἰμεθα θέσαιοι, πολλὰ θά ἔχῃ, τὰ διευκολυντικά τῆς καλῆς της ἀναπτύξεως καὶ τῆς ὁμαλῆς διαχειρίσεως τῶν ζητημάτων της, νὰ ἀποκομίσῃ ἀπὸ τὴν ἀπογραφήν.

Σχετικώς μὲ τὸ ζήτημα τῆς ἀπογραφῆς ἐλάθομεν τὰς κάτωθι ἐπιστολάς:

Κύριε Διευθυντά,

Ο νόμος περὶ ἀπογραφῆς μὲν ὑποχρεώνει νῦ ζητήσω τὴν φιλοξενίαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Ἐπαθμῷ νῦ θέσω ὑπὸ τὴν κοίτην τῆς Διευθύνσεως τῆς Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ τῶν ἐνδιαιφερούμενῶν ἐπαγγελματικῶν δραγανόσεων ὁρισμένας ἀπόφεις, προερχομένας ἀπὸ δύο εἰδῶν καὶ ἔγνώσια εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα κατὰ τὰ μακρὰ ἔτη τῆς παραμονῆς μου εἰς τὴν γέφυραν.

Ούτω, εἰς τὸ δημοσιευθέν κείμενον τοῦ Ν. Διατάγματος δὲν βλέπω νὰ ἀναφέρονται καὶ αἱ γραμματικαὶ γνώσεις. Ήτο ἐπερπεν δικαὶος εἰς τὰ ἐκδοθῆσμένα ναυτικὰ φυλλάδια γὰρ ὑπόχρη εἰδίκη στήλη γραμματικῶν προσδοκούντων. 'Ο ἀπογραφικός, τὸ πρότον ἐργάτης θαλάσσης, δὲ μαθητεύσμενος, διπλῶς τὸν δέλει ὁ νόμος, ἐκτὸς τῶν ἄλλων πιστοποιητικῶν ποὺ θὰ καταβέσῃ εἰς τὴν Λιμενικὴν ἀρχὴν, πρέπει νὰ προσαγάγῃ καὶ πιστοποιητικὸν σπουδῶν. 'Ο μὴ ἔχων ἀ· πο· λ· σ· τ· ή· ρ· ο· ο· ν· ἔ· ε· α· ξ· ο· σ· δημοτ. ι· κο· σ· χ· ο· λ· ε· ο· ν· ν· μ· ἡ· ἀ· π· ο· γ· ο· φ· ά· ε· τ· α· ι. Πρωταρχικό προϋπόθεσις. 'Επειτα πρέπει νὰ ἀπαγορεύεται ἡ ναυτολογία ἐπὶ πλοϊοῖ οιασδήποτε χωρητικότητας καὶ δὲ' οιανδήποτε, ἔστω καὶ βοηθητικήν, εἰδικότητα, ἔαν δὲν ἀναγράφεται εἰς τὸ φυλλάδιον τοῦ ναυτολογιουμένου ή δὲν ἀποδεινεύεται ἐπὶ τῶν μητρώων προϋποθεσία διετής ἐπὶ Ιστιοφόρων ἐν ἐνεργείᾳ. Ποινai δὲν ἐπερπεν νὰ προβλέψουν διὰ τοὺς εἰκονῶς ἢ Ιστιοφόρους ναυτολογιουμένους καὶ μὴ ἔταπείνοντας αὐτῶν.

Μόνον διὰ τοὺς προερχόμενους ἐκ ναυτικῶν περιφερειῶν, ἐγνωσμένης θαλασσῆς ἐπιδόσεως καὶ μαρῶν παραδόσεων γά τι πρέπεται ή ἔκδοτος ναυτικῶν φυλλαδίων. Ἡ λατρικὴ ἑξέτασις γά εἶναι πλέον η αδύτηρα, διὰ γά ἀποφεύγεται καὶ η μετέπειτα νοσοθρόπις.

Τὰ δέπλη ποιὸν θά προκύψουν ἐξ τῶν ἀντέτοι μέτρων διὰ τὴν ποιεῖσθαι ἐπάρχειαν τοῦ ἐμφύκου τῆς Ναυπίλιας μαζὶ ὑλικοῦ εἶναι, ποτενό, ὅφθαλμοφανῆ. Διὰ τῆς προϋπορεσίας ἐπὶ τῶν ἴστοις φόρων οἱ νέοι ναυτικοὶ μαζὶ θὰ μάθουν τὸ νοικοκυρίο. Τὰ ιστοφόρον εἶναι τὸ καλύτερον σχόλειον. Θὰ μάθουν νὰ κοπταστοῦ, ἀκόμη νὰ κολυμποῦ, νὰ κερδίσουνται τὰ ιστία, νὰ γίνουν δηλαδή, θαλασσονοὶ. Θὰ εἶναι, ἐπὶ τέλους, εἰς θέ-

σιν ενώρα κινδύνου για σώσουν τοὺς έαυτούς των. Δὲν θὰ έμφανιζουν τὰ ναυάγια τῶν ἐλληνικῶν πλοίων τὸ οἰκτρὸν θέαμα, ὅπου, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ καταστρόματος, δῆλοι οἱ ἄλλοι νὰ ἐπιβαίνουν τῶν σωσιδίων λέμβων, ὡσάν ξένοι, ἀνίκανοι νὰ παράσχουν χεῖρα βοηθείας ὑπὲρ τῆς κοινῆς σωτηρίας.

Ἄντα τὰ γενικότερα μέτρα ἔχον γάρ οὐδὲν ὑποδεῖξον. Εὐχῆς ἔργον θὰ ἥτο ἡ νίοθεσία των ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν υπηρεσίαν. Ἡ πεῖρα τοῦ τελευταίου πολέμου καταδεικνεῖ, ὅτι ἔχουν σημαντικά περιορισθῆαι αἱ ναυτικαὶ, αἱ θαλασσιναὶ ικανότητες τῶν ἐπιβαίνοντων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. "Ισως νὰ φρελεύεται τοῦτο εἰς τὴν φραδαίμαν πὸ τοῦ πολέμου διόγκωσιν τῆς χωρητικότητός μας καὶ τὴν ἀκάλυπτον εἰσόδον εἰς τὸ ἐπάγγελμα τῶν αὐτῶν, τῶν στεριανῶν. Τόρα μᾶς παρέχεται ή εὐκαιρία νὰ ἐπανόρθωμεν μὲν μὲν καθηρώδια ματαίωσις στοιχεῖα τῶν κονιασμένων ὄργανων τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Πρέπει νὰ τὸ πράξιμων χάριν αὐτῆς τῆς Ιστορικῆς ναυτικῆς μας κληρονομίας.

Ἄπο τῆς πλευρᾶς ἀκριβῶς αὐτῆς ὀφείλω νὰ ὁμολογήσω, ὅτι τὸ δημοσιευθὲν Νομ. Διάταγμα δὲν εἶναι ικανοποιητικόν.

Μετὰ τιμῆς  
ΕΝΑΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Πειραιεύς, τῇ 19ῃ Μαΐου 1946

\* \* \*

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ορθότατα προτείνετε τὴν ἀπογραφὴν ὅλων τῶν ναυτεργατῶν, ἀνέρων καὶ ἔργασμονένων. Εἶναι τὸ μόνον μέσον πλήρους, «ἀδιαβλήτου», ὅπως γράφετε, διακριβῶσεως κάθε πτυχῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος. Θὰ σᾶς ἀναφέρω τὴν χαρακτηριστικὴν περίπτωσιν τῆς Ἀκτοπλοίας, ητος ἀκριβῶς ἐνισχύει τὴν ἀποφιν περὶ ἀπογραφῆς. Τῆς περιπτώσεως αὐτῆς γνωρίζω κάθε λεπτομέρειαν, διότι ἀμεσούτατα παρηκολούθησα τὴν ἔφαμογην τοῦ μέτρου καὶ τὰ ἐξ αὐτοῦ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα.

"Ολοὶ θὰ ἐνθυμοῦνται τὴν ὁδηγήτη τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως τοῦ 1931—33. Τότε εἰς πυκνάς σειρὰς τὰ ἀργοῦντα σκαφη συνωθοῦντο εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου καὶ κατὰ γηλαδὰς οἱ ναυτεργάται μας προσεφέροντο δὲ ἔργασιαν, μη ὑπάρχουσαν. Τότε καὶ ή πορεία τῆς πετίσης...

Τὰ μόνα σκάφη, πού, λόγῳ τοῦ προορισμοῦ των, παρεῖχον συνεχῆ ἀπασχόλησιν, ήσαν τὰ ἐπιβατηγά. Φυσικὸν ἥτο ἐπ' αὐτῶν νὰ ἐπιτέσσι καὶ ὅλος ὁ φόρτος τῆς ἀνεργίας. Οἱ πάντες, παρὰ τὸ ἀδιαχώρητον, ἐπεζήτησαν τὸν ἀκτοπλοίον νὰ ἐπιβούν. Τὸ Κράτος ἐπεξέτει καὶ αὐτὸν μὲ τὴν σειράν του τοὺς ἀποφίλους ἐπίεις.

Καὶ οἱ μὲν ἀπὸ ἑταῖρον εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν ἀπασχολούμενοι εἰργάζοντο κανονικῶς, ἐκεῖνοι ποὺ κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ἡσαν ἄνεργοι ἀνήκον εἰς τὴν φροτηγὸν ναυτιλίαν. Ἡ λόγος τῆς ἀπογραφῆς ἐθεωρήθη τότε ἡ προσφορτέρα, διὰ νὰ κατατάσσουν αἱ διαμαρτυρίαι, αἱ πέσεις καὶ αἱ δημοκρατικαὶ ἐπιθέσεις. Ἀπεφασίσθη νὰ ἀπογραφοῦν δηλοὶ οἱ εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν ἀπασχολούμενοι. Νὰ διαπιστωθῇ ἡ ἐκτασίς τῆς ἀνεργίας των. Νὰ ἐξέλθουν τῶν μητρώων οἱ ἔχοντες καταδικαστικὰς ἀποφάσεις ἐπὶ λαθρεμπορίᾳ καὶ διὰ λοιπὰ ποινικὰ ἀδικήματα καὶ τέλος νὰ κλείσῃ ὁ κατάλογος τῶν ἀκτοπλούσιων ναυτικῶν, ἀπαγορευμένης τῆς εἰσόδου τῶν ἐκ τῶν φροτηγῶν προερχομένων.

Τὸ μέτρον ἐφημιδόθη ἀπὸ τὸ Γραφεῖον Ναυτικῆς Ἐργασίας, τῇ συνεργασίᾳ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατικῶν δρογανώσεων. Τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν ἐξόχως ικανοποιητικά. Ζήτημα ναυτεργατικὸν διὰ τῶν ἀκτοπλοίων ὄνταςτικῶς ἐπανεισάγει τὴν ἀνεργίαν. Πλήρεις κατηρίσθησαν οἱ κατάλογοι, νόμοι κατοχυρωθέντες, καὶ οἱ ἀριθμοὶ ἡσαν πλέον γνωστοὶ Καμπανία παρανόησης δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ἐμπιλοχωφορηθῇ.

"Η πορεῖα εὐχερεστάτα νὰ διεξαχθῇ ταντόχρονα μὲ τὴν ἀλλαγὴν τῶν φυλλάδιων. Οὗτο, ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου θὰ κατέχῃ ὅλα τὰ στοιχεῖα, ποὺ θὰ τῆς ἐπιτρέψουν νὰ λάβῃ μέτρα προστασίας ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας, μέτρα, δῆλος, ὑπαγορευμένα ἀπὸ μόνην τὴν πραγματότητα.

Η πορεῖα εὐχερεστάτα νὰ διεξαχθῇ ταντόχρονα μὲ τὴν ἀλλαγὴν τῶν φυλλάδιων. Οὗτο, ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου θὰ κατέχῃ ὅλα τὰ στοιχεῖα, ποὺ θὰ τῆς ἐπιτρέψουν νὰ λάβῃ μέτρα προστασίας ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας, μέτρα, δῆλος, ὑπαγορευμένα ἀπὸ μόνην τὴν πραγματότητα.

Αθῆνα, τῇ 19ῃ Μαΐου 1946 ΙΩΑΝ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ

Ίδου καὶ μία τρίτη ἐπιστολὴ ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος:

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ τὸν τελευταῖον επεὶ ἀπογραφῆς κλπ. νόμον τίθεται τέρμα εἰς μίαν προφανῆ ἀδικίαν, προερχομένην ἀπὸ τὴν μέχρι τοῦδε ἀπόλυτον ἀπαγόρευσιν τῆς ἐκδόσεως ναυτικῶν φυλλάδιων. "Υπάρχει ἐν προκειμένῳ μία κατηρίσια νέων, ποὺ δικαιωματικῶς διεκδικοῦν τὸν τίτλον τοῦ ναυτικοῦ. Πρόκειται περὶ τῶν ἀποφίλων τῆς σχολῆς E. N., καὶ ἐτέρων

HULL

CHARLES COLLINSON & COMPANY

Established 1825

WATER BOAT OWNERS

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

Day and night service with promptness and efficiency

HEAD OFFICE:

Friary Chambers,

Whitefriargate, HULL

Telephones:

HULL 36078-18362

αχολῶν, τέκνων ναυτικῶν, οἵτινες κατέχουν περισσότερα τῶν ὑπὸ τοῦ νόμου ἀπαιτούμενον προσόντων καὶ ἐπιτροπήτων ἔχουν ἀπόλεσμα ἀδελφῶν τῶν κατά τὴν διάρκειαν τοῦ τελευταίου πολέμου. Εἶναι ἔργατοι, ποτοὶ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς παραδόσεις καὶ οὐδεμίαν ἔχουν σχέσιν πρὸς τὰς γνωστὰς ἐπὶ τῶν πλοίων μας ἀνομαλίας. Εἶναι τὸ εὐέον αἷμα, τοῦ δόπιον τόσην ἔχει ὀνάγκην μας Ναυτιλία.

"Ο νόμος παρέχει εἰς τοὺς ἐν λόγῳ νέοντας ὡρισμένα εὐεργετήματα, καὶ τοιούτοις παρόγνωτος ἀρκετὸς χρόνος, οὐδεμία εἰσέτι ἐγένετο ἐκ μέρους τοῦ ὑπουργείου ἐπίσημος ἀνακοίνωσις περὶ τοῦ τρόπου καὶ τῶν λεπτομερῶν τῆς ἀπογραφῆς. Ἀποτέλεσμα τῆς τοιαντῆς καθυστερήσεως εἶναι ἡ ἐντασίς τῆς προταγόνως τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., ητος ἐπιδιώκει νὰ προσταγοῦνται τοὺς νέοντας ὡς μαθητεύμενοι, δὲν εἶναι δικαιούμενοί τοῦ τρόπου τῆς νέους αὐτῶν, τοὺς ὄποις καὶ καλεῖ εἰς ἀγνῶνας διὰ τὸ δίκαιον τοὺς κλπ. Εἶναι, κυρίως, οὗτοι οἱ ἐκ τῶν νήσων νέοι, ποὺ ἡρθαν εἰς Πειραιᾶ, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἔκδοσιν ναυτικοῦ φυλλαδίου καὶ τὴν βάσει αὐτοῦ ναυτολόγησιν τῶν.

"Η ἀπογραφὴ θὰ ἀπατήσῃ, δεβαίως, καὶ χορόν ίκανόν, ἀλλὰ καὶ τεχνικὴν προεργασίαν. Προκειμένου, δῆλος, περὶ τῆς κατηρίσιας τῶν ἀνωτέρων νέων, οὔτενες Ὁ προγραφοῦν ὡς μαθητεύμενοι, δὲν εἶναι δικαιούμενοί τοῦ τρόπου τῆς νέους αὐτῶν, τοὺς ὄποις καὶ καλεῖ εἰς ἀγνῶνας διὰ τὸ δίκαιον τοὺς κλπ. Εἶναι, κυρίως, οὗτοι οἱ ἐκ τῶν νήσων νέοι, ποὺ ἡρθαν εἰς Πειραιᾶ, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἔκδοσιν ναυτικοῦ φυλλαδίου καὶ τὴν βάσει αὐτοῦ ναυτολόγησιν τῶν.

Νέον Φάληρον, 20.5.46

Μετὰ τιμῆς  
ΕΜΜΑΝ. ΡΑΣΣΑΔΑΚΗΣ

### Τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον

"Ο νόμος περὶ ἀπογραφῆς προβλέπει τὴν ἔκδοσιν ναυτικῶν φυλλαδίων νέου τούπου. Θὰ ανταλλαγοῦν τὰ παλαιά διά νέων καὶ ἀπό τῆς 1ης Ιανουαρίου 1947, θάσει αὐτῶν θὰ διενεργούνται αἱ ναυτολογήσεις.

"Δὲν γνωρίζομεν, ἀνὴρ ἀρμόδια ὑπηρεσία αἱ ἀντιμετωπίζουσαι τὴν ἀνάγκην τῆς πληρεστέρας παροχῆς διὰ τοῦ ἀτομικοῦ φιλιατρίου ἐκάστου ναυτιλούμενού τῶν ἀπόδεικτῶν στοιχείων, αὐτῶν ποὺ χαρακτηρίζουν — πέραν τῆς εἰδικότητος καὶ τῆς ἀναγραφῆς τῶν ναυτολογήσεων — τὴν ἐπαγγελματικήν σταδιοδρομίαν ἐνός ναυτικοῦ, διποσήπτη, δῆλος, δὲν ἔχει τόπος λέσχη τοῦ ἀστραφήτη τοῦ θάσου τοῦ φυλλαδίου.

"Τίτλος μοναδικὸς τῆς προϋπηρεσίας τοῦ ναυτεργάτου πρέπει νὰ εἶναι τὸ ἀτομικὸν του φιλιατρίου, πλήρη δὲ νὰ φέρῃ τὴν ἀπόδειξιν τοῦ προσεγγελματικοῦ του παρελθόντος. Αὐτὴν τούλαχιστον τὴν προϋπόθεσιν καλύπτουν καὶ οἱ τύποι τῶν ξένων ναυτικῶν φυλλαδίων.

"Ἐχομεν ὑπ' ὅψιν μας τὸ Ἀγγλικόν, τὸ Δασικὸν καὶ τὸ Ἰταλικόν φυλλάδιον. Καὶ εἰς τὰ τρία, πλήρη τῶν ναυτολογήσεων, εἰδικὴ στήλη ἀναφέρεται εἰς τὴν γενικὴν τοῦ ναυτεργάτου διαγωγὴν, τὴν ἐπαγγελματικήν του κατάρτιον. Παρέχουν τὸ δικαίωμα ἡ μᾶλλον ὑποχρέωνταν τὸν πλοιάρχον νὰ ἀναγράψῃ τὰς παρατηρήσεις του ἐπὶ τῆς ίκανότητος καὶ τῆς ἐν γένει συμπειφορᾶς ἐκάστου παλούμενού μέλους τοῦ ὑπὸ αὐτὸν πληρώματος, ἐνῷ καὶ ωρισμένα σχετικά ἄρθρα τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, τοῦ κανονισμοῦ ἐργασίας, τῆς συμβάσεως ναυτολογίας, τῶν δικαιωμάτων ἐν ἐνι λόγῳ, ἀλλὰ καὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ναυτεργάτου φυλλαδίου.

"Εἰς τὴν πρώτην, λ. χ., σελίδα τοῦ Ἀγγλικοῦ φυλλαδίου ἀναφέρονται τὰ ὅρθρα 128, 129 καὶ 130 τοῦ Νόμου περὶ ναυτιλίας τοῦ 1894. Ωρισμένας παραγράφους τῶν ὅρθρων αὐτῶν μεταφράζομεν ἐπὶ λέξει, διὰ νὰ καταδείξωμεν, δῆτα ἐπιδιώκεις τοῦ "Ἀγγλου νομοθέτου, καθειρούντος τὸ ἀτομικὸν φυλλάδιον τοῦ ναυτικοῦ ητο κυρίως η δι' αὐτοῦ ἀπόδειξις τῆς πληρούς ἐπαγγελματικῆς καταστάσεως τῶν ναυτιλούμενών καὶ δχι ἀπλῶς, δῆπος εἰς τὴν ἀναγραφή.

"Ούτω, τὸ ὅρθρον 128 ἀναφέρει:

"Ο πλοιάρχος διερεύει νὰ ὑπογράψῃ καὶ νὰ παραδίδῃ εἰς τὸν ἀπολυτό μενον τὸν σκάφους του ναυτικόν, εἴτε κατὰ τὴν ἀπόλυτον του, εἴτε κατὰ τὴν ἐξόφλησην τῶν μεσῶν του, ἵνα ποτοποιητικὸν τῆς ἀπόλυτεως του ὑπὸ τὸν ἐγκεκριμένον παρὰ τοῦ Board of Trade τούτου, καθορίζει τὴν περιόδον τῆς ὑπερεσίας του, τὸν χρόνον καὶ τὸν τόπον τῆς ἀπόλυτεως του καὶ ἐὰν ὁ πλοιάρχος παραλείψῃ νὰ τὸ πράξῃ θὰ εἶναι ὑπεύθυνος διάστατη παραβάσιν εἰς τὸ πρόστιμον δχι πέραν τῶν 10 λιρῶν.

"Ο πλοιάρχος ἐπίστης υποχρεούσαν ἐπὶ τὴν ἀπόλυτην ἐκάστου διπλωματικοῦ, τοῦ ὄποιον τὸ ποτοποιητικὸν εἰδικεύεται παρεδόθη εἰς αὐτὸν καὶ ἐκρατήθη, νὰ ἐποτερέψῃ τὸν εἰς τὸν δικαιοδόχον καὶ ἐὰν, χωρὶς λογικὴν αἰτίαν, παραλείψῃ νὰ τὸ πράξῃ, ὑπόκειται εἰς πρόστιμον δχι πέραν τῶν 20 λιρῶν.

ALEXANDRIA - PORT-SAID

Established 1902 - Cables GRENOLIS

GREG. A. CACOMANOLIS

ALEXANDRIA - PORT SAID - SUEZ

Steamship Agent, Broker  
General Merchant

ALEXANDRIA, P.O.B. 400  
16, Moh. Aly Square

PORT-SAID P.O.B. 77  
2, Alex. L. Grand

ΑΡΘΡΟΝ 129 (1) "Όταν είς ναυτικός ἀπολύεται πρὸ τοῦ ἐπόπτου ἑργασίας, ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ συντάξῃ καὶ νὰ ὑπογράψῃ ὑπὲρ ἓν αὐτοῦ πόνου ἐγκεριμένον παρὸ τοῦ Board of Trade, μιὰν ἀναφορὰν ἐπὶ τῆς διαγωγῆς, τοῦ χαρακτηρὸς καὶ τῶν ἐπαγγελματικῶν ἰδιοτήτων τοῦ ἀπολυμένου. Η δύναται νὰ ἀναφέται εἰς τὸν ὄφεντα τύπον τοῦ πατοποιητικοῦ, διὰ ἀρνεῖται νὰ παράσχῃ οἰανδήποτε γνώμην ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω χαρακτηριστικῶν ἢ εἰς οἰονδήποτε ἔξι αὐτῶν καὶ ὁ ἐπόπτης πρὸ χρονὸς ἐγένετο ἡ ἀπόλυτης, ἐὰν δὲ ἀπολυμένος ἐπαθημῷ, παρέχει εἰς αὐτὸν ἡ ἀναγράφει εἰς τὸ πιστοποιητικὸν τῆς ἀπολυτεώς του ἕνα ἀντίγραφον τῆς τιμῆς ἀναφορᾶς τοῦ πλοίαρχου.

"Ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν δευτέραν σελίδα τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου ἀνακοινοῦνται εἰς τὸν ναυτικὸν τὰ ἔχη:

2) Ἐὰν ὁ ναυτικὸς ἥθελε λιποτακτήην ἢ παραλειψήν νὰ ἐπιβῇ τοῦ πλοίου, τὸ βιβλιάριον τοῦ θὰ κατατίθεται εἰς τὸν Ἐπόπτην ἢ τὸν Πρόδρομον τοῦ λιμένος, διὸν ἐγκατέλειψεν τὸν ναυτικὸς τὸ σάφος. Θὰ τὸ χρατήσουν οὗτοι ἐπὶ δεκατετῆμερον ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸ τέλος τῆς προθεσμίας αὐτῆς θὰ τὸ ἀποτελέσουν εἰς τὸν ἡρούντα τὸ γενικὸν μητρόφων τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ναυτικῶν εἰς Λονδίνον..

»Ἐπὶ τῇ αἵτησι τοῦ ἐνδιαφερομένου θὰ ἐπιστρέψεται εἰς αὐτὸν, ἐπιφρόμενός μιᾶς παρατηρησίας εἰς τὰς στήλας τῆς ἀπολύτεως καὶ τοῦ χαρακτῆρος, διὰ τὸ ταξίδιον δὲν συνεπληρώθη. Ἐάν δῶμας ὁ ναυτικὸς ἐσκεμμένως ἢ λόγῳ κακῆς συμπεριφορᾶς παρέλειψε νὰ ἐπιβῇ τοῦ πλοίου του, τὸ Board δύναται, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 65 (2) τοῦ νόμου περὶ ναυτιλίας 1906, νὰ χρατήσῃ τὸ βιβλιάριον δι' ὀφειλέμην περιόδου, δῆσην νομίζει πρόσφορον καὶ ἡμιπορεῖ νὰ ἀρνηθῇ νὰ παράσχῃ ἀντίγραφον τῶν πιστοποιητικῶν ἀπολύτεως ἢ νὰ βεβαώσῃ προσπάσματα οἰασδήποτε λεπτομερεῖας ὑπηρεσιαῆς ἢ τοῦ χαρακτῆρος τοῦ ἐνδιαφερομένου.

Αὐτὰ διὰ τὸ Ἀγγλικὸν ναυτικὸν φυλλάδιον. Τὸ Δανικόν, ἔτι δικωδέστερον, περιλαμβάνει δλην τὴν περὶ τὴν ναυτικήν ἔργασίαν κειμένην νομοθεσίαν. Ο ναύτης ἔχει, δηλαδή, πρὸ αὐτοῦ τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα. Ἐνταί πλήρως ἐπὶ αὐτῶν ἐνημερωμένος καὶ αἱ στρεθεῖαι ἡ φευδεῖς τῶν «εκαθοδηγητῶν» παραστάσεις ἐπὶ τῶν δικαιώματων αὐτῶν δὲν ἡμποροῦν νὰ ἐμφιλοχωρήσουν.

Νὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὰ ναυτικά φυλλάδια καὶ ἄλλων χωρῶν, νομίζομεν διὰ περιττεύει. Τὸ Ἀγγλικὸν θὰ ἡδύνατο νὰ μᾶς χρησιμεύσῃ ὡς πρότυπον, ἀφοῦ, θέσθαια, μελετηθοῦν καὶ τὰ τῶν ἄλλων ναυτιλιῶν καὶ προσαρμοσθοῦν τὰ παρ' αὐτῶν θεσπιζόμενα εἰς τὰς ίδιας μας, τὰς ίδιοτύπους, συνθήκας ἔργασίας.

Τὸ καθεστῶς πάντως τῆς σημερινῆς ἀσύδοσιας, τοῦ ἀνεφίκτου ἐλέγουν ἀπὸ μέρους τοῦ πλοίαρχου ἐπὶ τῶν καλῶν καὶ τῶν ἀνεπιθυμήτων τῶν προσφερομένων πρὸς ἔργασίαν, δὲν ἡμπορεῖ καὶ δὲν πρέπει νὰ συνεχισθῇ ὃν θέλωμεν, πράγματι, νὰ συγκροτήσωμεν «Εμπορικὸν Ναυτικόν, ἀξιον ἐκτιμήσεως καὶ ἵκανον νὰ ἐπιτελέσῃ τὴν ἀποστολήν του. Τὸ πιστοποιητικὸν τῆς καλῆς διαγωγῆς ἀφαρμόζεται ἀπάρεγκλίτων εἰς τὴν πλέον ἀσήμαντον χερσαίαν ἐπιχείρησιν. Διατὶ δὲ κανῶν αὐτὸς νὰ ἀγνοῖται εἰς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρησιν, τὴν εὐπαθεστέραν δλῶν, τὴν ἐκτείνουσαν, μάλιστα, τὴν δραστηριότητά της, πέραν κάθε ἀμέους κρατικῆς ἐποπτείας, εἰς τὰς μακρυνάς θαλάσσας καὶ τοὺς ἔνεους λιμένας; Πολλαὶ καὶ δεῖαι θὰ προβληθοῦν ἀντιρρήσεις διὰ τὴν παροχὴν τοῦ δικαιώματος εἰς τὸν «Ἐλληνα πλοίαρχον, ἵνα χαρακτηρίζῃ ἐπὶ τοῦ φυλλάδιου τὴν ὑπηρεσίαν τῶν μελῶν τοῦ ὑπὲρ αὐτὸν πληρώματος. Ή κατάχρησις τοῦ δικαιώματος αὐτοῦ θὰ είναι δικούριος λόγος τῶν ἀντιρρήσεων.

Ο Ἑλλην πλοίαρχος — λέγουν τινὲς — κακῶς, κάκιστα ἔξακολουθεῖ νὰ είναι ὁ τροφοδότης τοῦ πλοίου, ὁ μισθωτὸν τὸ πλήρωμα. «Ἔχει δημιουργήμενα συμφέροντα καὶ ἡ κρίσις του δὲν ἡμπορεῖ νὰ είναι κρίσις δικαία «ἄγαθοῦ ἀνδρός». Υπὸ δρισμένας, δῶμας, προϋπόθεσεις, κατοχυρούσσας τὰς ὑπερβασίας καὶ καθιστώσας ἀδιάλλητον τὴν καλὴν πιστίν τοῦ πλοίαρχου, θὰ ἐπρεπε νὰ παρασχεθῇ τὸ δικαιόματα. «Ἐλάχισται, πιστεύουμεν, θὰ είναι αἱ κακαὶ περιπτώσεις. Ή προσφυγή, ἀλλως τε, τῶν ἀνεπιθυμητῶν προσφερομένων ἢ προθεφθῆ εἰς τὴν Προσενίκην ἢ τὴν Λιμενικήν ἀρχήν, εἰς δρισμένας δὲ περιπτώσεις καὶ εἰς μίαν δευτεροβάθμιον ἐπιτροπήν ἐφέσεων διὰ τοὺς πιθανῶς διδικηθέντας. «Ἄς ληφθοῦν δλα τὰ διασφαλιστικὰ τῆς ὅρθης κρίσεως μέτρα, ἢς θεσμοθετηθῆ, δῶμας, καὶ διὰ τὸ ίδιον μας Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν δύτος τοῦ φυλλάδιου, αὐτὸς ποὺ θὰ ἔγγυαται τὴν καλὴν τῆς ναυτικῆς ἔργασίας ἀπόδοσιν, τὴν δμαλήν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίαν, τὴν πρόσδοκον τὸν ἐνὶ λόγῳ τῆς Ναυτιλίας μας κίνησιν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀς ἀπάλλαγχη καὶ δὲ πλοίαρχος τοῦ φόρτου τῆς τροφοδοσίας κυρίως, ήτις συχνὰ τὸν φέρει ἀντιμέτωπον τοῦ πληρώματος του. Ή σημερινὴ πάντως χαώδης κατάστασις, δησοὶ οἱ πάντες συμφύρονται, χωρὶς καμιάν διάκρισιν, χωρὶς τὸ δυνατὸν τῆς ἐπιλογῆς, είναι πλέον ἀπαράδεκτος. Τώρα, μάλιστα, ἐνῶ συνεχίζεται ἐπὶ τῶν πλοίων τὸ δρυγιον...

## Διὰ τὴν συγκρότησιν τῶν πληρωμάτων

Δημοσιεύοντες κατωτέρω τὴν νέαν διὰ τὴν πρόσληψιν τῶν πληρωμάτων ἀπόφασιν τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, δοφείλομεν εἰς τοὺς ἀναγνώστας μας νὰ παράσχωμεν μίαν ἔξήγησιν.

Αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν εἶναι ειθιμέναι εἰς τὴν ἀναγραφὴν ἀνυποτάτων εἰδήσεων, οὐδὲ προτρέχουν τῶν γεγονότων. Τῆς ἀρχῆς αὐτῆς δὲν ἔξετράπημεν δημοσιεύσαντες εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας τὴν ἀπόφασιν τοῦ κ. Αθραάμ, διὰ τῆς δποίας ἐλευθερίας ἀπόλυτος ἀπέδιδετο εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς πλοιάρχους διὰ τὴν ἐπιλογὴν τῶν πληρωμάτων. Ἐπρόκειτο πράγματι περὶ ἀποφάσεως τοῦ πολιορκητικῆς ὑπουργικῆς, ὑπογραφείσης ἀπὸ τὸν κ. Αθραάμ.

Γεγονότα, ἐκδηλωθενταὶ μετὰ τὴν δημοσίευσιν τῆς ἀποφάσεως, ἐπενήργησαν ίσως καὶ ὑπερχέωσαν τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀκύρωσίν της. Πλάνως τὰ πράγματα ἔχουν ὅπως ἀκριβῶς τὰ ἐκθέτομεν. Σένη πρὸς αὐτὰ εἶναι η ἰδούσα τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος διάψευσις.

Ἴδού τώρα τὸ κείμενον τῆς δευτέρας, τῆς δριστικῆς πλέον ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ναυτολογήσεως ἀποφάσεως:

### ΑΠΟΦΑΣΙΣ

«Ἐχοντες ὑπὲρ ὅπερν: α) τὴν ἀπὸ μηνὸν παρατηρουμένην διχογνωμίαν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν Ναυτεογατικῶν Ὁραγάνωσεων ἐπὶ τοῦ τρόπου συγχροτήσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἀλληγονῶν ἐμπορικῶν πλοίων, β) τὴν κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 21 Ἀπριλίου π. π. τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΓΕΝΕ Πειραιῶς ληφθεῖσαν ἀπόφασιν ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου ἀντικείμενον συμφωνούντων τῶν ἀντιπροσώπων ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων. Ιδούτες τὰς διατάξεις τοῦ Α. Ν. ὑπὲρ ἀριθ. 192) 1936 ἐπερὶ εἰδήσεως ἔργασίας εἰς ἐργάτας θαλάσσης, ἀπόφασιζομεν :

1. «Ἀνακαλοῦμεν τὴν ὑπὲρ ἀριθ. 8590 τῆς 2-3-46 ἀπόφασιν ἡμῶν καὶ τὴν ὑπὲρ ἀριθ. 10285 τῆς 22-3-46, δι' οὓς ἐποποιήθη ἀθηναὶ, καὶ ἐπαναφέομεν ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως τῆς παρούσης ἐν ιοχεῖ τὴν ὑπὲρ ἀριθ. 10825 τῆς 18-8-45 ἀπόφασιν μας, δι' οὓς ἐνεργοῦθη κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 21 Ἀπριλίου π. π. τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΓΕΝΕ Πειραιῶς ληφθεῖσα διμοφόνος ἀπόφασις περὶ τρόπου συγχροτήσεως πληρωμάτων τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων θὰ ἐνεργήται δι' ἐλευθέρας ἐπαλογῆς ἐκ τῶν παρὰ τὸ ΓΕΝΕ ἐγγεγραμμένων ἀνέργων ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ πλοιάρχου τοῦ ἡμίσεος τοῦ πληρώματος, τοῦ ἐπέροντος προσλαμβανούμενον κατὰ περιωρισμένον δικαίωμα ἐπαλογῆς ἐκ τριτασίου ἀριθμοῦ ἀνέργων, ἐγγεγραμμένων πάντως παρὰ τὸ ΓΕΝΕ. ή ἐπὶ πεντατασίου ἀριθμοῦ ἀνέργων εἰς περιπτώσεις ἀντιρρήσεων ἐκ μέρους τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ πλοιάρχου ἐπὶ τῶν ὑποδεικνυμένων ἀνέργων, ἐξαιρούμενων τοῦ καθορίζομένου κατὰ τ' ἀνωτέρῳ τρόπου συγχροτήσεως τοῦ πληρώματος τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου, οἵτινες θὰ λαμβάνωνται τῇ ἐλευθέρᾳ τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου τοῦ πλοιοκτήτου.

2. Εἰς δὲς περιπτώσεων διὰ τὰν εἰδίκητην ἔργαστην διαλάσης ὑπάρχουσι πλειόνες τῆς μᾶς ἐπαγγελματικαὶ δργανώσεις τὸ δικαίωμα τῆς μεταξὺ τούτων ἐπαλογῆς ἀνήκει εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ἢ πλοιάρχον.

3. Ἐπὶ περιπτώσεων ναυτολογήσεως ἐπὶ πλοίου τινὸς περιτοῦ ἀριθ. μηδένας ἀργαντός ἀνέργων εἰς περιπτώσεις ἀντιρρήσεων ἐκ μέρους τοῦ καθορίζομένου κατὰ τ' ἀνωτέρῳ τρόπου συγχροτήσεως τοῦ πληρώματος τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου, οἵτινες θὰ λαμβάνωνται τῇ ἐλευθέρᾳ πλοιοκτήτου τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου.

4. Ή παρόντα ίσχύει καὶ διὰ τὰς περιπτώσεις συγχροτήσεως πληρωμάτων Κρατικῶν Εμπορικῶν Πλοίων.

'Αθῆναι τῇ 23 Μαΐου 1946.

Ο 'Υπουργός

N. ΑΒΡΑΑΜ

### Ἐπαγγελίαι:

«Ἡτού ὑποχρεωμένη ἡ Κυβερνητικής νὰ ἐμφανισθῇ περιλαμβάνουσα εἰς τὸν κύκλον τῆς καθολικῆς διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν προσπελέας τῆς καὶ τὴν Ναυτιλίαν. Ολίγαι γραμματικά τῶν προγραμμάτων τῆς δηλώσεων ἡρκεσαν πρό τοῦ τοῦ.

Ἐπαγγέλλεται, λοιπόν, ἡ Κυβερνητικής: «Ιδιαιτέρων προσοχὴν καὶ μέριμναν, δωσε τὰς ἀναπληρουμένων τῶν τρομερῶν ἐκ τοῦ πλέον ἀπώλειων καὶ αἰρομένων κατὰ τὸ δυνατόν τῶν ποικίλων εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἐμποδίων, νὰ ἐπανεύρῃ ὁ πλουτοπαραγωγικὸς οὐτος κλάδος...κλπ., κλπ.».

Τίποτε, δηλαδή, τὸ συγκεκριμένον. Καμμία θετική τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος ἀντιμετώπισ. Αἱ συνήθεις ἐπαγγελίαι τῶν προεκλογικῶν προγραμμάτων παραστάσσονται, ὑποσχέσεις καὶ τώρα δίδονται, ποὺ δὲν συντηρήσαν ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν τὴν ἐκπλήρωσιν. Πέραν, δῶμας, τὸν τετριμένων πλέον περὶ ἀνασυγκρότησεων φράσεων, δὲν ἐκρίθη σκόπιμον νὰ προστεθῇ εἰς τὴν περὶ Ναυτιλίας παράγραφον τῶν προγραμμάτων δηλώσεων καὶ μία ἔστω λέξις ἔξαρισσα τὴν θυσίαν, τὴν ὑπερτέρων, τοῦ «Ἐλληνικού ναυτιλίου, μημονεύσσα τὰς ἐκατόδυτας τῶν εὐγενικῶν θυμάτων τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας, ἀναγνωρίζουσα τὰς ἀπροσμετρήσαν πρό τοῦ «Ἐθνος ηγεμονίας τοῦ έλληνικοῦ πλοίου. Τὸ διλοκάυτωμα τῆς Ναυτιλίας ἡγυνόθη ἀπὸ τὴν πρώτην διὰ τῆς ψήφου τοῦ λαοῦ ἀναδειχθεῖσαν Κυβερνητικούν.

Καὶ ἐνῷ θαεῖα πανταχόθεν, ἀπὸ δλους τοὺς πονοῦντας καὶ γνωρίζοντας τὴν Ναυτιλίαν, διαδολοῦται η ἀνησυχία διὰ τὴν ασπριον, ἐνῷ μετ' δλίγας ἐδδομάδας κρίνεται εἰς τὴν Νέαν Υόρκην αὐτή η τύχη τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, η Κυβερνητικής διμιεῖ περὶ τῆς «κατὰ τὸ δυνατόν ἀρσεως τῶς ποικίλων εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἐμποδίων». Κριμα αἱ τόσαι ἐπαγγελίαι, αἱ τόσαι ἐλπίδες....



# Η ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΔΙΑΦΟΡΟΥΣ ΧΩΡΑΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Το προηγούμενον σημείωμά μου, περὶ προσαρτήσεως καὶ ιπαγωγῆς τῆς ἀλιείας εἰς ἀρμόδιωτέρον ὑπουργεῖον, συνεκίνησε τοὺς εἰλικρινεῖς φίλους τοῦ κλάδου τούτου, τὸν ἐνδιαφερομένους πρόγραμμα διὰ τὴν τύχην τοῦ, ἔξωργιστον δικαιούσας καὶ δυσρέσσηστον τοὺς εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εθνικῆς Οἰκονομίας προσκεμένους κύκλους.

"Ελαβον ἐπὶ τὸν θέματος τούτου διαφόρους ἐπιστόλους, τὰς ὁποίας οὐτε νὰ δημοσιεύσω δῆμαρι, ἐλλειψεις χώρου, οὐτε νὰ παντηνῶ εἰς κάθε μίαν χωριστά. Ἐπειδὴ τὰ ἐρωτήματα εἶναι σχεδὸν τὰ αὐτά, καὶ συνοφίζονται εἰς τὸ : 'Διαιτή νὰ μὴ γίνῃ καὶ ἐδῶ, αὐτὸς ποὺ γίνεται εἰς τὴν 'Αγγλία... ή εἰς ἄλλα μέρη;'. Διὰ τοῦτο ἀκριβῶς, τὸ σημερινὸν σημείωμά μου, ἀναφερόμενον λεπτομερῶς εἰς τὴν διοικητικὴν ἵπαγωγὴν τῆς ἀλιείας ἀνὰ τὰς διαφόρους χώρας, ἢ χρησιμεύσῃ ὡς ἀπάντησις. Συνεχίζω λοιπὸν τὴν διατριβὴν μου.

Καθὼς ἀνέφερα προηγούμενως, η ἀλιεία, εἰς τὰς σημαντικοτέρας Μεσογειακάς χώρας, καὶ μάλιστα εἰς αὐτάς, ποὺ ἔχουν ἔξαρτεται ναυτικὴν Ιστορίαν καὶ ναυτικάς παραδόσεις, ὑπάγεται ἀποκλειστικῶς εἰς ναυτικὰ ὑπουργεῖα. "Οπος εἰς τὴν Γαλλίαν, οὕτω καὶ εἰς τὴν Ἰθηναὶ κατά την, ἀνθρωποι τῆς θαλάσσης ἀσχολοῦνται καὶ διοικοῦν μίαν βιομηχανίαν, ποὺ βασίζεται εἰς τὴν θάλασσαν, καὶ τῆς ὁποίας οἱ πρωταρχικοὶ παράγοντες εἶναι τὰ πλοῖα καὶ οἱ ἕπτα αὐτῶν ἀνδρες.

**ΙΣΠΑΝΙΑ:** 'Η ἀλιεία εἰς τὴν 'Ισπανίαν ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, μὲ γενικὴ διεύθυνσιν ἀλιείας. 'Η χώρα αὐτή, ὡς γνωστόν, ἔχει ἀξόλογον ναυτικὴν Ιστορίαν, ὑπάγεται μάλιστα καὶ θαλασσοκάρτεροι εἰς ἄλλας ἐποχάς, καὶ τὸν θαλασσῶν κρατοῦσα ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν, ἀπειράσαστο τὸ μεγαλεῖον τῶν ἀποκλικῶν κατακτήσεων τῆς ἀνάτην ὑψηλούν. 'Ισως νὰ ἔχῃ κάποιαν σημασίαν ἡ ἵπαγωγὴ τῆς ἀλιείας εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, διότι παλαιόθεν, ἡ ἐπιλογὴ τῶν πληρωμάτων πρός ἐπάνδρων τῶν καραβελῶν, διὰ κατακτητικᾶς ἔξομησις, ἔγινετο μεταξὺ τῶν ἀλιεών. 'Η Ισπανία, ἀν καὶ ἔπανον ὑφισταμένη ὡς ὑπολογίσιμος ναυτικὴ-δῆμαρι, ἔχακολονδεῖ δῆμος νὰ εἶναι σημερινὸν μία ἀπὸ τὰς σημαντικοτέρους ιχνητηραγωγῶν χώρας τοῦ κόσμου καὶ δοφαλῶς ἔχεται πρόστιμο εἰς τὴν Μεσόγειον. 'Η Ιστορία τῆς ἀλιείας εἰς τὴν χώραν ταύτην εἶναι λιαν ἐνδιαφέροντα, δύναται μάλιστα νὰ θεωρηθῇ ὡς η πληρεστέρα εἰς τὸ ελδός της, διότι ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα εἰς τὰ ἀρχεῖα τῆς Βαλένθιας δοκούμεντα, συνεπληρώθη ἡ μακρὰ Ιστορία τῆς θάλασσας ποὺ συνέδει τὴν ὑπὸ τῶν Φοινίκων διδαχθεῖσαν εἰς τὸν 'Ιθηναὶ ἀλιείαν, μέχρι τῶν ημεροῦν μας. 'Η νομοθεσία ποὺ διέπει τὴν βιομηχανίαν ταύτην εἰς τὴν Ισπανίαν εἶναι σπουδαῖα, καὶ ὡς ἐκ τούτου πολλὰ κράτη τὴν ἀντέγραψαν καὶ ἐπιτυχῶς τὴν ἐφόδησαν. Τὸ περίεργον εἶναι διὰ τοῦ περισσότεροι νόμοι διάγονται εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν Σαρακηνῶν 714—1228, κατὰ τὴν δόπιαν οἱ Μαριτινοὶ διατελεῖς ηγούντων τὴν ἀλιείαν, καὶ διὰ προστατευτικῆς νομοθεσίας ὡς ἐπίσης καὶ δι' ἀρτίας δογματώσεως τὴν ἔκθισταν εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμὸν. 'Απὸ τότε ηγιεται τὰ περιόρια τῆς 'Αλμυροφέρας θυνεῖα, οἱ σκούροδροτές τῆς Βαρκελώνης καὶ τὰ ἐργοστάσια δικτύων τῆς Βιλαζούνιας. (Κατακενη δικτύων ἐν Σπάρτων). Δὲν εἶναι γνωστή η παραγωγὴ ἱζηνῶν τῶν τελευταίων ἐπὸν ἐν Ισπανίᾳ, πάντως δῆμος πρὸ τοῦ ἐμφύλιον πολέμου, αὐτὴν ἀνήρχετο εἰς 347.450.000 κχλιδρομάρια ἰχθύων διὰ τὸ 1935.

**ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ:** Εἰς τὴν Πορτογαλίαν ἐπίσης η ἀλιεία ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, μὲ ίδιαιτέρων διεύθυνσιν ἀλιείας. Δὲν γνωρίζω ποια ἀπὸ τὰς 'Ιθηναὶς χώρας ἀντιγράψει τὴν Ἀλλην, πλὴν ἡ ὁργάνωσις τῆς βιομηχανίας ταύτης εἰς ἀμφοτέρους εἶναι τελεία. Καὶ η Πορτογαλία ὡσάποτε ἔχει ἀξόλογον ναυτικὴν Ιστορίαν, εἰς παλαιότερος δὲ ἐποχάς, οἱ περισσοὶ ποντοπόροι τῆς κατέκτησαν ἐναλλὰς τὴν Νότιον 'Αμερικήν, τὰς 'Ινδίας, τὰ παράλια τῆς Κίνας καὶ σήμερον δὲ τὸ μικρὸν αὐτὸς κράτος τῆς 'Ιθηναὶς χερούσιον κατέκει πλουσιωτάτας ἀποικίας εἰς τὴν Νότιον 'Αφρικήν καὶ εἰς ἄλλα τινὰ σημεῖα ἀνὰ τὸν κόσμον. 'Η ἀλιεία εἰς τὴν Πορτογαλίαν ἀποτελεῖ ἔναν ἀπὸ τὸν σπουδαιότερον πόρον τῆς θεοφύλακος τῆς οἰκονομίας, ὑπερβαίνοντα κατὰ πολὺ τὸν τῆς ναυτιλίας. 'Η βιομηχανία ποντερόβον ἀνεπιτύχηση σημαντικῶς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ίδια τῆς σαρδελλας, διότι η χώρα αὐτή νὰ ἔχεται πρότην εἰς τὴν κονσερβοτήρην καὶ ἔκαγωγήν σαρδελλας. 'Απὸ τὸ Libro d'Oro τοῦ 1938 τοῦ 'Ινστιτούτου ποντερόβον τῆς Λισσαβώνος ἀποτελεῖ ἔξης συγκριτικὸς ἀριθμὸς ἔκαγωγῆς σαρδελλῶν τῶν τοιδῶν Μεσογειακῶν χωρῶν:

Γαλλία Ισπανία Πορτογαλία

1.521.000 κχλγ. 16.624.000 κχλγ. 42.478.000 κχλγ.

Δηλαδή η Πορτογαλία ἔχει μόνον εἰς ποντερόβον σαρδελλῶν, τὴν διπλασίαν ποσότητα ἀπὸ τὴν γενικήν ἔτησίαν ἐλληνικήν παραγωγὴν ἰχθύων.

\*\*\*

**Δευτέρα κατηγορία:** Χῶραι δύον η ἀλιεία ἔχακολουθεῖ νὰ ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας, η Γεωργίας καὶ Ἀλιείας δῆμος.

**ΑΓΓΛΙΑ:** 'Η 'Αγγλία εἶναι ἡ τετάρτη εἰς τὸν κόσμον χώρα (Ἀγ. ή Ιαπωνία, Βα αἱ Ἕνωμ. Πολιτεῖα, Γη ή Ρωσία) ἐκ τῶν ἐντατικῶς ἀσχολούμενων εἰς τὴν ἀλιεύσινην βιομηχανίαν, μὲ ἐποιάσιν παραγωγὴν 1.800.000.000 κχλιδρομάριων, ἀσφαλῶς δὲ η χώρα δύον η ἀλιεία ἔχειλλην εἰς ἐποιήσιμην. 'Ολαι οἱ σχέδιοι αἱ τελειωτοῖσι τόσον εἰς τὰς μεδόδους ἀλιεών, δύον καὶ εἰς τὴν ἐστερικὴν δράσην τῆς βιομηχανίας ταύτης, προσήλθον ἀπὸ τὴν 'Αγγλίαν. Εἶναι η πρώτη χώρα, η δόπια συνέδεσε τὴν διαρρούμενην ἰχθυολιμένων καὶ ἰχθυαγορᾶς συνάμα, μὲ ἀπ' εὐθείας σιδηροδρομικάς γραμμάς πρὸ τὰ μεγάλα κέντρα τοῦ ἐστερικοῦ. 'Ολαι αἱ ἀλιεύσινη περιοχαὶ εἶναι τοιούτοις πόλεις διηρημέναι, διότι

νὰ ἔχουν καὶ ἔνα ἀντίστοιχον ίχθυολιμένα, δὲ δόπιος ἔξυπητετε τὸ ἐσωτερικὸν. Εἰς κάθε τοιούτον ίχθυολιμένα εὑρίσκονται συγκεντρωμένοι οἱ φαράδες, ἐκεὶ εὑρίσκονται αἱ ἐγκαταστάσεις ναυτιγείων, τὰ μηχανουργεία, τὰ ἐργοστάσια δικτύων καὶ σχονίων, αἱ Τράπεζαι ἀλιείας καὶ ὡνέτεροι διάγονοι τόσον ἀνάγκην οἱ ἀλιεῖς διὰ τὴν ἔξαρσην τοῦ ἐπαπόνου ἔργου των. 'Ο ἀλιευτικὸς λαός εἶναι δημοφιλέστερος καὶ τελειότερος τοῦ κόσμου. Πλέον τοῦ ἐνδέκατου μεταπομπιμού χιλιογράμμων ίχθυῶν ἐκφορώντων τὰς ημεροήσιως, καὶ τοποθετοῦνται εἰς τὰς ἀλιεύσινης περιοχές αἱ πολεοδόμησις τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένως τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὸν Κεντρικὸν Διεύθυνσιν τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένως τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η διοίκησις τῆς ἀλιείας εἶναι συγκεντρωμένη εἰς μίαν τεραποτὴν δογμάτων, ἐδρεύουσαν εἰς Λονδίνον, πλὴν κάθε διαιρούμενο τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου, δύος η Σκωτία καὶ Ουαλλαία ἔχουν ίδιατέραν επιφερούσιαν καὶ σχετικῶς ίδιαν νομοθεσίαν, πάντως δύος δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλία, συντηρητικοὶ ἐκ περιοχήσεως, διμένουν εἰς τὰς ἀλιεύσινης παραδόσεις καὶ πάλιαδένενται συνθετικές συνηθείες τοῦ, καὶ διατηρούσιαν εἰς τὰς παραδόσεις καὶ σχετικῶς ίδιαν νομοθεσίαν, πάντως δύος δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶναι τὰς ἀλιεύσινης ναυτικαὶ δῶμας τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Γεωργίαν, η βιομηχανία τῆς ἀλιείας νὰ ἔχουν καὶ μάλιστα εἰς τὴν Αλιείας. 'Η Αγγλίαν μεταξὺ τῶν δύον δικαίωλογημένων τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου, δηλαδή εἰς τὰς χώρας δύον η ἀλιεία δικαίωλην δικαίωσιν τοῦ περιοχής τοῦ Λονδίνου. Θά γεννηθῇ τῷρα δύος δικαίωλογημένων τὸ ἐφόδημα, πῶς εἶναι δυνατὸν εἶ

νήπικη είς ναυτικά ύπουλογειά, ή είς τὴν τοίτην κατηγορίαν, δηλαδή είς τὰς χώρας δύος υπάρχει ύψηνογειόν 'Αλειάς. Κατελόγισα τὴν 'Αγγλίαν εἰς τὴν δευτέρην κατηγορίαν, τύποις μόνον, διὰ νὰ δώσω τὰς ὡς ἄνοιξης, καὶ ἀπαντήσω οὕτω εἰς τὸν ἐπιστολογράφους μου, που μοῦ ἔθεσαν αὐτὸν τὸ ἑρώτημα.

**ΙΑΠΩΝΙΑ:** 'Η Ιαπωνία εἶναι ή πρώτη είς τὸν κόσμον ἰχνιοπαραγωγὸς χώρα. 'Η ἑτοῖα παραγωγὴ τῆς ὑπερέβανε πρὸ τοῦ πολέμου τὰ ἔξι δισεκατομμύρια χιλιογράμματα, ἐπὶ τῶν δοιών η μεγαλύτερα ποσότης ἐκνοεργοποιεῖται καὶ ἐπωλεῖτο καθ' ὅλην τὸν κόσμον εἰς λίαν προστὰς τιμάς. Κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, η 'Ιαπωνία ἀντιγράφουσα τὸν ἀγγλικὸν μηχανισμόν, δύος ἀλλωστε ἀντέγραψε καὶ διὰ τὰς προόδους τῶν Εὐρωπαίων, ὑπῆγαν τὴν ἀλειάν εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας καὶ Δασῶν μὲ εἰδίκτων Διεύθυνσιν, ἀποτελοῦσαν αὐτὸνος οὗτως εἰτεν δραστηριόν, μὲ ἐλευθερίαν διοικητικῆς δράσεως ἐφ' ὅλην τῶν ζητημάτων τῆς ἀλειάς, καὶ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν, διὰ σημαντικοῦ ἀλάδος οὗτος διοικεῖται αὐτὸν τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, διὰ πόλεμος ἀλλωστε, σαφῶς μᾶς ἀπέδειξε τοῦτο καὶ διὰ τὴν χώραν τοῦ 'Ανατέλλοντος Ήλίου.

**ΣΟΥΗΔΙΑ:** 'Η ἀλειά ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας.

**ΔΑΝΙΑ:** 'Επίσης η ἀλειά ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας μὲ ίδιωτερον ὑπηρεσίαν διὰ τὴν ἀλειάν θαλάσσης, καὶ ἐτέρων διὰ τὴν τῶν γλυκών υδάτων.

**ΟΛΛΑΝΔΙΑ:** Κατόπιν γενικῆς γομοθεσίας τοῦ 1908, η ἀλειά είς τὴν 'Ολλανδίαν διρρεθή εἰς δύο τομεῖς, τὴν θαλάσσην ἀλειάν, καὶ τὴν ποταμῶν. 'Η πρώτη ὑπάγεται εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Γεωργίας, καὶ η δευτέρη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Βιομηχανίας καὶ 'Εμπορίου. Τὸ ἀρρεῖον 25 τῆς ὡς ἀνανομοθεσίας καθοδίζεται διὰ ὑπάρχοντα μία Διοίκησις τῆς ἀλειάς εἰς τὰ ὑπουργεῖα, πλὴν ἡ διοίκησις αὐτῆς ἀποτελεῖται αὐτὸν μίαν συμβολευτικὴν ἐπιτροπὴν ἐξ 21 μελῶν, διαφόρων ναυτικῶν εἰδικοτήτων, ἐκλεγομένων ὑπὸ τοῦ κράτους διὰ πέντε ἑτη, τῆς ἀποστολῆς τῶν δυναμένων νὰ ἀνανεωθῇ κατὰ προτίμησιν. Τὸ συμβούλιον αὐτὸν διοικεῖται εἰς τέσσαρας τομεῖς. Ιον τὴν ἀλειάν ἀνοικτῆς θαλάσσης, Σον τὴν παράκτιον ἀλειάν, Ζον τὴν ἀλειάν γλυκῶν υδάτων, Άρον τὸν νομοθετικὸν καὶ οἰκονομικὰ ζητημάτα. Εἰς καμιανὸν ἄλλην χώραν δὲν παρουσιάζεται τοιαύτη διοίκησις τῆς ἀλειάς, τῆς 'Ἐπιτροπῆς καὶ τοῦ Συμβούλου ἐχόντων τοιαύτην ἐκτεταμένην δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς βιομηχανίας ταῦτα. 'Η δράσανος διωσδήποτε εἶναι τελεία, καὶ ἀξίζει τὸν κόπο να μελετηθῇ ίδιωτερον.

**ΡΟΥΜΑΝΙΑ:** 'Η ἀλειά ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας καὶ Δημοσίων 'Ἐργων.

**ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ:** 'Η μεγάλη αὐτῆς σιτοπαραγωγὸς χώρα ἔξηστης τὴν ἀλειάν ἔπισης ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας.

'Υπάρχουν καὶ τόσαν ἄλλαι χώραι εἰς τὴν Νότιον 'Αμερικὴν, καὶ εἰς τὸν κόσμον ἐν γένει διὰ τὰς δύοις θετὸν δυνατὸν νὰ ἀσύρτηθων, πλὴν τὰ στενά δύοις τοῦ σημειωμάτος μου διὸν δὲτετρέστον. Θὰ ἀναφέω μόνον, διτι, εὐρωπαϊκὴ κράτη στερεόμενα θαλάσσης, δηποτὶ η Τσεχοσλοβακία, η Ουγγαρία, η Ἐλβετία καὶ η Αὐστρία, ὑπήγαγον τὴν ἀλειάν των (γλυκῶν υδάτων) εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας. Σημειωτέον διτι εἰς τὰ κράτη ταῦτα, μὲ πληθυσμὸν ἄνω τῶν σαράντα εκατομμυρίων, οἰλαδήποτε ποσότης ἰχθύων, νωπῶν καὶ ἀλιπάστων, εἶναι εὐπόροδεκτος.

**Γρίπη κατηγορία:** Χῶρα δην ιδούμην ἀντόνομος δργανομός η ὑπουργεῖον 'Αλειάς.

**ΡΩΣΣΙΑ:** Πῶς διοικεῖται η βιομηχανία τῆς ἀλειάς την Ε.Σ.Σ.Δ.;

'Επ' αὐτοῦ τοῦ σημείου ἔχουμε περιωρισμένας πληροφορίας, ἀπὸ διάφορα συγγράμματα ἀγγλικὰ καὶ ἀμερικανικά, καὶ αὐτὸς δημοσιογραφικὸς ἔχεστες. Πάντως διμος, παρακολουθοῦντες τὸν συνεχῶς ανέξανομένον ἀριθμὸν τῆς παραγωγῆς ἰχθύων, (τελευταία στατιστικὴ ἀναφέρει παραγωγὴν 2.850.000.000 χιλιογράμμων), συμπεράνομεν διτι μεγάλη ποδόδος ἐπετενχθῆ εἰς τὴν ἀλειάν την βιομηχανίαν. Οὕτω, η Ρωσία ἔχεται η τοίτη κατὰ σειρὰν ἰχνιοπαραγωγὸς χώρα εἰς τὸν κόσμον. Πρό τινων ἐπῶν η ἀλειά ὑπήγετο εἰς τὸ ὑπουργεῖον Βιομηχανίας. Κατόπιν, διτι ἀριθμὸν τῆς παραγωγῆς ἰχθύων, (τελευταία στατιστικὴ ἀναφέρει παραγωγὴν 2.850.000.000 χιλιογράμμων), συμπεράνομεν διτι μεγάλη ποδόδος ἐπετενχθῆ εἰς τὴν ἀλειάν την βιομηχανίαν. Οὕτω, η Ρωσία ἔχεται η τοίτη κατὰ σειρὰν ἰχνιοπαραγωγὸς χώρα εἰς τὸν κόσμον. Πρό τινων ἐπῶν η ἀλειά ὑπήγετο εἰς τὸν Βιομηχανίας. Κατόπιν, διτι ἀριθμὸν τῆς παραγωγῆς ἰχθύων, (τελευταία στατιστικὴ ἀναφέρει παραγωγὴν 2.850.000.000 χιλιογράμμων), συμπεράνομεν διτι μεγάλη ποδόδος ἐπετενχθῆ εἰς τὴν Σεβαστούπολιν, ὁ Βιολογίκος Σταθμός, εἰς δὲ τὸ 'Αστραχάν, τὸ 'Ινστιτούτον 'Αλειάς, λίαν ἐπωφελῶς διτι τὴν βελτίωσιν καὶ ποσαγωγὴν τῆς ἀλειάς. Τῇ εἰσηγήσει τῶν δύο τούτων δραστηριῶν, ιδούμην 1937 τὸ ὑπουργεῖον 'Αλειντικῆς Οἰκονομίας, η μὲ ἄλλους λόγους, ὑπουργεῖον 'Αλειάς. 'Η λίστη αὐτῆς φαίνεται νὰ είναι η πλέον ἐνδεδειγμένη, διότι οὕτω, μία τεραστία βιομηχανία, διτι η ἀλειά, χειραφετεῖται ἀπὸ τὴν προστασίαν διαφόρων ἀλλων υπουργεῶν, καὶ παρακολούθετον τὴν ἐξέλιξην τῆς. Σημειωτέον διτι ἐπὶ σεφαλῆς τοῦ ὑπουργείου τούτου καὶ ἐπὶ τῆς διοικήσεως κάθε τομέως, ἐποθετηθῆσαν εἰδίκοι τελείως κατηγορισμένοι, ἐπιλεχθεῖτες ἀπὸ τὰ διάφορα σωματεῖα, ως καὶ ἐπαγγελματία (Οὐτάρον) κατέχοντες τελείως τὴν βιομηχανίαν ταῦτην.

**Ιδιαιτέρως διλος σημασία ἔδοθη εἰς τὴν ἀλειάν ἀνοικτῆς θαλάσσης τοῦ Βορείου Εληνικοῦ ἀπὸ τὴν Καυτσάκαν μέχρι τὸν 'Αλεοτίουν νῆσον, μὲ λιμένα ἔξοδησεν τὸ Βλαδιβοστόκ. 'Εναντηγήθησαν ἄνω τῶν ἑκατὸν ἀλευτικῶν (800 ἐως 1200 τόνων) βάσει σχεδίων Ιταλικῶν, γερμανικῶν καὶ ἀγγλικῶν ναυπηγείων. 'Η Ρωσία πρὸ τοῦ πολέμου εἶχε ναυπηγῆσε τὸ μεγαλύτερον πλοίον ἐργοστάσιον ἐκ 30.000 τόνων διτι τὴν μεγάλην ἀλειάν εἰς τὸν Εληνικὸν ωκεανόν. 'Ελλείψει χώρων μοι εἶναι ἀδύνατον νὰ διατρίψω περισσότερον ἐπὶ τῶν προόδων τῆς Ρωσίας εἰς τὴν ἀλειάκην βιομηχανίαν.**

**ΚΑΝΑΔΑΣ:** 'Ιδιαιτέρως διλος σημασία ἔδοθη εἰς τὴν ἀλειάν ἀνοικτῆς θαλάσσης τοῦ Βορείου Εληνικοῦ ἀπὸ τὴν Καυτσάκαν μέχρι τὸν 'Αλεοτίουν νῆσον, μὲ λιμένα ἔξοδησεν τὸ Βλαδιβοστόκ. 'Εναντηγήθησαν ἄνω τῶν ἑκατὸν ἀλευτικῶν (800 ἐως 1200 τόνων) βάσει σχεδίων Ιταλικῶν, γερμανικῶν καὶ ἀγγλικῶν ναυπηγείων. 'Η Ρωσία πρὸ τοῦ πολέμου εἶχε ναυπηγῆσε τὸ μεγαλύτερον πλοίον ἐργοστάσιον ἐκ 30.000 τόνων διτι τὴν μεγάλην ἀλειάν εἰς τὸν Εληνικὸν ωκεανόν. 'Ελλείψει χώρων μοι εἶναι ἀδύνατον νὰ διατρίψω περισσότερον ἐπὶ τῶν προόδων τῆς Ρωσίας εἰς τὴν ἀλειάκην βιομηχανίαν.

**ΙΑΝΑΙΔΑΣ:** 'Ιδιαιτέρως διλος σημασία ἔδοθη εἰς τὴν Καναδικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν ζήτημα τῆς προαγωγῆς τῆς ἀλειάς. 'Η πλουσιότατή αὐτῆς χώρα μὲ τὰς ἀπέραντας λίμνας της, μὲ τοὺς τεραστίους ποταμούς, τὸν ἔκτεταμένους κόλπους καὶ τὰς πλουσίας εἰς ἀλειάν θαλάσσας, προώρισται νὰ ἀποθῇ ἐντὸς δλῆγων ἐπῶν, η πρώτη ιχνιοπαραγωγὸς χώρα τοῦ κόσμου. Πρό τινων ἐπῶν, η ἀλειά εἰς τὸν Καναδάν ὑπήγετο εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτικῶν, διτι καὶ ἐσημείωσε τὰς καταπληκτικὰς τῆς προόδους. 'Εσχάτους διμος, η Καναδικὴ Κυβερνήσης διαβέβησε τὴν κολοσσιαίαν ἐξέλιξην τοῦ κλάδου τούτου, ἐθεώρησε σκόπιμον νὰ τὴν γειραφετῆσῃ, ἀφήνοντα εἰς αὐτὴν νὰ λάβῃ τὴν ὡς ἐκ τῶν πραγμάτων ἐνδεδειγμένην ἐξέλιξην. Πρὸ τοῦτο έδρυσε τὸν υπουργεῖον 'Αλειάς, διτι ἀλειάν την ἀλειάν την ἀλειάν την γλυκών υδάτων, λιμνῶν, ποταμῶν, τεναγύων κλπ. Τὸ πρόγοναμα εἶναι εὐρύτατον, ἀπὸ τὰς κατευθυντηρίους δὲ γραμμάτων τοῦ φανέται η προσπάθεια, νὰ συναγωνισθῇ ὁ Καναδᾶς τὴν Ιαπωνίαν καὶ Ρωσίαν εἰς τὴν παραγωγὴν ιχθύων, ιδίως δὲ εἰς τὴν κονσερβοτοίην τούτων. 'Η τεραστία προσπάθεια εἰς τὸν τομέα τούτου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἀπέδειξε τὴν σημασίαν ποὺ ἔχει διὰ μίαν χώραν η βιομηχανιοποίηση τῶν τροφῶν, διτι εἴσται ενθύσιωνται ἐν ἀφονίᾳ ἐντὸς τοῦ ἔδαφους τῆς καὶ τῶν υδάτων της.

**ΙΡΑΝΑΝΔΙΑ:** Τὸ κράτος τοῦτο, μολονότι εὐρίσκεται εἰς τὸν κόλπου τοῦ 'Ηνιομένου Βασιλείου, ἐν τούτοις ἔχει ιδιαιτέρως ἀνταλήψεις διον ἀφορᾶ τὸν διοικητὸν τῆς ἀλειάς. 'Η βιομηχανία αὐτῆς ὑπάγεται εἰς τὸν υπουργεῖον 'Αλειάς. 'Η ἑπτοῖα παραγωγὴ ιχθύων εἰς τὴν Ιαπωνίαν ψεύδεται τὰ 20.000.000 χιλιογράμμων.

**ΓΕΡΜΑΝΙΑ:** Δὲν γνωρίζω τί γίνεται σήμερον εἰς τὴν Γερμανίαν.

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

HOLLAND HOUSE, 114 BURY STREET

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΠΕΣΜΑΖΟΟΛΟΥ 10

## RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

HOLLAND HOUSE, 114 BURY STREET

LONDON E.C. 3.

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

PESMAZOOLOU 10

Προπολεμικῶς ὅμως, πρέπει νὰ διολογήσουμε δτι, έναν ὅλα αἱ χώραι ποὺ ἀνέφερα ἐσημειώσαν πρόσδοντας εἰς τὴν ἀλίειαν ἐπι μακράν σειράν ἑταῖν, ἡ χώρα ποὺ κατώρθωσε νὰ διττασάσῃ τὴν εἰς ἰχθεῖς παραγωγῆς της ἔντος τετραετίας, είναι ἡ Γερμανία. Απὸ 531.800.000 χιλιόγραμμα παραγωγῆς τοῦ 1935, ἐφθασε σεις τὸ 1939 νὰ παράγε 946.750.000 χιλιόγραμμα, καταλαμβάνοντα εἰτοὶ τὴν δευτέραν θέσιν ὡς ἰχθυοπαραγωγῆς χώρας τῆς Εὐρώπης, μετά τὴν Ἀγγλίαν. Είναι μακρά καὶ ἐνδιαφέροντα ἡ ιστορία τῆς ἀλίειας εἰς τὴν Γερμανίαν, καὶ ἔτι μᾶλλον ἐνδιαφέροντα ἡ καταβλήθεσσα προσπάθεια πρὸς βελτίωσιν καὶ προαγωγήν της. Δὲν είναι ὅμως δυνατόν νὰ ἔτειδον ὅλα αὐτὰ εἰς τὸ συνοπτικόν μας σημειώμα. Ἡ ἀλίεια εἰς τὴν Γερμανίαν συνεχενεύθη εἰς μίαν τεσσαράν δργάνωσιν τὸ Γενικὸν Γραφεῖον Ἀλίειας τοῦ Πάριος, ὑπαγόμενον εἰς τὴν ἴταλοςτικὴν αὐταρκείαν. Τὸ γραφεῖον ἀλίειας, ἡ μᾶλλον τὸ ὑπουργεῖον Ἀλίειας, ἡτο μία ἀνεξάρτητος κολόσσουσα ἐμπορικὴ δργάνωσις, ἡ δοτὸια συνεδύνατε τὴν θετικὴν συνεργασίαν ἐπισήμης καὶ τέχνης, διοργανίας καὶ ἐμπορίου. Τὰ ἀποτελέσματα είναι γνωστά.

**ΙΤΑΛΙΑ:** Πρό της δικτατορίας του Ντούτσε, ή άλιεια ίππηγετο εἰς τὸ υπουργεῖον Γεωργίας καὶ Δασῶν, Ἡ φασιτικὴ δῆμος κυβερνοῦσι μὲ τὸ πνεῦμα μεταφράσματος τοῦ τὴν διέκρινε, ὑπήγαγε τὴν ἀλειαν, διὰ μὲν τὰς ἐπὶ τῆς θαλάσσης ἐνεργειας, τὰς ναυπηγήσεις, τὰ πλοῖα, τὰς μηχανάς, τὰ πληρώματα εἰς τὸ υπουργεῖον Ναυτικῶν, διὰ δὲ τὰ ζητηματα παραγωγῆς εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορίου. Εἶναι ἀναμφισθῆτον ὅτι ἐσπειριθῇ μεγάλη πρόδος εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλειας. Κατόπιν, ὁ Μονοζούντις δέλων νὰ δώσῃ ἐπι μεγαλύτερους ὄνθησιν εἰς τὸν κλάδον τούτον ἀντιγράφων Ἰωαννού τοῦ Γερμανούς, ιδούσεις Ιδιώτερον γραφείον ἀλειας, υπὸ τὸν ἀμεσον ἔλεγχον του, «Γενικὴ Ἐποτεία Ἀλειας» ηπια δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ὑψηλουργεῖον Ἀλειας, διοι καὶ συνεκεντρώθησαν ὅλαι αἱ ὑπηρεσίαι πρὸς καλυτέραν καὶ ἀποτελεσματικούτεραν διοικησιν τοῦ κλάδου τούτου. Αἱ προπολεμικαὶ ναυπηγήσεις ἀλειτικῶν πλοιῶν, τῇ καθοδήγησης τῆς ὧν ἀνα ὑπηρεσίας ήσαν πρόγαματι λίαν μελετήμενα, εἰς βαθὺν ὅστε οηματικαὶ παραγγελίαι νὰ δοθοῦν εἰς τὰ ιταλικά ναυπηγεῖα ἐξ μέρους διαφόρων κωδιων, ίδια δὲ τῆς Ρωσίας. Ἀπὸ τὰς πλησσοφροίας ποὺ ἥδηνήθην νὰ προσπορισθῶ μέχρι οημερον, φαίνεται ὅτι τὸ γραφείον αὐτὸ ἔξακολουθεῖ νὰ ψίσταται, ἐνεργοῦν ὡς αὐτόνομος δργατισμὸς ἀλειας. Ἐάν δὲ κρίνῃ κανεῖς ἀπὸ τὰς ὄνθησις ναυπηγήσεις ἀλειτικῶν πλοιῶν, εἰς τὴν Ἰταλίαν, οἱ γειτονές μαζ δίδουν ἔξαιρετικὴν οημασίαν εἰς τὴν ὄργανων τῆς ἀλειας, διὰ νὰ ἐπιλύσουν τὸ ἀκανθώδες ζῆτημα τοῦ ἐποιησμοῦ τῆς χώρας των.

**Τετάρτη κατηγορία:** Χώραι δύον ή άλιεία υπάγεται εις διάφορα άλλα υπουργεία.

**ΝΟΡΒΗΓΙΑ:** Έαν ή Ιαπωνία είναι η πρώτη ιχνιοπαραγωγός χώρα του κόσμου, η Νορβηγία, τηρούμενων δεδικιώσεων των αναλογιών του πληθυσμού της, είναι κατά πολὺ άνωτέρα, διότι με πληθυσμόν τριπλά εκατομμυρίων κατοίκων, παράγει έποισις άνω των 700.000.000 χιλιογράμμων ζήνθων περίποτον. Μέχρι τον 1900, η άλεια είς την Νορβηγίαν υπήρχε εἰς τό πανοργείον Εστορεικῶν. Από της έποχής δύος χιλιετίνων και έντεκαντετένην, λόγω της άλματωδόν τηρούμενων προόδου της άλειτικής διοικησίας, ρυνεστήθη ειδική υπηρεσία άλειας, η οποία έδρευε εἰς Μπέργκεν. Πρόσφεται περὶ δραγανισμοῦ με απόλυτον δικαιοδοσίαν εἰς τὰ της άλειας ἐν γένει, καὶ παγομένου εἰς τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορίου. "Όλαι αἱ ποθέταις αἱ αναφέρομεναι εἰς τὴν άλειαν, αἱ νομοθετικαὶ μεταρρυθμίσεις, αἱ ναυπηγήσεις, αἱ δαπάναι καὶ ἡν γένει δι, αἱ ἀφορᾶ τὴν άλειαν, μελετῶνται καὶ ἔξετάζονται ἐποταμένος, ὑπὸ ἑνὸς Συμβούλου Άλειας, ποτὶ ὑποβιλθοῦν, τόποις, εἰς τὸν ἀρμόδιον ἐπὶ τοῦ Ἐμπορίου υπονογόν. Τὸ Συμβούλιον τοῦτο, ἐπονομάζομενον Fiskeriraad, ἀποτελεῖται ἀπὸ ἀντι-ρεσπόστων διον τῶν περιοχῶν άλειας, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἐπαγγελματίας, ναυτικούς, μηχανικοὺς κατ. γνωριζοντας ἐπαριθμῶς τὰς ἀνάγκας τῆς άλειας, οὗτως δισταὶ καὶ η παρακροτέρᾳ λεπτομέρεια τεχνικῆς ἡ μητρικῆς φύσεως ἐκτίθεται μὲ σαφήνειαν καὶ ἔξετάζεται ὑπὸ τῶν εἰπονῶν τὸ ταχύτερον. "Ἄσκεται νὰ ἐκδηλωθῇ παράκοντον ἀπὸ μίαν άλειτικὴν περιοχὴν, διὰ νὰ μεταβῇ ἀμέσως ἐπὶ τόπον ειδικὴν ἐπιτροπὴ, η ὁποία ἀφον ἔξετάζει τὰς ἀπόψεις τῶν ἐνδιαφερομένων, θὰ λέῃ τάχιστα ἡ καταλληλότερα μέτρα πόδι πλήρη ικανοποίησιν τῶν αἰτούντων. Δὲν πάροχει χώρα εἰς τὸ κόσμον νὰ ἀγαπᾷ τὴν θάλασσαν καὶ τὸν ἔργατας ης θαλάσσης, τόσον, δύσον η Νορβηγία. "Η άλεια εἰς τὴν χώραν ταῦτην είναι δι σπουδαίωτερος πόρος τῆς ἔθνικῆς της οἰκονομίας, μετά τὴν αυτιλίαν. Φορῶ δι, η άλεια εἰς την Νορβηγίαν υπήρχε εἰς τό πανοργεῖον Ἐμπορίου, διὰ λόγους μόνον ἐμπορικούς, ἐφ' δύσον η ἔποισις εἰς παραγωγήν, μετεργάνισσαν κατὰ πολὺ τὰς ἀνάγκας τῆς διατροφῆς οὐ λαοῦ, γονιουποιεῖται ἀποκλειστικῶς δι, ἔκπλαστην

**ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:** Καθώς προσέπτων αι 'Ηνωμέναι Ιούλιεῖαι, κατώρθωσαν νά γίνουν ή δευτέρα ιχνηταργαγώδες χώρα τού δόμου, μετά τήν 'Ιαπωνίαν. Ή έποισι παραγωγή έφθασε τά τρια δισεπτυμόνια περίπου χιλιογράμμων ιχθύων. Μία μεγάλη ποσότης ἐκ της παραγωγῆς ταύτης προσφέτων από τάς λίμνας, τούς τεραστίους σταμούς καὶ τά κλειστά υδάτα τῆς ἀχανοῦς ταύτης χώρας. Η αλειά υγίεια εἰς τό 'Υπουργεῖον 'Εμπορίου, με εἰδίκην διεύθυνσον άλειας, Department of Commerce, Bureau of Fisheries. 'Αντιδρόσωπος τού τουργείον Ναυτικῶν ἐποπτεύει καὶ ἐλέγχει τὴν ἐπί τῆς θαλάσσης δράσιν, τάς ναυπηγήσεις καὶ ἐν γένει τὴν κίνησιν τού ἀλειπυκού στόμου. Εἰδίκη ὑπηρεσία ἐδρείει εἰς τὴν 'Αλλάσκαν διὰ τὴν διοίκησιν τῆς τελετίας δργανώσεως καὶ τὸν κολοσσιών εἶκεν ἔγκαταστάσεων. 'Ἐξατική ομηρία ἐδόθη ὑπό τῶν 'Ην. Πολιτειῶν εἰς τάς ἐπιτυμοκάκας ἡ θαλάσσης ἐρεύνας, διὰ τοῦτο λειτουργοῦν τέσσαρες ιχθυολογικοὶ σταμοὶ εἰς τὸν 'Αλαντικὸν ὥκεανόν, ἐξει εἰς τὸν Ελογηνικὸν ὥκεανόν, ἔντε εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεζικοῦ καὶ τάς νήσους, δύο εἰς τὰ Καναδικά νησιά, πάλισσον τῶν μεγάλων λιμνῶν, καὶ ἔνας εἰς τὴν 'Αλλάσκαν. 'Ιδιέρα προσπάθεια κατεβλήθη διὰ τό ζητημα τῆς ψῆσεως καὶ κατανίε-

ως τῶν ἰχθύων, οὕτως δοστε καὶ εἰς τὰς πλέον μεμακρυσμένας τοῦ ἑστιερικοῦ πόλεις, νῦν καταφθάνουν ἀνέλληπτῶς μεγάλα ποσότητες ἰχθύων ἐν ἀριστῃ καταστάσει. Αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι κατοικοῦνται ἀπὸ 135.000.000 ἀνθρώπων, ἐκ τῶν δόποιν οἱ περισσότεροι ἔσονται εἰς τὸ ἑστιερικὸν τῆς χώρας, ἐν τούτοις δὲν ὑπάρχει πόλις, οὔτε μικρὸν χωρίον, δύον μεμακρυσμένον καὶ δὲν είναι, ὅπου νῦν μὴ γίνεται ἄφθονος κατανάλωσις ἰχθύων. Δὲν είναι δεβαίως ἀνάγκη νὰ προσθένω τίποτε διὰ τὴν βιομηχανοποίησιν τῶν τροφῶν, ίδιᾳ τὴν κονσερβοποίησιν τῶν ἰχθύων, ητις ἔξειλήθη εἰς τεραστίαν βιομηχανίαν. Κατόπιν τῆς παγκοσμίου ἐπιστικτικῆς κρίσεως, αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι καταβάλλουν μεγάλας προσπαθείας πρὸς αὔξησιν τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς των, καὶ ἀναμένεται διὰ αὗτη θὰ ὑπερβῇ τὴν τῆς Ιαπωνίας λιαν προσεχῶς.

**ΠΠΟΔΩΝΙΑ:** Εις τὴν χώραν ταῦθην προπολεμικῶς, ἡ ἀλεια ὑπῆγετο εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Οικονομίας. Ἡ ἐποίᾳ παραγωγὴ ιχθύων ἦτο σημαντικά. Τόφα ἐντατική καταβάλλεται προσπάθεια ἀλευτικῆς ἀναπτύξεως.

**ΤΟΥΡΚΙΑ:** Εις τὴν γείτονά μας φιλην̄ χώραν ἡ ἀλιεία ωσάντως υπάγεται εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῆς ἀλιείας εἰς τὴν Τουρκίαν, ὡς καὶ τῶν χωρῶν τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου, θὰ γράψω ἐπενέστερον προσεχῶς.

**ΑΙΓΥΠΤΟΣ:** Ή ἀλειά ὑπάγεται εἰς τὸ Ὑπονομεῖον Οἰκονομικῶν. Μεγάλη σίνησις παρετηρήθη κατά τὰ τελευταῖα ἔτη διὰ τὴν βελτίωσιν καὶ προαγωγὴν τοῦ κλάδου τούτου, μὲ τὴν ἀνάμεξιν τῆς Τραπέζης Μίσος, διὰ τὴν χορηματοδότησιν ἀλευτικῶν ἐπιχειρήσεων.

**ΕΛΛΑΣ:** Ή άλεια υπάγεται είς τό 'Υπουργεῖον 'Εθνικῆς Οικονομίας. Εἰς παλιωτέραν ἐποχὴν δὲν υπήρχε καμία ειδικὴ ὑπηρεσία διὰ τὸν κλάδον τοῦτον καὶ τὰ ζητήματα τῆς άλειας ἔξτραζοντο ὅτε μὲν ἀπὸ τοὺς ουργεῖον 'Εσωτερικῶν, ποὺ περιελάμβανε καὶ τὸ τῆς Γεωργίας, ὅτε δὲ ἂλλο τὸ υπουργεῖα Ναυτικῶν καὶ Οικονομικῶν. Ή διοικητικὴ υπαγωγὴ τῆς άλειας εἰς τὴν χώραν μας δὲν ἔχει ιστορίαν. Η βιομηχανία αὕτη δὲν ἔκινε σοφαρῶς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Πολιτείας ἐπὶ ἐννενήκοντα ἔτη ἄπο τῆς έθνικῆς μας ἀνεξαρτησίας καὶ μόλις τὸν 'Ιουνίου τοῦ 1911, δύο μόνος 3792 μᾶς δίδει κάπισαν πληροφορίαν, διη ἡ άλεια, ἔτος καὶ εἰς ποτούγονον κατάστασιν, υπήρχον...εἰς τὴν 'Ελλάδα καὶ μᾶς ἐνημερώνει πότε τὸ Κράτος ηρχισεν ἀμυδρῶς πως νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ τὸν κλάδον τοῦτον, τὸν πλούτοπαραγωγικὸν μὲν εἰς τὴν ἐποχὴν ἔκεινην, διὰ τως καὶ σήμερον, διὰ τούς λαούς καὶ περιφρονημένον, φεῦ, τότε, δύος καὶ σήμερον, εἰς τὴν ναυτικὴν 'Ελλάδα. Ποὺλ σωστά, λοιπόν, ὁ ποιητὴς Δίφιλος ἔλεγε:

«Πένητος ἀγδοὺς οὐδὲν σύνταχτον.

Τὸν ἐπὶ τῷ κείμενῳ ματαρέλλων αὐτὸν προσθέμενον.

## ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

## Τὰ ἀγγλικὰ ὑφαλοχρώματα

# "CAMREX,"

Χρησιμοποιούνται παρ' ὄλων τῶν Ἐθνικοτήτων  
καὶ παρὰ πλείστων Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀπο-  
κτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων μεγάλην  
αὐξένσιν πελατείας.

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

**"CAMREX" NON-OXIDIZING  
-PRESERVATIVE**

Είνε μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἑλασμάτων  
εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

XΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ΕΝΑΜΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.

Ίδιαιτέρα δ)νσις: 208 CATHEDRAL Rd.CARDIFF  
Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff ñ Sunderland



## Γαλλία

### Διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων

Εἰς τὸ ἐπιτευχθὲν ἀμερικανικὸν δάνειον περιλαμβάνεται, κατὰ τὰς ἐκ Παρισίων πληροφορίας, καὶ ἡ ἀγορὰ 80 φορτηγῶν τοῦ τύπου «Λίμπερτ». Αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀγορὰν ταύτην συνεχίζονται εἰσέτι εἰς τὴν Βασιλικήν. Κατὰ τὸν γαλλικὸν τύπον, θεωρεῖται πρόδωρός ἡ αναγραφὴ σχετικῶν λεπτομερειῶν.

Ἐξ ἄλλου, ἐπιτροπὴ εἰδικῶν ἀπὸ ἑφοπλιστὰς καὶ ναυτηγοὺς ἀπεστάλη εἰς Γερμανίαν πρὸς ἐπιθεώρησην τοῦ ὑπερωκεανού «Εὐρώπη». Τονίζεται σχετικῶς, ὅτι αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων ἐπιτύχουν καὶ ἀν τὸ ὑπερωκεανὸν «Εὐρώπη» κριθῆ καταλλήλον διὰ τὴν γαλλικὴν πατιλίαν, ἡ οὐερέρησης τῶν Παρισίων θὰ ἀποσύρῃ τὰς διαματροφὰς τῆς διὰ τὴν εἰς αὐτὴν παραχώρησιν περισσοτέρουν τονάς ἐκ τῶν γεωματικῶν ἔπανθρωπεων.

Πρόγιαμα, τὸ ἐν λόγῳ ὑπερωκεανοῖς παραχωρεῖται εἰς τὴν Γερμανίαν.

## Ηνωμ. Πολιτεῖαι

### Ἐκατόν πολυτελῆ ὑπερωκεάνια

Σχέδια κατατητικὰ μᾶς ἔχονται ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τηλεγραφικά ἐκ Νέας Υόρκης πληροφορίαί ἀναφέρουν, ὅτι προτίθενται νὰ ναυτηγήσουν οἱ Ἀμερικανοὶ ἐκατόν, τούλιστον, πολυτελέστατα ὑπερωκεάνια, προσκιμένα μὲ τόσας ἀνέσεις, διὰ πρὸς τοῦ πολέμου οἱ ταλαντούχοι μόνον ἐκ τῶν ἐπιβατῶν ἀνευρισκούν ἐπὶ τῶν δρεπανικῶν καὶ γαλλικῶν πλωτῶν κολοσσῶν.

Ἐντὸς μᾶς τριετίας, τὰ ἥδη σχεδιαζόμενα ἀεροδυναμικὰ ὑπερωκεάνια, τῶν διοικῶν τὸ σκάφος θὰ προσκιμούσῃ μᾶλλον πρὸς φάλαιναν ἐπιπλέονταν, θὰ παραλαμβάνουν τὸν μεσαῖας τάξεως ἀμερικανὸν ἐπιβάτην, μετὰ τῆς οἰκογενείας καὶ τοῦ αὐτοκινήτου του, διὰ νὰ τὸν μεταφέρουν πρὸς ἀναψυχὴν εἰς τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν ἢ τὴν Εὐρώπην.

Τὰ «ἐνειρῷδη» ταῦτα — ως ζαρακτητοῦσαν εἰναι τὸν ἀθόρυβον. Αἱ μηχαναὶ τῶν δὲν θὰ μεταδίδουν εἰς τὸ σκάφος κανένα κραδασμὸν καὶ τὸ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν οὐδόλως θὰ παρέχουν τὴν ἐντύπωσιν θαλάσσιων πλοίων. Διαχωρίσματα καὶ δάπεδα θὰ είναι ελδικῶς προφυλαγμένα ἀπὸ τὸν ἥχον καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν κάθε τι τὸ κινούμενον καὶ παράγον ἥχον θὰ κινηταὶ εἰπὲν ἐνσφράγων τοιβέν. Ἔπιστης, ἐπιπλέον καὶ διαχωρίσματα θὰ κατασκευασθῶν ἀπὸ ἀφελετῶν ίνικῶν πρὸς πρόληψην τῶν ἐκ πυραϊδῶν κινδύνων.

Τὰ μεγαλύτερα ἐκ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν θὰ ἔχουν μῆρα 950 ποδῶν, θ' ἀναπτύσσουν ταχύτητα 30 μᾶλλον καὶ θὰ διαθέτουν θέσεις διὰ 1.000 ἐπιβάτες, ἐνῷ τὰ μικρότερα θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν ίκανὸν φορτίον καὶ θὰ παραλαμβάνουν 20 μόνον ἐπιβάτας. Θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 16 μᾶλλον. Ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ναυτηγικοῦ αὐτοῦ προγράμματος πρόκειται νὰ διεξαχθῇ διὰ λογαριασμὸν δεκάδων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, μὲ προϋπολογιζόμενον συνολικὸν κόστος γύρω τῶν 125 ἐπατομιαρίων στεγανῶν.

### Κῦμα ἐπιβατῶν ἐκ τῆς Μεσογείου

Ἄγγελλεται ἐκ Νέας Υόρκης διὰ αἱ «American Export Lines» ἐπέτυχαν τὴν ἐκχώρωσιν ἀπὸ τὴν «Πολεμικὴν Ναυτικὴν Διοίκησιν» τοῦ Ιταλικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Βουλκάνια» καὶ τὸ μεγάλον ἀμερικανικὸν μεταγωγικὸν «Μάριον Σάρκα» καὶ «Μάριον Γράντσε» τοῦ τύπου «C 4», διὰ τὴν ἐξιτηρότηταν ἀρκετῶν χιλιάδων ἐπιβατῶν ἐπιθυμούντων νὰ ταξιδεύσουν ἀπὸ τὴν Μεσόγειον εἰς τὸν νέον Κόσμον. «Υπολογίζεται, ὅτι εἰς τέσσαρα δρομολόγια τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν θὰ μεταφερθῇ τὸ ήμισυ τοῦ διετοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν.

Σχετικῶς, ὁ διευθυντὴς τοῦ ἐπιβατηγοῦ τμῆματος τῆς «Exports» ἐδήλωσεν διὰ 50 ἔως 60 δηλώσεις ταξιδίων λαμβάνοντας καθ' ἡμέραν καὶ διὰ ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου καὶ ἐντεῦθεν μετεφερόθησαν 5000 ἐπιβατῶν, ἐνῷ χιλιάδες εἰσέτι ἀναμένονταν τὴν εὐκαιρίαν νὰ ταξιδεύσουν πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

### Ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν φορτοεκφορτώσεων

Εἰς ἀμερικανικὸν περιοδικὸν ἐδημοσιεύθη περιλήψις δργάδων ἀνακοινώσεως τοῦ κ. F. M. Hiatt, Ἀρχιμηχανικοῦ τῆς «Ναυτιλιακῆς Επαγγελτῆς» ἐνώπιον τῆς ἐταιρίας τῶν Ἀμερικανῶν Ναυτικῶν «Ἀρχιτεκτόνων» καὶ Μηχανικῶν, ἐπὶ τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας, τῶν ὑπερόγκων ἐπιβαρύνσεων διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις αὐτῶν καὶ τῶν τεχνικῶν μετατροπῶν, ποὺ ἐπιβάλλονται εἰς τὰ μέσα τῆς παραλαβῆς καὶ τῆς παραδόσεως τῶν φορτίων. Ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν φορτοεκφορτώσεων θὰ ἐπέφερε τὴν αὐξήσην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ταξιδίων καὶ συνεπός καὶ τῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους ἀπόδοσεων. Ὡς παράδειγμα καὶ στοιχεῖον τῆς μελέτης τοῦ κ. Hiatt ἐλήφθη ἔνα φορτηγὸν γραμμῆς τύπου C 3, τὸ πλέον, δηλαδή, ἐπιλεκτὸν σκάφος ἐκ τῶν ναυτηγηθέντων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ τὸν πόλεμον. Αἱ δαπάναι τῶν ταξιδίων ταχικῆς γραμμῆς μεταξὺ Νέας Υόρκης καὶ Μπονένος «Ἄρες» ἢ «Αγ. Φραγκίσκου», (διαδρομὴ 6000 μιλ.) ἔξουνχιστικῶς ἐμελετήθησαν.

Πέντε κυκλικὰ ταξίδια (10 πλᾶ) ὑπελογίσθησαν νὰ ἐκτελεσθῶν ἐντὸς ἑνὸς ἔτους (350 ἡμερῶν). Δέκα πέντε ἡμέραι ἀφρέσθησαν διὰ τοὺς δεξαμενούς τοῦ σκάφους. Ἐκ τῶν 350 ἡμερῶν, 151 κατηγοριαὶ στον πλῶ καὶ 199 ἐν λιμένι. Τίποτε, δηλαδή, δὲν καταδεικνύει ἐναργέστερον τὸ ἀντίοκονομικὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους, ἀπὸ τὴν πρώτην αὐτὴν διαπίστωσιν, ὅπερα παρέμενε περισσότερον χρόνον εἰς τὸν πλέονταν παρά ἐν πλῷ. Δὲν είναι βεβαίως δυνατόν — τοιούτει εἰς τὴν μελέτην ὁ κ. Hiatt — νὰ κεφαλίσῃ ἔνα σκάφος προσδεδεμένον εἰς τὸ κορπίδωμα. Τὸ C 3 είναι χωρητικότητος τόν. γκρός 8.200 καὶ κυβικῶν ποδῶν 684 χιλιάδων εἰς δέματα. Μήκους 465 ποδῶν, 69 ποδ. καὶ 6 λιτό. πλάτους μεταξὺ τῶν νομέων καὶ 42 ποδ. καὶ 6 λιτό. Ὕψους ἀπὸ τοῦ σελτετοῦ τετρά. Μηχαναὶ προώσεως ἀπωστόβιλοι μετὰ μειωτήσων στροφῶν, ἵπποδυνάμεις ἀξόνος 8.500. Ταχύτης 16.82 κόμβων. Χωρητικότης d.w. τόν. 12.270. Κόστος πλοίου δολ. 1.230.000.

Κατὰ τὸ ἔτος τοῦ διοίκου τὰ σίκονικά ἀποτελέσματα ἀναλύονται κατωτέρω, τὸ σκάφος ὑπολογίζεται ὅτι θὰ μετέφερεν 118.500 τόν. φορτίου. Θά εκάλυπτε 60.918 μιλ. ἐν πλῷ, εἰς 5 κυκλικὰ ταξίδια, κατὰ μέσον, δηλαδή, δύον ἀπλοῖ ταξιδίων (ἀνδούς η καθόδου) θὰ μετέφερεν 11.815 τόν. καὶ θὰ διέπλεεν 6.082 μιλλα. Διὰ τὴν δληνη αὐτὴν μεταφορικὴ πίνησην ὑπελογίσθη νὰ εἰσπράξῃ ναῦλον δολ. 1.157.500. Αἱ δαπάναι ταξιδίου, βάσει τῶν ἀντέρεων προϋποθέσεων, θὰ ἔχουν ώς ἔξης:

### ΔΑΠΑΝΑΙ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Διὰ 5 κυκλικὰ ταξίδια Νέα Υόρκη — Μπονένος "Άρες" ή Νέα Υόρκη — "Αγ. Φραγκίσκος" (199 ἡμέραι ἐν λιμένι, 151 ἡμέραι ἐν πλῷ).	Δολ.
Μισθοδοσία .....	128.800
Τροφοδοσία .....	18.500
'Υλικά καὶ ἐφόδια .....	26.500
"Αλλα ἔξοδα συντηρήσεως .....	4.200
"Ασφάλεια (πληρωμ. κλπ.) .....	11.200
"Αλλα δαπάναι τοῦ σκάφους .....	7.000

Σύνολον δαπανῶν πλοίου .....

ΔΑΠΑΝΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

5 κυκλικὰ ταξίδια. Διάροτεια 350 ἡμερῶν	Δολ.
Καύσιμα ταξιδίων .....	49.200
Καύσιμα ἐν λιμένι .....	9.800
Ἐπισκευαί .....	41.100
"Αλλα δαπάναι μηχανῆς .....	14.900

Σύνολον δαπανῶν μηχανῆς .....

ΔΑΠΑΝΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ

5 κυκλικὰ ταξίδια (τόνναι 118.150)	Δολ.
Φορτοεκφορτωτικά .....	322.000
"Αλλα δαπάναι φορτίου .....	147.700
Καύσιμα διὰ βαρούλκα .....	1.500
Μικρὰ ἔξοδα .....	16.000

Σύνολον δαπανῶν φορτίου εἰς 199 ἡμέραις ἐν λιμένι .....

Σύνολον δαπανῶν ταξιδίων (5 κυκλικῶν) Δολ. 797.900.

Συντηρήσις καὶ ἐπιστία ἐξιτηρέτησις κεφαλαίου

(Κόστος σκάφους Δολ. 1.230.000)

Γενικὰ ἔξοδα διοίκησεως .....	Δολ.
Δεξαμενούς καὶ ἄλλα ἔξοδα λιμένος .....	66.400
'Ασφάλεια σκάφους, μηχανῆς .....	30.800
Ἀπόσβεσις σκάφους, μηχανῆς .....	61.500
Φόροι σκάφους, μηχανῆς .....	36.900

Σύνολον .....

ΔΑΠΑΝΑΙ ΓΡΑΜΜΗΣ

Πρωτοειδικά καὶ προμήθεια .....	Δολ.
Μεσιτεῖαι κλπ. ἔξοδα .....	14.500
Δημοσιεύσεις κλπ. ἔξοδα διοικήσεως .....	24.500

Σύνολον δαπανῶν γραμμῆς .....

Σύνολον δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως .....

Κέρδος .....

Δολ. 44.600

Δολ. 1.157.500

## ΘΕΟΔ. Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Καλαποθάη 5.

Τηλ. Δ.σ. : ΚΑΡΑΒΙ

Τηλέφ. 33-55

Αναφερόμενος δι συγγραφέας της μελέτης είς τούς άνωτέρω άριθμούς, καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα: "Η τὰ φορτοεκφροτικά ξεδο πρέπει νὰ περικοποῦν σημαντικῶς, διὰ νὰ κερδίσῃ ἐκ τῆς διαφορᾶς τὸ σκάφος, ἐκ παραλλήλου δὲ νὰ ἐπιταχνηθῇ ἡ ἀπόδοσις τῶν φορτοεκφροτώτερων, ώστε ἐγγύτερος χρόνος παραμονής εἰς τοὺς λιμένας νὰ ὑπολογισθῇ, ἡ νὰ μελετηθοῦν τρόποι διευθετήσεως καὶ ἐνσχύσεως τῶν φορτοεκφροτικῶν μέσων τοῦ πλοίου, κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ταχυτέραν διεκπεραίωσιν τῆς ἐργασίας τῆς παραλαβῆς καὶ παραδόσεως τῶν φορτίων. Ἐλαφρά μετατροπαί εἰς τὴν τοποθέτησιν τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων τῶν κυτῶν καὶ περιορισμός τῶν χαμηλοτέρων καταστρωμάτων (tween decks) τοῦ σκάφους, ώστε νὰ μὴ παρεμποδίζεται ἡ κίνησης τῶν γερανῶν του ὑποδεικνύοντα, ὡς τεχνικὴ μετατροπαί, δυνάμεναι νὰ ἐπιταχνύννει τὰς φορτοεκφροτώσεις. Πρόγραμμα δάσεις ἀποκριθεμένων ὑπολογισμῶν δ.κ. Ήαττ προβλέπει εἰς τὴν μελέτην τοῦ, διὰ αἱ 151 ἡμέρας ἐν πλῷ, «θὰ αὐξηθοῦν εἰς 274, μὲ αποτέλεσμα περισσότερα ταξίδια καὶ μεγαλύτερας εἰσπράξεις ἀπὸ τὰ 18 ἀπλά ταξίδια, ἀντὶ τῶν 10 προηγούμενών. Ναῦλος εἰς τὴν πρότην, τῶν 10 ταξίδιων, περιπτώσιν δολ. 1.157.500 ἐτησίως καὶ ναῦλος δολ. 2.100.364 εἰς τὴν δευτέρην περιπτώσιν τῶν 18 ἀπλῶν ταξίδιων N. Υόρκης — Μπουένος Αὔρες ή Αγ. Φραγκίσκου. Περίληπτη ἔξαρτεικά σύντομον τῶν ἀριθμῶν τῶν ἐπ' αὐτῶν συμπερασμάτων καὶ τῶν προτεινόμενών μετατροπῶν ἐδώσαμεν ἀντότερον. Σκοπός μας κυρίως η ἀναγραφὴ τῶν περὶ τὴν διαχείρισης ἐνός συγχρονισμένου Αμερικανικοῦ σκάφους κονδύλων. Αἱ συγχρισίες τῶν ἀριθμῶν μὲ τὰ ίδια μας σκάφη θὰ ησαν ἐνδιαφέρονται.

### Αἱ δύο ναυτιλιακαὶ διοικήσεις

Κατὰ τὴν «Εφημερίδα τοῦ 'Εμπορίου» τῆς Νέας Υόρκης, τὸ Κογκρέσον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτεῶν πρόκειται νὰ καταστῇ ὁ διαιτητής τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῆς «Πολεμικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς 'Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς», δοσοὶ μέσων τῶν πρότυπων δολ. 1.157.500 ἐτησίως καὶ ναῦλος δολ. 2.100.364 εἰς τὴν δευτέρην περιπτώσιν τῶν 18 ἀπλῶν ταξίδιων N. Υόρκης — Μπουένος Αὔρες ή Αγ. Φραγκίσκου. Περίληπτη ἔξαρτεικά σύντομον τῶν ἀριθμῶν τῶν ἐπ' αὐτῶν συμπερασμάτων καὶ τῶν προτεινόμενών μετατροπῶν ἐδώσαμεν ἀντότερον. Σκοπός μας κυρίως η ἀναγραφὴ τῶν περὶ τὴν διαχείρισης τῶν κρατικῶν πλοίων.

Μάρτυρες, ἐκπροσωποῦντες ἀμφοτέρας τὰς ὑπηρεσίας, ἐνεφανίσθησαν ἡδη ἐνώπιον τῆς ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας κονδυλευτικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου. Αἱ παρ' αὐτῶν δοθεῖσαι καταθέσεις συνέπαστον μὲ τὰς ἀπόψεις, αἵτινες ἐξετάσθησαν δοῦνονται ἀπότελεσμάτων παραμένουσα ως διοικητικὴ ἀρχὴ διαχείρισεως τῶν κρατικῶν πλοίων.

Κύκλοι τινὲς πατεύουν, διὰ η 'Πολεμικὴ Διοικήσεις' θὰ παρατείνῃ τὰς ἐργασίας της καὶ μετὰ τὴν 30ὴν Ιουνίου, ἐνῷ παρ' ἄλλων ὑποτηροῦσεται, διὰ θὰ συγχωνεύσῃ αὐτὴν μὲ τὴν 'Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπήν.

### Αἱ κλοπαὶ εἰς τὸν λιμένα Νέας Υόρκης

Αἱ εὐρεῖαι κλίμακος κλοπαὶ ἐμπορευμάτων εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης ἀπέβησαν τόσον σοβαραὶ, ώστε σύντομα μέτρα προβέπτησαν νὰ ληφθοῦν διὰ τῶν περιστολῶν των. Διακόπιοι πεντήκοντα ἀντιπρόσωποι δολῶν τῶν κλάδων τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας καὶ τῶν μεταφορῶν τῶν σχετιζομένων μὲ τὴν Νέαν Υόρκην κατευθύνοντας ἡδη τὰς προσπαθείας τῶν πρὸς πάταξην τῶν κλοπῶν. Εἰς τὸ Ναυτικὸν Χρηματιστήριον, μέλη τῶν ἀστραπικῶν ἐταιριῶν, τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τῶν σιδηροδρόμων, αὐτοκινήτων, καραβίων δργανώσεων καὶ ἐκφορτωτῶν, ἀπεφάσισαν νὰ ζητήσουν τὴν ἐπανασύστασιν τοῦ Γραφείου, διερχόμενη τὸν 1914—18 καὶ μέχρι τοῦ 1920 ἐμερώμαντα διὰ τὴν πάταξην τὸν τότε σημειωμένων κλοπῶν. Σχετικὸν ψήφισμα ὑπεβλήθη εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τῆς Νέας Υόρκης.

Υπολογίζεται, διὰ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐσημειώθησαν κλοπαὶ ἐμπορευμάτων ἀξίας 112 ἑκατομμυρίων δολαρίων. 'Ανεφέρθη περίπτωσις κλοπῆς ἐξ ἐνός μόνον πλοίου 26.000 κιβωτίων ούτου καὶ ἀπὸ ἓντας κοπίδωμα τοῦ λιμένος κλοπὴ ὥρολογίων καὶ ἀνάπτησην ἀξίας 120.000 δολαρίων. Διὰ τοὺς πρότους πέντε μῆνας τοῦ τρεχοντος ἔτους δὲν ὑπάρχουν ἀκόμη σχετικαὶ στατοποιίαι. Πάντως μεταξὺ δῆς Μαρτίου καὶ δῆς Απριλίου ἐγένοντο 78 συλλήψεις, ἡστὸν 40 ναῦτων καὶ 38 λιμενεργατῶν. 'Η ἀστυνομία τῆς Νέας Υόρκης κατήστησεν εἰδίκη ὑπηρεσία σθὰ περιλαμβάνει καὶ ἐκπροσώπους τῶν ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν, καθὼς καὶ ἄλλων ἐνδιαφερομένων δργανώσεων λιμενεργατῶν, ναυτεργατῶν κατὰ.

### Μεγ. Βρεταννία

Ἐπὶ τῇ προόφει τῆς Διασκέψεως

Τὸ ἐν Μόντρεαλ ἀλειφένες Γραφείον 'Εργασίας ἔξεδωκε πρὸ ἡμερῶν τὴν ἔκθεσην τῶν διευθυντῶν τοῦ ἐπὶ τῆς συνεργομένης τὴν διῆν Ιουνίου εἰς τὸ Σημάτιον παγκοσμίων ναυτικῆς Διασκέψεως. 'Εφόσον η Ναυτιλία τοῦ Σημάτιον εἶναι ἀρχὴ τῆς ἐκθέσεως — ἀπότελει μάλιστα τὸν κατὰ τὴν ἐκδήλωσην μορφῆς διοικητικῶν, ἐπόμενον εἶναι εἰς αὐτὴν νὰ ἐκδηλώσται καὶ ἐντατικώτερος διεθνῆς ἀνταγωνισμός. 'Η ἔκθεσης ἀφ' ἐτέρου τὴν διοίσην δύναται νὰ προσλάβῃ ἡ βελτίωσις τῶν συνηθηκῶν ἀπασχολήσεως τῶν ναυτιλομένων — γενικῶς εἶναι παραδεγμένων, διὰ ὑπάρχουν ἀκόμη περιθώρια περιστέρων βελτίωσεως εἰς πλεισταὶς δύσας πλευρῶν τῆς διαδικασίας τῶν ναυτεργατῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀκόμη καὶ εἰς αὐτὰς τὰς πλέον προσδεμένας ναυτικὰς χώρας — ἔξαρταται κυρίως, ὡς εἶναι τοῦ πυσικοῦ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν λοιπὸν ἐπιτυχῶν εἰς τὸν στόδον τῆς παγκοσμίου ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς. 'Εξ ἀλλού, διότι ἀκριβῶς η ναυτικὴ

βιομηχανία εἶναι πράγματι διεθνῆς καὶ ὑπόκειται εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν, θεωρεῖται ἀναγκαῖον νὰ διασφαλισθῇ, διότι ὁ ἀνταγωνισμὸς οὗτος μὴ διεύγηται, ως συνέδη κατὰ τὸ παρελθόν, ἀναλόμαστι τῶν ναυτιλομένων καὶ διὰ τὴς ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἐργασίας των.

'Ο πόλεμος ἐπέφερε μάλιστα πληροφορίαν τῆς καθεστηκτικής τάξεως εἰς τὰς ναυτιλίας δύνων τῶν ἐθνῶν καὶ παρότι τὸ γεγονός τῆς ἀνέ προηγμένου ναυτηγήσεως μεγάλου ὅγκου χωρητικότητος, δοτεῖ ὑπερέβαλε καὶ τὰς ἐπὶ τοῦ πολέμου ζημίας, ἡ Ἑλλειψης ἐν τούτοις ἐπαρκούς μεταφρασικοῦ χώρου παρέμενεν ἐν σοβαρόν πρόβλημα μέχρι πέρας τῶν ἔχθρων, ἔτι δὲ καὶ μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου. Τοῦτο κατέστησεν ἀναγκαῖον τὸν κρατικὸν ἐλεγχόν τῶν καταδίων διά μιαν μεταβατικὴν περιόδον. Τοῦτο — προσθέτει η ἔκθεσης — ήταν μία συνετὴ πρᾶξης, διότι, παρὰ τὴν φυσικὴν ἐπιθυμίαν δύνων πρὸς ἐλέυθεραν ἐνάσκησην τῆς πλοιοκτησίας, διὰ συνχρότητος εἰς τὸ τέρμα τοῦ πρώτου πολέμου ἔξαπλωθεῖσας ἀνταγωνισμὸς ἐπέφερε λίαν θλιβεράς καταστροφικάς συνεπείας, ἀπὸ τοῦ πολέμου η ναυτικὴ βιομηχανία μόλις μετὰ τὴη ζωτικότητας νὰ συνέλθῃ, διὰ πλέον εἰδείσθη διαγραφούμενη εἰς τὸν δρόμον.

Τὰ κατὰ τὸ 1933 ποσοστά τῆς ἀρχούσης χωρητικότητος διὰ τὰς κυριωτέρας ναυτιλίας χώρας εἶναι ἀρκετά χαρακτηριστικά τῆς διάστητης τῆς προσεόσεως. Επὶ τοῦ συνόλου τοῦ ἐθνικοῦ αὐτῶν τονιάς ἀνήκοντο: Διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτεῶν εἰς τὰ 80 ο), διὰ τὴν Γαλλίαν εἰς τὰ 29 ο), τὴν 'Ολλανδίαν εἰς τὰ 26 ο), διὰ Ορθογρίαν εἰς τὰ 17 ο), τὸ 'Ηνωμένον Βασίλειον εἰς τὰ 16 ο) καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν εἰς τὰ 5 ο). 'Εάν μία προσπάθεια κατεβάλλεται διὰ τὴν ἀποφυγὴν παρομοίας ναυτιλιακῆς κρίσεως, θὰ ἔπειται νὰ φύσωμεν εἰς κάποιαν διεθνή συνεννόησην, ἀναφορικάς μὲ τὴν κατανομὴν τοῦ διαθεσίου τονιάς, τὸν παρολογισμὸν τῶν πλαϊδῶν καὶ ἀκαταλλήλων σκαφῶν, τὰ μελλοντικά προγράμματα τῶν ναυτηγήσεων, τὴν συμμετοχὴν τῶν διαφόρων σημαδῶν κατὰ χρειακά, τὴν ἀποφυγὴν ἔκπεισμοῦ τῶν ναύλων καὶ τὴν διατήσην ἀνεκτῶν δρόμων πασχολήσεως τῶν ναυτεργατῶν.

Η ἔκθεσης στρεφομένη πρὸς τὰ μεταπλευρικὰ προβλήματα τονίζει, διὰ ποτέλει πλέον κοινοτοπίαν διαπίστωσις, καθ' ἄν δὲ πόλεμος ἐπέφερε μίαν ἀνταρτοπήν τῆς κατὰ χώρας πλοιοκτησίας καὶ τὸν ἐλέγχον τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας. Προπολεμικῶς η Βρεταννικὴ Ναυτιλία ήτο διπλασία ολασθήτο πλαταῖ καὶ ἀλλαζοῦσα τὴν Σκανδιναվικῶν χωρῶν, ὁμοῦ λαμβανομένων. 'Απὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου διὰ προσφορὴν τῆς Βρεταννικῆς Ναυτιλίας ὑπέστη τὸ πρότον πλήγμα διὰ τῆς ἀπολειας τῶν 37 ο) τῆς τότε χωρητικότητος τῆς. Τὸν Ιούνιον τοῦ 1914 η 'Αγγλία κατεῖχε τὰ 42 ο) τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας καὶ τὸν Ιούνιον τοῦ 1918 μόλις τὰ 34 ο). 'Η αὐτὴ ἐπιτωσις ἐπηρούσθησε καὶ κατὰ τὰ ἐπόμενα μεταξὺ τῶν δύο πολέμων ἔτη. 'Απὸ τὰ 34 ο) τὸ ποσοστὸν ἐξέπεσεν εἰς τὰ 26 ο). 'Ηδη, μετὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον, ἐνῷ τὸ παγκόσμιον τονιάς ἀνήλθεν εἰς 77 ἐκατομμύρια τόνων περίτου, η συμμετοχὴ τῆς 'Αγγλίας κατῆλθεν εἰς 18 ο). 'Η Μεγάλη Βρεταννία ἀπόλεσε κατὰ τὸν πολέμον πλαταῖ τὰ 82 ο) τὸν προπολεμικοῦ αὐτῆς τονιάς, η δὲ Ναυτιλία της ὑπελογίζεται κατ' Ιούνιον τοῦ 1935 εἰς τὰ 66 ο) τοῦ 1939. Παρομοίας ὑπέστησαν ἀπολειαί καὶ αἱ πλεισταὶ τὰς ἀλλού συμμαχικῶν χωρῶν.

Η ἔτερα πλευρὰ τῆς εἰδόνος ἔγκειται εἰς τὴν καταπληκτικὴν ἀνάπτυξην τοῦ δύκου τῆς ἀμερικανικῆς χωρητικότητος. Αἱ 'Ηνωμένα Πολιτεῖαι' εἶπληθον τοῦ πολέμου μὲ τὴν Ναυτιλία τῶν πέντε φοράς μεγαλυτέραν, ἔναντι τοῦ 1939 καὶ ἵση πρὸς πλέον τὸν ἡμέσεος τοῦ συνολικοῦ προπολεμικοῦ παγκοσμίου τονιάς. Πλεισταὶ δύο εἰς τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων ἔχουν μεγαλυτέραν ταχύτητα καὶ μεταφροικὴν ἐτησίαν ικανότητα, ἀνταρτεῖσαν σημαντικῶς, ἀπὸ δοτη τὸ σκάφον τοῦ ίδιου τύπου, προπολεμικῆς δύναμος κατασκευῆς. 'Η Βρεταννικὴ Αὐτοκρατορία τὸ 1945 κατεῖχε 2347 πλοίων 19.589.000 τ. d.w., ἔναντι 2892 πλοίων 23.325.800 τ. d.w. τοῦ 1939, ἐνῷ αἱ 'Ηνωμένα Πολιτεῖαι τὸ 1945 κατεῖχον 5529 πλοία 56.797.700 τόννων d.w., ἔναντι μόλις 1401 σκαφῶν, 12.100.200 τόννων τοῦ 1939.

Η τοιαύτη ἀνώμαλος κατανομὴ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος — συ-

**BANEY MADHUB MOOKERJEE & C°.**

Incorporating Raj Kissen Mookerjee

Established 1854

DUBASHES

STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:

•WORKWELL• Calcutta 5875

CALCUTTA

Codes:

A.B.C.—Scotts—Watkins.

LONDON AGENTS: Harwin Shipping Agency Ltd.

London House, E.C. 3

Telephone: ROYAL 1584.



σκέψεως τον Σηάττη, άποτελει γεγονός άρκετα χαρακτηριστικόν.

Τονίζει σχετικώς ή έκθεσης, δι τη σημειωνή κατάστασης της παγκοσμίου ναυτιλίας έπειτα λιγότεροι για συμφωνηθή διεθνώς ένα θλάσσιον όριον των συνθηκών υπηρεσίας εν τη θαλάσση τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Είναι τούτο ἀπαραίτητον, δια ν' ἀποφευχθοῦν αἰξοντωτικαὶ συνθῆται συναγωνισμοὺς, αἵτινες ἐπεκράτησαν μετά τὴν λῆξιν τοῦ προηγούμενον πολέμου εἰς τὴν ναυτιλίαν. Εάν οἱ ἔφοροι καὶ αἱ κυβερνήσεις τῶν συμμάχων καὶ τῶν οὐδέτερων ἔθνων δὲν ἦθελον ἀποδεχθῆνται τὰ τὴν λῆξιν διάσκεψιν μίαν προσδεντικὴν ἀποφύγηνται τὸν λογικὸν προτάσεων, ποὺ περιέχονται εἰς τὸν Καταστατικὸν Χάρτην, αἱ συνέπειαι θὰ είναι ἀληθῆς σοβαραῖς. Τὰ συμφέροντα τῶν Βρετανῶν πλοιάρχων, καθὼς ἐποιησε τῆς θρησκευτικῆς καὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας θὰ ἐξυπερηφενοῦν καλύτερον, ἐὰν καθορισθούν ἐλάχιστα δριαὶ τῶν συνθηκῶν υπηρεσίας ἐν θαλάσσῃ.

Η ἔκθεσης προσθέτει, δι τοὺς πόλεις ἐκδήμως νὰ ποστηριχθῶν τὰ αἰτήματα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ναυτῶν καὶ δι τοὺς παραλλήλους πόδες τοῦτο οἱ Βρετανοὶ πλοιάρχοι τρέφονται τὴν πεποίθησιν, δι τὸν ἀναγνωρισθῆναι εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν πλεονεκτημάτων ποὺ θὰ παρασχεθοῦν, ἡ ἀποδοτικὴ καὶ ἐξειδικευμένη ἐργασία τῶν πληρωμάτων μὲν νομιμοφορθοῦνται καὶ μὲ καλῶς τειχαρχημένην συμπεριφοράν. Περιστέρων η ἔκθεσης ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀπό 15ης Ιουνίου 1945 αἴτησον τῶν ἔφοροιστῶν διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν πολεμικῶν ἐπόδιματος τῶν "Ἄγγλων ναυτιλίων" καὶ προσθέτει, δι τοὺς πόδες τῶν σκοπῶν αὐτῶν, δυσχερεῖς διαπραγματεύσεις συνεχίζονται, μὲ τὴν ἐλλάδα ἐνὸς λιανοποιητικοῦ τέρματος.

Η ἐφαρμογὴ ἀφ' ἑτέρων τοῦ Ραντάρ εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων χαρακτηρίζεται ως ἔνα ἔξαιρετικὰ σημαντικὸν γεγονός καὶ συγκριτικὰ διὰ τὰς ἐξητήσεις ποὺ θὰ ἔχῃ ἐπὶ τῶν διεθνῶν Κανονισμῶν διὰ τὰς ἐν θαλάσσῃ συγχρούσεις. «Ἡ μετρία ταχύτητος» ή ἀναφερούμενη εἰς τὸν λόγο Κανονισμούς, ήτις ποὺ τῆς ἐμφανίσεως τοῦ Ραντάρ εἰχε νομικῶς καθορισθεῖ πλήρως, ὑπὸ τὰς νέας περιστάσεις ἐκ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ Ραντάρ δέν νὰ τύχῃ νέας προσαρμογῆς. Καὶ προσθέτει ἡ ἔκθεση, δι τοὺς δικαστικοὺς ἀπόφασεις δινανταὶ νὰ καθορίσουν τὴν νομολογίαν εἰς τὸ σοβαρὸν τοῦτο ζήτημα. Θά θεωρηθῆναι τὸ Ραντάρ ως μία ἐπιρροδέστεος βοήθεια εἰς τὴν ναυτιλίαν ὑπὸ τῶν ὑφισταμένους νομικῶν καθορισμῶν η θὰ θεωρηθῆναι ως μία δικαιολογία διὰ τὴν αὐξησην τῆς ταχύτητος τὸν διάχυλην καὶ κακοκαρίαν πέραν τοῦ ἐπιτροπομένου δρίου; Εἳς ἀποτέλεσμα ἀπόφεων ἐπὶ τοῦ ἀντιστεμένου τούτου ἡ ἐπαγγελματικὴ θέσης τῶν πλοιάρχων καθίσταται δύσκολος καὶ ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὰς ἀποφάσεις τῶν δικαιοστηρίων τοῦ Ναυαρχείου καὶ τὰς ἐπομένους αὔγαρστεις.

Ο παριστάμενος εἰς τὴν συνέλευσιν "Ἄγγλος ύφιστορος τῶν Μεταφράσεων εἰτε σχετικῶς μὲ τὸ Ραντάρ, δι τοὺς πόδες τοῦ εἰσαγαγθῆ πλήρως εἰς τὸ Εμπορικὸν Ναυτικόν, ηδὲ δημοσιογήης ἀναμφισθῆταις μίαν νέαν κατάστασιν κανονισμῶν ναυτιλίας. Πάντως — προσθέτει — κατὰ τὰ πρότατα στάδια τῆς ἀναπτύξεως δέοντα νὰ βαδίσωμεν δραδέως. Τούτο εἶναι καὶ τὸ φρονιμότερον. Οφελούμενον ν' ἀναμενόμεν, δικῶς μία σημαντικὴ ἀναλογία πλοίων ἐφοδιασθῆ μὲ Ραντάρ, ποὺ η συγκρήτωμεν ολαδήστητε ἀλλαγὴν τῶν διεθνῶν συμβάσεων ναυτιλίας.

## Μέση Άνατολή

"Ἐλευθέρα ζώνη εἰς Ἀλεξάνδρειαν

Μελετάται η ἔδυσης Ἐλευθέρας Ζώνης εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρείας. Πόδες τῶν σκοπῶν αὐτῶν καὶ διὰ τὴν προώθησην τῆς κινήσεως της, οἱ ἀρμόδιοι κυβερνητικοὶ κύκλοι είναι διατεθεμένοι νὰ παραχωρήσουν εἰδικὰ προνόμια εἰς τὰς διοικητικὰς ἐκείνας, αἵτινες προτίθενται νὰ ἐγκαταστήσουν τὰς ἐπιχειρήσεις των ἐντὸς τῆς Ζώνης.

Πύκνωσις τῶν συγκοινωνιῶν

Αἱ μεταξὺ Μασσαλίας καὶ Ἐγγύς Ανατολῆς συγκοινωνίαι ἥρχισαν νὰ πυκνώνονται. Πέραν τοῦ ἐπιδεικνυμένου ἀπὸ τὰς "Μεσαζεῷ Μαρτίμ" ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν τῶν πόδες τὴν Ἀλεξανδρείαν, Κάιρον καὶ Βηρυτόν, προστέθησαν τελευταῖς καὶ αἱ προσεγγίσεις εἰς τὸν ἀνατέρα λιμένα τοῦ λαϊνοῦ «Τρανσόντικα» τῆς Σεΐρους καὶ

τοῦ παλαιστικοῦ «Κάιρος τῆς ἑταῖρας» Ἐορείταλο. Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς τῆς πικνοτέρας ἐπακοινωνίας καὶ τῶν παρεχομένων εἰκονιῶν, πρόβλεπται ἵκανοποιητικὴ ἐπαύξησης τῆς κινήσεως μεταξὺ Μασσαλίας καὶ Μέσους Ἀνατολῆς καὶ η δημοσιογήη ἀξιολόγου ρεύματος ἐπιβατῶν.

## Νορβηγία

"Ἡ ἀποζημίωσις τῶν ἐπιτάκτων πλοίων

Ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τοῦ "Οσλο" οὐθιμίζεται κατ' αὐτὰς τὸ ζήτημα τῆς ἀποζημίωσεως τῶν ἐπιταχθέντων χιλιῶν περίπου νορβηγικῶν πλοίων ἀπὸ τῆς 9ης Απριλίου 1940 καὶ ἐπειταὶ, ἀπὸ τῆς χρονολογίας δηλαδή, καθ' ἥν οἱ γεωμανοὶ εἰσέβαντο καὶ κατέλαβον τὴν Νορβηγίαν. Ο ἐπιταχθεὶς ἐμπορικὸς στόλος ἀνήρχετο εἰς 4 ἑκατ., τόννων γκρδοῖς περίπου ἡ 6 ἑκατομ. τόννων d.w., τὸ διεγειρότερο δὲ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοέμοντος καὶ ἐπὶ τούτῳ συνταθείσαν ἐν Λονδίνῳ παρὰ τῆς ἀποδήμου κυβερνήσεως ἡ Ναυτιλικὴ καὶ Ἐμπορικὴ Αποστολή, ητος καὶ τὸν ἔχρησιμο ποιός διὰ τὰς πολεμικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῶν συμμάχων. Οσα ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν ἐπέζησαν, ἐπεστράφησαν τὴν 30ην Οκτωβρίου π.ε. εἰς τὸν πλοιοκτήτα τον.

Δεδομένου, δι τὰς καμπία συμφωνίας δὲν είχε προκαταβολικῶς συναφθῇ, ἀναφορικὲς μὲ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν ἐπιταχθέντων σκαφῶν, συνεστήθη πρὸς ἔτος μία ἐπιτροπὴ ἵκανοποιίας διασφαλίσεως, ἵνα διασφαλισθῇ ἡ ισότης μεταξὺ τῶν διαρρόων πλοίων. Η καταβολὴ θὰ γίνη εἰς δὲ νόμιμα ἵσταντα ἡ ἀποζημίωσιν τὰ κύρια σημεῖα ἔχοντας διάσης :

1) Διὰ τὰς ἀπολεσθέντας σκάφη οἱ ἔφοροισται διὰ λάθον τὴν εἰσπραγχύνουσαν υπὸ τῆς κυβερνήσεως ἀσφαλιστικὴν ἀποζημίωσιν, ὑποκειμένην διμοίρας εἰς διοικητικὰς ἀλαφρὰς αὐξησούσεις, ἵνα διασφαλισθῇ ἡ ισότης μεταξὺ τῶν διαρρόων πλοίων. Η καταβολὴ θὰ γίνη εἰς δὲ νόμιμα ἵσταντα ἡ λόγῳ σκάφης ησαντιμούμενα, κυρίος εἰς στερείαν.

2) Διὰ τὸ πλοῖον ἐπέζησαν, η ἀποζημίωσις διὰ πληρωθῆ διὰ τὰς νεομένης αὐτῶν, ως ἔξης: α) Απόστειος 6ο) ἐτησίως διὰ τὰς ἀποκλινητικὰς στράπες, ταῦ 7ο) διὰ τὰς ἀπόκλινες, τὰς δηξελόπλοιας καὶ τὰς ελάνερες. Καὶ β) 5ο) ἐτησίως διὸ εἰσόδημα ἐκ τῶν σκαφῶν. Μὲ τὸ ποσόν τοῦ πλοέμοντος καὶ τὰς διοπτητικὰς ἔξοδα τῶν ἐπαυλιῶν καθ' ὅλην τὴν περιοδον τῆς ἐπιτάξεως. Τὰ ἐν λόγῳ ποσά διὰ πληρωθοῦν εἰς νορβηγικὰς πορφύρας καὶ μὲ ὑπολογισμὸν κεφαλαίου 20ο) κάτω τῆς ησαντιμούμενης ἔξιας τῶν πλοίων. Εν λόγεσι ἐπομένως πρὸς τὰς διασφαλισμένας ἔξιας τῶν πλοίων. Εν σχέσει ἐπομένως πρὸς τὰς διασφαλισμένας 5—6ο) διὰ τὴν αὐτόσιδεν καὶ 4ο) διὰ τὰς ἔξοδα διοικήσεων καὶ τὸ κέρδος.

Τὰς ἀπολεσθέντας σκάφη δὲν διὰ λάθον ἀποζημίωσιν ἀποσθέσεως, ἀλλ' ἔνα 5ο) ως τόκον τῶν κεφαλαίων των καὶ ἔξοδα διαχειρίσεως μέχρι τῆς ιμερομηνίας τῆς ἀπολεσθέντας τον. Διὰ τὰ κάτω τῶν 2000 τ. γκρδοῖς πλοίων, ὁ τόκος ἐπὶ τοῦ περιστατικοῦ τῶν προβλέπεται εἰς 6ο).

Διὰ τὴν χρονικὴν ἔξι ἀλλού περιόδουν ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἀπολεσθέντας τοῦ πλοίου μέχρι τῆς λήστεως ἐκ τῆς ἐπαύξεως, διὰ λάθον διοίσονται οἱ ἔφοροισται μίαν ἔξι λοιπούς πρὸς 5ο) ἐξιτηρέστησην τῶν κεφαλαίων των. Αἱ πληρωμαὶ αὐτῶν διὰ γίνονται εἰς νορβηγικὰς πορφύρας, μὲ ὑπολογισμὸν τοῦ κεφαλαίου 20ο) κάτω τῆς ησαντιμούμενης ἔξιας τῶν πλοίων. Διὰ τὰς πληρωμὰς ἔξι ἀλλού, τῶν διοίσονται η καταβολὴ καθιστέρησης, δὲν πρόκειται νὰ τάξιται τὸ γερμανῶν.

Ἡ ἔκθεσης ἀποτελεῖ, τόπον τινά, ἔνα συγκεφασμὸν τῶν ἀπόφεων ἐφοριούστων καὶ κρατικῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ἐπιφορτών. Η τοιαύτη περίτωσης διανομῆς ιδιωτικῶν περιουσιῶν είναι ἀνεψιανή προηγουμένου εἰς τὴν νορβηγικὴν ιστορίαν, δημιουργεῖ δ' ως ἐκ τῶν προδιηθέντων διοίδημάτων ἡ Ἐπιτροπὴ εὐθέτη διηγείμενη, δεδουλένης διμοίρας τῆς κοινῆς ἐπιθυμίας πρὸς ἀπίτευξιν μᾶς ταχυτέρας κατὰ τὸ δυνατόν, λήστεως, μερικὰ ἐκ τῶν προδιηθέντων αὐτῶν παρεμερίσθησαν, χάριν τῆς προγματοιησης διμοφόνου συμφωνίας. Τὸ ζήτημα τόδια ἔγκειται, ἐὰν καὶ κατὰ πόσον οἱ ἔφοροισται διὰ πληρεσθενῶν τὰς προτάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς, τὰς διοίσεις — σημειωτέον — ἀποδέχεται η κυβερνητικής, διὰ τὸν διοίσονται η καταβολὴ τῶν ὑποδεικνυμένων λέστεων.

Δέοντος ἀκόμη νὰ σημειωθῇ δι τὰς συναπτικῶς τὰς κεφαλιαὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν πλοίων ποσοστῶν πολλοῖς νὰ εὑρίσκονται κατὰ τὸ μέγιστον ποσοστὸν εἰς χειρας τῆς Κυβερνήσεως. Οἱ Νορβηγοὶ ἔφοροισται προέβανται εἰς παραγγελίας νέων σκαφῶν καὶ εἰς ἀγορὰς πόσον εἰς Νορβηγίαν καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, διὰ λογαριασμὸν τῶν δὲ τὸ Κράτος κατέβαλε τὸ ἀντίτυπον. Οδοιποτικὸς τόδια προβλέπεται η ὄριστη ἐκαθάρισης.

"Η διαχείρισης τῶν νορβηγικῶν πλοίων

Ἀναφορικῶς μὲ τὸ ἔργον τῆς Ἐπιτροπῆς Διαχειρίσεως τῆς νορβηγικῆς χωριτικότητος κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἐνδιαφέρουσαν είναι αἱ αἰκόλουθοι λεπτομέρειαι. Η Ἐπιτροπὴ συνεστήθη τὸ 1940 καὶ ἀνέλαβε τὴν διαχείρισην τῶν διοίδημον, δοσον καὶ τὸν φαλανθορικὸν στόλο τῆς Νορβηγίας. Απετέλει, ως γνωστόν, σύντος τὴν μοναδικὴν πηγὴν εἰσοδήματος διὰ τὴν κάλυψην τῶν δαπανῶν διοικήσεως τῆς ἀποδήμου νορβηγικῆς κυβερνήσεως, διὸς ἀκριβῶς καὶ διὰ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπετελεῖ τὸν μοναδικὸν πόρον τῆς Ιδικῆς μας κυβερνήσεως.

Μέχρι τῆς 30ης Απριλίου 1945 η διαχείρισης τῆς Ἐπιτροπῆς ἐνεφάνισεν διαν 108.450.000 λιρῶν, χωρὶς δεβαίως εἰς τὸ ποσόν τοῦ νορβηγικοῦ ποσού εἰς τὸν διεγειρότερον πόρον τῶν σκαφῶν καὶ εἰς ἀγορὰς πόσον ποδὸς τὸ νορβηγικόν, διὰ τὸν δημόσιον. Τὰ εἰσπραγχθέντα ἔξι ἀσφαλιστικῶν πλοίων ἀνήλθην εἰς λίρας 71.061.357.

**COWASJEE & SONS**

**ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΟΣΕΩΝ**

**KARACHI, INDIA**

**LONDON AGENTS:**

**HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.**

**London House, Crutched Friars**

**London E.C. 3**

**Telephone : ROYAL 1534**





## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις  
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | Λεωφ. Βασ. Κονσταντίνου 27α—Τη. 40658  
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΑΡΟΜΗΣ  
'Εσωτερικού Δοχ. 20.000 'Εξωτερικού Λίρα 'Αγγλίας 8.—  
Δ' ΑΙΓΑΙΟΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
Αντιπρόσωπος μας είς την 'Αγγλίαν:  
A. E. SHEPPARD  
«ETHELBURGA HOUSE»  
913 BISHOPSGATE  
LONDON E. C. 2

# Ναυτιλιακοί Έιδησεις

## Πρός διευκόλυνσιν των έκφορτώσεων

'Αγγέλλεται, ότι η «Οδόνδρα» πρόκειται να διαθέσῃ 5 ρυμουλκά, 12 φορτηγίδας και τέσσαρα δημερούντα κατάλληλα σκάφη πρός έξυπηρέτησην των έκφορτώσεων εἰς τοὺς Ἑλληνικὸς λιμένας. Ως γνωστόν, συνεπείς τῶν ἐν τοῦ πολέμου καταστοφῶν τῶν κυριωτέων Ἑλληνικῶν λιμένων, δὲν εἶναι εἰσέτι πόδσφορος η ἔκφορτωση τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ τῶν πλοίων εἰς τὰ κρηπιδώματα αὐτῶν, κυρίως τοῦ Πειραιῶς.

## Ο «Οίκος τοῦ Ναύτου»

Μελετάται ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας η ἐπέκτασις τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» διὰ τῆς ίδρυσεως παραρτημάτων αὐτοῦ εἰς τὰ Ἑπαρχιακὰ ναυτικὰ κέντρα, ἥτοι εἰς Σύρον, Χίον, 'Ανδρον κλπ., χάριν τῆς ἀριθμέτας δραγανώσεως τῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως τῶν ἀνέργων καὶ ἀσθενῶν ναυτεργατῶν.

## Ειδικὸν ταμεῖον 'Ανεργίας

'Υπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μελετάται η ἰδρυσις εἰδικοῦ Ταμείου 'Ανεργίας, τὸ δοτοῦν διὰ ἀναλάβη την ἐπιδότησην τῶν ἀνέργων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν θέλει συγχροτηθῆ ἐπιτροπὴ ἐξ εφοπλιστῶν, ναυτεργατῶν κλπ., ἀρμοδίων, ἥτις θὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ἐξένεργον πόρον καὶ μὲ τὸν τρόπον τῆς παρὰ τοῦ Κράτους ἐποχήνεως τοῦ Ταμείου.

## Δάνειον δι' ιματισμὸν

'Απερασίσθη η χορήγησης εἰς τὸν συνταξιούχον τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» δανείου 40.000 δρχ. δι' ἔκπτωτον δελτίου ιματισμοῦ, πρὸς ἀγορᾶν παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων τῶν εἰδῶν ιματισμοῦ τῶν κρατικῶν διανομῶν.

## Αἱ φρεγάτται τοῦ κ. 'Ωνάση

Τὸ Ρώμητερ πληροφορεῖται ἐκ Μόντρεαλ, διὰ δύμιλος 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν τῆς N. 'Υδροκης (πρόκειται περὶ τοῦ κ. 'Αριστ. 'Ωνάση) ἡγόρασε 10 καναδικάς κορβέττας (ἄλλαι πληροφορίαι δύμιλον περὶ φρεγατῶν) ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 1.000.000 δολλαρίων. Τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν προβλέπεται ἡ μετατροπὴ εἰς τὰ καναδικὰ ναυτηγεῖα εἰς φροτηγά. Θὰ χρηματοποιηθοῦν εἰς Μεσογειακάς γραμμάς.

## Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

Αἱ ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως ἀγορασθεῖσαι δύο ἀγγλικαὶ κορβέτται διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας, παραλήφθεῖσαι εἰς τὴν Γιβραλτάρο, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, ἀπέτελενταν ἑκατὸν τὴν 26ην Μαΐου διὰ Πειραιᾶ. Μετονομάσθησαν, ὡς γνωστόν, «Λήμνος» καὶ «Σύρος».

'Υπὸ τὴν ἐπαννήματα «Phoecean Ship Agency, Ltd» συνεστήθη ἐν Λονδίνῳ νέα ἑταῖρα, ἀναλαμβάνοντα πάτης φύσεως ναυτικάς ἐργασίας. Διευθύννεται αὐτῆς είναι οι κ. κ. Μιχ. Ν. Εὐσταθίου καὶ Ιω. 'Ηλ. Γ. Κουλουκούντης. Δ) νοτ.: 7-8 Bury Court, E. C. 3, Λονδίνον.

## Ο κ. Χριστοφόρος

Πληροφορούμεθα, διὰ διάκονος τῆς τοῦ Κολαλέζη. Μιλτιάδης Χριστοφῆς τοποθετεῖται εἰς τὴν Νέαν 'Υδροκην ὡς ἐπιθεωρητὴς τῶν «Δίμπετρα» εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ κ. Κολαλέζη.

## Άναβολή ἔξετάσεων

Αἱ ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλωμάτων πλοιάρχους α' καὶ β' τάξεως, αἵτινες ἐπόρκειτο νὰ ἐνεργηθοῦν τὴν 27ην Μαΐου, ἀνεβλήθησαν διὰ τέσσαραν ήμεροντινά, δρισθησομένην ἐν καρῷ διὰ νεωτέρας ὑποργικῆς ἀποφάσεως.

## Η ραδιοτηλεγραφική ἐπικοινωνία

'Η «Ἐλληνικὴ Ραδιοναυτικὴ 'Εταιρία», παρὰ τὰς αὐτηθόδες ἐπὶ κατοχῆς ποινάς, ἐπέτυχε νὰ διαφυλάξῃ ἀρκετοὺς πομποὺς ἀσυρμάτων, διὰ τῶν δοτοίν καὶ ἐφωδίασεν, ἵμα τῇ ἀπελευθερώσει, τὰ σκάφη τῆς Δ.Θ.Μ. 'Ηδη, η ἑταῖρα ἐδώρωσεν εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας συσκευὴν ἀσυρμάτων νεωτέρων τύπου, δραχέων κυμάτων, πρὸς ἔξασφάλισιν — μετὰ τὴν καταστοφὴν τοῦ σταθμοῦ Βάρος ὑπὸ τῶν γερμανῶν — τῆς παρακτίου τηλεπικοινωνίας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. 'Ο κ. ὑπουργὸς τῆς Συγκοινωνίας ηγαπούστησε δι' ἐγγράφου τοὺς τὸν κ. Μαγκάκην, διευθυντὴν τῆς ἑταῖρας.

## Η ἐπανάληψις τῆς σπουγαλιείας

Διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τὸν 1939 καὶ ἐγενέθεν, τὰ σπουγαλιεύτακά μας πρόκειται νὰ πραγματοποιήσουν ἐντὸς τῶν προσεχῶν ὑμερῶν τὴν συνίθη κατ' ἔτος ἔξορμοις τῶν πρὸς τὰς ἄμοδιας ἀγγλικαὶ ἀρχαὶ καὶ ἔνας ὀλόκληρος στόλος σκαφάνδρων καὶ πλοιαρίων ἀποτέλει ἔξι 'Υδρας, Αιγαίνης καὶ Πειραιῶς. 'Αποτελεῖται οὗτος ἔξι 8 σκαφάνδρων τῆς 'Υδρας, 1 τῆς Αιγαίνης, 3 τοῦ κ. Κινδύνη (Διαδεκανήσου) καὶ ἐτέρων 3 τοῦ «Συνεταιρισμοῦ Δυτῶν», τοῦ Πειραιῶς καὶ ἀπὸ ὑπερτεσσαράκοντα εἰδικὰ πλοιάρια σπουγαλιείας διὰ κάμακος. Οι κύριοι τῶν σπουγαλιεύσων ἔκφραζον τὴν πεποίθησιν, ὅτι εἶναι πλούσιον ἀλίευμα θὰ ἀποδώσῃ ἡ πρώτη αὕτη μεταπολεμικὴ ἔξορμητις, δεδομένου, διὰ κατὰ τὴν τελευταίαν πολεμικὴν ἔξαστιάν, πυράν δάση σπόνγων ἔχουν ἀνατυχηθῆ εἰς τοὺς ἔκει δυθούς.

## Οι μηχανικοὶ τοῦ Ε.Ν.

'Η συνελθοῦσα τὴν 26ην Μαΐου γενικὴ συνέλευσις τῆς «Πανελλήνιου Ενώσεως Μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν.» ἀπέφασισε νὰ διαμαρτυρηθῇ εἰς τὴν κυβερνητικὴν, τὴν βουλὴν, τὴν πολιτικὴν ἡγεμονίαν καὶ τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ ζητήσῃ τὴν ἀνάληψην τῶν νόμων περὶ ἀπογραφῆς καὶ διπλωμάτων καὶ τῆς ἀποφάσεως περὶ τοῦ τρόπου ναυτογένησης ἀξιοματικῶν. 'Επίσης ἀπέφασισε νὰ ζητήσῃ τὴν σύναψην συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὴν 'Ακτοπλοίαν, βάσει τοῦ τιμαρίθμου τῆς ζωῆς, τὴν ἐπιδότησην τῶν ἀνέργων διὰ τὸν ἡμέραν 299 κλπ.

## Νέος 'Ασφαλιστικὸς Οργανισμός

Παρὰ τῇ ἀρμοδίᾳ ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κρατεῖ, ὡς πληροφορούμεθα, σκέψις, δύος ίδρυθη ἀσφαλιστικὸς 'Οργανισμός, μετὰ τὴν διάλυσιν τοῦ Α.Ο.Κ.Π., δυσὶς θ' ἀναλάβη κροίως τὴν ἀσφαλιστικὴν ναυτεργατῶν διὰ τὰς περιφέρειας ἀσθενείας καὶ παλιννοτήσεως. 'Η λειτουργία τοῦ περιόδου διὰ μελέτην 'Οργανισμοῦ ἐλπίζεται, διῆται συντελέσει εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν φυεδαριστεούντων, ἐκ τῶν δοπίων σοβαρῶν ἐπιβαρυνούτων αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπαγγείλησις.

## Τὰ ύπο δένας σημαίας σκάφη

Μεταξὺ τῆς «Ενώσεως Ραδιοτηλεγραφητῶν τοῦ Ε.Ν.» καὶ τῆς «Ενώσεως Εφοπλιστῶν» συνεφανῆθη, δύος εἰς τὰ ύπο δένας σημαίαν — τὴν Παναμακήν κροίως — ἐλληνικῆς ίδιοτητοῦ σκάφη προσλαμβάνωντας "Ελλήνες ἀσυρματισταί". 'Αποτέλεσμα τῆς συμφωνίας είναι ἡ πρώτη ἀποστολὴ ἐπὶ τὰς ἀσυρματιστῶν εἰς Νέαν 'Υδροκην, ἵνα ναυτολογηθοῦν εἰς τὰ προσφάτως ἀγορασθέντα σκάφη.

'Ἄν το διὸ μέτρον λογίσῃ καὶ διὰ τὸν πλέοντας κλάδους τῶν ναυτολογώντων μας, σεβαστὸς ἀριθμὸς ἀνέργων θὰ ἀπασχοληθῇ. Οἱ καταβαλλόμενοι μισθοὶ δὲν ἀφίστανται τοῦ ἐπιπέδου τοῦ ἴσχυος της ζωῆς.

'Ἐν τῷ μεταξὺ, πληροφορούμεθα, διὰ οἱ ἀγοράσαντες εἰς Καναδᾶν σκάφη "Ελλήνες ἀσυρματισταί". 'Αποτέλεσμα τῆς συμφωνίας είναι ἡ πρώτη ἀποστολὴ ἐπὶ τὰς ἀσυρματιστῶν εἰς Νέαν 'Υδροκην, ἵνα προσφάτως ἀγορασθέντα σκάφη.

## Η Ραδιοναυτιλιακὴ Διάσκεψις

Τὴν 7ην Μαΐου συνήλθεν ἐν Λονδίνῳ ἡ διεθνὴς Ραδιοναυτιλιακὴ διάσκεψη, τῆς δοπίας μετέσχον 22 χρόνων, μεταξὺ τῶν δοπίων καὶ ἡ 'Ελλάς. Τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας ἦγετο ὁ ναυτικὸς ἀκόλυθος τῆς ἐν Λονδίνῳ πρεσβείας μας, πλοιάρχος τοῦ B. N. κ. E. Γεωργακόπουλος. Κατὰ τὰς ἔργασίας τῆς Διασκέψεως, αἵτινες παρετάθησαν μέχρι τέλους Μαΐου, αἱ ἀντιπροσωπεῖα ἔλαβον γνῶσην διαφόρων ἀπορρήτων — λόγῳ τοῦ πολέμου — οἱδιοναυτιλιακῶν δργάνων καὶ διεπιστοσκοπῶν τῶν στονδαίων συμβολῶν εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιπλοίας, ίδιᾳ ἐν καιρῷ νικτός, ὑπὸ διάκλητην κλπ. 'Ον συνεχεία εἰς ἀντιπροσωπεῖαν ἐπεσκεψήσαν τὰ συναρπή ἔργοστάσια, ἐγκαταστάσιες καὶ σταθμῶν ἐκπομπῆς, παροκλούθησαν δὲ διαφωτιστικὰς διαλέξεις ἐπιστημόνων καὶ προβολὰς κινηματογραφικῶν ταινιῶν, ἥλεγχαν δὲ ἐπιποτίως τὸν βαθμὸν ἀποδοσεως ἔκστον δργάνων, καθὼς ἐπίσης ἐπὶ τῶν πολεμικῶν «Φλήγυντ» καὶ τοῦ ἀνεφοδιαστικοῦ πλοίου τῶν φάρων «Ἀλερτ».

## Η σχολὴ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας

'Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ σχολεῖον ἔτος 1945-46 τῆς σχολῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας λήγει τὴν 30ην Σεπτεμβρίου. 'Η περιόδος διδασκαλίας τεμαχιζεται τὴν 30ην 'Ιουνίου, αἱ δὲ ἔξετάσεις δέον νὰ ἔχουν περατωθῆ τὴν 7ην 'Ιουλίου. Θὰ ἐπακολουθήσῃ ἐκπαιδευτικὸς πλούς, δυσὶς δύναται νὰ παραταθῇ μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου.

'Δι' ἔτερας ὑπουργικῆς ἀποφάσεως καθοδηζεται, διὰ οἱ μαθηταὶ τῆς ἀνωτέρω σχολῆς ἐκπειδοῦνται καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς σχεμερινῆς περιόδου διδασκαλίας τῆς τοῦ διληγομένους ἐκπαιδευτικοῦ πλούς διὰ τὸν τρόπον τῆς σχολῆς πλοίου. Σκοπὸς τῶν ἐν λόγῳ ταξιδίων είναι ἡ ἐπιφράστηση παρὰ τῶν μαθητῶν τῶν εἰς αὐτοὺς διδαχθέντων θεμάτων καὶ ἡ πρακτικὴ διδασκαλία ὡρισμένων ναυτικῶν μαθημάτων.

'Κατ' ἀρχὴν οἱ ἐκπαιδευτικοὶ οὗτοι πλόες θὰ ἐνεργοῦνται τὰς ἀπογευματινὰς ὡραὶς ἔκστοτης Πέμπτης καὶ ἀπὸ τοῦ προγεύματος τῆς Κυριακῆς. 'Η διεύθυνσις τῆς σχολῆς δρεῖται νὰ μεριμνᾷ ὑπερυθρών διὰ τὸν δρόμον ἀσφαλείας τῶν μαθητῶν κατὰ τὰ ταξίδια. Τοὺς μαθητὰς δέον νὰ συνοδεύουν ὁ ὑποδιεύθυντης τῆς σχολῆς, διὰ καθηγητῆς τῶν ναυτικῶν μαθημάτων, οἱ ἐπιτηρηταὶ ἐκ τῶν καθηγητῶν τῶν δρόμων θεωρεῖται ἀναγκαῖος διὰ τοῦ πατωτέρου προσωπικοῦ τῆς σχολῆς. Τοὺς ἐκπαιδευτικοὺς πλό-

ας παρακολουθεί ἐκάστοτε κατά τὴν κρίσιν του καὶ ὁ διευθυντής τῆς Σχολῆς.

### Τὸ μισθολόγιον τῶν πετρελαιοκινήτων

Τὴν 25ην Μαΐου ὑπεγράφη μεταξὺ τῆς «Ἐνώσεως» Ἰδιοκτητῶν πετρελαιοκινήτων καὶ ἰστιοφόρων πλοίων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων ἡ σύλλογικὴ σύμβασις, διὸ ἡς καθορίσθη τὸ μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων διὰ τὰ μέχρι 500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος πετρελαιοκινήτων καὶ ἰστιοφόρων σκάφη, ἔξωστοι τῶν ἀνηκόντων εἰς τὴν Ε. Α. Σ., δ' ἀποτολούκας συγκοινωνίας. Τὸ νέον μισθολόγιον ἴσχυεν ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου ἐ. ἔ. εἶναι δὲ οὐλον ἔκανοντος ἡ διά τῆς ὥρας 8855 ἀποφάσεως τοῦ Y. E. N. (παρ. 1), ἐπιτερομένης, ὅμως, — κοινῇ συνανέσει τῶν ἐνδιαφερομένων — τῆς ναυτολογήσεως εἰς μερίδιον ἡ ἐμὲ κατ' ἀποτοπήν ἀμοιβὴν κατ' ἀμφοτερόπλευρον (τραβερζάδα).

Τὰ πληρώματα τῶν σπογγαλιευτικῶν ἔξυποιοῦνται πρὸς τὰ τῶν ἀλιευτικῶν, καταβαλλομένης καὶ εἰς τὰῦτα προσανήσεως 30 ὥρα. Εἰς τὰ πληρώματα, τῶν ἐκτελούντων ἐπιβατηγὸν συγκοινωνίαν πετρελαιοκινήτων καταβάλλεται ἐπὶ πλέον τῶν ἀποδόχων τοῦ ποσὸν 30.000 δρ. Εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων δὲν ἐπέρχονται μεταβολαί, ἔξωστοι μόνον τῶν μέχρις ὀλικῆς χωρητικότητος 10 κόρων πετρελαιοκινήτων καὶ ἰστιοφόρων σκάφων, εἰς τὰ ὅπους ἡ σύνθεσις — ἔξωστοι τοῦ κυβερνήτου — καθορίζεται ἐλεύθερως ὑπὸ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς.

«Ἡ τροφὴ παρέχεται εἰς εἰδος, δικαιομένης τῆς ἡμεροσίας δαπάνης μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 3.500 δρ., κατ' ἄπομον.

### Τὰ παρ. Ἐλλήνων ἀγορασθέντα πλοῖα

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Ἀριστ. Ὁνάση ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Hegira» 7588 τ. γκρός (τοῦ 1919) παραληφθὲν εἰς τὸ Λός Ἀντέλες καὶ τεθὲν ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας μετωνομάσθη «Μερόπη».

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ. Ἐλλήνων μικρὸν ἀποτολούκην ἀγγλικὸν σκάφος «Isle of Alberney» παραληφθὲν εἰς τὸ Ἀπλεντόρε ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν ἐλληνικὴν καὶ μετωνομάσθη «Ἀννοῦλα».

— Τὰ παρὰ τοῦ κ. I. Κοσμᾶ ἀγορασθέντα ἀμερικανικὰ φορτηγὰ «Charles R. Mackormick» 6027 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ «Absaroka» 5695 τ. γκρός (τοῦ 1918) παραληφθέντα εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα τοῦ Ειρηνικοῦ, ἐτέθησαν ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθησαν «Πριμαβέρα» τὸ πρότον καὶ «Πριμαβίστα» τὸ δεύτερον.

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Μ.γ. Ἐμπειρίκον ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Eliot Spar» 5055 τ. γκρός (τοῦ 1919) παραληφθὲν εἰς Ἡνομένας Πολιτείας ἐτέθη ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθηση «Φρείζος II». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐφόρτωσεν ἐκ Καναδᾶ διὰ Πειραιᾶ δυονταὶ καὶ ἀναμένεται.

— Παρὰ τῆς ἑταίριας «Oriental», εἰς ἣν ἀνήκει τὸ ἐπιβατηγὸν ἀποβόλιον «Κάρδον», ἡγοράσθησαν δύο εἰσέστη ἀγγλικὰ γιὰτ ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 12000 λιρῶν περίπου, ναυτηγήσεως δὲ 1888 καὶ 1897. Τὸ ἐν ἦς αὐτῶν ἔχει μήκος 200 ποδῶν, ὄνομάσθη «Ἀνατολή» καὶ δὲ καταπλεύση εἰς Πειραιά μετὰ πάροδον μήνας, προσορίζεται δὲ — διονος μετὰ τοῦ «Καλδούν» — διὰ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς-Αλεξανδρείας. Τὸ ἐτερον ἔχει μήκος 240 ποδῶν, ὄνομάσθη «Ρόδος» καὶ προσορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς-Δεδεκανήσων. Ἀμφότερα ὑπὸ τεθοῦν ὑπὸ παλαιστινιακὴν σημαίαν.

— Ἡ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν καναδικὴ πορεύεται «Δωροθέα ΙΙάξος» ἐπωλήθη εἰς τὸν κ. Πειραιῶν, τῆς Ἀλεξανδρείας, ὡς ἔχει μετασκενεῖ οὐδὲ, ἀντὶ γνωσθείσης τιμῆς 30.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος ναυλοεῖ ἡδη εἰς Πειραιᾶ καὶ πρόσειται νὰ ἐκτελέσῃ ταξίδιον ἐκ Κύπρου εἰς Λονδίνον πρὸς μεταφορὰν ἐπιβατῶν.

— Τὸ ἐτερον παρὰ τοῦ κ. Ὁνάση ἀγορασθὲν ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Hanley» 7583 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἀγγέλλεται, διὰ μετωνομάσθη «Οceania» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Χονδούρας.

### Τὸ ἀγορά τῶν πλοίων

Εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην εἶναι τῷρα ἐστραμμένον τὸ παγκόσμιον ἐνδιαφέρων τῶν ναυτιλλούμενων. Ἡ συνεχιζόμενη ἐκτοίχισις καὶ ναῦλωσις τῶν ἀμερικανικῶν κρατικῶν σκαφῶν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν Ἡνομένων Πολιτεῶν καὶ αἱ ἀπεικονεῖν ἀγορὰ ἀπὸ μέρους τῶν ἐντὸν ναυτικῶν κωρῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν των, εἶναι τὰ μόνα στοιχεῖα τῆς διεθνοῦς κνήσεως εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πλοίων.

Ἐφόσον αἱ ναυτηγήσεις κοινοῦνται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν ἀπράμτεικωρῶν, ὃς ὑπερβολὴν εἰς κόστος καὶ ἡ παράδοσις ἔξαιρετικὰ καυντοτεργίμενην φυσικὸν εἶναι οἱ ἐφοπλιστοῦνται γὰρ ἀνάγκηστον τὴν κάλυψιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν των εἰς πλοία ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν ὁγκώδη παρακαταθήκην. Τὰ ἐλίμπετρα κυρίως εἶναι τὰ πληθωρικῶν ναυτηγήσεων καὶ τὰ ἐν ἀπεραθονίᾳ διαθέσιμα. Ολίγα, τούναντιον, ὑπὸ ἀπομένουν μετὰ τὰς πρὸς τοὺς ἀμερικανούς πολιτείας τὰ σκάφη πλέον ἐπιλεκτῶν τύπων, όπου τὸ «Biltmore» καὶ τὸ «Cs.».

Ἡ ἐλληνικὴ ἐπιχειρηματικής δὲν πρόκειται, δέβαινα, νὰ ἀπονούσῃ ἀπὸ τὴν ἀγοράν. Τὴν στιγμὴν ἀπήνη δὲν οἱ ἐφοπλιστοῦντες τὸν ἐφοπλισμόν μας παράγοντες εὐρίσκονται εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην. Ἀγνωστος, δέβαινα, εἶναι ἡ ἔκτασις τῆς ἀγοραστικῆς διαθέσεως ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας, γεγονός παντού εἶναι, διὰ ἀγορὰ πολλὰ θὰ γίνονται, περισσοτερεσσα δὲ, ἀν ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ἡζήματα τῆς Ναυτιλίας ἀνεύρουν τὴν ούθισσαν.

Δέοντος, πάντως, νὰ ληφθῇ ὑπὸ δύνην, διὰ επλοία ἀνάγκης εἶναι τὰ ἐλίμπετρα καὶ δὲν ἡμετοῖ μία Ναυτιλία νὰ συγκροτήσῃ τὴν δῆλη ἀπῆτης διάλογων μὲ τὰ σκάφη αὐτῶν. Πολλοὶ Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ διατηροῦν ἀκόμη πλήρεις τὰς ἐπιφυλάξεις των διὰ τὴν πρόσκτησην πλοίων

δαπανηρῶν καὶ ἐν πολλοῖς ἀκαταλλήλων. Ἡ πολιτικὴ τῆς ἀναμονῆς κόντεται μᾶλλον ἐπιβεβλημένη.

Ἐν τῷ μεταξὺ διὰ τὰ μεταχειρισμένα σκάφη, ἀκόμη καὶ διὰ τὰ παρ-ήλικα, ὑψηλαὶ διατηροῦνται αἱ τιμαί. Ἡ ζωηρότης τῆς γανλαγορᾶς εἶναι ὁ κύριος παράγων τῆς σημειούμενῆς εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πλοίων σταθερότητος τιμῶν. Θὰ κρατηθοῦν, δόμως, καὶ ἔως πότε οἱ ὑψηλοὶ ναῦλοι; Αὐτὸν εἶναι τὸ πανταχόθεν διατυπωμένον ἐρώτημα.

\*\*\*

Ἵδον καὶ μερικαὶ χαρακτηριστικαὶ ἀγοραὶ μεταχειρισμένων σκαφῶν:

«MOAMOA» δηζελοκίνητον, μὲ ἓν κατάστρωμα, 554 τ. γκρός, ναυπηγηθὲν τὸ 1937 εἰς Χόγκ Κόργ, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1941, μὲ μηχανής τετρακυλίνδρους καὶ εἰδικὸν διὰ τὴν μεταφοράν μελάσσης εἰς πλευρὰ τάνκες καὶ εἰς τὸ εντάνκε, ἐπολήθη ἀπὸ τὴν Αὐστραλιανὴν κυβερνήσην ἀντὶ 32.000 λιρῶν, ὡς ἔστι καὶ ενδίσκεται.

«LINEA» νορδηγικὸν ἀτμόπλοιον (πρόκων «Γιαννάκης»), μὲ ἓν κατάστρωμα, 737 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπολήθη ἀντὶ 750.000 κωρωνῶν.

«SIGNUS» συνηδικὸν ἀτμόπλοιον, 1716 τ. γκρός, 2.800 τ. d. w., ναυπηγηθὲν τὸ 1890 ἐν «Ἄγγλια», μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1925, ἐπολήθη εἰς συνηδούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 600.000 συνηδικῶν κωρωνῶν.

«BRIGHTSIDE» ἀγγλικὸν, 476 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1945 καὶ τὰς μηχανὰς ἐγκατεστημένας διποσθεν, ἐπολήθη ἀντὶ τιμῆς 13.500 λιρῶν.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» ἀπὸ κάτω λιμένας Πλέιτ 7000 τ. γεννημάτων διὰ Βορδώ, Δονγκέρκην, Μασσαλίαν ἢ «Ἀλγέριον 88)9, φόρτωσις 10 'Ιουλίου—10 Αὔγουστου.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ φορτηγὸν ἐκ Χαδόνης (πλῆρες φορτίον) διὰ Πειραιᾶς κατ' ἀποκόπην δολ. 165.000, βάσιν, φίο, «Ιούνιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ» (τάνκερ) ἀπὸ Βέρα Κρούν 8500 τ. μελάσσης διὰ Πειραιᾶς δολ. 11.75, Μάιον—Ιούνιον.

«ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ» 2851 τ. νέτ-ρετζίστερ, τάμη-τσάρτερ δι' ἓν ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ δολ. 4.65 κατὰ τόννον d.w., παραλαβὴ-παράδοσις «Ἀγγλίαν.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐκ Χάιφας 2200 τ. ἀσφάλτου διὰ Πειραιᾶ 40)—φίο, φόρτωσις 25 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

«ΦΡΙΞΟΣ II» (παναμαϊκὸν) 3095 τόν. νέτ-ρετζίστερ, τάμη - τσάρτερ διὰ δύο μῆνας, δολ. 5, ἀμεσος παράδοσις Σαβάνναν.

«ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» 3499 τ. νέτ ἀπὸ κάτω λιμένας Πλέιτ ἢ Νεκτούσης (γεννημάτη) διὰ Βόρ. Γαλλίαν ἢ Καζαμπλάγκαν 90)—Ιούνιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ κάτω λιμένας Πλέιτ ἢ Νεκτούση 7700 τον. γεννημάτων διὰ Βόρ. Γαλλίαν ἢ Καζαμπλάγκαν 90)—, φόρτωσις Αὔγουστον.

«UTAHAN» (παναμαϊκὸν) ἀπὸ Νεκτούση 9.300 τ. γεννημάτων διὰ Βορδό—Δονγκέρκην φέντες 91)—, δύνον ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν ἢ Μπονέος «Αὔρες 2)6 ἐπὶ ξλαττον, φόρτωσις 20 'Ιουλίου—20 Αὔγουστου.

«MARIA A.» ἐκ Πλέιτ (πλῆρες φορτίον γεννημάτων) διὰ Δυτ. Ιταλίαν 93)3, Ιούνιον—Ιούλιον.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» ἐκ Ντρόμπαν (πλῆρες φορτίον γανθνόρακων) διὰ Μπονέος «Αὔρες 57)6, Ιούνιον—Ιούλιον.

«ΙΛΙΣΣΟΣ» ἀπὸ Νεκτούση 7250 τ. γεννημάτων δι' ἀμβέρσαν δολ. 19, Ιούλιον.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἀπὸ Φολλόνικα 4.000 τ. πυρίου διὰ Σέπτεμβρα 25)—φίο, ἀ. φ.

### Τὸ Παγκόσμιος ναυλαγορά

Παρὰ τὴν σημειούμενην ζωηροτάτην ζήτησην χωρητικότητος, ἡ ναυλαγορὰ ἔξακολουθεῖ παραμένοντα εἰς μίαν κατάστασιν μετρίας κυνήσεως, συνεπεία τῆς ἐλλείψεως ἀφ' ἐνὸς καταλήγοντος τοντάς καὶ τῶν διστηρεύοντων ἀφ' ἐτέρου, αἵτινες παρεμβάλλονται ἀπὸ τὰς κρατικὰς διατυπώσεις, δεῖσις καὶ.

Εἰς τὸ Πλέιτ μὲ ζωηρὸν φυθμὸν ἔξηκολούθησαν αἱ ναυλώσεις σκαφῶν. Αἴτοι ἀντὶ ἀνέμων στοταριού μετρίων φέντες 91—καὶ δὲ τοῦ Νεκτούση εἰς τὰ 91).—Διὰ Ρόττερνταμ ἐπηληγόντων 85)—καὶ δι' ἀμβέρσαν δολ. 18.

Ο τομεὺς τῆς Βόρ. Αμερικῆς ησυχος, πολλαὶ δὲ διαταγαὶ παρέμεναν ἀνεκτέλεστοι. Αἴτοι Ἀγίου Λαυρέντιον (γενικά εἰδη) διὰ Πάτρας—Πειραιᾶ 29 σέντες κατὰ κυβ. πόδα διὰ δέματα.

Τὰ «τάμη-τσάρτερ» μὲ συνεχῆ ζήτησιν. Σκάφος 9120 τόννων ἐκλείσθη δι' ἑνὶ ταξίδιο εἰς τὰ 26)6, ἀμεσος παραλαβῆ εἰς Κάρδιφ καὶ ἐτερον ίδιας χωρητικότητος διὰ ταξίδια Μεσογείου εἰς τὰ 14).

Φωσφάτα αἱ παρὰ τὴν Ούνδρας ἀπὸ τὴν Χαδάνη διὰ Πειραιᾶς κατ' ἀποκόπην, πολλοὶ της εἰδης φέντες 28)6. Μεγάλος σκάφος ἐκλείσθη παρὰ τὴν Ούνδρας εἰς τὴν Χαδάνη διὰ Πειραιᾶς κατ' ἀποκόπην, 150.000 δολ. φίο. Διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Νέαν Καλληδονίαν διὰ Μασσαλίαν 100)—, ὑπῆρχε δὲ καὶ ζήτησης χωρητικότητος διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι διὰ Νόρδερν φέντες.

Σκάφη οἰσαδήποτε χωρητικότητος ἔξηκολοντο ἀπὸ Μπαχρέιν διὰ Λισαβώνα καὶ Δυτ. Ιταλίαν (παράγωγα πετρελαίου) εἰς τὰ 15 δολ. φίο. Διὰ γανθνόρακας ἐπίσης ὑπῆρχον διαταγαὶ ἀπὸ Καλκούτας διὰ Κολόμπο καὶ Ντρόμπαν — Λουρέντζο Μαρκές διὰ Ρίβερ Πλέιτ.



## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυλ. γνω.	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγία Βαρβάρα	Φρ. Σιγάλας καὶ Σία..	04	2433	εἰς Σαβόνναν 27 Μαΐου (διὰ Φολλόνικα)
Αγία Θαλασσινή	Δ. Κεφάνης .....	11	3508	εἰς Μασσαλίαν 30 Μαΐου
Αγία Μαρίνα	«Κάσος» Α. Ε.....	12	4151	πόλι φόρτωσιν εἰς Αργεντινήν 29 Μαΐου
Αγιοι Βίκτωρες	νιοι Ν. Ι. Πατέρα .....	19	4344	ἀνεχ. Μάρχ. (Ν. Αφρ.) 18 Μαΐου διὰ Φινλανδίαν
Αγιος Βλάσιος	Εύγενία Ι. Χανδρή....	18	2974	ἐν πλ. ἐκ Ζογκονίδακ διὰ Σαβόνναν, 30 Μαΐου
Αγιος Γεώργιος	νιοι Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 9 Μαΐου διὰ Φάλμουθ
Άγης Γεώργης	νιοι Γ. Σιγάλα .....	08	2098	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Μαΐου
Αικατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Κουμάνταροι .....	17	5933	παρέμενε Μπάρρου 25 Μαΐου
Άλεξανδρα	Κ. Καρρᾶς καὶ ιλός..	13	4355	εἰς Νούπρωτ 25 Μαΐου
Άλφειδς	«Θεοφανώ» Α. Ε.....	20	5116	προσαράξαν εἰς Καναδάν ἐγκατελείφθη
Άμερικη	Λίμπερτον (προσ. ἔκκ.)	43	7176	εἰς Βαλτιμόρην 20 Μαΐου
Άντικλεια	Π. Τζαννετάτος .....	92	951	ἀνεχ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου διὰ Κύπρου.
Άννα	Ν. Λυκαρδόπουλος .....	19	5173	ἔφθ. Οράν 25 Μαΐου εἰς Μασσαλίας
Άννα Ν. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρή .....	21	4858	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 23 Μαΐου
Άννα Μάρκου	Ε. Ν. Βινταδῆς .....	19	2431	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 19 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Άννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος» .....	18	5685	ἔφθ. Μπάρρου 22 Μαΐου
Άννα Τ.	Θ. Τεργιάζος .....	06	2728	εἰς Κάρδιβ 25 Μαΐου, ἐποκενή
Άργολικός	Μαρῆς Εμπειρίκος .....	21	4786	ἔφθ. Αμβέρσαν 21 Μαΐου
Άργω	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	18	5592	ἀνεχ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου διὰ Χάϊφαν
Άρμαθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία..	19	4683	ἔφθ. Γκαζίμπεκ 18 Μαΐου
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.....	17	5692	εἰς Ντιέγκο Σουαρές 28 Μαΐου (ἐν δεξαμενῇ)
Άσπασια Νομικοῦ	«Θηρακή» Α. Ε.....	38	4854	ἔφθ. Λήθη 23 Μαΐου
Βόλος	«Ελληνικὸν Δημόσιον..	23	1175	ἔφθ. Μυτιλήνην 31 Μαΐου
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργοτῆς	20	6343	ἀνεχ. Ρόττερνταν 8 Μαΐου διὰ Ταμπάκιο
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης .....	18	4289	ἔφθ. Φάλμουθ 25 Μαΐου
Γεώργ. Ποταμιδόνος	«Ηπειρωτική» Α. Ε...	13	4044	ἀνεχ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου διὰ Βασόραν
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Λονδίνον 24 Μαΐου
Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε.....	38	5482	ἀνεχ. Μπάρρου Μπλάγκαν 25 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλινός» .....	06	3016	ἀνεχ. Μπόναν 19 Μαΐου, Γιβραλτάρ 23 δι' Αμβέρσαν
Δημ. Ίγγλεσης	νιοι Δ. Ίγγλεση .....	18	5275	ἐν πλ. ἐξ Αργεντινῆς δι' Εύρωπην, 26 Μαΐου
Δημ. Χανδρῆς	Δημ. Ι. Χανδρῆς .....	10	4643	παρέμενε Τάνι 25 Μαΐου
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας .....	19	5253	ἀνεχ. Μπουνένος Αὔρες 25 Μαΐου διὰ Ντόρομπαν
Δωδεκάνησος	Λίμπερτον (προσ. ἔκκ.)	45	7240	ἔφθ. Μόρτηλ 20 Μαΐου
Δωρίς	Ηλ. Χατζηλίας .....	17	4604	ἀνεχ. Αλεξανδρειαν 22 Μαΐου διὰ Στρατῶνι
Εἶη Λιθανοῦ	N. Λιθανός .....	37	4839	εἰς Αλμπέρον (Βρ. Κολομβ.) 28 Μαΐου
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	27	4163	ἀνεχ. Αλγέριον 22 Μαΐου διὰ Ρωσίαν
Ελένη (ἐπιθατηγόν)	Γ. Εμπειρίκος .....	03	1426	ἀνεχ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου διὰ Κρήτην
Ελένη Κουλουκουντῆ	Α. Καλλίνικος .....	18	5655	πόλι φόρτωσιν εἰς Ν. Οβαλίαν 22 Μαΐου
Ελίζα	ἀδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5548	ἐν πλ. ἐξ Αργεντινῆς δι' Εύρωπην 28 Μαΐου
Ελισσάθετ	Α. Γ. Παπαδάκης .....	19	1986	ἔδεξεμανισθη εἰς Ναύσταθμον 23 Μαΐου
Ελλάς	ἀδ. Μαζαράκη .....	22	3553	ἔφθ. Ντόρομπαν 18 Μαΐου
Ελλάς	«Ελληνική Α. Ε.» .....	16	2081	εἰς Αλβερόνιον 25 Μαΐου
Ελπίς	Λίμπερτον (προσ. ἔκκ.)	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Μαΐου, ἐκφορτώνει
Εύηνος	Α. Πρίντεψης .....	19	1492	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 27 Μαΐου
Εύθαλαία	«Λιθανός» Α. Ε.....	19	5627	παρέμενε εἰς Μαδαγασκάρην 20 Μαΐου
Εφη	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	18	3551	ἔφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαΐου
Ζεφυρος	ένάγγ. Νομικος .....	90	192	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαΐου, ἀργεῖ
Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς	«Ζέφυρος» Α. Ε.....	09	4796	ἀνεχ. Μπουνένος Αὔρες 15 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Ηπειρος	ἀδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5548	δηῆλθε Πειραιᾶ 12 Μαΐου διὰ Λός Αντέλες
Ηράκλειον	«Ελληνικὸν Δημόσιον..	18	5572	ἀνεχ. Βασόραν 19 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Ηρών	«Ελληνικὸν Δημόσιον..	25	964	ἀνεχ. Ιτέαν 30 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Θεμιστοκλῆς	Δ. Ν. Κουφός .....	06	1516	εἰς Βόλον 31 Μαΐου
Θεομήτωρ	Λίμπερτον (προσ. ἔκκ.)	44	7198	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 19 Μαΐου
Θεοφανος Λιθανού	νιοι Σ. Π. Πολέμη .....	10	4427	ἐκφορτώνει εἰς Τεργεστήν 30 Μαΐου
Θέτις	«Θεοφανός» Α. Ε.....	37	4815	παρέμενε εἰς Χούλλ 25 Μαΐου
Θηρασιά Νομικοῦ	Π. Χατζηλίας .....	30	4123	ἀνεχ. Αμβέρσαν 22 Μαΐου διὰ Ροζάριο
Θράκη	«Θηρακή» Α. Ε.....	88	1356	ἐκφορτώνει εἰς Θεσσαλονίκην
Ιάκωβος	«Ελληνικόν Δημόσιον..	41	7460	ἔφθ. Αμβέρσαν 21 Μαΐου (εἴτα Αγγλίαν)
Ιθακος	G. Αγγελίδης .....	01	2107	ἔφθ. Ζογκούλδας 30 Μαΐου
Ιλισσός	Γ. Δρακούλης .....	06	3916	παρέμενε εἰς Αμβέρσαν 26 Μαΐου
Ιόνιον	«Θεοφανός» Α. Ε.....	15	4724	φθάνει εἰς Μασσαλίαν μέσα Ιονίου
Ιρις	«Ελληνικὸν Δημόσιον..	42	7035	ἔφθ. Ντακάρ 22 Μαΐου
Ιω. Φράγκος	Ιω. Παλαιοκρασσῆς .....	11	1881	ἔφθ. Σύρον 18 Μαΐου
Καθαριώτισσα	Μάρκ. Φράγκος .....	12	3442	ἔφθ. Σφάξ 21 Μαΐου πόδις φόρτωσιν
Καλάμαι	νιοι Γ. Καραδία .....	13	1877	ἀνεχ. Τορρεβίζα 17 Μαΐου διὰ Φαρόες
Κάσος	«Ελληνικὸν Δημόσιον..	20	5791	ἔφθ. Αμβέρσαν 15 Μαΐου
Κατίγκω Χατζηπατέρα	«Κάσος» Α. Ε.....	39	5215	εἰς Μπάρρου Μπλάγκαν 28 Μαΐου, φορτώνει
Κέρκυρα	νιοι Κ. Χατζηπατέρου .....	13	3661	ἐκφορτώνει εἰς Μασσαλίαν 29 Μαΐου
Κορινθία (ἐπιθατηγόν)	Λίμπερτον (προσ. ἔκκ.)	45	7240	παρέμενε Νέαν Υόρκην 20 Μαΐου
Κορυτσά	Έλλην. Μεσογ. Γαμμαι .....	11	3874	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Κρήτη	«Ακτοπόλιτα τῆς Έλλάδος .....	86	1053	ἔφθ. Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Κυκλαδες	«Ελληνικὸν Δημόσιον..	20	7744	ἀνεχ. Λονδίνον 12 Μαΐου, Τενερίφαν 21 διὰ Πλέιστον
Κωνσταντίνος Η.	«Ελληνικὸν Δημόσιον..	41	7157	ἀνεχ. Φρήνιαν 3 Μαΐου, Κολόμπο 22 δι' Αδεν
Λεισθάδ	Γ. Ηλιόπουλος .....	05	2527	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαΐου, ἐποκενή
Λέσθος	Γ. Μ. Σταματέλατος .....	03	1667	δρογεῖ εἰς λιμένα Αλγύπτου
Λεωνίδας	Λίμπερτον (προσ. ἔκκ.)	45	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 14 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Λεων. Ν. Κονδύλης .....	Θρ. Βογιατζίδης .....	28	4578	ἀνεμένετο εἰς Κόρων 31 Μαΐου
	νιοι Λ. Κονδύλη .....	12	3923	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 9 Μαΐου δι' Αμβέρσαν

Λύρας .....	Π. καὶ Μ. Λύρας .....	18	5686	Έφθ. Νεκοτσέαν 14 Μαΐου
Μακεδονίας .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	42	7044	Έφθ. Θρήνερς (Καναδά) 19 Μαΐου
Μαλιακός .....	Μαρῆς 'Εμπειρίκος .....	12	3903	εἰς "Αλεμπόρχ 25 Μαΐου, ἐποκενή
Μαννοῦλα .....	υἱοῦ Γ. Καραβία .....	20	1986	παρέμενε Γλασκώνη 25 Μαΐου
Μαργαρίτα .....	Στέφανος Σοφιανός .....	89	2187	Έφθ. Σμύρνην 17 Μαΐου
Μαργ. Χανδρή .....	Δημ. I. Χανδρής .....	20	5401	άνεξ. Μπάχαν Μπλάγκαν 8 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Μαρία Λ. .....	Κ. Η. Λαμπός .....	12	4707	άνεξ. Ντόρματαν 5 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Μαρίκα Πρωτοπατά .....	Π. Πρωτοπατᾶς .....	15	4447	εἰς λιμένας N. 'Αφρικής 26 Μαΐου
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη .....	άδ. Κυρτάτα .....	04	4784	εἰς Πειραιά 31 Μαΐου, ἐποκενή
Μάρπησσα .....	N. Εδόταθίου .....	19	5476	διῆλθε Μαδέρας 16 Μαΐου διὰ Νεκοτσέα
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντής .....	άδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5548	διῆλθε Λάζ Πάλμας 16 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Μεσσαριά .....	Εύάγγ. Νομικός .....	89	350	εἰς ταξίδια Πόρτ Σαΐδ — Παλαιστίνης
Μιασουλής .....	Δίμπετρον (προσ. ἑκ.) .....	44	7176	εἰς Νέαν 'Υόρχην 20 Μαΐου
Μιμδέζα .....	«Εμπορική - Εφροπλοτική» .....	05	3071	άνεξ. Νέαν 'Υόρχην 19 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
Μίνα Λ. Καμπάνη .....	χλ. Λ. Καμπάνη .....	20	5227	έναντι σχετικούς 5 Μαΐου
Μιχαήλ 'Ανάγνος .....	Δίμπετρον (προσ. ἑκ.) .....	44	7176	άνεξ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου διὰ Χάρην
Μιχ. Λ. Έμπειρικός .....	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου .....	18	5202	εἰς Λίβερπούλ 25 Μαΐου
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως .....	Δημ. I. Χανδρής .....	15	3874	εἰς Μπλάθ 30 Μαΐου, ἐποκενή
Ναντίν .....	«Εμπορική - Εφροπλοτική» .....	04	3582	παρέμενεν εἰς Χάμπτον σόδε 20 Μαΐου
Ναύαρχος Κουντουριώτης .....	Δίμπετρον (προσ. ἑκ.) .....	45	7247	άνεξ. Πειραιά 22 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρχην
Νέα 'Ελλας .....	δδ. Γουλανδρή .....	22	16991	εἰς Γλασκώνη 30 Μαΐου
Νηρεύς .....	'Ηλ. Γ. Χατζηλίας .....	37	5205	έν πλῷ ἐν Μασσαλίας 28 Μαΐου διὰ N. 'Αμερικήν
Νίκη .....	Δίμπετρον (προσ. ἑκ.) .....	45	7240	παρέμενε Νέαν 'Υόρχην 20 Μαΐου
Νικόλας .....	B. Σ. Ρωσόλιμος .....	10	4540	εἰς Μασσαλίας 18 Μαΐου
Νικ. Γ. Κουλουκουντής .....	«Ατλαντικός» A. E. .....	17	3201	εἰς Σαδόνναν 20 Μαΐου
Νικ. Μήχαλος .....	Κ. Μήχαλος .....	13	4342	άνεξ. Λίβερπούλ 22 Μαΐου δι' Αργεντινήν
Νικολάου Μαρία .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	27	5525	εἰς Βέρα Κρούς 28 Μαΐου
Νίκος Τ. .....	'Ελευθ. Τρικύλον .....	19	5175	παρέμενε Νιούκαστλ 20 Μαΐου
"Ολυμπίος .....	Κουλούνθρος - 'Εμπειρίκος .....	18	5216	Έφθ. Νεκοτσέαν 11 Μαΐου πρὸς φόρτωσιν
"Ορος Αίτνα .....	«Ατλαντικός» A. E. .....	29	4230	ἐκφορτώνει εἰς 'Αμβέρσαν 30 Μαΐου
"Ορος Ελικών .....	«Τρόμπα Σο .....	18	5525	Έφθ. Βορδώ 13 Μαΐου
"Ορος Ικυλλήνη .....	Ρεψυμ. - Κουλουκουντής .....	17	3704	εἰς πλόας B. 'Αφρικής — N. Γαλλίας
"Ορος Υδόπη .....	«Ωκεανός» A. E. .....	19	5182	άνεξ. Μοντεβίδεο 19 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Παναγῆς .....	N. Λυκιαδόποντος .....	20	5194	άνεξ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου καὶ Μπάρρων 23 διὰ Πλέιτ
Πειραϊές (ἐπιθατηγόν) .....	'Ελληνικον Δημόσιον .....	29	1493	Έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
Πετρόι .....	«Τρανσπετόρδη» A. E. .....	03	4634	εἰς ταξίδια Σούνες — 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης
Πέτρος I. Γουλανδρής .....	δδ. Γουλανδρή .....	23	4698	άνεξ. N. 'Υόρχην 22 Μαΐου διὰ Λισσαβώνα — Πειραιᾶ
Πιπίνα .....	Γ. Μ. Σταματελάτος .....	04	2650	ἀργεῖ εἰς τὸ Νιώμπαν
Πόρεντ Κλήραρ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	20	4839	άνεξ. Νεκοτσέαν 14 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Πότη .....	Μηχ. Βερνίκος .....	96	1594	εἰς Πειραιά 30 Μαΐου, ἐποκενή
Ριχάρδος Δ. Λάσιος .....	Δίμπετρον (προσ. ἑκ.) .....	45	7240	Έφθ. Ντούαλι 9 Μαΐου (διὰ B. 'Αμερικήν)
Σαλαμινία .....	Κ. Πετρούστης-Γ. Τάνες 01	01	3634	εἰς Νικολάειφ 20 Μαΐου ὑπὸ φόρτωσιν
Σουλιώτης .....	«Ναυτίλος» A. E. .....	17	4300	εἰς Βαλτιμόρων 20 Μαΐου
Σπέτσαι .....	Δίμπετρον (προσ. ἑκ.) .....	45	7240	διῆλθε Γερμανίτάρη 18 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Σπυρίδων II .....	Λεία πολέμου .....	17	4887	άνεξ. Ροζάριο 18 Μαΐου διὰ Αὔρες
Στάμιος .....	Δ. Φαρπαλίδης .....	14	3801	άνεξ. Λομπάτο 16 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Σταυρός .....	«Κάσος» A. E. .....	25	4853	άνεξ. Πειραιά 25 Μαΐου διὰ Καβάλλαν
Στέφανος .....	Σ. Θεοφανίδης .....	18	653	άνεξ. Πλέιτ 10 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Στρυμών .....	«Λιδιανός» A. E. .....	19	5250	διῆλθε Γερμανίτάρη 15 Μαΐου διὰ Γάνδην
Ταξιάρχης .....	άδ. Λαμπός .....	13	4221	εἰς Κάρδιφ 25 Μαΐου, ἐποκενή
Ταυγετος .....	Κουλούνθρος - 'Εμπειρίκου .....	18	5687	άνεξ. Αλεξανδρειαν 23 Μαΐου διὰ Χάϊφαν
Τηλέμαχος .....	Γ. Δρακούλης .....	11	3658	εἰς Βόρ. Αμερικήν, ὑπὸ κατάσχεσον
Τασία .....	Καδώλ Σιγάλα .....	04	3034	Έφθ. Νέαν 'Υόρχην 2 Μαΐου. Παραμένει
"Υδρα .....	Δίμπετρον (προσ. ἑκ.) .....	45	7176	εἰς Σαν Λούι (Ροδ.) 20 Μαΐου
"Υδρούσσα .....	Π. Χριστόποντος .....	22	2038	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ μὲ ζημίας
"Υπανις .....	άδ. Συνοδινοῦ .....	09	1459	ἐκφορτώνει εἰς Τύνιδα 27 Μαΐου
Φλώρα Νομικού .....	Λουκᾶς Νομικός .....	21	1783	άνεξ. Μασσαλίαν 10 Μαΐου διὰ Βασόραν
Φρέδ .....	K. Δ. Καλαφάτης .....	07	4043	εἰς Πειραιᾶ
Χειμάρρα .....	'Ελληνικον Δημόσιον .....	05	1221	Έφθ. Γλυσσόβων 29 Μαΐου
Χίος .....	«Λιδιανός» A. E. .....	39	5643	άνεξ. Βαλτιμόρων 18 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Ψαρά .....	Δίμπετρον (προσ. ἑκ.) .....	45	7240	εἰς Νοβορωσίσκην 26 Μαΐου, φορτώνει
Ωρίων .....	Πολ. Λύρας .....	09	4798	

## Διαθέτομεν

### 500.000 ζεύγη ύποδημάτων

προερχόμενα ἐκ τοῦ ἀγγλικοῦ στρατοῦ καὶ τῆς R. A. F. Εἰς ἀρίστην κατάστασιν, εἰς δὰ πά τὰ μεγέθη. Δέκα σελλίνια τὸ ζεύγος. Τὰ ὑποδήματα ἡγοασθόσαν παρ' ἡμῖν ἐν τοῦ ὑπονομογείου 'Εφροδίσιον καὶ ἐπεκενύσθωσαν τελείως εἰς τὰ ἔργοστάσια μας. Φόρτωσις ταχεῖα. Μεγάλαι ποσότητες ἀπὸ αὐτῶν διετέθησαν ἡδη εἰς τὸ 'Ηνωμένον Βασίλειον καὶ εἰς ἄλλας εὐρωπαϊκὰς χώρας. Είναι συσκευασμένα εἰς στρεγούς σάκκους ἀνὰ 25 ζεύγη. Ζητήσατε τηλεγραφικῶς λεπτομερείας. Πληρωμὴ εἰς οἰανδήποτε ἀγγλικὴν Τράπεζαν. Ή 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. Petrotis

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

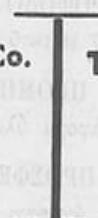
Regularly Specified by leading Greek Shipowners

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



Red Hand

## "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ", A.E.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΟ KONTINENT

Αι γραμμαί μας ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

ά)π "ΕΛΛΑΣ," από ΜΑΝΤΖΕΣΤΕΡ και ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ τέλος Μαΐου και  
ΑΜΒΕΡΣΑΝ άρχας Ιουνίου.

ά)π ". . . . .," από ΛΟΝΔΙΝΟΝ Ιουνίου.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΟΔΟΣ ΝΙΚΗΤΑ 7. - ΤΗΛ. 43027

Π ρακτορεία εις όλους τους λιμένας τής Έλλαδος και τής Ανατ. Μεσογείου.

# ΓΕΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

Γραμμή τακτικών μηνιαίων άναχωρήσεων μεταξύ  
ΕΛΛΑΔΟΣ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

διά τῶν ἀτμοπλοίων:

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

χωρητικότητος 7.500 τόννων ἔκαστον και 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, ως και «GREEK LINE»  
810 Bridge Street, New York, τηλέφ. Whitehall 3—3825

Telephone 681  
Code Used:  
A.B.C. 5th & 6t 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, GILFIL-  
LAN & Co. Ltd. APCAR LINE OF STEAMERS, PRINCE  
LINE, LTD., SHAW SAVILL & ALBION CO. LTD., CANA-  
DIAN GOVERNMENT MERCHANT MARINE LTD., STAN-  
LEY AND JOHN THOMPSON LTD. (SILVER LINE), SWE-  
DISH EAST ASIATIC CO. LTD., SCOTTISH-SHIRE LINE,  
BOUSTEAD & Co. Ltd. BRITISH INDIA STEAM NAVI-  
GATION 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. TORGEREEN & CO., A.S., PATERSON, SIM-  
MONDS & Co. Ltd. BEN LINE OF LEITH, SUN SHIP-  
PING CO. LTD., R. S. DALGLEISH LTD., SIR W. R. SMITH  
& SONS LTD., HUGH HOGARTH & SONS, SIR R. ROPNER  
& Co. Ltd. SIR JAMES BELL & CO., TURNBULL, SCOTT  
& CO., G. HEYN & SONS LTD. (HEYN LINE), EVAN THO-  
MAS RADCLIFFE & CO., COMMONWEALTH GOVERN-  
MENT LINE OF STEAMERS, JAMES CHAMBERS & CO.  
(DODWELL CASTLE LINE), BULLARD KING & Co. Ltd.  
(NATAL DIRECT LINE), THE TANK STORAGE AND CAR-  
RIAGE 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.

Ἄξιότιμοι Κύριοι,

Λαμβάνομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ἀναγγεῖλωμεν τὴν σύστα-  
σιν ιδιαιτέρας Διευθύνσεως τοῦ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ  
ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΜΑΣ EN NEA ΥΟΡΚΗ ΓΡΑΦΕΙΟΥ,  
τοῦ εἰδικοῦ διὰ ναυτικὰ εἰδη μηχανῆς καὶ καταστρώματος.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ μηχανέλαια, παρεμβύσματα καὶ  
διάφορα ὄλικὰ καταστρώματα εἰς ἀσυναγωνίστους τιμάς.

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

Ἐπίσης ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ ρυμουλκὰ πάσης ἵπποδυνά-  
μεως καὶ εἰμεθα εἰδικοὶ δι’ ἀγθρακεύσεις πλοίων καὶ γεγ-  
κῶς δι’ οἰανδήποτε ἐργασίαν σχετικὴν μὲ τὴν ναυτιλίαν.

Διὰ τῆς ἀμέσου καὶ ταχείας ἔξυπηρτήσεως μας, Κύριοι,  
εἰμεθα δέσμαιοι διτι θὰ δυνηθῶμεν νὰ σᾶς ἀποδείξωμεν εἰλι-  
κρίγειαν καὶ ολογομίαν.

Μετ’ ἔξαιρέτου ὑπολήψεως

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.