

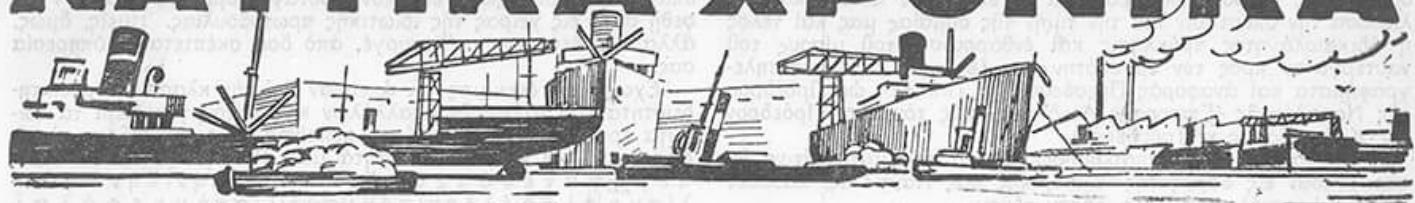
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1946

Αρ. Φύλλου 265/24

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 265(24)

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

ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1946

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΜΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

'Ανοικτή έπιστολή τοῦ κ. Γ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

σεως ναυτικής πίστεως παρὰ τῆς Κτηματικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος!

"Υπάρχει τὸ Συμβούλιον τοῦ 'Εμπ.Ναυτικοῦ, τὸ δόπον θά δύναται να χρησιμεύσῃ τὴν απειρίαν καὶ ἀκρισίαν τῶν υπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου σας. 'Αλλ' ἀφ' ἐνὸς εἰς τὸ ἐν λόγῳ Συμβούλιον δὲν ἔδθη ἡ πρέπουσα ἀρμοδιότης, ἀφ' ἑτέρου, ἀκατανόητον διατί, ἀπαρτίζεται τοῦτο κατ' ἀπόλυτον πλειοψηφίαν πάλιν ἀπὸ κρατικούς υπαλλήλους καὶ λοιπά τελείως ξένα πρὸς τὴν Ναυτιλίαν πρόσωπα. 'Επανειλημμένως ἐζητήθη ἡ διόρθωσις τῆς συνθέσεως τοῦ Συμβούλιον τούτου κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ἀσκησιν τοῦ προσορισμοῦ του. Οὐδὲν δῆμος ποτὲ ἐγένετο.

"Υπάρχει καὶ τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον τῆς 'Ελλάδος, μὲ κύριον, ἐκ τοῦ ίδρυτικοῦ νόμου, προορισμὸν τὴν γνωμοδότησιν τοῦ ἐπὶ παντὸς νομοσχεδίου σχέσιν ἔχοντος μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. 'Η γνωμοδότησις αὕτη, ἀπλῶς συμβούλευτική, δὲν ἦτο υποχρεωτική διὰ τὸν 'Υπουργόν, ἡτο δῆμος πολὺ ἐνοχλητικὴ διὰ τὴν υπηρεσίαν τοῦ 'Υφουργείου τῆς 'Εμπορ. Ναυτιλίας. Κακός μπελᾶς, δὲν ἔδει νὰ ὅγαλλε ἀπὸ τὸ κεφάλι της. Διὰ νεώτερου, λοιπόν, προποτικοῦ νόμου, τὸ δικαίωμα γνωμοδοτήσεως τοῦ Ν. Ε. Ε. περιωρισθῇ ἐκεῖ μόνον ὅπου θά ἐπεθύμουν τοῦτο οἱ κ. κ. Λιμενικοὶ ἀξιωματικοί. 'Αμεσον ἀποτέλεσμα είναι, δητὶ τὸ Ν. Ε. Ε., ἀν καὶ ἀποτελῇ κάποιαν δαπάνην καὶ ἐπιβάσουν, ἀδρανεῖ. 'Απότερον ἀποτέλεσμα, δητὶ ἡ Ναυτιλία διοικεῖται πάντοτε παρ' ἀπέλευθρα προσώπων, ξένων πρὸς αὐτὴν καὶ κακῶς ἔναντι ταύτης διατεθειμένων, ἀποκλείοντων δὲ συστηματικῶς, καὶ πάντοτε τὴν μετά τῶν εἰδίκῶν συνεργασίαν.

Πληθώρα, πρωτοφανής φυσικά, ναυτεργατικῶν νομοσχεδίων, νόμων καὶ Διαταγμάτων συνετάχθησαν, δσοι παρ' οὐδεμιὰς ἀλλη ναυτικῆς χώρας. Ούτω, θεσαίως, ἐδικιασθήθη ἡ πολυτέλεια τῆς υπηρεσίας, οἱ Πλοϊάρχοι Ε. Ν., οἱ 5 υποναύαρχοι λιμενικοὶ κλπ. κλπ., ἀν καὶ ὅπαρξις, τέλος, αὐτοῦ τούτου τοῦ 'Υπουργείου τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δχι θεσαίως παραγωγικοῦ 'Υπουργείου, ἀλλ' ἀπλῶς καὶ μόνον 'Υπουργείου Ναυτικῆς 'Εργασίας καὶ Προνοίας, ἐνῷ εἰς τὴν 'Αγγλίαν, τὴν Σουηδίαν, τὴν Νορβηγίαν κλπ. μεγάλας ναυτικάς χώρας, αἱ σχετικαὶ υπηρεσίαι, πρὸ τοῦ πολέμου, ἀπετέλουν, δχι καν διευθύνονται, ἀλλὰ τμῆματα ἀλλων παραγωγικῶν 'Υπουργείων.

'Ἐν συμπεράσματι, χαρακτηριστικὸν τῆς διεθρίας καὶ πλημμελοῦς ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ 'Υπουργείου τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας είναι τοῦτο: 'Οτι, ἐνῷ τὸ 'Υπουργεῖον ἔδει καὶ ἐσκόπει νὰ ἔχῃ ὡς προορισμὸν τὴν προστασίαν καὶ προαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας, τούτο περιώρισθε εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν προστασίαν καὶ προαγωγὴν τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, ἀναλόμασι καὶ ἐπὶ θυσίᾳ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ενῷ δὲ διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις ζηρᾶς (ἐμπόριον, βιομηχανίαν), ύφιστανται δύο 'Υπουργεία, ισορροπούντα τὰ ἀντιτιθέμενα ἐργοδοτικά καὶ ἐργατικά συμφέροντα, τὸ 'Υπουργεῖον 'Εθνικῆς Οικονομίας ἀφ' ἐνός, δπερ προστατεύει τὰ συμφέροντα τῶν ἐργοδότων καὶ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς 'Εργασίας, δπερ κηδεμονεύει τὰ ἐργατικά συμφέροντα, ἀντιθέτως εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσεων ύφισταται ἐν 'Υπουργείον, τὸ δόπον μονομερῶς, ἐκ προκαταλήψεως καὶ κατὰ σύστημα, προάγει τὰ ναυτεργατικά συμφέροντα καὶ ἀγνοεῖ τελείως καὶ ἀπολυτῶς τὰ ἐργοδοτικά τοιαῦτα.

'Αποτέλεσμα τῆς τοιαύτης πολιτικῆς καὶ δῆλης αὐτῆς τῆς νομοθετικῆς πολυτραγυμούσυνης, περὶ ής ἀνατέρω ὡμίλησα, ὡς καὶ τῆς κακῆς ἐμρηνείας καὶ ἐφαρμογῆς τῶν νόμων ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων τοῦ 'Υπουργείου τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, είναι ἡ πλήρης σύγχυσις, ἡ κακοδιοίκησις, ἡ δημιουργίας ἀνω τῶν 40 ναυτεργατικῶν διπλωμάτων εἰδικοτήτων, ἐνῷ τὸ ἀγγλικὸν ναυτικὸν ἔχει εἰκοσάδα περίου μόνον, ἡ ναυτεργατικὴ πληθωρικότης, ἡ ἀπειθαρχία τῶν πληρωμάτων, ἡ διαρκῶς ἐπαναλαμβανομένη ἐν τοῖς πλοίοις ἀρνησις παρ' αὐτῶν ἐκτελέσεως ἐργασίας, αἱ ἀπεργίαι, ἡ πλήρης διαφθορά τοῦ ἐπαγγελματικοῦ ποιοῦ τοῦ ἀλλοτε, καὶ πρὸ τῆς συντάσσεως τοῦ 'Υπουργείου σας, τελείου ναυτεργατικοῦ ἐλληνικοῦ παράγοντος, ἡ ἀναίσχυντος πληγὴ τῶν φευ-

'Ο κ. Γεώργιος Ε. Εμπειρίκος, ἀπὸ μακροῦ ἀπονομάων εἰς τὸ ἔξωτερον, μᾶς ἀπέστειλε τὴν κατωτέρῳ δημοσιευμένην ἀνοικτὴν ἐπιστολὴν πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὸν ὃποιαν ἐκθέτει τὰς γνώμας του ἐπὶ τῶν σοβαρωτέρων ζητημάτων, ποὺ ἀποσχόλησαν κατὰ καρούς καὶ ἀπασχολοῦν ἀκόμη καὶ σήμερον τὴν 'Εμπορικήν μας Ναυτιλίαν:

'Ἄξιότιμε κ. 'Υπουργέ,

'Ανήκων εἰς οἰκογένειαν μοχθήσασαν ἐπὶ τέσσαρας διοκλήρους γενεάς διὰ τὴν πρόσδον τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ὡδύμενος δὲ ἀπὸ τὸν πόνον διασθάνομαι πρὸ τῆς αὐτόχρονα τραγικῆς θέσεώς της, ἀπεφάσισα νὰ σᾶς ἀπευθύνω τὴν παρούσαν. Δὲν θά σᾶς ἔξιστορήσω τὴν σειράν δλην τῶν σφαλμάτων τοῦ ὑφ' ύμας 'Υπουργείου κατὰ τὰ σφαλμάτων τῶν ἐκάστοτε Κυθερηνίσεων, ἀτινα πάντα ἱγανούν εἰς τὸ χάρος τοῦ 1946.

'Ἡ διόρθωσις τῆς καταστάσεως ἀπαίτει, ἀσφαλῶς, ἀφ' ἐνὸς μὲν τὴν ἔκτιμην τῶν ύψιστης σπουδαιότητος ὑπηρεσίων, ἀς πρὸς τὸ 'Εθνικόν παρέσχεν δὲ κλάδος οὗτος τῆς 'Εθνικῆς μας Οικονομίας, ίδιας κατὰ τὰ δυσκόλους περιστάσεις καὶ τοὺς ἔθνους ἀγώνας, ἀνεύ οὐδεμιᾶς ἀπλωτῶν ἀντιστοίχου θυσίας τοῦ 'Ελληνικοῦ Συνδόλου ἡ καὶ τὸν 'Ελληνος πολίτου, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὴν ἐπιμεμελημένην ἀνασκόπησιν καὶ μελέτην τῶν φθοροποιῶν κρατικῶν ἐνεργειῶν. Οὕτω πως θά ἐπιτευχθῇ ἡ διάκρισις τοῦ ὀφελίμου ἀπὸ τὸ περιθλασθός καὶ θά ὑπάρξῃ ἀλπίς καὶ δυνατότης τῆς χαράξεως Ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῷ μέλλοντι.

'Τοιαύτη, δῆμος, μελέτη ἀπαίτει τὴν κατοχήν ἀρμόδιων καὶ στοιχείων, ὃν στερούμαι ἐνταῦθα, καὶ τὴν ἐπὶ μακρὸν ἀπασχόλησίν σας. Θὰ περιορισθῶ, δθεν, εἰς τὴν διαπίστωσιν δύο κεφαλαιωδῶν καὶ θαυμικῶν ἐλαττωμάτων, ἀτινα παρουσιάζει σήμερον ἡ θετική μας σημασία καὶ ἀτινα ἐλαττώματος πρέπει ἐπειγόντων νὰ ἐξουδετερωθοῦν, ἵνα μὴ ίδωμεν ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας τὴν ἀπούσιαν ἐκ τῶν θαλασσῶν τῆς ἀλλοτε τόσον ὑπερηφάνου κυανολεύου.

'Τὰ δύο σημεῖα ἀτινα, κατὰ τὴν γνώμην μου, χρήζουν ἀμέσου προσοχῆς καὶ ἐνεργητικῆς λύσεως, εἰναι:

1.— 'Η ἐκ τῆς κακῆς Ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τοῦ ἀρμοδίου 'Υπουργείου προκληθήσας ἀπόλυτος ἔλλειψις ἐμπρός τὸ Κράτος τοῦ.

2.— 'Η ἐπειγόντας ἀνάγκη τῆς παρὰ τῶν ἀρμόδιων ύπηρεσιῶν κατανοήσεως τοῦ γεγονότος, δτι, διὰ νὰ ὑπάρξῃ μεταπολεμικῶς 'Εμπορική Ναυτιλία, εἰναι ἀπαραίτητον αὐτὴν ν' ἀνακτήσῃ τὴν ἀπολεμεσθεῖσαν ἡδη συναγωνιστικήν της ισιδηραντικήν της.

'Θά σᾶς ἔκθεσω συνοπτικῶς τὰς ἐν προκειμένω σκέψεις μου:

Διατὶ ἔξελιπεν ἡ ἐμπιστούση; Διατὶ ὑπὸ τὰς σημερινάς συνθήκας δὲν εἶναι δυνατή η συνεργασία Κράτους καὶ ἐφοπλιστῶν; Διατὶ η Ναυτιλία, κ. 'Υπουργέ, ύπηρε πάντοτε διὰ τὴν 'Ελλάδα καὶ ἀγέλας, ἡν δλμέγομεν δταν χρειαζόμεθα τὸ γάλα τῆς, οὐδέποτε, δμως, οὔτε ποτίζομεν, οὔτε τρέφομεν, οὔτε καὶ ἀσχολούμεθα μὲ τὴν ύγειαν τῆς, πινομεν, δμως καὶ τὸ αιμά της ἀκόμη, δταν τὸ γάλα στειρεύσῃ.

'Αυτὴ εἰναι η πιστὴ εἰκὼν, ήτις θὰ σᾶς παρουσιασθῇ ὅταν, ἐκ τῶν στοιχείων αὐτοῦ τούτου τοῦ 'Υπουργείου σας, μελετήσητε προχείρως τὴν ιστορίαν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

'Ἐκτός ἐλαχίστων ἔξαιρεσῶν, παρουσιασθείσων μόνον, δτε τὸ 'Υπουργείον, τῶν Ναυτικῶν τότε, ἀνετέθη εἰς πολιτεύμενον ἔχοντα στενήν σχέσιν μὲ τὴν Ναυτικήν Οικογένειαν, οὐδέποτε τὸ Κράτος ἡσοχόληθη σοθαρώς μὲ τὴν προαγωγὴν τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ὡς σπουδαιοτάτου, ἀν μὴ τοῦ σπουδαιοτέρου παράγοντος τῆς 'Εθνικῆς μας Οικονομίας, δσκής δ' ἡσοχόληθη, ἐγένετο πρόδενον κακοῦ.

'Θὰ ἀνέυρητε Διατάγματα καὶ Νόμους, εἴτε οὐδεμίαν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἔχοντα, εἴτε καθαρῶς καταστρεπτικούς, ὡς π. χ. τὸν ίδρυτικὸν τῆς Κ. Δ. Α. Σ. ή τὸν ίδρυτικὸν τοῦ Α. Ο. Κ. Π. νόμου, εἴτε αὐτόχρημα γελοίους ὡς τὸν νόμου περισκή-

δὲν συνέπιπτον μὲ τὰς γνόμας, τὰς όποιας δὲν ἐπαύσαμεν νὰ ἐκφράζωμεν μέχρι κόρου ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν.

Ο κ. Ἐμπειρίκος τοποθετεῖ τὸ δόλον ναυτιλιακὸν ζήτημα ἐπάνω εἰς δύο βασικὰ ἀρχάς: Ἐμπιστοσύνη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματῶν πρὸς τὸ Κράτος καὶ συναγωνιστικὴ ίκανότης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπέναντι τῶν ἔνων σημανῶν. Τὶ λογικώτερον καὶ δικαιοτέρον;

Τὸ πᾶς καὶ διατὶ καὶ τὰ δύο αὐτὰ βασικὰ στοιχεῖα ἔπανθαν νὰ ὑφίστανται διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, δὲν εἶναι διὰ πρώτην φοράν ποὺ τὸ μανδάνομεν ἀπὸ τὴν ἀναδρομὴν εἰς τὸ παρελθόν, ποὺ κάμει ὁ κ. Ἐμπειρίκος. Ἐπὶ χρόνια τῷρα, τὰ ἴδια ποράγματα λέγονται καὶ γράφονται τόσον, ποὺ καὶ ἀνθρώποι, οἱ δυοῖς οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουν μὲ τὴν Ναυτιλίαν, ποὺ καὶ ἔχουν μάθει καὶ χωνέψει. Ἀλλὰ τὰ ὡφελεῖ; Ἐκεῖνοι, ποὺ ἔπειτε νὰ τὰ ἄκουονται καὶ νὰ τὰ καταλάβονται, οἱ κατὰ καρδιῶν διοικησατες τῆς ναυτιλίας, ἔχουν κλείσει αὐτὰ καὶ μάτια, συνεχίζοντες ἐν διαδοχῇ ἀκριβῶς τὸν ἀντίθετον δόρμον καὶ σύροντες τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον εἰς τὸν δράχους.

Ἀποκαταστάσαν τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὸ Κράτος ζῆτε ὁ κ. Ἐμπειρίκος. Τὶ ἀποκαρδιωτικὸν, τῷ ὄντι, αἴτημα! Διότι, ἀλλοίμονον, εἰς τὴν χώραν ἔκεινην, δην διὰ πολίτης ἔχοσε τὴν ἐμπιστοσύνην τον πρὸς τὸ Κράτος. Καὶ, δημος, δημος καὶ εἰς ἄλλας σφράγιδας τῆς ἀσκήσεως τῆς κρατικῆς ἔχουσιας, ἔτοι καὶ λοις περιστότερον, εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας αὐτὸν τοῦτο τὸ Κράτος κατώρθωσε νὰ κλονίσῃ ἐκ θεμελίων τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων πρὸς αὐτό. Καὶ δ

κλονισμὸς τῆς ἐμπιστοσύνης δὲν ὀφεῖται εἰς τίποτε ἄλλο παρὰ εἰς τὴν ἀμελέτητον, στενοκέφαλον, ἀδαή καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις ἐμπαθῆ καὶ πεισμόνως ἐχθρικὴν δρᾶσιν τῶν διοικητῶν τὴν Ναυτιλίαν, ιδίως ἀφ' ὅτου οὗτοι ηὔχοισαν νὰ ἐφαρμόσουν τὰς θεωρίας τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ. Στοργὴν καὶ κατανόησιν ζητεῖ η Ναυτιλία ἀπὸ τὸ Κράτος, διὰ νὰ ὑπάρξῃ η ευνοϊκὴ ἀποσφράγιδα τῆς ἐμπιστοσύνης, ποὺ ζωνογονεῖ καὶ διατηρεῖ ἐντονον κάθε προστάγμαν καὶ σφραγίδαν κάθε ἐπιχείρησιν.

Τὸ ἄλλο αἴτημα, ποὺ διατυπώνεται ὁ κ. Ἐμπειρίκος ἐν τῇ ἐπιστολῇ του, εἶναι κατὰ τόσον ἀπλούν, τόσον λογικὸν, ὥστε, μὰ τὴν ἀλήθεια, εἶναι νὰ ἀπορῇ κανεὶς διατὶ καὶ νὰ γίνεται σύζητησις περὶ αὐτοῦ: Νὰ δοθῇ εἰς τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον η συναγωνιστικὴ ίκανότης ἀπὸ ἀπόφεως ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως, διὰ νὰ ἡμπρόσηγη νὰ σταθῇ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφράσεις.

Διερωτάτας κανείς, ἂν εἶγαν δυνατόν νὰ ὑπάρχῃ λογικὸς ἀνθρώπος, ἔχον διάφορον γνώμην ἐπὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ. Καὶ δημος, ὑπάρχονταν ἀνθρώποι, ποὺ θεληματικά ἀγνοῦνται νὰ δεχθοῦν τὴν θεμελιώδη αὐτὴν οἰκονομικὴν ἀρχήν. Καὶ οἱ ἀνθρώποι αὐτοὶ εἶναι ἀκριβῶς ἔκεινοι, εἰς τὰ χέρια τῶν ὄποιων ἐναπετέθησαν αἱ τύχαι τῆς Ναυτιλίας μας.

Ίστορας τὸ πρόσωπο τοῦ ναυτιλιακῆς μας νομοθεσίας, δὲν εἶναι οὔτε εὔκολον, οὔτε ημπορεῖ νὰ γίνη ἐπὶ ποδός. Χρειάζονται ποὺ παντὸς ἀνθρώπων συγκεντρούντες πολλὰ ίδιοτήτας καὶ εἰδικότητας, διὰ νὰ τὸ φέρουν εἰς πέρας. Δὲν εἶναι δυνατόν διὰ κάθε ἀνθρώπου, ἕστω καὶ σπουδασμένος, νὰ ἔχῃ νομοθετικάς καὶ νομοτεχνικάς ίκανότητας, ἀλλὰ καὶ νὰ κατέχῃ τὰ θέματα, διὰ τὰς ὁποῖας νομοθετεῖ, τελειώς καὶ ἀπὸ πρακτικῆς πλευρᾶς. Καὶ ἀκριβῶς εἰς τὴν Ἑλλειψιν τοιούτων προσώπων διείλεται τὸ σημερινὸν νομοθετικὸν χάρος εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Άλλο οὔτε πάλι πρέπει νὰ γίνεται ἔκεινο, τὸ ὅποιον εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἐφημρόδοθη, δηλαδὴ νὰ λαμβάνωνται αἱ ἔνεις νομοθεσίαι, ὡς ἔχουν, καὶ, καλῶς ή κακῶς μεταφραζόμεναι, νὰ μεταβάλλωνται εἰς νόμους ἑλληνικούς. Υπάρχουν πολλαὶ διαφοραὶ θαυματικαὶ μεταξύ τῶν διαφόρων χωρῶν, ἀπὸ ἀπόφεως καὶ ψυχοσυνθέσεως, καὶ νοοτροπίας τῶν κατοικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν οἰκονομικοτεχνικῶν καὶ διοικητικῶν συνθηκῶν, διότε η νομοθεσία μιᾶς χώρας δὲν ημπορεῖ νὰ ἐφαρμόσῃ ὡς ἔχει εἰς μίαν ἀλλήν. Χρειάζεται, ἐπομένως, μελέτη τῶν ξένων νομοθεσιῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπιλογὴ καὶ προσαρμογὴ αὐτῶν εἰς τὴν ἑλληνικὴν πραγματικότητα.

Πάντως, παρ' ὅλας τὰς δυσκολίας, ποὺ ἐμφανίζει τὸ ζήτημα, νομίζομεν, διτὶ ή ἀναμόρφωσις καὶ κωδικοποίησις τῆς Ναυτιλίακῆς μας νομοθεσίας, εἶναι πρωταρχικῆς σημασίας καὶ ἀναμένομεν ἀπὸ τὸ σημερινὸν Υπουργὸν τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διότιος εἶναι διακεκριμένος νομικός, την ἀνάληψιν τοῦ σπουδαίου αὐτοῦ ἔργου.

ΆΛΛΟ ΟΥΤΕ ΚΑΙ ΚΑΡΚΙΝΟΒΟΣΑΣΙΑ

Μὲ δοσα γράφουμεν ἀνωτέρω, δὲν ἔννοοῦμεν πάλιν νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ ἄλλο ἀκρον, δηλαδὴ τῆς θραβύτητος καὶ ἀναβλητικότητος εἰς τὴν ἐπίλυσιν ζωτικῶν καὶ ἐπειγόντων ζητημάτων, τὰ δοποῖα ἀπασχολοῦν σήμερον τὴν Ναυτιλίαν καὶ διὰ τὰς δοποῖα πρέπει νὰ ἔχευρεθοῦν καὶ νὰ δοθοῦν κατάλληλοι καὶ ταχεῖαι λύσεις. Οἱ καροὶ οὐ μενετοί.

Εἰς στιγμήν, δου οὐλαί αἱ ναυτικαὶ χώραι ἔχουν ἀναλάβει σύντονον καὶ ἐντατικὸν ἀγῶνα διὰ τὴν Ναυτιλίακην τῶν ἀνασυκρότησιν καὶ η ναυτικὴ Ἑλλάς κινδυνεύει νὰ ἐκτοπισθῇ ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὰς θαλάσσας, εἰς τὰς δοποῖας ἔχει προσαώνια δικαιώματα καὶ ἀναμφισθήτους τίτλους, θά διο μωρόν, δη διγληματικόν, τὸ να χάνωμεν πολύτιμον χρόνον, ουζητούντες καὶ ἐρευνῶντες καὶ διατάσσοντες καὶ διστάσοντες καὶ ἀδρανούντες.

Υπάρχουν θαυματικά καὶ θεμελιώδη ζητημάτα, ἀπὸ τὴν ταχεῖαν

GEORGE NICOLAOU LTD.

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

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Telegrams:

"GENICOLAOU,
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ

ένδιος φανταστικού είς έσοδα κρατικού προϋπολογισμού, νά μπαλώσωμεν τήν περίστασιν, είναι ματαιοπονία καὶ αύταπάτη. Ποιος είναι άρμόδιος, διά νά αναλάθῃ τό ζήτημα μὲ τήν σοθαρόπητα, ποὺ τοῦ ἀξέζει;

Εύχαριστον ἄγγελμα

Οι ἑν Νέα Υόρκη "Ελληνες ἐφοπλισται ἀπεφάσισαν νά ἀγοράσουν τὰ δεκατεσσαρα πλοῖα «λιμπετς», τὰ ὅποια ἡ Αμερικανική Κυβέρνησης ἔχει παραχωρήσει προσωρινῶς εἰς τήν "Ελληνική Κυβέρνησην, ὅπως ἔκαμε καὶ εἰς ἄλλας ουματικας κυβερνήσεις κατά τὸν πόλεμον.

Κατά τὸ σχετικὸν τηλεγράφημα, οἱ μέλλοντες ἀγορασται τῶν πλοιῶν αὐτῶν ζητοῦν ἀπό τὴν "Ελληνική Κυβέρνησην θεσαύρων, ὅπιοι θά ισχύσουν διά τὰς ἀγοράς ταύτας αἱ διατάξεις τοῦ Α. Ν. 545 περὶ παρακρατήματος.

Κατοι, κατά τὸ γράμμα καὶ τὸ πνεῦμα τοῦ Νόμου, δὲν δύναται νά υπάρξῃ ἀντίρρησις περὶ τοῦ ὅπιοι περὶ ὁπλού πρόκειται ἀγοραὶ ἐμπίπτουν εἰς τὰς διατάξεις αὐτοῦ, οἱ μέλλοντες ἀγορασται, φυσιούμενοι τὰς διαφόρους «έρμηνειας» τοῦ Νόμου ἀπό τὰ κρατικὰ ὄργανα, θέλουν νά ἔχουν κάποιαν ἐπίσημον θεσαύρων τῆς Κυβερνήσεως, ὅπιοι δὲν πρόκειται νά ὑποστοῦν ἑνδεχομένων ταλαιπωρίας ἀπό παραδόξους ἐρμηνείας τοῦ Νόμου.

Ασφαλῶς, ὁ κ. "Υπουργός τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ ὅπιοι ἡ ἐπιθυμία είναι νά ἴση ἐπί τῆς υπουργίας του πλουτιζόμενον τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον, δὲν θὰ διστάσῃ νά δώσῃ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς τὴν ζητουμένην, τυπικὴν ἄλλως τε, θεσαύρων.

Ἡ εἰδῆσις αὐτὴ ἔχει, νομίζομεν, κάποιαν γενικωτέραν σημασίαν, τὴν ὅποιαν δὲν θὰ ἐπρεπε νά ἀφίσωμεν ἀσχολίαστον. Τὸ νά ἀποφασίσουν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισται νά ἀγοράσουν ὄμαδικῶν σημαντικὸν ἀριθμὸν νέων πλοιῶν, ἀφοῦ κὴ ἔχουν γίνει καὶ ἀλλαι ἀδρόαι ἀγοραὶ, ἀποδεικνύει περιτάραντας πόσον ἀδικον εἰχον δόλοι ἔκεινοι, οἱ κρατικοὶ λειτουργοὶ, οἱ ὅποιοι ἐφώναζαν, ὅπιοι τοῦ "Ελληνες ἐφοπλισται δὲν εἰχον σκοπὸν νά διαθέσουν τὰ κεφάλαια των διὰ νέα πλοιᾶς καὶ ἐμπηκανεύθησαν διάφορα μέσα διὰ νὰ δισκήσουν πίεσιν ἐπ' αὐτῶν διὰ νά τούς ἔξαναγκάσουν νά μὴ ἀπούρουν τὰ κεφάλαια των ἀπό τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Ἰδού τώρα ὅπιοι διαψεύδονται δόλοι αὐτοὶ οἱ δῆθεν προστάται τῆς "Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς στρεβλάς καὶ ἀψυχολογήθους ἀντιλήψεις των.

"Ἀλλά καὶ κάτι ἀλλο σημαίνει ἡ ἀπόφασις αὐτὴ τῶν "Ελλήνων ἐφοπλιστῶν: "Οτι, παρὰ τὰς δυσμενεῖς σημεινάς συνθήκας ἑκμεταλλεύσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοιῶν, ἔξι αἵτιας τῶν μεγάλων ἔξδων καὶ τῶν ἀνωμαλιῶν τῶν πληρωμάτων, προσθαίνουν εἰς μίαν γενναίαν χειρονομίαν ἀποδεικνύουσσαν, ὅπιοι αὐτοὶ κάνουν τὰ πρῶτα θέματα διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας μὲ τὴν ἀπειδία, διὰ τοῦ ἀλληλη πλευρᾶς, οἱ ναυτεργάται καὶ τὸ Κράτος θὰ δείξουν καὶ αὐτοὶ κατανόησιν καὶ θὰ κάμουν ἐν πνεύματι κοινῆς καὶ εἰλικρινοῦς συνεργασίας ὅπιοι τοῦ ἀεράτται ἀπὸ αὐτούς διὰ νά τοὺς βοηθήσουν εἰς τὰς προσπαθεῖας των.

"Αναμένουμεν νά ἴσωμεν ἕαν τὸ Κράτος καὶ οἱ ναυτεργάται θὰ ἑνίκησουν ποίαν ἔχει ἡ χειρονομία αὐτὴ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἔχαν σπεύσουν νά δώσουν τὰ χεριά διὰ νά ἀνασυγκροτήσουμεν τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον, λύνοντες οὕτω κατά τὸν καλύτερον τρόπον δόλα τὰ προβλήματα, ποὺ ἐδημιουργήθησαν ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν μας καταστροφήν. Ἔαν, δημως, καὶ αὐτὴν τὴν φορὰν οἱ δύο παράγοντες, τὸ Κράτος καὶ οἱ ναυτεργάται, δείξουν τὴν γνωστὴν στονεκοφαλίαν τοῦ παρελθόντος, τότε πρέπει νά ἀπέπισθμωμεν δριστικῶς, ὅπιοι θὰ ἔξαναφτιάξωμεν ποτὲ ἐμπορικὸν στόλον ἀξέινον λόγου.

Η διώρυξ τῆς Κορίνθου

"Ἀλλο πάλιν κακὸ αὐτὸ. Μᾶς ἔκλεισαν μίαν πολύτιμον συγκοινωνιακὴν ἀρτρίαν, ποὺ συνέδεε δῆλην τὴν Δυτικὴν "Ελλάδα μὲ τὴν υπόλοιπον χώραν. Καὶ ἐπὶ ἔναμισυν ἔηδη χρόνον ταλαιπωρούμεθα καὶ πληρώνομεν πανάκριβα τὴν ζημιαν αὐτὴν. Καὶ πάλιν εἰς τὰ χαρτιά διετέθη κάποια πίστωσις διὰ τὸ ἔργον τῆς ἀποκαταστάσεως, ἀλλὰ θεσαύρισθα, ὅπιοι πολὺς καιρὸς θὰ περάσῃ καὶ θὰ ἔξακολουθῶμεν νά περιπλέωμεν τὸ Ταΐναρον καὶ τὸν Μαλέαν διὰ νά φθασωμεν θαλασσών εἰς τὴν Ἰτέαν καὶ τὸ Γαλαξείδιον.

Αἱ ζημίαι τῆς Διώρυγος, κατὰ πληροφορίας μας, δὲν είναι μεγάλαι. Καταπτώσεις χωμάτων εἰς δύο μέρη ἐκτάσεως περίπου ἑκατοντάδων μέτρων. Ολύγων μηδόν ἐργασία ἀπαιτεῖται διὰ νὰ ἀνοίξῃ ἡ πολύτιμος αὐτὴ θαλασσία δίσοδος. Ἀλλὰ χρειάζεται καὶ πάλιν χρῆμα. Ἡ "Εταιρία είλη προπολεμικῶν σημαντικῶν ἀποθεματικῶν, τὸ ὅποιον θὰ ἐπήρκει σημερον, διὰ νά ἐκτελέσῃ μόνη της τὸ ἔργον τῆς ἀποκαταστάσεως. Ἀλλά ὁ πληθωρισμὸς καὶ τὰ σοφὰ οἰκονομολογικὰ μέτρα τοῦ κ. Σθόλου καὶ Σιας ἔχη-

νέμισαν καὶ τὸ κεφάλαιον τοῦτο.

Ἡ "Ελλάς, λοιπὸν, πληρώνει καὶ πάλιν τὰ σπασμένα τῶν κατατητῶν. Εἰς ἀνυπολόγιστα ποσά ἀνέρχονται αἱ ζημίαι ποὺ ὑφίσταση ἡ έθνική μας οἰκονομία ἀπὸ τὴν ἀποκοπὴν τῆς Διώρυγος. Τὰ μεταφορικὰ ἔξοδα μεταξὺ Δυτικῆς "Ελλάδος καὶ τῆς ὑπόλοιπού του χώρας ἔχουν φθάσουν εἰς ὄψη καὶ φυσικὰ ὃ ἀντίκτυπος γίνεται πλέον ἡ αἰσθητὸς ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς ζωῆς. Ἄλλα καὶ γενικώτερον ἡ παράτασης τῆς ἀναπτηρίας αὐτῆς τῶν θαλασσών οικογενιωνῶν μας είναι εἰς ἄκρον ἐπιώλασθής.

Ποίος θά εὐκαιρήσῃ νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὸ ζήτημα αὐτό; Διότι φαίνεται, ὅτι εἰς τὸν τόπον αὐτὸν μὲ τὴν πληθῶραν τῶν «ἀρμόδιων» ἔχει δημιουργηθῆ τοιάτι σύγχυσις, ώστε ματαίως θά ἀνεξήτει κανεὶς νὰ εὔρῃ ἑκείνον, ποὺ ἔχει ύποχρέωσιν να φροντίσῃ διὰ νῷροιν τοῖς ζήτημα.

Τὸ Κράτος ἀμείβει...

Εἰς τὸν ὄρμον τῆς Δραπετσώνας, μεταξὺ ἄλλων πλωτῶν, ἀνευρέθη πρὸ ἔτους θυθισμενὸν καὶ τὸ ποταμόπλοιον — δεξιαμένοι ποὺ στον «Συμφαλία» τῆς ἑταίριας Βασιλείας καὶ Καΐρακτίδη, τὸ ὅποιον εἶχεν ἐπιταχθῆ κατὰ τὸν "Ελληνοταλικὸν πόλεμον, ὃμοι μετά τῶν νεοτεύκτων δεξιαμενοπλοίων «Πρόδρομος» καὶ «Χρυσορρόη» καὶ τῆς δηζελοκινήτου ὑδροφόρου τῆς αὐτῆς ἑταίριας «Κατίνα».

Αἷμα τῆς διαπιστώσεως τοῦ τόπου τῆς θυθισεως, ἡ πλοιοκτήτηρας ἑταίριας ἐζήτησεν ἀρμόδιων καὶ ἦλθεν ἀ τε λ ως τῆς ἀδειαν ἀνελκύσεως τοῦ θυθισμένου σκάφους της, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ καὶ σοθαρόν ἐμπόδιον διὰ τὴν ἐλευθέραν κίνησιν τῶν πλοίων ἐν τῷ ὄρμῳ τῆς Δραπετσώνας.

Ἡ πενιχρότητας τῶν διωτικῶν ναυαγιατρεσιακῶν μέσων τῆς έταιρίας, ἡ ὅποια ἀφέθη ἀθροήθησεν εἰς τὴν προσπάθειάν της αὐτὴν, ἐνῷ θὰ ἀδικαϊοῦτο νὰ ἀξιώσῃ τὴν ἀπό μέρους τοῦ κράτους ἀνάληψιν τοῦ διου ἔργου τῆς ἀνελκυσεως τοῦ ἐν ἐπιτάξει θυθισμένου δεξιαμενοπλοίου της, συνετέλεσεν εἰς τὴν πολυδάπανον ἐπὶ τὸν ἔτος παράτασιν τῆς θυθισεως.

'Ἄλλ' ὡς νὰ μή ήρκει ἡ ἀσύγγνωστος αὐτὴ ἀδιαφορία τοῦ Κράτους πρὸς τὰς ύποκρεώσεις του, ἡθικάς καὶ νομικάς, ἔηδη ἡ στάσις τοῦ ἀρμόδιου ἀκριβῶς κρατικοῦ "Οργανισμοῦ, τοῦ Ο. Α. Ν., ἔχει μετατρέψει τὴν ἀρχικὴν πικρίαν τῆς ἑταίριας διὰ τὴν ἐγκατάλειψιν της, εἰς δικαίαν ἀγανάκτησιν διὰ μίαν νέαν κρατικὴν πρόβλησιν: 'Ἐνῷ η ἀδεια ναυαγιατρεσίας ἐχορηγήθη ἀρχικῶς ἀτε λ ως, ἔηδη διὰ τὴν ἀνανεώσιν τῆς ζητήθη καὶ κατεβάλθη τὸ ποσόν τῶν 100.000 δραχμῶν. Πλὴν τούτου, ὁ Ο. Α. Ν. ζητεῖ νὰ εἰσπράξῃ 40 χιλ. δραχμῶν ἡμερησίων διὰ 4 πλωτῆράς του δανεισθέντας εἰς τὴν ἑταίριαν καὶ Κύριος οἰδε τε λ χρισθεῖσις θὰ προβάλῃ καὶ δι' ἔκαστον ἐκ τῶν χορηγηθέντων σημαντήρων. Αὐτὸν σημαίνει κρατικὴ πρόνοια εἰς τὴν "Ελλάδα, αὐτὸν σημαίνει θητικὴ ἀμοιβὴ πρὸς ἔκεινους, οἱ ὅποιοι ἀγοργύσωστα προσέφερον τὸ πᾶν, διὰ νὰ δρέψουν τοὺς πικροὺς καρπούς τῆς ἀστοργίας τοῦ Κράτους...'

Διά τὸν Ο.Α.Ν.

"Ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἐπιστολὴν τοῦ Ο.Α.Ν. περὶ τοῦ μέχρι τοῦδε ἐπιτελεσθέντος παρὰ τοῦ ἐν λόγῳ "Οργανισμοῦ ἔργου. "Ἡ ἀπαριθμήσις τῶν πεπραγμένων του, τῆς ἀνελκυσεως τούτησι μερικῶν φορτηγίδων, τῆς ἀδιάλυσεως μέρους τῶν ἐπί τω λιπένι μας ναυαγίων, τῆς ἀρσεως τοῦ ἐν Σύρῳ φράγματος καὶ τῆς ρυμουλκήσεως τοῦ ἀπὸ τοῦ παραπλήσιον τοῦ Δημοσίου καὶ οὐδὲ ἐπί ζημιαὶ αὐτοῦ. Μετὰ παρέλευσιν ἔτους, διχι μόνον κέρδος δέν προέκυψεν, ἀλλ' ὁ Ο. Α. Ν., ἀντιθέτως, εὐρίσκεται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ζητῇ καὶ πάλιν δάνειον ἀπὸ τὴν Τράπεζαν!

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

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

"STEPSOL,, & "ABUS,, ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

HULL (ΑΓΓΛΙΑ)

31 North John St. 158. High St.
LIVERPOOL HULL (Eng.)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE» LIVERPOOL
«ACUTE» HULL

τυχώς, δικηγόρων, οίτινες είχον μεταβάλει τά γραφεία των εἰς πρακτορεία δημιουργίας ἐκ τοῦ ἀντιπάκτου τοιούτων ὑποθέσεων. Συμπαραστάται τῶν δικηγόρων αὐτῶν δέον νὰ ἀναζητηθοῦν καὶ μεταξὺ τινῶν ἐπαγγελματιῶν προέδρων Σωματείων, ὅχι ἐκ τῶν μᾶλλον ἀριστερῶν, οίτινες ἔζησαν τὰ μέλη τῶν Σωματείων των μὲν ἀπότερον σκοπὸν τῶν ιδίων αὐτῶν ἡρηματισμὸν, ἐν συνδιασμῷ μετὰ τῶν δικηγόρων. Δὲν εἶναι δίλιγα τὰ παραδείγματα ὑποθέσεων, εἰς οὓς ὁ ὑπερασπιστής ἀντὶ ἀμοιβῆς, ἔχειται καὶ ἀπετύχανε μετοχὴν μέχρι τοῦ 50 οὐρανού τῆς καταβλητέας ἀποχημάσεως.

Εἰς τὴν μὴ ἐμφανίσαν σχετικῶς μεγάλου ἀριθμοῦ φεύγασθενῶν εἰς τὴν «ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΝ» παρὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἐκ περιτοπῆς ἐργασίας, ἡ οποία γενικῶς ἔνισχει τὴν τοιαύτην τάσιν, διότι ὁ ναυτεργάτης προσπαθεῖ διὰ τῆς ἀποχημάσεως κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἀνεργίας του ν' ἀπολαμβάνῃ μᾶς προσδόκων, ἀσφαλῶς συνέτεινε τὰ μέγιστα η πίστις, ἡ δοτία εἰχε δημιουργηθῆ εἰς τὴν συνειδήσην τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, διότι ὁ μεγαλύτερος τῶν ἀκτοπλοίων Ὀργανισμῶν, εἰς τὰς περιπτώσεις πραγματικῶν ἀσθενεῶν ἡ ἀτυχημάτων, ὅχι μόνον ἀσυνητητεία κατεβαλλεῖ πρὸς τὸν δικαιοῦχον διότι ἡ κειμένη νομοθεσία προεβλέπει, ἀλλ' ἐπροσόρηι περιπτώσων μὲν ἀντικειμενικῶν σκοπὸν τὴν πραγματικὴν ἀποκατάστασιν τῆς ὑγείας του ναυτεργάτου ἡ τὴν ἔξασφάλισιν ὑποφερτῶν ὅρων ζωῆς εἰς αὐτὸν ἐν περιπτώσει ἀνατροπίας ἡ καὶ τὴν οἰκογένειάν του ἐν περιπτώσει θανάτου.

ζ) Διὰ τῆς ἐργολαβικῆς ἀνάβεσσεως τῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων εἰς τροφοδότας, ἄνευ οὐδενὸς οἰκονομικοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ πλοιοκτήτου καὶ μὲν ἀποκλεισμὸν ἀναμιζεῖσθαι τοῦ πλοιάρχου πρὸς διάσωσιν αὐτοῦ τοῦ κύρους του καὶ τοῦ ἀσκούμενου ἀντηροτάτου ἐπ' αὐτῶν ἐλέγχου τόσον παρ' αὐτοῦ τοῦ πλοιοκτήτου, δύσον καὶ τῆς θεσπισθείσης ἐπιτροπῆς πληρώματος, ἔξασφαλιστοῦ ἀπόλύτως ἡ ποιοτικὴ καὶ ποσοτικὴ τήρησις τοῦ ἐδεσματολογίου ἐπ' τῶν πλοίων.

η) Εἰχεν ἔξασφαλισθῆ κατὰ τὸν κατοχυρωτικότερον καὶ δικαιότερον τρόπον κατανομὴν τῶν διαφόρων προσδόκων καὶ εἰδικῶν ἀμοιβῶν τῶν ἐργαζομένων (πλοιαρχικὰ δικαιώματα, ἐργατικὰ, φιλοδωρήματα θαλαμητῶν κλπ.), ἀποκλειομένης κάθε ἐπὶ τοῦ θέματος δυσποτίας τῶν δικαιούχων.

θ) Εἰχεν ἀνέλθει σημαντικῶς δὲ ἐτήσιος ναυτολογιμένος χρόνος ὑπηρεσίας τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, φθάνων νὰ πακύλῃ μεταξὺ τῶν 9.5 καὶ 11.5 μηνῶν, ἔναντι παλαιότερον μέσου ὅρου, δύσις δὲν ἔχθανε τοὺς 6 μηνας, παρ' ὅλον διότι δὲν ἔφερμιζετο τότε ἡ ἐκ περιτοπῆς ἐργασία μεταξὺ τῶν πληρωμάτων.

ι) Παρείχετο τὸ δικαίωμα τοῦ δωρεάν ταξιδίου εἰς τοὺς ἀργοῦντας ἐργάτας της θαλάσσης καὶ γενικῶς τὰς οἰκογένειάς τῶν ναυτεργάτων.

ια) Ἐβελτιοντο καθ' ἡμέραν, ἐντὸς τῶν ὑπὸ τῶν τεχνικῶν συνθηκῶν πάντοτε ἐπιτρεπομένων δρίσων, οἱ δροὶ ἐνδιατήσεως τῶν πληρωμάτων μέχρι τοῦ σημείου, ὅποτε εἰς πλεύσει τῶν πλοίων νὰ διατίθενται κεχωρισμένοι κοιτωνίσκοι δὲ ἔκαστον τῶν ἀξιωματικῶν, μέρος τοῦ πληρώματος νὰ ἔχῃ μεταφερθῆ ἐκ τῆς πρώσας εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους, νὰ πάροχον κεχωρισμένα διαμερίσματα διὰ τοὺς πηδαλιούχους, εἰδικαὶ ἀδυνατισμένα, ἀλλὰ καὶ τὰ κοινὰ ὑπηρετήσια νὰ ἔχουν ἀντικατασθῆναι διὰ μικροτέρων τεσσάρων, οὓς δὲ καὶ διττὰ ἀτόμων.

Ἀνταλ ἡσαν ἐν δλίγοις αἱ προπολεμικαὶ συνήθηκαν ἐργασίας ἐν τῇ ἐπαναταγῇ μας ναυτιλίᾳ (ΣΗΜ. 4) καὶ δυνάμεθε νὰ εἰπωμεν διότι, παρὰ τὰς ἀπεγνωσμένες προσπαθείας ἔξτρεματικῶν τινῶν ἐργατικῶν στοιχείων προσπαθούντων διὰ τῆς ἐξαιταλλεύσεως τῆς κάρατας τοῦ Σωματείου ἡ διαφόρων ἄλλων μεθόδων ἔξαναγκασμοῦ τοῦ ἐργάτου, νὰ δημιουργοῦν διάστασιν, ὑφίστατο, ἐν τούτοις, ποιά τις ἀδυνατίας εἰς τὰς

ΣΗΜ. 4.— Οἱ δροὶ αὐτοὶ διὰ ἡσαν ἀκόμη εὐνοϊκότεροι διὰ τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν, ἐν εἰχεν ἐφαρμοσθῆ διὰ τῆς ἀκτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος Α. Ε., ἐκπονηθεῖς κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, διὰ τοὺς δροὺς οἱ ναυτεργάτας μετεβαλλόντο οὐδαιστικῶς εἰς ὑπαλλήλους, δικαιούμενοι καὶ μηνιαῖς ἀκόμη ἐτησίας ἀδειας. Δυστυχῶς διὰ τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν, δὲ κλάδος τῶν Μηχανικῶν, ὑποκονούμενος ὑπὸ στοιχείων τῶν ἄλλων καὶ ἔξ αἱρομῆς τῶν διακριτικῶν σειρῶν τῶν βαθμῶν (!!), προεξάλεσε τὰς παραμονάς τῆς ἐφαρμογῆς ἀτεργίας, ἡτοις ἐμπάταισεν αὐτήν, παρ' ὅλον διότι δὲ ἀπετέλεια σταθμὸν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν.

οχέσεις Κεφαλαίου καὶ ἐργασίας.

Βεβαίως, ἡ ἀδυνατία αὐτῆς δὲν ἦτο γενική, ἐποίκιλλε δὲ μεταξὺ διαφόρων βαθμῶν, ἀναλόγως τοῦ πλοιοκτήτου, παρουσιαζομένη εἰς μέγιστον βαθμόν, προκειμένον περὶ τῶν σχέσεων τῶν ναυτεργατῶν πρὸς τοὺς δόνο μεγαλυτέρους ὁργανισμούς, τοῖς «Ἀκτοπλοίαν τῆς Ἑλλάδος» καὶ τὰς «Ἐλληνικὰς Μεσογειακὰς Γραμμὰς».

Ἐνταῦθα δέον νὰ σημειωθῇ, διότι αὐτή ἦτο ἡ βαθύτερον ἔξεταζομένη κατάστασις, διότι κατ' ἐπιφένειαν οἱ ὁργανισμοί, οἵτινες παρουσιάζοντο συνεχῶς ὡς ἐνδιοσκόμενοι εἰς μεγαλυτέρους τῶν ναυτεργάτης πρὸς τοὺς δόνο μεγαλυτέρους τῶν ναυτεργατῶν ἔνισχει τὴν προαναφερθέντες. Τὸ περιέργον ἐκ τῆς πρώτης ὑφεως γεγονός τοῦτο τῆς ἀντιθέσεως τοῦ φαινομένου πρὸς τὴν πραγματικότητα, δέον ν' ἀποδοθῇ εἰς διάφορα αἴτια, κυριότερα τῶν δοιούν είληψην ἔπειτα.

I.— "Οτι αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις, προκειμένον νὰ ἐπιτύχουν οἰστρόποτε ἐπανίστασις των, ἐστρέφοντο κυρίως πρὸς τοὺς μεγαλυτέρους τῶν ναυτεργατῶν συνεργατισμούς, γνωμίζουσα, διότι ἡ ἐπιτυχία πρὸς τὰ ἔκει θὰ ἐσήμαινε καθολικὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀποδόσεως καὶ ἐπὶ τῶν λοιπῶν ἐφοπλιστῶν ἐπιχειρήσεως.

Καὶ II.— "Οτι αἱ λοιπαὶ ἀποκλοπαὶ καὶ οἱ λιδοτήται ἐνὸς πλοίου εἰχεν τὴν εὐχέρειαν, διότε δηπότε, τῆς ἐπλογῆς ἀτόμων διὰ τῆς ἐργασίαν των, συνδεομένων μετ' αὐτῶν.

Ἡλθεν δὲ πλοίους καὶ η αἰτία τούτου ἔξαφάνισις τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, μὲ αἷμασον ἀποτέλεσμα νὰ μείνη σχεδὸν τὸ σύνολον τῆς τάξεως τῶν ἀκτοπλοίων ναυτεργάτων ἄνευ ἐργασίας καὶ πενόμενον καθ' ὅλη τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς.

Ἐξαίρεσιν ἀπετέλεσμαν οἱ εὐάριστοι ἔκεινοι ναυτεργάται, οἵτινες μὲ εὐσυνειδήσιαν καὶ ἀνωτέραν ἀντιληφτηραν καθηκόντος, παρέμειναν ἐπὶ τῶν πέντε ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀτίνα κατὰ τὴν ἀποχώρησην πρὸς Μέσην Ἀνατολήν κατούθωσαν νὰ φύσουσαν εἰς Αιγαίουπακόδη λιμένας σφάλμα. Πρὸς τοὺς ναυτεργάτας αὐτούς τὸ ἀνάλαβον τὴν διοίκησην τῶν σκαφῶν τούτων Πολεμικὸν Ναυτικὸν ἔκμει τὴν τιμητικὴν διάκρισιν νὰ τὸν διατηρήσῃ, ἐφόσον δὲν ἡσαν στρατεύματος ναυτολογημένους ἐπὶ τῶν πλοίων των ταῦτα διὰ τὸν διάλογον μετέπειτα διαφρύγνωνται εἰς Μέσην Ἀνατολήν ἀκτοπλούς ἐργάτας.

Οι ἐν 'Ελλάδι πραματείνατες προσεπάθησαν καθ' οἰονδήποτε τρόπον ν' ἀνταποκριθῶν εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ζωῆς, τραπέντες εἰς συγγενή η καὶ ξένα ἐπαγγέλματα.

Ὑπάρχουν μεταξὺ αὐτῶν καὶ τίνες, οἱ δροῖ, πρὸς τιμὴν των, ἀνεύθυνας ἐνεργότατα εἰς τὴν ἔθνος ἀντίστασιν η τὴν διαφρήνη, ἀπάρχουν ἄλλοι, οἵτινες ἀπεμακρύνθησαν τῆς θαλάσσης εἰτε λόγῳ ἀδυναμίας ἐργασίας, εἰτε διὰ νὰ μη δεωρηθοῦν, διότι ὑπηρετοῦν τὸν ἐχθρόν. 'Υπάρχουν μερικοί, οἵτινες εἰργάσθησαν εἰς τὰς θαλάσσας μεταφράσας, τέλος, θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν διότι δὲν ὑπάρχουν εἰς τῆς τάξεως αὐτῆς ἐνσυνειδητοῖς συνεργάται τῶν γεμανῶν, ίταλῶν η καὶ τῶν κυβερνήσεων εκούσιοις.

Ἡδη καλούμεθα οἱ 'Ελληνες ν' ἀνασυγκροτήσωμεν τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν μας. Τοῦτο είναι δυνατὸν μόνον ἐφ' δοσον Κράτος. Κεφαλαίον καὶ 'Εργασία θελήσον νεοντανός εἰναι τοῦ διαφρήνης. Μόνον δὲν κατανοηθῆ παρὰ πάντων, διότι η ὑπανασυγκρότησης είναι ἔργον κανόνη, εἰς τὸ δόπιον οὲ εἰς δὲν θὰ βλέπῃ τὸν ἔτερον ὡς τὸν ἐχθρόν, ἐναντίον τὸν δόπιον θὰ πρέπει ν' ἀμύνεται δι' ἀποθετικῆν ἐνεργειῶν, τότε καὶ μόνον τὸ ἔργον τοῦτο θὰ καταστῇ δυνατὸν να ενδοδηθῇ εἰς δρελον καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων, ἀλλὰ καὶ τὸ κονωνικόν συνόλου.

Αἱ μέραι σήμερον κατευθύνεις καὶ ἐνέργειαι δὲν ἔκδηλον ἐπικράτησιν τοιούτων πλεύσεων.

Σήμερον ἰδιαίτερη ναυτιλία δὲν ὑφίσταται, ἐφόσον τὰς συγκοινωνίας ἐκμεταλλεύεται τὸ Κράτος δι' ιδίου λογαριασμὸν καὶ μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν, ως λέγει τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν ταχυτέραν ἀποκατέστασιν τῆς ἐπικοινωνίας μεταξὺ τοῦ Κέντρου καὶ τοῦ Νησοποτικοῦ Κράτους.

Κάθε ἔλλαρντος τοῦτον τὸν ἔξδων τοῦ συγκοινωνιακοῦ τούτου δρογανισμοῦ ἔχει ἀμεσον τὸν ἀντίκτυπον μόνον ἐπὶ τῆς κοννονίας διὰ τῆς αὐξομείωσεως τῶν ναυλῶν η καὶ τῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν δημοσίου

EMM. YANNOULATOS (FAR EAST) LTD.

(Successors to Emm. P. Yannoulatos & Co.)

FOUNDED 1907

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

M.M. BULDING—SHANGHAI

LONDON: 40 St. Mary Axe. E.C.3

also at: HONGKONG

Affiliations:

CHINA HELLENIC LINES LTD. Hongkong. Shanghai.

COMPAGNIE GENERALE DE COMMERCE, DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT — Shanghai.

Agencies throughout the Far East.

Cables: "YANNOULATOS,,

προσπολογισμοῦ.

Οὗτος ἔχότων τῶν πραγμάτων θὰ ἦτο φυσικὸν γὰρ ἀνέμενε κανεὶς ἀπὸ τὸν Ἑλλάνην ἐργάτην θαλάσσης καὶ τὰς δραγανώσεις του, ἀδαφόρως ἕταν αὐταὶ ἀποκαλοῦνται δεξιαὶ ἢ ἀριστεραὶ, γὰρ επειδεῖν, κατανόσιν καὶ πραγματικὸν ἔνδιαιφέρονται.

"Ἄντ' αὐτοῦ μέχρι σήμερον παριστάμεθα μάρτυρες ἑπτυχῶν ἐνεργειῶν τῶν ναυτεργατῶν πρὸς συνεχῆ ἐπιβολὴν αὐξήσεως συνθέσεως ἐπὶ τῶν ἀποτοπίων (παρουσιάζεται οὖν ἡ οὔπημένη κατὰ 30—35 σ.) ἐναντὶ τῆς ὑπερτροφικῆς πολεμικῆς τοιωτῆς (ΣΗΜ. 5) μισθολογίου φθάνοντος τὰ δραμάτων 300.000 δραχμῶν μηνιαίως, κατὰ μέσον δρον, ναυτολογιμένου καὶ ἐπιβολῆς ἐδεσματολογίου ἀποτελοῦντος πρόκλησην κατὰ τῆς μεγάλης πλειονότητος του ἐλληνικοῦ λαοῦ, ητος θὰ ἦτο εὐτυχής, ἐάν διετίνθετο τὰ εἰς ἐν τῶν γευμάτων τοῦ ναυτεργάτου παραπέμπενα ἐδέσματα πρὸς ἡμεροσίαν διατροφήν τῆς μέσης ἐλληνικῆς οἰκογενείας.

Δένει εὑμεδέ εἶς ἔκεινον, οἵτινες εὐρίσκουν τὸ ὑπάρχον καθεστώς, ἀπολύτως ἔξεταζόμενον, ως ίκανοποιητικόν, διότι είναι γεγονός, οἵτινες δὲν ἔγγιζει καὶ τὰ ὡς λογικὰ προπολεμικῶς θεωρούμενα δραμάτα (ΣΗΜ. 6), ἐν συγκρίσει, διως, πρὸς τὸ κρατοῦν βιοτικὸν ἐπίπεδον πείνης ἐν Ἑλλάδι σήμερον, αἱ ἀπολαναὶ τὰς ἀποτοπίοικαν ναυτεργατῶν δέοντα νὰ θεωρηθοῦν ὑπερβολικαὶ καὶ μὴ ἀποδεκνύνσαντα πρᾶξιν κατανοήσεως ἐν μέροντος τῆς γαυτεργατικῆς τάξεως, τῆς ὑψησταμένης θύειρας καταστάσεως, τοῦ τόπου μας. (ΣΗΜ. 7).

Τὸ παράδειγμα τοῦ ὑπὸ τοῦ Κράτους κινούμενου ἀποτοπίου «ΕΠΟΥΤΣΛΑ» είναι ἀφοτέν τὰ ἀποτελέσματα τῆς τακτικῆς αὐτῆς. Τὸ πλοίον τούτο, κατὰ μήνα Δεκέμβριον, ἐπραγματοποίησε περίπου πέσοδο 19.000.000 δραχμῶν, μὲν ναύλους χαρακτηριζομένους ἔξωφρενούς διὰ τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα (ναύλος Πειραιῶς, Χίου, Α'. θέσης δρο. 41.000, Β'. θέσης 25.500, Γ'. θέσης 12.790), ἐναντὶ δὲ αὐτῶν παρουσιάζει μόνον ἔξοδα μισθοτροφοδοσίας ἔγγιζοντα τὰ 32.500.000. Τοῦτο δρεῖται εἰς αὐξησην τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πληρώματος εἰς 67 ἐναντὶ τῶν 42 προπολεμικῶν ὑπερτερούντων καὶ ἐφαρμογὴν ἐδεσματολογίου ἄξιας περίπου 10.000 ἡμερησίων κατ' ἄποιν.

Τὴνησις λογικῆς πολιτικῆς μὲν διατήσοντας τῆς αὐτῆς μισθολογικῆς κλίμακος θὰ ἡδύνατο νὰ ὑποβιάσῃ τὰ 32.500.000 εἰς 14.700.000 περίπου, γεγονὸς ὅπερ θὰ έδει τὴν βάσιμον ἐπίπεδη, διὰ τοῦτος δὲν ἔνθεις δέσμων πολεμιστικῆς τῆς εἰς τοὺς λιμένας κανονικῆς ἀπόδεσεως ἐργασίας, θὰ ἡδύνατο τὸ πλοίον τούτο γὰρ ἐκτελῆ μηνιαίως τὸν κανονικὸν ἀριθμὸν δρομολογίων, τὸ πλοίον τοῦτο παθανὸν νὰ ἡδύνατο γὰρ θεωρηθῇ δέσμων λογικὴν μετοποιήσην.

"Οταν, διως, τοιαύτη παρουσιάζεται ἡ εἰκὼν ἐκμεταλλεύσεως τῶν κρατικῶν πλοίων, εἰς ὁ θεωρητικῶς τοῦλαχτον ἀπόκλειεται ἡ πρᾶξις τοῦ στοιχείου τῆς μεταξὺ Ἐργασίας καὶ Κεφαλαίου ἀντιθέσεως, ποία δυνατότητης προσδέκνεταις Κεφαλαίων δύναται νὰ παρουσιασθῇ πρὸς ἀνασυγκρότησην τῶν ἐλληνικῶν ἀποτοπίοικων συγκονιωνιῶν;

"Ἐὰν τὸ Κράτος καὶ αἱ ἐνδιαιφέρομενα τάξεις θέλουν νὰ δημιουργήσῃ ἐπιβατηγός ναυτιλία, σὺν τῇ καθιερώσει τοῦ κρατικοῦ ἀποτοπίοικου προγράμματος ἀπὸ ἀπόφεως σκάφων, δέοντα ἀπὸ τοῦδε νὰ προθῇ εἰς τὴν δρθολογιστικὴν ἀντιμετώπισιν καὶ τοῦ ἐργατικοῦ ζητήματος τῆς ἀποτοπίας, οὐχὶ διὰ μέτρων πετακῶν, ἀλλὰ διὰ δημιουργίας πνεύματος κατανοήσεως μεταξὺ τῆς ἐργατικῆς τάξεως καὶ διαβεβαθωσεως αὐτῆς, διὰ δὲν πρόκειται γὰρ ἀπόλεση οὐδὲν τῶν προπολεμικῶν κεκτημένων.

"Η ἀντιμετώπισης αὕτη δὲν ἀπαιτεῖ πολλὰς μελέτας καὶ κόπους, ἀρκεῖ

ΣΗΜ. 5.— "Εξακολούθει, δυστυχῶς, ἐπικρατοῦσα παρὰ τῇ διοικήσει τῆς Ναυτιλίας μας η ἡλιθία, ὅτι ζαρακτηρισμὸς ἀνήκει εἰς εἰδικώτατον Ἀγγλον—ἀντίληψην, διότι ἐπιτρέπεται γὰρ ὑποκαθιστᾶται η Πολιτεία παρὰ τοῦ πλοίου ἐν τῇ ἔνασκησης τῆς κοινωνικῆς προνοίας. Οὕτω, προκειμένουν γ' ἀντιμετωποῦ ἡ ἐκ τοῦ πολέμου ἀνεργία καὶ γὰρ προστατευθοῦν οἱ ἀνεργοίς ναυτεργάται, τὸ Κράτος εὐθάνει εἰκονολόγετον γὰρ ποβάλλῃ εἰς συνεχεῖς αὐξησης συνθέσεως τὰ δίλγα ἀναπομέναντα ἐν πινθεὶς σκάφων, χωρὶς γὰρ θέλητη νὰ δέπηται οἱ τακτικὴ αὐτῆς, ἐνῷ δὲν ἀποτελεῖ πραγματικὴν προστασίαν, λόγῳ τοῦ περιωρισμένου, διωσθῆτος, τῆς ἀντιστάσεως τῆς ἀντιθέτως προκαλεῖ καὶ ὑποβιάσων τοῦ συνόλου η συνεχὴς αὐξησης τῶν ἀποδοχῶν καὶ καταστροφῆς τῆς ιδεας δημιουργίας Ναυτιλίας, διότι καθιστᾶσα ἀσύμφρον τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, ἀποτελεῖ τὴν διάθεσιν εἰς αὐτὸν κεφαλῶν.

ΣΗΜ. 6.— "Ἀπλὴ ἀναγνωγὴ εἰς χρονῖα δύσιν τῶν ἀποδοχῶν τῶν προπολεμικῶν ἐπῶν (παρατίθενται εἰς σημείουσι 2), δόπτες η τιμὴ τῆς γροσῆς λίρας ητο 1.000—1.200 δρ., πρὸς τὰς τοῦ 1946, δόπτες η τιμὴ δέοντα νὰ ὑπολογισθῇ εἰς 135.000 περίπου, ἐμφανίζει πλήρως τὸ μὴ ίκανοποιητικὸν τῶν ἀποδοχῶν.

ΣΗΜ. 7.— "Ο μηνιαῖς μισθὸς Διευθυντοῦ Υπουργείου μὲ ὑπερεικοποιεῖται ὑπερστατὴν εἶναι σήμερον 250.000 δρ.

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOLIS»

Steamship Agent,
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

16, Mohamed Aly Square P.O.Box. 400

νὰ θεωρηθῇ η νῦν διανοιγομένη νέα περίοδος ὡς συνέχεια τοῦ παρελθόντος, ἐφαρμοζομένων τῶν ὑπὲρ τῶν ἀποτοπίοικῶν κατεργατῶν κατοχυρωπῶν τοῦ Α. Ν. 2373) 1940 μέτων (ἀποκλεισμὸς παρεισφρήσεως νέων στοιχείων, ἐφαρμογὴ δρίου ήλικιας καὶ ἔξοδος ἀσθενῶν μὲ παραλλήλου ἐνίσχυσιν τῶν ὑποχρεωθησομένων νὰ ἐγκαταλείψουν τὸ ἐπάγγελμα).

Μόνον δημιουργία ὑγιῶν οἰκονομικῶν βάσεων εἰς τὴν ἀποτοπίαν δύναται νὰ ἐγγυηθῇ διὰ τῆς προσελκύσεως τῶν ἀπατομένων κεφαλῶν ὑπάρχειν καὶ ἀνάπτυξιν αὐτῆς, ὑπὸ τὰς ἐπερχομένας συνθήκας, λόγῳ τῆς ἐξαλλιγήσεως τῶν λοιπῶν συγκονιωνιακῶν μέσων, ίδιατατα δὲ τῆς ἀρεποποιησης (ΣΗΜ. 8).

Οἱ ἐργαζόμενοι εἰς τὸν πλάδον αὐτὸν ἔχουν κάθετο συμφέρονταν πλάθους εἰς τὴν ἀποτοπίαν δύναται νὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀνάπτυξην τῆς ἀποτοπίας μέχρι τοῦ ἀριθμοῦ τῶν 40 σκαφῶν, ἐπ τῶν δοπίων, λόγῳ ἀκριβῶν τῆς παρεισβολῆς τοῦ ἀεροπορικοῦ παραγόντος τὰ πλεονάτα τοῦ ἐσωτερικοῦ θάλασσας μικτά σκάφη, κυρίως φορτηγά, διαθέτοντα ἐλάχιστον ἀριθμὸν καπιτανίσκων καὶ κοινόχρηστον προφυλαγμένον χώρον διὰ τὸν ἀπιώτατον τῆς θέσεως, ητοι τοῦ ἀριθμοῦ, δοτις θὰ καλύψῃ ὅλην πληρωμήν τοῦ ἐσωτερικοῦ δίκτυου τῆς χώρας, ώς καὶ τὰς συνδέσεις αὐτοῦ μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ.

X. X. X.

ΣΗΜ. 8.— "Ἐπίκειται η ἐγκατάστασις τῶν κάτωθι ἐσωτερικῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν δι' ἀεροσκαφῶν τύπου Ντακότα καὶ μὲ εἰσιτήρια πεταφορᾶς, μὴ ὑπερβαίνοντα τὸ 10 οὐο τῶν ισχυόντων διὰ τὰ λοιπὰ συγκονιωνιακά μέσω, γεγονὸς τοῦ δοπίου θὰ ἐξαρνίσῃ τοὺς ἐπιβάτας Αἴγας θέσεως τοῦ ἀποτοπίοικου σκάφους. Αἱ γραμμαὶ αὐταὶ εἰναι: Αἴγα—Βόλος, Αἴθηνα—Αλόισα, Αἴθηνα—Θεσσαλονίκη, Αἴθηνα—Πάτραι, Αἴθηνα—Αγρίνιον, Αἴθηνα—Παραμυθά, Αἴθηνα—Καλαμά, Αἴθηνα—Καθάλλα, Αἴθηνα—Κομοτίνη, Αἴθηνα—Ηράκλειον, Αἴθηνα—Χανιά, Αἴθηνα—Πάρος, Κατά τὴν θεωρίην περιόδου Αἴθηνα—Μυτιλήνη. Μελετῶνται Γραμμαὶ Αἴθηνα—Σάμος, Αἴθηνα—Κεφαλληνία, Αἴθηνα—Κέρκυρα, Αἴθηνα—Ρόδος, Αἴθηνα—Φλώρινα.

Tὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,,

Χρησιμοποιοῦνται παρὰ δὲλων τῶν Εθνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ελλήνων Εφοπλιστῶν, ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων υεγάλην αὐξησιν πελατείας.

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

"CAMREX,, NON-OXIDIZING · PRESERVATIVE

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

ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

· Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.

· Ιδιαιτέρα δημοσίευση: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF

Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff ή Sunderland



Άργεντινή

Ο κρατικός Έμπορικός στόλος

Η Άργεντινή, όπως και είς προηγούμενα τείχη μας έτονόσαμεν, προβάνει είς την πραγματοποίησην του πρό παρού ανάληψέν του προγράμματός της αποκτήσεως έπαρχος και συγχρονισμένης κρατικής Έμπορικής Ναυτιλίας. Πρό τινων μηρώδων ό όν Λονδίνω προεσβετής της Αργεντινής οικιστών κατά την καθελκυσιών εξ των γαντηγείων του Σόντερλαντ του παραγγελθέντος όντο της κυβερνήσεως του Μπουνένος "Άρδες φρούτηρού απτοπλοίου «Río Nínamante» έτονίσεν, δις η παρούς του έξειδοστη από γενοφυης και βιομηχανικής χώρας και είς ναυτιλιακής τοιωτήν. Η ναυτήρης ποδίου τούτο—είπε—διατηρούμενος και από έτερας, καθόδους ή κρατικός έμπορικός μας στόλος απαρτιζόμενος από άλιγα σκάφη πλαιάς ήλικιας, έληφθη απόφασις νά ανανεωθῇ διά καινονογόνων μονάδων και συγχρονίων νά έπαξηθῇ. Τό καθελκυσθὲν πλοίου είναν 9.100 τ. φρούτων, με διέφορον δύναμα 25.1.12 ποδῶν, όταν έφοδασθῇ με μηχανές τοιωτής έκτονος, όταν κατανάλοξη πετρέλαιον και όταν άναπτυσση ταχύτητα 11 3/4 μιλλίων. Νέαι τινές παραγείλια από μέρους της Αργεντινής άναμενεται, δις συντόμως θέλουν άναγγελθῆ.

Βέλγιον

Ο λιμὴν τῆς Αμβέρσης

Ο λιμὴν τῆς Αμβέρσης, εἰς ἐκ τῶν κυριωτέρων τῆς Ήπειρωτικῆς Εὐρώπης, άναλαμβάνει, σὺν τῇ παρού διόπτρῃ τοῦ χρόνου, με γοργὸν φυμὸν την ζωηρότητά του. Προσφάτος δημοπενθείσας στατιστική διαποτώνουν, δις η ναυτιλιακή του κίνηση, κατά τὸ 1945, άνηλθεν εἰς 3555 πλοία, χωρητικότητος 13.450.069 τόννων, έναντι 12.386 πλοίων 25.121.471 τ. τοῦ 1937. Η κίνησης τοῦ 1945 άναφερούμενη κυρίως εἰς τὰς προσεγγίσεις άμερικανικῶν πλοίων και κατά δευτέρον λόγον εἰς σκάφη σκανδιναϊκῆς, άλλανδρικῆς και δελγικῆς παρέχει λαδηνής εἰς χωρατηριστικάς παρατηρησικής, άναφορικῶν μὲ την κατά τὸν πόλεμον διόγκωσην τῆς Αμερικανικῆς Ναυτιλίας.

Όπως, τὸ 1937 προσήγγισαν εἰς τὴν Αμβέρσαν άμερικανικά πλοία 790.000 τόννων, τὸ 1938 πλοία 740.000 τ. και τὸ 1939 πλοία 613 χιλιάδων τόννων, αντιπροσωπεύοντα ένα ποσοστὸν έξικνούμενον μόλις εἰς 3 έτος 3.5 ο). έπι της άλης ναυτιλιακῆς κίνησεως. Αντιθέτως, τὸ 1945 ή άμερικανική σημαῖα κατέλαβε τὴν πόρτων θεσινί μὲ προσεγγίσεις σκάφων 6.180.000 τόννων και ποσοστὸν 46 ο), έναντι τῆς δρεπανηκῆς σημαῖας, ή δύοις ήλιθεν εἰς τὴν δευτέραν θέσιν μὲ προσεγγίσεις πλοίων 5.372.000 και ποσοστὸν 40 ο) έπι της άλης ναυτιλιακῆς κίνησεως τοῦ παρελθόντος έτους. Πάντως, ή Μεγάλη Βρετανία, μὲ την πρόσθον τῆς ναυτιλιακῆς της άνασυγχροτήσεως και μὲ τὴν αποκατάστασιν τῶν άγγλοβελγικῶν έμπορικῶν σχέσεων, συντόμως προβλέπεται νά καταλάβῃ και πάλι τὴν πόρτην θέσιν εἰς τὴν ναυτιλιακή κίνησην τῆς Αμβέρσης, της άποιας ή λιμὴν διέψυγε τὴν καταστροφήν, αι σιδηροδρομικαὶ της πόρς τὴν ένδοχώρων συγκοινωνία αποκατεστάθσαν και αι έκ τοῦ πολέμου ζημιά τῶν διορύγων τὴν έπεσκενάσθσαν κατά μέγα μέρος.

Ἐν τῷ μεταξὺ πλεῖστα δύο τάξικα ναυτικά γραμμαῖα έπανεληφθσαν και ή Αμβέρσα, συνδεθεῖσαν πρὸς άλιξ τὰς κατευθύνσεις, απέβη και πάλι ιππολογίσμως διά τὴν ναυτιλίαν παράγων φρτώσεων. Η έξα-

γωγή κίνησις από τὴν ένδοχώρων βαίνει καθ' ήμεραν αινανομένη και η έπανάληψης τῆς ποταμοπόλιος εἰς τὸν Ρῆγον προσέδοκε νέαν ζωηρότητα εἰς τὴν έμπορικήν της κίνησην μετὰ τῆς Ανατολικῆς Γαλλίας και τῆς Ελλεβετίας. Αν και ο βελγικὸς έμπορικὸς στόλος δὲν έπετευχεν εἰσέπαναν τὰς πολεμικὰς του ἀπωλείας, απίνες άγηλθον εἰς πλοία 313.000 τόννων, δύτε και ή Αμβέρσα όπως εἴσαι εποφελέστητο τῆς έθνης ναυτιλιακῆς άνασυγκροτήσεως, ἔν τούτοις ή σημερινή ναυτιλιακή της κίνησης χαρατηρίζεται ώς λιαν ικανοποιητική, κάρις εἰς τὸ γεγονός διτι και πλέον ξέναι τακτικά γραμμαῖα έπανελαβον τὰ προπολεμικά τοῦ δρομολόγου.

Οφείλει απόνη ο λιμὴν τῆς Αμβέρσης τὴν ταχείαν και σταθερόδος προσδευτήριην άνασυγχρόνησιν τον εἰς τὴν σύναψιν όπως τῆς κυβερνήσεως τῶν Βορειοδύλων έμπορικῶν συνηθητών μὲ πλειοτάτης δύσας ξένας χώρας καιδως και εἰς τὸ γεγονός διτη η κυβερνήσης, έφαμμόσασι πολιτικὴν έλέγουν τὸν χρόνος τῆς ζωῆς και ούχι οικείσεως τῶν μισθῶν και ημερομήνιων, έπειτης νά μείονται τὰς έξοδα φροτεργαστώσεως και νά καταστησηται τὸν λιμένα τῆς Αμβέρσης ενθηνότερον έναντι έτερων λιμένων τοῦ Κόνγκρεντ.

Γαλλία

Τὸ λάϊνερ «Europa»

Τὸ γερμανικὸν έπερωτεύαντον «Ενόρθωτη» 50.000 τ. γκρόδης, παρεχωρούμη διειστικός από τὴν διασυμμαχήν «Επιτροπὴ Επανορθώσεων εἰς τὴν Γαλλίαν, ητίς προτίθεται νά τὸ δρομολογήσῃ εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Χερσόποιον—Νέας Υόρκης, εἰς ἀντικατάστασιν τῆς «Νορμανδίας». Τὸ «Ευρωπα» γανθούσει ήδη εἰς τὴν Βρετανία, δύτε και θά παραληφθῇ από γαλλικὸν πλήρωμα. Εἰς τὸ Χερσόποιον οπολογίζεται νά καταπλείσῃ γήρον 1900 εἰς 20ης Τούτον.

Διαλύεται ή «Νορμανδία»

Κατά πληροφορίας τῶν γαλλικῶν έφημερίδων τὸ τοσούπερ-λάνερ «Νορμανδία», ανεπαναφόρθως βεβλαμένον, έπωληθῇ, δις έστι και είσισκεται, εἰς τὰς Ήνωμ. Πολιτείας πρὸς δάλιστον αντὶ τημῆς 14 έτων μαριώνιων δολαρίων. Η ήσια τοῦ έπιλεκτον αιτού οπερωτεύαντον κατά τὸ 1941, οὗτοι τοῦ έπετάχη παρὰ τῆς άμερικανικῆς κυβερνήσεως, εἰτε καθοδησθῇ εἰς 60 έκαπομέρια δολαρίων. Πρὸς κάλυψην τῆς ημαντικῆς ταῦτης διαφορᾶς ή κυβερνήσης τῆς Βασιλικῶν νά στέρξει ώς έλλιξεται έν Παρισίους, νά παραχωρήσῃ εἰς τὴν πλοιοτήταν τῆς «Νορμανδίας» έτωισιν άριθμον τινα καταλήγων σκαφῶν εἰς τὸν κρατικὸν έμπορικον στόλον. Εν τῷ μεταξὺ, δις έγγνωσθῇ πηγής, από τὸ τελευταῖο παραχωρηθὲν εἰς τὴν Γαλλίαν άμερικανικὸν δάνειον πρόσκειται νά διατεθῇ πλοτῶσις 40 έκαπ. δολαρίων διά την άγονα 80 «Λίμπερτις» αντὶ 500.000 δολ. έκαπον.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Δάνεια και μεταφοραὶ

Κατά πληροφορίας ἐκ Νέας Υόρκης, παρετηρηθεὶ τελευταῖος μεταξὺ τῶν ένδιαφερούμενων άμερικανικῶν κύκλων μία κίνησης, ύποστηριζούμενη και παρὰ κυβερνητικῶν παραγόντων, δύτε προποτοηθοῦν οι δρος παροχῆς δανείων εἰς ξένας χώρας όπως τῆς άμερικανικῆς Τραπέζης Εισαγωγῶν και Εξαγωγῶν. Ως κατ' επανάληψην ανέγραφαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», εἰς τῶν κυριωτέρων δύον τῶν παρεχούμενων δανείων ήτο η διασφάλισις τῆς μεταφορᾶς τῶν σύντων άγοραζουμένων έμπορευμάτων δι' άμερικανικῶν σκαφῶν. Η Νορβηγία, λόγῳ άκριβῶν τοῦ δρον τούτων, δὲν έδέχθη τὴν σύναψιν δανείων, ένθη και άρισται ἄλλαι ναυτικά χώραι μετὰ δυναφορίας και συνεπειά τῶν έπιτακτικῶν των άναγκῶν έπειτανον.

Αι έπαρχοντας ήδη πληροφορίαι μίλισην περὶ της δυνατότητος παροχῆς εἰς τὰς δανείζουμένας ξένας χώρας τοῦ δικαιώματος νά μεταφεύρεται διά τῶν διεύθυνσεων τῶν πλοίων τα παρ' αὐτῶν διά δανείων άγοραζουμένα έμπορευμάτα. Οι ίπτερος της τοιωτῆς τροποποιήσεως κηρυχθέντες κύκλοι ύποστηριζούν, διτη αὕτη θέλει έπιδρασης έπωφελῶς εἰς τὰς έξιγνωσίας άμερικανικῶν έμπορευμάτων. Η ἔν ποκεμένη γνώμη τῶν ναυτικῶν κύκλων τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν δὲν κατέστη άκρωμη γνωστή. Βέβαιο μόνον είναι, διτη η Ναυτιλιακή Επιτροπή μετὰ προσοχῆς παρακολουθεῖ τὸ ένδιαφέρον τοῦτο ζήτημα.

Τὰ διά τὴν Μεσόγειον «λάϊνερς»

Η «Ναυτιλιακή Επιτροπή» συνεχίζουσα τὴν έφαμμογήν τοῦ προγράμματος της διά τὴν απόκτησιν συγχρονισμένων πλοίων πρὸς έξιητησεις τοῦ προβλεπούμενου πυκνοῦ διεύθυνσεως τοῦ Κόσμου, έχητησε πρὸς ήμεραν προσφοράς διά τὴν ναυτήρησην πέντε άλιμη έπωφεληγῶν «λάϊνερς». Τὰ τοιαί έξι αὐτῶν προσθίζονται διά τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης—Μεσογείου, τῶν έξιητησεων μήποτε τὸ τὸν «Expoort Lines», όταν είναι δὲ διπλέλικα, μήκους 650 ποδῶν, έφωδιασμένα διά τὴν πρόσωσιν των μὲ άποστρω-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΟΜΕΣΤΙΝΗ

ΚΩΔΙΚΕΣ
Α.Β.Σ. 5η
SCOTT'S 10η

Έτος ισρύσεως 1870 έν Σύρῳ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Διεύθυνσις: Βασ. Κωνσταντίνου 38
Απόδημοι: Βασ. Κωνσταντίνου 38

Τηλ. Διεύθυνσεως: 41314 Μετά τὰς έργασίμους ωρας 84.273

ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΝΤΩΝ — ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣ — Ν. ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — Ν. ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ — ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ — ΤΕΧΝΙΚΑ ΓΝΩΜΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ — ΥΑΛΙΚΑ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ Ν. ΕΦΟΔΙΑ

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

έργασίας, αιτίες δημοσίες δὲν έχετελέσθησαν. Κατά τὰ τελευταῖα ἑπτάδες ἔτη—όνδειμά σοφαρά πρόσδος ἐπειγματοποιήθη εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς βιομηχανίας ἕηρας, δύο πολλά ὑπέρ τῶν ἔργατῶν ἐπετεύθησαν. Ἐτόνεσσεν ἐν συνεχείᾳ, διὰ τὴν οὐδεμίαν ἄλλην ἔργασίαν οἱ ἔργαται ὑπόκεινται εἰς τὸν περιορισμόν, ὃσον εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Επὶ ἑπτάδων ἔτην αἱ ἔκστοτε κυβερνήσεις, ἐνῷ ἐλαχίστην ἔλασθν υπέρ τῶν ναυτεργατῶν πρόσοναν, ἐψήμισαν ἐν τούτοις σειράν δηλητικούς νόμους. Ἐπάκουε τοῦτο, ὡς ὀφειλόμενον εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἀρ' ἐνὸς ἀντιδρασίαν καὶ εἰς τὴν ἀστοχὸν τακτικὴν τῶν κατὰ καρούς κυβερνήσεων. Κατὰ τὸν πόλεμον — ἐπέραντεν — 20.000 ναυτεργατῶν ἀπολέσθησαν καὶ ἄλλα τόσα χιλιάδες κατέστησαν ἀνίκανοι πρὸς ἔργασίαν, ἐνῷ καὶ πλοῦτος 10 ἔκατ. τόννων κατεβυθίσθησαν. Αἱ θροῖαι αὗται διὰ τὴν Νίκην παρέχουν τὸ δικαιόματα εἰς τὸν ναυτεργάταν νὰ τύχουν μᾶς καλλέστας μεταξειρίσεως.

"Ἐτερος διουλευτῆς διακόψις τὸν ἐπειρωτήσαντα ἐτόνεσσεν, διὰ τὸν ἀδικοῦ καὶ προσβλητικὴν ἡ κατὰ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐπίδεσις. Ἐπὶ σειράν δηλητικῶν ἔτην — εἰτε — συνενήσεις καὶ διατραγματεύσεις ἔλασθν χώρων μετεπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, μὲν πλήρης τὴν ἀμοιβαίνων κατανόησιν καὶ μὲν ἀποτέλεσμα, ἀντίνα σταθερά ἀπέδοσαν βελτίσσουν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασίαν.

"Ἀπαντών εἰς τὰ ἀνωτέρῳ ὁ ἐπουργὸς τῶν Μεταφρόδων ἔξῆρε τὴν συμβολὴν τῶν ἄγγλων ναυτεργατῶν εἰς τὸν πόλεμον καὶ ἐτόνεσσεν, διὰ φροτίς περισσότερον τὸν 180 ἐκαπομψίων τόννων (ἔξαρέσσεις τῶν φερτῶν κανονίων) μετεφερόθησαν παρὰ τὸν βρετανικὸν πλόων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πολεμικῆς περιόδου. Αἱ ἐπιζησίες — εἰτε — τὸν ἐπειρωτήσαντος διουλευτὸν ὑπῆρχαν ὑπερβολικαί. Αἱ ἔκστοτε κυβερνήσεις μετ' ἐνδιαφέροντος ἀπεισχολήθησαν διὰ τὰ ναυτεργατικὰ ζητήματα, ἀπόδειξις δὲ τῆς σημασίας, ποὺ ἀποδίδει εἰς αὐτὰ ἡ κυβερνήσης, εἶναι καὶ τὸ γεγονός, διὰ τὸ παρεξιάθητον ὁ κοινωνευτικὸς ἐπιφόρδιος τοῦ 'Υπουργείου Μεταφρόδων νὰ ἡγινθῇ τῆς βρετανικῆς ἀντιφροσωπείας εἰς τὴν διάσκεψιν τοῦ Σημάτου, λόγῳ τῆς σοβαρότητος τῶν ἐκεῖ συζητηθομένων θεμάτων. Καταλήγων δὲ ἄγγλος ὁ ἐπουργὸς ὑπέμυνησε πόσον ίκανοντικὸς ἀπεδίζεται διὰ τὴν ναυτιλιακὴν υπόθεσιν τῆς χώρας δὲ θεορὸς τοῦ «National Maritime Board», οὗτονος ίσωμερῶν μετέχουν οἱ δύο παράγοντες τῆς Ναυτιλίας, τὸ Κεφάλαιον καὶ ἡ ἔργασία.

Οἱ ἄγγλοι ναυτεργάται

"Ἡ πόλεμικὴ δρᾶσις τῶν βρετανικῶν ναυτεργατῶν προεκάλεσε καὶ ἐπινάψην μέχρι τοῦδε τὰ ἔγκωμαστικὰ σχόλια τῶν ἐποίημάν κύκλων καὶ ἐπένυσε τὸν δίκαιον τῆς κοινῆς γνώμης. Πρὸς ἡμερῶν ὁμίλησαν ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀντιειμένου δὲ Ἀρχιεπίσκοπος τῆς Λιβερτονίας καὶ διοικητὴς τῆς βρετανικῆς Ἀεροπορίας κ. Ντόγκλας Κόλλιερ ἐξάραντες τὸ θάρσος, τὴν προσῆλουσαν εἰς τὸ καθῆκον καὶ τὰς θυσίας τῶν ἄγγλων ναυτῶν κατὰ τὸν πόλεμον πρὸς ἔξασφάλιον τῆς βρετανικῆς ἐπινάψης ἐπὶ τῶν θαλασσῶν κυριαρχίας.

"Ἐκεῖνον ἴδως, ποὺ ἐπηρέθη ἰδιαίτερως, ὡς οἱραπτηριστικὸν τῶν ἄγγλων θαλασσινῶν προτέρομα, εἶναι τὸ γεγονός, διὰ οὗτοι δὲν ἡρούονται τὸ παράδειγμα τῶν ἔργατων ἕηρας εἰς ἀπεργίας καὶ διακειμένης ἀξιώσεως. Πειθαρχοί καὶ μὲν ἀπόλυτον κατανόησιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἔναντι τῆς μαχομένης πατοῖδος, ἀπέφυγον ἐπιμελῶς τὰς δέξτητας καὶ τὰ διάστητας μέτρα, περιορισθέντες ἐκάστοτε εἰς τὰς πλέον λογικὰς ἀπαιτήσεις καὶ ταῦτας λειαρχικῶς ὑποβαλλομένας.

Κατὰ τὸν δύο ἐπιφανεῖς διηλητά, οἱ ἄγγλοι ναυτεργάται, ἐχούντων τοῦ γεγονότος, διὰ διὰ νὰ ζήσουν καὶ προσδέσῃ τὴν δραστηριότηταν τῆς ναυτιλίας τοῦ Λονδίνου, προσδέσῃ τὴν ζητητικήν της Ναυτιλίας. Μέσα εἰς τὸ πλαισίον αὐτὸν καὶ ἐν φιλικῇ μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν συνεργασίᾳ, ἐπιλύνοντες πάντοτε τὰ ζητήματά τουν. 'Υπὸ τὰ σημερινὰ χειμάτα τῆς παγκοσμίου ἔργατος διαταραχῆς,

διὰ τὸν ἐγκαταλείπονται παλαιὰ καὶ δοκιμασμένα συστήματα, κάριν πειρατισμῶν βασιζομένον εἰς θεωρίας ἀμφιβόλον πρακτικῆς σημασίας, οἱ ἄγγλοι ναυτεργάται δὲν παρασύνονται ἀπὸ τὰς κανονοφανεῖς φοράς καὶ τάσεις, ἀλλ' ἐμμένουν πιστοὶ εἰς τὰς παλαιὰς παραδόσεις, αἱ δοτῖαι, μετὰ μίαν καταστροφήν, ἐξασφαλίζουν πάντοτε διὰ τὴν ἀγγλικὴν Ναυτιλίαν τὴν ἀναβίωσιν καὶ τὴν περιστέρων ἀνάπτυξην. Γνωρίζουν παλῶς τοῦτο οἱ ἄγγλοι ναυτεργάται: «Οταν ἡ ἔθνικὴ Ναυτιλία εὐημερεῖ, ἔχουν καὶ αὐτοὶ ἐξασφαλίσει τὴν ἰδικήν των ἔργασίαν καὶ εὐημερεῖσσαν.

Αἱ κλοπαὶ εἰς τοὺς λιμένας

Ἐξόρμεν ἀναγοράψει εἰς προηγούμενον τεῦχος μας, διὰ αἱ κλοπαὶ ἐμπορευμάτων εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης ἡγήθησαν εἰς τόσον σημεῖον, διότε νὰ προκληθῇ ἀμεσον τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου, τῶν ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν καὶ τῶν λιμενικῶν παραγόντων, οἵτινες ἀνταλλάσσουν ἡδη τὰς σφέψεις τῶν ἐπὶ τοῦ ἀποτελεσματικού τρόπου πρὸς πάταξιν τοῦ κακοῦ.

«Ἄγγελλεται ἡδη, ἐκ πληροφοριῶν τοῦ ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τόπου, διὰ ἀπὸ τίνος ἡγήθησαν ἐπικυνόνως αἱ κλοπαὶ ἐμπορευμάτων καὶ εἰς τὸν ἄγγλικον λιμένας. Οἱ Πρόεδρος τῆς «Γενικῆς Ἀτμοπλοίους Ἐταιρίας», ὁμιλῶν τελευταῖος ἐπὶ τὸν θέματος τούτου, ὑπέμνησε τὸν κίνδυνον, ποὺ περικλείουν αἱ σημειώμεναι κλοπαὶ διὰ τὸν διαστικόν μέτρων. Επίσης, καὶ τὸ Ἀγγλικὸν Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἐπελήφθη ἡδη τοῦ σοβαροῦ τούτου ζητήματος καὶ μελετᾷ τὴν ληφθεῖν μέτρων ἀποτελεσματικῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν κλοπῶν.

Τὸ «Ραντάρ» εἰς τὴν Ναυτιλίαν

Εἰς Γούλγυοτις τῆς Μεγάλης Βρετανίας ιδρύθη πρὸ τίνος σογλὴ διὰ τὴν ἐπιταίνεον τῶν ἀξιωματικῶν καταστροφάτος καὶ τῶν φαριτηλεγραφητῶν τοῦ Ε. Ν. εἰς τὴν χρήσιν τοῦ «Ραντάρ», οἵτινος ἡ χρησιμοτήτης διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀπέβη πλέον ἀναμφισθῆτος. Εἴ τῷ πεταζεῖν καὶ μὲ τὴν προσπικήν ταχείας ἀπόδοσης τοῦ «Ραντάρ» ἐπὶ τὸν ἐμπορικὸν πλόων, ἤρχονται κατασκευαζόμεναι εἰς εὐρείαν κλίμακαν ποιεῖται συσκευανοῦσαν καὶ διατητικήν χρήσιν. Αἱ αναφέρεται ἀκόμη, διὰ τὸ λιμένην τοῦ Αιγαίου ποτός εἰναι ὁ πρῶτος ἐν τῷ Κόσμῳ, ποὺ ἐφήμισε τὸ «Ραντάρ» πρὸς οὐθίμιον τῆς ναυτιλιακῆς πινήσεως ἐν καρφῷ ὀμίλης καὶ ἀποφυγεῖ τὸν εἰς συγκρούσεων κινδύνον. Τὰ μέχρι τοῦδε ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα πετῆρχεν ἀφορούνται κατανοποιητικά καὶ ἀδικαίωσαν τὴν ἀπόφασιν τῆς διοίκησεως τοῦ λιμένος διὰ τὴν ἐν λόγῳ ἐγκατάστασιν.

Ἡ ναυπηγικὴ δραστηριότης

Καθυστέρησες εἰς τὴν παράδοσιν γαλανθδίνων μερῶν καὶ ἔλλειψις διαφέροντων ὑλικῶν, προεκάλεσε — κατὰ τὸν Λονδίνον ναυτικὸν τόπον — ἐπιβράδυναν τῆς καθελκύσιος ὁρισμένων πλοίων εἰς διάφορα ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα. Οὕτω, αἱ καθελκύσιες τριῶν, τούλαντον, σκαφῶν ἐπὶ τὸν κατασκευαζόμενον εἰς τὰς ναυπηγεῖα τοῦ Τάιν δὲν κατέστη δηνατὸν νὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὰς καθωρισμένας προθεσμίας. Οἱ ναυπηγικοὶ κύπλοι ἀναγνωρίζουν τὴν ἀνάγκην ἀδησίεως τῶν ἔξαγωγῶν κάλυψος, τὴν διάστημα, ἀπόδικον εἰπεῖν, ἡ κυβερνήσης, καὶ τὰς διάστητας μέτρα, περιορισθέντες ἐκάστοτε εἰς τὰς πλέον λογικὰς ἀπαιτήσεις καὶ τὰς λειαρχικῶς ὑποβαλλομένας.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ^{TD}

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI
Τηλέφωνον AVENUE 3733

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

ΠΡΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ 10

RETHYMNISS & KULUKUNDIS L^{TD}.

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.
Tel. AVENUE 3733.

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

PESMAZOGLOU 10

HOLLAND HOUSE, 1/4 BURY STREET

LONDON

E.C. 3.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΤΔ. ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (ΚΥΤΤΡΟΥ)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ,
ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΑΙ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Λεωφόρος Γεωργίου Ε' δριθ. 4,
Τ. Κ. δριθ. 84, 'Αμμοχώστος.
ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ: Λεμεσόν, Λάρνακα, Κυρή-
νεσσαν και Ηάφον.
Τηλεγραφήματα: «SHIPCO» FAMAGUSTA.

ΚΑΣΠΙ, ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

"Έτος ιδρύσεως: 1933"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ἐν ΧΑΙΦΑ:

τῆς "Ακτοπλοΐας τῆς Έλλάδος",
τῶν "Ελληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν",
Ἐργασθέντες διὰ τὴν ΚΔΑΣ, τὸ BRITISH
MINISTRY OF WAR TRANSPORT, τὸν S.T.O.

Γραφεῖα εἰς: ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΑ, ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ,
ΓΙΑΦΘΑΝ, ΤΕΛ-ΑΒΙΒ.

CASPI, ASSIMACOPOULO & Co.

Shipping Agency. Established in 1933

Telegrams: PRAKTEL, HAIFA.

P.O.B. 27, Haifa

The oldest Greek agent in Palestine

L. LOUISIDIS KAMENOS

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

Agent of the Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd
Piraeus

Tel. Address: «LOUKAM»
JAFFA-HAIFA.

Γ. ΜΙΜΗΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Πράκτωρ ἀκτοπλοϊκῶν καὶ φορτηγῶν
ἀτμοπλοίων

Τροφοδοσίαι—Ασφάλειαι—Ἀντιπροσωπεῖαι

Πλατεία Κουντουριώτου 25, Τηλ. 37-18

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΠΡΙΚΟΝΗΣΟΣ.

Οι Πράκτορές σας διὰ τοὺς
λιμένας Παλαιστίνης

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

P.O.B. 460 TEL AVIV (Palestine)

Τηλεγρ. διεύθυνσις: ALLALOUFCO TELAVIV
Υποκοτήματα: ΧΑΙΦΑ — ΙΟΠΗ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Ναυτικοὶ Πράκτορες — Ναυλώσεις — Ασφάλειαι
Πράκτορες τῶν κυριωτέρων ἔλληνικῶν καὶ ξένων τακτικῶν γραμμῶν.

Ἐλληνικὸς Οἶκος
— Αλληλογραφία καὶ εἰς τὴν Ἐλληνικὴν —

Grams: DIACARIS Port Teuflik
Tele: Phone: No. 149
> No. 149 Suez Codes Used:
Com. Reg. 12 Suez A.B.C 5th Edition,
Scott's & Bentley's

Ο ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΪΚΟΣ ΕΝ ΣΟΥΖΕΖ

DIACARIS SHIPPING AGENCY

STEAMSHIP AGENTS, BROKERS, CHARTERING,
INSURANCES, CLEARING & FORWARDING.

SUPPLY OF STORES

SPECIAL TOURIST BRANCH ORGANISED.

P. O. B. 22
PORT—TEUFLIK

BARDISSI'S BUILDING
PORT—TEUFLIK (SUEZ)
EGYPT.

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING
& INSURANCE AGENT

RUE DE LA MARSEILLAISE
BEIRUT

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

S. G. COTTAKIS

GENERAL AGENT

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

Mohamed Aly Square 10. P.O.Box 977
ALEXANDRIA

Tel. Address: COTTAKIS Alexandria

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΛΙΑΡΟΥΤΣΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΒΕΓΓΑΖΗ (ΛΙΒΥΗΣ)

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΝ ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ

Ιδιαιτέρως συνιστάται ἀπὸ
πολλοὺς φίλους του καὶ πελάτας του
διὰ τὴν συστηματικὴν ἐργασίαν του
καὶ τὴν ἐνεργητικότητά του.

Γραφεῖα: ΓΑΛΑΤΑ, ΚΑΡΑΜΟΥΣΤΑΦΑ, 75

Τηλεγραφήματα: PULOS-ISTANBUL
Τηλέφωνον: 43448—Ημέραν καὶ Νύχτα

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ P.O.B. 548

Τηλεγραφήματα: ΑΓΓΟΥΡΑΝ, Τηλέφ. 29.965

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γχο.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αγία Βαρθόρα	Φρ. Σιγάλας καὶ Σία ..	04	2438	εἰς Φολλόνικα 11 'Ιουν., ὑπὸ φόρτωσιν φορτόνει Μασσαλίαν 14 'Ιουν. (διὰ Τύνιδα)
"Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεφάνης	11	3508	ἐν πλῷ ἐκ Πλέιτ δι' Εύρωπην 14 'Ιουν.
"Αγία Μαρίνα	«Κάσσος» Α. Ε.	12	4151	ἐν πλῷ ἀπὸ Ν. Αφρικὴν διὰ Φινιλανδίαν 12 'Ιουν.
"Αγιος Βίκτωρες	νιοὶ Ν. Ι. Πατέρα ..	19	4344	εἰς Σαββάναν 10 'Ιουν. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 2 'Ιουν. διὰ Φάλμουνθ
"Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδοῦ ..	18	2974	ἔφθ. Χάϊφαν 4 'Ιουν.
"Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος ..	11	4248	παρέμενε Μπάρρου 6 'Ιουν.
"Αγης Γεώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα ..	08	2098	ἔφθ. "Ιμιγχαρ 1 'Ιουν. καὶ Νιούπορτ 4 προσαράξαν εἰς Καναδᾶν ἐγκατελείφθη
Αίκατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Κουμάνταροι ..	17	5933	εἰς ταξίδιον Πειραιᾶς — Κύπρου
'Αλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶς καὶ υἱός ..	13	4355	ἔφθ. Ρουέν 12 'Ιουν.
'Αλφειός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	20	5116	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶς
'Αμερική	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	εἰς Μπάρρου 6 'Ιουν.
'Αντίκλεια	Π. Τζαννετάτος ..	92	951	παρέμενε Κάρδιφ 10 'Ιουν.
"Αννα	Ν. Λυκαρδόπουλος ..	19	5173	ἀνεχ. Μάρτιον 12 'Ιουν.
"Αννα Ν. Γουλανθρῆ	ἀδ. Γουλανθρῆ ..	21	4358	παρέμενε Κάρδιφ 10 'Ιουν.
"Αννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης ..	19	2431	εἰς Αγγλίαν 1 'Ιουν.
"Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος» ..	18	5685	εἰς Μπάρρου 6 'Ιουν.
"Αννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζος ..	06	2728	παρέμενε Κάρδιφ 10 'Ιουν.
'Αργολικός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος ..	21	4786	εἰς Αμερικήν 1 'Ιουν.
'Αργώ	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	18	5532	εἰς Χάϊφαν 12 'Ιουν.
'Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία ..	19	4683	ἀνεχ. Μόντρεαλ 28 Μαΐου διὰ Πειραιᾶς
'Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	εἰς Μαδαγασκάρην ὑπὸ φόρτωσιν 10 'Ιουν.
'Ασπασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	ἀνεχ. Ἡ Αγγλίας 1 'Ιουν. διὰ Χάλιφας
Βόλος	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	23	1175	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 'Ιουν.
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς ..	20	6343	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ταμπίο 5 'Ιουν.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης ..	18	4289	ἔφθ. Μάντζεστερ 6 'Ιουν.
Γεώργ. Ποταμίανος	«Ηλειωτακή» Α. Ε.	13	4044	διῆλθε Σουέζ 1 'Ιουν. διὰ Βασόφαν.
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου ..	21	5728	ἔφθ. Λονδίνον 28 Μαΐου, παρέμενε 10 'Ιουν.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε.	38	5482	ἀνεχ. Μπάχαν Μπλάγκαν 23 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλινός» ..	06	3016	ναυλοχεῖ εἰς Αμερικήν 13 'Ιουν.
Δημ. Ιγγλέσης	νιοὶ Δ. Ιγγλέση ..	18	5275	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 28 Μαΐου διὰ Αμερικήν
Δημ. Χανδρῆς	Δημ. Ι. Χανδρῆς ..	10	4643	παρέμενε εἰς Τάιν 6 'Ιουν.
Δισμαντῆς	Διμ. Πατέρας ..	19	5253	ἀνεχ. Μπουένος Αὔρες 25 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Δωδεκάνησος	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	εἰς λιμένας Β. Αμερικῆς 1 'Ιουν.
Δωρίς	Ηλ. Χατζηλίας ..	17	4604	εἰς Στρατών 10 'Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
"Εθή Λιθανοῦ	Ν. Αιγανός ..	37	4839	εἰς λιμένας Βρετ. Κολομβίας 8 'Ιουν.
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου ..	27	4163	ἔφροτωνε εἰς Νοβορωσίσκην 10 'Ιουν.
'Ελένη (ἐπιθατήγον)	Γ. 'Εμπειρίκος ..	03	1426	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
'Ελένη Κουλουκουντῆς	Α. Καλλίνικος ..	18	5655	εἰς Νεκοτούρα 6 'Ιουν.
'Ελίζα	ἀδ. Κουλουκουντῆς ..	38	5548	ἀνεχ. Πλέιτ 1 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
'Ελισάθετ	Α. Γ. Παπαδάκης ..	19	1986	έπισκεν Πειραιᾶ λιθὲν τῆς ἐπιτάξεως
'Ελλάς	ἀδ. Μαζαράκη ..	22	3553	εἰς λιμένας Αν. Αφρικῆς 2 'Ιουν.
'Ελλάς	«Ελληνική Α. Ε.» ..	16	2081	εἰς Λίβερπολ 7 'Ιουν.
'Ελλάς	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ἀνεχ. Πειραιᾶ 2 'Ιουν. διὰ Β. Αμερικῆς
'Ελπις	Α. Ποίντεκης ..	19	1492	εἰς Αλεξάνδρειαν 14 'Ιουν. (διὰ Πειραιᾶς)
Εῦηνος	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	φορτώνει εἰς Μαδαγασκάρην 6 'Ιουν.
Εύθαλια	ἀδ. Γουλανθρῆ ..	18	3551	εἰς Ν. Υόρκην 14 'Ιουν. (διὰ Βρινδήσιον — Ρόδον)
"Εφη	Ενάγγ. Νομικός ..	90	192	εἰς Πειραιᾶ ὑπὸ δεξαμενισμὸν
Ζέφυρος	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	φθάνει εἰς Μασσαλίαν 20—25 'Ιουν.
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆς ..	38	5548	εἰς Αστόρια 2 'Ιουν. (διὰ Μεσόγειον)
"Ηπειρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	18	5572	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 'Ιουν.
'Ηράκλειον	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	25	964	ἀνεχ. Πειραιᾶ 13 'Ιουν. διὰ Θεσσαλίαν
'Ηρων	Δ. Ν. Κουφός ..	06	1516	εἰς Πάτρας ἀπὸ 11 'Ιουν.
Θειμιστοκλῆς	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	44	7198	παρέμενε Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν.
Θεομήτωρ	νιοὶ Σπ. Πολέμη ..	10	4427	εἰς Τεργέστην 14 'Ιουν.
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Μόντρεαλ.
Θέτις	Π. Χατζηλίας ..	30	4123	φθάνει εἰς Ροζάριο τέλη 'Ιουν.
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Θράκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	41	7460	παρέμενε εἰς Εἴδονημάουθ 8 'Ιουν.
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης ..	01	2107	εἰς Ζογκούλακ 10 'Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
'Ιθακος	Γ. Δρακούλης ..	06	3916	ἀνεχ. Αμερικήν 1 'Ιουν. διὰ Χονέλθαν
'Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	εἰς Μασσαλίαν 14 'Ιουν.
'Ιόνιον	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	42	7035	εἰς Μασσαλίαν 12 'Ιουν. ἐκφορτάνει.
'Ιρις	Ιω. Παλαιοκρασσᾶς ..	11	1881	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος ..	12	3442	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. ἀπὸ Σφάξ
Καθαριώτισσα	νιοὶ Γ. Καραβία ..	13	1877	εἰς Φαρδάς νήσους 14 'Ιουν.
Καλάμαι	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	20	5791	παρέμενε Αμερικήν 5 'Ιουν.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. E.	39	5215	ἐν πλῷ ἐκ Πλέιτ 14 'Ιουν. διὰ Εύρωπην
Κατλύκω Χατζηπατέρα	νιοὶ Κ. Χατζηπατέρα ..	13	3661	παρέμενε Μασσαλίαν 8 'Ιουν.
Κέρκυρα	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	εἰς Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουν.
Κορινθία (ἐπιθατήγον)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	3874	ἀναχωρεῖ Πειραιᾶ 15 'Ιουν. διὰ Αλεξάνδρειαν
Κορυτοῦ	Αιτοπλόια τῆς Ελλάδος ..	86	1053	ἀνεχ. Πειραιᾶ 13 'Ιουν. διὰ Σύρου κλπ.
Κρήτη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	20	7744	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 30 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Κυκλαδες	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	41	7157	ἐκφορτώνει εἰς Αλεξάνδρειαν 10 'Ιουν.
Κωνσταντίνος Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος ..	05	2527	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν., ἐπισκεψή
Λειθαρά	Γ. Μ. Σταματελάτος ..	03	1667	ἀργεῖ εἰς λιμένα Αιγάπτου
Λέσθος	Λίμπερτον (προσ. ἔκχ.)	45	7176	ἐκφορτώνει εἰς Πάτρας 12 'Ιουν.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης ..	28	4573	εἰς Κόρων 8 'Ιουν. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Λεων. Ν. Κονδύλης	νιοὶ Λ. Κονδύλη ..	12	3923	εἰς Αμερικήν 13 'Ιουν. ἐκφορτώνει.

Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	ἐν πλόῳ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην 12 'Ιουν.
Μακεδονίς:	'Ελληνικὸν Δημόσιον	42	7044	ἐκφορτώνει εἰς Γκάρστον 14 'Ιουν.
Μαλιάκος	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	εἰς "Αλμποργκ 12 'Ιουν. ἐποικενή
Μανούλας	νιοί Γ. Καραβία	20	1986	παρέμενεν εἰς Γλασκώθην 8 'Ιουν.
Μαργαρίτα	Στέφανος Σοφιανός	89	2187	εἰς λιμένας Τουρκίας 10 'Ιουν.
Μαργ. Χανδρή	Δημ. Ι. Χανδρής	20	5401	εἰς Ρόττερνταμ 14 'Ιουν., ἐκφορτώνει
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπάς	12	4707	εἰς 'Αργεντινήν 14 'Ιουν.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	εἰς λιμένας Ν. Αφρικῆς 5 'Ιουν.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδ. Κυρτάτα	04	4784	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαρτ.
Μάρπησσα	Ν. Εὐσταθίου	19	5476	εἰς Νεκτοσέα ὑπὸ φόρτωσιν 13 'Ιουν.
Μάστερ 'Ηλ. Κουλούκουντης	άδ. Κουλούκουντη	38	5548	φόρτωνει εἰς 'Αργεντινήν 14 'Ιουν.
Μεσσαριά	Εύάγγ. Νομιάς	89	350	εἰς πλόως Πόρτ Σαΐδ — Χάιφας
Μιαουλής	Δίμπετρο (προσ. ἐκχ.)	44	7176	παρέμενε 2 'Ιουν. εἰς Νέαν 'Υόρκην
Μιμόδζα	ε' Εμπορική - Εφοριαστική	05	3071	ἐκφορτώνει εἰς Βραζίλιαν 12 'Ιουν.
Μίνα Λ. Καμπάνη	κλ. Α. Καμπάνη	20	5227	παρέμενε Κάρδιφ 7 'Ιουν.
Μιχαήλ 'Ανάγνος	Δίμπετρο (προσ. ἐκχ.)	44	7176	εἰς Χάιφαν 8 'Ιουν. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Μιχ. Λ. Εμπειρικός	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκον	18	5202	παρέμενε Λίβερπουλ 5 'Ιουν.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Ι. Χανδρής	15	3874	εἰς Μπλάνθ ὑπὸ ἐποικενήν
Ναντίν	ε' Εμπορική - Εφοριαστική	04	3582	εἰς 'Αντίλλας 2 'Ιουν.
Ναύαρχος Κευντουριώτης	Δίμπετρο (προσ. ἐκχ.)	45	7247	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουν. διὰ Βοστώνην
Νέα 'Ελλας	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	εἰς ταξίδιον Αγγλίας — Ντόμπιταν
Νηρευς	'Ηλ. Γ. Χατζηλίας	37	5205	ἀνεχωρ. Μασσαλίαν 28 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
Νίκη	Δίμπετρο (προσ. ἐκχ.)	45	7240	παρέμενεν εἰς Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουν.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	διῆλθε Γιθραλάτα 3 'Ιουν. διὰ Ντακάρ
Νικ. Γ. Κουλούκουντης	«Ατλαντικός» Α. Ε...	17	3201	ἐκ Ζογκούλδαν διὰ Σαβάναν 12 'Ιουν.
Ν.κ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	ἀνεχ. Λίβερπουλ 22 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	ἔφθ. Χαβάναν 1 'Ιουν.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	παρέμενε Νιούκατλ 6 'Ιουν.
"Ολυμπός	Κούλουνθος - Εμπειρίκος	18	5216	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν 6 'Ιουν.
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε...	29	4280	εἰς 'Αμβέρσαν 4 'Ιουν.
"Ορος Έλικων	«Τρόμπ» Σο	18	5525	ἀνεχ. Βορδώ 22 Μαΐου διὰ Δ. Αφρικήν
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμν. - Κουλούκουντης	17	3704	εἰς ταξίδιον Β. 'Αφρικῆς — Ν. Γαλλίας
"Ορος ινδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε...	19	5182	φθάνει Ρόττερνταμ 20—25 'Ιουν.
Παναγῆς	Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	φθάνει εἰς 'Αργεντινήν γύρω 25 'Ιουν.
Πειραιέως (έπιβασηγόν)	'Ελληνικόν Δημόσιον	29	1493	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Πετρόβηλ	«Τρανσόπετρόλ» Α. Ε...	03	4634	εἰς ταξίδια Σονέζ — Έρ. Θαλάσσης
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἔφθ. Λισσαβώνα 4 'Ιουν. (διὰ Πειραιᾶ)
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτος	04	2650	ἀργεῖ εἰς Ντόμπιταν
Πόεντ Κλήραρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	φθάνει εἰς 'Αμβέρσαν 15-20 'Ιουν.
Πόπη	Μηχ. Βερνίκος	96	1594	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν. ἐποικενή
Ριχάρδος Δ. Λάτιος	Δίμπετρο (προσ. ἐκχ.)	45	7240	εἰς Ντονάλα 1 'Ιουν.
Σαλαμινία	F. Πετρούντες-Γ. Τάνες 01	01	3634	ἐκφορτώνει εἰς Μπιζέρταν 12 'Ιουν.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε...	17	4300	εἰς Μαδαγασκάρην 5 'Ιουν. (δ' Εὐρώπην)
Σπέτσαι	Δίμπετρο (προσ. ἐκχ.)	45	7240	εἰς Βαλτιμόρην 1 'Ιουν.
Σπυρίδων II	Λεία πολέμου	17	4887	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 25 Μαΐου, παρέμενε 4 'Ιουν.
Στάμος	Δ. Φαφιλίδος	14	3801	ἐν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην 10 'Ιουν.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε...	25	4853	ἐκφορτώνει εἰς Γένοβαν 14 'Ιουν.
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδης	18	653	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 'Ιουν.
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε...	19	5250	φθάνει εἰς Γένοβαν 14—20 'Ιουν.
Ταξιάρχης	άδ. Λαμπόδ.	13	4221	εἰς Σφάξ ὑπὸ φόρτωσιν 14 'Ιουν.
Ταῦγετος	Κουλούνθος - Εμπειρίκου	18	5687	ἔφθ. Κάρδιφ 2 'Ιουν., φορτώνει
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουν.
Τασία	Καδιώ Σιγάλα	04	3034	εἰς Βόρ. Αμερικὴν ὑπὸ κατάσχεσιν
Υδρα	Δίμπετρο (προσ. ἐκχ.)	45	7176	παρέμενε Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουν.
Υδρούσσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	εἰς Σάιν Λουίδ (Ροδ.) 6 'Ιουν.
Υπανις	άδ. Συνοδινού	09	1459	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ μὲ ζημιάς
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκάς Νομικός	21	1783	παρέμενεν εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	διῆλθε Σονέζ 1 'Ιουν. διὰ Βασόραν
Χειμάρρα	'Ελληνικὸν Δημόσιον	05	1221	εἰς Πειραιᾶ, ἐποικενή
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε...	39	5643	εἰς Μίδδλεσμπρο 6 'Ιουν.
Ψαρά	Δίμπετρο (προσ. ἐκχ.)	45	7240	ἐκφορτώνει εἰς Βόλον 12 'Ιουν.
Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4798	εἰς Μπιζέρταν 12 'Ιουν., ἐκφορτώνει.

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

M/S "SUNNANLAND," ύπο φόρτωσιν εἰς Ρίον 'Ιανέϊρον μέσα 'Ιουνίου

M/S "WESTRALIA," καὶ "STAR OF EGYPT," ύπο φόρτωσιν ἐν Μπουένος "Αὔρες, Μοντεβίδεο καὶ Βραζίλιαν

M/S "SAMMELAND," ἀναμένεται ἐκ Μπουένος "Αὔρες καὶ Ρίον'Ιανέϊρον περὶ τὴν 15 τρέχ.

Διὰ πλείονας πληροφορίας ἀποταθῆτε εἰς:

**ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Μέγ. Σπυράκη, Φίλωνος 51, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-Τηλ. 42.721-43.391**

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



Fredo Maris

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ," A.E.
ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ
Αἱ γραμμαὶ μας ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

ἀ)π "ΕΛΛΑΣ," ἀπὸ ΜΑΝΤΖΕΣΤΕΡ καὶ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ τέλος Ιουνίου καὶ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ ἀρχὰς Ιουνίου.

ἀ)π ".....," ἀπὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ Ιουνίου.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΟΔΟΣ ΝΙΚΗΤΑ 7. — ΤΗΛ. 43027

Πρακτορεῖα εἰς όλους τοὺς λιμένας τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Ἀνατ.Μεσογείου.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

Γραμμή τακτικών μηνιαίων άναχωρήσεων μεταξύ
ΕΛΛΑΔΟΣ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

διά τῶν ἀτμοπλοίων:

“ΕΥΘΑΛΙΑ,,, “ANNA N. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ,,
και “ΠΕΤΡΟΣ I. 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,—ΑΘΗΝΑΙ τηλ. 55—185, ώς και «GREEK LINE»
8) 10 Bridge Street, New York, τηλέφ. Whitehall 3—3825

Telephone 681
Code Used:
A.B.C. 6th & 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 & CO.

MARINE SUPPLIES

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

Ἄξιότεροι Κύριοι,

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ μηχανέλαια, παρεμβύσματα καὶ
διάφορα διλικὰ καταστρώματα εἰς ἀσυναγωνίστους τιμές.

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

Ἐπίσης ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ ρυμουλκὰ πάσης ἵποδινά-
μεως καὶ εἰμεθα εἰδικοὶ δι᾽ ἀνθρακεύσεις πλοίων καὶ γενι-
κῶς δι᾽ οἰανδήποτε ἐργασίαν σχετικὴν μὲ τὴν ναυτιλίαν.

Διὰ τῆς ἀμέσου καὶ ταχείας ἑξυπηρετήσεώς μας, Κύριοι,
εἰμεθα δέδαιοι: δτ: Θὰ δυνηθῶμεν νὰ σᾶς ἀποδεῖξωμεν εἰλι-
κρίνειαν καὶ ολονομίαν.

Μετ' ἔξαιρέτου ύποληψεως

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.