

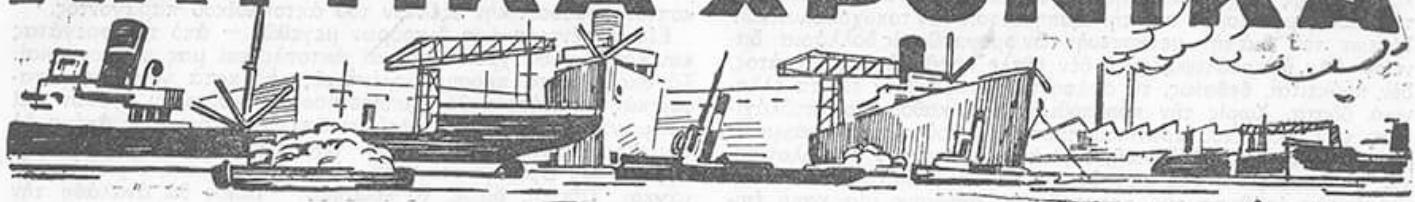
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1946

Αρ. Φύλλου 266/25

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 266(25)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1946

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Πρός τὴν ἀνασυγκρότησιν

Τάς ἡμέρας αὐτάς, καθ' ἑκάπερος έτη, οἱ Νέας Ὅρκης πληροφορούμεθα, δριστικά πρόκειται μάλισταν εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα ἀποφάσεις διὰ τὴν πώλησιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ἔνους ἐφοπλιστάς. Αἰτήσεις τολλαὶ ὑπεβλήθησαν, ἀθροῖος ἔξι δλῶν τῶν χωρῶν καταρθάνουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν Νέαν Ὅρκην. Οὐδεμία πάντως ὑπάρχει ἀκόμη ἔνδειξις προδικάζουσα τὴν τελικὴν ἀπόφασιν, πολὺ δὲ περισσότερον τὸν τρόπον μὲ τὸν διποίον θάτικρον τὴν ἀκροθοῦν τὰ σκάφη. "Ο νόμος Μπλάντ δὲν ὑποχρεώνει τὴν Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς νὰ πωλήσῃ πλοῖα εἰς ἔνους ἐφοπλιστάς, τῆς παρέχει δῆμος τὸ πρός τοῦτο δικαίωμα, ἐφόσον ἡσθετε κριθῆ σκόπτουν.

Πλεῖστοι δοῖοι παράγοντες πρόκειται νὰ ἐπιδράσουν εἰς τὰς ἀποφάσεις τῶν ἀρμόδιων ἀμερικανικῶν ικύλων. Ἡ ἀντίδρασις, θεοτίσιας, τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ναυτεργατικῶν δργανῶσεων, ὑφίσταται, κύριον δῆμος θέμα τῶν συζητήσεων εἰναι τὸ πῶς θὰ διασφαλισθῇ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον διὰ τὰ ὑπὲρ αὐτοῦ ἐνυπόθηκα ἐπὶ τῶν πλοίων δάνεια.

Αἱ ισχετικαὶ ικατὰ χώρας νομοθεσίαι μελετῶνται, φάνεται δέ, διὰ θάτητῆς ή τροποποίησίς τῶν περὶ ναυτοδανείων νόμων διώρισμένα κράτη, ἵνα πληρέστερον κατασφαλισθῇ ἡ προτεραιότης, πρὸ πάσης ἀλλῆς ἀπατήσεως, διὰ τὰς ὑποθήκας, ποὺ θὰ ἐγγραφοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων ἀπὸ τὴν Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς. Καὶ τοῦτο ἐφόσον θὰ ἀποφασισθῇ ἡ ἐπὶ πιστώσει ἐκποίησις τῶν σκαφῶν.

"Η Ἑλλάς, χάρις εἰς τὸν νόμον περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης τοῦ 1910, εὐρίσκεται μεταξὺ τῶν χωρῶν, αἵτινες, πράγματι, ἀνεπτυγμένην ἔχουν τὴν ναυτικὴν πίστιν. "Ισως δῆμος, νὰ χρειασθῇ καὶ τῆς ἴδιῆς μας νομοθεσίας ἡ ἀλλαγὴ δι' ὁρισμένας λεπτομερειακάς διατάξεις.

* * *

"Ο ρυθμός, συνεπῶς, τῆς ἀποκαταστάσεως καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὰ εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα καθορισθεσόμενα ἔξαρταται κυρίως. "Αν θὰ πάλισσον οἱ ἀμερικανοὶ πλοῖα εἰς τοὺς δένους, ταχὺς θὰ εἰναι ὁ ρυθμὸς τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκρήσεως. Χωρητικότητα σημαντική θὰ ἐπαναποτελῇ η σημαία μας.

Πληροφορίαι ἔχει υπευθύνων ἐφοπλιστικῶν κύκλων ὑπολογίζουν, διὰ αἱ μεχρι τοῦδε ὑποθήκησαι αἵτησεις Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀναφέρονται εἰς τὴν πρόσκτην πεντήκοντα περίπου ἀμερικανικῶν πλοίων. "Αν οἱ ἐφοπλισταὶ μας διέθετον δολλάρια, θὰ ἐπεζήτουν ίσως τὴν ἀγορὰν διπλασίου ὀφιθεμοῦ πλοίων. "Η Ἔνωσις τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ὅρκης ητοσατο τὴν ἀγορὰν 23 λίμετρων, μεταξὺ τῶν διποίων περιλαμβάνονται καὶ τὰ 14 ὑπὲλληνικῆς ἤδη ναυλωσιν τελοῦντα. "Ωρισμένοι ἐφοπλισταὶ, ἀνιδιαφέροντοι διὰ τακτικάς γραμμάς, ἐπιδιώκουν τὴν ἀγορὰν καὶ «Βίκτορυς», δῆμος καὶ τινῶν μικροτέρων δηζελοκινήτων «σκανδιναϊκοῦ τύπου».

"Ἄξιολογον ἔνσχουν τῆς πρός ἀποκατάστασιν προσπαθείσας πρέπει νὰ θεωρησειν τὴν ἀγορὰν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν. Εἶναι τὸ θετικὸν πλέον ἔκεινημα πρὸς τὴν ἀνασυγκρήσην. "Οπως ἐπίσης θυσιχερέεις ἀνιπερβλήτους ίσως θὰ συναντήσῃ ή Ἑλληνικὴ προσπάθεια διὰ τὴν ἔξεύρεσιν χωρητικότητος, διὰ παρ' ἀλλίδα οἱ ἀμερικανοὶ δὲν στέρεσσον εἰς τὴν πώλησιν πρὸς δένους τῶν πολεμικῆς ναυτικής πλοίων τῶν.

* * *

Κάθε δυνατότης ἀγορᾶς ἀπὸ ἄλλην τινὰ σημαίαν ἀποκλείεται. "Ολαι ἔχουν ἀπαγορεύσει τὴν πώλησιν εἰς δένους καὶ ἡ ἀπαγόρευσις αὐτῆς θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ μίαν τούλαχιστον τριετίαν. "Οσοι δὲν ητούχησαν, δῆμος ή Ἑλλάς, ίδιαν ναυτιγικήν θιομηχαίνων νὰ κατέχουν, αὐτοὶ θὰ ίδουν καθυστερούμενον τὸν ρυθμὸν τῆς ναυτιλιακῆς τῶν ἀνασυγκρήσεως. Τὰ μόνα πρὸς τὸ παρόν διαθέλλουν πρὸς πώλησιν σκάφη, εἶναι τὰ παρόρικα ἀμερικανικά, ναυτιγικής τοῦ 1919 καὶ τοῦ 1920. "Ἐλλήνες τινὲς ἐφοπλισταὶ, μόνον αὐτοὶ, κανεὶς ἄλλος δένος συνάδελφος τῶν, δινέλαθον τὴν

ἐπιχειρηματικήν ἀκροθασίαν τῆς ἀγορᾶς ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν εἰς τὰ 35 δολ. τὸν τόννον δ.ω. τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ποὺ κατ' ἀνάγκην ἐκποιοῦνται ἀπὸ τὰς Ἀμερικανικὰς ἑταιρίας, προκειμένου νὰ ἀγοράσουν αὐταὶ τὰ νεότευκτα τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς πλοῖα. Εύχομεθα, χωρὶς καὶ νὰ τὸ πιστεύωμεν, νὰ κατορθώσουν οἱ ἀγορᾶς τῶν 25ετοῦς ήλικιας φορτηγῶν αὐτῶν σκαφῶν τὰ διπολαῖσσον θετικόν τοῦ ὑπολογίσιου κέρδος ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν. Εἰς ἀγόνα δρόμου, πάντως, ἀποδύονται, ἵνα, ἐπωφελούμενοι τῶν διπτίθανου διαρκείας καλῶν ἐργασιῶν, ἀποσθέσουν τὴν ἀξίαν τῶν, ὑποθιβάζοντες αὐτὴν μέχρι τῆς τιμῆς τοῦ παλαιοσιδήρου.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ Καναδικά, ἡγοράσθησαν, πράγματι, ὑπετριάκοντα τοιστά σκάφη ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς μας. Ρητή, διμως, προϋπόθεσις τῆς πωλήσεώς των ἦτο ἡ διατήρησις τῆς Καναδικῆς σημαίας. Παρὰ τὸ γεγονός τῶν ἔξαιρετικὰ δυσμενῶν δρῶν τῆς ἀγορᾶς καὶ τῆς διασχισθεών τῶν, ἀκάθεκτοι ἐπιχειρηματίαι οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ὀντόχως προσθέτοντες τὴν ἐπάνοδον τῶν εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ἀνεδέχθησαν καὶ τὴν ἐπιχειρήσιν αὐτῆς. Τὰ σκάφη εἰναι ἀριστα ποιοτικῶν καὶ ἐλπίζεται ἀργότερα νὰ παρασχεθῇ ἡ ἀδεια τῆς σημαίας τῶν.

* * *

"Οπωσδήποτε, δὲν πιστεύωμεν νὰ πιστεύωμεν, διτὶ ἡ Ἀμερικανική Κυβέρνησις θὰ κρατήσῃ ζηλοτύπως τὰ τόσα καὶ τόσα ἀθρώματα τῶν πόλεμον ναυτογνήθεντα σκάφη, ἀγνοοῦσα τὰς θυσίας τῶν μικρῶν συμμαχικῶν ναυτιλιῶν υπὲρ τοῦ κοινοῦ ὀγκού. Αἱ χιλιάδες αὐταὶ τὰ σκαφῶν δὲν εἰναι καν δυνατόν τὸν κινηθεῖν υπὸ τὴν Ἀμερικανικήν σημαίαν. Φόρτος διὰ τὴν ἀστροφέσσαν θά εἰναι. Οἱ ποταμοὶ καὶ οἱ λιμένες προώρισται νὰ τὰ δεχθῶνται καὶ πάλιν ἐν παροπλισμῷ. "Οταν δὲ — μετά τινα ἔτη — τὰ ναυπηγεῖα δῶλων τῶν χωρῶν, τὰ ἐντατικῶν τώρα ἀποδίδοντα, θὰ ἔχουν ἀναπληρώσει, τὰ κενὰ διὰ τὰς περισσότερας ναυτιλίας, τότε δὲ ὁ δύκος τῶν ἀπρακτούντων ἀμερικανικῶν σκαφῶν τὴν ἀξίαν τοῦ παλαιοσιδήρου θὰ ἔχουν. Αὐτό, συνεπῶς, τὸ συμφέρον τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν υπαγορεύει τὴν ἀμεσον ἐκποίησιν τῆς περισσῆς χωριτκότητος. "Απὸ τὴν ἐκποίησιν αὐτῆς ἀναμένει καὶ ἡ Ἑλλάς νὰ ἰδῃ ἀποκαθισταμένην τὴν Ναυτιλίαν τῆς καὶ ἀποδίδονταν τὰ διαστάσια πολύτιμα δύναται ν' ἀποφέρῃ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, υπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας γενικώτερον.

Διά τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἀποκατάστασιν

Τὴν εὐχάριστον εἰδῆσιν τῆς ἀγορᾶς παρὰ τοῦ κ. Ὁνάση τῶν δέκα ταναδικῶν φρεγατῶν ἀντίγγειλαν πρὸ διμήνου αἱ στήλαι αὐταὶ. "Ηδη κατὰ νεωτέρας ἔκ Νέας Ὅρκης πληροφορίας, αἱ φρεγαταὶ παρελθήσανταν εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα καθορισθεσόμενα ἔξαρταται κυρίως. "Αν θὰ πάλισσον οἱ ἀμερικανοὶ πλοῖα εἰς τοὺς δένους, ταχὺς θὰ εἰναι ὁ ρυθμὸς τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκρήσεως. Χωρητικότητα σημαντική θὰ ἐπαναποτελῇ η σημαία μας.

"Πληροφορίαι ἔχει υπευθύνων ἐφοπλιστικῶν κύκλων ὑπολογίζουν, διὰ αἱ μεχρι τοῦδε ὑποθήκησαι αἵτησεις Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀναφέρονται εἰς τὴν πρόσκτην πεντήκοντα περίπου ἀμερικανικῶν πλοίων. "Αν οἱ ἐφοπλισταὶ μας διέθετον δολλάρια, θὰ ἐπεζήτουν ίσως τὴν ἀγορὰν διπλασίου ὀφιθεμοῦ πλοίων. "Η Ἔνωσις τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ὅρκης ητοσατο τὴν ἀγορὰν 23 λίμετρων, μεταξὺ τῶν διποίων περιλαμβάνονται καὶ τὰ 14 ὑπὲλληνικῆς ἤδη ναυλωσιν τελοῦντα. "Ωρισμένοι ἐφοπλισταὶ, ἀνιδιαφέροντοι διὰ τακτικάς γραμμάς, ἐπιδιώκουν τὴν ἀγορὰν καὶ «Βίκτορυς», δῆμος καὶ τινῶν μικροτέρων δηζελοκινήτων «σκανδιναϊκοῦ τύπου».

"Ο κ. Ὁνάσης, ἀνεδαρπάτως τῶν πρὸς τὸ Κράτος προτάσεων, διὰ τὰς διποίας σημειωτέον οὐδεμίαν ἔλαβε μέχρι τοῦδε ἀπάντησιν, ἔστω καὶ ἀπορριπτική, ἀπὸ μέρους τοῦ Ὑπουργείου, προτίθεται, υπὲρ δρισμένας προϋπόθεσεις, νὰ διατέσση αὐτὰ τὰ ὑποδειγματικά, πράγματι, μετὰ τὴν μετασκευήν τῶν σκαφῶν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας συγκοινωνίας.

"Ἡ ἐπιχειρηματικὴ ἐπιδιώξις δὲν εἶναι τὸ κίνητρον τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς τοῦ κ. Ὁνάση. "Ἐμφορεῖται ἀπὸ τὴν εὐγενικήν διάθεσιν νὰ εἰσέβρει κατὰ καὶ αὐτός διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ τόπου μας. Θυσίαζει τὰ διατεθέντα διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν φρεγατῶν κεφάλαια. Δὲν ζητεῖ δι' αὐτὰ καμμίαν ἔξυπηρέτησιν. Γνωρίζει καλῶς, διτὶ εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν ήμαλώθησαν, κατὰ τὸ παρελθόν, ἔκατομμύρια λιρῶν ἀπὸ τὸν διδιωτικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ δὲν παραβλέπει τὴν δρήθην ἀποψιν, διτὶ καὶ εἰς τὸ μέλλον, ἔγκαθισταμένης καὶ πάλιν τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἀσυδοσίας, σημαντικά θὰ εἶναι τὰ κεφάλαια, ποὺ θὰ ἔχανεμισθοῦν εἰς τὸν ἀσκοπον συναγωνισμόν.

"Ἐπιζητεῖ, συνεπῶς, ὁ κ. Ὁνάσης τὴν κατασφάλισιν, τὴν στοχειώδη ἔστω, τὴν ἀδάπτων διὰ τὸ Κράτος καὶ τὴν ἰδιωτικήν οι-

κονομίαν, της ἐπιχειρηματικής υποστάσεως τοῦ συσταθησμένου ἔταιρικοῦ δργανισμοῦ καὶ την ἔξυπρέτησιν τῶν τοκοχρεώλυτικῶν δόσεων τοῦ διά τὴν μετασκευὴν τῶν φρεγατῶν εἰς δολάρια δανείου. "Αν ἡ πρόθλεψις αὐτὴ δὲν ἥθελε ληφθῆ ἀπὸ τὸ Κράτος, δὲν πρόκειται, θέσθια, τὰ σκάφη νὰ μεταφερθῶν εἰς τὰ ἑλληνικὰ ὕδατα. Χωρὶς τὴν προϋπόθεσιν τοῦ καθορισμοῦ τούλαχιστον τῶν δρίων τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὰ πράγματα τῆς ἑταῖρας, ποὺ θὰ ἰδρυθῇ, εἰς τὰ ζητήματα τῶν ναυλολογίου, τῆς συνθήσεως καὶ τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων, ἡ δὴ ὑπόθεσις τῶν φρεγατῶν θὰ ἀπέβαινε μία κακή ἐπιχειρησις, ἀναξία καὶ τοῦ ἀφελεστέρου τῶν ἐφοπλιστῶν. Μετά πάροδον δλίγων ἑτῶν — δύο ή τριῶν — αἱ φρεγάται θὰ ἔξεπλεστηριάζονται ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἔνυπθικούς δανειστάς καὶ αἱ θαλάσσαι συγκοινωνίαι τῆς χώρας θὰ ἐστεροῦνται πολυτίμων, δυσαναπληρώτων δργανών, τῶν μόνων ἀξίων τοῦ δύναμτος τῶν ἐπιθατηγῶν σκαφῶν.

Δὲν πρόκειται, θέσθια, νὰ ὑποδείξουν αἱ στῆλαι αὐταὶ τὸν τρόπον τῆς κατοχυρώσεως τῶν καλῶν ἑννοούμενων συμφερόντων τοῦ ἐνδιαφερούμενον ἐφοπλιστοῦ. "Ἐν καιρῷ οὗτος θὰ προέξῃ εἰς τὰ κατάλληλα διαθήματα πρὸς τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργεῖον. Τὸ γεγονός πάντως, δὲ δ. κ. Ὁνάσης δὲν ἤτει τὸ μονοπώλιον οὐδὲ μιᾶς ἔστω γραμμῆς, δὲν θέτει ὡς προϋπόθεσιν τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν κεφαλαίων τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων, προτείνει δ' ἔξι ἀλλού καὶ τὴν συνεργασίαν μὲ τὰς ὑφισταμένας ἀκτοπλοϊκάς ἐπιχειρήσεις, διευκολύνει σημαντικά τὸ Κράτος εἰς τὴν λῆψιν κάθε μέτρου τείνοντος νὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν διάθεσιν κεφαλαίων καὶ νέων σκαφῶν εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν.

Θὰ ἡτο, ὅμως, ἐνδιαφέρονταν νὰ γνωσθοῦν τεχνικαὶ τινες λεπτομέρειαι τῶν φρεγατῶν καὶ τῆς μελετωμένης μετασκευῆς τῶν. Τὰ σκάφη αὐτὰ ἐναυπηγήθησαν τὸ 1944 εἰς Καναδάν. ⁷"Ησαν ἔξωπλισμένα εὔδρομα καὶ ἐνήσκουν τὸ ἔργον τῶν συνοδῶν πλοίων εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν κατὰ τὸν πόλεμον. Εἶναι μεγαλύτερα τῶν κορβετῶν, καλλιγραμμαὶ καὶ μὲ ἐμφάνισιν ἀπολύτως συγγρούμενην, μὲ πρώταν ἐπικλινῆ καὶ πρύμναν καταδρομικοῦ. "Ἔγουν μῆκος 300 περίπου ποδῶν καὶ πλάτους 36, μὲ μηχαναὶ παλινδρομικάς καὶ ὀδραυλωτούς λέγοντας. "Ολα τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος μηχανήματα εἶναι ἡλεκτροκίνητα καὶ δλα τὰ νεώτερα ἐργαλεῖα τῆς ναυσιπλοίας ἔχουν τοποθετηθῆ ἐπ' αὐτῶν. Ταχύτης μέχρις 20 μιλλίων, μὲ οἰκονομικὴν τοιαύτην 12 μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 18 τόνων πετρελαίου τὸ 24ων.

Ἡ μετασκευὴ τῶν ποοθλέπει: "Ὑπερδιακοσίας κλίνας διὰ τὴν πρώτην καὶ δευτέραν θέσιν καὶ ὑπερεκατὸν διὰ τὴν τοιτήν, μὲ ἀναλόνους αἰθούσας ἐστιατορίου, καπνιστήιας καὶ ἀνοικτούς χώρους πεοπάτου. "Ἡ ἐπίπλωσίς τῶν θὰ εἶναι πολυτελής. Τὰ πάντα ποοθλέπονται συγχρονισμένα, ἔξυπτοστικά τῆς ἀνέσεως τῶν ἐπιθατῶν. "Αν ἐπρόκειτο τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ ναυπυγηθοῦν σήμερον, θὰ ἐστοχίζων τετρακοσίας λιρῶν ἔκαστον, μὲ παράδοσιν δὲ υετά διετίαν.

Δὲν νομίζουμεν, δὲν θὰ εἶναι μικρὸν τὸ ἀπόκτημα διὰ τὰς συγκοινωνίας μας, δὲν τελικῶς εὐτυχήσουμεν νὰ ίδωμεν τὰ σκάφα αὐτὰ ἀποδίδοντα ἔγονον πολύτιμον εἰς τὰ χωρικά μας ὕδατα. Τὴν φόραν αὐτῶν δὲν ποδεῖται πεοὶ σχεδίων, συμβάσεων, μονοπόλιον καὶ ὀπόπτων ἐπιγειοματικῶν ἐπιδιώξεων. Τὰ σκάφη ἡνοοασθοσαν καὶ εἶναι ἐλλιμενισμένα εἰς τὸ Μόντρεαλ. "Ἡ οἰκονομικὴ ἐπιφάνεια τοῦ κ. Ὁνάσης ἐγγυᾶται τὴν ἔξεύσεων τῶν κεφαλαίων τῆς μετασκευῆς καὶ ἡ θεούη διάθεσις τοῦ νὰ ἔχουποτετησῃ εἰς τὸν κύκλον τῆς ἐπαγγελματικῆς του δοσίσεως τὴν Πατούδα του, μᾶς ἐνθαρρύνει νὰ πιστεύωμεν, δὲν θα δοσούντως αἱ θαλάσσαι συγκοινωνίαι τῆς χώρας θὰ ἀποκατασταθοῦν κατὰ τὸν ίδεωδέστερον τρόπον.

Αἱ ποοθλέπεις

· Αλλὰ τὸ ποοθληματικά τῶν ἔσωτεροικῶν θαλασσών συγκοινωνιῶν τῆς χώρας δὲν ἐντοπίζεται οὔτε ικανοποιεῖται μὲ τὰς δέκα φορέας τοῦ κ. Ὁνάση. Γενικώτερον εἶναι καὶ νενικωτέος χοήσεις κοστικῆς μεσοίνης, συντόνου προσπαθείας. "Ἐπιτυγχάνοντες τὴν μεταφοράν τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰς τὰ χωρικά μας ὕδατα, καλύπτουν, θέσθια, κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν, κατὰ τὸν καλύπτουν δυνατὸν τούτον, τὰς εἰς χωρική κόπτητα ἀνάγκας τῆς ἀκτοπλοΐας, δὲν ικανοθάνουμεν δύως νὰ ποοθλώσωμεν εἰς τὸ δλον ποόθλη-

μα τὴν δριστικὴν λύσιν, αὐτὴν ποὺ θὰ κατασφαλίσῃ τὴν ἀπρόσκοπτον προοδευτικὴν ἔξέλιξιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ παράγοντος.

Εἴκοσι πέντε σκάφη διαφόρων μεγεθῶν — ἀπὸ τῆς φρεγάτας καὶ κάτω — θὰ χρειασθοῦν αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ μας συγκοινωνίαι. Τὰ σκάφη λατά προσημοσμένα εἰς τὰς κατά γραμμάς μεταφορικάς ἀπαιτήσεις, θὰ ἔξυπηρτησουν τὸ σύνολον ἀγόνων καὶ γονίμων δρομολογίων — πλείστα δσα εἶναι ἄγονα — ἀκόμη δὲ τὴν συγκοινωνίαν τῆς Κύπρου, τῶν Δωδεκανήσων, τῆς Σμύρνης καὶ τοῦ Βρινθησίου. Αὐτὰ εἶναι καὶ ἀλάχισται εἰς σκάφη ἀνάγκαια. Τίθεται, ὅμως, τὸ ἔρωτημα: "Ποτὸς θὰ ἀναλάβῃ τὴν πρόσκτησιν τῶν σκαφῶν καὶ ποιος προώρισται νὰ τὸ ἔκμεταλλευθῇ; Τὸ Κράτος, ὁ ιδιωτικὸς ἐφοπλισμός, ή κάποιος ὑφιστάμενος ή συσταθησμένος αὐτόνομος, ἡμικρατικός, ἐλεγχόμενος ή ἄλλως πιο λειτουργών δργανίσμος;

· Η πρώτοθυσία εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἀπὸ τὸ Κράτος κυρίως θὰ προέλθῃ. Αὐτὸς θὰ καθορίσῃ τὴν κατευθυντήριον πολιτικὴν τοῦ εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα καὶ ἀπὸ τὰς κατευθύνσεις αὐτὸς θὰ διαμορφωθῇ καὶ η ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης.

Τὸ Κράτος δοφίζει γνωρίζει, δτι τὴν φοράν αὐτὴν δὲν εἶναι διατεθεμένοι οἱ ἀκτοπλοϊκοὶ γνωρίζει, δτι τὴν φοράν αὐτὴν δὲν εἶναι διενεργείας τῶν ἔσωτεροικῶν τῆς χώρας συγκοινωνῶν, ἀναλίσκοντες κάθε Ικμάδα τοῦ ἐνεργητικοῦ τῶν καὶ ἔσαιεμίζοντες τὰ περιουσιακά τῶν στοιχεία ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς ἀσυδοσίας, τοῦ ἀνταγωνισμοῦ. "Η θὰ κατοχυρωθῇ η ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχειρησίας, δτοιε νὰ ἔξυπηρτεται ἀνέτως τὸ διατιθέμενον κεφάλαιον καὶ τὴν ἀπόδεσιν τῶν σκαφῶν ή τὸ Κράτος θὰ κληθῇ νὰ βαστάσῃ τὸ δάρος καὶ τὰ παθητικὰ κατάλοιπα τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἐγχερήματος. Θὰ ἡτο ἀφελές νὰ πιστεύεται, δτι θὰ συνεχίσῃ ὁ ιδιωτικὸς πληρωμὴς τὰς συμετεπικότητας τῆς κατανοικίας. Μᾶς χρειάζονται κεφάλαια σημαντικά διὰ τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἀποκατάστασιν καὶ η τοποθέτησις τοῦ κεφάλαιον προϋποθέτει ἐμπιστοσύνην καὶ ήσφαλισμένην ἔξυπηρτησιν. "Αν τὸ Κράτος θελήσῃ τὴν προϋπόθεσιν λατήνην νὰ καλύψῃ, δὲν θὰ πρέπει καὶ νὰ ἀντιτεωπωτεί τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα, δς μίαν δυσεπίλυτον προσπάθειαν. Καὶ ιαὶ φρεγάται τοῦ κ. Ὁνάση θὰ ἔλθουν καὶ ἀλλα σκάφη ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς τῆς ἀκτοπλοΐας θὰ ἀγορασθοῦν, παρὰ τὸ γεγονός, δτι η ἐγκληματικὴ τοῦ Κράτους ἀθελητηρία τοὺς ἐστέοησης τῆς μοναδικῆς περιουσίας τῶν, διὰ τῆς μὴ ἀσφαλίσεως τῶν ἐπιτάκτων σκαφῶν τῶν.

· Ο χώρος τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν ἔπιπρεπε τὴν ἔκτασιν τῆς συζητήσεως. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι πάντως δὲν θὰ λείψουν ἐν καιρῷ γὰρ γνωρίσουν εἰς τὸ Κράτος τὰς ἐν προκειμένῳ ἀπόδεις τῶν. "Αν' καὶ αἱ ικρατικαὶ ἀπόψεις ἐγκαίρως διευκρινισθοῦν καὶ νόμως καθορισθοῦν, ταχύτατα θὰ ίδωμεν ἀποκαθισταμένην τὴν ἀκτοπλοϊκήν μας ναυτιλίαν.

Καλὴ ἀρχὴ

· "Εχομεν κατανήσεις διοι δοι εἰτε γράφομεν, εἰτε διοιλεύμεν, εἰτε διοχολούμεθα, δπωδήποτε, μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας, νὰ μὴ κάμωμεν τίποτε ἄλλο ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως καὶ ἐντεύθεν, παρὰ νὰ κλαίωμεν καὶ νὰ θρηνῶμεν καὶ νὰ παραπονούμεθα καὶ νὰ κατηγορῶμεν καὶ νὰ γκρινάζωμεν καὶ νὰ ψάλλωμεν ἴενεμιάδας. Δικαίως, λοιπόν, φίλος, μὴ ναυτιλιακός, ἀλλὰ παρακολουθῶν ἐραποτεχνικῶν τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα, μᾶς εἰτε κάποτε: —Μάς σεῖς οι ναυτιλιακοί, ἀγαπήτε μου, κατανήσατε σωστὸς ἐπιπλοίους θρηνήσατε.

· Βέσθια, τὸ σφάλμα δὲν εἶναι ίδιον μας. Διότι πρὸ τῶν λειψώνων τοῦ προπολεμικοῦ Ἐμπορικοῦ μας Στόλου δὲν ήμπορεῖ, παρὰ νὰ θρηνῇ κανές. "Άλλα δὲν εἶναι μόνον αὐτὸ τὸ αἴτιον τῆς θλίψεως. Δὲν εἶναι ή πρώτη φορά ποὺ τὸ ή 'Ελληνικὴ Ναυτιλία εύρεθη εἰς τοιαύτην θέσιν. Καὶ μὲ τὸ τέλος τοῦ πρώτου μεγάλου πολέμου ή καταστροφή ήτο δέξιος σχεδὸν διοκληρωτικός.

· "Εκεῖνο, ποὺ κυρίως εἰς τὴν σημερινὴν περίστασιν κατέστη τὸ καθημερινὸν μοτίβο τῶν ναυτιλιακῶν, εἶναι ἀφ' ἐνὸς τὰ μεγάλα σφάλματα — κατὰ τὸν ἐλαφρότερον χαοσακτηρισμό — τὰ διαπράχθεντα ἀπὸ τοὺς διοικήσαντας τὴν Ναυτιλίαν εἰς τὸ ἔσωτερο, κατὰ τὴν κατοχὴν τῆς 'Ελλάδος, καὶ ἀφ' ἐτέρου αἱ ἀπογονητεύσεις καὶ αἱ πικρίαι, μὲ τὰς ὁποίας μᾶς ἐπότισαν οἱ μεταπολεμικῶν συνεχίσαντες τὴν διοίκησιν.

· "Ηλθον καὶ παρῆλθον ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτι-

Telegrams:
"GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

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

Telephone: Avenue 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

· Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

λιας πολλοί Ὑπουργοί από της ἀπελευθερώσεως τῆς χώρας και κάθε νέον πρόσωπον, πού κατελάμβανε τὴν ὑπουργικὴν ἔδραν, ἐσπευδε, πρὶν ἀκόμη καλοκαθήσῃ, νὰ διμιῇ μὲ παχειά λόγια, νὰ ἔσχαγγέλῃ προγράμματα, νὰ δίδῃ ὑποσχέσεις. Φυσικά, οι ναυτιλιακοί, ἀκουοντες ὅλα ικατά, ἐνεθουσιάζοντο τὰς στιγμήν, ἐπίστευον, ἤπιζαν, ἀλλὰ δὲν ἐθράδυναν νὰ καταλάβουν ὅτι ὅλα αὐτά δὲν ἦσαν ιτιποτε περισσότερον παρά δέρας φρέσκος και μετέπιπτον εἰς τὴν ἀπογοήτευσιν και τὴν ἀπαιτοδοξίαν, εἰς τὰ παράπονα και τὰς κατηγορίας και τὰ πικρά λόγια.

Μὲ τὸν ιούμερον κατέχοντα τὴν ἔδραν τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνέθη κατὶ διάφορον. Ὁ κ. Ἀθραάμ δὲν ἀνεπήδησεν εἰς τὸ ὑπουργικὸν ἀξιωματοῦ ἀπό τὸ ἄγνωστον πλῆθος. Διακεκριμένος καὶ παλαιώμαχος νομικός, παλαιὸς πολιτευτής πρώτης γραμμῆς, πασίγνωστος εἰς τὸ πρῶτον ναυτικὸν κέντρον τῆς χώρας ἀπό τὴν εὐρεῖαν καὶ πολυτιχῆδι δρᾶσιν του, δέν κατελάμβανε διά πρώτην φοράν ὑπουργικὸν ἀξιωματοῦ. Ἐπὶ πλέον ἦτο δὲ πρώτος κοινούσθελτικός Ὑπουργός, τὸν ὅποιον ἡτύχησε νὰ ἀποκτήσῃ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία. Δι' αὐτούς τοὺς λόγους δὲ ναυτιλιακὸς κύδομος δόλκηρος ἤκουσε μὲ ἐνθουσιασμὸν καὶ μὲ ἐπιποτούνην καὶ μὲ ἐλπίδα τὴν ἀνάληψιν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπό τὸν κ. Ἀθραάμ.

Άλλα — πράγμα παράδοξον έν συγκρίσει μὲ δι, τι είχε γίνει
ἀπό τούς προκατόχους του — δικ. Αθρασμικατή την πρώτην πε-
ριόδον της όπουργίας του δὲν έκαμε παταγώδεις καὶ έντυπωσια-
κάς δηλωσεις, δὲν έζηγγειλε μεγαλειώδη προγράμματα ναυτι-
λιακής άνασυγκρότησεως, δὲν έδιδεν ύποσχεσίες. Καὶ μάλιστα,
ἄς το εἴπωμεν τώρα, δοσι ἥλθον εἰς ἐπαφὴν μαζί του, ἔφεγον
μὲ Ικάποιαν ἀπογοήτευσιν, διότι, ως ἔλεγον, ἤκουεν, ἀλλὰ δὲν
ἔλεγε τίποτε δριστικόν καὶ θετικόν διά τάς λύσεις τῶν διαφόρων
ζητημάτων.

Τώρα έχηγεται ή σώφρων αύτή τακτική του κ. 'Αθραάμ. Κατά την κοινήν ἔκφρασιν «έψάρευε». Έμπήκε εἰς ένα περιθώλιον, σχεδόν ὄγκωστον δι', αὐτόν, ήκουε διάφορα πράγματα, έπλετε διάφορα πρόσωπα, ἐδέχετο ἀπόψεις καὶ αἴτηματα ἐπὶ διληλοσυγκρουομένων καὶ ἀντιτιθεμένων ζητημάτων καὶ κατεπίζετο, ἐμελέτα ἐν σιωπῇ καὶ ἐπιφυλάξει. "Ηθελεν, ως φαίνεται, νά μηπ καλέ εις τά ναυτιλιακά ζητήματα, νά τά χωνέψη, νά σηχηματίσῃ ίδιαν γνώνην ἐπ' ιαύτων καὶ κατόπιν νά λαβῃ ἀποφάσεις, πού νά εύσταθδοῦν εἰς τό κριτήριον τῆς λογικῆς καὶ τάς ἀποφάσεις ἀντάς νά τάς μεταβάλῃ εἰς ἔργα.

"Ετι ἀρχίζομεν τώρα νά θέλπωμεν φῶς εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας και αὐτὴν τὴν φοράν εύρισκομεθα εἰς τὴν ἔξαιρετικὰ εὐχάριστον θέσιν νά διλάδωμεν τό θρηνῶδες τροπάριον, τό δόπον ἐκόφυσε και ημᾶς και τοὺς ἀκροατάς μας, εἰς αἷνον πρόσχαρον.

Πράγματι, αύτάς τάς τελευταίας ήμέρας, πολλά σοθιάρα ζητήματα, ένδιαφέροντα τὴν Ναυτιλίαν, ἐκκρεμοῦντα ἐπὶ διετίων σχεδόν δόλκηρον, φάνονται προσεγγίζοντα εύτυχεῖς λύσεις. 'Αλλ' ἔχουμε 'καὶ ἔν, που ἔνδιαφέρει τὴν Ἑλλάδα κατ' ἔξοχην ὡς ναυτικήν χώραν, ποὺ ἕδρε τὴν δριστικήν του λύσιν κατὰ τον μόνον ἔνδεδειγμένον τρόπον. 'Εννοοῦμεν τὴν ἀπελευθέρωσιν ἀπὸ τὸν κρατικὸν ζυγὸν τοῦ μοναδικοῦ μεσογειακοῦ ἐπιθατηγοῦ, τῆς 'Κορινθίας'. Διότι ἐκεῖνο, ποὺ ἐπὶ πολὺν καιρὸν είχε γίνει κοινὸν αἴτημα δλῶν τῶν ἔνδιαφερομένων διὰ τὴν ἐπιθίων τῆς Ἑλληνικῆς Ισημαίας εἰς τὴν Μεσόγειον, ἐπραγματοποιήθη αὐτὰς τὰς ήμέρας. Τὸ 'Κορινθία' ἐλύθη τῆς ἐπιτάξεως, παρεδόθη εἰς τοὺς ιδιοκτήτας του ικαὶ ἥρχισεν ἥδη τὰ δρομολόγια του εἰς τὴν Μεσόγειον, διὰ νὰ ἐπανασυνδέσῃ τοὺς διακοπέντας, λόγῳ τοῦ πολέμου, δεσμούς τῆς Ἑλλάδος μὲ τοὺς μεγάλους Μεσογειακούς λιμένας. 'Ετοι, η Ἑλληνικὴ σημαία θὰ δώσῃ καὶ πάλιν τὸ 'παρόν' εἰς τὴν γνωρίμων καὶ τόσον ἐλληνικήν αὐτὴν θάλασσαν, τὴν δόπισαν ἥρχισαν ἥδη συστηματικῶς καὶ μὲ φανατισμὸν νὰ διεκδικοῦν διάφοροι ένειν σημαῖα.

Είναι, λοιπόν, νά μη χάρετα κανείς; Καὶ δὲν ἔρχεται αὐτούματως εἰς τὰ χεῖλη τοῦ κάθε "Ελλήνος ἔνα μεγάλο ὄμπράθο" δι' ἕκεινους, που ἐπὶ τέλους ἔκαμαν κάτι, που δίδει ἐλπίδα καὶ αἰσιοδοξίαν καὶ κουράγιο διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἀναγένησιν; Βέβαια, τὸ πρᾶγμα φαίνεται τώρα τόσον ἀπλοῦν καὶ τόσον λογικόν, ώστε νά ἀπορῇ κανείς, διατὶ δὲν είλε γίνει ἐνωρίτερον. Αλλ' ἐδώ είναι τὸ περιέργον, ποὺ συμβαίνει εἰς ὅλα σχέδον τὰ ναυτιλιακά μας ζητήματα. Τὰ ἀπλούστερα πράγματα περιπλέκονται καὶ γίνονται ἀλλα προβλήματα. Καὶ χρειάζεται ἔνας ἀνθρωπός, ὁ διόδος, χωρὶς πολλὲς κουβέντες, κατὰ τὸν τρόπον Μεγάλου 'Αλεξανδρου, ποὺ ἔκοψε τὸν Γόρδιον Δεσμὸν μὲ τὴν σπάθην του, νά λύῃ τὰ ζητήματα μὲ δυό γραμμές μιᾶς διασαγῆς. Αὐτό ἔκανε Ικαὶ ὁ κ. 'Αθράαμ, μὲ τὸ ζήτημα τῆς 'Κορινθίας». Δέν ἤκουσεν οὔτε δισταγμούς, οὔτε ἐπιχειρήματα, οὔτε φιοτίσεις, οὔτε δικολαθισμούς, οὔτε στενοκεφαλίες. 'Εσκέφθη καὶ ἀπεφάσισε. Καὶ ή ἀπόφασις αὐτή είναι ἀπολύτως σύμφωνος ἐπειδὴ τὴν λογικήν καὶ μὲ τὰ γενικά συμφέροντα τῆς ναυτικῆς 'Ελλάδος.

Αι στήλαι αυταί, αι δποιαι ἀκόμη και εις τδ προηγούμενον εύχος είχον ἀσχοληθῆ με τδ ζήτημα της «Κορινθίας», συστήσα-
ται την ἀμεσον ἀπελευθέρωσίν της, ειναι εύτυχείς, πού τους δι-
βεται ή πρώτη εύκαιρια νά ἐκφράσουν αισθήματα χαρᾶς και Ι-
λανοποίησεως διά μίαν καλήν κρατικήν ἐνέργειαν. Και θα ηύχ-
ιεθα δολιψύχως ἀπό ἔδω και πέρα νά ἀναγγελλωμεν εις τους
πανγωνώσας μας συνεχῶς εύχαριστα διά την Ναυτιλίαν μας
οργάνωσα.

Πάντως, διπού έκανε ό κ. "Αέρασμα με το «Κορινθία», είναι: μια καλή, πολύ καλή, όρχη και δλόκληρος ό ναυτιλιακός κόσμος αναφένει τώρα με μεγαλυτέρας έλπιδας την αυτήν αποφασιστικότητα έκ μέρους του" κ. "Υπουργού διά την έπιλυσιν και τῶν άλλων σοθιδρῶν ζητημάτων, που έκκρεμούν άπο τόσου καιροῦ.

Καὶ ἄλλα πλοῖα

Ἐντι, ἀρά γε, «τὸ ποδαρικό» τοῦ κ. Ἀθραᾶμ εἰς τὸ «Ὕπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ποὺ μᾶς φέρει καὶ ὅλα εὐχάριστα μηνύματα ἀπό τὴν ἀντιπέραν ἀκτὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἡ ἡμετοσύνη καὶ ἡ προσδοκία καλυτέων ἡμερῶν διὰ τὴν Ἑλλάδα, ποὺ κατέλαβε τοὺς ἐν Ἀμερικῇ ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς ὁθεῖ πρὸς νέας ὁγοράς πλοιών;

Τηλεγράφημα προσφάτως σταλέν από την "Ενωσιν Ελλήνων Εφοπλιστών Νέας Υόρκης πρός τό "Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας αναγγέλλει την πρόθεσιν των έκει εφοπλιστών όπως, πλήγ των 14 πλοίων λιμπερτού (τῶν ύπο προσωρινή κρατικήν έκμεταλλευσιν), των όποιων ἀπεφασίσθη ήδη ή άγορά, άγοράσουν και άλλα άμερικανικά πλοία καὶ τά θέσουν ύπό "Ελληνικήν σημαίαν.

Ἐκείνῳ, μόνον, πού ζητοῦν οἱ ἔφωπλισται ἀπὸ τὸ Κράτος εἰ-
ναι νά ρυθμίσῃ τὸ ταχύτερον τὰ ναυτεργατικά ζητήματα διὰ νά
νέψῃ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν τὴν συναγωνιστικὴν ἴκανότητα,
ἴνα δυνηθῇ τοῦτο νά παλαίσῃ εἰς τὸν στῖθον τῶν διεθνῶν μετα-
φορῶν.

Από τῶν στηλῶν αὐτῶν τοῦ προηγουμένου τεύχους, σχολιάζοντες τὴν εἰδοσίν τῆς ἀγορᾶς τῶν 14 λίμπερτυς, εἶχομεν ἡδη ἀρακτηρία τὴν ἀπόφασιν ισθήν τῶν ἐφοτλιστῶν ὡς μίαν γενικαίαν χειρονομίαν διὰ τὴν διαυγκράτησην τῆς ναυτιλίας μας, διατηρούμενην εἰς τὴν ἐπιδίδα ὅτι τὸ Κράτος καὶ οἱ ναυτεργάται θελήσουν νά ἔπειδεξον δινάλιγον κατανόησιν καὶ θά θησούσονται τὴν ἐφοτλιστική ἀντὴν προσπάθειαν.

Ιδού, λοιπόν, ότι ή νέα ἀπόφασις τῶν ἐφοπλιστῶν περὶ ἀγράριας και ἄλλων πλοίων σχετίζεται ἀκριβῶς μὲ τὴν προϋπόθεσιν αὐτήν. Καὶ γενινάται αὐτομάτως τὸ ἔρωτημα: Τί περιμένουν, λοιπόν, οἱ δύο αὐτοὶ ναυτιλίασκοι παράγοντες, τὸ κράτος καὶ οἱ ναυτεργάται διὰ νά δέξιοτοι ήσουν τάξ ἐφοπλιστικάς προθέσεις, διὰ τῆς πραγματοποιήσεως τῶν δρποίων θά λυθοῦν ὅλα τὰ ζητήματα, που μᾶς κατατρύχουν σήμερον, καὶ ίδιως τὸ τοσαρώτερον ὅλων τῆς Ιάνεργιας τῶν ναυτεργατῶν μας;

Θά δύνεται κανεὶς ἀπὸ τὰς ναυτεργατικάς ίδιας δργανώσεις, ἐπὶ τῷ ἀκούσματι καὶ μόνον τῶν ἀποφάσεων καὶ προθέσεων τῶν ἐφοπλιστῶν περὶ ἄγορᾶς νέων πλοίων, νὰ ἔσπευδον ἐν ὑπόματι ἐκεὶ ὅπου πρέπει καὶ νὰ ἔδιναν τὸ χέρια μὲν ἐνθουσιασμὸν, εἰλικρίνειαν καὶ λέμπτοσύνην καὶ νὰ ἔχουν μίαν ριζικὴν θύμησιν τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων μὲν μόνον γνώμονα τὴν οὐγικήν καὶ τὸ δίκαιον, καὶ πρὸ παντὸς μὲν ἔνα σκοπό: περιστρέψατε πλοῖα. Έάν δὲν γίνῃ αὐτό, τοῦτο οημαίνει, διτὶ οἱ ίδιοντες τὰς ναυτεργατικάς δργανώσεις δὲν λέγουν τὴν ἀλήθειαν ὅταν κόπτωται διὰ τὴν μᾶζαν τῶν ανέργων καὶ ἀπαθλιμένων ναυτεργατῶν μας, ἀλλ' ἀποθλέπουν εἰς ἄλλους σκοπούς.

Ἐν τοιάυῃ, δύμως, περιπτώσει τίθεται πλέον τὸ ἔρωτημα πρὸς ὃν ὄλλον παράγοντα, τὸ Κράτος; Θάξ ἀφήσῃ τὴν προτεινομένην χεῖρα τῶν ἐφοπλιστῶν νά πέσῃ εἰς τὸ κενόν; Δὲν ἔχει, ἀρά ε, τὸ Κράτος καθῆκον ἀπέναντι καὶ τῆς Ἔθνικῆς Οἰκονομίας αἱ τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν καὶ τοῦ Ἔθνους νὰ δξιοποιηθῇ ὁ ταχύτερον μίαν τόσον σημαντικὴν προσφορὰν καὶ δὴ ὑπὸ αἱ σημειρίνας συιθῆκας τῶν συντριψμάτων, ποὺ μᾶς ἀφησεν πλήσιους;

πλέοντος;
Δεν νομίζουμεν ότι χρειάζεται νά είπωμεν περισσότερα, διότι
δύναμα αυτό έχει πλέον έξαπληθή μὲ σα καὶ τόσους μῆνας
γράφοσαν εἰς τὰς στήλας αὐτάς.

Αναμένομεν νά ιδωμεν ποιά απάντησις, —εννοούμεν Ευπρατον απάντησιν—, θά δοθῇ εἰς τὴν πλέον ἡ ἔκδηλον ἐπιθυμίαν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν νά πορχυματοποιήσουν δτι ποδ δλι-

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

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

ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ

"STEPSOL,, & "ABUS,, ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΤΡΑΦΕΙΑ

HULL (ΑΓΓΛΙΑ)

31 North John St.
LIVERPOOL

158, High St.
HULL (Eng.)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE» LIVERPOOL
«ACUTE» HULL

γων άκομη έβδομάδων και οι πλέον αισιόδοξοι έθεωρουν άδυτον, δηλαδή την ταχείαν ναυτιλιακήν άναζωγόνησιν της Ελλάδος. Και όποια την ιαπάντησαν αύτην θά κριθή αν το έλληνικόν Κράτος και τι ναυτεργατικά δργανώσεις θέλουν πράγματι νά αποκτήσωμεν ναυτιλίαν ή σχι.

Άλλαγή νοοτροπίας

Τό ζήτημα της παραχωρήσεως δολλαρίων εις τους έφοπλιστάς υπό της Κυβερνήσεως διά την άγοράν άμερικανικῶν πλοίων, περὶ τοῦ διποίου έγραψαμεν εἰς τό προηγούμενον τεύχος, φαίνεται, διτι εύρισκεται εἰς καλὸν δρόμον.

Κατά σχετικάς πληροφορίας, δ. κ. 'Υπουργός τῶν Οἰκονομικῶν, ἐν συνεννοήσει, φυσικά, μὲ τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐδέχθη νά παραχωρήσῃ εἰς τους έφοπλιστάς συνάλλαγμα εἰς δολλάρια ἐκ τοῦ δανείου τῶν 65 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, τὸ διποίον θά λάβῃ τὸ Κράτος ἀπό τὴν Import Bank, διά νά άγοράσουν σύντοι άμερικανικά πλοῖα πρὸς ἀντικατάστασιν τῆς ἀπολεσθέσης κατά τὸν πόλεμον χωρητικότητος.

Τό ίσοτιμον τοῦ παραχωρηθησούμενου συναλλάγματος θά ἔκχωρήσουν οἱ έφοπλισταί εἰς τὸ Κράτος εἰς λίρας ἐκ τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ καταθέσεων των.

Δεδομένου, διτι τὸ παραχωρηθησούμενον εἰς τους έφοπλιστάς ποσὸν συναλλάγματος θά είναι σχετικῶς περιωρισμένον, διότι διά τοῦ δανείου τῶν 65 ἑκατομμυρίων δολλαρίων θά πρέπει νά ικανοποιηθῶν, κατά τὸ δυνατόν, αἱ ὄντας δόλων τῶν παραγωγικῶν κλάδων τῆς χώρας, οἱ έφοπλισταί θά δικαιοῦνται νά λάθουν τὸ ποσὸν τῆς πρώτης δόσεως, τὴν διποίαν καθώρισεν η Ἀμερικανική Κυβερνήσια διά τὴν πώλησιν ἐπὶ πιστώσει πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς. Ἀφ' ἑτέρου οἱ έφοπλισταί θά λάθουν τὸ συνάλλαγμα μόνον ἐφ' δόσον προτίθενται δριστικῶς νά άγοράσουν άμερικανικά πλοῖα καὶ ὀνταλόγως τῆς χωρητικότητος, τὴν διποίαν ἀπώλεσαν κατά τὸν πόλεμον.

Οὕτω φαίνεται νά ἔχῃ τὸ ζήτημα εἰς γενικάς γραμμάς, γίνονται δὲ σχετικάς ἐνέργειες, διποίας καθορισθῆ τὸ συντομώτερον τὸ διλικὸν ποσὸν δολλαρίων, τὸ διποίον θά παραχωρηθῇ πρὸς ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ικανοποιήσεως τῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν ἀλλων παραγωγικῶν κλάδων.

Ἡ ἔκδηλωσις αὐτῆ τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ Κράτους ἀπέναντι τῆς Ναυτιλίας είναι χαρακτηριστικὸν δεῖγμα μᾶς ὀλλαγῆς τῆς κρατικῆς νοοτροπίας, διά τὴν διποίαν δὲν ήμπορεῖ καθένα ναυτιλιακός, παρὰ νά ισθαι θάθειαν Ικανοποίησιν. Τὸ Κράτος φαίνεται ἐπὶ τέλους ἀντιλαμβανόμενον, διτι η Ναυτιλία δὲν πρέπει μόνον νά δίνῃ, διλλά καὶ νά παίρνῃ. Διότι μόνον τότε δημιουργοῦνται μεταξὺ Κράτους καὶ Ιδιωτικῆς πρωτοθουλίας οἱ στενοὶ καὶ δρηγοὶ δισμοὶ μᾶς ἀμοιβαίς κατανοώσας δικαιωμάτων καὶ υποχρεώσεων, ἐπάνω εἰς τὴν διποίαν καὶ μόνον ήμπορεῖ νά στηριχθῇ ή εὐημερία καὶ η πρόδοσις μᾶς χώρας.

"Αλλως τε, η Ναυτιλία μᾶς πολὺ σπανίως εἰς τὴν μακράν ιστορίαν τῆς ζέτησε τὴν θοήθειαν τοῦ Κράτους. Και τοῦτο, διχι διότι δὲν είχεν ἀνάγκην τοιαύτης, διφοῦ ναυτιλίαι πανισχύρων χωρῶν πολλαπλῆς καὶ παντοειδοῦς ἔτυχον θοήθειας ἀπό τὰ κράτη τῶν, διλλά διότι οἱ 'Ελλήνες ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι ἐγνώριζον, διτι τὸ Κράτος μᾶς δητο πάντοτε πτωχὸν καὶ παρ' οἰσανδρήποτε καλὴν θέλησιν ἐκ μέρους του, δητο ἀνίσχυρον νά θοήθηση τὴν Ναυτιλίαν μᾶς, ἐστω καὶ εἰς μικροτέραν κλίμακα αφ' διτι ἔκαμαν τὰ διλλα κράτη.

'Ιδού, λοιπόν, διτι ἐμφανίζεται σήμερον μία εὐκαιρία νά ἀρθοῦν αἱ ψυχρότετες, αἱ δυστισίαι, τὰ παράπονα καὶ αἱ μεμψιμοιρίαι, που ίδιως κατά τὸν τελευταῖνον καιρὸν είχον φέρει τὰς σχέσεις Κράτους καὶ έφοπλιστῶν εἰς δευτάτην κρίσιν. Και τι

συνέπεια τῆς καταστάσεως αὐτῆς είχον δυσμενέστατον ἀντίκτυπον εἰς τὰ γενικώτερα συμφέροντα τοῦ τόπου.

"Η προγματοποιησις τῆς προθέσεως τοῦ Κράτους, σπως θοήθηση της Ναυτιλίας εἰς τὴν σημερινὴν κρίσιμον κατάστασιν, ἀναμφιθόλως θά κάνῃ τοὺς έφοπλιστικοὺς κύκλους νά αἰσθανθοῦν διτι κάποιο νέον πνεῦμα ἡρχούσεις τὸν τόπους έπικρατήσεις της διανοίας, ἔνα πνεῦμα, που θά τοὺς διαλύσῃ θάρρος, αἰσιοδοξίαν καὶ ἐπιτίδια. Και χωρὶς τὰ στοιχεῖα αὐτά κανέν δημιουργικὸν ἔργον δὲν ήμπορεῖ νά ἀναληφθῇ καὶ νά ἀχθῇ εἰς εὔτυχες πέρας.

"Ἄς προχωρήσῃ, λοιπόν, η Κυβερνήσις εἰς τὸν ωραῖον αὐτὸν δρόμον τῆς ἐνισχύσεως τῆς Ιδιωτικῆς πρωτοθουλίας μὲ τὴν θεοφαίστητα, διτι είναι διό μόνος τρόπος νά ίδωμεν τὴν πτωχήν πατρίδα μας ἀναζωγονούμενην μὲ γοργὸν ρυθμὸν ἐκ τῶν ἐρεπίων, που μᾶς σύφεσεν διό πόλεμος.

Εἰμιθα θέσαιοι, διτι δ. 'Αθραίμ, διό διποίος, ἀσφαλῶς, θά ξηχη παίξει πρότευντα ρόλον εἰς τὴν λαμπράν αὐτὴν κρατικὴν ἐνέργειαν, διποί κοινοῦ μὲ τὸν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν συναδελφὸν του, κ. Χέλμην, τοῦ διποίου εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος ἐσχολιάσαμε τὰς ὑγείες οἰκονομικὰς ἀρχάς, θά δώσῃ τὸ ταχύτερον εἰς τὴν κρατικὴν πρόθεσιν σάρκα καὶ διστά.

"Άλλως τε, η διευκόλυνσις αὐτῆ τοῦ Κράτους πρὸς τοὺς έφοπλιστάς γίνεται μὲ τὸ ἀξιμίωτον. Δὲν πρόκειται τὸ Κράτος νά δωρήσῃ διάνεσην τὰ δολλάρια του εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Θά τὰ διαταλλάξῃ ἀπλῶς μὲ ἄλλο ἔξι ίσου υγίεις καὶ χρήσιμον συνάλλαγμα, μὲ λίρας 'Αγγλίας, τὰς διποίας, δυστυχῶς, δὲν ήμποροῦν νά χρησιμοποιήσουν οἱ έφοπλισταί, λόγω τῶν γνωστῶν ἀγγλικῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν.

Τὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια

"Ἐξ ἀφορμῆς τοῦ ζήτηματος αὐτοῦ τῶν δολλαρίων, νομίζομεν, διτι ἔπρεπε νά ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον σοθαροῦ ἐνδιαφέροντος τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὸ διλον ζήτημα τῶν ἀγγλικῶν περιορισμῶν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν μᾶς κεφαλαίων.

"Οπως είναι γνωστόν, διποί ἀνέκαθεν αἱ ναυτιλιακαὶ μᾶς ἐπιχειρήσεις καὶ ίδιως τῶν ὀκεανοπόρων φορτηγῶν μᾶς, δηλαδή, διό 90 % τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος, είχον ώς κέντρον τῶν ἐργασιῶν τῶν καὶ τῶν δοσολημάνων τῶν τὴν 'Αγγλίαν. Ἔκει, λοιπόν, διό πλευροῦ εὑρετε κατατεθειμένα καὶ τὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια, τὰ διποία μὲ τὴν ἐκρηκτικὴν πολέμου ἐτέθησαν υπὸ τὸν ἐλεγχον τοῦ Custodian, δηλαδή, υπὸ δέσμευσιν. Εἰς 'Αγγλίαν ἀπίστησεν εὐρισκονται καὶ αἱ εἰστράξεις τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων τῶν ἀπολεσθέντων κατά τὸν πόλεμον πλοίων μᾶς καὶ τῶν ἐνοικιών τῆς χρονοναυλώσεως διλοκήρου τοῦ 'Εμπορικοῦ μᾶς Στόλου εἰς τὴν 'Αγγλικὴν Κυβερνήσιν.

"Ολα, λοιπόν, αὐτὰ τὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια εὐρίσκονται νεκρά καὶ ἀχρηστευμένα, διότι καὶ μετὰ τὴν ἀποδέσμευσιν τῶν ἀποτηρητῶν τοῦ Custodian, οἱ έφοπλισταί δὲν ήμποροῦν νά τὰ χρησιμοποιήσουν διά τὴν ἀγόραν πλοίων, ἀφοῦ η 'Αγγλικὴ Κυβερνήσις δὲν ἐπιτρέπει τὴν πώλησιν αὐτῶν εἰς ξένους.

Εἶναι τόσον φανερὸν τὸ διδικόν αὐτό, που γίνεται εἰς τὴν ναυτικὴν 'Ελλάδα, ώστε η ἐνεργός παρέμβασις τοῦ Κράτους ἐπιβάλλεται.

Και ὑπάρχουν λογικὰ καὶ διδικάσιεστα ἐπιχειρήματα διά νά υποστηρίξῃ η 'Ελληνικὴ Κυβερνήσις τὴν δικαιοτάτην αὐτὴν ὑπόθεσιν. Τὸ διτι διόκληρος διέμπορικός μᾶς στόλος παρεχωρήθη εἰς τὴν 'Αγγλικὴν Κυβερνήσιν μὲ τὴν κατοχὴν τῆς 'Ελλάδος καὶ διότι τηρεσίας διπλαίσιας — τὰς μεγαλυτέρας ἐν διανοίγα διά πλάνη της περιστοσίας — ἐν τῇ υπηρεσίᾳ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τὸ γεγονός αὐτὸ δημιουργεῖ ἀναμφισθητήσιον τίτλους καὶ διδικοφιλονίκητα δικαιωμάτων ἀναγνώρισεως ἐκ μέρους τοῦ 'Αγγλικοῦ Κράτους τῶν υπηρεσιῶν αὐτῶν καὶ ἐπομένως υπάρχει, καποιαὶ ηθικὴ υποχρέωσις νά μᾶς θοήθηση η 'Αγγλικὴ Κυβερνήσις διά τὴν ναυτιλιακὴν μᾶς ἀνασυγκρότησιν.

Μὲ τὸ νά κρατῆ τὰ διλληνικὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια δέσμια καὶ νά διπαγκρούῃ τὴν ἀγγαγώην τῶν καὶ μετατροπήν τῶν εἰς ἄλλο νόμισμα, μὲ τὸ διποίον θά ήμπορούσαμεν νά ἀγοράσωμεν πλοίων εἰς ἄλλας ἀγοράς, ἀχρηστεύει τελείως τὰ κεφαλαία ταῦτα καὶ δένει τὰ χέρια τῶν 'Ελλήνων έφοπλιστῶν. 'Αφ' ἑπέρου μὲ τὸ νά μη ἐπιτρέπει τὴν πώλησιν ἀγγλικῶν πλοίων εἰς ξένους, μᾶς κλείσται ἐπίστησης ή πόρτα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν χαμένων πλοίων μᾶς ἀγγλικά. Δηλαδή, διά τῶν περιορισμῶν αὐτῶν καταδι-

American Ship Cleaning Co^o

John A. Papadopoulos, Prop.

MARINE CONTRACTORS

EXPERT BOILER SCALING

We specialize in Turbining and Brick Work
SHIP SCALING AND PAINTING

GENERAL SHIP WORK

116 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

Teleph. Bowling Green 9-6639—Nights Longacre 5-8920
Cable Address: «PAPADOPPO»

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

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOLIS»

Steamship Agent,
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

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

λογική σύμβασης, πειθαναγκαζόμενων και τών έφοπλιστῶν νά δεχθοῦν τάς δραχικάς τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου ἀποζημιώσεις διὰ τοὺς ἀπολυσμένους ἀδικαιολογήτως. "Ἄν τοῦτο δὲν εἶναι δυνατόν, ἄς ἔξευρεθῇ ἄλλος τις προσφοράτερος τρόπος ἐπινοθώσεως τῆς ἀδικίας. Ὁπωσδήποτε, δῆμος, πρέπει οἱ ἀπολυόμενοι, λόγῳ πωλήσεως τοῦ πλοίου, ναυτεργάται νά ἀποζημιώνται καλῶς, ἔφοσν, μᾶλιστα, τόσον δύσκολος εἶναι ἡ ἀνεύρεσις ἄλλου πλοίου πρός ναυτολόγησιν. "Ἄς μελετήσῃ τὸ ζήτημα ὁ κ. Ἀθρά-άμ. Τὸ δίκαιον θὰ ἀποδῷ.

Συνδικαλισμός, όχι πολιτική

"Η παταγώδης ἀποτυχία τῆς επανελλήνιου πανεργατικῆς και πανυπαλληλικῆς ἀπεργίας, τὴν δόποιαν τόσον ἐπιμελῶς εἰχε προπαρασκευάσει ἡ ἀριστερά διοίκησις τῆς Ἐργατικῆς Συνομοσπονδίας διὰ τὰ μέσα τοῦ παρελθόντος, μηδές, ἀπέδειξεν, ὅτι οἱ ἔργατοι και ὑπαλληλικαὶ μᾶζαι τῆς Ἐλλάδος κάθε ἄλλο παρά πρόθυμοι εἶναι νά ἀκολουθοῦν τυφλῶς τοὺς διοικοῦντας τὰς δραχικάς εἰς μίαν ἐνέργειαν, ἡ δόποια ξεφεύγει ἀπό τὸν ικύκλον τῶν καθαρῶν συνδικαλιστικῶν και ἐπαγγελματικῶν συμφρόντων και λαμβάνει τὴν μορφὴν πολιτικῆς δράσεως.

"Ἡ ύγιης αὐτὴ και σώφρων ἀντίδρασις τοῦ ἔργατος και ὑπαλληλικοῦ κόδους τῆς Ἐλλάδος ἀποκτᾷ ἔξαρετικήν σημασίαν ὑπό τὰς σημερινάς συνθήκας, ποὺ ἐπικρατοῦν εἰς δύο τὸν κόδουν, και ἀποδεικνύει, ὅτι δὲ λαδὸς τῆς μικρᾶς και πτωχῆς αὐτῆς χώρας, παρ' ὅλας τὰς συμφοράς και περιπτείας και στερήσεις ποὺ ὑπέστη ἀπό τὸν πολέμον και ἔξαρούσει νά ύψισταται ἀκόμη, δὲν ἔχεις οὔτε τὴν ψυχραίμιαν του, οὔτε τὴν λογικήν του, δηλαδή, τὰ Ισχυρότερα δύλα, μὲ τὰ δόποια δὲ ἀνθρώπους ἡμπορεῖ νά ἀντιμετωπίσῃ τὰς θυέλλας και τὰς καταστροφάς.

"Η σώφρων, δῆμος, αὐτὴ στάσις τῶν ἔργατῶν και ὑπαλλήλων τῆς Ἐλλάδος, δὲν πρέπει νά λησμονηθῇ ἀπό τὸ Κράτος και τὴν τάξιν τῶν ἔργοδοτῶν ἥ νά μη τὸ ίχνη τῆς δεούσης προσοχῆς. "Ισα-Ισα τώρας ἀκριθῶς πρέπει, δοσοὶ παίζουν κάποιον ρόλον διὰ τὴν ζωὴν και τὴν τύχην τῶν ἔργατον, νά σπεύσουν μὲ ἐνδιαφέρον και στοργὴν εἰς τὴν ἀνακούφισιν και θοήθειαν τῶν τάξεων αὐτῶν ἥ τὸ πλαισίω πάντοτε τῶν ἑλληνικῶν οἰκονομικῶν δυνατοτήτων. "Ετοι και μόνοι οἱ καλοὶ ἔργαται και οἱ καλοὶ υπάλληλοι, οἱ δόποιοι ἀπέδειχαν, ὅτι εἶναι πολὺ περισσότεροι ἀπό τοὺς κακούς, θὰ ἐνισχυθῶν και θὰ θεμελιωθῶν στερεότερον εἰς τὰς ύγιεις ἀντιλήψεις, αἱ δόποια πρέπει νά δηγοῦν τοὺς ἔργαζομένους εἰς πᾶσαν ἐνέργειάν των.

"Οτι ἔγινε μὲ τὴν ἀποτυχοῦσαν ἀπεργίαν, θὰ ἐπρεπε, νομίζομεν, νά ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ίδιατέρας προσοχῆς και ἀπό τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν πολιτικὴν τὴν δόποιαν θὰ διαγράψῃ και θὰ ἀκολουθήσῃ εἰς τὰ ναυτεργατικά ζητήματα.

Εἶναι γνωστόν, δητι ἡ μεγάλη οἰκογένεια τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν ἀποτελεῖται κατὰ τὴν μεγίστην πλειονότητα ἀπό σώφρων, σεμνούς, πειθαρχικούς, και ἀγαπητῶντας τὴν δουλείαν τῶν ναυτεργάτων. "Ἡ διαστάτωσις τοῦ πολέμου και ἡ ἀπομόνωσις τῶν περισσοτέρων ναυτικῶν μας εἰς τὴν κατεχομένην Ἐλλάδα, μακράν τοῦ εἰς τὸ ἔκωτερικὸν ἔνερθεντος Ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἔδωσε τὴν εὐκαιρίαν εἰς στοιχεῖα ξένα πρὸς τὴν οἰκογένειαν τῶν ναυτικῶν μας νά εἰσπράσσουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Καὶ τὰ στοιχεῖα αὐτὰ, στερούμενα τῆς ναυτικῆς συνειδήσεως και τοῦ ναυτικοῦ πενεύματος, ἔγιναν ἀσυνείδητα και ἀρχάς, ἐνσυνείδητα βραδύτερον, ὄργανα διλγαρίθμων προσώπων, τὰ δόποια ἀπέθελεπον οὐχὶ εἰς τὴν θελτισμὸν τῆς θέσεως τῶν ναυτεργάτων ἀπό τὴν ἀπαγγελματικὴν ἀπόφεως, ἀλλ' εἰς τὴν διάδοσιν ὀρισμένων ίδεολογικῶν θεωριῶν και πολιτικῶν συστημάτων. Οὕτω ἐσχηματίσθησαν οἱ πρῶτοι πυρήνες μέσα εἰς τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν, οἱ δόποιοι σύντο τῷ χρόνῳ ἔξηπλοιντο και μετέδιδον τὸ μόλυμα εἰς εύρυτέρους κύκλους.

"Ἡ μεγάλη, δῆμος, μᾶζα τῶν ναυτεργατῶν μας, παρὰ τὴν πτωχείαν και τὰς στερήσεις, ἀποτελέσματα τῆς μακροχρονίου ἀνερ-

γίας των, ἔξαρούσει νά διατηρῇ ἀκόμη τὰ χαρακτηριστικά και τὰς ἀρετὰς τοῦ καλοῦ ναυτικοῦ. Καὶ πρὸς τὸν ναυτεργατικὸν αὐτὸν κόδουν πρέπει νά ἀποθέψουν δόλοι δόσοι ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ναυτιλίαν μας, μὲ κατανόησιν και στοργὴν, διότι μὲ τοὺς καλοὺς αὐτοὺς ναυτικούς θὰ ἀνασυγκροτήσωμεν τὴν Ναυτιλίαν μας.

Καὶ πρῶτον μέλημα τοῦ Κράτους εἶναι νά εχωρίσῃ μὲ οἰονδή ποτε μέσον διαθέτει τὴν πολιτικὴν ἀπό τὰς καθαρῶς ἐπαγγελματικάς και συνδικαλιστικάς ἐπεδιώξεις τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων και τῶν ναυτεργατῶν ἐν γένει. Πολιτικά συστήματα, και θοδηγήσεις, διδασκαλίαι και ἐκδηλώσεις συσχετοῦνται μὲ τοὺς ὄρους ἔργασίας τῶν ναυτεργατῶν πρέπει νά πλήττωνται ἀμειλίτως, διὰ τὸν μάλιστα ἐμφανίζεται ὑπὸ ὀργανωμένην μορφὴν. Βεβαίως, δὲ κάθε πολίτης ἔχει τὸ δικαίωμα νά πρεσβεύῃ τὴν Α ἢ Β κοσμοθεωρίαν και νά πιστεύῃ εἰς τὸ ἔντι τὸ ἄλλο πολιτικόν ἢ κοινωνικὸν σύστημα, ἀλλ' διὰ τὸν εἰσέρχεται εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν του ὄργανων, πρέπει νά φύνῃ ἔχω ἀπό τὴν πόρτα τὶς θαλίτσες του. Κατὰ μείζονα λόγον, διὰ τὸν μπαρκάρη εἰς τὸ πλοίον, πρέπει νά εἶναι ναύτης και μόνον ναύτης.

"Ετοι θὰ ἡμπορέσωμεν νά βάλλωμεν κάποιαν τάξιν εἰς τὰ καράβια μας και νά εκαθαρίσωμεν τὴν οἰκογένειαν τῶν ναυτικῶν μας ἀπό τὰ παρείσακτα στοιχεῖα και τοὺς ἀμετανοήτους ἀναρχικούς, οἱ δόποιοι τόσον κακὸν ἔκαναν και εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Διὰ τὴν Σχολήν Ναυτιλίας

Πληροφορούμεθα, δητι μεταξὺ τῶν πλοίων, ποὺ μᾶς παρεχωρίθησαν, ὑπάρχει και μία τριτοστοιχία σκούνα, τὸ «Merkur», τὸ δόποιον θὰ ἡμπορούσε καλλιστα νά χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν πρακτικὴν ἐξάσκησιν τῶν μαθητῶν τῆς Σχολῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Παρ' δλην τὴν ἀνάγκην πλοίων δι' Ἐμπορικούς σκοπούς, ποὺ ἔχομεν σήμερον, θὰ ἐπρεπε νά ληφθῇ ὑπ' ὄψιν σοσθεράτατα τὸ ζήτημα τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν νέων στελεχῶν τοῦ σώματος τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ και ἐάν τὸ πλοίον αὐτὸν εἶναι κατάλληλον διὰ τὸν σκοπὸν αὐτόν, δὲν θὰ ἐπρεπε νά διστάσωμεν εἰς τὴν χρησιμοποίησίν του διὰ τὴν πρακτικὴν ἐξάσκησην τῶν νέων ἀξιωματικῶν μας.

Εἶναι τόσον πτωχά τὰ μέσα και τόσον ἐλλιπεῖς και καθυστερημέναν αἱ συνθήκαι και ἐκπαίδευσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ὕστε τί ποὺ ήμπορεῖ νά γίνη, πρέπει νά γίνῃ ἀδίστακτα.

Βέβαια, τὸ ζήτημα τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων μας, και μάλιστα τῶν ἀξιωματικῶν, εἶναι γενικώτερον και θὰ πρέπει νά μελετήσῃ και ἀντιμετωπισθῇ μὲ τὴν σοσθεράτητα, ποὺ τοῦ διαβάζεις. Διότι δὲν ήμπορεῖ νά νοηθῇ Ἐλληνική Ναυτιλία, χωρὶς τὴν ὑπαρξίαν μαρφωμένων και πρακτικῶν ἡσημένων ἀξιωματικῶν.

"Οτι ἔχεις μέχρι σήμερον, εἶναι ἀπλῶς προχειρολογήματα τὰ καὶ ἔχεις και διετηρήθῃ και ἀνεπτύχθῃ η Ναυτιλία μας, τοῦτο διφελεται εἰς τὴν φυσικὴν ἔξυπνάδα τοῦ Ἐλλήνος και εἰς τὴν πρακτικὴν ἐξάσκησην τῆς πλώρης. Ἀλλά, μὲ τὰς νεωτέρας ἔξελίδεις τῆς Ναυτιλίας και τὰς τεραστίας ἐπιστημονικάς και τεχνικάς προδόδων, δυσκόλως οἱ ἀξιωματικοί μας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ ἡμπορούν νά σταθοῦν εἰς τὸ ὄψος τῶν συναδέλφων τῶν διλλών σημαίων. Διὸ τοὺς λόγους τούτους τὸ ζήτημα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ἀποκτᾶ σήμερον πολὺ μεγαλύτερα σημασίαν παρά εἰς κάθε ἄλλην περασμένην ἐποχὴν και ἐάν τὸ Κράτος ἐνδιαφέρεται πράγματι διά τὴν Ναυτιλίαν, θὰ ἐπρεπε νά ἔχῃ μελετῆσει τὸ ζήτημα και νὰ ἔχῃ ἀποκρυσταλλώσεις τὰ συμπεράσματα του εἰς σαφεῖς και θετικάς ἀποφάσεις.

"Ἀλλά τὸ Κράτος δὲν εὐκαιρεῖ νά ἀσχοληθῇ μὲ τὰ ζητήματα αὐτά, τὰ δόποιοι ἀκριθῶς ἐμπίπτουν μέσα εἰς τὸν κύκλον τῶν ὑποχρεώσεων του. Τὸ Κράτος ἐγκατέλειψε τὴν δουλεία του και θέλει νά γίνη ἐπιχειρηματίας, ἐφοπλιστής, ναυαγοσώστης και εἰ

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

Affiliations:

CHINA HELLENIC LINES LTD. Hongkong. Shanghai.
COMPAGNIE GENERALE DE COMMERCE, DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT — Shanghai.

Agencies throughout the Far East.

Cables: "YANNOULATOS,,

also at: HONGKONG

τι άλλο.

"Άς σταματήσωμεν, δύμας, πρός τὸ παρὸν ἐδῶ, διότι μοιραίως θὰ παρακυρθῶμεν νά ψάλωμεν διά μίλων ἔτι φορὸν τὸ γνωστὸν τροπάριον. Πάντως, διά νά ἐπανέλθωμεν εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ παρόντος, διότι, οὐν Θεῷ, παραλάβωμεν τὰ παραχωρηθέντα πλοῖα, ἃς ἔχωμεν ὑπ' ὅψιν καὶ τὴν ίδεαν τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ «Μερκι» διά τὴν πρακτικὴν ἔξασκησιν τῶν νέων ἀξιωματικῶν μας.

'Η ἀλιευτικὴ νομοθεσία μας'

Εἰς συμπλήρωσιν τῶν δόσων περὶ τῆς ἀλιευτικῆς μας νομοθεσίας ἔξερθεσεν διότι συνεργάτης μας κ. Κ. Κόμπης, εἰς μελέτην του, δημοσιευθεῖσαν εἴς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐλάσθωμεν τὴν κατωτέρω ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολὴν τοῦ Δικηγόρου κ. Σπ. Ἀργυροῦ:

Κύριε Διευθυντά,

'Ο ἀλιευτικὸς συνεργάτης σας κ. Κ. Κόμπης, ὁ ὄποιος ἀπὸ τῆς ἐγκρίτων ἐπιτεωρήσεως σας, διὰ σειρᾶς ἐμπειριστωμένων ἀρθρῶν του, ἔξεντησε μετ' ἀστρίθους πληρότητος καὶ ἀπροσδικίας καὶ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τὸ ζωτικὸν διὰ τὴν πατρίδα μας ζήτημα τῆς ἀλιείας, ἔγραψεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος σας (τ. 265)24, σελ. 9), διὰ ἀπὸ τοῦ 1834 μέχρι τοῦ 1878 δὲν ἐδημοσιεύθη ἕτερον νομοθέτημα σχετικὸν μὲ τὴν ἀλιείαν.

Χάρον τῆς Ιστορίας ἀναφέρω κατωτέρω τρία νομοθετήματα, ἐξ ὄντος δύο ἔξεδόθησαν ἀμέσως ἡμέρας τῇ κατὰ τὸ 1821 ἀπελευθερώσει τῆς πατρίδος μας, ἐξ δὲ τοῦ δευτέρου καταφύγειας, διὰ τὸ μόλις νεοσυσταθὲν Κράτος ἐπεζήτησε νὰ ποιησθῇ πόρους ἐκ τῆς ἀλιείας διὰ τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν Ισθμοτροφείων.

α) Τὸ ἄρθρο. 448 τοῦ Ποινικοῦ Νόμου, δημοσιευθέντος τὴν 18)30 Δεκεμβρίου 1833, δι' οὗ τιμωρεῖται ὡστὶς ἀλιεύει εἰς ὑδατα ὅπου ἄλλος ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς ἀλιείας, ἐάν δὲ μετεγειρίσθη μέσα φθοροποιά, ταῦτα δημιούντων, θεσπισθέντος οὕτω ἔπειτα τοῦ κοιλασμοῦ τοῦ ἀδικήματος τῆς λαθούσας εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος 23)25 Μαρτίου 1833 περὶ πλευταῖς ἐνοικιαστέως τῶν Ισθμοτροφείων τοῦ Κράτους (Κωδ. Θεμ. Τομ. Ε', σελ. 4), δι' οὐ τὸ πρῶτον ἀπηγορεύθη ἀστηρᾶς εἰς τοὺς ἐνοικιαστὰς εἰς διάφορον ἢ ἄλλον δηλητηριώδους βοτάνου ἀλιεία. γ) 'Ο νόμος ΣΔ' τῆς 9)13 Μαρτίου 1853 (Κωδ. Θεμ. Τ. Ε', σελ. 3), δι' οὐ επάλιον Ισθμοτροφεία, θυντεῖα, Ισθμοτροφοί ποταμοῖ καὶ λίμναι, Ισθμοτρόφα ὑδατα, κείμενα εἰς διάφορο μέρον τοῦ Κράτους θέλουν διατίθεσθαι διὰ δημοσιεύσας.

'Ηδη, τὰ τῆς ἀλιείας ρυθμίζονται ἀπὸ τὸ ἀρθρον 232 τοῦ Κωδικ. Ν. 2258)922, ἀλλὰ μετὰ τοῦτο ἐπικολούθησεν διὸ συνήθης κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐν Ἑλλάδι νομοθετικὸς κατακλυσμός, ἀποτέλεσμα τοῦ ὄποιον, διότι εὐτόχως ἔγραψε καὶ ὑμεῖς (Τ. 265)24, σελ. 4). 'Ἐνρισκόμενα σήμερον ἀπὸ ἀπόφεως ναυτιλιακῆς νομοθεσίας κυριολεκτικῶς εἰς τὸ χάστος, διὰ τοῦ Ε. Γ. 'Ἐμπειρίκος με τὴν ίδιαν συνθήκην γνῶσιν τοῦ ζητήματος γράφει (σελ. 1) διὰ τὴν ἀπλησθόρα ναυτεργατικῶν νομοσχεδίων συνετάχθησαν διὰ παρ' οὐδεμιᾷ ἄλλῃ χώρᾳ'. Εἶναι δὲ τοσον τὸ πλήθος τῶν ἀληθοκαταργούμενων, ἀλληλοανατρεπομένων, ἀληλοαναπορούμενων διατάξεων τῆς νομοθεσίας μας, ὥστε δὲ μὲν κ. Εἰσαγγελεὺς τοῦ Ἀρείου Πάγου νὰ δηλωγῇ (Θεμ. τομ. ΝΣΤ. σελ. 227), διὸ εἰς ἐπάντιαν τοῦ ζητήματος ἔρευνα δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἀσφαλῆς ἐν τῷ κυκεώνι τῶν ἐκδοθέντων νομοθετήματων, διὰ τὸ καθηγητῆς καὶ διευθυνῆς τῆς Θέματος κ. Πράτσικας νὰ γράψῃ (Θεμ. ΝΣΤ', σελ. 273), διὰ τὸ διόγο τῆς πολινομίας, οὐδεὶς γνωρίζει ποιὸν εἶναι τὸ δίκαιον.

'Ἐὰν δὲν θέλουμεν νὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴ τὸ τοῦ Κικλώνων εἴπον τοῦ φανεροτάτη Πολιτείας ἐκεῖ καὶ τὸν Ν. διὰ τὸν π. λ. η. θ. ο. α., τότε πρέπει διότι μας νὰ συντρέξουμεν τὴν προσπάθειαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν ἀνακάθαστην τῆς Νομοθεσίας μας, καὶ τὴν καθέστωσιν ίσους καὶ ἀσαλεύτου δικαίου διὰ πάντας τοῦς 'Ἐλληνας Πολίτες, ἵνα διὰ τῆς συνθέσεως τῶν ἔξεταστικῶν ἐπιτροπῶν διὰ τὴν ἀπονομὴν ναυτικῶν διπλωμάτων. 'Ιδού διὰ τὴν προστολή του:

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τῆς 15ης Ιουνίου, μετὰ τὸ λαμπρὸν ἀρθρον τοῦ Ε. Γ. 'Ἐμπειρίκου, διστις τόσον ἀριστοτεχνικά καὶ μὲ ναυτικὸν παλμὸν ἔθεσε τὸν δάκτυλον εἰς τὸν τύπον τῶν ἡλίων τῆς κατατρεγμένης Ναυτιλίας μας, εἰδον τὸν καθορισμὸν τῆς συνθέσεως τῶν ἔξεταστικῶν ἐπιτροπῶν διὰ τὴν ἀπονομὴν ναυτικῶν διπλωμάτων. 'Ιδού διὰ τὴν προστολή του:

Πλοίαρχος τοῦ Ε. Ν. ἐκ τῶν καλυτέρων παρ' ήμιν, ἀνήκων εἰς τὴν ὀκεανοπόδρον Ναυτιλίαν καὶ ἔχων μακροχρόνιον εἰς τὴν θάλασσαν ὑπηρεσίαν καὶ πεῖραν, μᾶς γράφει τὰς παρατηρήσεις του ἐπὶ τῆς συνθέσεως τῶν ἔξεταστικῶν ἐπιτροπῶν διὰ τὴν ἀπονομὴν ναυτικῶν διπλωμάτων. 'Ιδού διὰ τὴν προστολή του:

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 30078-18362

ἐπιτροπῶν διὰ τὴν ἀπονομὴν διπλωμάτων κλπ. καὶ ἐν συνεχείᾳ, διὰ ἐπάντη ἐπιτροπὴ προεδρεύεται ἀπὸ ἀνώτερον Διμετικὸν ὁμοιαρικόν (διατὶ δικαὶον καὶ κατώτερον), μετέχοντος δὲ αὐτῆς εἰς μάχιμος ὁμοιαρικός τοῦ Β. Ν. καὶ ἀναλόγως τῆς κατηγορίας, εἰς πλοίαρχος διηγωνικός τοῦ Ε. Ν.

'Εζων πάντοτε τὴν ἔμμονον ἰδέαν, διὰ πρέπει κάποτε ἐπὶ τέλους νὰ παρουσιάσωμεν σοβαρὰν ἑμεράνιον ναυτικοῦ Κράτους, ζητῶ δὲν γίνηται στήλας σας διὰ τὸ σοβαρὸν τοῦτο ζητημα. "Ολος δὲν σημαντικός γνωρίζει, διὰ διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν ιατρότητα, σταδιοδρόμια, κλπ., ὅπως καὶ διὰ τὸ δικηγόρους, σφοι νομοδιάσκολοι. Καὶ διερωτῶμα: Διατὶ εἰς ἡμᾶς, ποὺ μᾶς πλαισίων τόσαν ναυτικαὶ παραδόσεις, καθίζουν εἰς τὴν προεδρικὴν ἔδραν ἔνα δικηγόρον (καὶ καμίαν φορά σύντε καὶ δικηγόρον) νὰ ἔξετασῃ ἀνθρώπους, τῶν ὅποιων τὸ ἐπαγγελματικὸν εἶναι πρᾶξις καὶ πείρα τοῦ πρᾶξιν τοῖς ἀλήθευτοις.

'Ισως αὐτὸς τὸ 100 ο) σενίσι τοῦς ἀμύντους, ἀλλ' εἶναι διὰ τὸν πέρα δικηγόρος, καὶ διὸ διότιν καὶ τὸ θεωρητικὸν ἀκόμη μέρος τῆς δούλειας μας, δηλαδὴ δικαὶον αὐτοὶ οἱ επιφλοσοῦτες, ποὺ μεταχειρίζομεν διὰ τὸν θεωρητικὸν προσδιοιστὸν τοῦ στήλας μας, εἶναι καὶ αὐτοὶ πρᾶξις καὶ πείρα. Δὲν είναι δὲν οὐκενὸς γαλανὸς καὶ λειός, σύντε καὶ δικηγόρος λάμπει παραγγελίαν εἰς τὸ στερεόμα. "Οταν φθάνωμεν εἰς τὸν φράνιον μένοντας παραλλήλους, ἀναλόγως τῆς ἐποχῆς, καὶ θεωρίαι μένοντας πατάτας παραγγελίας, μονίμων ουταλλήλου τοῦ Κράτους καὶ ποὺ τὰ μόνα των πρόσωντα εἶναι πολευτής θαλασσία οὐτηρεσία. Φυσικά, δὲν γνωρίζουν γαλικά, εἶναι δημοσιεύσαντας θαλασσοδαμένου ναυτες, ικανοὶ νὰ διατυπώσουν ἔρωτες εἰς γαλικές απὸ τὸ ξωτανό παρελθόν των καὶ ποὺ δὲν κρίνουν εὔχερότατα τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτησιν τοῦ ζηταζομένου ναυτικοῦ.

'Σε μᾶς, δημοσιεύσαντας οἱ ναυτικώρεοι λαοὶ τοῦ κόσμου, ἵποι οἱ Σκανδινανοὶ καὶ οἱ Αγγλοί, γεννήματα - θρέμματα τῆς θάλασσας, δὲν ἐθεωρήσαν, διὰ τὸν ήμιτορεῖς ἔνας ἀνότατος ὁμοιαρικός τοῦ Πολεμικοῦ των Ναυτικοῦ νὰ κρίνῃ τὴν πολύπλευρον ἐπαγγελματικὴν κατάρτησιν καὶ ἐπάροιεν, οὐδὲ μόνον τῶν ἀποφηνιών πλοίων τῶν κατωτέρων στελεχῶν. 'Εξει τὸ Σῶμα τῶν ἔξεταστων (examiners), ἀπάντων πλοίωντος θεωρίων οὐκενός θαλασσοδαμένου ουταλλήλου τοῦ Κράτους καὶ ποὺ τὰ μόνα των πρόσωντα εἶναι πολευτής θαλασσία οὐτηρεσία. Φυσικά, δὲν γνωρίζουν γαλικά, εἶναι δημοσιεύσαντας θαλασσοδαμένου ναυτες, ικανοὶ νὰ διατυπώσουν ἔρωτες εἰς γαλικές απὸ τὸ ξωτανό παρελθόν των καὶ ποὺ δὲν κρίνουν εὔχερότατα τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτησιν τοῦ ζηταζομένου ναυτικοῦ.

'Σε μᾶς, δημοσιεύσαντας οἱ ναυτικώρεοι λαοὶ τοῦ κόσμου, ἵποι οἱ Σκανδινανοὶ καὶ οἱ Αγγλοί, γεννήματα - θρέμματα τῆς θάλασσας, δὲν ἐθεωρήσαν, διὰ τὸν ήμιτορεῖς ἔνας ἀνότατος ὁμοιαρικός τοῦ Πολεμικοῦ των Ναυτικοῦ νὰ κρίνῃ τὴν πολύπλευρον ἐπαγγελματικὴν κατάρτησιν τοῦ Ζηταζομένου ναυτικοῦ μεταξὺ τῶν διαφόρων λιμένων. Γνωρίζουμεν, βεβαίως, τὴν πλήρη θεωρητικὴν μόρφωσην τοῦ συμμετέχοντος μαχίμου ὁμοιαρικοῦ τοῦ Β. Ν., ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἀρκεῖ, καθόσον εἶναι τελείως ζένος πορὸς τὸ ἐπαγγελματικὸν πλευρᾶς.

'Πρότεροι, διότι, μέχρις διου φθάσουμεν εἰς δύμαλωτέρων περιόδον, νὰ καταφύγουμεν τοῦλάριστον μια 'Ἐπιτροπή προεδρευομένη ἀπὸ πλοίων τοῦ Β. Ν., μὲ μέλη ἀποκλειστικῶν πλοίων τοῦ θαλασσοδαμένου ουταλλήλου τοῦ Ε. Ν.' εἰς τὸ θύρων στοιχεῖον, πρότερος καὶ μέλη πλοίων τοῦ θαλασσοδαμένου ουταλλήλου τοῦ Ζηταζομένου ναυτικοῦ μεταξὺ τῶν διαφόρων λιμένων. Γνωρίζουμεν, βεβαίως, τὴν πλήρη θεωρητικὴν μόρφωσην τοῦ συμμετέχοντος μαχίμου ὁμοιαρικοῦ τοῦ Β. Ν., ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἀρκεῖ, καθόσον εἶναι τελείως ζένος πορὸς τὸ ἐπαγγελματικὸν πλευρᾶς.

'Ἄσ έχουμεν δὲν δημοσιεύσαντας θαλασσοδαμένου ναυτες, διὰ τὸν πρόσωπον τοῦ Β. Ν. πολευτής θαλασσία οὐτηρεσία.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

Σ. Α.

Πλοίαρχος Ε. Ν.

Αἱ παρατηρήσεις τοῦ προστολογράφου μας, προερχόμεναι ἀπὸ τὸ θετικὸν πνεῦμα τῆς πείρας τῶν ναυτιλῶν μας, μιᾶς πείρας κτηθείσης μὲ συνεχεῖς καὶ σκληρούς ἀγώνας, εἰς δικαὶον τὸ σημεῖον τῆς Υδρογείου, πρότερος τὸ θύρων στοιχεῖον, πρέπει νὰ ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν τοῦ Ε. Ν. 'Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Ἐδεικνυταὶ, πράγματι, ὅπως διὰ τὴν ζένην τοῦ Ε. Ν. φέρειται - προεδρεύεται ἀπὸ πλοίαρχον τοῦ Β. Ν., τὰ δὲ μέλη της νὰ εἶναι πραγματικά ἔται ταῖς πατέται, δηλαδὴ πλοίαρχοι τῆς θαλασσοδαμένου Ναυτιλίας μας.

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

CYPRUS NAVIGATION CO.

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

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, Eryrea and Aden.

Teleg. address: «CYPRONA»

ΑΜΕΣΟΣ ΑΠΟΔΕΣΜΕΥΣΙΣ

Τοῦ κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Ο έντονως έκδηλωθείς κατά τάς τελευταίας έβδομάδας ώργασμός τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν πρὸς ἀγοράν πλοίων, τοῦ ὅποιου νέον δεῖγμα ἔχομεν προσφάτως διὰ τῆς ἀποφάσεως διαδικῆς ἀγορᾶς τῶν 14 πλοίων τύπου «Λίμπερτ», τῶν παραχωρθεῖντων ἀπό τῆς ἑποκής τοῦ πολέμου εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβερνητικὴν πρὸς προσωρινὴν ἐκμετάλλευσιν, φέρει εἰς τὴν πρώτην γραψιμὴν τῆς ἐπικαιρότητος τὸ πολυυθρύλητον ζῆτημα τῆς δεσμεύσεως τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων, ἡ ὅποια συνεχίζεται ἀκόμη καὶ σήμερον.

Ἐλναι τὸ γεγονός ἡ ἱστορία αὐτή εἰς δόλους τούς ναυτιλιακούς κύκλους, ὥστε θά ἡτο κατάχρησις τοῦ χώρου τῶν στηλῶν αὐτῶν τὸ νά τὴν ἐκθέσην κανεὶς λεπτομερῶς. Ἡ δὲ οὐσία τοῦ ζητήματος θά ημποροῦσε νά συνοψισθῇ μὲλιγα λόγια εἰς τὰ ἔνδη; Τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος προέθνη εἰς μίαν ἐνέργειαν παρεμβατισμοῦ εἰς τὴν Ναυτιλίαν σοθαρωτάτης μορφῆς καὶ δή εἰς τὸ πλέον λεπτόν καὶ πλέον ἐπικίνδυνον σημεῖον τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρησεων, δηλαδή, εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων τῶν.

Είς έκ τῶν κορυφαίων παραγόντων τῆς ἀναπτύξεως τῆς θρετανικῆς ναυτιλίας, διακαρπίτης Λόρδος Ράνσιμαν, ἔχει γούσσει εἰς τὰ διπομνήμονεύματά του, διτὶ τὸ μεγάλο μυστικόν τῆς ἐπιτυχίας ή τῆς καταστροφῆς μᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως είναι τὸ πότε ήδη ἁγοράσθη ἢ θάτι πωλήσῃ τὰ πλοῖα της. Καὶ ἡ μακρά ίστορία τοῦ ἑφοπλισμοῦ, ιδικοῦ μας· καὶ ξένου, ἔχει ἀποδεῖξει τὸν τεραστίας σπουδαιότητος ρόλον, ποὺ παίζει ἡ ἐκλογὴ τοῦ χρόνου ἀγορᾶς ἢ πωλήσεως τῶν πλοίων.

Ο λόγος του μεγάλου αύτου διλήμματος διά τὸν ἐφοπλιστὴν είναι αἱ μεγάλαι διακυμάνσεις, αἱ συμφυές μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἀπὸ τῆς εὐημερίας εἰς τὴν κρίσιν, τῶν δοπίων οὐδὲν δύναται νὰ προΐδῃ τὴν ἐποχὴν καὶ τὴν διάκρισιν. Τρανή ἀπόδειξιν τῶν καταπληκτικῶν ναυτιλιασκῶν διακυμάνσεων εὑρίσκουμεν εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τῶν τιμῶν τῶν πλοίων ικατὰ τὴν τελευταῖαν πρὸ τοῦ πολέμου εἰκοσαετίαν. Παραθέτων κατωτέρω μερικοὺς χαρακτηριστικοὺς ὀδριθμοὺς παριστῶντας τὴν ἀξίαν εἰς λίρας φορτηγοῦ πλοίου standard B (τοῦ πρώτου πολέμου) 8.150 τόνων deadweight ναυπηγήσεως 1918 — 1919, εἰς διαφόρους ἐποχὰς:

1919	180,000	1934 ('Ιανουάριος)	6,500
1921	60,000	» ('Νοέμβριος)	16,500
1923	37,000	1936 ('Ιούλιος)	16,000
1927	45,000	» ('Δεκέμβριος)	32,000
1930	31,000	1937	62,000
1931 (Φεβρουάριος » ('Νοέμβριος))	21,000 14,000	1938 1939 ('Ιανουάριος)	34,000 21,000
1932	4,500	» ('Οκτώβριος)	55,000
1933	8,000	» ('Δεκέμβριος)	100,000

"Απλούν θέλεμα είς τούς άριθμούς αύτούς, όρκει, νομίζω, νά πείσω καὶ τὸν πλέον ἀδαμί εἰς τὰ ναυτιλιακὰ τὶ τεράστιον ἐλημμα ἔμφανίζεται πρὸ τοῦ ἑφοπλιστοῦ, προκειμένου νά ἀγοράσῃ πλοῖον. "Οποιοι ἡγόρασαν πλοῖα εἰς τὸ 1919, εἰδὸν τὸ ἐνεργητικὸν των νά χάρη τὰ δύο πρία τῆς ἀξίας του ἐντὸς διετίας καὶ ἐντὸς δεκαετίας δὲν τούς ἀπέμενε παρά τὸ ἐν ἔκτον τῆς περιοδίας των, κατά δὲ τὸ 1932, ἥτοι μόλις μετά 13 ἔτη ἀπό τῆς ἀγορᾶς τοῦ πλοίου, δὲν είχον παρά τὸ ἐν τεσσαρακοστὸν τῆς περιοδίας των!

Μέσας είτε το ίδιον έτος, όπως κατά το 1934, το 1936 και τό 1939, ναυτιλιακαί επιχειρήσεις έδιπλασίασαν ή έτριπλασίασαν ή επεντελπλασίασαν τό ένεργητικόν των, ή διπλιθεύσαν τό είδον νά μειούνται είς τό ήμιου, είς τό τρίτον, είς τό πέμπτον, διότι ήγοσσαν ή έπωλονταν τά πλοϊά των τόν ένα μήνα ή τόν άλλον.

Τό χαρακτηριστικόν αὐτό φαινόμενον είναι ίδιουπον εἰς τὴν ναυτιλιασκήν ἐπιχείρησιν καὶ μόνον ικαλ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ ἀγορά ἢ πωλησις πλοίων είναι μία θασική καὶ θεμελιώδης ἐνέργεια τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀλλὰ καὶ ἔξ ίου λεπτῆ καὶ ἐπικινδυνος, εἰς τὴν δύσιν οὐδεὶς θὰ ἔπρεπε νὰ τολμήσῃ νὰ ἀνακινθῇ, διότι τὸ ζήτημα αὐτὸ καθ' ἑαυτὸ είναι ζήτημα προσωπικῆς κρίσεως, ὑπολογισμῶν, διορατικότητος, προβλεψεως, διαισθήσεως καὶ τύπος.

Καὶ ὅμως, τὸ τόλμημα αὐτὸ τὸ ἔκαψε τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος καὶ κατὰ τὸν προγούσμενον πόλεμον καὶ κατὰ τὸν τελευταῖον, μὲ ἀποτελέσματα ἐπίζημια διὰ τὴν Ναυτιλίαν. (Σημείωσις: "Ο-

A. GORDON & SONS LTD.

Head Office: 16, Prince Street, MONTREAL, Que.

Grain bags & Separation cloths dry sheathing paper.

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

ταν ἐδῶ δημιούμεν περὶ «κράτους», ἔννοοῦμεν τοὺς δλίγους ἀνθρώπους, οἱ ὅποιοι ἀσχολοῦνται εἰδικῶς μὲ τὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας).

Πώς καὶ διατί, ἀρά γε, τὸ Κράτος παρενέθη εἰς τὸ τόσον λεπτὸν καὶ ἐπικίνδυνον αὐτὸν ἡγήτημα; Εἶχον, ἀρά γε, οἱ ἀριδόδοι τὴν θαθεῖσαν γνῶσιν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ τὴν μακρὰν ἐπικινητικήν πείσαν καὶ τὴν διοριατικότητα καὶ διαισθησίαν; Τίποτε ἀπὸ αὐτῶν. Εἶχον μόνον δύο ὅπλα, ποὺ παραμειρίζουν ὥστα αὐτὰ τὰ χαρίσματα: Τὴν ἔξουσίαν καὶ τὸ ἀνεύθυνον, ίδιως τὸ δεύτερον. Ἔάν οἱ ἀσκοῦντες τὴν κρατικήν ἔξουσίαν ἐγνώριζον ὅτι τὰ σφάλματά των καὶ τὶς γκάφες των θά τὰς ἐπλήρων μὲ τὴν ίδικήν των περιουσίαν καὶ μὲ ποινικήν δίωξιν, ἀσφαλῶς δὲν θά ἑτολμῶν νά μπαίνουν εἰς ζητήματα, ποὺ ἀγνοοῦν· καὶ νά ζημιώνουν τοὺς πολίτες, ὅπως συνέθη καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις τῆς παρεμβάσεως τοῦ Κράτους εἰς τὰ ναυτιλιακά ικεφάλαια, καὶ κατά τὸν προηγούμενον πόλεμον καὶ κατά τὸν λήξαντα.

"Αλλ' οὗτοι θώματα μάτια ποίειν σκέψιν ἀνεχώρησαν οἱ ἀρμόδιοι καὶ παρενέθησαν εἰς τὰ ναυτιλιακά κεφάλαια, ἐπιθάλλοντες δεσμεύσεις καὶ ὑποχρεώσεις καὶ κυρώσεις. Ἡ θασική σκέψις τῶν ήτοι σαφῆς καὶ ἔχει ικατ' ἐπανάληψην ἐκδηλωθῆ: Μὲ τὴν κήρυξιν τοῦ πολέμου καὶ πρὶν ή κατάλαβαν λήχηση τὸ πράττον τηλεθόλον, οἱ τότε διοικοῦντες τὴν Ναυτιλίαν, καραδοκοῦντες, θαρεῖς, καὶ ἀναιμένοντες τὸ εὔχαριστον, ὡς φαίνεται, δι' αὐτοὺς γεγονός, ἐσκέφθησαν: Πόλεμος, ἄρα ἀνάγκη πλοίων διὰ μεταφοράς, ὑψώσις ναύλων, τοπτύλισμοί, αἰδησίαις τῆς ἀξίας, ἄρα κέρδην. Ἡλθεν η στιγμή νὰ βάλωμεν χέρι εἰς τὰ κέρδη αὐτά. Φορολογία, λοιπόν, τῶν ἐκτάκτων ναυτιλιακῶν κερδῶν καὶ τῆς ἐπεραίσας τῶν πλοίων.

Κέρδη, λοιπόν, εἰς τὴν Ναυτιλίαν, εἴπον οἱ προστάται της, λαμβάνοντες ὅτι ὄψιν μόνον τὸ σκέλος τῶν εἰσπράξεων καὶ ὅχι καὶ τῶν ἔξδων, που· καὶ αὐτὰ ὑψώθησαν ἀναλόγως (ἀσφάλστρα, ὄλικά, καύσιμα, πολεμικά ἐπιδόματα κλπ.). "Ἐθαλαν κατὰ τὰ νῦνεμα καὶ εἴπον: 'Ἄξια πλοίου πρὸ του πολέμου 30 ή 40 χιλιάδες λίρες, ησφαλισμένη ἀξία, σταν ἔχαθή κατὰ τὸν πόλεμον, 90 ή 100 χιλιάδες. Διαφορά ἐπὶ πλέον 60 χιλιάδες λίρες. Κέρδος τεράστιον. Φορολογία, λοιπόν, τῆς ὑπεραξίας.

Από καθαράς λογιστικής πλευράς οι συλλογισμοί αύτοι είναι, ωστιώς, σωστοί. Αλλά η ιλογιστική έχει κάποιαν άξιαν, διάταν διῆγη αριθμούς, τους δποιους, δμως, νά εύρισκεται κάποιος νά έρμηνευση. Και αυτός, ίσοφαλς, δεν είναι δ λογιστής, δλλ ή έπιχειρηματίας. Και λέγει ο έπιχειρηματίας έφοριστής: Μοῦ δηλιείτε περι κέρδους, διότι λεισέπραξα έκατόν χιλιάδες λίρες διά τό πλοϊον μου, που είχεν άξιαν προπολεμικήν σαράντα χιλιάδες. 'Αλλ' έγώ δὲν είμαι εισοδηματίας, που ζω με τους τόκους τῶν τραπεζικῶν καταθέσεών μου. Είμαι έπιχειρηματίας κατ τό έργαλειον τῆς έπιχειρήσεώς μου είναι τό πλοϊον. Πριν ἀπό τὸν πόλεμον είχα ένα πλοϊον, τό έδούλευα κατ έκερδιζα. Τώρα τό έχασα. Μοῦ έμειναν οι λίρες. Σας τὰς χαρίζω, διν μου δώσετε πάλιν ένα πλοϊον νά δουλέψω.

Τι ἔχουν νά σπαντήσουν οἱ δραματισθέντες τὰ κέρδη; Μήπως σκέπτεται κακά δὲ ἐφοπλιστής, ποὺ δι' αὐτὸν αἱ χυλιάδες λίρες δὲν ἔχουν ἀξίαν, παρά ἐφόδους μὲν αὐτάς ήμπορεῖ νά ἀγοράσῃ τὸ πλοίον, ποὺ ἔχεις; Εἰναι δὲν εἶναι σύμφωνος μὲ τὸ συμέρον, καὶ τοῦ Κράτους καὶ τοῦ ναυτεργάτου καὶ τοῦ "Ἐθνους δὲν

Telegr: NIKAS

N. KASSIMATIS

*LONDON
AGENTS*

Ban kers; Sipe i ndlers.-Exporters HUMPLEBY
 STANDARD Importers & Co. Ltd.
 BANK S.A. Cold Storage Chambers 3)4 Great
 LOURENÇO MARQUES Winchester St.
 P.O. B. 750

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

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

σκέψις αὐτή; Καὶ ἔρωτάται: Μὲ τὰς ἀσφαλιστικάς ἀποζημιώσεις, πού εἰσέπραξαν οἱ ἐφοπλισταί, ἡμποροῦν νά ἀντικαταστήσουν τὰ ἔργαλεια τῶν ἐπιχειρήσεών των, τά πλοια, πού χρειάζονται εἰς τὴν Ἑλλάδα; Εἰχε κανεὶς τὴν περιέργειαν ἀπό τοὺς ἄρμοδίους νά ἔρωτήσῃ πολοι εἶναι αἱ ἀξιαὶ τῶν πλοίων σήμερον; Τὸ πρᾶγμα δέν εἶναι μυστικόν. Τα «λιμπερτούς», τα πλοια, πού πολλοὶ εἰδικοὶ ναυτιλιακοὶ τὰ θεωροῦν ὡς μειονεκτικῆς ἀποδοτικότητος εἰς τὴν μεταπολεμικήν περίοδον καὶ ὡς καταδικασμένα εἰς θάνατον, δταν ἐμφανισθοῦν τὰ νεότευκτα πλοια ἐντὸς ἐλαχίστου ἔτῶν, πωλοῦνται ἀπό τὴν Ἀμερικανικήν Κυβέρνησην ἀντί 500 χιλιάδων δολλαρίων, δηλαδὴ ἀντί 125.000 λιρῶν καὶ ἀν προστεθοῦν καὶ ἄλλαι θαπάναι ἀναγκαίων μετατροπῶν, ή ἀξια των θά φθάσῃ περίπου τὰς 150.000 λίρας. «Ἄρα ὁ ἐφοπλιστής του ἔχασε τὸ πλοιον του καὶ εἰσέπραξε τὰς 90 ή 100 χιλιάδας λίρας, δέν ἡμπορεῖ νά λαγόρασθαι ούτε ένα «λιμπερτούς», διά νά κάνῃ τὴν δουλειά του καὶ νά δώσῃ ἔργασιαν εἰς τοὺς ναυτεργάτας καὶ νά ἀναδημιουργήσῃ τὸν Ἑλληνικὸν Ἐμπορικὸν Στόλον. Ποῦ εἶναι, λοιπόν, ικύριοι λογισταί, τὰ τεράστια κέρδη τοῦ ἐφοπλισμού, τὰ δποια πρέπει νά φορολογήσουν ἀγρίως; Ἐκτὸς ἐδὲν δέλετε πλοια: «Ἀλλά τότε τὰ χαλάθητε τὸν κόδαμον καὶ πάρετε τοὺς ἐφοπλιστάς μὲ νόμους καὶ δεσμεύσεις καὶ παρακρατήματα καὶ κυρώσεις, διά νά ἀγοράσουν πλοια;

Αλλά «ένος κακού δοθέντος, μυρία ἔπειται». Οι όραματισθέντες τὸ κέρδη, στερρῶς ἔχόμενοι τὶς μονομανίας αὐτῆς ἡρχισαν ύπερ γίνονται γενναιόψυχοι καὶ εἰπον εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς : Σάς ἀπαλλάσσουμεν τῆς φορολογίας τῆς ὑπερεξίας τῶν χαμένων πλοίων σας, ἀλλὰ σᾶς ὑποχρέωμον τάς ἀσφαλιστικάς ἀποζημώσεις, ποὺ εἰσεπράξατε, νὰ τάς χρησιμοποιήσετε διά τὴν ἀγοράν νέων ήποιων καὶ, διά νὰ μὴ ξεφύγετε, κάνομεν νόμον, σᾶς κρατοῦμεν ὡς ἐγγύησιν ἔνα μέρος τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημώσεων καὶ σᾶς ὑποχρέωμον νὰ ἀγοράσετε πλοία δρισμένης ἡλικίας, ἐντὸς δρισμένης προθεσμίας. (Ο περιβόλτος Ἀναγκ. Νόμος 545).

“Ας παρακολουθήσωμεν καὶ τὴν σειράν αὐτὴν τῶν σκέψεων. Τὸ Κράτος (εἴπομεν τί ἐννοοῦμεν ἐνταῦθι «κράτος») ἐπιβάλλει εἰς ώρισμένους ὑπῆκους του, τοὺς ἐφοπλιστάς, νά δσκήσουν ὑποχρεωτικῶς ἔντα ἐπάγγελμα, τὸ ἱεράγγελμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Καὶ ἐρωτᾶται: Ἀπό πού ἡντλήσει τὸ ἀντισυνταγματικὸν αὐτὸ δικαιῶμα τὸ Κράτος; Εἴπει ποτὲ εἰς τοὺς ὑπῆκους του: Σὲ ὑποχρέωντο νὰ γίνης λατρός, δικηγόρος, φαρμακοποίος, Ἐμπόρος, Θιομήχανος, ὑπουργός, λιπενικός, ἀδιωματικός, ναυτεργάτης καὶ ἀν δὲν γίνης θά σὲ τιμωρήσω. Θά σου κατάσω τὴν περιουσίαν σου; Τί θὰ ἔγινετο ἔάντι έτδημα οἰλαδήποτε Κυθέρωνας νά θρηγῇ τοιούτον νόμον ὁ καθεῖς ἡμπορεῖ νά τὸ φαντασθῇ. Καὶ δύως, αὐτὸ ἔγινε διά ποὺς ἐφοπλιστάς, δηλαδὴ διά τοὺς Ἑλληνας ἔκεινους, ποὺ δι τι ἔκαναν καὶ δοῃ περιουσίαν ἀπέκτησαν, τὰ ἔκαναν ἔξω ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, χωρὶς ποτὲ νὰ ζητήσουν τίποτε ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν κράτος, χωρὶς ποτὲ νὰ ἐπιθερύνουν τὸ κοινωνικὸν οὐνολον. Εἰς ἔκεινους, ποὺ ἐδημιούργησαν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν παλαιοντες μόνοι καὶ ἀπροστράτευτοι ἐναντίον πανισχύρων ἀντιπάλων, εἰς ἔκεινους ποὺ ἔδιναν ἐργασίαν εἰς χιλιάδας ναυτικῶν μας, εἰς ἔκεινους ποὺ ἔδωσαν τὰ καράβια τους εἰς τοὺς θεινικοὺς ὄγκους, εἰς ἔκεινους ποὺ ἔθαζαν εἰς τὴν Ἑλλάδα τρία ἐκατομμύρια λίρες τὸν χρόνον, δσα δὲν ἔθαζε καμιμά Ἑλληνικὴ ἔξαγωγή ἐκτὸς τοῦ καπνοῦ, εἰς ἔκεινους, ποὺ κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον ἔδωσαν εἰς τὸ κάποδημον Κράτος δώδεκα καὶ πλέον ἐκατομμύρια λιρῶν, δσα δὲν ἔδωκαν δλοι οι δλοι παραγωγικοὶ κλάδοι μαζί.

Διατί, λοιπόν, μόνον διὰ τούς ἐφοπλιστάς κατ' ἔξαιρεσιν ἡ ἀντισυνταγματική, ἄδικος καὶ παράλογος αὐτὴ ὑποχρέωσις τῆς ἀσκήσεως τοῦ ἐπαγγέλματός των, πράγμα που μωρίζει καταγκαστικά ἔργα ή στρατόπεδον συγκεντρώσεως μὲν ὑποχρεωτικὴν ἔργασίαν ἐπιθαλλομένην διὰ τοῦ πολυυθόλου;

Ἐπειδὴ, εἶπον, οἱ παράδοξοι αὐτοὶ ἀνθρώποι, οἱ ἀρμόδιοι, οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν θέλουν νὰ κάνουν καράβια ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν, διότι δὲν τὴν εύρισκουν συμφέρουσαν, νὰ τοὺς ὑποχρεώσουν νὰ τὸ κάνουν διὰ τῆς φιας.

Απάντησις: Οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν θέλουν καὶ τὴν ἀγαποῦν τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν καὶ αὐτοὶ εἰναι ἔκεινοι, ποὺ χωρὶς πίεσιν ἢ θύειν, ἐπὶ ἔνα καὶ μήμιν περίπου ιαΐῶνα «περιήγον ὑπερθόφανος τὴν κυανόλευκον ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ τούς ὡκεανούς», δύως γράφουσιν δύοι ήσοχολήθησαν μὲ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. 'Ἐάν διαγακάζωνται μερικοὶ μὲ πικρίαν καὶ ἀγανάκτησιν νὰ ἀλλάξουν σημαῖαν, τὸ κάνουν διότι τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, με τὰς ἐπιθαρύνσεις του καὶ τὰς ἀνωμαλίας του ἔγινεν ἀνίκανον νὰ συνεγγωνισθῇ τὰς ἄλλας σημαῖας, καὶ διὰ νὰ μὴ σθήσουν αἱ Ἑλληνικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις, διαγακάζουνται νὰ ἀλλάξουν σημαῖαν, ἀναμένοντες μὲ ἴδωνίαν πότε νὰ φτιάξουν τὰ πράγματα εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, διὰ νὰ σηκώσουν τὴν κυανόλευκον εἰς τὴν πρόμνην τῶν θατοριῶν των. 'Αντί, λοιπόν, ικύριοι ἀρμόδιοι, νὰ δοκῆτε θύειν καὶ νὰ ἐπιτάλλετε κυρώσεις, θά ήτο ικανύτερον νὰ φροντίσετε νὰ διορθώσετε τὴν κατάστασιν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ μας πράγματα ικαὶ τότε νὰ εἰσθε θέβαιοι, δότι δὲν θὰ πορθθήσετε νὰ μολδωθῆτε κέντα πλάνων ὑπὸ Ἑλληνικὴν απιστίαν.

προφθαστε να ηρούσητε νεα πλαια υπό Ελληνικην σημανσιαν.
Είναι πολύ αφέλης έκεινος, που νομίζει, ότι θά δαναγκάσῃ ένα
έπιχειρηματίαν νά κάψη μίαν έπιχειρησιν, που τήν εύρλακει μά-
σημφορον. "Άλλως τε, αυτό τούτο τό Κράτος, άν είναι λογικός
ρυθμιστής τών οικονομικών μας ζητημάτων, δεν θα έπρεπε κατ
ούδενα λόγον νά έξωθη και υποχερέωντη τους έπιχειρηματίας του

νά μπαίνουν εις ἐπιχειρήσεις καταδικασμένας ιεῖς ἀποτυχίαν καὶ εἰς ἔξανεῖσιν πολυτίμων κεφαλαίων.

Ποιαν, λοιπόν, δικαιολογίαν, ποιὸν λογικὸν καὶ ηθικὸν ἔρεισμα ἔχει ὅλη αὐτὴ ἡ ιστορία τῆς δεσμεύσεως τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων ἀπό τὸ κράτος, ἡ ὁποίᾳ ἥλθε νὰ προσθέσῃ καὶ νέουσα δεσμούς εἰς τοὺς ἕδη θαρεῖς, θαρυτάτους, ποὺ ἔχει ἐπιβάλει ἡ συναλλαγματική πολιτική τῆς Ἀγγλίας, ὅπου καὶ εύρισκονται τὰ ἑλληνικά ναυτιλιακά κεφάλαια;

Ποιον σκοπὸν πρόκειται νὰ ἔξυπηρετῇσῃ δὲ περίφημος αὐτὸς νόμος 545, ἔνα νομοθετικὸν κατασκεύασμα, ποὺ ὑπὲται ἐννέαμηνον δλόκηλην ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του, καὶ τίς οἰδεῖ διὰ πάσου ἀκόμη κατιρόν, ἔχει ἔγκαταλειφθῆ, δίκην νόθου καὶ ἐκθέτου ὡρε-
φους, καὶ παραμένει ἀνεφάρμοστος, διότι ἔτοι τὸν ἔκαναν οἱ σο-
φοὶ νομοθέται ποὺ τὸν ἔγεννησαν; Νά, ποὺ σήμερον οἱ "Ἐλληνες
ἔκφολισται, χωρὶς καυμάτιν πίεσιν ἢ ὑποχρέωσιν τρέχουν νὰ ἀ-
γοράσουν ὕσπειρια, διότι νομίζουν διὰ τῶν κανῶν κατὰ ἀπὸ ἐπι-
χειριματικῆς ἀπόψεως. Τὸ κάνουν αὐτό, διότι φοιθοῦνται μῆπως
τὴν ἀνύπαρκτον εἰς τὴν πραγματικότητα νόμου; "Η μῆπως ἐ-
νόμισαν οἱ ἀρμόδιοι δι, ἔναν ἐντὸς τῆς προθεμάίς του νόμου,
τῆς ἐπταετίας, ἡ διεθνής ναυτιλιακή κατάστασις δὲν εἶναι εὐ-
νοϊκή διὰ τὴν ἄγοράν πλοίων, θά ἄγοράσῃ κανεὶς πλοῖον πε-
ζόμενος ἀπὸ τὸ παρακράτημα, ἔκαν πρόκειται νὰ ριφοκινδυνεύ-
σῃ καὶ τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἑισπραχθεῖσης ἀσφαλιστικῆς ἀποζηγη-
σεως; Θά κερδίσῃ τότε τὸ παρακράτημα τὸ Κράτος, θά εἴπουν
οἱ σοφοὶ νομοθέται. Καὶ ὑστερά; Θά πάρη τὸ Κράτος μερικές
λίρες, ἀλλὰ ναυτιλίαν δὲν θὰ ἔχῃ πλέον ἡ Ἑλλάς.

Είναι, λοιπόν, τόσον δύσκολον νά τά καταλάβῃ, κανεὶς αὐτά τά πράγματα; Δὲν υπάρχει κανεὶς ἀσκῶν ἔξουσίαν νά θάλλη κάτω τό ζήτημα καὶ ἀφοῦ τό μελετῆση καθά νά φωνάξῃ τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ νά τούς εἰπῇ:

—Νά μάς συγχωρήτε πού ισάς παρεξηγήσαμεν και σάς έταλιπωρήσαμεν και σάς λέζημιώσαμεν ἔως τώρα. Πάρτε τὰ κεφάλαιά σας. Είναι ἐλεύθερα ἀπό ἑμάς. Βρέστε ἀπ' ἔκω κι' ἄλλα, ὅπως ἔκαντε ἔως τώρα. Θὰ φροντίσωμεν νά σᾶς ἀπαλλάξωμεν και ἀπὸ τὰς ἀγγειλικὰς δεσμεύσεις. Θὰ ἐνέργησωμεν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβερνήσιν νά σᾶς ἐπιτρέψῃ νά ἀγοράσετε πλοΐα και νά τὰ βάλετε ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαῖαν, ἀφοῦ ἔκεινα ποὺ ἔχάσσατε ἡσαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ἀγγλίας. Θὰ φροντίσωμεν νά σᾶς θρούμε δολλάρια, ποὺ χρεάζεσθε, γιὰ νά ἀγοράσετε ἀμερικανικά. Θὰ βάλουμε νά δυνατά μας νά τακτοποίησωμεν τὰ ναυτεργατικά και τὰ ἄλλα ζητήματα, δώστε τὸ ἐλληνικὸν πλοϊον μὲν γίνη Ικανὸν νά σταθῇ εἰς τὸν διεθνῆ συναγωνισμόν. Βλέπομεν διτὶ ἐπέσατε μὲ τὰ μοῦτρα νά ἀγοράσετε θατόρια. Ἐσεῖς ξέρετε καλύτερα τὴν δουλειά σας ἀπό μᾶς, ἄλλως τε, ἂν κερδίσετε ἡ ζημιώσετε, σεῖς θὰ ἔχετε τὴν εὐθύνη τῶν πράξεών σας. "Αἶντε. Πηγαίνετε εἰς τὴν εὐχήν τού Θεού. Κάντε ὅπως ξέρετε και ἴμεις θὰ σᾶς θοηθήσουμεν. Πάρτε τὰ λεπτά σας και κάντε θατόρια γιὰ νά θρούμε δολυεία οἱ δινεργοὶ ναυτεργάτες μας, γιὰ νά ἀρχίσουμε πάλι νά μαζεύσουμε λίρες και δολλάρια, ποι χρειάζονται εἰς πὴν φτωχὴ και ικατεστραμμένη πατρίδα.

"Εάν εύρισκετο ένας έκπρόσωπος τοῦ Κράτους νὰ διμιήσῃ τὴν ἀπῆλην ιαθῆν γλώσσαν εἰς τοὺς ιεφοποιιστάς, ἢ εἶναι θέσαιος ὅτι καὶ θαυμαρία πολλὰ καὶ καλά θ' ἀποκούσεν ὡς Ἑλλὰς καὶ αὐτὸς θὰ ἔλη προσφέρει τὴν γαλαζατέραν ύπερσειαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, εἰς τὸ Κράτος, εἰς τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν, εἰς τοὺς νομιτεργάτας καὶ εἰς τὸ Ἐθνικό διλογίον.

'Εαν δημάρχος, διάτι οὐ γίνῃ αὐτό, συνεχισθή γε γνωστή πολιτική τῶν ἀπέλαύν, τῶν νομοθετικάτων, τῶν κυρώσεων, τῶν υπουργικῶν ἀποφάσεων, τῶν συμβουλίων, τῶν ἀκροάσεων καὶ τῶν ἐπιτοπῶν, θάτε μείνουμεν μὲ τὰ χαρτιά καὶ τοὺς νόμους, πού θά μᾶς εἰναι ἀχρηστοί, διότι, δέν θά υπάρχῃ ναυτιλία διά καὶ τοὺς ἐφασικόσωμεν.

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

LONDON AGENTS:

HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

LONDON HOUSE, CRUTCHED FRIARS

LONDON E.

Telephone : ROYAL 1

ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

Του κ. ΦΙΛΟΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Είναι ένα άπό τά πεπρωμένα τοῦ Κράτους αύτοῦ, τοῦ δρόμου ή ίδιωτηκή πρωτοβουλία τέτοια κολοσσιαία δύναμις ξεινή, παρά την Ελλειψιν οικονομικῶν μέσων πρός ύποστηριξήν της, ώστε, δταν κατορθωθῆν νά δημιουργηθῆ μία επιτυχία, νά έπειτα θά τοῦ Κράτους διά νά τὴν καταστρέψῃ.

"Επειτα άπό ένος αύτων προσπαθείας άπό της άπελευθερώσεως τῆς Έλλάδος, οι "Ελλήνες εύρεθησαν κατά την εἰσοδόν των εἰς τὸν παρόντα πόλεμον μὲ μίαν Εμπορικήν Ναυτιλίαν, τιμητικής διά τὴν Έλλάδα, δυνάμεως καὶ ή δρόμου ὡς μόνον ἀλλάτωμα είχε τὴν παλαιότητα τῶν σκαφῶν της καὶ τὴν Ἐλλειψιν «liner» δρυγανώσεώς των. Ο Κρατικὸς παρεμβατισμὸς, «προστασίας», δὲν είχεν ἐν τῷ μεταξὺ ἐκδηλωθῆ πλήρως, αἱ ἀπώλειαι τοῦ πολέμου θά ήσαν ή αἰτία τῆς ἢ ν α δη μι ουρ γιας τῆς ἐπί τῇ θάσει τονάς καινουργούσ. Ή ἐν τῷ μεταξὺ ὑπὸ τῶν Ελλήνων έφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου κτηθεῖσα πείρα θά συνεπήρωνε τὴν δργανώσιν τῆς διά τῆς στροφῆς τῶν μεγάλων ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων πρὸς τὰς ἐπιχειρήσεις γραμμῆς. Ήδη τὸ Υπουργεῖον Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ίδρυθεν διά νά προστατεύσῃ τὴν Ναυτιλίαν, ἀπλούστατα τὴν κατέστρεψε. Δὲν ύπάρχει λόγος νά ἐπεκταθῶμεν ἐπὶ τοῦ σημείου αύτοῦ, διότι ή καταστροφὴ τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας είναι γεγονός πλέον, ἀντιληπτὸν ἀπό δλας τὰς τάξεις τῆς Κοινωνίας μας.

"Ηδη, τὸ ίδιον Υπουργεῖον ἐπιθυμοῦν νά συμπληρώσῃ τὸ καταστρεπτικόν του ἔργον, θέλει νά ἐπεκτείνῃ τὸν παρεμβατισμὸν του καὶ εἰς τὴν Ασφαλιστικὴν Οργάνωσιν. Ἀπὸ τοῦ 1937 μία δμάς ἐφοπλιστῶν τοῦ Πειραιῶς, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Λουκᾶ Νομικοῦ καὶ μὲ πρωταγωνιστάς διαφόρους ἐφοπλιστάς τῆς λεγομένης «μαύρης μοίρας», ἐτόλμησε νά ύψωσῃ τὸ δάναστμα τῆς ἐνόπιον τῶν Αγγλικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Οργανώσεων (elius) καὶ ίδρυσε τὸν Αλληλασφαλιστικὸν Συνεταιρισμὸν Πλοιοκτητῶν Πειραιῶς καὶ Νήσων (Συν. Π. Ε.).

"Ο Συνεταιρισμὸς αὐτὸς ίδρυθη ἐπὶ τῇ θάσει τοῦ Νόμου 502 περὶ ἀστικῶν Συνεταιρισμῶν, ὁ δρόμος οὐδὲν καν ποσέθετε κατ' ἀρχὰς περὶ Αλληλασφαλιστικοῦ Συνεταιρισμοῦ. "Οταν θὲ κάποτε, ἀργότερον, εἰς κάποιας τροποποιήσεις τοῦ νόμου ἀναφέρεται ή λέξις «ἀλληλασφάλειας, αὐτὴ ἀφορᾷ μόνον κινδύνους ἀγροτικῶν ἀσφαλειῶν χαλάζης κλπ.

"Η Διοίκησις ἔχωλαινε, λόγῳ τῆς Ἐλλειψεως εἰδικῆς νομιθεσίας, 'Άλλη' ή σύμποια τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ή κατανήσις τοῦ ἐπιδιωκομένου κοινοῦ σκοποῦ ἔξουδετέρωσαν τὰ ἀλλαττώματα ταῦτα. 'Ο Συνεταιρισμὸς οὗτος ἀπὸ τὰς πρώτας ήμέρας ἀπετέλεσε μίαν μεγάλην ἐπιτυχίαν τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως τοῦ Πειραιῶς. 'Εθασίσθη ἀπολύτως εἰς τὸν δργανισμὸν τῶν δμοίων ἀγγλικῶν ίδρυμάτων, εἰσέπραξε τὰς ίδιας θασικάς εἰσφοράς, ἀνευ συμπληρωματικῆς τοιαύτης διά τὴν ἐλληνικὴν νομιθεσίαν, ἐκάλυψε τοὺς ίδιους κινδύνους μὲ τὰς Αγγλικάς Οργανώσεις καὶ ἐπήρκεσε μὲ τὰς ἀρχικὰς συνεισφοράς, χωρὶς νά εἰσπράξῃ συμπληρωματικάς τοιαύτας. Οι ἐφοπλισταὶ, οἱ δρόμοι έγνωριζον τὶ ἐπλήρωναν εἰς συμπληρωματικὰς συνεισφοράς εἰς τὰ ἀγγλικά εἰς τὰς ήμειναν τόσον εὐχαριστημένοι, δύστε σκέψηθησαν νά ἐπεκτείνουν τὴν δρᾶσιν τοῦ Συνεταιρισμοῦ καὶ εἰς τὰς ἀσφαλείσεις σκαφῶν καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς τῆς Έλλάδος ὑπὸ τοῦ ἔχθροῦ. Παρὰ τὰς ἀντιδόους περιστάσεις έκαμαν, δως ένα πείραμα, μίαν προσωρι-

νῆν δργάνωσιν διά τὰ ξύλινα σκάφη, τὰ δρόμα έπλεον τότε εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας καὶ ξέχον καὶ πάλιν τότε πολὺ καλά ἀποτελέσματα. Οι κάτωθι ἀριθμοὶ ἀποδεικνύουν τὰ μέχρι σήμερον ἐπιτευχθέντα:

Εισπροχθεῖσαι συνεισφοραὶ	Κατοδηληθεῖσαι ἀποζημιώσεις καὶ δαπάναι	Προκόψασα ζημία	Ἐπιστραφεῖσαι συνεισφοραὶ λόγω διπλανῶν
Χρῆσις 1938	1.286.853.45	1.684.160.—	397.306.55
» 1939	1.479.189.05	1.732.418.05	253.229.—
» 1940	2.081.447.45	2.015.370.60	66.076.85
» 1941	982.609.50	927.388.45	55.221.05
» 1942	5.803.494.—	4.490.915.—	1.812.579.—
» 1943	22.518.081.—	22.518.081.—	

Δηλαδὴ εἰς μὲν τὸν κλάδον Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως ἐν διπαρασβολῇ μὲ τὰ ἀγγλικά εἰς τὰς ἐπραγματοποιήσαμεν οικονομίαν 150 %, εἴας λάθωμεν υπὸ δψιν μας, δτι ή ἔκτακτος συνεισφορά τῆς Ελληνικῆς Νομοθεσίας καὶ αἱ συμπληρωματικαὶ συνεισφοραὶ αἱ πληρωνόμενει ἐπὶ τρία ἔτη μετά τὴν λῆξιν ἐκάστης χρήσεως ἀνέρχονται εἰς 150 % τῶν ἀρχικῶν συνεισφορῶν, εἰς δὲ τὸν κλάδον θαλασσίων κινδύνων τῶν ξυλίνων σκαφῶν, δπου ἐφημρόδουμεν ὑπὸ μορφὴν ἐτησίων ἀσφαλιστρῶν, ἀσφαλιστρα 25 % εὐθηνότερα τὸν τιμολογίου τῶν ἐλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν, παρὰ τὰς ἔξαιρετικὰς συνθήκας, ὑπὸ τὰς δρόμας ή ἐργασίας ἔλαθε χώραν, ἐπραγματοποιήθησαν καὶ κέρδη, ἐνδο δλαι αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι 'Αθηνῶν ισχυρίζονται, δτι ἀπὸ τὸν κλάδον σκαφῶν ζημιώνουν.

* * *

'Ενώπιον μιᾶς τοιαύτης ἐπιτυχοῦς δράσεως καὶ καθ' ήν στιγμὴν δ Συνεταιρισμὸς ἐπὶ τῇ θάσει τῶν δυνατέρω ἀποτελεσμάτων του, είλκυσε τὴν ἐμπιστοσύνην ἔκνων καὶ ίδιως 'Αγγλῶν 'Ασφαλιστῶν, οἱ δρόμοι ἐδέχθησαν νά τὸν ύποστηρίξουν δι' ἀντασφαλισεως, ὅπως ἐπεκτείνῃ τὴν δρᾶσιν του δσον τὸ δυνατόν μακρύτερα τῶν ἐλληνικῶν δάστων καὶ εἰς τοὺς κλάδους θαλασσίων κινδύνων σκαφῶν ἀκόμη, δλλάτα καὶ εἰς τὸν κλάδον θαλασσίων κινδύνων τῆς Επικρατείας. 'Εν τῷ μεταξύ, δμως τὸ ἔργον τοῦ Συνεταιρισμοῦ παρακωλύεται, διότι τὰς ένας 'Αλληλασφαλιστικά εἰς δὲν ύποκεινται φυσικά ἐν Λονδίνῳ εἰς τοιαύτην φορολογίαν καὶ ή ἐπιθέρωσις τῶν ἐλλαδικῶν δραστηριούς περιέχει τοῦ προκειμένου περὶ διεθνῶν ἐργασιῶν, εἰναι τελείως ἀδικος.

β) Τὸ Υπουργεῖον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας (δν καὶ ἐνδιέφερθη, δφείλομεν γὰ τὸ δμολογήσαμεν, κατόπιν ἀναφορᾶς τοῦ Συνεταιρισμοῦ καὶ συνέστησεν εἰς τὸ Υπουργεῖον τῆς Εθνικῆς Οίκονομίας, καθ' δ μρδον, τὴν λῆψιν νομοθετικῶν μέτρων, ἐπιτρέποντας εἰς τὸν Συνεταιρισμὸν νά ἐργασθῇ, χωρὶς νά περιορίζεται ἀπὸ τὰ δεσμοὶ νομοθεσίας, δη δρόμοις οἵ διεθνοῦς φύσεως ἐργασίας τῆς ναυτιλίας) ἐν τού-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛ ΣΤΑΙ - ΜΡΣ ΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI
Τηλέφωνον AVENUE 3733

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

HOLLAND HOUSE, 1)4 BURY STREET
LONDON

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ 10

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE, ASSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.
Tel. AVENUE 3733.

BRANCH AT ATHENS: RETHYMNIS & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.
PESMAZOGLOU 10

HOLLAND HOUSE, 1)4 BURY STREET
LONDON E.C. 3.

τοις, το 'Υπουργείον αύτό, λέγομεν, της 'Εμπορικής Ναυτιλίας δεν ήθελησε νά προσθή εις άσφαλισιν τών πληρωμάτων τών ύπο την διαχείρισιν του πλοίων κατά διαθενεῖν και άτυχημάτων κλάδου, εις τὸν δόπον δὲ Συνεταιρισμός μας μόνον αὐτὸς ἐν 'Ελλάδα εἰλικρινέται διό το 9 ἑτῶν. Προύσκαλεσε το 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας γνωμοδότησιν τοῦ 'Ανωτάτου Οικονομικοῦ Συμβούλου, καθ' ἡν δὲν συμφέρει εἰς τὸ Κράτος τοιαύτη άσφαλισις, διότι δὲν παρουσιάζεται δικίνδυνος αὐτὸς ὡς κακός. Και θεωραῖς, δικίνδυνος σήμερον δὲν είναι κακός, διότι πρῶτον δὲ Συνεταιρισμός μας ήγωνισθή ἐπὶ τέσσαρα ἔτη νά καμμί την Δικαιοσύνην νά καταλάθῃ διτά τὰ χρήματα, τὰ δόποια ἐπεδικαζέν εξ ὑπερικούτης εἰς ναυτεργάτας, δὲν τὰ ἐπλήρωναν οἱ ένοι άσφαλισταί, διότις κακῶς ἐνομίζετο, ἀλλ' οι 'Ελληνες ἐφοπλισταί, μάλιστα μὲ τὸν τόκον και δεύτερον διότι, δόξα τῷ Θεῷ τὰ πληρώματα, τὰ ἐργαζόμενα σήμερον εἰς τὰ ύπο κρατικήν διαχείρισιν σκάψη, ἔχουν εἰς τοιαύτην ἀφονίαν διλά τὰ καλά τοῦ Αθραράμ και τοῦ Ισαάκ, ὅστε δὲν τοὺς συμφέρει νά δηλώσουν διαθενεῖαν, διότι δὲν είναι διαθενεῖς, διλά και διότι πραγματικῶν διαθενοῦν νά τὸ συγκαλύπτουν, διλά νά μὴ στερηθοῦν τῶν ἐν λόγῳ ἀγαθῶν.

Ἡ υπηρεσία, δημως, τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ἀν και δὲν είναι συμφέρουσα διά τὸ Δημόσιον, κατά τὰ ἀνωτέρω, ή άσφαλισις τῶν πληρωμάτων εἰς ἔνα 'Αλληλασφαλιστικὸν Συνεταιρισμὸν, ύπο τὸ ιδιωτικὴν διαχείρισιν, εύρισκει, διτά εἰναι συμφέρουσα αὕτη διά τοὺς ιδιώτας πλοιοκτήτας, ἔαν γίνη ὑποχρεωτικὴ διό τὰ ιδιωτικὰ πλοῖα ύπο Κρατικὴν διαχείρισιν, και κατεργάζεται σχετικὸν νόμον, διότις πληροφοροῦν τὰ 'Ν. Χρονικά' εἰς τελευταῖον τῶν τεύχος και διόπις προσωπικῶν και διό τὸ ηπογραφόμενος ἐπληροφορήθη τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον ἀπὸ τὴν 'Υπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου. Και ἐρωτήσαμεν τότε, διατί τούλαχιστον δὲν καλεῖται δικίνδυνος μας Συνεταιρισμός, ὡς μόνος εἰδικός ἐν 'Ελλάδι, νά είπῃ τὴν γνώμην τοὺς εἰς τὴν σχετικὴν ἐπιτροπήν, ή δόποια μελετᾶ τὴν ύποθεσιν; Μᾶς δέδοθη διάπαντης, διότι ὁ Α. Ο. Κ. Π., κληθείς, διώρισεν ἀντιπροσώπους τοὺς παρ' αὐτῷ πράκτορας δύο ξένων άσφαλιστικῶν ἑταῖρων, καθ' διλά τὰ ἄλλα ξένιμους κυρίους, οὐδέποτε, δημως, ἐργασθεῖται εἰς διαθενεῖσας και άτυχημάτα πληρωμάτων και οὐδεμίαν, οὐδεμένως, τοιαύτην πειράντες, διότις καὶ δ. Α.Ο.Κ.Π., διό ποιος μόνον πολεμικά άτυχημάτα ἐκάλυψε και μάλιστα «εριστικῆς ἀνικανότητος» μόνον και «θανάτου». Και ἀν ἔχηταις νά κληθῶμεν ἀπὸ τὴν ἐπιτροπήν, αὐτὸς τὸ ἔκάναμε μόνον διά νά πεισωμεν, ἔαν εἰναι δυνατόν, τοὺς κυρίους τῆς 'Εμπορικής Ναυτιλίας, διό τὸν αὐτοῖς, δοσον και οι περισσότεροι δημόσιοι λειτουργοῦν τῆς 'Ελλάδος, δὲν είναι ίκανοι νά διαχειρισθοῦν ἐπιτυχῶς τοιούτων 'Οργανισμούς. 'Ημεῖς ἐπαλαίσαμεν ύπο διεθνεῖς συνθήκας, ἔναντίον ἀγγλικῶν ισχυρῶν δργανισμῶν και ἔχομεν ἀριθμούς, οι δόποιοι ἀποδεικνύουν τὴν ἐπιτυχίαν μας, οι δόποιοι εἰς οἰανδήποτε δργανωμένην ἀγοράν ἀσφαλιστῶν προκαλοῦν σεβασμὸν πρὸς τὸ ἔργον μας. Δὲν πρόκειται νά ζητήσωμεν νά μᾶς δραθεύσῃ τὸ 'Υπουργείον τῆς 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ή υπηρεσία τοῦ δόποιου δὲν είναι εἰς θέσιν νά μᾶς κρίνῃ. 'Επιθυμοῦμεν ἀπλῶς νά τὴν συκρατήσωμεν ἀπὸ ἔνα νέον διλοθήμα, ἔαν θέλῃ. 'Έαν δὲν θέλῃ, μᾶς είναι ἀδιάφορον, ἀφοῦ ἔχετελέσαμεν τὸ καθῆκόν μας ὡς 'Ελληνες και ἀφοῦ ἔδωσαμεν μίαν τελευταῖον προειδοποίησιν διά τοῦ παρόντος. Θά μεταφέρωμεν ἀπλούστατα, δοθούντων και τῶν συνεργατῶν μας, τὸν Συνεταιρισμὸν μας εἰς τὸ Λονδίνον, θά τὸν κάμωμεν δηλαδὴ Limited, θά τοῦ δώσωμεν τὴν προστασίαν τῆς ἀγγλικῆς νομοθεσίας, ἀφοῦ ή 'Ελλάς, δχι μόνον δὲν θέλει νά τὸν προστατεύῃ, ἀλλά σαφῶς ἐκδηλώνει τὰς διαθέσεις της, διά νά τὸν καταστρέψῃ και διαλύσῃ. Και ἐναπόκειται πλέον εἰς τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς νά κρίνουν ποιοι θά είναι ἔκεινοι, οι δόποιοι θά μείνουν μὲ πλοῖα ύπο Ελληνικὴν σημαῖαν, διλά νά υποχρεωθοῦν νά ἀσφαλίσωνται εἰς τοὺς δργανισμούς, που θά ἔκμαιεύη κάθε τὸν ή συνεχής προσπάθεια πρὸς δημιουργίαν θέσων τοῦ σώματος τῶν κ. κ. Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν. 'Επαγγελματία τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ήμεῖς, υποτεσόντες ἀλλοτε (διότι πρὸ δωδεκατίας ἔγραψαμεν εἰς τὰ 'Ναυτικά Χρονικά', τὰ δινειρά μας) εἰς τὴν οὐτοπίαν νά διερευθῶμεν τὴν 'Ελληνικὴν σημαῖαν κυριαρχοῦσαν εἰς τὴν Μεσόγειον, ἐργασθεῖτες και συντελέσαντες εἰς τὴν δημιουργίαν ἐν Πειραιεῖ Ναυτιλιακῆς 'Αγορᾶς, διά τὴν δόποιαν θά ἐκαυχῶνται και Σκανδιναϊκά Κράτη ἀκόμη, δὲν θά δυσκολευθῶμεν νά μεταφέρωμεν τὴν δρᾶσιν μας μακράν ἀπὸ τὴν 'Προστασίαν' τοῦ 'Υπουργείου τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, θά μένουμεν, δημως, πάντοτε μὲ τὴν μελαγχολίκην ἐνθύμησιν, διό δὲν ἐπετύχομεν νά συνδύσωμεν εἰς τὴν ἐργασίαν μας τὰ έθνικά συμφέροντα μὲ τὰ ναυτικά, ἀπλούστατα διότι μόνον εἰς τὴν 'Ελλάδα δὲ ἐπαγγελματίας, ίδιως δικαστικός, διόποιος είναι ἀκρίτης τῶν οικονομικῶν συμφερόντων τοῦ Κράτους, θεωρεῖται ἔγθρος αὐτοῦ. Φίλοι τοῦ Κράτους εἰς τὴν 'Ελλάδα είναι μόνον ἔκεινοι, ποὺ ἐνδιαφέρονται διλά τὸ σκέλος «δαπάναι» τοῦ προύστολογισμοῦ και διχ' ἔκεινοι, οι δόποιοι ἀποτελοῦν τὸ σκέλος «έσσοδα».

ΘΕΟΔ. Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Καλαποθάκη 5.

Τηλ. Δ)σις : ΚΑΡΑΒΙ

Τηλέφ. 83-55

Πάσι χάθηκαν τὰ καράβια μας

"ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ,"

Πάντοτε, οἱ κάθε ἐπιστροφὴ βασιοῦν στὴν 'Ελλάδα, μετὰ τὸν πόλεμο, θά τυχαίη νά δοσκούνται μέσου, εἴτε ναυτολογημένοι, εἴτε εὐπεράργημοιοι δυο-τρεῖς ἀπὸ τὸν θεούμηνος τοῦ νοσοκομείου και πουρσάρους τῶν θαλασσῶν τοῦ τελευταίου πολέμου.

'Απὸ τὸν καθυστερημένους αὐτοὺς μὴ ζητήσετε πληροφορίες. Μή ζητήσετε ἀκόμα νά δητε τὰ χρηματά τους, γιατὶ δὲν ἀπολείπεται νά μελαγχολίσεται, πληροφορούμενοι, διτε εξῆλθε τοῦ νοσοκομείου και κάποτε ποὺ φυτιαρεῖον, που ἔνα-δυο χρόνια, μετὰ τὸ νανάγιο, νοσηλευόταν και ζωε...μάτων.

'Ενω τὸ εἰλικρινότερο τοῦ 'Ελλάς, μὲ πλώρη τῷρα κατὰ τὸ Λεβάντε, γρίζει στὴν 'Ελλάδα, μᾶς ἀναστατώνουν κάποιο ἀπόγευμα κραυγῆς κατὰ τὴν πρώνη. Τί συμβαίνει;

'Αυτὸς ὁ φυταράς ποὺ πήραμε απὸ τὸ Ναυτικὸ Νοσοκομείο, έχει πάντα ταραχή. Είναι πεσμένος στὴν κουβέρτα και πάλι απὸ τ' ἀφτιά του τρέζουν αἴματα...

'Θὰ τοῦ περάσῃ, μᾶς πληροφορεῖ ἔνας ποὺ τὸν ξέρει. 'Ετοι επιδινέται συχνά μετὰ τὸν τορπαλίσιο. Τὸν πάντες κάθε τόσο και συνέχεται. 'Αλλότε ήταν πολὺ ἀσχηματικό. Τῷρα είναι καλύτερα....

'Την ἐπομένη τὸν διπλαρώνων, ἔκει πίσω στὸ Νο τεσσερα τά μάταιρι. 'Ακούει πολὺ δύοκαλα και μάλισται ἀργά-ἀργά και κονθασμένα. Σιγά-σιγά και μὲ υπομονή κυλά ή ιστορία, σὰν παμπανῆς χειμωνάτικο πολυτελεθημένο. 'Οχι, δὲν είναι δημούρηγμα φαντασίας, δὲν είναι μιθιστόρημα μὲ περιπέτειες και συγκινητικά εύρημάτα. Τὸ κάποιο τοῦ τραγικοῦ συναδέλφου είναι ή σαφείτερο ηγήγορης αὐθεντίας. Νά! 'Ολοζώντανη ή ιστορία, τὸ έρεπτο τοῦριο, ποὺ γυρίζει στὸν τόπο, ποὺ ἔδω και διχώρια κάρη, ήγεια, ζωή.

'Ενα 'Αποιλάτικο πρῶτο τοῦ 1944, μελαγχολικὸ φθινόπωρο τοῦ Νοτίου ήπιασματίου, τὸ φροτηγό μας «Αδελφότης» αφίνει τὸ Μπουνένος "Άρχες, φροτηγένο. 'Ενα ταξίδι άκομα στὸ τόσο και τόσου ταξίδια του, στὴν τόση και τέτοια συμβολή του στὸν τιτάνιο ἀγῶνα μᾶς πεντατείας.

'Στάρι, λιναρόσπορος, δενίζει αέροπλάνων: 'Υλικά πολύτιμα για τὸν ἀγῶνα αὐτόν. Οι κίνδυνοι, ποὺ διαγράφονται στὴν προχωρημένη πολεμική τοῦ 1944 είναι γνωστοί. Μὰ είναι παλ τόσο συνηθισμένοι. Είναι συντίνα.

'Σάν γυγκανά ἀπ' τὸ λιμάνι, δι καπτάν 'Ηλίας δι λύρας ξέρει μόνος του μά δόλτα πλώρα-πόμπα στὸ βαπτόριο, βεβαώθηκε, πὼς τὸ κάπε τι ήταν δηπέπει. Οι δύο έγγλεζοι πιροβοληταί ετοίμασαν τὰ δύο τους κανόνια και, χωρὶς συνοδεία πολεμικῶν ή ἄλλη συντροφιά, ἔβαλαν πλώρη κατὰ τὸ καταραμένο δόρεο ήμεσφαρίο...

'Οιδόγλυκες μέρες κυλοῦν στὴν ολόγλυκη αὐτὴν ἐποχή. Δροσεῖς στὴν άρχη, ήπιασμούν μέρα μὲ τὴ μέρα σὲ ζέστες και σὲ ἀπονεις τῶν ἀπότον τῆς Βραζιλίας.

'Τὸ «Αδελφότης» τρέχει-τρέζει, για νά πάρη γρήγορα κι' αὐτὸς τὸ φροτιό στὸν προσρομό του. Λιγόστεφαν τὰ βαπτόρια. Βαρειές τώρα οι ὑποχρεώσεις για δύσα έμειναν.

'Ο ασύντατος και τὸ παδιόφινο, μαζὶ μὲ τὰ πολεμικὰ νέα, κονβαλοῦν και νέων ναυαγίων ἀγγέλματα. 'Αλλά και πόσα και πόσα ἄλλα σημάδια στὶς θάλασσες δὲν υπενθυμίζουν και τὸ πακελεῖο, ποὺ γίνεται στὸν ὑγειά, ἀπέραντο αὐτὸν πολεμικὸν τομέα...

'Μία δύορας σημέρα, δινότερες μπονατικά χαροῦ, ποὺς ξέρει πον και μὲ πόσους!...' Είχαν περάσει 17 μέρες. Τὸ Περούμπονο είχε μείνει πάσιν κατὰ τὴν πρώνη. Τὸ πολεμικὰ μέρτα είναι τώρα αὐτητηρά. Δὲν χρειάζονται για αὐτὸς διαταγές. 'Υπάρχει, ἀλλοίμονο, ή συναίσθηση. Τὶ διάβολο, ποτάρες είμαστε;

'Τραβούσαμε τώρα δορειοδυτικά. 'Η πλώρη μας ήταν κατὰ τὴν Βόρειο 'Αμερική και θά είμαστε μακρὰν ἀπὸ τὴν Βραζιλία 1200 μίλια, συνεχίζει διαρροτος... 'Ηταν ή δώρα δέκα τὸ πρῶτο τῆς Πρωτομαγιᾶς τοῦ 1944. 'Οσοι δὲν είχαμε δάρδεις, ήμαστε μαζεύμενοι, νά σὰν τώρα, στὸ ίδιο μάταιο, στὸ Νο τεσσερα τοῦ πολεμικοῦ. 'Ο καμαρότος ξέρει καφέδες σ' ἔνα μεγάλο τενεκέ και τοὺς μοίρασε στὰ φλυτζάνια πάνω στὸ μονασάρ. Σὰν έκαιε γά φύγη, βάζει τὶς φωνές:

—Τορπίλα!! Αριστερά!!

'Ενα αφρισμένο αὐλάκι αντικύρωσαμε δολι μὲ τόρμο νά σκιζη τὸν ήσυχην ποτάρες μέρες και τοὺς μοίρασε στὰ φλυτζάνια πάνω στὸ μονασάρ. Σὰν έκαιε γά φύγη, βάζει τὶς φωνές:

BANEY MADHUB MOOKERJEE & CO.

Incorporating Raj Kissen Mookerjee

Established 1854

DUBASHES STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:
"WORKWELL" Calcutta 5375

CALCUTTA

Codes:

A.B.C.—Scotts—Watkins.

LONDON AGENTS: Harwin Shipping Agency Ltd.

London House, E.C. 3

Telephone: ROYAL 1534.

χο γιαλό και νάρχεται κατά πάνω μας. Άλγο πάλι πλώρα. Ός πον νά πάρουμε άνασσα, έσκασε κ' όλας στὸ δύο νούμερο, πον ήταν ὁ λιναρόσπορος. Ξανάγοντες λίγο νά δούμε τὶς έγινε και γάλι Δευτέρη τορπίλα σκάει στὸ Νο τέσσερα πον ήσαν άλσα οι καφέδες ἀποτο. Τὶς έγινε κείνη τὴ στιγμὴ δὲ λέγεται. Ήφαίστειο τὸ ἄμπαρο, τὰ πέταξε δῆλα στὸν οὐρανό, ἀκόμα και τὶς μάγες, πον ήταν στὴ θέση τους. Μὲ τὸ πέσμιο πάλι τῆς μπάνιας κάποια πάστηκα ἐγώ ἀπὸ κάποια γῆς καλά. Μὲ καπάκωσε. Μού σπάει τὸ χέρι. Νά, αὐτὸ τὸ δάχτυλο τότε τὸ έχασα. Τὸ κεφάλι μου λές και τὸ νομάθω λιωμένο. Δὲν μπορῶ νά σαλέψω. Δὲν μπορῶ νά μάλιστα. Μὰ αἰσθάνομαι. Μού ἔρχεται κάτι σὰν υπνος, σὰν λιποθυμία. Αντρειεύμαι δύο μπορῶ νά μὴ λιποθυμήσω. Βλέπω τοὺς ἄλλους, πον τρέχουν στὶς βάρκες, ἀκόμα ἀλέμα τὸ μηχανικό, πον φωνάζει νά μὲ ξεπλακώσουν, νά μὲ πάρουν. Μὲ δὲν είναι εύκολο. Ποιος και πῶς νά σηκώσῃ τὴ μάγα; "Υστερα, ήσυχια. Οι βάρκες φαίνεται σά φύγαν. Τὸ καράβι γνωσμένο ἀριστερά, κρατεῖται ἀκόμα. Λιπούντων τώρα κανονίες νά έρχονται ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρά, ἀπὸ τὰ δεξιά. Πέφτουν στὴν πρώτην, κοντά μου. Σὲ κάθε σκάσιμο τὸ βαλόρι τραντάζεται, και θύεται ποντίζει, λές και ταξιδεύει στὶς φωρτούνται.

Θές ἀπὸ τὸ ποντζίρισμα, θές ἀπὸ τὶς κανονίες, η μάγα κανονήθηκε λίγο, και ἐλευθερώθηκε. Πετάγομαι πάνω. Βλέπω τὶς βάρκες νᾶ πεντακόσια μέτρα μακριά. Απὸ τὴν ἄλλη πάντα τὸ υποβρύχιο ξενερωμένο νά φίγη. Δίνω ἀμέσως μιὰ βουτία. "Οι, γίνη μὲς γίνη. Ποῦ νά πάω μὲ στασιμό χέρι; Κολυμπῶ νᾶς τόσο. Τώρα τὸ υποβρύχιο στέλνει τὶς κανονίες πλώρα. Τὸ «Ἀδελφότης» δὲν θέλει νά βούλιαζε. Τούσει τὶς κανονίες, τραντάζεται, ομηράζεται, μά μενει πάνω στὸν ἄφρο.

'Απὸ τὴ βάρκα πον ήταν ὁ «γραμματικός», μὲ βλέπουν και γνωρίζουν. Κάνουν νά μὲ πάσουν και μετράντες διχτὸν σκιλόφραδα νά μὲ παραστέκονν. Κάνουν βόλτες γύρω μον. "Οταν μὲ τράβηξαν ἀπὸ τὴ βάρκα, μοντάζει ἓνα πάνω μου και μού σχίζει τὸ παντελόνι μου πάσσονται και τὸ ἓνα παπούτσι. Τὸ χτυπούν μὲ τὰ κοντά και μὲ γλυτώνον. Μὲ ξαπλώνουν στὴν κουπαστή. Τὰ ἀμάτα τρέχουν ἀπὸ τὴ ἀφτιά μον, ἀπὸ τὸ στόμα. Τὸ μεσαῖο δάχτυλο ἀπὸ τὸ χέρι λείπει. "Ολο μου τὸ κορμὸν λές και εἰναι κιμᾶς κοπανισμένος. Δὲν μπορῶ νά μιλησο. Ακούω, διμως. Ακούω, πον λένε πῶς κάθηκε ὁ ἕνας 'Εγγλέζος και ἔνας ἀπόνι ναυτῆς και πῶς ελνει ἀκόμα τὸ τραματισμό στὴν ἄλλη βάρκα.

"Υστερα ἀκόμω τὶς κανονίες, πον συνεχίζουν και ἀκόμω πον λένε πῶς τὸ βαπτόρι βούλιαζε ἐπὶ τέλους. Τώρα τὸ υποβρύχιο ἐδιπλάσισε στὴν ἄλλη βάρκα και πήρε πάνω τὸν καπετάνιο. "Υστερα ήρθε και σὲ μᾶς. Ακούω πον μιλάνε ἐλληνικά. Λέει πόσοι εἴμαστε. Τού λένε. Τὸν πληροφορούντες ἀκόμα πῶς ὁ μαραγκός, ἐγώ δηλαδή, είναι βαρεῖα τραμα πιμένος. Ζυγώντων περισσότερο και ἀκόμω, πον λέει, ἐν δέλουσιε βαμπάκι και ἐπέδεσμον. Τού ἀπαντάνε πῶς έχουμε. Τότε ἐγώ, λέει ὁ ναυτικός, μ' ὅλο μου τὸ χάλι, σηκώνομαι λίγο και τοῦ σηκώνων τὸ χέρι αὐτὸ τὸ ἴδιο πον ἐλειπει τὸ δάχτυλο και τοῦ κάνω αὐτὸ τὸ σημάδι τὸ V μὲ τὰ δάχτυλα:

— Σκύλες, μον κάνεις ὁ «γραμματικός», θὰ μᾶς πάρης στὸ λαμό σου. Θὰ μᾶς πολυβολήσουν...

'Ακούω ἀπὸ τὸ υποβρύχιο πάλι ἐλληνικά:

— Καλὸ ταξίδι: "Ηταν ὁ καπιτάνιος Ηλίας ο Λέρας, πον ξεινει μέσα στὸ υποβρύχιο.

"Οσο μπόραγαν μὲ περιποιήθηκαν και κάπως συνήλθα. Αλλὰ δρεσκήρες μ' ἔπιαναν ζαλάδες και λιποθυμούσα.

Κάναμε παν και τοῦ δώκαμε στὰ πρώτα κατὰ τὴ Βραζιλία. Πόσο ἀπέζημε; Ο Θεός ξέρει. Λέγαν χίλια διακόπια μᾶλλα. Ισως η 'Αρφική νά ήταν κοντήτερα, μά φύσαγε ἀπὸ τὸ δοριστή. Γ' αὐτὸ περιμνήσαμε.

Στὸ μέρος ἀκριβῶς αὐτὸ δ' Ιούλιος Βέρον φαντάζεται τὸ ναυάγιο τοῦ «Σάνσελορ». Κι' δταν τὸ καράβι κείνη σκόρπισε ἀπὸ τὰ κύματα, πάνω σὲ μὰ σχεδία νᾶ είκοσι ναναγοι παραδίνονταν στὸ παγγίδιο τοῦ ήγρος στοιχείου. Φουρτούνες. Ζέστες. Βροχές μὲ ἐναλλαγὴ ξεντλητική. Μάταιας ἐλπίδες. Απεραντούνην ὡρεανού, πον πειθει, πῶς η ζωή τῆς στεργάτης, η παρδξη στρεγάτης είναι μάταπάρη φαντασία. Πέλαγος ἀπέραντο και μόνο πέλαγος είναι αὐτὸς ὁ Πλανήτης. Στεργίες δέν υπάρχουν. Νά ξαναπούμε τὰ ίδια; Η κατηγορία πῶς ἀντιγράφουμε τὸ μεγάλο μυθιστοριογράφο δὲν θὰ είναι ἀδύσιμη. Νά πονμε πῶς στὴ μακρινή αὐτὴ διαδρομὴ σύνθηκαν οι τροφές, σύνθηκε τὸ νερό και περίμεναν τὸ σύννεφο λιτρωμού νά ξεδιπλώσουν; Μά αὐτά, ἀχειρίας αὐτὰ περιέχει η ιστορία τοῦ «ΣΑΝΣΕΛΩΡ» και, μάλιστα, στὶς ίδες αὐτὲς θάλασσες. Μού ήρθε μᾶς στιγμὴ νά πῶ στὸν συνομιλητή μον:

— Μά, Χριστιανέ μον, δὲν πίνατε θάλασσα; Οι ναναγοι τοῦ «Σανσελώρ» θάλασσα ήπιαν και τὴ δορικαν γλυκειά, γιατὶ τὰ νερά τοῦ 'Αμαζονίου, πον κύνονται κάποια έκει, γλυκιανόν τὸ νερό δης τριάντα τοσα μᾶλλα.

Σπένθηκα, διμως, πῶς τὸ «Ἀδελφότης» βούλιαζε 1.200 μᾶλλα μακρινὰ

ἀπὸ κει, πον η θάλασσα γλυκαίνει μόλις 20 δης 30 μᾶλλα ἀπὸ τῆς ἐκβολῆς τοῦ 'Αμαζονίου.

Ταξιδεύουν μὲ τὸ πανί πρὸς τὸ Νότο.

Τὶς δινθρές πρῶτες μέρες οι δύο βάρκες πάνε μαζί. "Υστερα χάνονται. 'Ο καρός πότε φωντουνάζει λίγο, πότε είναι κάλια και τὸ πανί κρέμεται σάνη πρεμασμένος στὴν ἀγχόνη. Τὶς νύχτες έχει πάντοτε ύγασια. Βροχές συχνές. Τὰ τρόφιμα βάστηκαν δης δέκα μέρες. Ως πον νᾶ φθάσουν στὴ στεργία πέρασαν δεκαές, ἀρα ἔξι μέρες νηστεία. 'Η βάρκα πάνει και νερά. Δίγα στὴν ἀρχή, περισσότερα υπέρεια. Σκάντζα-βάρκα στὰ κοντά και στοὺς τενεκέδες γιὰ τὸ ἀδειασμα τοῦ νεροῦ τῆς βάρκας, μέρα-νύχτα.

Θὰ είχαν παραφρούησι, ἀν ἔνα γεγονός δὲν τοὺς ἀναπτέρωντε τὴν αισιοδοξία στὴν ἀπελπισμένη τους κουφάρια. Τὴ δεκάτη νύχτη ἀκούεται δόμπιος ἀεροπλάνου. 'Ανάβουν ἀμέσως φωτοβολίδες. Φαίνεται πῶς γίνηκαν ἀντιληπτοί γιατὶ τὸ ἀεροπλάνο πάνει βόλτες πάνω ἀπὸ τὰ κεφάλα τους, χωρὶς νᾶ τὸ βλέπουν. Είναι δέντων τώρα, πῶς θάρρη γονήγουα βοήθησε. 'Ομως περνοῦν ἀκόμα μέρες, χωρὶς τίποτε νά φανῇ. Γιατὶ; 'Ηδην και δὲν τοὺς βοήθει ἀπὸ λάθος ἐκτημήσεως τοῦ στίγματος ἀπὸ τὸ ἀεροπλάνο; "Αγγωστο.

Ἐδέσθος νᾶ περάσουν ἔξι ἀκόμα μέρες. Και τότε χαμηλές, ἐκτεταμένες στεργίες φάνηκαν στὴν πλάση. Νατάλ. 'Η βορειοανατολικὴ ἀπὴ τῆς Βραζιλίας.

Βγήκαν σὲ κακὸ χάλι ὡς δέκα μᾶλλα μακρινὰ ἀπὸ τὴν πόλη. Πέσαν σὲ κέισια φαράδων, πον ήσοδαν ἔκει στὴν ἀπὴ σὲ φαροκαλύβες.

Οι περιποιήσεις, πῶς τοὺς δόμηκαν ἀπὸ τὸν φτωχοὺς αὐτοὺς συναδέλφους στὶς θάλασσες, ήσαν ἐξαιρετικές. Είναι δὲ μοναδικοί οι φαράδες νᾶ δίνουν πρόστετες βοήθειες σὲ ναναγούς και τέτοιους ναναγούς.

Τὴν ίδια μέρα ἔφθασε μᾶς κορβέτα τὸ Νατάλ και τοὺς πήρε. Φθάνοντας ἔκει, ξαθαναρές πῶς και η ἀλλη βάρκα μὲ ίδεις και αὐτὴ περιτέτεις είλε φθάσει δύν μέρες ποὺ στὸ νησί Φερνάντο Νορδίνα. Σ' αὐτὴ, μάλιστα, τὴ βάρκα είλε πεθάνει ἔνας ναύτης.

Τώρα οι ναναγοι χωρίζονται. Οι ἀρρωστοί — και δὲν είναι λίγοι — πταίνουν σὲ νοσοκομεία. Οι ἄλλοι φεύγουν σὲ λίγες μέρες.

"Αρρωστος βαρεία είλε μόνο ὁ μαραγκός 'Αντώνιος Βιζάκης. Τὰ ἀφτιά τοὺς έχουν συνεχεῖς αἵμαρραγίες. 'Ενω μὰ φοβερὴ πάθηση μένει, παντοτενή ἀνάμνηση τοῦ δράματος τοῦ: 'Επιληφία! Και κουφαμάρα. Και δταν συνέρχεται ξεσπάει σὲ κλάμα, κλάμα ανθρώπων, ποὺ πέρασε πολλὰ και ἀποφέρει πολλά.

"Οταν συνηλθει λίγο, και μὲ πρώτη εὐκαιρία ποὺ παροντισάσθη, μετέφρεσθη στὸ Νατάλιο Νοσοκομείο τῆς Νέας Υόρκης. Είλαν περάσει δης 5 μῆνες ἀπὸ τὸ νανάγιο, δταν μὰ μέρα τὸν φόναξαν στὸ γραφεῖο τοῦ νοσοκομείου νᾶ ἀναγνωρίση ἔνα πρόσωπο:

"Ηταν γερμανός κυβερνήτης υποθυρίου.

"Ο ναυτικός μας δὲν τὸ γνωρίζει. Τότε ο γερμανός τοῦ συλλαβίζει ἐλληνικά:

— Δὲν θυμάσαι, πον ήσουν ξαπλωμένος στὴ βάρκα, τραματισμένος και σοῦ πρόσφερε φάρμακα;

Τὸ γερμανικὸν υποθυρίου δυθίστηκε τρεῖς μέρες μετὰ τὸ χαρίο τοῦ φορτηγοῦ μας, ἀπὸ Βραζιλίανικα ἀεροπλάνα, πον, πάροντας τὸ σῆμα κυδίνου, πον πρόσφεραν νᾶ δώσουν οι δικοί μας, ἔφθασαν ἐπὶ τόπου και τὸ ἀνεκάλυψαν. 'Απὸ τὸ υποθυρίου σύνθηκαν δύο. 'Ο πλοίαρχος και ἔνας μόνο ναύτης. Οι λοιποί πήγαν μαζί του στὸ δύο, συναποκομίζοντες και τὸν ήρωακό πλοίαρχο τοῦ φορτηγοῦ «Ἀδελφότης», τὸν "Ελληνα Πλοίαρχο" Ηλία Λέρα.

ΑΘΑΝΑΣΙΑΣ ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

THE AMSTERDAM DRY DOCK CO. LTD.

Drydockowners - Shiprepairers

Engineers and Shipbuilders

AMSTERDAM

HOLLAND

Works and Offices: MEEUWENLAAN 56

Telephones: AMSTERDAM 60201

Telegrams: Droogdok, Amsterdam

Agent for U.K. :

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

Telephone: London Wall 2414

Z. KΛ. ΛΑΝΙΤΗΣ

ΛΕΜΕΣΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1903

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Πράκτωρ τῶν «ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Α.Ε.», τῆς «ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.» κλπ.

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : ΚΛΕΑΝΘΗΣ

φυγανικής Ναυπίλιας. Διὰ τοῦτο ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις εἶναι ὑπόχρεω-
μένη νῦν ἐπανορθῆναι τὰς ναυτικὰς ἔταφις, πλὴν διῆγον ἔξαρσεσσον.

Ἐπίσης, δὲ καὶ Ταΐλορ, πρόεδρος τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἰνστιτούτου τοῦ
Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐδήλωσεν, ὅτι τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα δὲν θὰ δυνη-
θοῦν νῦν ἐπέζησθαι ὑπὸ τὰ βαρέα ταῦτα ἔξοδα ἐπανδρώσεως, τὰ διποῖα
καθιστοῦντας ἀδύνατον τὸ συναγωνισμὸν πρὸς τὰς οἰημάς. Μετὰ
τὰς τελευταῖς αὐξήσεις, εἶπεν ὁ κ. Ταΐλορ, τὰ ἔξοδα μισθοδοσίας τῶν
ἀμερικανικῶν πλοίων εἶναι τετραπλάσια τῶν ἄλλων οἰημάδων.

Λαμπάνων ὡς βάσιν τὰ πλοῖα τίτου «Λίμπετρο», οἱ κ. Ταῖνος εἶπεν, διὰ τὸ μητίαιον βασικῶν μασθολόγων ἔχει ὡς ἐξῆς διὰ τὰ πλοῖα τῶν διαφόρων σημαῖῶν: Ἀγγλικὸν δοll. 2.735, νορβηγικὸν δοll. 2.463, ἄλλαν δοll. 3.417, βελγικὸν δοll. 2.389, ἑλληνικὸν δοll. 2.150 καὶ Ἕνωμένου Πολιτειῶν δοll. 10.184.

Σημ. «N. X.»: Τὸ ἀνωτέρῳ ἀναφερόμενον ὡς ἐλληνικὸν μισθολόγιον, ἀφορᾷ μόνον τὸν βασικὸν μισθὸν, χωρὶς τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα, τὸ διπολεῖν τοιπλάσιον ἀντοῦ. Τὸ ἐλληνικὸν μισθολόγιον μὲ δῆλας τὰς ἀποδογύαις εἶναι ἀντότερον τοῦ ἀγγελικοῦ.

Ο πρόδεδος, έξι λίλων, της «Ενώσεως τῶν Ναυτεργατῶν» έχηται σεν, δια προσή το Κογχρέσον εἰς ἀνακοίσει ἐπὶ τῆς κατηγορίας, δια ξένα κράτη, μεταξύ τῶν δοπίων ή Μεγάλη Βρεταννία, ή Όλλανδία κατα ή Ι-πανία δαπανοῦν ομηρική ποσά εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πόλιτειας, δια νῦν διεξαγάγοντα ἄγονα κατά τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων τῶν 'Ηνωμένης Πόλιτειαν.

·Η ναυτική διάσκεψις τοῦ Σηάττλ

Την 6ην 'Ιουνίου ηρχισαν αἱ ἐργασίαι τῆς Ναυτικῆς Διασκέψεως τοῦ Σημάττη, παρουσίᾳ ἀντιπροσώπων 30 χωρῶν. Εἰς τὴν Διάσκεψιν ἔλα-
βον μέρος καὶ ἀντιπρόσωποι τῆς Ἀργεντινῆς, Χιλῆς, Κούβας, Αίγυπτου,
Ίρλανδιας, Ἰταλίας, Μεξικοῦ, Νέας Ζηλανδίας καὶ Τουρκίας, αἱ δ-
όπισται δὲν εἶχον μετάσχει εἰς τὴν προταρασσενταπτήν διάσκεψιν τῆς Κο-
πεγχάγης κατά τὸν παρελθόντα
Οὐτώδιον.

Κατά τὰς πρώτας ἡμέας, αἱ ἔργαια περιφρίσθησαν εἰς ἐπαφάς καὶ συνεννοήσεις τῶν ἀντιρροσώπων τῶν τριῶν μερῶν (κρατικῶν, ἐφαίλιτων καὶ ναυτεργατῶν). Πρόθεδος τῶν ἀντιρροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν ἔξελέγη ὁ ἄγγιλος κ. Sneden καὶ πρόθεδος τῶν ἀντιρροσώπων τῶν ναυτεργατῶν ἐπίσης ἄγγιλος, ὁ κ. Jarmat, πρόθεδος δὲ τῆς Διασκέψεως ὁ Ἀμερικανὸς γεωνομιστὴς κ. Tzakos.

Ο προδεδρος του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, κηρύσσων τὴν ἔναρξην τῆς Διασκέψεως, είτεν, ότι δύο κυρίως ζητήματα είναι μεγάλης σπουδαιότητος. Πρώτον δικαιομόδιος διεθνούς κατωτάτους δρίσιον μισθοῦ διά νεύτερον ή επικύρωσις τῶν συμβάσεων, οπήι διὰ νομοθετικῆς δδοῖ, ἀλλὰ διὰ τῆς συνάψεως συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν (ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν) ἐκάστης χώρας.

Διάφοροι πρωτάρεις υπέβλησαν ἐξ μέρους τῶν ἀντιπροσώπων τῶν γυναικείων, μεταξύ τῶν διοικών καὶ η περὶ Ιδρύσεως δεκτοῦ ναυτιλιακῆς ίδρυσης, ἔργον τῆς δοτίας θὰ είναι ἡ κατανομὴ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς τὰς διαφόρους χώρας, ἀνάλογος τῶν ἀναγκῶν των καὶ τῆς πασχελθόν ναυτικής ἐπιδόσεώς των.

Ο αντιπρόσωπος τῶν ἄγγελῶν ἐφηπλεύσας ἀντέκουσε τὴν πόρταν ταῦτην τῶν νωτεροτάν, ὡς ἀσχετον πόδες τὴν Διάσκεψιν, σκοπὸς τῆς οποίας ἦτο μόνον ἡ ἔξτασις τῷ καθ' αὐτὸν νωτερογνωμονικῷ ζητήματον. "Ἄλλος τε, εἴτεν, ὁ διεψιώσας τῆς νωτιᾶς εἰναι ἀδικάτος

Ο αντίστοιχος τῶν ἄγγελων ναυτεργατῶν ὑπεστήριξε τὴν πρότασιν
ὅς ἀναγκαῖαν, διὰ νόο ἀποφευχθῆ ἀνεξέλεγκτος αἴξησις τῆς κυριο-
κότητος, μὲ ἐπαύδοντον ναυτιλιακάς ποίσεις, διότι συνέβη εἰς τὸ παρ-
ελθόν. Ἐποίησεν ὑπεστήριξης πρόστασιν, διόπτι ποληρόβη ή ὑποτίμησις τῶν
ναῦλων, ἢ καταβολὴ ἐπαυροφγήσεων καὶ ἡ ἀπομάκρυνσις ἀπὸ τοὺς καθυ-
οισθισθέντους κατωτάτους ὕδους ναυτικῆς ἔσοδοις.

Αι υποχρεώσεις κατόπιν δρούν να τικτήσει έργωνας.
Αι υποχρεώσεις αιτία, είπεν ο αντιπρόσωπος των ἄγγλων ναυτεργατῶν, πρέπει να τηρούνται ανθρώπως, κι επιβάλλονται δὲ κυρώσεις εἰς τοὺς παραβάτας, διας ἡ ἀταγρόσεις φροτώσεως και ἐκφροτώσεως πλοίων, τῶν χωρῶν ἑκείνων, αι δοῦλαι δὲν θα ήθελον προσχωρῆσει εἰς τὰς διεθνεῖς συμβάσεις περὶ δρῶν ναυτικῆς ἔργωνας. "Επίσης, είπεν, οι πρέπει να καθορισθούν κατόπιν δρούν ενδιατήσεως και διατορφής των πληρωμάτων, υποχρεωτικὴ δι' ὅλας τὰς χώρας. "Οσον ἀφορᾶ τὰς ψάριας ἔργωνας εν πλῷ, ο αντιπρόσωπος των ἄγγλων ναυτεργατῶν είπεν, δια διὰ τὰς ἐπὶ πλέον τῶν κανονικῶν ὥρας, πρέπει να παρέχεται

απει με πληρεις ἀποδοχας.
Ο ἀμέρικανός ἀντιπρόσωπος τῶν ἐφοπλιστῶν ζωηρῶς ἀντέκρουνε
τὴν πρότασιν περὶ ίδρυσεως διεθνοῦς ναυτιλιακῆς ἀρχῆς πρὸς Ἐλεγχον
τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας. Ή πρότασις αὕτη εἰπε, τοῦ ἀντιπροσώπου
τῶν ἄγγλων ναυτεργατῶν ἀποβλέπει εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς ἀγγλικῆς Ναυ-
τιλίας εἰς δάρος τῶν ναυτιλῶν τῶν ἄλλων σημαδίων.

"Ετερος δάντιπρόσωπος τῶν ναυτεργατῶν, ὁ Ἀγγλος κ. Τέναντ, ὑπερσήμη ξε τὴν πρότασιν περὶ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ ἐλέγχου, δικαιολογήσας τὴν ἀνάγκην ἀτοῦ, διέτι, ὡς εἰτεν. ἐπαπειλεῖται ναυτιλιακὴ κοίσις, δ-

THE EASTERN SHIPPING & TRADING CO LTD
"E.S.T.A.,"
Μέγαρον Ἐμπορικῆς Τραπέζης
Δ. Γούναρη 3.—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
'Αριθμὸς γραφείου 8. Τηλέφωνον 45—429 ΠΕΙΡΑΙΑ
Τηλεγραφικὴ διεύθυνσις : ESTA — PIRAEUS
Πρακτορεύεις, ναυλώσεις, ἀγοραπωλοίαι, ἀντιρροσωπεῖαι,
ἀνθρακεύσεις ἀτμοπολοίων καὶ πᾶσα ἐν γένει γαυτικὴ ἔργασία.
Πόλιτος τῆς ORIENTAL NAVIGATION CO LTD.

μοία ἐκείνης, ποὺ ἐπῆλθε μετὰ τὸ τέλος τοῦ προηγουμένου πολέμου. Η παγκόσμιος χωρητικότης ἀνέρχεται σήμερον εἰς 87 ἑκατομμύρια τόνων, είλεν ὁ κ. Τέναντ, είναι δηλαδὴ κατά 30 ο)ο ἀνωτέρᾳ τῆς προπλευρικής, ἐνī καὶ νέα πλοία θὰ προστίθενται, 2 ἑκατομμυρίον τόνων, κατ' έτος.

Ο Ἰπονοργός τῆς Ἐργασίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν (κρατικὸς ἀντιρόδοστος), ἐξηγῶν τοὺς λόγους δι' οὓς ἡ Ἀμερικανικὴ Κυβερνητικὴ παρέχει ἐπιχορηγήσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν της, εἶτε, ὅτι οὐθαποκώς δὲν πρόκειται περὶ ἐπιχορηγήσεων πρὸς συναγωνισμὸν τῶν ξένων ομιλιῶν, ἀλλὰ περὶ δικονομικῆς ἐνίσχυσεως τῶν ἀμερικανικῶν ναυτιλιῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ οὖται εἶναι δαπανηρότερα τῶν ξένων, οὕτως ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ὑπαρξία τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, ἀναγκαῖς διὰ τὰς ἔθνικὰς μεταφορὰς.

Ο ἄγγιλος κρατικὸς ἀντιπόδιος, διολέντης τοῦ Στράους, διμιλῶν ἐπὶ τῶν ἀπόκειν τῆς Ἀγγλίας Κυβερνήσεως, ἐτόνισεν, ὅτι αὐταὶ ἀποβλέποντο εἰς τὴν ἔξασφαλιον δι' ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας ἵκανον πιπήνην δροὺς ἐργασίας διὰ τὸν ναυτεργάτας, ἦτορ μὲν διοῖν, ἀδειῶν, ἐνδιαιτήσεως καὶ κοινωνικῆς ἀσφαλισεως. Οὕτοὶ οἱ ἄγγιλοι Ναυτιλίᾳ δὲν θὰ υφίσταται ἀθέμιτον συναγωνισμὸν ἀπὸ ἄλλας Ναυτιλίας, διόν οἱ ναυτεργάταις κοστίζουν εὐθητότερον. Διὰ τὸν λόγον τούτου, εἰπεν ὁ κ. Στράους, ἀντὶ νὰ σχεδιάζουμεν μεγαλοπετεῖον, ἀλλ' ἀνεφαρμόσουμεν δροὺς ἐργασίας, θὰ ἡτο πρωτητερον νὰ καθοδίσῃ η Διάσεψις λογικοὺς τοιόντους, δυναμένους νὰ γίνουν ἀποδεκτοὶ ἀπὸ ὅλας τὰς χώρας.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ θιγένει κατ' ἐπανάληψιν εἰς τὰς συνεδρίατες τῆς Διαικέψεως ζήτημα τῆς παροχῆς ἐπιχορηγήσεων ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ Κράτους εἰς τὴν Ναυτιλίαν, οἱ σκανδιναῖοι ἀντιπρόσωποι, οἱ ὅποι φινονται βαρέων φέροντες τὸ ζήτημα τοῦτο, δότι ἐπηρέαζει τὴν συγκινοτικὴν ικανότητα τῶν πλοίων των, ἐδήλωσαν, ὡς αἱ Ναυτιλίαι τῶν σκανδιναϊκῶν χωρῶν δὲν ἀπολαμβάνουν οὐδεμιᾶς ἐπιχορηγήσεως. 'Ο ἀμερικανὸς ἀντιπρόσωπος ἀπήγνησεν, διτὶ εἰς χώρας τινάς, ἐνῷ δὲν φινεται νά παρέζωνται φανεραὶ ἐπιχορηγήσεις. ἐν τούτως ἔμμεσος δοηθοῦνται αἱ Ναυτιλίαι των κατ' ἄλλον τρόπον.

Τὰ σχόλια τῶν ἀριθμούντων τῶν παρακολούθων τὴν Διάσκεψιν, κάθε ἄλλο παρὰ εὐηγενῆ ἦσαν, τοῦλάγιστον διὰ τὰς πρώτας ημέρας τῶν ἐργασιῶν της. Καθημεριναὶ, βεβαίως, συνεδριάσεις λαμβάνουν χώραν, τόσον τῆς ὀλιμελείας, δυσον καὶ τῶν δεντρέων ἐπιτροπῶν, ἀλλ᾽ ὅξειν ἀντιθέσει παραποροῦνται κατὰ τὴν συζήτησιν τῶν διαφόρων θεμάτων, ίδιως δὲ τῶν σπουδαιοτέρων, οἷα είναι τὰ περὶ μ.εθῶν, ὡρῶν ἐργασίας καὶ συνθέσεως. Οἱ ἄρχοντες κρατικοὶ ἐπάρθονται, χθὼν καὶ αἱ ἀντιπροσωπεῖαι τῶν ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν ἐμφανίζουν κοινὸν βρετανικὸν μέτωπον, πρᾶγμα τὸ δύοις σχολαίσεις εὐρέως παρὰ τῶν ἀμερικανικῶν κύκλων. Οὗτοι, ή Διάσκεψις παρουσιάζει μᾶλλον τὴν ὄψιν μᾶς συγκεκαλυμμένης πάλις μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ἀλλὰ ὅποια χρησιμοποιούν τὸ ναυτεργατικὸν ὕπτημα, διὰ τὴν ὑπεράρχουν ἀπὸ τὸν ἀντίταλον τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα, τὴν δύοις θύ είλεν, ἔαν ή ἐπάνδρωις τῶν πλοίων μᾶς χώρας ἐκβοτίζει εὐθυνότερον τῆς Ἀλληλ.

Εἰς τὰς ἀντιθέσεις ἀνταρέντων τῶν ἀντιποσωπειῶν τῶν κυβερνήσεων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν διαφόρων χωρῶν, ἔξαίρεσιν ἀποτελοῦν ἡ ἀντιποσωπεία τῶν ἐργατικῶν δργανώσεων ὅλων τῶν χωρῶν, αἱ ὄποια είναι νησιώμεναι εἰς ἑνίαν μέτωπον καὶ ὑποστηρίζουν σθεναροῖς τὰς ἄξιώσεις τούς.

Ζωνταί, έπιστεις συζήτησες διεξήκυθησαν ἐπὶ τοῦ τρόπου ἐπικυρώσεως και θέσεως ἐν Ισραὴλ τῆς συναρθητομενῆς συμβάσεως, τῆς ἀφορώσης τοὺς μισθίους, τὰς δώρας ἔργωντος καὶ τὴν σύνθεσιν. Διαφόρῳ γνωμὸν ἕδιως παρετηρήθη μεταξὺ τῶν ἀντιπροσωπεῶν Ἀμερικῆς καὶ Ἀγγλίας. Τελικῶς καὶ κατόπιν ἀπορρίφεος διαφόρων προτάσεων, ἐγένετο δεκτὴ ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας Ἐπιτροπῆς ἡ πόρτας, ὅπως ἡ σύμβασις αὗτη θεωρητῇ ως ισχύοντα, ἐὰν ἐπικυρωθῇ ὑπὸ ἐννέα κωρών, αἱ πέντε τῶν ὁποίων νῦν ἔχουν χωρητικότητα ἀνοτέραν τοῦ ἐννέα ἐκπομπών τόννον εἶναστη.

"Οσον ἀφορεῖ τὸν τρόπον τῆς προσχωρήσεως ἐκάστης χώρας εἰς τὴν οὐμβασιν, ὑπελήθη πρότασις, ὅπως η προσχωρήσης αὕτη γίνη οὐκὶ διὰ νομοθετικῶν μέτρων ληφθομένων παρ' ἐκάστης χώρας, ἀλλὰ διὰ συνάψεως συλλογικῶν ουμβάσεων μεταξὺ τῶν ἐνδιαιρεομένων μερῶν ἐκάστης χώρας, ἐφοτύπων καὶ γαντεργατῶν, ή κατάθεσις δὲ τῶν ουμβάσεων τούτων εἰς τὸ Διεθνὲς Γραφεῖον Ἐγγαίας νά σημαντή τὴν προσχωρήσην τῆς χώρας εἰς τὴν οὐμβασιν. Ή πρότασις αὕτη ενδίσκεται

“ΧΡΩΜΕΛ,,
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΕΡΝΙΚΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ναυάρχου Μπῆττου 7 τηλεφ. 42.306.
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: 'Εν Κουτσικαρίω Μούγλων και Πυθα-
γόρα τηλεφ. 43.988.

ΠΡΟ·Ι·ΩΝΤΑ ΤΗΣ „ΧΡΩΜΕΔ·“

ΠΡΟΤΟΝΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
Υγρασίας Κατανόματα No 1, 2, 3. "Ισαλοχρόματα, έλαιοχρόματα, δερ-
νικοχρόματα, Ριπολίνες κτλ. είς ποιότητας έφαμιλλονς τῶν
Εύσωπακῶν.

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

ΤΙΜΑΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ
Ἐπισκεφθῆτε μας ἔστω καὶ συμβούλευτικῶν προτοῦ προσθῆτε εἰς
μαζάν.

άκρην ὑπὸ τὴν τελικὴν ἐπικύρωσιν τῆς διομελείας.

Μεγάλην ἐντύπωσιν προεκάλεσε πακάδα ἀγόρευτις τοῦ ἀντιρροσώπου τῶν ἄγγελῶν ἐφοτιστῶν κ. Σνέντεν εἰς τινὰ συνεδρίασιν τῆς δόμειας. 'Ο κ. Σνέντεν, μεταξὺ ἄλλων, εἶτε, δι, δταν ἔξαιρεται ἡ συμβολὴ τῶν ναυτεργατῶν εἰς τὸν λήξαντα πόλεμον, πρέπει ἔξι λοινά νὰ εξαιρετα καὶ ἡ συμβολὴ τῶν ἐφοτιστῶν καὶ τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοθουρίας, εἰς τὴν δροίαν ὑφειλεται κατά τὸ μέγιστον μέρος ἡ ὑπαρξίας τῶν ἐποικιῶν στόλων, οἵτινες ἔχουσι τὸν συμμαχικὸν ἀγώνα.

Εἰς ἄλλο σημεῖον τοῦ λόγου τού ὁ κ. Σνέντεν είπεν, διὰ ὑπάρχουν εἰς τὴν Διάσκεψιν ἀντιπροσωποὺ μερικῶν χωρῶν (προφανῶς ὑπενοέει τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας), οἱ διοτοῦ ἔχοντες δέσει ὡς σκοπὸν των νὰ ἀφοῦνται τὰ ἔξοδα των πληγμάτων τῶν πλοίων διών τῶν χωρῶν διὰ τὸν μοναδικὸν λόγον, διὰ εἰς τὰς χώρας των τὰ ἔξοδα ταῦτα είναι πολὺ ἴνηλλα. Οὕτο έπειταν τοῦ ἀφαιρέσσον τὸν συναγωνιστὸν παράγοντα τῶν ἄλλων σημαδῶν. Έάν — είπεν δ. κ. Σνέντεν — γίνονται συμβάσεις μὲ τὸ πνεῦμα αὐτῷ, μόνον μία ἡ δύο χώρα θὰ τὰς ὑπογράψουν καὶ τὸ έργον τῆς Διασκέψεως είναι καταδικασμένον εἰς ἀποτυχίαν.

Αλλο θέμα, τὸ ὅποιον ἀπῆσχόλησε πολὺ τὴν Διάσκεψιν, ὑπῆρξε τὸ δριὸν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, διὰ τὰ ὅποια ἦν ισχύη ἡ σύμβασις περὶ μισθῶν, ώρῶν ἐργασίας καὶ συνθέσεως. (Σημ. «N. X.»: Τὸ ἔτημα τούτῳ ἐνδιαφέρει ιδιαιτέρως τὴν Ἐλλάδα, διὰ τὰ Μεσογειακὰ λιδίοις πλοῖα, δεδομένου, διὰ πάραχον σημαῖα, ἐργάζεντα εἰς τὴν Μεσόγειον, αἱ διοιαὶ δὲν συμμετέχουν τῆς Διασκέψεως). Ἐπει τὸ ξητήματος τούτου πρότασις τοῦ Ἀγγλου ἀντιπροσώπου τῶν ἐφοπλιστῶν κ. Σνέντεν, διπλαὶς ἡ σύμβασις ισχύσῃ μόνον διὰ τὰ ὀπειανοπόρα πλοῖα, ἀπερίθητη διὰ φήμων 77 κατὰ 51. «Ἀλλη πρότασις τοῦ δλλανδοῦ ἀντιπροσώπου, διπλαὶς ἡ σύμβασις ισχύσῃ διὰ τὰ ἄνω τῶν 2.000 τόννων πλοῖα, τριπλοτοιχεῖσα νοτερον διπλαὶς τὰ ἄνω τῶν 1.000 τόννων πλοῖα, ἀπερίθητη ἐπίσης διὰ φήμων 82, ἔναντι 54. Ἐν τέλει ἐνεργούθη πρότασις, διπλαὶς ἡ σύμβασις περὶ μισθῶν καὶ πλ. ισχύσῃ διὰ τὰ πλοῖα 500 τόννων γκρός καὶ ἄνω, ν. ληφθῇ δὲ εἰδικὴ πρόσονα διὰ τὰ πλοῖα μεταξὺ 500 καὶ 200 τ.

«Ἀλλο θέμα, τὸ διπλὸν προσβλέπεις ξενόγον ἐνδιαφέροντα εἰς τὰς ἐργασίας τῆς ἐπιτροπῆς μισθῶν, θεοφ. ἐργασίας καὶ συνθέσεως

τας της επιφύλαξις μασων, ορθον ἐργασίας και συνέσεως, ήτο το ἀφορόν τους ἀξιωματικούς των πλοίων, οι ποδοί, κατά τὸ προσχέδιον τῆς προπαρακευαστικῆς Διασκέψεως τῆς Κοπεγχάγης ἔξηροντο τῶν Κανονισμῶν ἐργασίας, τῶν Ισχυόντων διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα. Η ἔξαρσες αὕτη κατευηφίσθη διὰ ψήφων 54 ἔναντι 35, ἀλλ᾽ δὲιοι οἱ ἀντιρόστωτοι τῶν ἑρπλίστον ἀπέσχον τῆς ψηφοφορίας ἐν σώματι. Ο π. Στράους, ριζερονήτικος ἀντιρόστωτος τῆς Ἀγγλίας εἶπεν, διτι, ἐδώ δὲν ἔξαρσθον οἱ ἀξιωματικοί τῶν Κανονισμῶν ὥσθην ἐργασίας, η καταστησομένη σύμβασις δὲν θὰ κυριωθῇ και η ἐφαρμογή της θὰ καταστῇ ίδιντας.

¹ Ενδιαφέρονται είναι αἱ λεπτομέρειαι τῆς ψηφίσεως τῆς προτάσεως τεριὶ καθορισμοῦ τῶν ὁρῶν ἐργασίας ὑπὸ τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, εἰς ἣν ταρεπέμφθη τὸ ζητημα. Διὰ θήρων 85 ἐναντίον 51 ἡ ἐπιτροπὴ ἀπεδέ-²θη τὴν πρότασιν περὶ καθορισμοῦ ὀκτώρου ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἵνα 48 ὁρῶν ἔδοθαι δέλλει.

Τούτο σημαίνει, ότι διά πάσαν ἐργασίαν ἔπειταν μένην πέραν τῶν ὁδῶν αὐτῶν, θά πληρώνονταν ὑπερωρία. Ἐναντίον τῆς προτάσεως ἐψήσαν οἱ κυβερνητικοὶ ἀντιπόδιστοι τῆς Μεγάλης Βρετανίας, Ἑλλάς, Δανίας, Ἰταλίας, Ὀλλανδίας, Νορβηγίας, Πορτογαλίας, Σουηδίας καὶ Τουρκίας. Οἱ κυβερνητικοὶ ἀντιπόδιστοι τοῦ Βελγίου, τοῦ Καναδᾶ, τῆς Κίνας, τῆς Φινλανδίας καὶ τῶν Ἰνδιῶν ἀπέσχον τῆς ψηφοφορίας.

"Ολοι οι ἀντιπρόσωποι τῶν ἐφοριακῶν δργανώσεων κατεψήφισαν ἡν πρότασιν, πλὴν τῶν ἀντιπροσώπων τῶν Ὑπουρέων Πολιτεῶν, τῆς Ἀλλιας, τῆς Πολωνίας καὶ τῆς Βενεζουέλας.

'Ως φαίνεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω καὶ οἱ κρατικοὶ ἀντιπόδωποι καὶ οἱ ἄνθρωποι τὸν τόνον ναυτικῶν γιωδῶν κατεψήφισαν τὴν προΐασιν, ἀλλὰ τὸν ἀμερικανὸν ἀντιπόδωπον. Η' πότιστι τῆς Ἐπατροπῆς θάνατοβληθῆ πρὸς ἑπτακύρων εἰς τὴν διουξεῖαν τῆς Αιγαίου πεσεῖσθαι.

Η πληθωρική κυανοτικότητας

Ο αντιπρόεδρος της Εθνικής Ομοσπονδίας της Αμερικανικής Ναυτιλίας κ. Πλένικτον, όμως είχε προσκεφτεί τον Σημάτη, περὶ τῆς σημειώσεως δυνάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ἕνομένων Πόλιτεών, ἔτοιτεν, διὰ τὴν χωρητικότης αὐτοῦ ἀνέρχεται εἰς 60 ἑκατομμύριά τόννων δ. w. καὶ εἶναι τριπλασία τῶν εἰς τοννάς ἀναγκῶν τῆς Χώρας. Ἡ ἐκ τῆς πληθωρικής ταῦτης χωρητικότητος ἀπειλή, τὴν ὅποιαν αἱ λοιπαὶ ναυτικαὶ γῆδαι θεωροῦν ὡς ἀδικηλεῖον στάθμην τετρα τὰς κεφαλὰς των, εἶναι επιφοβος καὶ δι' αὐτὰς ἀκόμη τὰς Ἕνομένας Πόλιτείας. «Διεπίστωσα — εἰτεν — διὰ ἀπὸ τῶν ἰδίων μὲ τοὺς ξένους ἐφοπλιστὰς φόρον διακατέχοντας

E. H. M. MOHIDEEN & Co.

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES
IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS

IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS
50, Baillie Street, 40, Church Street.
Postbox, 284, Fort, TRINCOMALEE
COLOMBO

LONDON AGENTS: JAS. A. McLAREN & CO.
42, BISHOPSGATE, E.C.

ται και οι ἀμερικανικοί κύκλοι ἀπό τῆς κυβερνήσεως και τῶν ἐφοπλιστῶν
μέχρι τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως. Ἐν τούτοις, δὲν πρέπει νὰ παρορᾶται
τὸ γεγονός, ὅτι καὶ ὑπὸ τὰς πλέον αἰσιοδόξους προβλέψεις τῶν ἀμερι-
κῶν ἐφοπλιστῶν, δὲν θὰ κατατεῦ δυνατὴ ή χορηγιμοποιησις παρὰ τῶν Ἕ-
νωνέντων. Πολιτεῖῶν πριστοστέρων τῶν 20 ἐκαπιμαριών τόνων d. w.
πλοίων καὶ ὅτι ἐκ τοῦ ὑπόλοιπον τοννᾶς ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν θὰ πα-
νηγεινή ἐν ἐφεδρείᾳ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης, ηνī ἄλλο τρή-
μα θὰ διαλυθῇ, ὡς ἀχρηστον και τὸ ὑπόλοιπον θὰ ποληθῇ εἰς τὰς ξένας
ναυτικάς χώρας πρὸς κάλυψιν τῶν ἀμέσων μεταφορικῶν τοιν ἀνάγκην.

'Η ναυτιλία και ὁ Ο.Η.Ε.

Κατά πληροφορίας εἶναι Νέας 'Υδρεις, ή ἐπὶ τῶν Μεταφρόδων καὶ Συγκονιωνῶν ἐπιφορῆς τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ὑπέβαλε πρότασιν ἰδρύσεως εἰδίκης διαιρετικῆς δργανώσεως, ἔχον τῆς δούις θὰ είναι ή ἔξτασις δλων τῶν τεχνικῶν ναυτιλιακῶν ζητήμάτων. 'Ο παρὰ τῇ 'Ἐπιφορῇ νορθρῷγός ἀντιπόδωσις ἀνέκρουσε τὴν πρότασιν, ὅπου στηριζεται, διτὶ η Ναυτιλία εἰς δλας τὰς χώρας — πλὴν ἐλαζίστων ἔξαιρέσεων είναι καὶ πρέπει νὰ παραμείνῃ καθαρῶς ἴδιωτικὴ ἐπιχείρησης καὶ ἐπομένων οὐδέμιαν πρέπει νὰ έχουν θέσιν καὶ ἀνάμειν αἱ κυβερνήσεις εἰς τεχνικά ή ἄλλα ζητήματα, ἀποτελεστικῶς ἐνδιαφέρουν τὰς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις.

Ίταλία

Ναυπηγήσεις διὰ τὰ Σοβιέτ

*'Ἐξ Ρώμης μεταδίδεται ἡ πληροφορία, διὶ τοῦτον αὐτὸν εἰς Ἰταλίαν μία σοβιετική ἀντιπροσωπεία, ἡτοῖς καὶ διεξάγει διαπολιτεύσεις πρὸς σύναντα Ἰταλοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας. Ἐπιδιώκεται, μεταξὺ ἄλλων, καὶ εἰδὴ συμφωνία διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν, διὰ λογαριασμὸν τῆς σοβιετικῆς χι-
βεργήσεως.*

Μεγ. Βρεταννία

Δὲν μειοῦνται τὰ ἀσφάλιστρα

Πληροφορία ἐπι Λοδίνον ἀναφέρουν, ὅτι καμία πόθιλεψις νέων μειώσεως τῶν ἀσφαλίστων τὸν πλούτον δὲν ἐπιχαρεῖ εἰσέti μεταξὺ τῶν ἐνδιαιφερομένων κύκλων. Οἱ ἀσφαλίσται ἴσχυρίζονται, ὅτι οὐ πρὸ τοῦ γενομένη μείωσις δὲν ἀπέδοκεν ἰκανοποιητικά ἀποτελέσματα καὶ οὐδὲλλοις δικαιολογεῖ, περιττεῖον ἔλαττων. Αἱ δατάναι — τονίζουν — daß τὰς ἐπισκενῶς τῶν πλοίων παραμένουν εἰσέti εἰς ἐπίπεδα ὑψηλά, μη ἀφιστάνειν τὰς τῆς πολεμικῆς περιόδουν καὶ τοῦτο συνεπεῖ τῶν μεγάλων ἡμερομισθίων καὶ τῶν ἀκριβῶν ὑλικῶν, ἂπινα εἶναι πολὺ ἀνώτερα τῶν ἀντιστοίχων προπολεμικῶν.

Βραδύτερον, βεβαιώς,, και ἐφ' δοσον ἥθελον ἐπικρατήσει εὐνοϊκήτερα πυνθῆκαι, δὲν ἀποκλείεται περιστέρω μείωσις τῶν ἀσφαλίστημάν. Διά ὅ λιαν προσεχές δικαίως μέλλον αντί ἀποκλείεται. Έν τῷ μεταξύν οἱ δρεπανοί πλοιοκτήται παραπονοῦνται, διτά τὰ σκάρη ξένον τινῶν σημαῖῶν πατηγάκουντα καλύτερον δρόμον εἰς τὴν ἀσφαλίστικὴν ἄγονά τῆς Ἡ- πειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ δὲν ἀποκρίνανται τὴν ἑσθίμιαν των διαδίκην ἀσφαλίστικὴν συμφωνίαν πρὸς ἀπορρήγην τοῦ συναγωνισμοῦ. Πρέγαματ, οἱ ἄγγλοι ἀσφαλίσται καταβάλλονται ἀπό τινος μίαν προσθέμαν διεθνῶς συνεννόησεως, ήτις, δικαίως, μέχρι τῆς στιγμῆς οὐδεμίαν σημείωσες θετικὴν πρόδοδον καὶ θεωρεῖται ός καταδίκασμένη εἰς ἀπο- νομαίαν.

'Επάρκεια χωροτικότητος

Είς έπερθησιν ἐν τῇ δούλῃ τῶν Κοινοτήτων περὶ τῶν ληπτέων μέρων διευκόλυνσεως τῶν βρεταννικῶν ἔξαγωγῶν καὶ ἀποφυγῆς ἐπιχειμῶν καθυστερήσεων τῶν φορτίων εἰς τὸν λιμένας, ώς κατ' ἐπαναγένημα παρετηρήθη μέχρι τοῦδε, ὁ ἑπτούργος τοῦ Ἑπταριου παρέσχε κατηγορηματικὴν περὶ τοῦ ἐναντίου διαβεβαίωσεν. Τὰ καταπλέοντα — εἰναι — εἰς τὸν ἄγγιλον λιμένας πλοῖα διαβέτοντα ἥδη πλεονάζουσαν κωμητικήτη ποδὸς ἵκανοποιήσαν τῶν ἔξαγωγικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἡμετοίον, ἔξαιρεσι τῆς περιττώσεως εἰδικῶν τινῶν φορτίων. Αἱ γνώριμοι απέ τὸ παρελθόν καθυστερήσεις τῶν φορτίων εἰς τὸν ἀγγιλικὸν λιμένας, ἔλλειψει κωμητικήτος ἐπανσαν πλέον παραιπονισμαν.

· Ἡ πώλησις τῶν πραλειῶν πλοίων

Ο τέως πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Μεγάλης Βρετανίας σὲρ Φίλιπ Χάλντιν τῆς εἰσφώνησε πρὸ μερῶν ἐνδιαισθέοντα λόγον ἐνόπλων τῆς γενικῆς μυνελεύσεως τῆς «Court Line» τῆς ὅποιας προδρεῖεν. Τὸ κέρος τοῦ καὶ Χάλντιν προσδίδει ἴδιωτες σημασίας εἰς ἃς ἐξάστοτε ἀναπτυσσομένας γνήσια τοῦ, ἀντες καὶ θεωροῦνται ὡς πικροδυνα τὰς ἀντιλήφεις τῆς πλειονότητος τῶν βοστανῶν ἐκπλιατῶν.

Ο ἐπιφανῆς δικῆτης έθέσει μεταξύ ἄλλων θεμάτων και τὸ ζωτικὸν ἀρκετὰς ξένιας ναυτιλίας ξήτημα τὴν πολλήσεως εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν παλαιότερος ἡλικίας σκαφῶν των. Σήμερον — εἶτε — ωρισμένα παλαιών πλοίων πλοίουν ἐλλείπειν οχιτριζότος, ενδισκούν αγοραστούς εἰς Ιανονοποτίκις πημάς, οἱ δὲ πολοῦντες ποιάδα πλοῖα δύνανται εἰσολόθερον ν' ἀντιμετωπίσουν τὴν ἀπαντωμένην δαπάνην νέας απηγήσεως πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ πωληθέντος παλαιῶν.

«Ξένοι τινὲς συναγωνισταὶ μας — συνέχισεν ὁ σέργο Χάλινιν — ἀκούθιδν ἐν προεπιμένῳ τὴν συνετήν ταύτην τακτικὴν τῆς ἀπάλλαγῆς τῶν πότε τὰ παλαιὰ εἶδοι, οἵτια πολλοῦ εἰς ἐφοπλιστάς ἔτερον ξένων χωρῶν εἰς τιμᾶς ὑψηλάς, οὕτω δὲ ἐπανυγχάνουν ἀνετόπερον τὰς νέας των ναυτηρήσησιν. «Ἐάν τὴν ίδιαν τακτικὴν ἡσούσθωσαμεν καὶ ἡμεῖς, ήδυνάμεθα νὰ ἔξασφαλίσωμεν ἵναν ποὺν συναλλάγματος καὶ νὰ τοθετήσωμεν περισσότερας παραγγελίας εἰς τὰ ἔθνικά μας ναυτηρεῖα, λάν κλεψάνοντο ὑφισμένη μέτρα ποιήσεως εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν ἐκεί-

νων ἐκ τῶν παλαιῶν ὁμοίων πλοίων, απαντά δὲν θὰ ήσουν εἰς θέσην νὰ συναγωνισθοῦν τὰ ίδια μας κανονικὴ σκάφη, θὰ ἔπειτεν ή κυβερνήσης νὰ ἀπτρέψῃ τὰς ἐν λόγῳ πολλήσεις, ἀντὶ νὰ ἐμμένη, ἔστο τοῦ προσωρινῶς εἰς τὴν διατήρησην τῆς ἀπαγορεύσεως διὰ λόγους ἐνδεχομένης ἑθνικῆς ἀνάγκης.

"Ανθραξ καὶ πετρέλαιον"

Περαιτέρω ὁ σέργος Φίλιπ Χάλντιν ἔθεσε τὸ ξητήμα τῆς καυσίμου ὅλης διὰ τῶν πρόσων τῶν πλοίων καὶ τῆς προτιμήσεως τοῦ πετρέλαιον ἐναντίον τοῦ γαύληραζος. Οἱ κατασκευασταὶ ἀτμομηχανῶν — εἰτεν — ὀφείλουν νὰ συγκεντρώσουν τὴν προσοχὴν τῶν εἰς τὴν κατασκευὴν μηχανῶν Ντηζέλ. Εἶναι πολὺ προτιμότερον ν' ἀσφαληθῶν πειραματικῶν ἐστορεικῆς καύσεως, καθὼς καὶ μὲ τὴν βελτίωσιν τῶν ἀτμολεβήτων μὲ καδσιν πετρέλαιον, παρὰ νὰ χάνονται τὸν κόστον τῶν μηχανῶν ἐστορεικῆς καύσεως, καθὼς καὶ μὲ τὴν βελτίωσιν τῶν ἀτμολεβήτων μὲ καδσιν πετρέλαιον, παρὰ νὰ χάνονται τὸν κόστον τῶν εἰς προσπλανέας βελτίωσης τῶν ἀτμομηχανῶν καὶ λεβήτων κατανάλωσεως γαύληραζον.

Ἡ στιθερά τάσις εἰς τὴν πρόσωπον τῶν πλοίων εὐνοεῖ ἀποδεδειγμένως πλέον τὰς μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως ἢ τὰς ἀτμομηχανᾶς μὲ κατανάλωσιν πετρέλαιον. Ἐπὶ καθελκυσθέντων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος πλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 898.200 τόνων γραδός, ἐκ τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων, σάλπη χωρητικότητος 338.880 τ. γραδός ήσαν δηξελονήτηρα, ἔτερα 342.000 τόνων γραδός ήσαν ἀτμόπλοιοι μὲ κατανάλωσιν πετρέλαιον καὶ μόνον σκάφη 217.320 τ. γραδός ἔχοντα ποσοτήτων τῶν γαύληραζον, ἤτοι ἔνα ποσοτόν μισχότερον τῶν 25 ορῶν ἐπὶ τοῦ καθελκυσθέντος τοννάς. Πρὸς εἰσοδείας τὸ ποσοτόν τῶν καθελκυνόμενων πλοίων, ἄπαντα κατηγόριαν διὰ τὴν πρόσωπον τῶν γαύληραζον, παρέμενεν

Τὸ «Ραντάρ» εἰς τὴν Ναυτιλίαν

Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν, προκειμένου νὰ καθιερώσῃ ἐν καιρῷ τὴν κορησίαν τοῦ «Ραντάρ» ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων πρὸς διασφάλισην τῆς ναυτιλίας τῶν, προεήργησε διαγοντισμὸν διὰ τὴν κατασκευὴν ἀπλοποιημένης καὶ εὐχρηστοῦ συσκευῆς «Ραντάρ». Κύρια καρακτηριστικὰ διὰ τὴν νέαν κατασκευὴν τίθενται ὁ καυδοφορίς τῆς ἐλαζίστης ἐποιητομένης ἀκτίνος ἐνεργείας, ἡ δραστηρότης τοῦ κειρισμοῦ ἀπὸ μὴ εἰδίκως μέταδενμένους κειριστάς καὶ ἡ ἀμεσος καὶ συνεχής εὑρεσης τῶν ἐνδείξεων τοῦ μηχανῆματος. Οἱ κατασκευασταὶ ἀποχρεωθήσανται νὰ ἐποδέλουν τὰ πρότερα εἰς τὸ Ναυαρχεῖον πρὸς ἔγχρισιν.

Μέση Ἀνατολή

Τὸ ἀμερικανικὸν ἐνδιαφέρον

Εἴδησες ἐκ Παλαιστίνης ἀναφέρονταν, ὅτι ζωηρὸν ἐνδικλούσται τὸ ἀμερικανὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ ὅτι συντηματικὴ ἐργασία διεξάγεται πρὸς ὅλας τὰς πλευράς. Πετρέλαια, ἀεροπορικοὶ γραμματικοὶ, ταχικαὶ ναυτικαὶ ὑπηρεσίαι, ἐμπορικαὶ συμβάσεις καὶ διαπραγματεύσεις παροχῆς δανείου ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς Τραπέζης Επαγγεγόνων καὶ ἘΣΑΓΟΡΑΣ, παρέχονται μίαν συνεπιτυχῆ ιδέαν τῆς πολυπτυχοῦ ἀμερικανικῆς δραστηριότητος διὰ τὴν κατάτησην ἐξεχοντος θέσεως τῆς τὰς ἀγοράς, τὴν βιομηχανίαν καὶ τὰς συγκοινωνίας τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Οἱ ἀμερικανοὶ, κατανοοῦν πλήρως, ὅτι ἡ περιοχὴ αὐτῆς τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἀφιμοδύου πληθυσμὸν 73 ἐπατομισμοῖν ψυχῶν, περιλαμβάνει σπουδαῖα συμφέροντα διὰ τὸ ἀμερικανικὸν ἐπάρθιον καὶ διὰ τὴν ἐπικεδήλη τοποθέτησην κεφαλίων. Προσφάτως, μία ἀποστολὴ ἀμερικανῶν γεωλόγων ἀπεφάνη, ὅτι τὸ 1/3 τοῦ παγκόσμιον ἀποθέτιο τοῦ πετρέλαιον εὑρίσκεται εἰς τὰ πλύσια κοιτάσματα τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

Ἡ δημιουργία ναυτιλίας

Είχομεν καὶ εἰς προηγούμενα τεύχη ἀναγράψει πληροφορίας, καθ' ἄς, τὸ Παλαιστινικὸν περιφέρεται πρὸς τὴν δάλασσαν, ἀποφασισμένον νὰ δημιουργήσῃ ιανὸν παλαιστινικὴν χωρητικότητα. Ἀγγέλεται ἡδη ἐκ Παλαιστίνης, ὅτι σχέδια ἐξεπονήθησαν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων κύριων διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένες Πολιτεῖας καὶ τὴν Ἀγγλίαν καὶ ὅτι διαθέσιμα είναι τὰ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἀπιτούμενα κεφάλαια. Δύο ίδιωτικά ναυτικά ἐταρικά, καθὼς καὶ ἡ ἡμιρραπτὴ «ZIM» προτίθενται ν' ἀγοράσουν φορτηγά τινα γραμμῆς διὰ τὰς πρὸς τὴν Εὐρώπην μεταφορὰς φορτίων καὶ ἐπιβατηρίας διὰ τὰς Μεσογειακὰς συγκοινωνίας. Λί αὐτὰ ἐταρικά ἐπιδίώκονται καὶ τὴν σύναψην συμφωνῶν πινεργασίας μὲ ἀγγλικάς, ίδια ναυτικάς ἐταρικάς.

Οἱ λιμὴν τῆς Χάϊφας

Ζωηροτάτην ναυτιλιακὴν πίνακον συγκεντρώνει ἀπό τίνος δὲ λιμὴν τῆς Χάϊφας. Καθημερινῶς καταπλέονταν σκάφη μὲ παντοῖα ἐφόδαι καὶ πολλὰ πλοῖα διαφόρων σημαδῶν, ἀναγκάζοντα νὰ ἀναμενοῦν σειρὰν πρὸς ἐκρότωσην ἢ παραλαβὴν φορτίων. Όπωσδήποτε, ἡ παροῦσα ζωηρὰ κίνησις θεωρεῖται συμπτωματικὴ καὶ ποιά τις ἀνάταντα δέοντα νὰ ἀναμένεται,

M. G. SAVVIDES
HELLENIC SHIP AGENCY

HAIFA
(PALESTINE)

καθόστον παρῆλθεν ἡδη καὶ ἡ ἐποχὴ τῶν φορτώσεων ἐσπεριδοειδῶν. Κατὰ τὴν περίοδον 1945—46 ἐξήγθησαν μέσω τῆς Χάϊφας 5.676.000 κιβ. ποστοτοκαλλίων, ἐκ τῶν διόπιν 2.667.000 κιβ. προσφορτούντο διὰ τὴν Ἀγγλίαν, 565.000 κιβ. διὰ τὴν Σουηδίαν, 558.000 διὰ τὸ Βέλγιον, 202.000 διὰ τὴν Ολλανδίαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα διὰ ἑτέρους προσφορτούντο.

Ἐτοι ζωηρότερα ναυτιλιακὴ δραστηριότης παρατηρεῖται εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρείας, ἐνθα δισμειώδης οργάνωση κατάπλοιον 16 ἐμπόρων σκαφῶν ἐντὸς μᾶς μόνον ἥμέρας. Μεγάλα ποσότητες ἐμπορευμάτων παραμένουν εἰς τὰ κομπιδώματα.

Νορβηγία

Ναυπηγήσεις εἰς τὴν Ἰταλίαν

Ἀρκετά ἐνδιαφέρουσα διαπραγματεύσεις διεξάγονται μεταξὺ Νορβηγίας καὶ Ἰταλίας διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων εἰς τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα ἐπ' ἀνταλλαγὴ ἀπλάστων ἵσης ἀξίας. Ἡ πρότασις ὀφείλεται εἰς τὴν Ἰταλίαν καὶ μια νορβηγικὴ ἀποστολὴ ἔφυσε πρὸ τούτος εἰς τὴν Ρόμην. "Ἄν καὶ ὡς σχετικὴ διαπραγματεύσεις συνεχίζωνται εἰστε, στὸντοις ἡ τελικὴ συμφωνία θεωρεῖται βεβαία. Σύμπτωσις ἀντιλήψεων ἐπερχόμενης ἐπὶ τῶν σπουδωτέρων διόπιν τῆς συμφωνίας καὶ ανηγγέλθη ἡδη. ὅτι διεβιβάσθησαν δοκιμαστικῶν αἱ δύο πρῶται νορβηγικαὶ παραγγελίαι.

Ἡ πρώτη ἐποιηθεῖται εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ανθόνυτο τῆς Γένοβας καὶ ἀναφέρεται εἰς τὴν κατασκευὴν δύο δηξελονητῶν φορτηγῶν 9000 τόνων π. w. ἐκαστον, ἡ δὲ δευτέρα εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης διέπιν ἀδελφὸν σταύφος. Δι' ἐκαστον τῶν διόπιν φορτηγῶν μόσοφατης συνεψωνήθη ἡ τιμὴ τῶν 520.000 λιρῶν, διὰ δὲ τὸ τρίτον ἡ τιμὴ 479.500 λιρῶν. Οἱ δύο τῆς πληρωμῆς προβλέπονται 10 ορῶν καταβολὴν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων εἰς λίρας, 25 ορῶν εἰς δολλάρια καὶ 65 ορῶν ἐπ' ἀνταλλαγὴ ἀπλάστων ἰχθύων. Ἡ ἐσφάλησης θὰ γίνη εἰς ἐννέα ἑτησίας δόσεις, διεγρινίζεται δὲ, ὅτι αἱ λίραι καὶ τὰ δολλάρια θὰ χρησιμοποιηθῶνται ὑπὸ τῶν ναυπηγείων διὰ τὴν ἐξοπλιστικῶν φορμήν την έφορτουστον, ἥτις ἐκποστεῖται τὸ 90 ορῶν τοῦ ὑπὸ ἀποκημούσιον τοντά.

Τὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX."

Χρησιμοποιοῦνται παρ' ὅλων τῶν Ἑδνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν, ἀποκημούσαντα ἐκ τῶν τεῦχων τῶν «Ναυτικῶν Χρωμάτων» — ἐγένενται δεκτά ὑπὸ τῆς πλευραφτικῆς τῶν νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, ἥτις ἐκποστεῖται τὸ 90 ορῶν τοῦ ὑπὸ ἀποκημούσιον τοντά.

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

"CAMREX," NON-OXIDIZING · PRESERVATIVE

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

ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

· Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.

· Ιδιαιτέρα δημοσίευση: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF
Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff ή Sunderland

όδηγήσι τούς νορθιγούς έφοριστάς είς τὴν ἑφαμογήν εὐρυτέρων προγραμμάτων νέων κατασκευών. Οὗτοι, δυσαρεστημένοι μέχρι τοῦδε ἐκ τῆς παρελπόσεων τῶν ἀποζημώσεών των, ἀπέφευγον νὰ προδούν εἰς σοβαροτέρους παραγγελίας νέον πλοίον. "Οσοι ἔξι ἀντὸν ὑπέγραψαν συμβόλαια διὰ ναυπηγήσεις, τὸ ἔραξαν ταῦθα κάλυψην ἐπαπτικῶν ἀναγκῶν των, ὑποχρεούμεντες, μάλιστα, νὰ δεχθούν τιμᾶς πολὺ ὑψηλοτέρας, καθὼς καὶ παραρτέρας προθεσμίας παραδόσεως τῶν νέων πλοίων.

Εὐθὺς μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσην τῆς Νορβηγίας, οἱ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ νορθιγοὶ ἐφοριστάς ἐπανῆλθον εἰς τὴν πατρίδα των, κομιζόντες προτάσεις δρεπανικῶν ναυπηγίων διὰ τὴν κατασκευὴν σκαφῶν συνοικιῆς χωρητικοτητὸς 150.000 τ. γκρός, μὲ παράδοσιν μέχρι τέλους τοῦ 1946. Άλιτράς εἶχενται, διὰ τοῦτο, διάφοροι τότε καὶ ἀπεργίφθησαν. Παφαλλώς, δὲν ἐγένοντο ἀποδεκταὶ καὶ μεταγενέστεραι πρὸς τοὺς νορθιγούς ἐφοριστάς προσφορά τῆς δρεπανικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν ὑπόδιαν ἐπομένων πλοίων πολεμικῆς ναυπηγήσεως.

Πλὴν ἀλαζίστων ἔξαρσέσιν, οἱ νορθιγοὶ ἀπέψυχον ν' ἀναλάβοντο νέας ὑποχρεώσεις πρὸς πάσις ρυθμίσεως τοῦ ἡγιαντοῦ τῆς ἀποζημώσεως τῶν ἐπιτάστων πλοίων των. "Ηδη, η τακτικὴ αὕτη παρεμερίσθη καὶ παρατηρεῖται ἀπὸ τίνος τοιωτῆς σπουδῆς εἰς τὴν παραγγελίαν νέων πλοίων η τὴν ἀγορὰν ἑτοίμων, διὰ πληρόνυτων ἀπὸ τοὺς νορθιγούς ἐφοριστάς πολὺ ὑψηλοτέρων τιμῶν ἀπὸ τὰς πρὸς ἑτοίμους.

Όλλανδία

Τὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα

Τὴν 18ην Ιουνίου συνῆλθεν εἰς πρώτην συνεδρίασιν εἰς τὸ "Άμστερδαντα" ἡ «Ηνωμένη Ναυτιλιακὴ Συμβούλευτικὴ Ἐπιτροπὴ», ητος συνεστήθη καὶ ἀπόφασιν τῆς U. M. A., διαλθεῖσθαι, ὡς γνωστόν, τὸν παρελθόντα Μάρτιον. Τῆς Ἐπιτροπῆς μετέσχον ἀντιπρόσωποι τῆς Μεγάλης Βρετανίας, Ηνωμένου Πολιτείου, Ολλανδίας, Δανίας, Νορβηγίας, Σουηδίας, Πολωνίας, Γεωγκοσλανίας, Βελγίου, Ἐλλάδος, Γαλλίας, Χίλιας, Βραζιλίας, Καναδᾶ, Νοτ. Ἀφρικῆς, Ἰνδίων, Ανδοχαίας καὶ Νέας Ζηλανδίας. Συντός τῆς «Ηνωμένης Ναυτιλιακῆς Συμβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς» είναι η ἀνταλλαγὴ πληροφοριῶν καὶ γνωμῶν μεταξὺ τῶν μετεχοῦντων ζηδῶν διὰ τὰς γένειν ναυτιλιακὰ ξητήματα.

Ἐγγανίσαντο τὰς ἔργασιας τῆς Ἐπιτροπῆς ὁ "Ολλανδὸς ἑπτοντός τῶν Ναυτικῶν ἑπτοντοῦ μεταξὺ ἄλλων, διὰ η παγκόσμιος Ναυτιλία διέρχεται σημειῶν μίαν κρίσιμον περιόδον, λόγῳ τοῦ περιορισμοῦ τῶν διεθνῶν πετροφορῶν καὶ τῆς πληθωριστήσεως τοῦ τοννά, ὅπερ ὑπερβαίνει τὸ προπολεμικῶν ὑριστάμενον. Ἐν συνεχείᾳ ἔξεργασε τὴν ἔλιπα, διὰ τὰς τῆς ἀνταλλαγῆς πληροφοριῶν καὶ γνωμῶν τῶν ἀντιπροσώπων, πολλὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα θέλουν μελετηθῆ πρὸς ἔξευφεστον τῶν εὐπτώσιον λόγον.

Σοβ. Ρωσία

Ναυτιλιακὴ δραστηριότης

Εἰς τὸν ἀγγλικὸν ναυτικὸν τύπον δημιουρεύονται πληροφορίας ἐκ Μόσχας περὶ τῆς ἀρξαντένης νάρθηκος ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Πλοίον ὑπὸ σοβιετικῆς σημαίας ἐμπρανίζουν ἀπὸ τίνος εἰς διὰ τὰς θαλάσσας, μία δὲ τακτικὴ ὑπηρεσία ἐνεκωνιάσθη ἥδη μεταξὺ τῶν λημῶν τῆς Βαλτικῆς καὶ Μαύρης Θαλάσσης καὶ ἔτερα μεταξὺ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Βλαδιβοστόκ. Εἰς τὸ προσεχές μέλλον πρέπει γὰρ ἀναμένονται — καὶ τὰς αὐτὰς πάντοτε πληροφορίας — νεώτερα ἀξιόλογοι ἔξελλες. Τὸ σχετικὸν μὲ τὰς θαλασσίας μεταφορῶν πεντετάς σχέδιον προβλέπεται διὰ τὸ 1950 τὸν διαπόδημενον διπλανοῦσαν ὅγκου φορτίου διὰ σοβιετικῶν σκαφῶν, ἔναντι τοῦ 1940 καὶ εἰκοσαπάλιον προσεκμένου διὰ τὸν λημένα τῆς Βαλτικῆς. Σχεδιάζεται διὰ τὸ 1950 αὔξησης τῶν περιποντίων μεταφορῶν τοῦ βάσικως κατὰ 3.12 φοράς ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1940, τῶν γανθιζόντων κατὰ 2 1/2 φοράς, τῶν ἴχνῶν κατὰ 3 φοράς καὶ τῶν τομέντων κατὰ 2 φοράς, μεγάλῃ δὲ σημασίᾳ ἀποδίδεται ἐκ Μόσχα διὰ τὴν ἐνίσχυσην τῶν τακτικῶν σοβιετικῶν φραγμῶν πρὸς τὴν "Ἀπό" Ἀνατολὴν καὶ πρὸς τὴν δυτικὴν ἀπὸ τῆς Λ'Αμερικῆς. Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ σοβιετικὰ ναυπηγεῖα προβλέπεται νὰ ἐπεκταθοῦν σημαντικός, ἐνῷ καὶ οἱ λιμένες νὰ ἀποστοῦν εὑρείας διαφοριμοῖς καὶ νὰ ἔχουντον μὲ ἀριθμούς μηχανικῶν μέσα προτεινότασσον. Ἀναφέρεται σχετικῶς, ὅτι αἱ ζημιαὶ τοῦ λημένου τοῦ Λένινγκραδ ἀποκατεστάθησαν ἥδη καὶ ὅτι οὗτος ἀνέκτησε τὴν προπολεμικήν τοῦ δημιουρικότητα.

«Βουλκάνια» καὶ «Σατούρνια»

Κατὰ πληροφορίας παρασχεθείσας ἐκ τῶν κύκλων τῆς Διαισκέψεως τῶν Παρισίων, η σοβιετικὴ κυβερνήσεις ἀπεφάσισε νὰ δεχθῇ τὰ δύο ιταλικὰ ὑπερωκεάνια «Βουλκάνια» καὶ «Σατούρνια», ἔναντι τημήτας τῶν ἀπατηθέσων τῆς διὰ πολεμικῆς ἐπανορθώσεως. "Ηδη πρόκειται νὰ καθορισθῇ ἡ ἀξία τῶν δύο σκαφῶν. 'Ο ο. Μέτρων ὑπελόγισε ταῦτην εἰς 25 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἐνῷ δ. Μολότωφ τὴν περιορίσει μεταξὺ 7 ἕως 10 ἑκατομ., δολαρίων. Σημιώτεον, διὰ τὸ Σούετ Ελαΐον ἥδη ἔναντι ἐπανορθώσεων καὶ τεραγμανικά ὑπερωκεάνια «Πάτρων» καὶ «Καρύμιτα».

ΗΛΙΑΣ Α. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΒΗΡΥΤΤΟΣ

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ εἰς ΜΕΡΣΙΝΑΝ

Πράκτορες εἰς: ΤΡΙΠΟΛΙΝ, ΛΑΟΔΙΚΕΙΑΝ,
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΤΤΑΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΔΩΣΕΙΣ

Τηλ. Διεύθ. ELCAR, Τηλέφ. 74-52 Τ. Θ. 561.

ΑΙ ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Αθρόως ὑπῆρξαν αἱ γνωσθεῖσαι κατὰ τὸ δεύτερον 15θέμερον τοῦ 'Ιουνίου ἀγοραὶ ἀποικίων παρ' Ἑλλήνων ἐφοτλιστῶν, τόσον εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, δυν καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὰ ἀγορασθέντα εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας σκάφη ἦσαν κατὰ τὸ πλείστον ἀμερικανικὴ φορτηγὴ μεγάλης χωρητικότητος καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἐνῷ τὰ ἀγορασθέντα ἐν Ἀγγλίᾳ ἦσαν μικρά τινα καὶ μετρίου μεγέθους φορτηγὰ καὶ διάφορα γιὰ καὶ τούτον «Chant» μικρῷ τάνκερ. Εἶναι ζαρακητησικῶν, δηλ. τὰ προστηνθέντα — ἐκτὸς μιᾶς περιπτώσεως μικροῦ φορτηγοῦ — ἐτέθησαν ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαῖαν.

Οὕτοι εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑγοράσθησαν τὰ ἀπόλοντα σκάφη:

«MAUNAWILLI» ἀμερικανικόν, φορτηγὸν - λάινερ, 7.409 τ. γκρός, 10.497 τ. φορτίον, καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἐφοδιασμένον μὲ μηχανάς στροβιλοελεγκτικάς καὶ ἀναπτυσσόν τούτη παλλίον 12.5 μιλλίον, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ π. 'Αρ. Ανάση ἀντὶ τημῆς 360.000 δολλαρίων καὶ παραλαμβάνεσθαι κατὰ πρόστιμην εἰς τεῦθινον ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαῖαν.

«POMONA» ἀμερ. φορτηγὸν (οντίνος τὴν ἀγορὰν εἰχομεν ἀναγράφει εἰς προηγούμενον τεῦχός μας), 7.583 τ. γκρός, 11.570 τόννων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ π. Σπ. Νάροχου, ἀντὶ 30 δολ. κατὰ τ. d. w. καὶ μετονομάσθη «NORDIC», τεθὲν ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαῖαν.

«XAPZEROYNT» ἀμερικανικόν, 1.050 τόννων d. w., ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ πρόκειται γὰρ διατεθῆ εἰς γραμμὴν μεταξὺ λιμένων τῆς Μεσογείου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐποκενάζεται ἥδη εἰς Νέαν Υόρκην, χρηματοποιεῖ δις καύσιμον ὑλὴν πετρέλαιον, θὰ στοιχίῃ δὲ γύρω τῶν 55.000 δολλαρίων. Ή διαχείρισται τοῦ πλοίου, διπερ ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαῖαν. Παναμᾶ καὶ θὰ μετονομάσθη «ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ», ἀνετέθη εἰς τὸν π. Κ. 'Αρ. διατίτιδην.

Δόδεκα ἐν διῃ ἀμερικανικὰ φορτηγὰ ἔχοντα ἀγορασθῆ τελευταῖος παρ' Ἑλλήνων, ητοι: Δύο παρὰ τοῦ I. Κοσμᾶ τ. ἀ) π «CHARLES R. MCKORMICK» 6027 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ «ABSAROKA» 5695 τ. γκρός (τοῦ 1918), τεθέντα ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν καὶ μετονομάσθη «ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ» καὶ «ΠΡΙΜΑΒΙΣΤΑ». Δύο ἔτερα (πλὴν τοῦ «MAUNAWILLI»), παρὰ τοῦ π. 'Αρ. Όναση, Δύο παρὰ τοῦ π. Κ. Καρρᾶ καὶ ἔνα παρὰ τοῦ π. Μαργη. Καὶ τὰ πλοῖα ταῦτα τίθενται ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν.

Δύο ἔτερα ἀμερικανικὰ φορτηγὰ ἔχοντα ἀγορασθῆσαν παρὰ τοῦ π. Μιχ. Επιπέδων, τὸ ἀ) π «FLUOR SPAR», 5055 τ. γκρός (τοῦ 1919), διπερ ὑγνωστόν, μετωνομάσθη «ΦΡΙΞΟΣ II» 7588 τ. γκρός (τοῦ 1919), μετονομάσθη «ΜΕΡΟΠΗ». Τὸ δὲ ἔτερον τὸ ἀ) π «HANLEY» 7583 τ. γκρός (τοῦ 1920), μετονομάσθη «ΩΚΕΑΝΙΑ». Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἡγοράσθη παρὰ τοῦ π. Κωνστ. Κονιαλίδη καὶ ἔτεθη ὑπὸ σημαίαν Χονδρούρας.

Ἐπίσης, παρὰ τοῦ π. Ηλία Ηλιοτούλου ἡγοράσθη καναδικὴ κορδετή, ητος καὶ μετασκευάζεται ἥδη ἐν Βοστώνῃ εἰς φορτηγόν.

Ἐξ ἄλλον ἡ Αντ. Παπαδήκης ἐπέλθησε τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαῖαν μεταγωγικὸν ἀτμόπλοιον τοῦ «NORTH KING» 4934 τ. γκρός (τοῦ 1903) εἰς Χίλιανος ἐφοτλιστάς 'Αντ' αὐτοῦ δ. π. Παπαδάσης ἡγόρασε τὸ ἀμερικανικὸν ἐπεβατηγὸν σκάφος «DAVID W. BRANCH» 5544 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1915. Τὸ ἀγορασθὲν πλοίον ἔχει μῆκος 380 ποδῶν, διαβέτει δὲ διαμερίσματα διὰ 400 ἑπτάντας ποτήρων καὶ τρίτης θέσεως, καθὼς καὶ χρόνον διὰ 4000 τ. φοτίον. Προσφέρεται διὰ τὴν ταπικήν γοργούμην Αλεξανδρού — Πειραιῶς — Μασσαλίας, πρόκειται δὲ νὰ ἀπολείψῃ κατὰ μῆνα Αύγουστον — μετὰ τὸν ἀνεφοδιασμόν τοῦ — ἐν Νέας Υόρκης διὰ τὴν Μεσόγειον.

Αρχετεῖ εἰς ἄλλον ἀγοραὶ πλοίοιν ἐπαγγυατοποιήθουσαν ἐν Ἀγγλίᾳ : Οὕτο τὸ νορθηγικὸν ἀ) π «LEDAIL» 3076 τ. γκρός, 5100 τόννων d. w. τοῦ 1899, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ π. Εμ. Γιαννούλατον (τῆς Σαγγάνης) καὶ παραληφθὲν εἰς Λιβερτούλ· ἔτεθη ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ καὶ μετονομάσθη «ΓΕΡΩ—ΔΗΜΟΣ». Ἐπίσης ἀγγλικὸν φορτηγὸν 1.800 τόννων d. w. ἡγοράσθη παρὰ τοῦ π. κ. Χρ. Πέπτα καὶ Αθαν. Κονιαταρά, παραληφθὲν δὲ εἰς τὴν Γλασούδην καὶ τεθὲν ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν, μετονομάσθη «ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ». Παρὰ τοῦ π. Αθαν. Κονιαταράς ἡγοράσθη καὶ ἔν μισθόν ἀγγλικὸν πλοίον 350 τόννων φορτίον.

Ο πλοίαρχος π. Ν. Καπότας ἡγόρασεν ἐν Ἀγγλίᾳ πολυτελές γιώτ, 1.600 τόννων, περὶ προσφίτευσαν διὰ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — 'Αλεξανδρείας. Τὸ δὲ λόγῳ πλοίον ἐκτελεῖ ἥδη ἐποκενάζεται εἰς τὸ Γκρήνον καὶ θὰ τεθῇ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαῖαν. Επίσης παρὰ τοῦ π. Ανδρ. Βεργούντου οὗτοι τοῦ παλαιοῦ «ΠΟΛΙΚΟΥ». Ηγοράσθησαν ἀκόμη ἐν 'Αγγλίᾳ παρ' Ἑλλήνων τοῖς πολελούντα σκάφη:

ΕΣ ΤΑΝΚΕΡΣ, τόντον «Chant», 480 τόννων d.w. ἔκαστον. ἐν τοῖς πολελούνταν ὑπὸ τὸν Βρεταννικὸν Ναυαρχείον. Δύο ἔξι αὐτῶν ἐποκενάζεται παρὰ τῆς ἑταρίας Μάνεντ, δύο ὑλὰ ἀπὸ τὸν π. Ι. Ηλιάδην καὶ θὰ παραληφθῶν εἰς τὴν Αιθέρεσαν καὶ τὰ τίτερα δύο παρὰ τοῦ π. Β. Βερνίκουν. Τὰ τελευταῖα ταῦτα ἐναντίων διὰ τὴν μεταφορῶν οὖν εἰς 'Αλγύλιαν.

«CUSHENDUM», ἀγγλικὸν φορτηγόν, 646 τ. γκρός, 850 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1904 ἡγοράσθη παρὰ τοῦ π. Ηλ. Σαμωνᾶ καὶ παραληφθεῖν. ἔτεθη δὲ ἐλληνική. Μετονομάσθη «ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.».

«INGRAM» (ex «Gylsboda») συνθηκών, 339 τόννων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1905, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη εἰς Στοκχόλμην. Τὸ δὲ λόγῳ σκάφος ἔτεθη ὑπὸ παναμαϊκὴν καὶ μετονομάσθη «ΒΥΡΩΝ».

ύπο αγγλικήν ομαιάν έπιβατηγά άταρπλοια «Acajutla» 1170 τ. γκρός (τοῦ 1911) καὶ «Salvador» 1128 τ. γκρός (τοῦ 1909) παρελήφθησαν καὶ μετωνομάσθησαν τὸ μὲν πρώτον «ΜΑΡΑΘΩΝ», τὸ δὲ δεύτερον «ΣΑΛΑΜΙΣ». Ἀμφότερα θὰ παραμείνουν ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν ομαιάν καὶ θὰ διατεθοῦν εἰς Μεσογειακάς γραμμάς. Τὸ «ΜΑΡΑΘΩΝ» εὐρίσκεται ηδη ἡεῖ Μασσαλίαν, ἐνῷ τὸ «ΣΑΛΑΜΙΣ» ἀπέτελεσεν ἐν Παναγίᾳ διὰ Μασσαλίαν.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν ἐν Ἀμερικῇ ἀδελφῶν Χονδρούλῃ ἀτμόπλοιον, ὅπερ ὀνομάσθη «ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ», εἶναι ἡ πρώτη ναυαδικὴ κορθέτα «Minden Trader».

—Τὸ φορτηγὸν «Μόσχα Δ. Κυδωνιέως» 3874 τ. γκρός (τοῦ 1915) τῆς ἐτα σιας Χανδρῆ, μετωνομάσθη «ΜΟΣΧΑ».

—'Υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Επ. Yannoulatos (Far East), Ltd» συνεστήθη ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτικὴ ἔταιρια μὲν κεφάλαιο 5.000 λιρῶν καὶ σκοπὸν τὴν ἀνάληψην τὸν πάσιν ὀνόσεων ναυτικῶν ἔργων. Τὰ γραφεῖα τῆς ἐγκατεστάθησαν εἰς: «22 Chancery Lane, London, W. C. 2».

Μετεκπαίδευσις τῶν λιμενικῶν

‘Υπεγράψῃ ἀπόφασις τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, περὶ εἰδικῆς μετεκπαίδευσεως τῶν καπιτέρων λιμενικῶν, εἰς τὴν ἐποχοῦν πλοῖον. Προβλέπεται, δῆπος ἀνά εἰς καπιτέρων ἀξιοποιίας τοῦ λιμενικοῦ σώματος ἐν τὸν ὑπρετερούντων εἰς Ἀθήνας καὶ Πειραιὰ ἐπιβαίνη τοῦ ἀπὸ «Εκορηνθία» πρὸς ἐκτέλεσιν ἐναλλάξ ἐνδε ταξιδίουν Ἀλεξανδρείας καὶ ἐνός Μασσαλίας. Οἱ ἐν λόγῳ λιμενικοὶ ἀξιοποιοῦνται μετά τὸ πέρας τοῦ ταξιδίου γάρ ὑποβάλονται εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. λεπτομερὴ ἔκθεσην περὶ τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ἔφαρμογῆς τῶν ἴσχυοντων διατάξεων, ὡς πρὸς τὴν σύνθεσιν, τὸ ἀδεσματολόγιον καὶ τὰς συνθήκας ἐνδιατήσεως τοῦ πληρωμάτος.

Προκήρυξις ἔξετάσεων

Δι’ ἀποφάσεως τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προεκρήνθησαν διὰ τὴν 31ην Αὐγούστου ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ορθοτηλεγραφητοῦ α’ τάξεως. Ἡ ὑγειονομικὴ ἔξετάσεις τῶν ὑποψηφίων ἐνώπιον τῆς Α.Ν.Υ.Ε. ὁρίσθη δὲ τὴν 21ην Αὐγούστου. Αἱ αἰτήσεις συμμετοχῆς μετὰ τῶν ἀποτομημένων πατοποιητικῶν θὰ γίνονται δεκταὶ ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου (Τμῆμα Ναυτικῆς Ἐπιταγεύοντος) μέχρι καὶ τῆς 3ης Αὐγούστου.

—Δι’ ἑτέρας ἀποφάσεως προεκρήνθησαν ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου μηχανοδηγοῦ β’ τάξεως, ἐνεργηθῆσμεναι τὴν 18ην Σεπτεμβρίου. Ἡ υγειονομικὴ ἔξετάσεις τῶν υποψηφίων ὁρίσθη διὰ τὴν 7ην Σεπτεμβρίου, αἱ δὲ αἰτήσεις συμμετοχῆς θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 24ης Αὐγούστου.

Απεργία...διαμαρτυρίας

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Νέας Υόρκης, εἰς ὅλα τὰ εὑρισκόμενα κατὰ τὴν 18ην Ιουνίου ἐλληνικὰ φορτηγὰ εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας ἐκπρήνθη 24ωρος ἀπεργία τῶν πληρωμάτων, εἰς ἐνδεξεῖν διαμαρτυρίας διὰ τὴν εἰστρεγατικὴν ποικιτὴν τῆς κυβερνήσεως. Ἀπεργία ἐπίσης διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν ἐκπρήνθη πρὸς ήμερον καὶ ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ ναυλοχούντος εἰς τὸ Πλέιτ φορτηγὸν «Ἐλένη».

Οι ραδιοτηλεγραφικοί τοῦ Ε.Ν.

‘Αντιδροστικά στοχεῖα διέρρησαν τὴν νύκτα τῆς 23ης Ιουνίου τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα τοῦ Συνδέσμου Ραδιοτηλεγραφητῶν τοῦ Ε. Ν. καὶ παρεβίασαν τὴν ἐσφραγισμένην ψηφοδόγονο, ἀφαρορέαντες τὰ ἐν αὐτῇ ψηφοδέλτια τῶν ἀρχαιοειδῶν ‘Ο πρέσβος τοῦ συνδέσμου κ. Ἡλ. Κροκᾶς κατήγγειλε τὸ γεγονός εἰς τὴν ἀστυνομίαν, ήτις καὶ ἐνεργεῖ ἀναρτίσεις.

Η ὑπόθεσις τοῦ ἀπὸ «Ηπειρο»

‘Εξεδικάσθη πρὸς ήμερον ἐν Λονδίνῳ ἡ ὑπόθεσις τῆς προσκρούσεως τοῦ κυβερνητικοῦ φορτηγοῦ «Ηπειρο» ἐπὶ τὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Μέργισταν Ραγιαλ» καὶ ἀκολούθως ἐπὶ τὸν ἀμερικανικὸν «Οράτιος Λούκεμπαχ». Τὸ ἀτύχημα συνέβη τὴν 25ην Ιανουαρίου τοῦ 1944 εἰς τὴν Γλαζούβην. Λί ἀγωγαὶ τῶν δύο ξένων πλοιοκτητῶν ἐταίρων ἐστέργοντο κατὰ τὸν ἐλληνικὸν σκάφους, ὡς ὑπενθύνον διὰ τὰς προξενηθείσας ζημιάς. Οἱ λόρδος δικαστῆς κατέλογεισε διὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ ἐξ ὀλοκληροῦ τὴν εὐθύνην δι’ ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον.

Άτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ φορτηγά

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»: Κατευθυνόμενον ἐκ Γάνδης εἰς Σφάξ, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντ παρὰ τὸ Borsele, ἀλλ’ ἀνειλικότητη ἀνει νοηθεῖσας καὶ χωρὶς νὰ ἴστοτη ζημιάς, συνέχισαν τὸ ταξίδιόν του. (Μαΐου 27)

«ΚΑΤΙΓΚΟ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ»: Δύτικη ἐπιτεργωθός εἰς Μασσαλίαν τὰ θραλλα τὸ πλοίον οὐδέμιαν ἀνέude ζημιάς εἰς τὸ σάραρος, τὴν ἔλικα καὶ τὸ πηδάλιον. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιβεβοητῆς ἐχορήγησε πατοποιητικὸν ναυσιλοίας, συνέστησεν, δημος, δῆπος τὸ πλοίον δεξαμενούση εἰς πρώτην εὐκαιρίαν. Ἐπεθεωρήθησαν ἐξ ἄλλου καὶ οἱ λέθητες τοῦ σκάφους. (Μαΐου 31)

«ΔΕΣ ΠΟΙΝΑ»: Υπέστη μικροζημίας εἰς Ἀμέρεσαν ἐν προσκρούσεως μὲ τὸ πολωνικὸν «Μπατόρο». (Ιουν. 14)

«ΣΤΑΥΡΟΣ»: Κατὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ εἰς Λομπίτο, προσέρρεντος μὲ τὸ βελγικὸν «Πρέζιντεν Κάττιερ». Ἀμφότερα ὑπέστησαν ζημιάς τινάς. (Ιουν. 18)

«ΑΛΥΡΑΣ»: Κατὰ τὴν παραμονήν του εἰς Νεκοτέσαν ὑπέστη μικράς τινάς ζημιάς, λόγῳ τῆς ἐκεὶ ἐνσκηφάσης θυέλλης. (Ιουν. 18)

«ΟΛΥΜΠΟΣ»: Καὶ τὸ φορτηγὸν τοῦτο ὑπέστη μερικάς ζημιάς εἰς Νεκοτέσα ἐπὶ τῆς ίδιας αὔτιας. (Ιουν. 18)

«ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ» (Παναμ.): Ἐκ Βαλτιμόρης διὰ Βοστώνη — Πειραιᾶ ἡγυροδόβηλησε παρὰ τὸν φάρον τοῦ Ἀτλαντικοῦ Σίτου μὲ ζημιάς μηχανῶν καὶ Σίλικος. Ρυμουλκὸν ἀποσταλέν, ἐρρυμούληκησε τὸ σκάφος εἰς Βοστώνην, Ἡδη ἐκτελοῦνται αἱ δέουσαι ἐπισκεναὶ, μεθ’ ὃ τὸ πλοῖον θὰ ἀναχωρήσῃ διὰ Πειραιᾶ. Τὸ φορτίον του δὲν ὑπέστη βλάβην. (Ιουν. 18-22)

«ΜΟΣΧΑ»: Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν (πρώην «Μόσχα Δ. Κυδωνιέως») συνεπλήρωσε τὰς ἐποκενές του εἰς Μπλάντ καὶ θὰ ἐπαναλάβῃ ἐντὸς τοῦ Ιούνιου τὰ ταξίδια του. (Ιουν. 23)

«ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΙΝΗ»: Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκφοτώσεως του εἰς Μασσαλίαν, ὑπέστη μικράς τινάς ζημιάς, αὔτινες καὶ ἐπεοκενάσθησαν. Πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίος ἐδόθη. (Ιουν. 24)

‘Η Παγκόσμιος ναυλαγορά

‘Η γενικὴ κατάστασις τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς ἐξακολουθεῖ νὰ παραμεινεῖ σταθερὰ καὶ ποιά τις ἐλλειψὶς χωρητικότητος παρατηρεῖται, ίδια διὰ τας προσεγγεῖς φορτησίες. Τὰ ταξίμια τοσάρτερος μὲ ζωηραν ζητησούν, τόσον διὰ μεριμνῶντα ταξίδια, δον καὶ διὰ συνεχῆ τοιαύτη. Εἰς τὰς Ημιονέμας Πολιτείας ἐπικλωφόρησαν προσφοραὶ διὰ χρονικὰς ναυλώσεις τετραπετοῦ δ. αρκείας.

Εἰς τὸ Πλέιτ ὀχετικὴ μηρία, ἐλλειψεὶς ἀδειῶν ἐξαγωγῆς, ηρχοσαν, δι- μος, νὰ μεταφέρονται εἰς τοὺς λιμένας μεγάλαι ποσότητες ἀραβοσίτου. Δι’ Ἑλλάδα (γεννήματα) ἐπληρώθησαν 22 δολ., Αὔγουστον, καὶ δι’ Ἀμέρεσαν — Ρότερεντα 20 δολ., 18, Σεπτέμβριον. Ή Βόρ. Αμερικὴ μὲ ἐντονούς ζητησούν τοννάς διὰ φορτώσεις γαιανθράκων δι’ δλους τοὺς προσφορούς. Ἐπληρώθησαν δὲν Χάμπτον ρόδος δολ. 12 δι’ Ιταλίαν καὶ Πειραιᾶ 13.50, ἀπὸ δὲ Πενσακόλαν δολ. 8.50, διὰ Ρίον Τανέρον. Επίσης, ἀπὸ Βόρ. Ειρηνικὸν (γαιανθράκας) διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 18 φιο καὶ ἀπὸ Νόρδερον φέντης γεννήματα διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 11.25.

Διαταγαν γαιανθράκων ἐκλεισθησαν καὶ ἐν Ντωρμπαν διὰ Μπουνέος Αθέρος — καὶ δι’ Ἑλλάδα 80—. Ἐκ Κούβας (ζαχάρεις) δι’ Αι- δέρεσαν ή Ρότερενταν ἐπληρώθησαν 78)—, Ιούλιον, μεταλλεύματα ἐν Βούρβας διὰ Νόρδερον φέντης 75) — καὶ ἐν Χονέλβας διὰ Φιλαδέλφειαν δολ. 6, καὶ ἀπὸ Σονήδων (ζυλεία) δι’ Αγγλίαν σελ. 130) — έως 142) δὲ τὸ στάνταρ, ἀναλόγως μεγέθους πλοίων καὶ χρονολογίας φορτώσεως.

‘Η Πειραικὴ ναυλαγορά

‘Ελαχίστη ἐργασία ὑπῆρχε κατὰ τὸ 6’ 15θημερον τοῦ Ιουνίου, ἀναφερομένη κυρίως εἰς φορτώσεις τουρκῶν γαιανθράκων ἀπὸ Ζογκούλδαν διὰ Βόρ. Αφρικήν εἰς τὰ σελ. 45). Εἰς τὴν τιμὴν ταύτην ἐκλεισθησαν τὰ ἀπὸ Κωνσταντίνου Η.ρ. 4000 τ. καὶ «Τηλέμαχος» 6000 τ. Απὸ Αλεξανδρείαν (γεννὰ εἰδη) ἐκλεισθη διὰ Πειραιᾶ τὸ ἀπὸ «Ελένη» 2200 τ. εἰς τὰ λίρας 3800 καὶ ἀποκοπὴν, ἐὰν Καβάλλαν ή Θεσσαλίαν 4000 λίρας. Διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Μαντούδη διὰ Μασσαλίαν ἐναντίωθη τὸ ἀπὸ «Συμεὼν» 1100 τ. εἰς τὰ 60) — καὶ ἐν Πειραιῶς ὑπὸ τῆς «Οὖνδρω» τὸ ἀπὸ «Ιρις» 3000 τ. γεννὰ διὰ Γενόβαν, λίραι 7.500 καὶ ἀποκοπὴν.

Ναυλώσεις ἐλληνικῶν φορτηγῶν

«ΠΙΟΕΝΤ ΚΑΛΑΡΑ» ἐν Ρίβερ Πλέιτ 3839 τ. γκρός (γεννήματα) δι’ Ελλάδα δολ. 22, Ιούλιον — Αὔγουστον.

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» 7.000 τ. d. w. τάξιμο - τσάρτερ δι’ ἔνα ταξίδιον μὲ παραδοσίους “Αγ. Βικέντιον καὶ ἐπαναπαράσοσιν Κόντινεντ, μέσω Ταμπίκο, δολ. 5.

«ΣΥΓΚΛΕΤΟ» (παναμ.) 6370 τ. d. w. τάξιμο - τσάρτερ δι’ 9 μῆνας, ταξίδια Δυτ. Αφρικῆς (γαιανθράκας) σελ. 25) — (ναῦλος πληρωτέος εἰς δολλάρια), παραλαβὴ Αιμέρεσαν, παράδοσις Ανατ. Μεσόγειον ή Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΕΝΑΝΤΙΝ» 2335 τ. νέτ τάξιμο - τσάρτερ, ταξίδιον Δυτ. Ινδίων — Καναδᾶ δολ. 4.25, ἀ. φ.

«ΕΙΩΝΙΟΝ» 8000 τ. d. w. τάξιμο - τσάρτερ δι’ ἔνα ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς 20), ἀμεσος παράδοσις.

‘Α.π. ΑΙΓΑΙΙΚΟΝ ἐν Ντωρμπαν 8500 τ. γαιανθράκων δι’ Ελλάδα 80) —, ἀμεσος φόρτωσις.

Διαθέτομεν

500.000 ζεύγη ύποδημάτων

προερχόμενα ἐκ τοῦ ἀγγλικοῦ στρατοῦ καὶ τῆς R. A. F. Εἰς ἀριστην κατάστασιν, εἰς ὅλα τὰ μεγέθη. Δέκα σελλίνια τὸ ζεῦγος γεννητοῦς ηγούσθησαν παρ’ ίμαν δὲν τοῦ ὑπονυγείον Εφοδιασμοῦ καὶ ἐπεσκενάσθησαν τελείως εἰς τὸ ἐργοστάσια μας. Φόρτωσις ταχεῖα. Μεγάλας ποσότητες ἀπὸ αὐτὰ διετέθησαν ηδη εἰς τὸ Ηνωμένον Βασίλειον καὶ εἰς ἄλλας εὐρωπαϊκάς χώρας. Ελιγμούς συσκευασμένα εἰς στερεοὺς σάκκους ἀνά 25 ζεύγη. Ζητήσατε τηλεγραφικὸν λεπτομερείας. Πληρωμὴ εἰς οἰανδήποτε ἀγγλικὴν Τράπεζαν. Η διεύθυνσίς μας είναι:

M. NEWMAN CONTRACTORS LTD.

Government Contractors. Heap Str. Manchester. 7.

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις : HARBINGER

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Λ.Τ.Δ. ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ,
ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΑΙ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Λεωφόρος Γεωργίου Ε' αριθ. 4,
Τ. Κ. δριθ. 84, Άμμοχωστος.

ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ: Λεμεσόν, Λάρνακα, Κυρή-
νειαν και Πάφον.

Τηλεγραφήματα: «SHIPCO» FAMAGUSTA.

ΚΑΣΠΙ, ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ Έτος ίδρυσεως: 1933

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ἐν ΧΑΪΦΑ:

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

Γραφεῖα εἰς: ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΑ, ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ,
ΓΙΑΦΦΑΝ, 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—Ἄσφαλειαι—Ἄντιπροσωπεῖαι

Πλατεῖα Κουντουριώτου 25, Τηλ. 37-18

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΠΡΙΚΟΝΗΣΟΣ.

Οι Πράκτορές σας διὰ τοὺς
λιμένας Παλαιστίνης

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

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

Τηλεγραφήματα: ALLALOUFCO TELAVIV
Υποκτήματα: ΧΑΪΦΑ — ΙΟΠΗ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Ναυτικοί Πράκτορες — Ναυλώσεις — Ασφάλειαι

Πράκτορες τῶν κυριωτέρων Ἑλληνικῶν καὶ ξένων τακτικῶν γραμμῶν.

Ἐλληνικὸς Οἶκος
— Αλληλογραφία καὶ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν —

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

Ο ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΣΟΥΕΖ

DIACARIS SHIPPING AGENCY

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

SUPPLY OF STORES

SPECIAL TOURIST BRANCH ORGANISED.

P. O. B. 22 BARDISSI'S BUILDING
PORT—TEWFIK PORT—TEWFIC (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

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ 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 ἔργασίαν 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: ΑΙΤΟΥΡΑΝ, Τηλέφ. 29.965

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυκ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγια Βαρβάρα	Φ. Σιγάλας και Σία	04	2433	Έφθ. Ζογκούλδας 23 'Ιουν., έφρότωνε 29 διά Σαβόναν
Άγια Θάλασσινή	Λ. Κεράνης	11	3508	Έφθ. Μπόναν 24 'Ιουν.
Άγια Μαρίνα	«Κάσος» Α. Ε.	12	4151	ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δ' Εύφορην 25 'Ιουν.
Άγιοι Βίκτωρες	υἱοί Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἐν Νοτ. 'Αρφοκῆς δ.' Εύφορην 25 'Ιουν.
Άγιος Βλάσιος	Εύγενία Ι. Χανδρῆ	18	2974	εἰς Ζογκούλδας 25 'Ιουν. ὑπὸ φρότωσιν
Άγιος Γεώργιος	υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	Έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν.
Άης Γεώργης	υἱοί Γ. Σιγάλα	08	2098	εἰς Πειραιά 28 'Ιουν.
Άλκατ. Κουμαντάρου	Δ. Κουμανταροί	17	5933	εἰς Μπάρον 24 'Ιουν. ἐποκενή
Άλεξάνδρα	Κ. Καρδαρίς και υἱός	18	4355	εἰς Νιούπορτ 20 'Ιουν.
Άμερικη	Αἴμπερτ (προσ. ἔχ.)	43	7176	ἀνεγ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουν. διά 'Ελλάδα
Άντικλεια	Π. Τζαννετάτος	92	951	εἰς ταξίδιον Πόρτ Σάιδ - Σουέζ 30 'Ιουν.
Άννα	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	Έφθ. Κάρδιφ 21 'Ιουν.
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	Δδ. Γουλανδρή	21	4358	φθάνει εἰς Πειραιά ἀρχάς 'Ιουλίου
Άννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19	2431	Έφθ. Πειραιά 25 'Ιουν.
Άννα Σταθάτου	Ἐτ. «Σταθάτος»	18	5685	παρέμενε εἰς Μπάρον 24 'Ιουν.
Άννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζος	06	2728	εἰς Κάρδιφ 24 'Ιουν. ἐποκενή
Άργολικός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	21	4786	ἀνεγ. "Αγ. Βιζέντον 21 'Ιουν. διά Μπονένος "Αὔρες
Άργω	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀνεγ. Πειραιά 27 'Ιουν. διά Χάϊφαν
Άρμαθια	ἀδ. Γιανναγά και Σία	19	4683	εἰς Πειραιά 30 'Ιουνίου, ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	δηλήθεν "Άδεν 21 'Ιουν. διά Τζιμπούτη
Άσπασιά Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	Έφθ. Σάιν Τζέν 16 'Ιουν. (δ' Εύφωτην).
Βόλος	Έλληνικὸν Δημόσιον..	23	1175	κατέπλευσε Πειραιά 29 'Ιουν.
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. και Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἀνεγ. Ταμάκο 11 'Ιουν. διά Χάϊφαν
Γεωργίος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	παρέμενε εἰς Λίβερπολην 24 'Ιουν.
Γεώργ. Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	Έφθ. Βασόραν 17 'Ιουν. (διά Πειραιᾶ)
Γεώργ. Μ. Έμπειρικός	Ἐτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ὑπὸ φρότωσιν εἰς Καναδᾶ 25 'Ιουν.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Λιθανδρός» Α.Ε.	38	5482	Έφθ. Γένοβαν 24 'Ιουν.
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλινός»	06	3016	παρέμενεν 'Αμβέρσαν 22 'Ιουν.
Δημ. 'Ιγγλεστης	υἱοί Δ. 'Ιγγλεστη	18	5275	δηλήθεν Μαδέρας 23 'Ιουν. διά 'Αμβέρσαν
Δημ. Χανδρῆς	Δ. Δάμπασης	10	4643	εἰς Τάιν 24 'Ιουν. ἐποκενή
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας	19	5253	Έφθ. Ντρόμπαν 20 'Ιουν.
Δωδεκάνησος	Διμπερτού (προσ. ἔχ.)	45	7240	ἀνεγ. Γκάλιεστον 12 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
Δωρίς	Ηλ. Χατζηλιάς	17	4604	Έφθ. Γρεεντζενμάουθ 23 'Ιουν.
"Εθη Λιθανοῦ	Ν. Λιουανός	37	4839	παρέμενεν 'Αμβέρσαν 22 'Ιουν.
Ειρήνη Σ. Έμπειρικού	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	27	4163	δηλήθεν Μαδέρας 23 'Ιουν. διά 'Αμβέρσαν
Έλένη (έπιβατηγόν)	Γ. Έμπειρίκος	03	1426	εἰς Πειραιά 30 'Ιουν.
Έλένη Κουλουκουντῆ	Α. Καλλίνικος	18	5655	ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δ' Εύφωτην 25 'Ιουν.
Έλιζα	Καουλουκουντή	38	5548	εἰς Ρόττερνταμ ὑπὸ ἐκφόρτωσιν 28 'Ιουν.
Έλισάδετ	Α. Γ. Παπαδάκης	19	1986	εἰς Πειραιά 30 'Ιουν. ἐποκενή.
Έλλας	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	Έφθ. Λονδίνον 22 'Ιουν.
Έλλας	«Έλληνική Α. Ε.»	16	2081	εἰς Μάντζεστερ 24 'Ιουν.
Έλπις	Διμπερτού (προσ. ἔχ.)	43	7176	Έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
Εδηνός	Α. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουν. καὶ Κονύπολιν 28
Εδθαλία	«Λιθανδρός» Α. Ε.	19	5627	ἐν πλ. ἀπὸ Ρεονίδην διά Πόρτ Σάιδ 25 'Ιουν.
Εφη	ἀδ. Γουλανδρῆς	18	3551	ἀνεγ. Ν. 'Υδρων 10 'Ιουν. διά Βινδήσιον — Πειραιᾶ
Ζεφυρος	Ενάγγ. Νομικός	90	192	εἰς Πειραιά 30 'Ιουν.
Ήλιας Γ. Κουλουκουντῆς	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	Έφθ. Χάδον 17 'Ιουν.
Ήπειρος	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀνεγ. Λός "Αντέλεις 19 'Ιουν. διά Χάϊφαν — Πειραιᾶ
Ηράκλειον	Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5572	εἰς Πειραιά 30 'Ιουν. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Ηρων	Έλληνικὸν Δημόσιον	25	964	εἰς Βαθύ Σάμου 28 'Ιουν.
Θεμιστοκλῆς	Δ. Ν. Κουφός	06	1516	εἰς Πρέβεζαν 30 'Ιουν.
Θεομήτωρ	Διμπερτού (προσ. ἔχ.)	44	7198	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουν. διά Χάδον
Θεοφανώ Λιθανοῦ	υἱοί Σ.Π. Πολέμη	10	4427	εἰς Τριγύρεσταν 20 'Ιουν.
Θέτις	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	Έφθ. Μόντρεαλ 17 'Ιουν. (δι' Ιταλίαν)
Θηρασία Νομικοῦ	Π. Χατζηλιάς	30	4123	Έφθ. Μάλιαν Μπλάγκαν 19 'Ιουν.
Θράκη	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1556	ἀνεγ. Πρέβεζαν 28 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
Ιάκωβος	Έλληνικὸν Δημόσιον..	41	7460	ἀνεγ. Κάρδιφ 16 'Ιουν. διά Μάλιαν Μπλάγκαν
Ιθακος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	Έφθ. Λά Γκονιέτι 21 'Ιουν. (Είτα Σφάξ)
Ιλισσός	Γ. Δρακούλης	06	3916	ἀνεγ. Χονέλων διά Βρέμην, έφθ. 24
Ιόνιον	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	ἀνεγ. Μασσαλίαν 28 'Ιουν. διά Πλέιτ
*Ιρις	Έλληνικὸν Δημόσιον..	42	7035	Έφθ. Μασσαλίαν 9 'Ιουν., παρέμενε 22
Ιω. Φράγκος	Ιω. Παλαιοκρασσᾶς	11	1881	ἀνεγ. Πειραιά 27 'Ιουν. διά Γένοβαν
Καθαριώτισσα	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	ἀνεγ. Χούλι 13 'Ιουν. διά Μαντουλόφτο
Καλάμαι	υἱοί Γ. Καραδία	13	1877	ἀνεγ. Χούλι 21 'Ιουν. διά Βαρκελώνη
Κάσσος	Έλληνικόν Δημόσιον..	20	5791	Έφθ. Λούπατο 14 'Ιουν.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	ἀνεγ. Μπάραν Μπλάγκαν 20 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Κέρκυρα	υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	Έφθ. Μασσαλίαν 9 'Ιουν., παρέμενε 20
Κορινθία (έπιβατηγόν)	Διμπερτού (προσ. ἔχ.)	45	7240	παρέμενε Νέαν 'Υδρων 20 'Ιουν.
Κορυτάδ	Έλλην. Μεσον. Γραμματ.	11	3874	ἀνεγ. Αλεξανδρείαν 30 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
Κρήτη	'Ακτοπλοία τῆς Έλλάδος	86	1053	Έφθ. Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
Κυκλαδες	Έλληνικόν Δημόσιον..	20	7744	Έφθ. Μοντεβίδεο 18 'Ιουν.
Κωνσταντίνος Η.	Έλληνικόν Δημόσιον..	41	7157	δηλήθεν "Άδεν 22 'Ιουν. διά Σουέζ
Λειβαθώ	Γ. Ηλιόποντος	05	2527	ἀνεγ. Πειραιᾶ 20 'Ιουν. διά Ζογκούλδας
Λέσσος	Γ. Μ. Σταματελάτος	08	1667	δρεγεις εἰς λιμένα Αλγύπτου
Λεωνίδας	Διμπερτού (προσ. ἔχ.)	45	7176	δηλήθεν Γιβραλτάρο 18 'Ιουν. διά Β. 'Αιφεοινή
Λεων. Ν. Κονδύλης	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	παρέμενε Κάρδιφ 26 'Ιουν.
Λεων. Ν. Κονδύλης	υἱοί Λ. Κονδύλη	12	3923	Έφθ. 'Αμβέρσαν 18 'Ιουν. (Είτα Αγγλίαν)

Λύρας	Μ. και Μ. Λύρας	18	5686	άνευ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 20 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Μακεδονίς	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	42	7044	έφθ. Γκάρδστον 11 'Ιουν., παρέμενεν 25
Μαλιακός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	εἰς Φρειδροσίζαφεν 25 'Ιουν., ἐποκενή
Μαννούλα	νιοὶ Γ. Καρδιά	20	1986	εἰς Γλαυκώβιην. 'Επωλήθη εἰς ινδοκανέζους
Μαργαρίτα	Στέφανος Σοφιανὸς	89	2187	άνευ. Μασσαλίαν 20 'Ιουν. διὰ Κωνίκολιν
Μαργ. Χανδρή	Δημ. I. Χανδρῆς	20	5401	άνευ. Σαουθάλιτον 21 'Ιουν. δι' 'Αργεντινὴν
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπός	12	4707	έφθ. Μπούνενος "Άρες 11 'Ιουν.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶς	15	4447	ἐκφορτώνει εἰς Μασσαλίαν 27 'Ιουν.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδ. Κυρτάτα	04	4784	ἀργεῖ Πειραιᾶ διὰ 25 Μαρτ. ἐποκενή
Μάρπησσα	N. Εντασθίου	19	5476	έφθ. Νεοπότερα 16 'Ιουν.
Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἐν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην 28 'Ιουν.
Μεσσαριά	Εύάγγ. Νομικὸς	89	350	εἰς ταξίδια Μέσης 'Ανατολῆς
Μικουλής	Αίμπερτου (προσ. ἔκχ.)	44	7176	παρέμενε Ν. 'Υόρκη 22 'Ιουν.
Μιμόδας	«Εμπορικὴ - Εφοριατικὴ»	05	3071	διῆλθε Τρίνινταντ 7 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
Μίνα Λ. Καμπάνη	κλ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνευ. Κάρδιφ 6 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Μιχαήλ 'Αναγνος	Αίμπερτου (προσ. ἔκχ.)	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν.
Μιχ. Λ. Εμπειρικός	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	άνευ. Λίβερπολην 22 'Ιουν. διὰ Πλέιτ
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. I. Χανδρῆς	15	8874	εἰς Μπλάσι 25 'Ιουν. Μετωνομάσθη «ΜΟΣΧΑ»
Ναντίν	«Εμπορικὴ - Εφοριατικὴ»	04	3582	άνευ. 'Αντιλλας 6 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ.
Ναύαρχος Κευντουριώτης	Αίμπερτου (προσ. ἔκχ.)	45	7247	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διὰ Βοστώνην
Νέα Έλλας	δδ. Γουλανδρῆ	22	16991	έφθ. Ντρόμπιαν 21 'Ιουν.
Νηρεύς	'Ηλ. Γ. Χατζηλίας	37	5205	διῆλθε Λάς Πάλμας 10 'Ιουν. διὰ Πλέιτ
Νίκη	Αίμπερτου (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἐκφορτώνει εἰς Βρέμην 29 'Ιουν.
Νικόλας	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	έφθ. Λάς Πάλμας 11 'Ιουν.
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	«Ατλαντικός» A. E...	17	8201	έφθ. Σαβόναν 16 'Ιουν. (Είτα Ζογκουλδάκ)
Νικ. Μίχαλος	K. Μίχαλος	13	4342	έφθ. Ροδάριο 20 'Ιουν.
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς Βέρα Κρούς 25 'Ιουν. ἐν ἀναμονῇ
Νίκος Τ.	'Ελενθ. Τρικόγλου	19	5175	εἰς Τάγι 24 'Ιουν. ἐποκενή
Όλυμπος	Κούλουνθος - 'Εμπειρίκος	18	5216	άνευ. Μοντεβίδεο 8 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» A. E...	29	4280	ἐν πλῷ ἐξ 'Αμβέρσης διὰ Πλέιτ 25 'Ιουν.
"Ορος Ελικών	«Τράμπιτο Σο	18	5525	φορτώνει εἰς Δυτ. 'Αφρικήν 20 'Ιουν.
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθυμ. - Κουλουκουντῆς	17	3704	εἰς ταξίδια Β. 'Αφρικής—Νοτ. Γαλλίας
"Ορος Υοδόπη	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν.
Παναγῆς	N. Λυκαρδόπουλος	20	5194	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν.
Πειρατέν (ἐπιστατηγόν)	'Ελληνικὸν Δημόσιον..	29	1493	έφθ. Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
Πετρόβλ.	«Τρανσόπετοδό» A. E...	03	4634	εἰς ταξίδια Σονέζ — 'Ερυνθρᾶς Θαλάσσης
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	δδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἐκφορτώνει εἰς Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
Πιπίνα	G. M. Σταματελάτος..	04	2650	ἀργεῖ εἰς Ντάρμπιαν
Πόεντ Κλήραρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	εἰς 'Αμβέρσαν 25 'Ιουν. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	εἰς Πειραιᾶ 30 'Ιουν. ἐποκενή
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	Αίμπερτου (προσ. ἔκχ.)	45	7240	άνευ. Φορτάσιον 18 'Ιουν. διὰ Ντατάρ
Σαλαμινία	K. Πετρούντος-Γ. Τάνες	01	3634	έφθ. Σέπταν 13 'Ιουν.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	έφθ. Ρεονίδη 13 'Ιουν., παρέμενεν 20
Σπέτσαι	Αίμπερτου (προσ. ἔκχ.)	45	7240	παρέμενε Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
Σπυρίδων 11	Λεία πολέμου	17	4387	έφθ. 'Οράν 22 'Ιουν. ἐν Ρούνεν
Στάμος	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	διῆλθε Λάς Πάλμας 20 'Ιουν. δι' Εὐρώπην
Σταυρός	«Κάσος» A. E.	25	4853	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδης	18	653	εἰς 'Αλεξανδρούπολην 29 'Ιουν.
Στέφανος Σ.	'Ηλ. Σαμωνᾶς	04	646	άνευ. Νιούπορτ 19 'Ιουν. διὰ Ρούνεν, έφθ. 22
Στρυμών	«Λιβανός» A. E.	19	5250	έφθ. Γένοβαν 18 'Ιουν.
Ταξιάρχης	άδ. Λαμπού	13	4221	έφθ. 'Αμβέρσαν 25 'Ιουν.
Ταύγετος	Κουλούνθος - 'Εμπειρίκου	18	5687	άνευ. Κάρδιφ 19 'Ιουν. διὰ Μπέρια
Τηλέμαχος	I. Δρακούλης	11	3658	εἰς λιμένας Ιταλίας 29 'Ιουν. (διὰ Ζογκουλδάκ)
Τασία	Καδιάλ Σιγάλα	04	3034	ἀργεῖ εἰς Βόρ. 'Αμερικήν
Υδρα	Δίμπερτου (προσ. ἔκχ.)	45	7176	έφθ. Φλαδέλφειαν 14 'Ιουν.
Υδρούσσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	έφθ. 'Αλ.γέριον 16 'Ιουν.
Υπανίς	άδ. Συνοδινοῦ	09	1459	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ μὲ ζημίας
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκάς Νομικός	21	1783	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
Φρέδ	K. Δ. Καλαφάτης	07	4043	έφθ. Βασόδοναν 22 'Ιουν. (διὰ Πειραιᾶ)
Χειμάρρα	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	05	1221	εἰς Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
Χίος	«Λιβανός» A. E.	39	5643	εἰς Βαλτιμόρην 26 'Ιουν. (δι' Ινδίας)
Ψαρά	Αίμπερτου (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἐν πλῷ ἐξ 'Ελλάδος διὰ Β. 'Αμερικήν 30 'Ιουν.
Ύριων	Πολ. Λύρας	09	4798	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Κάλιαρι 28 'Ιουν.

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

1) ἀ)π «SUNNALAND» ἀναμένεται ἐκ Νοτίου 'Αμερικῆς περὶ τὴν 20ὴν 'Ιουνίου ἐ. ξ.

2) ἀ)π «WESTRALIA» ἀναμένεται ἐκ Νοτίου 'Αμερικῆς περὶ τὰ τέλη 'Ιουνίου ἐ. ξ.

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ 1) ἀ)π «STAR OF EGYPT» εἰς 'Αργεντινὴν καὶ Βραζιλίαν 'Ιουνίου ἐ. ξ.

2) ἀ)π «NORDALAND» εἰς 'Αργεντινὴν τέλη 'Ιουνίου ἐ. ξ. καὶ εἰς Βραζιλίαν τέλη 'Ιουνίου, ἀρχὰς Αθ. γούντου ἐ. ξ.
Φέρεται εἰς γνῶσιν τῶν ἐνδιαφερομένων, ὅτι τὸ ἀ)π «NORDALAND» διαβέτει χῶρον ψυγείου διὰ τὴν με ταφοράν ΒΟΥΤΥΡΟΥ καὶ ΝΟΠΩΝ ΟΠΩΡΩΝ.

Διὰ πλείστων 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



"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ" A.E.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ
Αἱ γραμμαὶ μας ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

ἀ)π "ΕΛΛΑΣ", ἀπὸ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ 1-7' Ιούλιον.

ἀ)π "ΑΜΒΕΡΣΑΝ" μέσα Ιούλιον.

ἀ)π ".", ἀπὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ Ιούλιον.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΟΔΟΣ ΝΙΚΗΤΑ 7. - ΤΗΛ. 43027

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

ΓΕΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

Γραμμή τακτικών μηνιαίων άναχωρήσεων μεταξύ
ΕΛΛΑΔΟΣ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

διά τῶν ἀτμοπλοίων:

“ΕΥΘΑΛΙΑ,,, “ANNA N. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ,,
και “ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ,,

χωρητικότητος 7.500 τόννων ἔκαστον και ειδικῆς 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, ως καὶ «GREEK LINE»
8/10 Bridge Street, New York, τηλέφ. Whitehall 3—3825

Telephone 681

Cable Address:

Code Used:

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

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

JOHN A. PAPADOPOULOS & C°.

MARINE SUPPLIES

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

Ἄξιότεροι Κύριοι,

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

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

ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ΠΑΣΑΝ ΗΑΡΟΦΟΡΙΑΝ σχετικὴν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἐπιθεώρησιν, ἀλλαγὴν σημαίας καὶ ἀναλυμδάνομεν ἐπιβλεψιν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν πλοίων, καθαρισμὸν λεβήτων καὶ λοιπῶν ἔργασιῶν.

Ἐπίσης ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ ρυμουλκὰ πάσης ἵπποδυνάμεως καὶ εἰμεθα εἰδικοῖ δι' ἀνθρακεύσεις πλοίων καὶ γενικῶς δι' οἰανδήποτε ἔργασιαν σχετικὴν μὲ τὴν ναυτιλίαν.

Διὰ τῆς ἀμέσου καὶ ταχείας ἔχυπηρετήσεώς μας, Κύριοι, εἰμεθα δέδαιοι δι: Θὰ δυνηθῶμεν νὰ σᾶς ἀποδείξωμεν εἰλικρίνειαν καὶ οἰκονομίαν.

Μετ' ἔξαιρέτου ὑπολήψεως

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.