

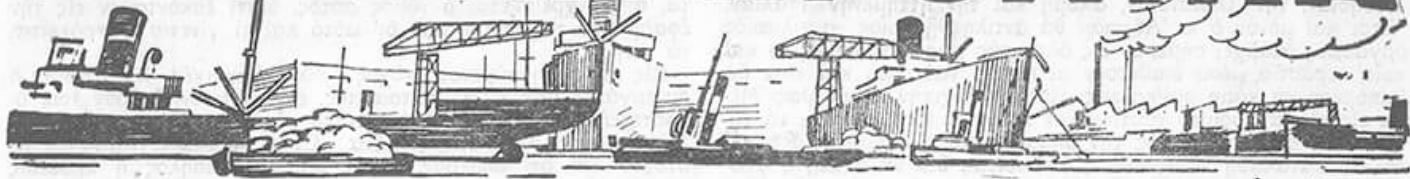
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1946

Αρ. Φύλλου 267/26

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 267)26

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1946

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Έθνικόν ζήτημα

Μὲ θαθεῖαν ίκανοπόλησιν ὁ ναυτιλιακός κόδιμος διάγενωσε τὴν εἰδησιν διὰ δ. κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, κατὰ τὰς δηλώσεις του πρὸς τὸν Τύπον ἄμα τῇ ἀφίξει του εἰς Λονδίνον, ἀνέφερεν διὰ κατὰ τὰς συζητήσεις, αἱ ὅποιαι πρόκειται νὰ διεκαχθῶν μὲ τὴν Ἀγγλικὴν Κυβερνήσιν, θὰ ἔξετασθῇ ιδιαιτέρως τὸ ναυτιλιακόν μας ζήτημα, ἀφοῦ, ὡς εἶπεν δ. κ. Πρωθυπουργός, ἡ Ἐλλάς ἀπόλωλεσε κατὰ τὸν πόλεμον τὰ τρία τετάρτα του ἐμπορικοῦ τῆς στόλου καὶ ἐπιθυμεῖ νὰ τὸν ἀντικαταστήσῃ.

Οὕτω τὸ ζήτημα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως φαίνεται καταλαμβάνον τὴν θέσιν, ποὺ τοῦ ἀξίζει, δηλαδὴ θεωρεῖται ἀπὸ τὴν Κυβερνήσιν ὡς θέμα ἐνδιαφέρον τὴν γενικωτέραν οἰκονομικὴν πολιτικὴν τοῦ Κράτους.

Καὶ ἔτοι θὰ ἔπειτε πάντοτε νὰ ἀντιμετωπίζεται ἡ ναυτιλία μας, ὡς ἔθνικὸν ζήτημα καὶ ὅχι μὲ τὴν μυωπικὴν νοοτροπίαν μερικῶν κρατικῶν λειτουργῶν, οἱ ὅποιοι τὴν ἔθλεπον ὡς ιδιωτικὴν ἀπλῶς ἐπιχείρησιν, ἀξίαν λόγου μόνον ἀπὸ ἀπόψεως καρπῶσεως ὀφελημάτων ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους.

Βεβαίως ή Ναυτιλία, ἀπὸ στενῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς ἔξεταζομένη, ἐμφανίζεται ὑπὸ μορφὴν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλ' ἐν τῷ συνδρό της λαμβανομένῃ ἀποκτᾶ σημασίαν εὐρύτεραν, ἐφ' ὅσον ή ὑπαρκίας τῆς ἔχει συνδεθῆ μὲ ὑψηλὰ έθνικά ουμφέροντα, τὰ ὅποια αὐτὴ ἔξυπηρέτησε κατὰ τὴν μακράν ιστορίαν τοῦ Ἐλληνικοῦ "Ἐθνους".

Ο τεράστιος ρόλος, τὸν δποῖον ἔπαιξεν ἡ ναυτιλία μας κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον, εἶναι πλέον ἡ γνωστὸς καὶ ἴδιως εἰς τοὺς μεγάλους μας συμμάχους, τοὺς Βρετανούς. Εἰς τὴν κρισιμωτέραν στιγμὴν τοῦ τιτανείου ἀγῶνος, δταν ἡ Μεγάλη Βρετανία ὀλομόνωχη ἀντίκρυξε τὸν θριαμβευτὴν "Ἄεδονα, ὅσταν εἴχεν ἀπόλυτον ἀναγκῆν πλοίων διὰ νὰ συγκεντρώσῃ εἰς τὸ πολιορκημένον φρούριον τῶν Βρετανικῶν νήσων τὰ πάσας φύσεως ἔφδια, ποὺ τῆς ἔξησφάλισαν τὴν ἀποτελεοματικὴν ἀμυναν, δλόκληρος ὁ ἐμπορικὸς μας στόλος ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως, ὑπὸ δρους κάθε ἀλλο παρά ίκανοποιητικῶν διὰ τοὺς "Ἐλληνας πλοιοκτήτας.

Καὶ ἀπὸ τῆς στιγμῆς αὐτῆς μέχρι πέρατος τοῦ πολέμου, καὶ ἐπὶ πολλοὺς μῆνας κατόπιν, η Ἐλληνικὴ ναυτιλία οὐδὲ στιγμὴν ἔπαιξε νὰ μάχεται — διότι περὶ πραγματικῆς μάχης ἐπρόκειτο — εἰς τὸ πλευρὸν τῶν συμμάχων, ὑφισταμένη ἀπωλείας καὶ θυσίας εἰς ἔμψυχον καὶ ὀλύκον περισσότερας ἐν ἀναλογίᾳ ἀπὸ δλας τὰς ἀλλας συμμαχικὰς σημασίας.

Μὲ τοιούτους τίτλους τιμῆς ἐμφανίζεται σήμερον ἡ Ἐλλάς πρὸ τῶν μεγάλων τῆς συμμάχων, δταν ὀμιλῇ, η πρόκειται νὰ ὀμιλήσῃ, περὶ τῆς ναυτιλίας μας καὶ ἐκ τῶν πρώτων δηλώσεων τοῦ δ. κ. Πρωθυπουργοῦ ἐπιτρέπεται νὰ ἐπιτίχωμεν διὰ οὕτω θὰ τοποθετηθῇ τὸ ζήτημα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως κατὰ τὰς ἐν Λονδίνῳ συζητήσεις.

Τὸ αίτημα τῆς Ἐλλάδος εἶναι ἀπόλυτον: Ζητεῖ νὰ τῆς δοθῇ ἡ δυνατότης νὰ ἀντικαταστῇ τὸ ταχύτερον τὸν ἀπολεσθέντα ἐμπορικὸν τῆς στόλου ιετε διὰ ναυτιγήσεως νέων.

"Ετοιμά πλοῖαν ὑπάρχουν καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ εἰς τὸν Καναδόν. Ἀλλ' η Ἀγγλικὴ Κυβερνήσις, ἐνῷ κρατεῖ τὸ σύνολον τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων δεσμευμένον μὲ τοὺς γνωστοὺς συναλλαγματικοὺς περιορισμούς, δὲν ἐπιτρέπει τὴν πώλησην πλοίων εἰς ἔνους, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ὅφ' ἔτερου πρόκειται νὰ πωλήσουν πλοῖαν εἰς ἔνους, ἀλλὰ ζητοῦν τὴν πληρωμὴν εἰς δολλάρια, τῶν δποῖον στεροῦνται οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταί, ἐνῷ δ. Καναδᾶς καὶ δὲν πωλεῖ πλοῖαν εἰς ἔνους καὶ ζητεῖ δολλάρια. Ἐρωτᾶται, λοιπόν, πῶς θὰ γίνη η ἀντικατάστασις τοῦ ἀπολεσθέντος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν συμμαχικῶν ἀγῶνος ἐμπορικοῦ μας στόλου;

Τὸ ἔρωτημα αὐτὸ διὰ θέση δ. κ. Πρωθυπουργούς εἰς τοὺς μεγάλους μας συμμάχους καθαρὸς καὶ ἔαστερα καὶ διὰ ζητήση μίαν ἀπάντησιν ἐπίσης σαφῆ καὶ δριστικήν. Λύσεις εὑρίσκονται, δταν ὑπάρχη καλὴ θέλησις πρὸς δικαίωσιν μιᾶς τόσου λογικῆς

καὶ τιμίας δξιώσεως τῆς Ἐλλάδος. "Η ἡ Ἀγγλικὴ Κυβερνήσις δὲς ἐπιτρέψῃ τὴν πώλησιν ἀγγλικῶν πλοίων εἰς "Ελληνας ἡ ἀσυνενομοθῇ μὲ τὰς Κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ νὰ κάμουν συμψηφισμὸν τῶν ποσῶν εἰς δολλάρια, ποὺ ἀξίουν διὰ τὴν πώλησιν πλοίων εἰς "Ελληνας, μὲ λίρας κατατεθεμένας ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς Ἀγγλικάς Τραπέζας.

Δύσκολα καὶ πράγματα θὰ εἴπῃ κανεῖς, ἀφοῦ τὰ διάφορα περιοριστικά καὶ ἀπαγορευτικά μέτρα τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως εἰναι γενικά δι' δλους τοὺς ἔνους. Ἀλλά ημπορεῖ νὰ ὑπομνησθῇ, νομίζομεν, εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβερνήσιν, διὰ ἡ θέσις τῆς Ἐλλάδος εἰναι διάφορος πολλῶν ὀλλῶν χωρῶν. Διότι ημεῖς στερούμεθα ναυπηγείων, εἰς τὰ δποῖα θὰ ημπορούσαμεν ἐπὶ τέλους νὰ κατασκευάζωμεν ἔστω καὶ δλίγα πλοῖα. Διότι, η Ἐλληνικὴ ναυτιλία εἰς τὸν μεγάλον τῆς δύκον είχε τὴν Ἀγγλίαν ὡς θάσιν της καὶ ἐκεῖ ἐδαπανῶντο κατὰ τὸ μεγίστον μέρος τὰ ναυτιλιακά μας ἔσοδα. Διότι η Ἐλλάς εἰναι κατ' ἔξοχὴν ναυτική χώρα καὶ δὲν ημπορεῖ νὰ ζήσῃ χωρὶς ναυτιλίαν.

"Εάν, λοιπόν, ὑπάρχῃ πράγματα διάθεσις νὰ ἀποδοθῇ κάποια δικαιούσην εἰς τὴν μικρῶν μὲν ὀλλῶν ἡρωικὴν σύμμαχον τῶν δύο μεγάλων Δυτικῶν Δυνάμεων, ἐπιθάλλεται κάποια ἔξαίρεσις διὰ τὴν Ἐλλάδα. "Ἀλλως τε, μέσα εἰς τὸν τεράστιον δύκον τῶν οἰκονομικῶν συμφέροντων καὶ δοσοληφῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, δὲν θὰ διευκολύναται, ποὺ ζητεῖ η Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, εἰναι δσήματοι.

"Ἄς ἔλπισαν διὰ δημόσια, τὴν δποῖαν φαίνεται ἀποδίδουσα η Κυβερνήσις εἰς τὸ ναυτιλιακόν μας ζήτημα δὲν θὰ περιορισθῇ μόνον εἰς ώραίους λόγους ἀπὸ τὰς διαφόρους πλευρᾶς κατὰ τὰς συζητήσεις τοῦ Λονδίνου, ἀλλὰ δὲ καταλήγῃ εἰς θετικά καὶ καρποφόρα ἀποτέλεσματα.

Άλλαγη "κλίματος"

"Ο κ. Ἀθραάμ πρόκειται, κατὰ σχετικὰς πληροφορίας, νὰ ἀναχωρήσῃ εἰς Νέαν Υόρκην διὰ νὰ μελετήσῃ ἐπὶ τόπου διάφορα ζήτηματα, ποὺ ἐνδιαφέρουν τὴν Ναυτιλίαν. Εύχομεθα δλόψυχα τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ταξίδιου τοῦ δ. κ. Υπουργοῦ καὶ δι' ἀλλούς λόγους, ὀλλῶ, κυρίως, διότι πιστεύομεν, δτι μίας ὀλλαγὴς, ξετατίστηκε, ξετατίστηκε δλίγον καιρόν, θὰ τοῦ κάνῃ καλό.

Αὐτὴ η πνιγηρὰ ἀτμόσφαιρα τοῦ στενοχώρου καὶ σκοτεινοῦ οἰκοδομήματος τῆς δδοῦ Κολοκοτρώνη, δπού δ. κ. Ἀθαράμ περνᾷ τὰς περισσότερας ώρας τῆς ημέρας, δσφαλῶς, δὲν ημπορεῖ, παρὰ νὰ ξηπη πολὺ ἐπιθλασθῇ ἐπίδρασιν εἰς ἀνθρώπους, ποὺ εἰναι δσημήσιοτοι εἰς τοὺς κλειστοὺς χώρους.

Θὰ ήτο, μάλιστα, εὐχῆς ἔργον, εὖν καὶ δλόκληρον τὸ προσωπό τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, ἀντὶ νὰ μουχλιάζῃ καὶ νὰ φείρεται μέσα εἰς τὰ γραφεῖα ἐν τῷ μέσω χαρτιῶν καὶ φακέλλων καὶ νομοθετήματάν, ἔμπαινεν εἰς τὴν θάλασσαν, ἔστω καὶ μὲ τὰ κακία μας, διὰ νὰ λάθῃ μίαν ίδεαν τι θὰ πῇ Ναυτιλία, ποῦ εἶναι τὰ καλά της καὶ τὰ κακά της, ποῖαι εἰναι αὶ δυσκολίαι της καὶ ο πόνοι της, πῶς ἀγωνίζεται καὶ πῶς ἀγωνίζεται, πῶς πλούτει καὶ πῶς πτωχαίνει ἀπὸ τῆς μιᾶς ημέρας εἰς τὴν ἀλληλην. "Ἔτοι οι διοικούντες τὴν Ναυτιλίαν, δταν δμιλούν δὲν ηγέρουν διὰ τὸν νομοθετοῦν, θὰ ἔγνωρίζον περὶ τίνος ἀκριβῶν πρόσωνται, διότι, φαίνεται, δτι αὐτὴ η στοιχειώδης γνῶσις ἔλειψε πάντοτε ἀπὸ τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας.

"Εάν, λοιπόν, δ. κ. Ἀθραάμ καταρθώσῃ νὰ ξεφύγῃ ἀπὸ τὸ μουχλιασμένον ποτὸ περιβάλλον καὶ ἀστατεύσῃ τὸν καθαρόδωρον ἀπό τὸν ὄκεανο, δσφαλῶς, θὰ ίδη τὴν Ναυτιλίαν μὲ ἐντελῶς ὀλλα μάτια. Ἀλλά, ἀς μιᾶς ἐπιτρέψῃ δ. κ. "Υπουργός νὰ τὸν κάμωμεν μίαν σύντασιν: "Ἔάν, πράγματι, θέλῃ τὸ τοξίδιον αὐτὸ διὰ γίνη καρποφόρον, ἀς μὴ περιορισθῇ εἰς ἔν περιωσμένον δρομολόγιον καὶ εἰς μίαν ὀλλήν ἐπισκευήν διαφόρων «γραπτοίων». ἐπισήμων δὲν ἐπισκεφθῇ τὰ ξένα λιμάνια, διὰ νὰ λάθῃ ίδιοις δμιασ μίαν ίδεαν τοῦ τι θὰ πῇ λιμάνι καὶ ποῖον τεράστιον προορισμὸν ἐπιτελοῦν εἰς τὴν ζωὴν μιᾶς χώρας. "Ἄς ἐπισκεφθῇ τὰ ναυπηγεῖα, διὰ νὰ συγκλονισθῇ ἀπὸ τὰ μηροκοπήματα καὶ τὴν ἀντοτικὴν ἔργασιαν, ποὺ γίνεται ἐκεῖ διὰ τὴν ταχείαν ἀντικατάστασιν τῶν ναυπλειῶν τοῦ πολέμου, "Ἄς ἐπισκεφθῇ τὰ χρηματιστήρια τῶν ναύλων καὶ ἀς προσπαθήσῃ νὰ συλλάσῃ, ἔστω καὶ μίαν γενικὴν εἰκόνα, δλους αὶ τοῦ πολέμου.

"Καὶ ἀς μὴ περιορίσῃ τὴν ἐπισκεψίν του δ. κ. "Υπουργός μδιν

εις 'Αμερικήν. "Ας έπισκεφθῇ τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Νορθηγίαν, τὴν Σουηδίαν, τὴν Ὀλλανδίαν, ἀκόμη καὶ τὴν ἡττημένην Ἰταλίαν. "Ετοι καὶ μόνον δὲ κ. Ἀθραάμ τὸν ἀντιληφθῆ ποιος ναυτιλιακὸς δργασσός ὑπάρχει σήμερον εἰς δόλας τὰς χώρας τοῦ κόσμου καὶ ποῖα τεράστια μέσα διαθέτουν αἱ ξέναι ναυτιλίαι καὶ τότε θὰ ἡμπορέσῃ νὰ κάμῃ συγκρίσεις μὲ τὴν πτωχικὴν ιδικήν μας. Μέσα εἰς τὸ παγκόσμιον ναυτιλιακὸν πλαίσιον θὰ ἡμπορέσῃ νὰ τοποθετηῇ ὁ κ. Ὑπουργὸς τὴν σημαίαν μας καὶ εἰμεθα ψέναις, διτὶ θὰ ανταλάβῃ ποὺς ἀθλοὶ ἀπαιτεῖται, διὰ νὰ σταθῇ ἡ φτωχὴ ἀνὴρ σημαία μεταξὺ τῶν ἀλλών ναυτικῶν κολποσῶν. Καὶ τότε πολλαὶ προκαταλήψεις καὶ σφαλεραὶ γνῶμαι θὰ διαλυθοῦν αὐτομάτως. Προκαταλήψεις καὶ γνῶμαι, αἱ δύοις ἔχουν φυτρώσει εἰς τὸ μουχλιασμένον δάπεδον τοῦ δημοσίου γραφείου καὶ συντηροῦνται μὲ τὸν μολυσμένον ἄρεα, ποὺ ἐπικρατεῖ ἐκεῖ μέσα.

Εὐχόμεθα εἰς τὸν κ. Ἀθραάμ τὴν ἀλλάγην αὐτὴν τοῦ «κλίματος» — διὰ νὰ χρησιμοποιήσωμεν τὴν λέξιν τῆς μόδας — μὲ τὴν πεποιθησιν, διτὶ, διταν, σὺν Θεῷ, ἐπιστρέψῃ ἀπὸ τὸ ταξίδιόν του, θὰ φέρῃ μαζί του δίλιγην ἀρμύραν τῆς θαλάσσης, ἡ δύοις, ὡς ἀλλοὶ Δ. Δ. Τ., θὰ ξενιγιάνῃ τὸ οἰκόδομημα τῆς δόδου Κολοκοτρώνη.

"Οχι μὲ ἄδεια χέρια"

"Αλλὰ δὲ κ. Ὑπουργός, μεταθάνιων εἰς τὰ μεγάλα ναυτιλιακὰ κέντρα τοῦ ἔξωτερικοῦ, δηποτὲ αὐτὴν τὴν στιγμὴν ἔχει συγκεντρωθῆ σχεδὸν ἡ ὀλόρτης τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ, ἀς μὴ ὑπάγῃ μὲ ἄδεια τὰ γέρια. Περιμένουν ἐκεῖ οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ μὲ ἀγωνίαν τὴν ἐπίλυσιν ὠρισμένων ζητημάτων, διὰ νὰ ἀναλάβουν μὲ δρμὴν τὸν ἀγώνα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως.

Τὰ ζητήματα αὐτὰ εἶναι γνωστά, πολὺ γνωστά καὶ εἰς τὸν κ. Ὑπουργὸν καὶ εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας. "Ἐπι τεφαλῆς αὐτῶν ἔρχονται τὰ ναυτεργατικά, τὰ δύοις ἐπὶ διετίαν περίπου ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς Ἑλλάδος μέχοι οἱμερον παραμένουν εἰσέτι ἀλλα.

"Οπως ἔγραφή εἰς τὰς στήλας αὐτάς, εἰς τὰ προηγούμενα τείχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δὲ Ἐφοπλισμός, ἐκδηλώσας ἡδη πειράνως τὴν πρόθεσιν του, δηποτὲ προθῆ εἰς ἀθρόας ἀγορᾶς πλοίων, ἔζητησε τὴν ἀμεσον ρύθμισιν τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων, ἐκ τῆς δύοις ἡδη ἔξαρτηθῆ ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις τῶν ἀγορασθισμένων πλοίων.

Τὸ μισθολόγιον, τὸ ἀδειματολόγιον, ἡ ἐπιβολὴ τῆς ιδέας τῆς ἐργασίας καὶ τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἡ σύνθεσις, κοινὴ ἡ ἔκλογη τῶν πληρωμάτων, εἶναι ζητήματα θεσικά καὶ θεμελιώδη, τὰ δύοις ἔχουν ἀνάγκην ἀμέσου ρυθμίσεως. "Ενας νέος καταστατικὸς χάρτης, καθορίζων τὰς σχέσεις ἐπιχειρήσεως καὶ ναυτεργατῶν, πρέπει νὰ συνταχθῇ τὸ ταχύτερον καὶ καὶ τοκοχρωμῆται κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε νὰ δημιουργηθῇ ἡ ἀτμόσφαιρα τῆς ἐμπιστοσύνης καὶ τῆς σταθερότητος, ἡ δύοις εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἀναδημιουργίαν.

Αὐτὸ περιμένει εἰς μάτην ἐπὶ δύο διλόκληρα χρόνια δὲ Ἐφοπλισμός καὶ ἔξ, αὐτοῦ ἔξαρτατοι σήμερον ἡ ναυτιλιακή μας, ἀναζωγόνησις.

"Ο κ. Ὑπουργός τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας γνωρίζει ἡδη τὰς ἀπόδεισις τῶν δύο μερῶν, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν, καὶ πρέπει, νομίζομεν, νὰ ἔχῃ ἡδη μορφῶσι γνῶμην ἐπὶ τοῦ δικαίου καὶ λογικοῦ ἡ, ἀντιθέτως, τῶν ἐκστέρωθεν ἀπόδεισιν. "Ηλθε πλέον ὁ καρδιὸς νὰ μάθωμεν ποὺς εἶναι ἡ γνῶμη τοῦ Κράτους ἐπὶ τοῦ σοβαρωτάτου αὐτοῦ της ζητήματος καὶ πῶς ἡ γνῶμη αὐτῆς θὰ λάβῃ τὴν μερή τῆς ποιαγματικότητος, διὰ νὰ λήξῃ, ἐπὶ τέλους, αὐτή ἡ ἀνωμαλία, ποὺ κατήνησε σωστὴ γάγγραινα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας.

"Ἐν δὲ κ. Ἀθραάμ μεταθῆ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, χωρὶς νὰ ἔχῃ τούλιστον ἀπόκρως ταλλάσσει σαφεῖς γνώμας διὰ τὰς ναυτιλιακές, φωδούμεθα, διτὶ θὰ διμοιδίῃ μὲ καλεσμένον εἰς γενιμα, ποὺ δὲν ἔστειλε εἰς τὴν ποσοσκαλούσαν οἰκοδέσποιναν οὔτε καν ἔνα μπουκέτο λουλούδια.

"Ο περιβόητος νόμος"

"Αλλὰ καὶ τὸ πολυθύριον αὐτὸ της ζητήματα τῆς δεσμεύσεως, τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων καὶ τοῦ παραδόξου νόμου 545 «περὶ παρακρατήσατος», παραμένει ἐπὶ ἐννεάμηνον ἡδη ἐν ἐκκρεμήτη καὶ κρατεῖ εἰς κατάστασιν ἀναποφασιστικότητος καὶ διστακτικότης διλόκληρον τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον.

Τέλος πάντων, δὲν ἡμπορεῖ κανεὶς νὰ μᾶς εἴπῃ, ἐάν χρειάζεται ἡ δὲν χρειάζεται ὁ νόμος αὐτός, διατὶ ἐσκόντωφεν εἰς τὴν ἐφαρμογήν του, τὶς πταίει δὲ αὐτό καὶ τὶ γίνεται ἡ τρόκειται νὰ γίνῃ;

Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὁ συνεργάτης μας κ. Ν. Κατσαπής, εἰς σχετικὸν ἀρθρὸν του, ὑποστηρίζει, διτὶ ὅτι ἡ ιστορία τῆς δεσμεύσεως τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων ὑπῆρχεν ἔνα μέτρον δικαιαιολόγητον καὶ ἀστοχον καὶ διτὶ σήμερον, ὅποτε ὑπάρχει ἐκδηλός ἡ πρόθεσις τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς ἀγοραὶ πλοίων, ὁ νόμος 545 οὐδένα προορισμὸν ἔχει πηρετεῖ. Εἶναι μία γνώμη, τὴν ὅποιαν θὰ ἡμποροῦσαν νὰ ἔξετάσουν οἱ ἀρμόδιοι, καὶ ἐπὶ τέλους, τὰς ἀπόψεις αὐτάς καὶ, πρὸ παντὸς, ἀς δοῦτι μία ταχεῖα λύσης εἰς τὸ ζῆτημα, διὰ νὰ γνωρίζουν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὸ Κράτος τὶ θὰ κάμουν. Εἶναι ἀκατανόητον, ὑστερα ἀπὸ διλόκληρον ἐννεάμηνον, ἀφ' δουτού ἐδημοσιεύθη ὁ νόμος 545, νὰ παραμένῃ ἀνεφάρμοστος καὶ ἐν τῷ μεταξὺ νὰ είναι τὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια δεμένα, ἔστω καὶ θεωρητικῶς, εἰς στιγμὴν, ποὺ τὸ θάτερον εἶπεν οι πρωταρχικῆς σπουδαιότητος.

Νομίζομεν, διτὶ δὲ κατί σχετικὸν καὶ μὲ τὸ ζῆτημα αὐτὸ θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ εἰς τὴν θαλίτσαν του κατά τὸ ταξίδιόν του εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

"Καὶ τὰ δολλάρια;"

"Αλλὰ καὶ διὰ τὸ προσφάτως δημιουργηθὲν ζῆτημα τῆς παροχῆς συναλλάγματος εἰς δολλάρια εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς πρὸς ἀγορὰν ἀμερικανῶν πλοίων ἐπὶ ἀνταλλαγῆ λιρῶν, πρέπει κατί νὰ ἔχῃ νὰ εἴπῃ δὲ κ. Ἀθραάμ, ὅταν θὰ φύσῃ εἰς Νέαν Υόρκην, διτὶ τὸ ζῆτημα αὐτὸ εἶναι πρωταρχικῆς σπουδαιότητος.

"Οπως ἔγραψαμεν εἰς τὰς στήλας αὐτάς τοῦ προηγούμενου τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἔχουμεν λίρας εἰς Αγγλίαν, ἀλλὰ μᾶς εἶναι σχρηστοῖ, διτὶ οὔτε νὰ τὰς ἔχαγάγωμεν μεταρρύμεν, οὔτε νὰ ἀγοράσωμεν ἀγγλικὰ πλοῖα, ἀφοῦ δὲν τὸ ἐπιτρέπει ἡ ἀγγλικὴ Κυβέρνησις. Καὶ αὐτὸ λέγεται θοήθεια τῆς μεγάλης συμμάχου μας διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς κατεστραμμένης ἡρωΐκῆς Ἑλλάδος!

"Η λύσης τῆς παραχωρήσεως εἰς τὴν Ναυτιλίαν δολλαρίων ἐκ τοῦ δανείου τῆς Export Import Bank, ἐπὶ ἀνταλλαγῆ λιρῶν, εἶναι πράγματι, μία διευκόλυνσις. "Αλλά" ἔρωτάται: Πρόκειται περὶ ζητήματος θετικοῦ ἡ περὶ νεφελωδῶν ὑποσχέσεων; "Ἔγινε τόσος θρυσθός, τελευταίως, γύρω ἀπὸ τὸ ζῆτημα τοῦτο, ἀνεπτερώθησαν ἐλπίδες, ἔξεφράσθησαν εὐχαριστίαι, ἀνεπέμφθησαν ὑμνοί, ὕστε, ἔκανεν λίρας αὐτή ίδεα δὲν καταλήγῃ εἰς τίποτε, θὰ ἡτο προτιμώτερον νὰ μὴ είχε κάνει δημιουργηθῆ.

"Ο κ. Ὑπουργός τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, νομίζομεν, διτὶ θὰ πρέπει νὰ ἀναλάβῃ μὲ ἔξαρτητον ἐνδιαφέρον τὸ ζῆτημα τοῦτο καὶ νὰ τὸ φέρῃ εἰς ταχὺ καὶ αἰσιον πέρας. "Ἄς εἶναι δὲ θέσιος, διτὶ, μεταθάνιων εἰς Νέαν Υόρκην μὲ κατί θετικὸν καὶ δριστικόν, θὰ φέρῃ εἰς τὸν ἀπόδημον ἐφοπλισμὸν ἔνα δράσιν δῶρον, ποὺ θὰ ἀποδεικνύῃ διτὶ η σημειωνή Κυβέρνησις ἔχει κατανόησιν καὶ στοργὴν διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ αὐτὸ θὰ ζωγονήσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην καὶ θὰ δώσῃ θάρρος διὰ μίαν προσπάθειαν τεραστίας σημασίας διὰ τὸν τόπον.

"Προσοχὴ εἰς τὰ προσωρινὰ μέτρα"

Καλές καὶ ἀγιες ιοὶ κορβέττες, ποὺ προστίθενται ἡ μία μετά τὴν ἀλλήν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας συγκοινωνίας. "Η λαϊκὴ παροιμία «ἀπὸ διλότελα καλή ναι κι η Παναγιώτανα» ἔχει πλήρη ἐφαρμογὴν ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Βολεύμεθα πρὸς τὸ παρόν ἐκ τῶν ἐνόντων, ἀφοῦ οὔτε ἔστιν ἄλλως γενέσθαι. Φοβούμεθα, δύως, μήπως ἡ προσωρινή αὐτή ἔξοικονδημοσίες τῶν συγκοινωνιακῶν μας ἀναγκῶν μᾶς κάμη νὰ ἡσυχάσωμεν καὶ νὰ παραμελήσωμεν πας ζητήματος, ποὺ ἐπὶ δεκατηρίδας ὁλοκλήρους ἔχει θασανίσῃ αὐτὸν τὸν τόπον. Φοβούμεθα μήπως συμβῇ διτὶ τοὺς συνήθειας ουμβαίνει εἰς τὴν Ἑλλάδα, δηποτὲ δὲν διαρκεῖ περισσότερον ἀπὸ τὸ προσωρινόν. Καὶ τότε μετ' ὀλίγον χρόνον θὰ ίδωμεν τὸν ἀκτοπλοϊκὸν μας στόλον νὰ ἀποτελήσῃ ἀπὸ δειγματοδημονίου διαφόρων πλωτῶν κατασκευασμάτων, ἀχρήστων καὶ ἀκαταλλήλων, θὰ εὑρεθῶμεν πρὸ δημιουργημένων «καταστά-

Telegrams:

"GENICOLAOU,"
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

‘Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΟΡΑΚΕΥΣΙΣ

σεων», ἀπὸ τὰς ὁποίας θά εἰναι σχεδόν ἀδύνατον νὰ ἀπαλλαγῶμεν, καὶ ἔτοι τὸ ἀκτοπλοϊκὸν μᾶς πρόβλημα θὰ γίνη πλέον πολύπλοκον καὶ πλέον δυσεπίπειον ὅτι ὑπῆρχεν εἰς τὸ παρελθόν. Διότι ἡ μακρὰ ἴστορία τῆς ἀκτοπλοΐας μᾶς περιέχει μὲν μερικάς ωραίας προσπαθείας, αἱ ὁποῖαι, ὅμως, ἐπίγησαν μέσα εἰς τὴν προχειρότητα, τὴν προσωρινότητα καὶ τὴν σπασμαδικότητα, ποὺ ἔχαρακτήριζον τὴν κρατικὴν πολιτικὴν εἰς τὸν ναυτιλιακὸν αὐτὸν κλάδον.

"Οταν κατὰ τὸν λήξαντα πόλεμον ἔχαθη ὀλόκληρος σχεδὸν ὁ ἀκτοπλοϊκὸς μᾶς στόλος, ὑπῆρχαν μερικοί, ποὺ ἦσαν θησαυροί στολίκτα συναιθήματα λύπης καὶ ἀνακουφίσεως, λύπης μὲν διὰ μίαν σοθαράν ναυτιλιακὴν ἀπώλειαν, ἀνακουφίσεως δὲ διὰ ἀπτηλάγημεν ἀπὸ ἕνα στόλον παταπάλιων πλοίων, ποὺ εἶχε καταντήσει ὡς ἐφίλτης μᾶς. Καὶ ἐνενήθησαν πολλαὶ ἐλπίδες διὰ ἀπὸ τὴν θιάσιαν καὶ ὀλοκληρωτικὴν αὐτὴν ἑκαταρίσιον θὰ ἀνέκυπτεν ἔνας νέος ἀκτοπλοϊκὸς στόλος, ἀποτελούμενος ἀπὸ πλοῖα συγχρονισμένα καὶ κατάλληλα διὰ τὰς ἑσωτερικὰς θαλασσίας μᾶς συγκοινωνίας. Φαίνεται δὲ διὰ μὲ τὴν προοπτικὴν αὐτὴν ἐμελετήθη τὸ ἀκτοπλοϊκὸν μᾶς ζῆτημα ἀπὸ μερικοὺς ἐπανόντας.

Βεβαίως, ἡ ἀπελευθέρωσις τῆς πατρίδος δὲν ἔγινεν ὅπως ὅλοι τὴν ἔφαντάσθημεν καὶ τὴν ωραίατάσθημεν κατὰ τὰ σκοτεινὰ χρόνια τῆς κατοχῆς. "Ολαι σχεδὸν αἱ προσδοκίαι καὶ αἱ ἐλπίδες μῆς διεψεύσθησαν καὶ ὅσιοι ὠνειρέψθημεν μίαν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἀνάδημουργίαν ἐπάνω εἰς ὑγείες καὶ σταθεράς θάσεις ἐμείναμεν μόνον μὲ τὰ δυνειρά. "Ετοι καὶ ἡ ἰδέα μᾶς νέας ἀκτοπλοϊκῆς συγκοινωνίας, ἀνταξίας τῆς πολυνήσου καὶ πολυκόπου Ἑλλάδος, παρέμεινεν ἀπλὴ ἰδέα. "Ἐκείνο, ποὺ πολλοὶ ἔφθιθημεν, δηλαδὴ ἡ ἀντιμετώπισις τῶν ἀμέσων συγκοινωνιακῶν μᾶς ἀναγκῶν διὰ προχείρων καὶ προσωρινῶν μέσων, ἔγινε πραγματικής. Διάφορα πλοῖα, κάθε ἀλλο παρὰ ἐκείνα, ποὺ θὰ ἤσαν κατάλληλα, ἐτέθησαν ἐν ὑπερεσίᾳ καὶ δημιουργοῦν μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου μίαν «κατάστασιν», ἀπὸ τὴν διόποιαν εἶναι ζῆτημα ἀν θὰ ἡμιπρέσωμεν μίαν ἡμέραν νὰ ξεφύγωμεν.

"Ἐδῶ, λοιπόν, χρειάζεται νὰ στραφῇ ἀμέριστος ἡ προσοχὴ τῶν ἀρμόδιων διὰ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ μᾶς ζῆτηματα παραγόντων. Νὰ πειθοῦν διὰ αἱ μέχρι τοῦδε ἔφαρμοζόμεναι λύσεις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μᾶς ζῆτηματος εἶναι καὶ πρέπει ὅπως δήποτε νὰ εἶναι προσωριναί. Νὰ προσέξουν καλά μῆπως ἀπὸ τὴν προσωρινήτα τοῦ δημιουργοῦν «κατάστασεις» μὲ ὑποχρεώσεις καὶ δεσμεύσεις, ἀπὸ τὰς ὁποίας θὰ εἶναι δύσκολον νὰ ἀπαλλαγῶμεν. Καὶ πρὸ παντὸς νὰ βάλουν κάτω τὸ δύλον ἀκτοπλοϊκὸν μᾶς ζῆτημα, νὰ τὸ μελετήσουν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ, ἀφοῦ καταλήξουν εἰς συγκεκριμένα πορίσματα, νὰ ἐπιδιώξουν παντὶ οθένει τὴν θέσιν εἰς ἔφαρμογήν ἐνὸς καλοῦ προγράμματος, δυναμένου νὰ ἱκανοποιήσῃ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μᾶς ἀνάγκας συμφωνίας πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα καὶ μὲ μίαν προοπτικὴν μακρᾶς διαρκείας.

"Ἄς προσέξουν, λοιπόν, οἱ ἀρμόδιοι τὴν οημεριήν μορφήν, ποὺ λαμβάνει τὸ ἀκτοπλοϊκὸν μᾶς ζῆτημα, διότι σημερον ὁκριῶσι εἶναι μία κρίσιμος καμπή μὲ πολλοὺς κινδύνους νὰ καταστρέψωμεν διὰ μίαν ἔτι φοράν μίαν ἀπὸ τὰς σπουδαιοτέρας συγκοινωνίας μᾶς.

Ἀπαγορευτικὴ ἐπιβαρύνσεις

"Ἐξ ἀφορμῆς τῶν δυνάμεων ἀνωτέρω γράφομεν περὶ τῆς ἀκτοπλοΐας, νομίζομεν, διὰ ἐπιβάλλεται νὰ ἐπιπομένει δλίγια τινὰ δι᾽ ἐν καταπληκτικὸν φαινόμενον, ποὺ συμβάνει εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς. "Ἐνῷ, δηλαδή, δὲ καλός θεός μᾶς ἔδωσε μὲ περισσὸν γενναιοδωρίαν τὴν θαλασσαν, καθ' ἥν στιγμὴν ἀλλοὶ λαοὶ αἱματοκυλίονται εἰς θανασίμους ἄγωνας διὰ μίαν λωρίδα παραλίας ἢ διὰ μίαν ἔξοδον πρὸς τὴν θαλασσαν, ἡμεῖς διὰ συστηματικῆς καὶ ὀργανωμένης ἀντιθαλασσινῆς πολιτικῆς ἀγωνιζόμεθα νὰ καταστήσωμεν τὸ θέσιον αὐτὸ δῶρον ἀπρόσιτον καὶ ἀχροῖστον διὰ τὸν Ἐλληνα πολίτην.

"Ἐνιοῦμεν τὴν κατασθλητικήν, ἡ μᾶλλον αὐτόχρημα ἀπαγορευτικὴν ἐπιβάρυνσιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν διὰ διαφόρων φορολογιῶν καὶ τελῶν, ποὺ μόνον ἀνθρώπων μισοῦντες θανασίμως τὴν θαλασσαν, καὶ τοὺς Ἐλληνας θὰ ήδυναντο νὰ ἔφαρμοσουν. Οὕτω, τὸ θασικὸν πλεονέκτημα τοῦ χαμηλοῦ κόστους τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἔξελιπε καὶ αἱ χερσαῖαι συγκοινωνίαι, καίτοι φυσικῶς καὶ τεχνικῶς εἶναι ἀκριβώτεραι, ἔγιναν εὐθηνότεραι τῶν θαλασσίων.

Χαρακτηριστικὰ εἶναι μερικά παραδείγματα, τὰ διόποια ἀριθμέθα ἐκ προπολεμικῆς μελέτης τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου.

Οὕτω, ἐνῷ δὲν μεταφορᾶς 2.000 χιλιογράμμων ἑκατοκιμένου θάμβακος ἀπὸ Πειραιά εἰς Σύρον ἦτο κατὰ τὸ 1938 δραχ. 616, τὰ διάφορα ἔξοδα, τέλη καὶ οἱ διάφοροι φόροι ἀνήρχοντο εἰς 2.100 δραχμαῖς, ἤτοι δὲν μεταφορᾶς 340 ἐπὶ τοῖς ἔκατον!

Διὰ τὴν μεταφορὰν ἐκ Σύρου εἰς Πειραιᾶ ἐνὸς δέματος περιέχοντος χειρόμακτρα καὶ τραπεζούμανδηλα φαγητοῦ βάρους 100 χιλιογράμμων, δὲ μὲν ναῦλος ἦτο 70 δραχμαῖς, τὰ δὲ ἀλλα ἔξοδα 436 δραχμαῖς, δηλαδὴ ἐπιβάρυνσις 623 τοῖς ἔκατον ἐπὶ τοῦ ναῦλου!

Διὰ τὴν μεταφορὰν ἐνὸς τόνου μαλλίνων ψφασμάτων ἐκ Βόλου εἰς Αθήνας διὰ θαλάσσης δὲ μὲν ναῦλος ἦτο 600 δραχμαῖς, τὰ δὲ ἀλλα ἔξοδα 3.800 δραχμαῖς, ἤτοι ἐπιβάρυνσις κατὰ 633

τοῖς ἔκατον! Τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς τοῦ αὐτοῦ ἐμπορεύματος σιδηροδρομικῶν ἦσαν κόμιστρα 1.200 δραχμαῖς, διάφορα ἔξοδα 400 δραχμαῖς, δηλαδὴ ἐπιβάρυνσις μόνον 33%. Οὕτω ἐνῷ δὲν ναῦλος ἦτο τὸ ίμισυ τῶν κομιστρῶν, καταντοῦσε ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορᾶ, λόγω τῶν ἐπιβαρύνσεων νὰ εἶναι ἀκριβώτερα τῆς διὰ τοῦ οιδηροδρόμου κατὰ 2.800 δραχμαῖς, ἤτοι κατὰ 174 τοῖς ἔκατον ἐπὶ πλέον.

Διὰ τὴν μεταφορὰν 6.900 χιλιογράμμων ζύθου ἀπὸ Πειραιῶς εἰς Πάτρας διὰ θαλάσσης, δὲ μὲν ναῦλος ἦτο 2.500 δραχμαῖς, τὰ δὲ ἀλλα ἔξοδα 5.000 δραχμαῖς, ἤτοι 200 τοῖς ἔκατον ἐπὶ πλέον. Τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς τοῦ αὐτοῦ ἐμπορεύματος σιδηροδρομικῶν ἦσαν, κόμιστρα 3.800 δραχμαῖς, διάφορα ἔξοδα 900 δραχμαῖς, δηλαδὴ ἐπιβάρυνσις μόνον 24 τοῖς ἔκατον. Ἐν τέλει δημαρχίας, ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορᾶ, καίτοι δὲ ναῦλος ἦτο κατώτερος τῶν κομιστρῶν κατὰ 1.300 δραχμαῖς, ἤτοι κατὰ 34 τοῖς ἔκατον, καταντοῦσε ἀκριβώτερα τῆς σιδηροδρομικῆς κατὰ 2.800 δραχμαῖς, ἤτοι κατὰ 60 τοῖς ἔκατον.

Ἐνοεῖται, διὰ τοὺς ὑπόλογισμούς αὐτούς, ἐλήφθησαν ὑπὸ δημονός τὰ ἔξοδα καὶ οἱ φόροι καὶ τὰ τέλη, τὰ προθλεπόμενα ἐπισήμως, ἀλλὰ ὑπάρχουν καὶ διάφορα ἀλλα κονδύλια, τὰ δημονάουν ἀκόμη περισσότερον τὸ κόστος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ποιοὶς κακὸς δαίμων ἔχει καθήσει εἰς τὸν τράχηλον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὸν θασανίζει ἔτοι; Ποιοὶ εἰναι αὐτοί, ποὺ θλέπουν τὴν ἐλληνικὴν θαλάσσαν μὲ μίσος καὶ ἀποτροπιασμὸν καὶ θέλουν σώνει καὶ καλά νὰ μᾶς ἀπαγορεύσουν νὰ τὴν χρησιμοποιῶμεν; Ποιοὶ ἔχουν κηρύξει τὸν πόλεμον κατὰ τῶν φτωχῶν νησιών μας, ποὺ ἔχαρτῶνται μόνον ἀπὸ τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας καὶ τὰ καταδικάζουν νὰ πληρώνουν ἀκριβώτερα τὰς μεταφορᾶς ἀπὸ τοὺς τσοπάνιδες τῶν ἀπάτητων θουνῶν τῆς Ἐλλάδος, ἐνῷ ἔχουν τὴν εὐλογίαν τοῦ Θεοῦ, τὴν θάλασσαν, ποὺ δέν θελεῖ οὔτε δρόμους, οὔτε σιδηροδρόμους, οὔτε γεφύρια καὶ τουνέλ;

"Ἄλλ" αἱ θαλασσίαι συγκοινωνίαι καὶ μεταφοραὶ μᾶς ἔχουν καταντήσει ὀδέσποτον χωράφι, ὅπου δὲ καθεὶς ἡμιπορεῖ νὰ μπαίνῃ καὶ νὰ συχημονῆ, χωρὶς νὰ δίδῃ λόγον εἰς κανένα. Τὸ Κράτος μὲ τὰς διαφόρους ὑπηρεσίας του, ποὺ δροῦν ἀνεξαρτήτως, φορολογεῖ καὶ ἐπιβάλλει τέλη, οἱ δῆμοι, αἱ κοινότητες, τὰ λιμενικά ταμεῖα, οἱ διάφοροι καὶ ποικιλώνυμοι δργανισμοί, τὰ ταμεῖα προνοίας ἀνθρώπων, ποὺ δέν ἔχουν δικαιώματα εἰς τὴν θάλασσαν, ὅλοι ἐπιβάλλουν φορολογίας καὶ ἐπιβάρυνσεις ἀνεξέλεγκτων, καὶ χωρὶς κανένα χαλινόν. Ἀφήσατε πλέον τὰς διατυπώσεις καὶ τὰ ἔγγραφα καὶ τοὺς περιορισμούς, ποὺ καταντοῦν μεταφοράς τὰς θαλασσίας μεταφοράς καὶ προκαλοῦν τὴν ἀγανάκτησιν τῶν συναλλασσομένων.

Μὲ τοιαύτην πολιτικὴν ἀπέναντι τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μᾶς συγκοινωνιῶν, ποτὲ δέν ἡμιπορούμεν νὰ ἐλπίσωμεν κάποιαν ριζικὴν θελτικῶν τῆς καταστάσεως. Οταν ἐκάμαρμεν τὰς θαλασσίας μεταφοράς μᾶς ἀπροσίτους καὶ διὰ τὸν ἀπομιζόμενον τὰς εἰσπράξεις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μᾶς ἐπιβάρυνσεων, πῶς εἰναι δυνατόν νὰ ἔχωμεν συγκοινωνίας τῆς προκοπῆς;

Κάποιος δὲ ἐπρεπε νὰ ἀρπάξῃ τὸ φραγγέλιον καὶ νὰ διώξῃ δόλον αὐτὸν τὸν συρφέτον τῶν τυράννων τῆς ἐλληνικῆς θαλάσσης, οἱ διάθηκαν καὶ σώνει καὶ καλά νὰ μᾶς ἀπαγορεύσουν νὰ τὴν θλέψωμεν, ἔπειτα καὶ ἀπὸ μακρα. δὲν τοὺς πληρώσωμεν κάποιον φόρον ἡ κάποιο πρόκοπης «τέλος».

Ἐπιβεβλημένον καθῆκον

Εἰς πολλοὺς λιμένας τοῦ ἑξωτερικοῦ υπάρχουν ἐλληνικά πρακτορεῖα, τὰ διόποια συγκεντρώνουν ὅλα τὰ προσόντα διὰ τὴν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων, τῶν διόποιων ἀναλαμβάνουν τὴν πρακτόρευσιν. Δὲν τοὺς λείπουν οὔτε ἡ πεῖρα, οὔτε ἡ δργάνωσις, οὔτε ἡ ικανότης, οὔτε ἡ ἐντιμότης.

Διὰ νὰ ιδρυθοῦν καὶ κατορθώσουν νὰ σταδιοδρομήσουν τὰ ἐλληνικά αὐτά χραφεῖα, ἔχειρισθησαν καὶ κόποι καὶ ἀγώνες καὶ διπάναι. Διότι δὲν εἶναι εὔκολον νὰ σταθῇ κανεὶς εἰς ἔνους λιμένας, ὅπου αἱ ἔγχωροι ἐπιχειρήσεις εύνοούνται ἀπὸ τόσα εὔργυρετα καὶ προνόμια. Πολλά ἀπὸ τὰ ἐλληνικά αὐτὰ πρακτεῖα τοῦ ἑξωτερικοῦ ἔχουν ἀρκετά μακράν σταδιοδρομίαν, κατὰ τὴν διόποιαν ἔδοκιμάσθησαν καὶ ἐξετιμήθησαν ἀπὸ δύσους τὰ ἔχρησιμοποίησαν.

Ὥρα γενεράτορες καὶ αἱ καταστροφικαὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μᾶς συν-

E. H. M. MOHIDEEN & Co.

ESTABLISHED 1918

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS

50, Baillie Street,

Postbox, 284, Fort,

40, Church Street.

TRINCOMALEE

COLOMBO

Telegrams: MOHISHIPCO

Codes:

Telephone: 3870-91021

Scott's 10th Edition

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

LONDON AGENTS: JAS. A. McLAREN & Co.

46, BISHOPSGATE, LONDON E.O. 2

έπειαι, είλον τὸν δυσμενῆ ἀντίκτυπόν των εἰς τὰς Ἑλληνικάς αὐτάς πρακτορειακάς ἐπιχειρήσεις τοῦ ἔξωτερικοῦ, αἱ όποιαι ἐπὶ τόσῳ ἔτῃ παρέμειναν ἀνεύ ἔργασίας, ἐκράτησαν δημαρχίας θυσίας καὶ δαπάνας, ἐν τῇ προσδοκίᾳ μιᾶς καλύτερας ἀύριον. Τώρα, δπότε, σιγασιγά, η Ναυτιλία μας ξαναρχίζει νά κινήται, νομίζουμεν, διτελεῖναι ἐπιθετικόν καθήκον διά τοὺς "Ἐλληνας πλοιοκτήτας καὶ τοὺς δισχειριστάς των νά χρησιμοποιοῦν κατὰ προτίμησιν τὰ Ἑλληνικά πρακτορεῖα τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐφ' δοσον, φυσικά, ταῦτα παρέχουν ἔχεγγυα καλῆς ὑπηρεσίας, ἐφαμίλλου τῶν ξένων πρακτόρων.

Ελέσ Εποχήν, δρόπου έντονος έθνικιομόδιος έκδηλούται είς δλας τάς σφαίρας τῆς ἀνθρωπίνης δράσεως, καὶ εἰδικώτερον είς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, εἶναι, νομίζουμεν, ήθικὴ καὶ έθνικὴ ὑποχρέωσις νὰ ὑποστηριχθοῦν αἱ ἐλληνικαὶ πρακτορειακαὶ ἐπιχειρήσεις τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐφ' ὅσον, φυσικαὶ, ἵστανται εἰς τὸ ὄψιον των, διότι τοῦ θά Βοηθήσῃ εἰς τὸ νὰ σχηματισθῇ μία συμπαγής ἀλυσοσος Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δράσεως, διὰ νὰ ήμπορέσωμεν νὰ κρατήσωμεν εἰς τὸν ἀμειλικτὸν ἀγῶνα ἐπικρατήσεως, εἰς τὸν ὅποιον ἀπεδύθησαν αἱ ἄλλαι ἀντίζηλοι σημαῖαι.

'Η ναυτική έκπαιδευσης

Θέμα παλαιών τῶν στηλῶν αὐτῶν ή ἐπαγγελματική μόρφωσις καὶ η τεχνικὴ κατάρτισις τῶν ναυτιλλομένων μας. Ἀπὸ ἑτῶν δῆδη τὴν σύστασιν σχολῶν διὰ τε τοὺς ναυτίλους καὶ τοὺς μηχανικούς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὑπεδείξαμεν, ώς πρωταρχικήν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας διάγκην. Καὶ ἐφ' ὅσον τὸ Κράτος θάνκανον κατεδείχθη εἰς τὴν διάληψιν τῆς πρωτοθουλίας διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, εἴχομεν πολὺ πρὸ τοῦ πολέμου καλέσει τοὺς ἐφοπλιστὰς νά τροβοῦν αὐτοὶ, ώς ἀμεσώτατα ἐνδιαφερόμενοι, εἰς τὴν ἔδρασιν καὶ χρηματοδότησιν τῆς λειτουργίας δύο σχολῶν, διξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανικῶν, πρωδοῦντες οὕτω ἀποφαισιστικῶς πρὸς τὴν ἐπίλυσιν ἔνα ἐκ τῶν κεφαλαιώδους ομηρίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ζητημάτων.

"Ισως, ή πρό τοῦ πολέμου οἰκονομική δυσπραγία ν' ἀπετέλει διά τινας μεγαλοσχήμους τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου θάσιμον δικαιολογίαν, ὅπως τὴν γνωστὴν ἀμαφορίαν των ἐπιδειξουν καὶ διὰ τάς ἑπτὸ τοῦ θέματος τῆς ναυτικῆς ἐκπατιδεύσεως ὑπόδειξεις. Τώρα, ὅμως, μετά τὸν πόλεμον, μετὰ τὴν συσσώρευσιν τῶν καὶ τόσων ἐκατομμυρίων λιρῶν, καμμία δικαιολογία δὲν ἡμπορεῖ νά προσβληθῇ, ἀν καὶ πάλιν οἱ ἐφοπλισταὶ ἀγνοοῦσσον τὸ ἐπιτακτικὸν καθῆκόν των, ἔναντι αὐτῶν τῶν ἐπιχειρήσεών των, ἔναντι αὐτοῦ τοῦ μέλλοντος τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Περιττά πιστεύομεν νά είναι τά ἐπιχειρήματα, τά συνηγοροῦντα διά τὴν σύστασιν τῶν δύο σχολῶν. Κοινὴ συνείδησις σύμπαντος τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλλομένων μας ἔχει καταστῆ ἡ ἀνάγκη τῆς ἀρτιωτέρας καταρτίσεως τοῦ ἐμφύχου τῆς Ναυτιλίας ὑλικοῦ καὶ πανταχόθεν — ἀπὸ τοὺς νέους κυρίως — διαδηλώνται διακαής δό πόθος τῆς ἐν σχολαῖς μορφώσεως, τῆς ἀναδείξεως ἀξιωματικῶν εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον, ἀνταξίων εἰς θῆσος καὶ μόρφωσιν πρός τὰς παραδόσεις καὶ τὴν ἀποστολὴν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Θά έπισύρωμεν πάντως την προσοχήν των έφοπλιστῶν ἐπὶ ωρισμένων γεγονότων, Ικανῶν περιτράνων νά καταδείξουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀρτιωτέρας τεχνικῆς καταρτίσεως αὐτῶν, πού μετ' ὀλίγα θά διακυβέρνησιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλαισίου.

Πρέπει κατά κύριον λόγον δλοι νά πιστεύωμεν, ότι άνεπιστρεπτεί παρήλθεν ή έποχή του συστήματος της αύτοδιδαχής. Ό ναυτόπαις μὲ τάς στοιχειώδεις γραμματικάς γνώσεις, δυτις μὲ την πάροδον του χρόνου άνηρχετο την γέφυραν, άνηκει πλέον εις τὸ ἀπάντερον παρελθόν, εις την ἴστοιαν. Ακόμη καὶ δέ πιπολακώς εἰς τὰς ιδιωτικάς σχολάς παρακολουθῶν μαθημάτα τινα θασικά τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης καὶ τύποις υφιστάμενος τὴν θάσσον τῶν οἰπλωματικῶν ἔξετάσεων, σὺν τῷ χρόνῳ, δὲν θὰ ήμπορέσῃ ἐπιτυχῶς νά διακυβερνήῃ τὰ σύγχρονα πλοῖα, οὐδὲ νά παρακολουθήσῃ τὰς τόσας καὶ τοσας τεχνικάς καὶ γενικωτέρας ἀπαιτήσεις τῆς δλονέν ἔξεισισμένης ναυπλοίας. Η περίσσα καὶ τὸ αύτοδιδάκτον τῶν ναυτιλῶν μας, ἀπετέλεσαν εἰς τὸ παρελθόν τούς μοναδικούς μορφωτικούς παράγοντας. Τώρα ή μόρφωσις, ή ἔξειδικευμένη κατάρτισις πρέπει μὲ τὴν πέιραν νά συμβαδίζουν. Καὶ τὴν μόρφωσιν αυτήν, ἐκ παραλλήλου δὲ καὶ τὸ θήσος, μόνον εἰς τὴν οὐραλήν θὰ κατορθώσουν οἱ νέοι ναυτίλοι, ἐπειδὴ ουκαπτά ἀπαιτησιμείνοι, ν' ἀποκτήσουν.

‘Αλλ’ ἄς Ελθωμεν καὶ εἰς τοὺς μηχανικούς. Παραπονοῦνται, δτὶ τὸ Ἑμπορικὸν μας Ναυτικὸν

A. GORDON & SONS LTD.

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

Grain, hay & Separation cloths dry sheeting paper

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

δέν διαθέτει χειριστάς ικανούς, δοκιμασμένης πείρας, δια τὰ
όπωσδήποτε νεώτερα συστήματα προώσεως τῶν πλοίων, τάς δη-
ζελομηχανάς, τούς ἀτμοστροβίλους, ἀκόμη δὲ τούς υδραυλικούς λ. χ. λέθητας καὶ τούς συγχρόνους συνδυασμούς τῆς πλα-
νινδρομικῆς μηχανῆς. Παραπονοῦνται, ἀφοῦ αὐτοὶ κυρίως, οἱ ἔ-
πιστασιαὶ, εἰναι οἱ ὑπεύθυνοι τῆς θλιβερᾶς αὐτῆς καταστάσεως.
Ποῦ καὶ πότε θὰ ἡτο δυνατόν διά τοὺς νεοεισελθόντας πρὸ τοῦ
πολέμου εἰς τὸ μηχανοστάσιον νὰ ἐκμάθουν τὸν χειρισμὸν, ἔστω
τῶν ἀτμοστροβίλων; Εἰς τὰ Πειραιϊκά μηχανουργεία καὶ τὰς
υπτερινάς σχολάς ἐλάχιστα τινὰ περὶ πλανινδρομικῶν ἀτμομη-
χανῶν καὶ σκωτικῶν λεθήτων ἔξεμαθαν. "Ἐπειτα ἐπὶ τῶν ἐλλη-
νικῶν πλοίων, αὐτῶν τῶν συστημάτων ἐγνώρισαν τὴν λειτουργί-
αν καὶ εἰς αὐτά περιωρίσθη ἡ ἔξειδικευσίς των. Σκάφη μὲ δηγε-
λομηχανάς δέν είλην ἀποκτήσει ἡ Ναυτιλία μας, οὕτε καὶ ἀτμο-
στροβίλους πλοία τινὰ Ἑλληνικά ἔφεραν.

Τώρα, δίμως, με τήν πάροδον τοῦ χρόνου, ή παλινθρομική ἀπομηχανή θαίνει ύποχωρούσσα. Τὰ πλείστα τῶν ναυπηγουμένων ἥδη σκαφῶν δηζελοπτυχανάς φέρουν ἡ συστήματα σύνθετα ἀπομηχανῶν καὶ ἀποστροβίλων. Διερωτώμεθα, λοιπόν, εἰς τὰς κείρας ποιῶν μηχανικῶν πρόκειται νά παραδόσωμεν τὸν χειρισμὸν τῶν πλοίων μὲ τὰ σύγχρονα συστήματα προώσεως, ποὺ κατ' ἀνάγκην καὶ ἡ Ναυτιλία μας, ξεστα καὶ καθυστερημένη, θά ἀποκτήσῃ μετά τινα ἔτη;

Ἐπείγουσα προβάλλει ἡ ἀνάγκη τῆς συστάσεως μιᾶς σχολῆς διὰ τοὺς νέους μηχανικούς του Ε. Ν., ἐκ παραλήπου δὲ καὶ ἐνὸς προτόπου διὰ τοὺς μαθητὰς μηχανουργείου. Φυτώριον ἐπιτημονικῶς πλέον κατηρισμένων μηχανικῶν θά καταστῇ ὡς οὐδὴ λατέρ. Ἐκεῖθεν ἡ Ναυτιλία μας θα ἀντλήσῃ τὸ νέον αἷμα, αἷμα ζωγόνον διὰ τὸν κουρασμένον δργανισμὸν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Ζήτημα κεφαλαίων, οχι πολλών, οχι δυσαναλόγων πρός τὴν δυναμικότητα τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ζῆται ὅμως καὶ καλῆς θελήσεως εἶναι ἡ σύστασις τῶν υσχολῶν.¹ Η δάναγκη δὲν πρόκειται ἀπὸ κανέναν νὰ ἀμφισθήτηῃ, δύοπις ἐπίσης ἀναντίρρητον εἶναι τὸ ἄμειον τῶν ἐφοπλιστῶν κυρίως συμφέρον ἀπὸ τὴν ἀρτιωτέραν τῶν πληρωμάτων μας κατάρτισιν.

"Αν, συνεπῶς, καὶ εἰς τάς θερμάς τῶν στηλῶν αὐτῶν ὑποδείξεις κωφεύσῃ καὶ πάλιν δὲ ἐφοπλιστικὸς κόσμος, εἰς δύο πρέπει νὰ καταλήξῃ τις συμπεράσματα: "Η οἱ ἐφοπλισταὶ, συσσωρεύσαντες τὰ δόσα συνεσώρευσαν, ἔπαισαν ἐνδιαφέρομενοι διὰ τὴν προκοπὴν καὶ αὐτὴν τὴν ὑπόστασιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἢ διὰ στεροῦνται ὅμοι τῆς προϋποτιθεμένης ἐπαγγελματικῆς συνειδήσεως, τῆς μόνης ποὺ ἐπιτρέπει εἰς ἔνα οἰονδήποτε παραγωγικὸν κλάδον, πολὺ δὲ περισσότερον εἰς τὴν Ναυτιλίαν, τὴν

γωνικούς καλους, ποτε ως παρεπεμπές, ταξιδιώτης, συγκροτημένην δργάνωσιν και την ἐπί υψηλών θάσεων ἀνάπτυξιν.

Τό αμέσως προσεχές μέλλον θά ἀποδειξῃ ὃν θάσιμος ἐκ τῶν πραγμάτων θά είναι μία τῶν ἀντωτέων δύο ίδιων ὑποθέσεων. Εύχομεθα τό ἐναντίον διὰ τὸ καλὸν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἀλλά και γάριον τοῦ καλοῦ δόνιστος αὐτῶν τῶν ἐφοπλιστῶν της.

Λογική και δικαιοσύνη

"Εδωσαν τὰ πλοιά των εἰς τὸν μεγάλον ἄγωνα, ποὺ διεκῆγε τότε ἡ Ἑλλάς κατά τῶν δύο Αὐτοκρατοριῶν, καὶ τὰ ἔχασαν. Τὸ Κράτος δὲν ἐπλήρωσεν οὔτε τὰ συμφωνηθέντα ἑνίκαια οὔτε τὰ σφαλιστικάς ἀποζημώσεις, ἀφοῦ διέπραξε τὸ ἔγκλημα νά μεταθληθῇ εἰς ἀσφαλιστήν εἰς μίαν τόσον ἐπικίνδυνον στιγμήν.

Ἐννοοῦμεν τὸ γνωστὸν ζῆτημα τῶν Μεσογειακῶν μας φορτιγών καὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου, διὰ τὸ όποιον κατ' ἐπανάληψην ἥσχολήθησαν αἱ στῆλαι αὐτᾶς. Εἰς ἐπίμετρον, ἐπεχειρήθη ἀπὸ τὸ Κράτος μία ἀλλή «μανούβρα». Νά της καρακτηρισθοῦν τὰ διφειλόμενα εἰς τοὺς ιδιοκτήτας τῶν πλοιών αὐτῶν ὡς ἐμπίπτοντα εἰς τὴν περιθότον ἔκεινην συντακτικὴν πρᾶξιν τῶν καθηγάνων-μελῶν τῆς πρώτης μετά τὴν ἀπελευθέρωσιν Κυθερηνήσεως, διὰ τῆς όποιας τὸ Κράτος ἔσθητε τὰ χρέη του μὲ τὸ «ἔτοι Θέλω». Καὶ μὲ τοιαύτην τακτικὴν περιφενούμεν νά ξαναφίξωμεν τῶν Μεσογειακῶν μας στόλον, ποὺ μᾶς εἶναι ἀπαραίτητος, ἐάν θέλωμεν νά ζησωμεν ὡς γνωτική χώρα.

* Ακούνται, συνήθως, παράπονα ἐκ μέρους ώρισμένων κρ-

BANEY MADHUB MOOKERJEE & C^o.

Incorporating Raj Kissen Mookerjee

Established 1854

**DUBASHES
STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS**

CALCUTTA
Codes:
A.B.C.—Scotts—Watkins.

LONDON AGENTS: **Harwin Shipping Agency Ltd.**
London House, E.C. 3
Telephone: ROYAL 1524

τικῶν λειτουργῶν, ἀσχολούμενών μὲ τὴν Διοίκησιν Ναυτιλίας, διὰ τὴν ἐναντίον των πολεμικήν ἀπὸ δόλας τὰς διευθύνσεις. Ἀλλά, ὅτι νὰ παραπονοῦνται, θὰ ἥτο προτιμότερον νὰ ἀνοίξουν τὰ μάτια των καὶ νὰ θέουν ἀν ύπάρχοντας δάσιμοι δικαιολογίαι τῆς πολεμικῆς αὐτῆς καὶ, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, νὰ φροντίσουν νὰ διορθώσουν τὰ λάθη τῶν.

"Ολον τὸ ζῆτημα, περὶ οὗ σι γραμμαὶ αὐταὶ, ἔχει δημιουργηθῆ καὶ ὑφίσταται ἀκόμη λόγῳ κακῶν χειρισμῶν, σφαλμάτων καὶ στενοκεφαλίδας ἐκ μέρους τῶν ἀσχοληθεντῶν ἡ ἀσχολουμένων μὲ τὴν Ναυτιλίαν κρατικῶν λειτουργῶν. Δικαιολογίαι, θεοῖς, εὐκόλως δύνανται νὰ εὑρεθοῦν ἀπὸ ἑκείνους, οἱ οποῖοι προσπαθοῦν νὰ ἔκφεύγουν πάντοτε τῶν εὐθυνῶν, ἐπιρρίπτοντες τὰ ώρά τοῦ ἀπρόσωπον Κράτος ἢ εἰς τοὺς Ὑπουργούς ἢ εἰς τὸν μιτακάλην τῆς γειτονίας.

"Ἄς εἶναι. Ἐπὶ τοῦ παρότοις ἄς μὴ γενικέσσωμεν τὸ ζῆτημα, ἐπιφυλασσόμενοι νὰ τὸ πράξωμεν ἀλλοτε κατὰ τρόπον ἔκτενεστερον. Σήμερον προέχει νὰ τακτοποιηθῇ τὸ ταχύτερον τὸ ζῆτημα τῆς ἀπεζημιώσεως τῶν πλοιοκτητῶν μεσογειακῶν μας φορτηγῶν καὶ τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ, ἐάν ἐπικρατήσῃ ὅλιγον πνεῦμα λογικῆς καὶ δικαιοσύνης καὶ τὸ Κράτος συμπεριφερθῇ ὡς «gentleman», δύποτε θὰ ἔπειτε νὰ ἔχῃ κάνει, ἡ ρύθμισις τοῦ ζῆτημας αὐτὸς θὰ καθίστατο εὐχερῆς.

Δὲν πρόκειται, ἀλλως τε, οὕτε περὶ ἐλεγμοσύνης οὔτε περὶ χαριστικῆς πράξεως πρὸς ιδιώτας. Πρόκειται περὶ μιᾶς πράξεως δικαιοσύνης, διὰ τῆς οποίας θὰ δοθῇ ἡ δυνατότης νὰ πολεμήσωμεν οκληρὰ διὰ τὴν κατάληψιν τῆς θέσεως, ποὺ ἀνήκει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν εἰς τὴν Μεσόγειον, ἀπὸ τὴν οποίαν προσπαθοῦν νὰ μᾶς ἐκτοπίσουν τοσοὶ ἀλλοι ἀνταγωνισταί. Δὲν εἶναι ἀπίθανον, δύποτε τργαίνουν τὰ πράγματα, νὰ ίδωμεν καὶ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς περισσότερας πολυχρώμους σημαίας παρὰ Ἑλληνικάς.

Τὰ γερμανικά πλοῖα

Τὸ ζῆτημα τῶν γερμανικῶν πλοίων, τὰ ὅποια μᾶς ἐπειδικά οθησαν εἰς τὴν διάσκεψιν τῶν Βρυξελλῶν, φάνεται νὰ προχωρῇ κάπως ὅραδέως.

Κατὰ τὰς μέχρι τοῦδε σχετικάς πληροφορίας, ἐκ τῶν ἐπιδικούμενών πλοίων δέκα εἶναι ἔτοιμα καὶ δύνανται νὰ παραληφθοῦν ἀμέσως, ἔξι ἀλλα χρειάζονται μικράς ἐπισκευάς, ἔτερα δέκα ἔχουν ἀνάγκην μεγάλων ἐπισκευῶν, περὶ δὲ τῆς καταστάσεως τῶν ὑπόλοιπων δέν ὑπάρχουν σαφεῖς πληροφορίαι.

Κατὰ θά ἔπειτε νὰ γίνῃ διὰ νὰ ἐπίτευχθῇ ἡ τακτοποίησις τοῦ τόσου σούδαρου αὐτοῦ ζῆτηματος. "Υπάρχει ἡ ίδεα νὰ συγκροτηθῇ μιὰ διλιγομελῆς ἐπιτροπὴ ἔξι εἰδικῶν, ἡ οποία, μεταβαίνουσα εἰς τὸ ἔξωτερικόν, νὰ φροντίσῃ νὰ ἔξαριθωσῃ τὴν πραγματικήν κατάστασιν τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ δύσα μὲν εἶναι ἔτοιμα νὰ τὰ ἐπανδρώσῃ καὶ τὰ ἀποστέλλῃ ἀμέσως εἰς Ἑλλάδα, δι' ὃς χρειάζονται μικροὶ ἐπισκευαὶ νὰ τὰ ἐπισκευάσῃ τὸ ταχύτερον, διὰ δὲ τὰ λοιπά νὰ μελετήσῃ τὴν κατάστασιν καὶ νὰ ἔκφερῃ τὴν γνώμην τῆς περὶ τοῦ πρακτέου. Διότι διὰ τὰ τελευταῖα αὐτά πλοῖα τὰ πράγματα δέν φαίνονται πολὺ ἀπλά. Εἶναι ἐνδεχόμενον αἱ ἐπισκευαὶ, τῶν ὅποιων ἔχουν ἀνάγκην, νὰ στολίσουν τόσον, ὥστε ἡ ἀποδοχὴ καὶ παραλαβὴ τῶν νὰ ἀποδειχθῇ αὐσύμφορος.

"Ἄς γίνῃ, λοιπόν, διὰ τοῦ πρέπει τὸ ταχύτερον, διότι ἔχομεν τὸ σημαντικόν πλοίων, ὥστε δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἐμπλέξωμεν καὶ τὸ ζῆτημα αὐτὸ μέσα εἰς τοὺς φακέλλους καὶ τὰς συσκέψεις καὶ τὰς ἀτέρμονας συζητήσεις. "Ἄς γίνῃ ἡ Ἐπιτροπὴ αὐτὴ δχι δύω μας διαφόρους κυρίους, ἐπιθυμοῦντας ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ νὰ ταξιδεύσουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀλλὰ ἀπὸ ἀνθρώπους ποὺ ξεύρουν τὴν δουλειά των καὶ θὰ φύγουν ἀποφασισμένοι νὰ τακτοποιήσουν τὸ ζῆτημα τὸ ταχύτερον καὶ κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον. Σημειωτέον διὰ πολλὰ ἀπὸ τὸ ἐπιδικασθέντα πλοῖα εἶναι μικραὶ καὶ δὲν ἡμποροῦν νὰ δέλθουν τὸν Ἀτλαντικὸν διὰ νὰ φθάσουν ἔδω παρὰ μόνον κατὰ τοὺς θερινούς μῆνας. "Ἐνας, ἐπομένως, ἀκόμη λόγος διὰ νὰ ἐπιστευσθῇ ἡ παραλαβὴ τῶν.

Πῶς ἀλλάζουν σημαίαν

Ἐλάσσομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολήν·

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1ης τρέχοντος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἄρθρον τοῦ κ. Ν. Καταστητῆ ἀναφέρεται, ὅτι δύοις ἐφοπλισταῖς ἀναγκάζονται νὰ ἀλλάζουν τὴν σημαίαν τῶν πλοίων των τὸ κάνουν μὲ πιριόν καὶ ἀγανάκτησιν.

Εἶναι τόσον ἀληθές τοῦτο, ὥστε δύο μὲν ἐπιτρέψεται νὰ ἀναφέρω γραφαιτοικὸν ἐπεισόδιον, συμβάν κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ πολέμου εἴτη, γνωστὸν ἄλλως τε εἰς εὐρὺν κύριον ἐφοπλιστῶν.

Εἰς τὸν παλαιῶν ἐφοπλιστῶν, ἔξι ἐκείνον, δηλαδή, οἱ οποῖοι ἡγονισθησαν σκληρῶς ἐπειδειρηδίας διὰ νὰ δημιουργήσουν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἱραγκάσθη εἰς στιγμὰς ναυτιλιακῆς κρίσεως νὰ ἀλλάξῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τὸν πλοίον του μὲ ζένην, διότι, λόγῳ τῶν μεγάλων ἐπιθανόντων, ποὺ ἐπεβλήθησαν εἰς τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ἀπὸ τὸ Κράτος, ἡ ἐλληνικὴ σημαία ἐστήμανε βεβαίως χοροκοπίων τῆς ναυτιλίας τοῦ ἐπιχειρήσεως.

Τὸ πλοίον αὐτὸ δῆλος κάποτε εἰς ἀγγλικὸν λιμένα καὶ ὁ πλωκοτήτης του τὸ ἐπεσκέψθη. "Οταν ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν πρωτεύουσαν, συνοδεύοντος ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἀφοῦ τοῦ ηγεμόνη καλὸ ταξίδι, ἐγνώσεις καὶ εἰδή τοῦ πλοίου του καὶ ἀφοῦ ἐκνήταξε σιωπηλὸς καὶ μελαγχολικὸς δι' διλγας

στιγμᾶς, ξαφνικὰ ἐξέσπασεν εἰς μίαν ἐκδήλωσιν ὑστάτης πικρίας καὶ ἀγανάκτησιος. Καὶ ἐφηγεὶ δρομαίος, κωρίς νὰ ξαναγρψει τὸ ίδη τὸ πλοίον του.

Τὰ αἰσθηταὶ αὐτὰ τοῦ περὶ οὐ πρόκειται ἐφοπλιστοῦ εἶναι γενικὰ δύο λοιποὺς τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς. Τὴν θέλουν καὶ τὴν ἀγαπητὸν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ διὰ τὸν ἀναγκάζονται νὰ τὴν ἀλλάξουν, τὸ κάνουν διότι θέλουν, διὰ μὲ τὸ νὰ τὴν διατηροῦν βαίνουν πρὸς βεβαίαν κατασφρόφην.

Βεβαιωθῆτε, κ. Διευθυντά, ὅτι δύοις οἱ «Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ, δύοις ἄλλοις ὑπὸ ζήνας σημαίας, περιμένουν μὲ ἀγονίαν τὴν στιγμήν, ποὺ η ναυτιλιακὴ μας καταστατικὴ σὺν δειλιότητῃ σταθερῶς, ὅπεραν καταστήσει ικανά τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα νὰ σταθοῦν εἰς τὸν σκληρὸν καὶ ἀμείλικτον συναγωνισμὸν τῶν ἄλλων σημαίων. Καὶ ἐάν γίνη ἀπό, ἀλλαὶ οἱ ἐφοπλιστοὶ μὲ μεγάλην χαρὰν καὶ βαθεῖαν ικανοποίησίος, δύοις διά τὰς πρώμας τῶν καραβῶν τὸν τίς πολέμωμες σημαίες, διὰ μὲ τὴν ὑφώσουν τὴν ἀγαπητὴν Κρανιόλευκον.

Μὲ πολλὴν ἀκτίμωσιν
ΠΑΛΑΙΜΑΧΟΣ

Η ἀναγκαστικὴ ἀποταμίευσις

Ἐλάσσομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολὴν ἐκ μέρους πτωχῶν καὶ διέργων δέξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων τοῦ Ε. Ν., διὰ τῆς δοποὶ-ας θίγεται ἔνα ζωτικὸν διὰ τὴν θελτιώσιν τῆς δυσχεροῦς οἰκονομικῆς των θέσεως ζῆτημα:

Κύρῳς Διευθυντά,

«Θερμῶς σᾶς παρακαλοῦμεν, διότι φιλοξενήσητε εἰς τὰ ἀγαπητά μας «Ναυτικά Χρονικά» τὴν παρούσαν ἐπιστολὴν μας, ποὺ ἀπετει τὸν πόνον μας καὶ συνηγοροῦσε πλήσιον τῶν ἀμοδίων νὰ μᾶς ἀποδοθοῦν τὸ ταχύτερον τὰ χρήματα τῆς ἀναγκαστικῆς ἀποταμιεύσεως μας, διότι κυριοτεικῶς πενθεῖται.

«Ἐμεῖνα ἀπὸ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὰ πληρώματα, ποὺ ἀπεστάλησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν μὲ τὴν δευτέραν μάτωστολήν, τὸν Μάρτιον τοῦ 1945, ὅποτε καὶ ἐπιτριβωσαμεν ἀρκετά σκάψη, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, ἐλληνικά. Κατὰ κανήν μας τύχην, τὰ περισσότερα τῶν ἔν δύο πλοίων παρόδον δὲν είναι 12 μηνῶν, κατέπλευσαν εἰς Πειραιά, διότι καὶ ἀπελύθησαν, ἀντικατασταθέντες δι' ἔτερον, διότι είχομεν σηματηράς πενθεῖται.

«Ἐπειδὸν ἀπὸ τοὺς ἀξιωματικοὺς πληρώματα νὰ τηνεργατεῖται ἀποταμιεύσεως δύο μηνῶν, χωρὶς νὰ λαμβάνουμεν κανένα δούλητημα καὶ χωρὶς νὰ δινάμεθα ν' ἀντικεποτίσωμεν καὶ τὰς πλέον στοιχειώδεις ἀνάγκας τῶν ἔξαθλωμάτων οἰκογενεῖῶν μας. 'Ο χόνος τῆς ἐργασίας μας ἦτο περιωρισμένος καὶ αἱ μικροὶ μας οἰκονομίαι ἐξηνεμούσθησαν ταχέως. Ποὺν ἀρκούντιμοις πληρωσαμεν νὰ ἐπονήσωμεν ἔνα μέρος τῶν πληγῶν τῆς τετραμετούς ἀναγκαστικῆς ἀνεργίας μας, εὐρεθημεν καὶ πάλιν εἰς τὸ δύομόν μας, διότι πενθεῖται τὸ πληρωμάτων μας, διότι δέδοντο τὰ χρήματα μας. Δυστυχώς, τίποτε μέχρι της στιγμῆς δὲν γένεται πρὸς ἀνακούσιον μας.

«Καὶ διερωτήσθε: Εἰς ποὺν ἀριμόδιον πρέπει νὰ καταφύγωμεν; Ποὺν δὲ μᾶς σώσῃ ἀπὸ τὸ πλάσιμα τῆς πείνης, ποὺ στυγνότερον ἐγέρεται ἐνώπιον μας, όμοιον, ἀν μὴ καὶ χειρότερον, τῶν ἔτῶν 1941—44;

«Ἀνεγνώσαμεν εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διὰ ζητηθῆ νὰ τεθοῦν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἐν Ἑλλάδι Διοικούσης Ἐπιτροπῆς τὰν ἐν Λονδίνῳ ἀρχεῖον τοῦ σχετικοῦ Λογαρασμοῦ. Αὐτὸν καὶ μόνον δὲν μᾶς ἰκανοποιεῖ, διότι δὲν πράσιν τὸν πόνον μας καὶ οὐδὲ πελτιώνεται τὸ οἰκονομικὸν μας ἀδέξιδον. 'Απὸ τὰς φιλοξένους στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀναμένουμεν νὰ ὑποδειχθῇ διότι δὲ τὸ δίκαιον μας καὶ νὰ τύχωμεν τῆς δεούσης προστασίας.

Μετὰ τηνῆς

Πειραιώς, 8.7.46

Πράγματι, εἰναι τόσον λογικὸν καὶ δίκαιον τὸ αἰτήμα τῶν πτωχῶν αὐτῶν ἀγωνιστῶν τοῦ κύματος, ὥστε νὰ θεωρήται ἐπιθελημένη μία ταχεῖα, πρὸς τὴν ὑποδεικνυούμενην διὰ τῆς ἀνωτέρως ἐπιστολῆς κατεύθυνσιν, δραστηρία καὶ ἀποτελεσματικὴ ἐνέργεια. "Αλλως τε, δέν ἀλλάζουν τὴν σημαίαν τῶν πλοίων τους μὲ πιριόντων μας, διότι δέν τούς πράσιν τὸν πόνον μας καὶ οὐδὲ πελτιώνεται τὸ οἰκονομικὸν μας ἀδέξιδον. 'Απὸ τὰς φιλοξένους στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀναμένουμεν νὰ ὑποδειχθῇ διότι δὲ τὸ δίκαιον μας καὶ νὰ τύχωμεν τῆς δεούσης προστασίας.

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,

Wharfriargate, HULL

Telephones:

HULL 36078—18362

Η ΕΚΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Ἐνώπιον τῆς ὀλομελείας τοῦ Συμβουλίου Ἐπιφρατέως ἐξεδικάσθη τὴν 2αν Ἰούνιον, εἰς εἰδικῶς ὁρισθεῖσαν δικασμόν, ἡ αἵτησις ἀκυρώσεως τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλοτῶν κατὰ τῆς ὑπὸ ἀμφ. 21435 ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τῆς ἀφορούσης τὸν τρόπον ἐκλογῆς τῶν πληροφόρων φρεγτικῶν ἀποτελούσιν.

Η προσφυγή ἀρχικῶς ἐστέφετο κατά τῆς ὑπ' ἄριθ. 8590)46 ἀπόφασεως τοῦ τέως Ὑπουρογοῦ κ. Πελέτεη. Δεδομένου δημοσίου, διτὶ ἡ ἀπόφασις αὕτη ἀνεκλήθη μεταγενεστέρως ὑπὸ τοῦ Ὑπουρογοῦ κ. Ἀβραάμ, ἡ "Ἐνοιος τῶν Ἐφοριατῶν παρηγήθη τῆς προσφυγῆς ταύτης καὶ ἡσκητοῖς νέους προσφυγην κατὰ τῆς ἐν Ισραὴλ ἦδη ἀποφάσεως, ἡτοι, κατὰ τοὺς ἐφοριατάς, παρέζηται μὲν εἰς αὐτὸν μετόνομα ἐλευθερίαν ἐν τῇ ἐκλογῇ τοῦ πληρώματος, ὅχι διμος τὴν πλήρη ἐλευθερίαν, τὴν ὥπολαν ἡ Διεθνῆς Σύμβασις τῆς Γενεύης τοῦ 1920 καὶ ὁ νόμος ἡθέλησαν νὰ κατοχυφοποιησιν.

Τοῦ Σύμβουλίου Ἐπικρατείας προήδρευσεν ὁ Ἀντιπρόεδρος αὐτοῦ κ. Τσαμαδός. Εἰσηγητής είχεν διοικητὸν δύναμιν ὁ Σύμβουλος Ἐπικρατείας κ. Ραγούσης, μὲν δοκίμων τὸν κ. Ἰατρίδην. Διὰ τὴν "Ἐνωσιν Ἐποικιστῶν παρέστη ὁ Νομικὸς Σύμβουλος αὐτῆς κ. Γ. Λαζαλός. Εἰς τὴν δίκην παρενέβησαν ἡ Ναυτεργατικὴ Ὑγράνωσις Ο.Ε.Ν.Ο. μὲ συνήγορον τὸν κ. Πορφυρογέννην καὶ ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ Ὁμοσπονδία μὲ συνήγορον τὸν κ. Σ. Καράλην. Αμφότεραι αἱ Ναυτεργατικαὶ διγανούσταις συνετάχθησαν μὲ τὸν "Υπουργὸν καὶ ἔχηταισν, σὺν τοῖς ἀπορριφθῆι ἢ προσφυγῇ ἐφαστῶν. Τὸν Υπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔξεποσσόπτεσεν ὁ Νομικὸς Σύμβουλος τοῦ Κράτους κ. Λάιος.

Αρχομένης της διαδικασίας εἰσηγήθη τὴν ὑπόθεσιν πρὸς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικαρπείας ὁ Σύμβουλος κ. Ραγκούνης, διτὶς ἔξεδεσ τὸ ἱστορικὸν καὶ ἡσοκόληθ ἐν πρώτοις μὲ τὸ ζήτημα τοῦ παραδεκτοῦ τῆς προσφργῆς, τὸ ὄποιον ἤγειραν αἱ Ναυτεργατικαὶ Ὀργανώσεις. Ἡ ἀποψίς τῶν Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων ἦτο, διτὶς ἡ Ἔνοσις τῶν Ἐφοριατικῶν δὲν είχε δικαίωμα νὰ προσθάλῃ τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ὑπουργοῦ, διότι ἀντί κατὰ τὸ οὐσιαστικὸν τῆς περιοχέμενον ἐτάντιζε πρὸς προγενεστέραν ἀπόφασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον τοῦ Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας, ληφθεῖσαν τὴν 21.4.1945 διὰ τῆς συμφώνου φήμον τῶν ἐν τῷ Γ. Ε. Ν. Ε. ἀντιπροσώπων τῆς Ἐνόσεως τῶν Ἐφοριατικῶν. Ὁ κ. Εἰσηγητής ἔξεδεσ τὰς ἀπόφεις τῶν διαδίκων, ὡς είχον διατυπωθῆ δι' ὑπονυμάτων καὶ εἴπεν, διτὶς τὸ Συμβούλιον Ἐπικαρπείας ἔχει νομολογήσει, ὅτι δὲν δύναται νὰ ζητῇ τὴν ἀνάρρωσιν μᾶς Διοικητικῆς πράξεως ἔκεινος, ὁ δποῖος κατά τινα τρόπον τὴν ἀνεγνοίσιε καὶ τὴν ἐνέκρινε. ΕΝΟΜΙΖΩ, διωξ, εἴπεν, διτὶς ἡ ἀρχὴ ἀντὶ δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ προκειμένου περὶ ζητημάτων, ἀτίνα ἀνάγονται εἰς τὸν Δημοσίαν τάξιν, καὶ δὲν χρεοῦ ἀμφιβολία διτὶς τὸ προκειμένον ἀρροφῇ τὸν Δημοσίαν τάξιν. Διὰ τοῦτο, συνεπάγενεν, διτὶς παραδεκτὸς ἀσκεῖται ἡ προσφργή. Εἰσερχόμενος είτα εἰς τὴν οδοίαν τῆς ὑπόθεσεως, ἀνενέρθη εἰς τὰ κείμενα τῆς Διεθνῆς Συμβάσεως τῆς Γενεύης καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ νόμου, τοῦ δποίου ἔδωσε τὴν ἐρμηνείαν καὶ ἔξεφρασε τὴν γνώμην, διτὶς ἡ ἐλευθερία τοῦ πλοιοκτήτου ἐν τῇ ἐκλογῇ τοῦ πλοίωματος πρέπει νὰ είναι πλήρης. Ζε τῆς προσθαλλομένης, διωξ, ἀπόφθεσιος καταράνεται, διτὶς ἐπεκβήθησαν οὐσιώδεις περιορισμοί, διότι ὑπερχρεωθεὶς πλοιοκτήτης νὰ ἐκλέγῃ τὸ θηραμὸν τοῦ πλογμάτος οὐχὶ ἐκ πάντων τῶν ἀνέργων ναυτικῶν τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸ Γ. Ε. Ν. Ε., βλλ' ἐκ τοιπάσιον ἀριθμοῦ ἀνέργων, τοὺς δποίους διτὶς ὑποδεικνύουν αἱ ναυτεργατικαὶ δογματίσεις. Υπὸ τοῦ διωρού τούτου, εἴπε, παρεβάσθη ὁ νόμος καὶ ἡ Διεθνῆς Σύμβασις καὶ εἰσηγήθη, διωξ ἡ προσφργὴ τῶν ἐρπτῶν στῶν γίνη δεκτὴ καὶ ἀκνωθῆ ἡ προσθαλλομένη ἀπόφασις τοῦ Υπουργοῦ.

Μετά ταῦτα ἐδόθη ὁ λόγος εἰς τὸν πληρεζόνσιον δικηγόρον τῶν ἑφούλιστῶν κ. Δανιόλον, διστις ἀνέπτυξε τὴν προσφυγήν. Ἀποχρούν τὴν ἔνστασιν τοῦ ἀπαραδέκτου, εἶπεν, ὅτι δὲν είναι δυνατὸν νὰ δεσμεύνται ἡ "Ενώσις τῶν Ἐφούλιστῶν ἀπὸ τὴν ψῆφον, τὴν όποιαν ἔδωσαν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Γ'. Ε. Ν. Ε. οἱ εἰς τοὺς μελῶν αὐτῆς ἑφούλισται, διότι αὐτοὶ δὲν είναι ἀντιπρόσωποι ἔχοντες ἔξουσίαν νὰ συνάπτων συμβάσεις ἐξ δικαιοτος τῆς ἐπαγγελματικῆς τάξεως, ἀπὸ τὴν ὑ-

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

Telear. address: «CYPRONA»

Sudan, Erytrea and Aden.

ποίαν πρόερχονται, ἀλλὰ μέλη τῆς Συλλογικῆς Διοικήσεως ἐνὸς νομικοῦ προσώπου Δημοσίου δικαίου, μὲ γνώμην καὶ ψήφον ἀνεξάρτητον.¹ Ανεξαρτήτως δε τοῦ ὅτι τὸ ὄλον ζήτημα ἀνάγεται εἰς τὴν Διεθνῆ Δημοσίαν τάξιν καὶ πᾶσα συμφωνία ἀντίθετος πόρος τὸν νόμου εἶναι ἀμοιρος ὑσασδήποτε σημασίας, ἐκεῖνο τὸ ὄποιον προσέχει εἶναι, ὅτι καὶ² Ἀπρίλιον τοῦ 1945, ὅποτε ἐλήφθη ἡ ἐν λόγῳ ἀπόφασις τοῦ Γ. E. N. E., τὰ πλοῖα ἔτελον, κατὰ τὸν νόμον 3140, ἕπει τὴν ἔχουσαν τῆς Πολιτείας καὶ τὸ δικαίωμα τοῦ διοικητοῦ πλοιώρχου καὶ πληρώματος εἶχεν ὁ Υπονομγός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀσκῶν αὐτῷ διὰ τῶν ἐντολοδόγους τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου. Οἱ πλοιοκτῆται, κατὰ συνέπειαν, μὴ ἔχοντες δικαίωμα ἀναμίξεως εἰς τὴν διαχειρίσιμην, δὲν εἶχον τότε καὶ ἔννομα σεμφέροντα νὰ ὑποστηρίξουσι καὶ οἱ μετέχοντες εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ Γ. E. N. E. ἐφοπλισταὶ, ἔναν, πράγματι, ἔχειροςσάπτησαν τινά, δὲν ἔχειποστήσαν αὐτούς, ἀλλὰ τοὺς εἰδικούς ἐντολοδόγους τοῦ Δημοσίου. Διάφορος, δεδιώκεις, ὑπῆρξεν οὐσία τοῦ στάσις ἐφοπλιστῶν ἐν τῷ Συμβούλῳ τοῦ Γ. E. N. E. τὴν 12ην Φεβρουαρίου 1946, ὅποτε ἐμειοψήφισαν καὶ ἤξισσαν πλήρη ἐλευθερίαν ἐν τῇ ἐκλογῇ τοῦ πληρώματος, ἀγριβῶς διότι ἐπικεντρώνεις μετά τρεις ἡμέρας τῆς λήξεως τῆς ισχύος τοῦ νόμου 3140, ἐπόφειτο νὰ ἐπαναδοθῶ. τὰ πλοῖα εἰς τὴν ἐλευθέραν διασείδουσι τὰ πλοιοκτήτων καὶ νὰ ἐπανακτήσουσιν οὗτοι τὸ δικαίωμα τοῦ διοικητοῦ τοῦ πληρώματος.

Επειδόμενος κατόπιν είς τὴν ουσίαν τῆς ὑπόθεσεως, ἔξεθεσεν, διὰ
οποὺς τῆς Συμβάσεως τῆς Γενεύης τοῦ 1920 ἦτο νὰ ἀπαλλάξῃ τὸν ἄ-
νεργον γαντικὸν ἀπὸ τὴν μάστιγα τοῦ γαντομεσιτῶν. Πρὸς τοῦτο ἀπε-
φασίσθη διεθνῶς νὰ ἀπαγορευθῇ ἡ ἀσκησὶς τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ γαν-
τομεσιτοῦ εἰς ἓδωτας καὶ νὰ ἀνατεθεῖ μονοπλωαπὸς ἡ μεσολάθησις με-
ταξὶ πλοιάρχων καὶ ἀνέργων εἰς νομικὰ πρόσωπα Δῆμοσιον Δραπίον.
Ἀποζ. τὰ Γ. E. N. E., ἀτινα τελούσιν ἐπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς Πολιτείας.
Διὰ νὰ ἀποφευχθοῦν δώμας καταρρήσις τῶν Γ.Ε.Ν.Ε. εἰς βάρος τῶν
πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀνέργων, διέλαβεν ἡ Σύμβασις τῆς Γενεύης και
ειδικὴν διάταξιν, καθ' ἥν ὁ πλοιοκτήτης ἔχεινει ἐλευθερίως τὸ πλήρω-
μα του και ὁ γαντικὸς τὸ πλόιον ἐπὶ τοῦ διοιού θὰ ἀποτελεσθεῖ.

Υπέμνησε πατόπιν τάς διατάξεις τοῦ ἐλληνικοῦ νόμου, διτις ἑκόνωσε τὴν Σύμβασιν, ὡς καὶ τοῦ νόμου 192)36, διτις καθώρισε τὰ τοῦ τρόπου τῆς λειτουργίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ἐν 'Ἐλλάδι, καὶ συνεπέρανεν, ὅτι ἡ ἐλληνικὴ νομοθεσία δοκὶ μόνον δὲν ἀπέστη τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλευθερίας ἐν τῇ ἐκλογῇ, τάς διποιαὶ ἔργων τῆς Διεθνῆς Σύμβασις, ἄλλ' ἀντιθέτως ἔτοντοσεν αὐτάς ἐπι μᾶλλον, διότι καθώρισεν, ὅτι οἱ κατάλογοι δῶλων τῶν προσφερομένων ἀνέργων τίθενται ὑπὲρ ὅφει τῶν πλοιαριτῶν ἢ τῶν πλοιάρχων, διτις οἱ κατάλογοι τῶν πλοιάρχων τῶν ζητούντων πληρώματα τίθενται ὑπὲρ ὅφει τῶν προσφερομένων ἀνέργων, ὅτι ἡ μεσολάβησις τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ἐνεργεῖται μετὰ πάσης ἀμεροληπτίας καὶ ὅτι ἐκάτερον τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν διατηρεῖ ἐλευθερίαν ἐν τῇ ἐκλογῇ. 'Αφ' ἔτοντον δι' ἄλλης διατάξεως ἴθεωρησεν ὡς ποικιλῶν ἀδίκημα τὴν ἀνάθεσιν τῆς μεσολαβήσεως μεταξὺ πλοιάρχου καὶ ἀνέργου εἰς πρόσωπα ἄλλα ἀπό τὸ Γ. Ε. Ν. Ε.

Η προσβαλλομένη δθεν, ἀπόφασις, είπεν, εἶναι παράνομος διότι ἐπιτρέπει εἰς τὸν πλοιαρχὸν νὰ ἔκλεξῃ ἐλευθέρως ἐξ δῶν τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ἀνέργων μόνον τὸ ημισυ του πληρώματος, ὃς πρὸς τὸ ἔτερον ήμισυ δὲ περιορίζει τὸν κύκλον τῆς ἐκλογῆς του εἰς μιαν ἀριθμὸν ἀνέργων (τὸ πτλανῖστον τῶν δυον πρόκειται νὰ προσλάθῃ), τοὺς δύοις θὰ υποδεικνύσουν αἱ ναυτεργατικά δργανώσεις. Τοποτρόπως, ἀφ' ἑνὸς μὲν περιορίζει οὐσιωδῶς τὴν πλήρη ἐλευθερίαν, τὴν δύοις ὡς θεμελίωδες δικαιώματα ἔχει ἀναγνωρίσει δὲ νόμος εἰς τὸν πλοιαρχὸν, ἀφ' ἔτερου δὲ ἀναγκάζει αὐτὸν νὰ ἀναβάτη κατὰ παράβασιν σὺν νόμῳ, τὴν πρὸς ἔξενρες πληρώματος μεσολάθρην εἰς τὰς ναυτεργατικὰς δργανώσεις. Ήτοι εἰς πρόσωπο ἄλλα ἀπὸ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε.

«Θά ηδύναμην, είτε, νὰ θεωρήσω εἰς τὸ σημειον τοῦτο περαιωθὲν τὸ ὄγον μου καὶ νὰ ἀφήσω τὸν λόγον εἰς τοὺς παρεμβαίνοντας, ή σοβαρότης ὅμως τῆς ὑπόθεσεως μὲ ἀναγκάζει νὰ ἐκταῦθ καὶ ἐπὶ τῶν συνετεῖον, τὰς ὅποιας θὰ ἔχῃ η προσδικαλλομένη ἀπόφασις, ἐὰν ἐπιθέση

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

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

ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ

"STEPSOL," & "ABUS," ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

HULL (ΑΓΓΛΙΑ)

31 North John St.
LIVERPOOL

158, High St.
HULL (Eng.)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE» LIVERPOOL
«ACUTE» HULL

τῆς δίκης τωντής. Πιστεύω, ότι λόγοι μεγάλης σκοπομότητος θὰ ἐπέβαλλον τὴν κατάργησιν αὐτῆς καὶ ἀν ακόμη ή υπὸ κρίσιν προσφυγή δὲν εὑρισκε τόσον ἀσφαλή ἔρεισματα εἰς τὰ κείμενα τῶν γόμιων.

Ἐξέθεσεν, διὰ οὓς πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, δὲ πρέπει τις νὰ λησμονῇ ὅτι ἡ ἑλευθερία ἐν τῇ ἐκλογῇ τοῦ πληρώματος ἕπάρχει κατὰ νομικήν ἀνάγκην· Οἱ ἐμπορικὸς νόμος ἔχει καταστῆσει τὸν πλοιοκτήτην ἀστικῶς ὑπεύθυνον ἔναντι τῶν τρίτων διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλαιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, δῶς ἀνάγκαντα εἰς τὰ ἔργα ἔκπτωτον. Ἐξ ἄλλων, πάλιν διατάξεων ὁ πλοιοκτήτης λογίζεται ὑπεύθυνος καὶ διὰ πράξεις τοῦ πληρώματος. αἵτινες ἐμπίπτουν εἰς τὰ πλαίσια τοῦ πονικοῦ νόμου. Τέλος, εὑθύνεται ὁ πλοιοκτήτης καὶ διὰ πᾶσαν ζημίαν τῶν μετακομιζομένων πραγμάτων, τῆς εὐθύνης τοῦ ταύτης ἔξυπνουνέντος μέχρι καὶ τῶν τυχηρῶν. «Γεῶν ἀρχόντων τούτων αἱ συνέπειαι, εἴπεν, εἶναι ἐν τῇ πράξῃ σοβαρώταται, διὰ τὸν θελάσσιον μεταφορέα. Αρχεῖ νὰ ἀναλογισθῇ τις, διὰ συγχρούσεις μετ' ἄλλων πλοίων, προσαράξεις, ναυάγια, φθοραὶ, απώλειαι καὶ κλοπαὶ τῶν μετακομιζομένων πραγμάτων, χρονοτοιδίαι περὶ τὸν ἀπόλογον ἢ τὴν ἐκτέλεσν τοῦ πλοῦ, παραβάσεις τῶν κανονισμῶν τῆς ναυτιλίας, τῶν κανονισμῶν λιμένων κλπ., διεριζόμεναι εἰς ἀμελείαν ἢ δόλον τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, διδόνοσιν ἀφορμὴν εἰς τὴν γέννησιν ἀπάτησης κατὰ τοῦ πλοιοκτήτη, τῶν διοικών οὗτος δὲν δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ παρὰ μόνον διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου».

'Ανέτρεξε, κατόπιν, εἰς τὰς πηγὰς τοῦ Ρωμαϊκοῦ Δικαίου, διὰ νὰ ἀποδεῖξῃ, διὰ αὐτῶν περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὰς πράξεις τοῦ πληρώματος εἶναι παλαιόταται καὶ ἐπεκαλέσθη τὴν μαρτυρίαν Ρωμαίων νομιδούσαλων, διὰ νὰ καταφανῇ. διὰ ἐθεσπίσθησαν αὐτά ποδὲ κιλίων καὶ πλέον ἑταῖροι, κάριν τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων τῶν χρησιμοποιούντων τὰ πλωτά μέσα. Παραλλήλως, δημοσί, πρόδη τὸν πρακτικὸν σκοπὸν διλον τῶν διατάξεων τούτων, ὑπάρχει καὶ ή νομική αὐτῶν αἰτιολογία, ή ἔνταξις καὶ ή προσαρμογή των δηλαδή εἰς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ Δικαίου. Τὴν νομικήν αἰτιολογίαν τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου πρέπει νὰ ἀναζητήσῃ τις εἰς τὸ γεγονός, διὰ ὃ πλοιοκτήτης ἐκλέγει ἐλευθέρως τὸν πλοιαρχὸν καὶ τὸ πλήρωμα. 'Ο δόλος καὶ ή ἀμέλεια τοῦ πληρώματος τεκμηριοῦσιν ἀμέλειαν τοῦ πλοιοκτήτου ἐν τῇ ἐκλογῇ. 'Ο πλοιοκτήτης εὐθύνεται, διότι ἐκλέγει ἐλευθέρως τὸ πλήρωμα καὶ ἀντιστόφως πρέπει νὰ ἐκλέγῃ ἐλευθέρως τὸ πλήρωμα, ἀφοῦ ἐκ τῶν πράξεων τοῦ πληρώματος αὐτὸς εὐθύνεται. 'Αλλως, ή δηλαδή κατασκεψή θὰ ἀπέμενεν ἀσύναρτης, ἀπροσάρμοστος, δηλαδή, πρός τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ Δικαίου.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους ἀλλὰ περὶ εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου διετηροῦθσαν ἀνάλογοι τοῖς μέσον τῶν αἰώνων καὶ ἀπαντῶνται σήμερον δημοιούτως εἰς δόλας τὰς γνωθείσας τῶν ναυτικῶν χωρῶν ἐν πλήρῃ πάντοτε καὶ τελείᾳ συναρπάζει πόδες τὸ δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου νὲ ἐκλέγει τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου του.

Ἡρώην, διτέ έσπειρωθεάν ποτε ἐν τῇ ἡμεδαπῇ ἢ ἀλλοδαπῇ παρεκ-
κλίσεις ἀπὸ τὴν ἀρχὴν, διτέ ὁ πλοιοτήτης εἶναι ἐλεύθερος ἐν τῇ ἐκλογῇ
τοῦ πλάνους καὶ ἀναφερόμενος εἰς τὰ συντήματα, ἄτινα ἐφρονό-
θησαν εἰς ξένας χώρας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ὑπεστήριξεν,
διτέ ταῦτα δὲν συνιώσας παρέκλισον, διότι, κατὰ τὸν πόλεμον, τὰ μὲν
πλοῖα ἥσαν ἐπίτακτα, οἱ δὲ ναυπικοὶ στρατευθέντες ἐλογίζοντο ἐκτελούντες
στρατιωτικὴν ὑπηρεσίαν. Πρόσκειται σήμερον, εἴτε, περὶ πλοίων ἐμπο-
ρικῶν καὶ περὶ ναυτεργατῶν ἐλεύθερων, οὐχὶ δὲ περὶ ἐπιτάκτων πλοίων,
ἐξητηρούντων πολεμικὸς σκοπούς, ὥπο τὴν Διοίκησιν τῆς Πολιτείας
καὶ ἐπανδρουμένων διὰ ναυτικῶν ἐκτελούντων στρατιωτικὴν ὑπηρεσίαν;

Ἐξετάσων κατόπιν τὸ ζῆται μάταιον ἀπό της πλευρᾶς τοῦ ναυτεργάτου, είτε, διὰ τὴν προσβαλλομένην ἀπόφασιν πειράτων νὰ μετατοψήψῃ τὸν θεμελώδη θεσμὸν τοῦ «συνέρχογεθων καὶ συνεταφίζεσθων» ἀπὸ δικαίωμα τῶν Ελλήνων εἰς ὑποχρέωσιν. Παραβλέποντα τὸ γεγονός, διὰ κατὰ τὸν θόρυβον ἢ μεσολάβησις τοῦ Γ. E. N. E. πρέπει νὰ διενεργήθηται μετὰ πάντης ἀμεροληπτίας, ἀρνεῖται τὸ δικαίωμα ἐργασίας εἰς τὸ ναυτικόν, διὰ τούτης δὲν στέρεγε νὰ γίνη μελός μαζί ἐπαγγελματικῆς δογματικής εργασίας ἢ τοὐλάχιστον μειώνει δὲ αὐτὸν τὰς πιθανότητας ἐξενορέσεως ἐργασίας καὶ υπὸ τὸ κράτος τῆς ψυχολογικῆς ταύτης βίας τὸν ἀναγκάζει ἐκντάκτοντα νὰ δογματωθῇ εἰς Σωματεῖα, τὰ δόπια ἐνδεχομένους δὲν εἴρισκειν ἃ δροσεκίες του. Τὸν ἀναγκάζει ἀριθμὸν νάνοντας εἰς τὸ

κελεύσματα τῆς Διοικήσεως τῶν Σωματείων καὶ νὰ μὴ ἔχῃ ίδιαν γνώμην, ἀφοῦ εἰς τὴν διακριτικὴν ἔξουσίαν αὐτῶν ἀπόκειται νὰ τὸν ὑποδεῖξων πόρος ναυτολόγησην ή νὰ μὴ τὸν ὑποδεῖξων. «Δὲν ἔχω ἀμφιβολίαν, εἰπεν, διὰ τὰς εἰς τὴν προσθαλλομένην ἀπάρασιν θὰ ὑδνάντε εὔκλως τὰ σωματεῖα νὰ ἀποκτήσουν μέλη, τῶν ὅποιων τόσην ἀνάγκην ἔχουν. Δὲν ἔχω δῆμος ἀμφιβολίαν, διὰ τοῦτο θὰ ἐπετυχάντει διὰ τῆς καταλύσεως πάσης συνδικαλιστικῆς ἐλευθερίας καὶ διὰ καταπέσεως, εἰς τὴν ὅποιαν αὐτὴν η Πολιτεία θὰ ἔδιδεν ἀφωγὸν χείρων».

Υπεστήσεις κατόπιν, ότι ή απόφασις τού Υπουργού ματαιώνει την προστασίαν την όποιαν ή Σύμβασις της Γενεύης καὶ ὁ νόμος παρέχουσιν εἰς τὸν ἀνεργούν, διότι εἰς τὴν δωρεάν μεσολάβησιν τὸν ἐμπατεσμένον ἀπὸ τὸν νόμον εἰς μίαν ὑπηρεσίαν πρατικήν καὶ ἐλεγχομένην (τὸ Γ.Ε.Ν.Ε.), ὑποκαθιστᾷ ἡδη τὴν οὐσιαστικὴν μεσολάβησιν τῶν Σωματείων, ἵνα προσώπων ἰδιωτικοῦ δικαίου, τῶν όποιων η Διοίκησις καὶ αἱ πρᾶξεις ἀπομένουνται ἀνεξῆλεγκτοι. Ἐπέμενεν ιδίᾳ ἐπὶ τοῦ ὅτι οὐδὲν κριτήριον ἔχει ταχθῆ — οὐδὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ — ἐπὶ τῇ βάσει οὐδοί τούν καθοδοῖται γὰρ καθοδοῖται ἐπὶ τῶν Σωματείων η σειρὰ προτεραιότητος ἑκάστου ἀνέργου. Ὡς Υπὸ τοὺς δρόνος τούτους, διερωτῶμαι, εἶπε — καὶ θὰ διερωτηθῇ ἀναμφιβόλως καὶ τὸ Συμβούλιον τῆς Ἑπακρατείας — ποιαν ἐγγύησιν θὰ ἔχῃ τοῦ λοιποῦ ὁ ναυτεργάτης, ὅτι ἡ μεσολάβησις αὕτη δὲν θὰ γίνηται αντικείμενον ἐμπορίας η ἄλλον εἴδους συναλλαγῆς; Ποιαν ἐγγύησιν θὰ ἔχῃ, οὖν δὲν θὰ ἀναβιώσῃ καὶ πάλιν ὁ ναυτοποίητης ὑπὸ ἐπίσημον μάλιστα μορφήν;

Ἐξετάζον, τέλος, τὰς συνεπειαὶς τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως ἐ-
πὶ τῆς Ναυτιλίας γενικώτερον, ὡς κλάδου τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τῆς
χώρας, ύπεμπνησον ὅτι πρόκειται περὶ τῆς μεγάλης Ναυτιλίας, ηντις κι-
νεῖται μεταξὺ ἔνων λιμένων ἐν συνεχεῖ ἀνταγωνισμῷ ποδὲ τὰς ἔνας
σημαντικὰ καὶ τῆς δύναις τὸ τρωτὸν σημεῖον ἀνεψιστεῖται εἰς τὴν ἐπαγ-
γελματικὴν ποιότητα τῶν πληρωμάτων. Ὑπεστήριξεν, ὅτι ὅλα τὰ κατα-
στατικά μέτρα, τὰ ὅποια κατέται καιρούς ἐπεξειλοῦσε γάλλοι ή Πολι-
τεία, διὰ νὰ πατάξῃ τὴν ἀναρχίαν, ἀπεδείχθησαν μάταια, διότι ή Πα-
λιτεία δὲν δύναται νὰ ἐκτείνῃ τὴν ἔξουσίαν της ἔξι τὸν δρίών τῆς
χώρας. Οἱ νόμοι ἔμειναν πάντοτε ἀνένεγγιτοι, διότι δὲν είναι δυνατόν
νὰ συνληφθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν οἱ παραβανόντες αὐτοὺς ναυτικοί,
καὶ νὰ μεταφερθοῦν εἰς Ἐλλάδα, ἵνα δύσισται λόγον, πολλάκις δὲν εί-
ναι δυνατὸν καὶ νὰ ἀποβιῃθῶν ἐκ τοῦ πλοίου.

"Υπὸ τοὺς δρους τούτους, εἶπεν, ὁ πλοιάρχος ἐστεφημένος οἰασθήποτε πρωγματικῆς ἔξουσίας καὶ προστασίας, ὅφελει νῦν ἑκτελέσην τὰ πολλα-
πλὰ καθήκοντα, τὰ δούτα ἀνέθενεν εἰς αὐτὸν ἡ Πολιτεία, διὰ μόνης
τῆς προστατικῆς του ἐπιβολῆς. Δύναται νῦν ἐπιτύχην τοῦτο, διὰ ἔξελέκεν
αὐτὸς τὸ πληρώμα τον ἐκ ναυτικῶν, ὀτίνες ἔχουν τὴν διάθεσιν νὰ τὸν
σεβασθῶσι. Τι θέλει δριώς συμβῆ, ὅταν τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος ἔ-
ξελέξαν καὶ ἐπεβίβασαν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἄλλοι; "Οταν οἱ ἄνδρες αὐτοὶ
μονωδικὸν μέλημα ἔχουν νὰ καταφεύγωσι τὴν ἔξουσίαν τοῦ πλοιάρχου,
χάριν διαφόρων πολιτικῶν ἢ κοινωνικῶν ἐπαδίωξεων; "Η θά καταλάβη
τοίς ἔθελοντοις ἐν τῇ ἱεραρχίᾳ τοῦ πληρώματος τὴν θέσιν τοῦ τελείται-
ου ἐν Ισοις καὶ θά συμμορφωταί πορὸς πᾶσαν ἐπιθυμίαν τοῦ πληρώμα-
τος, ἀντὶ νῦν τὸ διοικῆ, θὰ ἔγκατατέλεψῃ τὸ πλοῖον εἰς ἄλλον, δοτις δὲν
ἄποστρενει τὴν κατάστασιν τῆς ἔθελοντος δύοποιας.

Ἐξέθεσε κατόπιν τὴν θέσον εἰς τὴν δόποιν ἔχει περιέλθει ή Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, συνεπείᾳ τῶν ἐξελίξεων τὰς δόποις ἔλαβε τὸ Ναυτεργατικὸν ζήτημα καὶ περαιών κατέληξεν, όπις ὡς μοναδικὴ ἐλπίς διὰ τὴν ἀποκατάστασον τῆς τάξεως εἰς τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα ἀπομένει ή ἀποκατάστασις τοῦ Πλοτάρχου εἰς τὰ δικαιώματα, τὰ δόπια η Διεθνῆς Σύμβασις καὶ ὁ νόμος ἀνεγνώσιμος εἰς αὐτὸν. Διὰ τοὺς λόγους τούτους ἔχητος νῦν μόνη δεσμὴ η πολεμοῦσα καὶ νηὶ ἀναγνωριθῆ ἡ ποταμοῦσα ἀπόκτησε

Είς τὸ προσεχὲς τεῦχος θὺ δημιουρέσθωμεν εὑρεῖαν περιήλιην τῆς ἀγορεύεως τοῦ συνιγόρου τῆς Ο. Ε. Ν. Ο. κ. Πορφυρογέντη καὶ τῶν Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους κ. Λαΐου, ἐνδεχομένως δὲ καὶ τῶν ἀστόφασιν τοῦ Συμβούλιον Ἐπικρατείας, ἐὰν αὕτη ἐκδοθῇ ἐν τῷ μεταξύ.

American Ship Cleaning Co.

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, N.Y.

*Teleph BOWling Green 9-6639—Nights Longacre 5-8920
Cable Address: «PAPADOPO»*

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

ΑΛΙΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Διὰ νὰ όλοκληρωθῇ ἡ συζήτησις, γύρω απὸ τὸ δημονογῆθεν διὰ τῆς ἀρθρογραφίας μου ζήτημα περὶ τῆς διοικητικῆς ὑπαγογῆς τῆς Αλιείας εἰς τὸ ἀρμοδιότερον ὑπουργεῖον, θὰ ήτο σούπιον νὰ ἀναφέρω καὶ διάγρα τινά, διὰ τὴν καθόλου ναυτικῶν δρᾶσιν τῶν ἀλιέων καὶ τὸν ἀλιευτικὸν στόλον.

Εἰς ἄλλεπάλληλα σημεώματά μον, ἔξητάσθη ἡ ἀλεία ὡς παραγωγῶν ἔργον, καὶ ίδικ ὡς ζωτικὸν διὰ τὴν Ἑλλάδα ζήτημα, αποβλέπον εἰς τὴν ἐπιλογὴν τοῦ ἐπιστικοῦ τῆς χώρας μιας προβλήματος. Εἰς ἄλλα πάλιν, ἔξεσθε λεπτομερῶς τὰς δυνατότητας ἔξελιξεως τῆς βιομηχανίας ταύτης, ὡς θαυμασίον πλοντοπαραγωγούν πόρου τοῦ ἔγγυς μέλοντος.

Ἄπομένει τώρα νὰ προσθέσθω διάγρα τινά διὰ τὴν ἀνά τὰς θαλάσσας δρᾶσιν τῶν ἀλιέων καὶ τῶν πλοίων των, καὶ τὴν ἀποτελεσματικὴν συμβολὴν των εἰς τοὺς δύο τελευταίους πολέμους, διὰ τὴν ἀμνηνα μᾶς χώρας. Δὲν προκειται δεβανία, εἰς τὸ σημείωμα αὐτό, νὰ ἔξιστορήσω πλεικά γεγονότα. Τὸ στάδιον τῆς ἐπικαιρότητός των, ποὺ καὶ ωσδὲ ἔχει παρέθει. Εἴμαστε οἵμως ὑποχρεωμένος νὰ ἀναφέρω δημόσια γεγονότα, ποὺ σὺν τῷ χρόνῳ τείνουν νὰ λησμονηθοῦν, πρὸς γνῶσιν τῶν οἰκονομολόγων καὶ ἀκαδημαϊκῶν, ποὺ ἐνεργοῦν ἐπιζητοῦν γὰρ ἔχοντας ἀνάμεσιν εἰς τὰ τῆς ἀλιείας. Απὸ τὰ γεγονότα αὐτὰ καθίσταται ἐμφανῆς ἡ ἀξία τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐπιστρέψαντα πλαΐσια των, καὶ διὰ τὴν ἀνάγκην τῆς διοικήσεως, ἐλέγχουν καὶ καθοδηροῦσσες τούτων, ἵπο εἰδίκων, ποὺ κατ' οὐδένα λόγον δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ εἶναι χερσαία. Τώρα ἀν τὰ πλοῖα αὐτά εἰς ὅμιλας περιστάσεις χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἀλιείαν ἰχθύων, αὐτὸν δὲν μεταβάλλει τὴν ουσίαν καὶ τὰ πράγματα, διότι διαφορά τῶν ἐξακολουθεῖ νὰ μένῃ ὁ ἴδιος, δηλαδὴ νὰ εἶναι καθ' ἀλογήριαν... ναυτικός.

"Οταν μεθύσκων γραφῆ ἡ ιστορία τοῦ λήξαντος πολέμου, ἐκτεθοῦν ἐπιτομερεῖς τὰ πολεμικὰ γεγονότα, καὶ καθοδηροῦν ὑπὸ τῶν ἐμπειρογνόμοντος ποιοὶ ήσαν οἱ πραγματικοὶ συντελεσταὶ τῆς νίκης, ὁ σόσμος μετ' ἐπιτέλξεως θὰ πληροφορήθῃ διὰ, μεταξὺ τῶν νικητῶν, ἔξεγονταν θέσιν κατέχονταν οἱ ἀλείες καὶ τὰ εὑθανατά πλοιά των, καὶ διὰ τὴν ἀπώλειαν των, κατ' ἀναλογίαν ήσαν τρομακτικά.

Αἱ τρομεραὶ συγκρούσεις ἐπὶ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἰππείουν κατὰ τὸ τελευταῖον ἔτος τοῦ πολέμου, οἱ διηνεκεῖς τοῦ βομβαρδισμοῦ καὶ αἱ περύλαι μάχαι, ἐπεσκίσαν τὴν ἐπὶ τετραετίαν ἀποτελεσματικὴν δρᾶσιν των, καὶ ἀπεμάκρυναν ἀπὸ τὴν μνήμην μας τὸν τόσον σκληρόν των ἀγῶνα διὰ τὴν ἔξαστάσιν τῶν θαλασσῶν συγκοινωνίων. "Ολος ὁ σόσμος γνωρίζει διὰ, ἡ συντριβὴ τοῦ ἐχθροῦ ὀφείλεται κρίωντας εἰς τὸν ἐπὶ τῆς ξηρᾶς ἀγῶνα καὶ τὴν καθόλου ἀποφασιστικὴν χερσαίαν δρᾶσιν. Τοῦτο εἶναι θάμως ἔξι ίσον ἀναμφιστήτητον διὰ, ἡ δρᾶσις αὐτὴ δὲν θὰ ἐξηρφαλίζεται ἀνεύ τῶν θαλασσῶν μεταφρόδων, αἵτινες μὲ τὴν σειράν των δὲν θὰ ἐπεττάχων ἀνεύ τῆς σχετικῆς προεργασίας τῶν ναρκαλιευτικῶν διὰ τὴν ἔκταχάσιν τῶν θαλασσῶν ἀπὸ τὰ πεδία τῶν ναρκῶν, καὶ τῆς προστασίας τῶν νηροποτῶν ἔναντι τοῦ ὑπόλοιποῦ ἐχθροῦ, τοῦ ὑποθρυγχίου.

Διὰ γάρ κατανοήθῃ λοιπὸν πληρότερον ἡ σημασία τῆς ἐξαιρετικῆς συμβολῆς τῶν ἀλιέων καὶ τῶν πλοίων των, εἰς τὴν ἐπιτυχή διεξαγωγὴν τοῦ κατά θάλασσαν ἀγῶνος, πρέπει νὰ ὑπομνηθῇ, νὰ τονοῦνται νὰ ἔξαρθῃ διὰ: ΤΟ ΟΠΑΛΟΝ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΕΓΙΝΕΝ ΕΞΑΝΤΑΗΤΙΚΗ ΧΡΗΣΙΣ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΕΙΝΑΙ Ο ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΜΕ ΤΑ ΗΡΩΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΟΥ. Διότι, δύον ὑπῆρχε κίνδυνος, δύον ἐπρόκειτο περὶ διυκόλους ἐγχειρίωμας καὶ ἡ ἐπιτυχία ἡ θρησκία διοίκησης, πρός ἀποφορήν μεγάλων ζημιῶν, κατιστοῦσας καὶ ἀποτελεσματικούς ποιός ποσά, ἡ δὲ ἀντικατάστασί των ἡ θρησκία διεξαγωγῆς τοῦ κατά θάλασσαν ἀγῶνος, πρέπει νὰ ὑπομνηθῇ διὰ: ΤΟ ΟΠΑΛΟΝ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΕΓΙΝΕΝ ΕΞΑΝΤΑΗΤΙΚΗ ΧΡΗΣΙΣ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΕΙΝΑΙ Ο ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΜΕ ΤΑ ΗΡΩΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΟΥ.

"Όλαι αἱ Εὐρωπαϊκαὶ ἀκταὶ, ἀπὸ τὰ δύοεια ἀπέραντα τῆς Νορμανδίας, μέχρι τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἐπὶ τετραετίαν ἀπεκλεισθησαν περισφρύσιοις ἀπὸ πολλὰς ζώνας ναρκῶν, οἱ δὲ λιμένες, μικροὶ τε καὶ μεγάλοι, μετεράστησαν εἰς φρεάτες ὑποθρυγχίων. Διὰ νὰ γίνονται λοιπὸν αἱ ποτάμεις, νὰ μεταφερθοῦν τὰ ἐκαπιώματα τῶν συμμαχικῶν στρατευμάτων, τὰ βαρέα τηλεβόλια, τὰ ὑπερθραψανά τάνκες, καὶ ἡ πληθώρα πεταγμένων πολεμεψόδων καὶ τροφίμων, ἐπρεπε ποτὲ νὰ καθαρίσουν αἱ θάλασσαι εἰς διάφορα σημεῖα αἱ πεταφρόδων μεθοδοῖς ἐπάρχοντας μῆνας, μὲ τὴν συμμετοχὴν τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου, μὲ ἄλλους λόγους, δηλαδὴ, μὲ τὴν συντριβὴν τῶν πλωμάτων, καὶ μὲ ἐκαπιώματας ἐξ τῶν πληρωμάτων τούν. Οἱ ἀφανεῖς καὶ σεμνοὶ αὐτοὶ ἥρωες, ἐπλήρωσαν ἀγριότερα τὸν παγκόσμιον πόλεμον.

Οὔτε δεβανίας είναι δηνατὸν νὰ παραδεχθῶμεν, διὰ, αἱ νίκαι τοῦ Ανατολικού μετάπου διὰ ἡσαν τόσον περιπλανηθεῖσαν, ἀνεν τῆς βοηθείας τῶν συμμάχων, ἀπὸ τοῦ Μοργάνων μέχρι τοῦ Περσικοῦ κόλπου, βοηθείας ἡτοις ἐπετεύχθη μὲ τεραστίας ἀπολεσταὶ καὶ ζημίαις, λόγῳ τῶν τόσον ἐπὶ τῶν μεταφρόδων δυνοτοῦν. Αὐταὶ ἀριθμοὶ μὲ τετομέσειαν ἔχουν θεμέλιωδη σημασίαν διὰ τὸ σημειώμα τοῦ, πρῶτον διὰ νὰ ὑπομνηθῇ, τὶ προσέφεραν εἰς τὸν κοινὸν ἄγνων, οἱ ἀλείες καὶ ὁ ἀλιευτικὸς στόλος, καὶ δεύτερον διὰ νὰ γίνῃ ἐμφανεστέος καὶ δισιαλογηθῆν συνεπάσια ἡ εἰς τὰ προηγούμενα ἥρθια ἐκδηλωθεῖσα πρόθεσίς μον, νὰ παρουσιάσω τὴν δῆλην ὑπόθεσιν τῆς ἀλιείας, ὡς ἐντελῶς ναυτική, καὶ ὡς τοιωτην, δυναμένην νὰ διοικηθῇ μόνον ἀπὸ ναυτικούς ἐντασσομένη εἰς τὰ ναυτικά ἴστοργεια. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, δὲν φαντάζομαι νὰ ἔχῃ κανεὶς ἀντίθετον γνώμην.

Οἱ διακεραιμένοι ιστορικοὶ καὶ συγγραφεῖς τῆς Ιστορίας τοῦ Παγκοσμίου Πολέμου 1914—18, οἱ Λίντελ, Χάρτ, περιγράφων καὶ ἔξηντων τὴν συμβολὴν τῶν ἀλιέων καὶ τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου, μεταξὺ ἄλλων γεγένει καὶ τὰ ἔχει: «Οταν τῷ 1917, ὁ ἀνεν περιοδισμοῦ γεγονιστὸς ὑποθρυγχικὸς πόλεμος ἔφθασεν εἰς τὸ ζενήθ τῆς ἀποδόσεως του, καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία ενίστεσται εἰς δύσκολον θέσιν, ἐκείνοις οἱ διποιοὶ ἀπέτρεψαν τὸν επικείμενον κίνδυνον, ησαν οἱ ἀλείες καὶ ὁ ἀλιευτικὸς στόλος, καὶ δεύτερον διὰ νὰ γίνῃ ἐμφανεστέος καὶ δισιαλογηθῆν συνεπάσια ἡ εἰς τὰ προηγούμενα ἥρθια ἐκδηλωθεῖσα διαφόρον χωρητικότητος. Τοῦδε, Τοῦδε, Δρίφερς, Λόγκερς κτλ. καὶ 9.416 ἀλείες.»

Εἰς τὸν ληξαντά πόλεμον, αἱ θεσιαὶ καὶ αἱ ἀπώλειαι είναι κατὰ πολὺ ἀνότερα τὸν προηγούμενον, πλὴν δὲν ἔχουν ἀνακοινωθῆν ἀπό τοῦ σημείου τούτου, διότι οἱ σημειώσεις πόλεμον εἰναὶ ἀριθμοὶ πόλεμον.

Εἰς τὴν ἀτελείωτη σειράν τῶν ναυτικῶν ἐπαγειρήσεων, τόσον ἐπὶ τῶν μεγάλων στρατηγικῶν σχεδίων, δύον καὶ τῶν εὐκόλωτερῶν ἀπόλημά, δὲν ἔταρχει περιπτώσις διότι νὰ μὲν ἔχουν χρησιμοποιηθῇ ἐξαντλητικῶς καὶ μὲ τὸν πολεμοποιητικὸν ἀποτελεσματικό, τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα καὶ οἱ ἐπὶ τῶν ἀγῶνων. Νηοπομάται, πόντοις καὶ γραίσιαις ναρκῶν, καταδιωκτικού ὑποθρυγχίου, φράσται ποταμῶν, προσωρινοῖ φάραι, πλοτίναι, ἀτταϊσοροῖ, σημαντήρες, φύλακες στρατηγικῶν σημείων, συμούληκησις πλοίων, μεταγωγικά, βοηθητικά τοῦ στόλου, προγεφυρώματα κτλ. κτλ. εἰς δῆλας αὐτοὶς τὰ περιπτώσεις, τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα μὲ τὰ πληρώματα τῶν, παρέσχον πολυτίμους ὑπηρεσίας εἰς τὸν ἀγῶνα τῶν Ηνιομένων Εθνῶν, καὶ συνέβαντον θετικῶς διὰ τὴν τελείων λίσην.

Ἀπεδείχθη οὕτω περιτάνων, διὰ αἱ ἀπομακρισθεῖσαι ικανότητες, τὸ θάρρος καὶ ἡ ανταράρησης τῶν ναυτικῶν τούτων, ἔταιξαν σπουδαίωταν ρόλον εἰς τὴν δεξαγωγὴν τῶν ναυτικῶν ἐπαγειρήσεων. Η Ιστορία διὰ γράψῃ πότες καὶ πότες φράξει, η πρωτοβουλία καὶ ἡ ἀποφασιστική τῶν ἀνδρεῶν τούτων θαλασσολίκων, ἔστωσαν κυριολεκτικῶς μίαν δύσκολον καταστασίαν, καὶ ἔφερον εἰς πέρας μίαν ἐπικίνδυνην ἀποστολήν. Απὸ τὰς ἐπαγειρήσεις τῶν Κορμάντος διέπερνον πάντοτε αὐτοὶ, καὶ διὰ τοῦτο ἐ-

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. BUILDING—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,,

προτιμώντο διὰ κάθε τοιούτου εἴδους περιπέτειαν. Τὰ πλούσιά των, διττά επέστρεψαν ἀπὸ μίαν ἔξορισην, σκουριασμένα καὶ στρατιωτισμένα δύος ἡσαν, μὲ τοὺς θαλασσοδαμένους γενειόφορους ἄνδρας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἔδιον τὴν ἐντύπωσιν πειρατικῶν διαφυγόντων ἀπὸ μίαν σκληρού ναυαγίου καιούσσων τοῦ 17ον αἰώνος.

Από τας ἐπιχειρήσεις, που ἔχονται ποτήθησαν ἐντάκτικως τὰ ἀλευτικά πλοῖα καὶ οἱ ἐπ' αὐτῶν ἄνδρες, ἔξεχονσαν σημασίαν ἔχουν : α) ή πόντισις καὶ γοτίσις ναρκών, β) η συνοδεία νηρούποτῶν καὶ γ) τὸ προγεφυρισμάτα. «Ἄς μοι ἐπιταράψ νά γράψω, πληροφοριακῆς ποις, δὲλγα μόνον διὰ τὰς τρεῖς αἵτινας περιπτώσεις.

Ἐκ τῶν μᾶλλον καταστεπικὸν ὅπλων τοῦ κατὰ θάλασσαν πολέμου, εἶναι ἀναμφισθῆτής αἱ νάρκαι, οἱ δοῖαι ἀποτελοῦνται ἀπὸ ἐκρηκτικά μηχανήματα, ἀναμέλεγμένα αὐτούματως, μόδις ἔνα σῶμα προσφορών γένεται. Η πόντισις γαρζῶν εἶναι μία ἐπακίνδυνος ἔργασία, σαφῶς ἀπατεῖται ἔξαρτη καὶ προσοῦσση. Πρός τοῦτο, ζητοματοποιούμενη συνήθως, εἰδικῶς διασενεγμένη πλοΐα, καλούμενα γαρζοθέτες. Λόγῳ τοῦ βάρους ἐκάστης γάρζης, ή δοῖα μὲ τὸ κάρκηρόν της, ζηγζεῖ πολλάκις μέχρι δύο τόννων καὶ ἄνω, η πόντισις διενεγρεται, ὡς ἐπὶ τὸ πλειστον, ὑπὸ πλοίου μὲ ἀνοικτὸν κατάστρωμα, διὰ τὴν εὐθέρειαν τῶν κυνήσεων καὶ ἐφραδια- μένουν μὲ ισχυρὸν βαροῦσκον. Τὰ συγκρόνα τῷλερος ζητοματοποιοῦνται, ἐπίσις διὰ τὴν δισσολόν αὐτὴν ἔργασιαν.

Διὰ νῦν κατιστούν αἰκίδηνοι εἰς νάρκη, πρέπει ὥπωσδήποτε νῦν γριπισθεῖν. Πρὸς τοῦτο χρησιμοποιοῦνται μηροὶ ἀλιευτικά σκάφη (Δρίφτεροις) κατὰ προτίμησην Ἐδείνα, τὰ δοποῖα, πλέοντα ἄνα δύο, εἶναι συνδεδεμένα διὰ σύνηστος. Τὸ σύμμα τοῦτο σαρώνει τὴν θάλασσαν μέχρις ὁμιλένου βάθους καὶ παρασύγει τὰς νάρκης, κόπτον τὸ ἀγκύλον, οὕτως ὅπερεν νάρκη διὰ τοῦ πλωτῆρος τῆς ἀνέρχεται εἰς τὴν περιφένειαν. Τότε, ἡ διὰ τῶν πυροβόλων κατιστότερεται, ἡ περιουσλέγεται ὑπὸ εἰδικοῦ πλοίου, συνοδεύοντος τὰ ναρκαλιευτικά. Αὐτὸς φάνεται νῦν εἶναι ὁ ἀσφαλέστερος τρόπος γριπίσεως τῶν ναρκῶν. Βεβαίως, καὶ διὰ τῶν Τρόλλερος ἡ τῶν ναρκαλιευτικῶν εἶναι δυνατή ἡ ἔργασια αὐτῆς, τῶν πλοίων τοτέοντον, ἐνεργοῦντον κατὰ μόνας, πλὴν τοῦτο κατεδίχθη ἐπακίνδυνον καὶ οὐκ ἀλίγα θυμάτα θηριώντα μέχρι σήμερον. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ πολέμου ἐνεφανισθούσαν καὶ αἱ μαγνητικὲς νάρκη, πλὴν αὗται εἰνόπλωτος ἔξονθετο γόνθησαν.

Διὰ τὰς νηοπομάτας, τὸ Ναναφεῖον δὲν ἤδυνατο νὰ ἀποστάῃ μονάδας τοῦ στόλου διὰ τὴν συνοδείαν τῶν ἀτελεώτων σειρῶν πλοίων καὶ ως ἐκ τούτου ἀπεφασίσθη νὰ συνοδεύωνται αὐταὶ ἀπὸ ἔξωπλισμένα ἀλιευτικά, καὶ ἀπὸ δύο ή τρία μόνον ἀντιτοπολίκαια 1000 ἵos 1500 τόνων. Τὰ μικρὰ αὐτὰ ἀλιευτικά, (τρωλέρος η ἄλλα), δὲν είχον καυσίαν ὑγειεινή, ώστε γειαναστν διὰ θερμού ἄρρος, οὗτε καὶ ἀναπαυτικάς ἔγκαταστάσεις. Επαγοροθέτως ἡσαν ὑποχρεωμένα νὰ κινοῦνται εἰς τὴν θάλασσαν ἐπὶ 15 ἓως 20 ἡμέρας συνεχῶς, χωρὶς νὰ προσεγγίσουν εἰς κανένα λιμένα. Οδυσσατικῶς, μόνον διὰ τὴν ἀνάνεωσιν τῆς καυσίμων ήτης, καὶ διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν δὲν διήρκει πλέον τὸν 36 ωρῶν. Φαντάζεται, λοιπόν, κανεὶς ὃτοι ποιῶν σχληροὺς δρόντες εἰργάζοντο τὰ πληρωταὶ διὰ τὴν τροποστάσιαν τῶν νηοπομάτων καὶ διὰ νὰ ἔξαφαλισον τὴν ἄραξ· τὸν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τὸν πρὸς ὃν δρόν. Ἐπὶ πλέον, τὰ μικρὰ αὐτὰ σκάρη, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πακοκωρίας εἰς τὸν ὥκεανόν, ἔταιξιδενον τομένεα κυριολεκτικῶς μέσα εἰς τὰ κύματα. Ἡ δὲ τροιζιμὴ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, είναι ἀπὸ τὰ πράγματα τὸν δὲν πατεύει κανένας, ἐὰν δὲν τὰ διαμαρτύρει. Ἡ ἀγονία, λοιπόν, αὐτῇ ἔχηκολονθήσειν ἐπὶ τέσσαρα διάλογα ἔτη.

Ο πλούς τῶν νησοπομάτων δὲν διεκπεραιώνεται, δεβαίως, εὐρύζοις. Τὰ μπορικά πλοῖα πού τὴν ἀποτελοῦν εἰς μίαν ἀτελείωτον σειράν πολλῶν αιλίων, χωνύνται μὲ διάφορον μεταξὺ των ταχύτητα. Είναι, συνεπέος, ποτοζεωμένα νὰ τηροῦν τὴν ταχύτητα πού ὅρθει τὸ ἐπὶ κεφαλῆς τῆς πηγοποτής πολεμικῶν σκάφων, ή δόπια ὃν ὑπερβαίνει τὰ 8-10 μῆλλα τὴν ὁρα, διὰ γὰρ εἶναι δυνατή ἡ συνοχὴ μεταξὺ δύον τῶν πλοίων. Τὰ ἔωτιςισμένα ἀλιευτικά, ἔπλεον δεξιά καὶ ἀριστερά κατὰ μῆκος τῆς νησοποτής, τὰ δὲ ταχύτως ἀντιφοπλικά ή ἐλαφρά καταδρομικά, αἴσχοιεινταὶ τὴν ταχύτητα των, ἐπόπεινον τὴν δόλη γραιμήν του σχηματισμοῦ. Είς τὰς τελευταίας νησοπομάτας, ἡ ἀντιμετωπίσης κινδύνου π্রοτελειαστικότερου, διότι δῆλα τὰ συνοδεύοντα τὰς νησοπομάτας ἔξωπλα μένα πλοῖα, ησαν ἐφωδιασμένα μὲ τὸ γνωστὸν μηχάνημα «ΑΣΝΤΙΚ», οὐ τοῦ δόποιον ἐσημειοῦτο ή παρουσία ὑποθεργείων καὶ ἐλαυνάντο ἐπεισμένος τὰ διά τὴν ἔσυνδετόν της ἐπιθέσεος κατάλληλα μέσα. Λογήτερον, εἰς τὰς νωτικὰς ἐπαχειρήσεις τοῦ Ειοπικοῦ προστέθη καὶ τὸ περίφημον «PANTAP», τὸ δόποιον ἀματαίωνε κυριολεκτικῶς κάθε ἐπέσιον ὑποδυνάτο.

'Εὰν δὲν ὑπῆρχον εἰς τὴν διάθεσιν τῶν Συμμάχων τὰ ὑπεράριθμα ἀ-

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS
Established 1902 - Cables "GRENOIS"

**Steamship Agent,
Broker and Charterer**

ALEXANDRIA

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

λιευτικά πλοια διὰ τὴν συνοδείαν τῶν νηπομυτῶν, εἶναι εὔκολον νῦν ὑπολογίσῃ κανεῖς, πόσας ἐκατοντάδας ἀντιορχαλλικῶν ή ἄλλων ἐλαφρῶν πολεμικῶν πλοιῶν θὰ ἔπειτε νῦν διαβέτουν τὰ Ἕνωμένα "Ἐθνη πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον. Εἰρήνης ἐν παρόδῳ δὲ μόνον εἰς μιαν νηπομυτὴν τοῦ "Αρχαγγέλου, κατεστόφρισαν 45 ἔξοπλισμένα λιευτικά, εἰς ἄλλην δὲ μιαν πλήσιον τῆς Μάλτας 38 ἀλευτικά κατεποντισθήσαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ προγεφυρώματα, ταῦτα ἀποτελοῦν μίαν νέαν πολεμικὴν τακτικὴν, εὐδότατα χρησιμοποιηθεῖσαν εἰς τὰς καθόλους ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις. Προκειμένου νὰ γίνουν ἀποβάσεις εἰς μίαν ἀκτήν, διότι ὁ ἔχθρος εἶναι ισχυρῶς ωχρωμένος καὶ ἔχει δῆλα τὰ πλεονεκτήματα αἷμνης καὶ ἑπιθυμητῆς, εἶναι δύντος τραγικὸν νὰ ἀναλογισθῇ κανεῖς, διτελεῖ δυνατόν νὰ φθάσῃ στρατὸς ἀποβατικὸς νὰ καταστρέψῃ τὰ φρούρια, νὰ ἔκπολισῃ τὸν ἔχθρον καὶ νὰ προχωρήσῃ εἰς τὸ ἐστωτερικὸν μὲν ἐλλάδις ἐπαναχίας καὶ ἐπιχρησίεως. Αὐτό, λοιπόν, τὸ ἐπακίνδυνον ἐγχειρόμητο, τὸ θεωρούμενον μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς ως ἀδύνατον, ἔξεπληρώθη μέχρι κερδίας με μαθηματικὴν ἀπόδειξιν, ὡτὸν εἰδήποτε κατασκευασθέντων πλοίων, βοηθούμενόν ἦτο ἐλαρρῷ μονάδων τούτων στόλου, ως καὶ πληθώρας ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ. Αὐτὰ τὴν τρομακήν αὐτῆν περιττείαν, ἔπειτα νὰ δεσφύγουν ἀπὸ τὴν προσοχὴν τῶν περιπολούντων ἔχθρικῶν καταδιοικητικῶν, νὰ μὴ συναντήσουν ὑποθύρια, νὰ καθαρίσουν τὰ ἀπέραντα πεδία ναυρῶν, νὰ παραβιάσουν τὴν ἀμυντικὴν ζώνην, νὰ καταστρέψουν τὰ προσβολεῖα τῆς ἀκτῆς καὶ νὰ ἀποβιβασθοῦν. Ἀποτυχία, θὰ ἐπιμέμετον δύνατον ἡ αἰχμαλωσίαν. Καὶ δημος, παρὰ τὰς τρομακτικὰς θυσίας, δῆλα αὐτὴν ἔγινεν εἰς μεγάλην κλίμακα καὶ μὲ ἀνέλαστον ἐπιτυχίαν.

Ἐε τὸν ὃς ἄνω ἐν συντομίᾳ ἐκτείνετων συνάγεται ὅτι η σπιθαδὴ τῶν ἀλιέων καὶ τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου εἰς τοὺς δύο τελευταίους πολέμους ἦτο ἔξαρτικῶς σπουδαῖα καὶ ἀποτελεσματική. Κατόπιν τῆς τόσουν θανατικῆς απῆς κατὰ θάλασσαν δράσεως, τῇ Ηγούμενᾳ "Ἐδην ἀπεφάσασ-
σαν, ὅπως δια τοῦ νέαν ναυτηγήσεις ἀλευτικῶν πλοίων, αἱ ναυτηγικαὶ γραμμαὶ καὶ ὁ τύπος των. ΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΙ ΠΡΟΩΣΕΩΣ
καὶ γενικῶς δια αἱ εἰς τὸν τομέα τῆς θαλάσσης τεχνικαὶ ἐνέργειαι ἐ-
λέγχουνται ἀπὸ τὰ κατά χώρας ὑπουργεῖα τῶν Ναυτικῶν, μὲ εἰδικὴν πρόσθ τοῦτο ὑπερστησι. Φαντάζομαι, ὅτι τὰ ίδια πρέπει νῷ γίνονται καὶ εἰς τὴν ναυτικὴν Ἐλλάδα ἀφοῦ μὲ τόσουν ξῆλον παρακολούθησεν τὰς εἰς τὴν θάλασσαν ἐνδρυγειας καὶ προόδους τῶν διαφόρων χωρῶν.

Σήμερον δὲ αὐτὰ ἐτέλειώσαν καὶ κοντεύον νῦν ληπονθίου! Οἱ τέσσαρες Μεγάλοι ἀρχηγοί, συζητοῦν εἰς Παρισίους διὰ τὴν Ελεγήνην καὶ τὴν ἀνοικοδόμησιν τοῦ κόσμου ἐπάλως νέων βάσεων, ποὺ φαίνε-

τα, διό θία έξασφαλίσουν εύημεριαν και ευτυχιαν! Εποι, λέγουν!

Την ίδια αρχιβάς στιγμήν που την ψυχρίζουνταν αντά τα παρήγοντα είς την αίθουσαν της Ειρήνης, μακρύν εἰς διάφορα ἐργαστήρια, ἐπιστήμονες, μηχανικοί, γηγενοί καὶ ἀλληποτατοί, σκυψμένοι μέσα εἰς τὰ ἐργαστήρια των ἐργάζονται πυρετωδῶς, ἐφευνοῦν οιωνῆλς, μὲν μεγάλην ἐρεμψίαν, φάγκυν νά βρούν κάπι... Τι; Νέας μεθόδους στρατιωτικῶν γειρισμάτων, πού θά ἀντικαταστήσουν τὰς παλαιάς τοιαντάς. Κάποιο μυτικό πού θά ἀλλάξῃ τὴν τακτικὴν τοῦ πολέμου, πάντως, δύως, μὲ τὸν διον, φέν, σοστόν, τὴν ἔξοντος και καταστροφήν.

Παρ' ὅτι τὰ συνταξακινά αὐτά γεγονότα, ποὺ ἔχουν κυριολεκτικῶς
συνφέρει τὴν ἀνθρωπότητα, οἱ ἄλεις καὶ τὰ πενιχρὰ πλούσιά τουν, μέ-
ρουν καὶ ὅτι μείνουν αἰονίως, διὰ νὰ συμβολίζουν, τὸν ἥμιλον, τὴν θά-
λασσαν καὶ τὸν ἄέρα, ΤΗΝ ΕΙΡΗΝΗΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΝ
ΕΝ ΤΩ ΚΟΣΜΩ.

ΚΩΣΤΑΣ· ΚΟΜΠΗΣ

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

γίας καὶ νόμιμον δάφνην ἔχουσαι τὰς περὶ αὐτῆς πρωγιατευομένας διατάξεις τοῦ Ἑρμ. Νόμοι καὶ τοὺς γεωτέρους σχετικούς, νὰ φύουνται ὑπὸ εἰδικῶν ναυτικῶν Δικαιοστηρίων ἐδρεύοντων εἰς τὰ ναυτικά κέντρα τῆς Ἑλλάδος.

Διὰ τὴν συγχρότησιν τῶν Δικαστηρίων αὐτῶν ὁ ἀποσπασθῆ ἀριθμὸς ἐκλεκτῶν καὶ μορφωμένων δικαστῶν, οἱ δύοιοι ἔκτος σειρᾶς καὶ ἐπειριδός, θὰ προσάγονται βάσει τῆς ικανότητος των. Εὐτυχώς η ζωηρὰ ποδὸς του πολέμου κίνησις τοῦ Πρωτοδικοῦ Ηπειρωτῶν εἴναι ναυτικὰς ἀποθέσεις ἔχει ὅπλισμα μὲν εἰδικότητα καὶ ἐμπειρίαν ἀρκετοὺς δικαστάς, οἱ ἔτοιοι γ' ἀποτελέσσονται τοὺς περήνας τῶν τούτων Δικαστηρίων.

Δευτέρου βαθμοῦ Δικαιοσύνης θά πάροξη ἐν ἀδρενόν εἰς τὸν Πει-

Ἐξ ἄλλον κατάργησις διαδικαστικῶν τύπων καὶ ἀναβλήτηκόν ἡ παρελκυστικῶν ἐντάσεων, σύντητης προθεσμίας, κατ' οὐδίαν στάθμιστῶν διαφορῶν, αὐτεπάγγελτος ἔχεννα καὶ ἀναζήτησις τῆς οὐσιοτείχης ἀληθείας ἐπὶ τῶν εἰσαγόμενών ὑπότεστων, ἐν συνδικαλῷ πρός ἀρτίαν μόρφωσιν τῶν ναυτοδικῶν, θάλαττοδόσιοις ἵκανοποιητικά ἀποτέλεσματα, ἀφ' οὗ καὶ τὰ ἔχεγγνα τῆς ἀριστοπολήπτου ἀπονομῆς τοῦ δικιάσου καὶ τῆς παρ' εἰδικῶν κριτισμῶν θάλαττον παρέχουσαν πάλην, τὸ δεύτερον ἐκ τούτων εὐχερῶν ἀναπληρούμενον ἀπό την ἐλευθερίαν ὃτοῦ τοῦ δικαστοῦ συγκέντρωσιν παντὸς κριτισμού στοιχείον, ἡρῷα καὶ τῆς ἐπικλήσεως τῶν εἰδικῶν γνώσεων πραγματογνώμονος, εὐγέρος καὶ ταύτης ἀφ' οὗ εἰς ναυτικὸν κέντρον θάλαττον τὸ Δικαστήριον.

Ἡ τοι αύτη φίλωσις πολλαπλῶς θὰ ωφελήσῃ.

Καὶ διὰ τὴν πραγματοποίησίν της συντρέχουσιν ὑπὸ τὰς οἰημερινὰς ουσιθήκας ἀρκετοὶ εὐνοῖκοι παράγοντες. Τὸ ἄριδόνια ὑπονομεία Διαπο-
σύνης καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εὑρίσκονται ὑπὸ τὴν διοίκησιν ἐξε-
ιτῶν ἐκπαραστώπαν τῆς δικηγορικῆς τάξεως, οἱ ὅποιοι καὶ ἀπὸ τὴν μα-
ρινὴν δικηγορικὴν πείραν τοὺς ἔχτιμοις τὴν ἀνάγκην τῆς προτεινο-
μένης φυμασίεως. Περιάτεφοι δὲ οἱ διμιοῦροι καὶ γράφομεν διὰ ἐπιβά-
λεται ἢ ἀνασυγκροτημένη ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία. Εἰς τὴν ἀνασυγκρότη-
σιν αὐτὴν οὐδιαστικὴν θὰ ἔχῃ συγκολόην ἡ καθιέρωσις ταχείας καὶ ει-
δικῆς διαδικασίας ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων.

Θά προβληθῇ ίσως, ώς ἐπιφύλαξις κατά τῆς προτεινομένης συμβίσεως, ή ἐκ ταῦτης ἐπιβάρυνταις τοῦ σκέλους δαστανῶν τοῦ κρατικοῦ προστολογισμοῦ. Ἐκ μόνην κατ' ἄξιαν τὴν ἐπιφύλαξιν αὐτήν ἐν δψει τόσον ἄλλων ἀναγκῶν, τῶν δόπιων πρότεινε νὰ προηγηθῇ ή Ικανοποίησε, πιστεύομεν ὅμως, παραλλήλως, διτὶ καὶ τοῦ προτεινομένου μέτρου τὴν συμμαχίαν οὐδεὶς θὰ ἐπιτιμήσῃ, ώς δὲν ὁ μαρτισθῆσθαι τὴν μικρὰν συγκειδῶς δαστάνη διὰ τὴν ἐπαινούοντας τούς.

"Αν παρὰ τάπτω υπὸ τὰς παρόσους συνήθης ἀδύνατος ἡ πραγματοποίησις του, ἀντίσχη μέση λύσης. Νὰ συγκροτηθῶσι ναυτικὰ τημάτα εἰς τὰ Πρωτοδεκεία τῶν κυριωτέρων Ἑλληνικῶν λιμένων ἀποτελούμενα ἀπὸ εἰδικούς δικαστών καὶ Ἐφετῶν εἰς Πειραιᾶ, τοῦ δοτούντος νομολογίαν ἀπό τοῦ πολύτιμος διὰ τοὺς δικάζοντας καὶ δικαιούμενον ὄδηγός. 'Η βεβαία, καθ' ἡμᾶς, ἐπτυχία των καὶ ὑπὸ τὴν μορφὴν αἰτιώντων θὰ ἐπιβάλῃ σιντόμως τὴν συγκρότησαν ἀντοτελῶν ναυτικῶν Διαυτοπηρίων.

Ἐπιθαλάσσιος ἀρωγὴ

Mια δικαστική απόφασις

‘Η κατωτέρω δημοσιευμένη ύπ’ ἀριθ. 241)46 ἀπόφασις τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς διαχωρίζει κατά πρῶτον λόγον τὰ γνωρίσματα τῆς ρυμουλκήσεως ἀπό τῆς ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, καθορίζει κατόπιν ποιὰ τὰ δικαιουόμενα διὰ τὴν λόγων ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, ἀμοιβῆς, πρόσωπα κατά τὸ ἄρθρον 446 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου καὶ τὸ ἄρθρ. 6 τῆς ὑπὸ τοῦ Νόμου ΓΩΠΣΤ κυρωθείσης διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1910. Δέχεται ἐπίσης ἡ ἀπόφασις, διτὶ ἡ ἀξίωσις περὶ ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἀρωγήν ὅρμωδινας ἔγειρεται καὶ ὑπὸ τοῦ πλοιοκτητοῦ διὰ τὴν ἀμοιβὴν τόσον τοῦ πλοιάρχου, δύον καὶ τοῦ πληρώματος, ἡ διαδίκασία δὲ τῆς διανομῆς τῆς καθορισθείσης ἀμοιβῆς ρυθμίζεται ἀπό τὸ ἄρθρ. 446. Τὴν ἀμφισθήτησιν τοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου συντασσομένου πίνακος τῆς ἀμοιβῆς, λύει συμβιθαστικῶς ἡ λιμενικὴ ἀρχὴ καὶ, ἐν ἀποτυχίᾳ, ἀποφαίνεται τὸ δικαστήριον ἐπὶ τὰς ἀντιρήσεων, ὡς συνένθη ἐν προκειμένῳ, δόπτε πάντα τὰ αχειτικά ζητήματα ἐπελύθησαν ὑπὸ τῆς παρατιθέμενής ἀποφάσεως, ἥτις διὰ τῆς εὐρύτερας δημοσιότητος, τὴν δποιάν, ὅπως καὶ διὰ πᾶν ναυτιλιακὸν ζῆτημα, παρέχουν τόσον φιλοξένως τὰς «Ναυτικά Χρονικά», θά ἐνδιαφέρῃ τοὺς ναυτιλομένους μας, οἱ δηποιοὶ πάντοι διεκρίθησαν διὰ τὴν αὐτοθυσίαν καὶ τὸν ἀλτρουστικὸν τῶν εἰς τοὺς ἀθλασίους κινδύνους.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
Δικηγόρος

ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 341/46

ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΗΓΑΤΟΝΙΚΗΣ ΗΕΡΑΛΜΣ 34/46
'Αξιώσις έν της ἐπιθυλασσίου ἀρωγῆς, διαφορὰ ἀπὸ συμβάσεως φυμονόκησεως, δικαιούμενα ἀμοιβῆς πρόσωπα, διαδικασία καθοικισμοῦ ἀμάρτησης.

ήσεως (RIPERT DROIT MARITIME, III παρ. 2136, 2150, Έμπορ. BORDEAUX 3.4.1929 και σχόλια RIPERT Δικύκλη 1929 97) II και διότι ένθι ἐπὶ τῆς ρυμουλκήσεως ὁ ὑπολογισμὸς τῆς ἀποζημίωσεως γίνεται αμφορών πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου ἐπὶ τῆς ἀ-
ωγῆς καὶ οὐδὲ γείται τοι δικαιώματα πρὸς ἀποζημίωσιν, πολὺ ἐνδύτερον τῆς πρώτης καὶ δὲ ήδη ἀνάλογον πρὸς τὸν κίνδυνον, διπέπειλθε τὸ πάλιον καὶ αἰτιαῖς πρὸς τὰς διαισθείσας ἀξίας κλπ., κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 445
ἐπιπορ. νόμου (RIPERT Ἐνδ. ἀντ. παρ. 2173, 2175 Μερομαχάλης Θ. MZ', 924 παρ. 36, Ἀναστασάδη παρ. 364). Ή ὑπὸ κρίσιν, θεν, ἀγω-
γῇ δὲ τὴν ἀξίαν τοῦ ἀντικειμένου, ὡς τοῦτο περιωρίσθη διὰ τῶν προ-
τάσεων, τῆς δοπίας κατεβλήθη τὸ προσκόν τέλος δικ. ἐσήσυνον, δικ-
ιονοσια τὴν καταβολὴν ἀμοιβῆς, λόγῳ διασώσεως τοῦ εὑρεθέντος ἐν
διδικῷ πλοίον τῶν ἔναγομένων καὶ ρυμουλκήσεως τούτου διὰ τοῦ πλοίου
τῶν ἔναγόντων είναι νόμιμος, η δὲ παράλειψη τῆς κατοικίας ἐν τῇ ἀ-
γωγῇ δὲν ἐπάγεται ἀκρότητα ἀντῆς, εἴρ' οὖσον δὲν ἀμφισβητεῖται ἡ
ταῦτη τῶν διαδίκων, οὐδὲ προσκύνειται ζήτημα ἀμοιβότητος, τὰ δὲ
ἔναντια ἀποφοριτέα κρίνονται.

Ἐπει δὴ ἐπὶ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 446 ἐμπορ. νόμου δὲν προσέκειται ὅτι τὴν ἐκ τῆς ἀρχογῆς ἀξιώσιν θὰ ἀσκήσωσι χοριστά ἔκστος τῶν δικαίων καὶ διὰ τὸ μέρος τὸ ὑπόποιον ἀπομένει αὐτῷ ὁ νόμος, ἀλλ' ὅτι τὴν ἀμοιβὴν καθορίζουμένην ὑπὸ τοῦ δικαιαστηρίου ἐν ἐλλείψει συμφωνίας (ἄρθρ. 444 παρ. 2 ἐμπορ. νόμου) ἐπὶ τῇ ἀγωγῇ τοῦ πλιονικήτου, διανέμονται οἱ δικαιαδίκαιοι ἐπὶ τῇ ἦ δια τοῦ εἰπεῖν αὐτοῦ σειράς ταῦτα σαστούμενοι μέντοι τὸ πρότερον κρατοῦν δίκιον, καὶ^τ διὰ τὴν ἀμοιβὴν ἐλάμβανε μόνος ὁ πλιονικήτης, ήθελησε ν' ἀπονείμῃ ὁρισμένου μέρους εἰς τοὺς διὰ τὴν ἀρχογὴν ἐργασθέντας πλιονικούς καὶ πληρωμα τοῦ βοηθαντοῦ πλοίου, ἀλλ' ἡ ἀξιώσιν αὐτῶν ἐπὶ τῆς καθορίζεσσις ἡδη ἀμοιβῆς διὰ τὴν ὑποίαν μόνος ὁ καὶ ὁ ἄλλοτε καὶ νῦν δικαιοῦχος πλοιοκτήτης δύναται νῦν ἐναγάγειν. Τοῦτο σαφῶς δηλοῦται ἐξ τῆς ἐκθέσεως τῆς Ἐπαρτροπῆς ἐπὶ τοῦ σχεδίου περὶ τροποποίησεως τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου εἰς τὸν τίτλ. 7 ἐδιαρ. 6 ('Εφετ. 'Αθηνῶν 228) 1920 Θ. ΛΔ'. σ. 471). Κατ' ἀκολούθιαν δοθῆσας ἡγέθη ἡ ἀγωγὴ ὑπὸ τῶν πλιονικήτων καὶ διὰ τὴν ἀμοιβὴν τοῦ πλιονικούς καὶ τοῦ πληρωμάτους καὶ ἀποφοριτέα κοίνεται ἡ ἔνστασις τῶν ἐναγομένων περὶ ἐλλείψεως ἐνεγκτικῆς νομιμοποίησεως, ὡς ἐπίσης καὶ ὁ ἴσχυοισιδύς αὐτῶν, διὰ οἱ προστηροφθέντες ἐργάται δὲν ἀνήκουν εἰς τὸ πληρωμα καὶ δὲν δύνανται νῦν ἀπτροσοπήσουν τούτους οἱ πλιονικήται, ὡς ἔχοντες αὐτοτελῆ καὶ ἀσχετούς πρὸς τὴν τοῦ πληρωμάτου ἀξιώσιν, διότι ἡ ἐπὶ τῇ ἀγωγῇ ἀναφορὰ δὲν σημαίνει ἐνάσκησην τῆς ἀξιώσεως τῶν ἐργατῶν τούτων, ἀλλ' ἀναφέσσεται μόνον διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ μέτρου τῆς ἀμοιβῆς, κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 445 Ὁμετο. Νόμον.

Ἐπειδὴ οἱ ἰσχυρισμοὶ τῶν ἐναγόμενων περὶ τοῦ ὅτι δύταν ἐκλήθη ὁ πλειάρχος πρὸς ὄμιουλησιν ὅπτῶς εἰχεν ἀποκλεισθῆ ὅτι θὰ ἐλάμβανεν ἀμοιβὴν διὰ τὴν διάσωσιν βάσει τῶν περὶ θαλασσίας ἀφωγῆς διατάξεων, ὃς καὶ ὅτι μετὰ τὴν ὄμιουλησιν κατηρτίσθη συμφωνία μετά τοῦ πλειάρχου, ἐξ οὗ ὑποχρεοῦνται καὶ οἱ πλοιοκτῆται κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρρδου. Νέον περὶ καταβολῆς διὰ τὴν ὄμιουλησιν δρχ. 35.000 ἀποτελοῦται γεγονότα ἀνάφεται τῆς πράξεως τῶν ἐναγέντων, δυνάμει τῆς ὁποίας ἐπιδιώκεται ἡ ἀποζημίωσις καὶ δέον νὰ ὑποχρεούθωσιν οἱ ἐναγόμενοι πρὸς ἀπόδειξην τῶν ἰσχυρισμῶν τούτων καὶ διὰ μαρτίων, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, λόγῳ τῆς ἐμπορικοῦτος τῆς διαφορᾶς ἐκτερόωθεν, ὡς πρὸς τὸν δεύτερον ἰσχυρισμόν, ὡς πρὸς δὲ τὸν πρῶτον δι' ἀδύναμιαν ἔγγράφου ἀπόδειξιν, λόγῳ τῶν ἔξαρτες κανονισμηρῶν ὑπὲρ ἣς ἔλαβε χώραν ἡ πρότιστις ἀφωγῆς καὶ ὄμιουλησισεως ἄνεν ἀμοιβῆς, ἔστι καὶ ἀντεῖλε σημειώματα εἰς τοίτον διότε ἐναγγούθεν ἐν τῷ καρφενείῳ ἐγένετο ἀποδεκτὸν παρὰ τοῦ πλοιάρχου τῶν ἐναγόντων (Φραγκίστας Περιοδ. μαρτ. ἀποδ. σελ. 54 σημ. I) ἐπιφυλάσσεται δὲ τὸ δικαστήριον νὰ κρίνῃ ἂν οἱ ἰσχυρισμοὶ οὗτοι ἀφροδῖτοι τὴν ἀ-
ξιώσιν ἐκ τῆς ἀφωγῆς ἢ τὴν ἐκ τῆς συμβάσεως ὄμιουλησισεως ἦν ἰσχυ-
ζοῦντα οἱ ἐναγόμενοι ὅπις ἔλαβε χώραν καὶ ιδιότητα διεσπειρατείαν
τοιχεῖον εἰναι τὸ σιωπηλόν ἀσυντητόν (Μανδρούμαχάνης παρ. 15 σημ. 3),
νῦν ἡ ἀξιώσις ἐκ τῆς θαλασσίας σιωπηλότητος τοῦ πλοιάρχου
προσεγγίζεται τοῦ πλοιάρχου (Ἀναστ. παρ. 385 σημ. 3) μετά
την διεξαγόντων τῶν ἀποδείξεων.

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

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

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

TALLYNG **REPAIRS etc.**
WRITE: «Ethelburga House» Teleph.: LONDON Wall 2281
91-3, Bishopsgate, Downland 3606
LONDON E.C.2

LONDON E.C. 2. Telegrams: AESALPORTS, Stock
Cables: AESALPORTS, London
Foreign agents are invited to co-operate by sending us
latest information.

Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΤΟ ΚΑΤΑΡΤΙΣΘΕΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

Κατετέθη πρό τινων ήμερων εἰς τὴν Βουλὴν τὸ καταρτισθὲν νομοσχέδιον επεὶ συμπληρώσεως τῶν περὶ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου λεζωνοσῶν διατάξεων. Αἱ ἐπερχόμεναι δὲ αὐτῷ τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις εἶναι αἱ ἀκόλουθοι:

Κατὰ τὸ ίον ἄρθρον, εῇ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς τῆς χώρας ὑπὸ τοῦ ἔχθρου ἀναστολὴ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων, ἀπόρᾳ μόνον τὰ πληρωμάτα τῶν ἀτμοπλοίων, τὰ δοτῖα ἀπὸ τῆς 3ης Μαΐου 1941 καὶ ἐφεξῆς μέχρι τῆς ἀπελευθερώσεως ἔχετέλοντα πλάτας ἐντὸς τῶν ὑπὸ τὴν ἔχθρον κατοχὴν περιοχῶν, οὐχὶ δὲ καὶ τῶν ἔκτελοντων πλάτας ἔχοτεροι καθό.

Κατὰ τὸ δον ἄρθρον, εῇ ἀληθῆς ἔννοια τοῦ ἔδαφους δὲ τοῦ ἄρθρου μόνον τοῦ Β. Δ. τῆς 1.3.1940 επεὶ ἐπετάσεως τῆς κατὰ τὸν Α. Ν. 2116)39 ἀσφαλίσεως τῶν Πληρωμάτων τῶν Ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων καὶ ἐπὶ ἐτέρων κινδύνων τοῦ κατὰ θάλασσαν πολέμου, εἶναι, ὅτι εἰς τὰς περιπτώσεις ἀπολειας πλοίου ἐκ πλευρᾶς κινδύνου, περιλαμβάνεται καὶ ἡ ὑπὸ τοῦ ἔχθρου καταρράτησης ἡ κατάσχεσις αὐτοῦ, ἀδιαφρός ἦν τὴν κατάσχεσιν ἐπεκύνωσεν ἡ ὡχὶ ἀπόφασις ἀρμοδίου δικαιατηρίου Λειψῶν.

Ἀφ' ἐτέρου, καὶ τὸ δον ἄρθρον τοῦ νομοσχεδίου, εἴλι ἐκ τοῦ ἀναγ. νόμου 2116 (τοῦ 1939) ἀποζημιώσεις, λόγῳ θανάτου ἢ πλήρους διαρκοῦς ἀνικανότητος ἐργάτων θαλάσσης ἡσφαλισμένων εἰς τὸν Ἀσφαλιστικὸν Ὁργανισμὸν Πολέμου, μὴ ἐξοφληθεῖσαι μέχρι, τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου, παθορίζονται δέ τοις:

A'. EN ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΘΑΛΑΤΟΥ:

a) Πλοιάρχου ἢ Α' Μηχανικοῦ	Δρχ. 18.000.000
b) 'Αξιοματικοῦ	> 15.000.000
γ) 'Εκαστον τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος >	11.500.000

B'. EN ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΠΛΗΡΟΥΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ:

a) Πλοιάρχου ἢ Α' Μηχανικοῦ	Δρχ. 22.000.000
b) 'Αξιοματικοῦ	> 18.500.000
γ) 'Εκαστον τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος >	13.500.000

'Ἐν περιπτώσει μερικῆς διαρκοῦς ἀνικανότητος ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀποζημιώσεις καθορίζεται εἰς ποσοστὸν τῆς κατὰ τὸ στοιχεῖον B) τῆς προηγούμενης παραγράφου ἀποζημιώσεως ἵσον πρὸς τὸν βαθμὸν τῆς ἀνικανότητος τοῦ ἡσφαλισμένου.

Αἱ δάσαι τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Α. Ν. 2355)40 καὶ τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ Α. Ν. 2557)40 γενόμενα προκαταβολαὶ μέχρι τῆς 27ης Ἀπριλίου 1941 εἰς δικαιούχους ἀποζημιώσεων ἐκ τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ Α. Ν. 2116)39 ἐκπλήστονται τῶν διὰ τοῦ παρόντος ἄρθρου καθοριζομένων ἀποζημιώσεων μετ' ἀναγωγῆ τῶν προκαταβολῶν εἰς δραχμᾶς σταθεροποίησεως, δάσαι τῆς κατ' Ἀπρίλιον τοῦ 1941 ἰσοτιμίας τῆς δραχμῆς πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν Λίραν (1 Ἀγγλ. Λίρα=530 δρχ.).

Εἰς δικαιούχους διαμένοντας μονίμως εἰς τὸ ἔξωτερικόν, αἱ διὰ τοῦ παρόντος ἄρθρου καθορίζουμεναι ἀποζημιώσεις, δύνανται νὰ ἐξοφλῶνται εἰς συνιαμένων διφορὶς ἐπὶ τὸν Λονδίνον ὑπαλογιζόμενων εἰς τὴν τιμὴν πωλήσεως τῆς Τροπής τῆς Ἐλλάδος κατὰ τὴν ἥμέραν τῆς ἐξοφλήσεως.

Κυροῦνται πᾶσαι αἱ πρὸς τῆς ἴσχυός τοῦ παρόντος νόμου γενόμεναι καταβολαὶ ἀποζημιώσεων εἰς συνάλλαγμα ἐπὶ Λονδίνον. Αἱ παθορίζαται 1, 2 καὶ 3 τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ Α. Ν. 2116)39, παταργοῦνται.

'Ετέρα τροποποίησις ἔχει ὡς ἔξης: «Εἰς τὸ ἄρθρον 8 τοῦ ἀναγ. νόμου 2355 (τοῦ 1940) προστίθεται, ἀφ' ἡς οὗτος ἵσχει, δευτέρᾳ καὶ τρίτῃ παράγραφοι, ἔχονται οὕτω:

2. Εἰς περιπτώσεις καθ' ἡς ἀγνοεῖται ἡ τύχη πλοίου τοῦ δποίου τὸ πληρωμα τὸ ἡσφαλισμένον εἰς τὸν Ὁργανισμόν, καὶ ἐν γένει διάκες ὑπάρχου ἀμφισβήτησις ἂν τὸ ἐπελθόν εἰς ἡσφαλισμένον ἐργάτην θαλάσσης ἀπέντημα ὑφέλειτο εἰς πολεμικὸν ἢ εἰς θαλασσίου κινδύνους, ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀποζημιώσις παθορίζεται δὲ ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου τοῦ Ὁργανισμοῦ κατὰ τὰ ποσοστά κινδύνων πολέμου καὶ θαλάσσης, τὰ γενόμενα ἀποδεκτά κατόπιν διατητικῆς ἡ δικαιοτικῆς ἀποφάσεως διὰ τὸν ἐπιμερισμὸν τῆς ζημίας εἰς τοὺς ἀντιστοίχους ἀσφαλιστάς τοῦ πλαίσιου.

3. Κατὰ τὰς περιπτώσεις τῆς προηγούμενης παραγγόρευτον τὴν ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστοῦ δρειλομένη εἰς τοὺς δικαιούχους ἀποζημιώσιν κατὰ τὸ ποσοστὸν τὸ ἐπιμερισθὲν εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς τοῦ πλαίσιους διὰ θαλασσίου κινδύνους δύναται, κατὰ τὴν ἔλευθεραν πρόστιν τοῦ Δ. Συμβούλου τοῦ Α. Ο. Κ. Π., νὰ καταβάλῃ ὁ Ὁργανισμός, ὑποκαθιστάμενος ἀποδικιώτας εἰς τὰ κατὰ τὸν ὑποχρέον πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστοῦ δικαιούματα τὸν δικαιούχον».

Κατὰ τὸ ίον ἄρθρον τοῦ νομοσχεδίου, οἱ ἀπὸ 1ης Μαΐου 1944 καὶ ἐφεξῆς ἀπελευθερούμενοι αἰχμαλώτοι ἐργάται θαλάσσης, οἱ συλληφθέντες ὑπὸ τοῦ ἔχθρου καθ' ὅν χρόνον ἥσαν μέλη πληρώματος ἐλληνικοῦ ἐποικούση ἀτμοπλοίου, ἡσφαλισμένοι πατὰ τὸν κινδύνον πολέμου εἰς τὸν Ὁργανισμόν, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Α. Ν. 2116)39, δικαιοῦνται παρὰ τοῦ Ὁργανισμοῦ ἀποζημιώσεως διὰ τὴν αἰχμαλωσίαν των, ἀναλόγως τοῦ χρόνου κατὰ τὸν διπόνον παρέμεναν ἐγκεκλεισμένοι εἰς φυλακάς ἢ στρατόπεδα συγκεντρώσεως, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Διοικ. Συμβούλου. Τὸ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως, ὡς καὶ ὁ ἕρθος τοῦ Α.Ο.Κ.Π., ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

'Επιτρέπεται, διποὺς διὰ διατάγματος ἐφ' ἀπατῆς ἐκδιδομένου, μετὰ γνώμην τοῦ Διοικ. Συμβούλου τοῦ Α.Ο.Κ.Π., καὶ προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καταβλῆται ὑπὸ τῆς προηγούμενης παραγγόρευτον προβλεπομένη ἀποζημιώσις καὶ εἰς αἰχμαλώτους ἀπελευθερούμενας πρὸ τῆς 1ης Μαΐου 1944.

Κυροῦνται αἱ μέχρι τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου γενόμενα διὰ ἀποφάσεως τοῦ Α. Σ. τοῦ Ὁργανισμοῦ προκαταβολῶν πρὸς αἰχμαλώτους.

Κατὰ τὸ 8ον ἄρθρον, ἐπιτρέπεται ἡ ἐκ μέρους ἀλλοδαπῶν δικαιούχων ἔναντι συνταξιοδοτήσεως ἀντὸν ἐκχώρησις ἀπαιτήσεων κατὰ τὸν Ὁργανισμόν πρὸς τὸ Βρεταννικὸν 'Υπουργεῖον Συντάξεων ἡ πρὸς τὰ παρεμφερῆ Ταμεία τῶν Συμμάχων Κρατῶν.

Κυροῦνται αἱ μέχρι τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου γενόμεναι πρὸ τοῦ Βρεταννικὸν καὶ Καναδικὸν 'Υπουργείον Συντάξεων καταβολαὶ, λόγῳ τοιούτων ἐκχωρίσεων.

Τέλος, τὸ ἄρθρον 9ον καθορίζει, ὅτι : «Γάμος πολιτικός, συναφθεὶς ἀπὸ 1ης Σεπτεμβρίου 1939 μέχρι 15ης Αύγουστου 1945 μεταξὺ Ἐλλήνων ἐργάτων θαλάσσης ἡσφαλισμένον εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. πατὰ ἀλλοδαπῆς καὶ θεωρούμενος ἐγκύρως πατὰ τὸν νόμον τῆς πολιτείας ἔνθα συνήθει. ἔχει πάντα τὰ ἔννομα ἀποτελέσματα ἐγκύρων γάμου ὡς πρὸς τὴν νομοστοίην τῶν πατὰ τὸ ἄρθρον 17 τοῦ Α. Ν. 2116)39 δικαιούμενον εἰς ἀπόλληρην τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως προσόπων».

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI
Τηλέφωνον AVENUE 3733

HOLLAND HOUSE, 104 BURY STREET
ΛΟΝΔΙΝΟΝ

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

ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ 10

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE, ASSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.
Tel. AVENUE 3733.

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

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



Γαλλια

‘Η ναυτιλιακή άνασυγκρότησις

Πληροφορίαι ἀριθμοῖς παρασχεθεῖσαι ὑπὸ τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως καὶ δημοστευθεῖσαι εἰς τὸν Παρισινὸν τύπον, ἀποκαλύπτον, ὅτι ἡ προσπάθεια ἀνασυγχροτήσεως τῆς γαλλικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει ποιηματοποιήσει μέχρι τοῦδε ἀξέιδον πρόσδον. Παρηγγέλθησαν ἡ ἑτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν κατὰ τὸν 1ην Ἰουνίου 156 ἐν δῷρῳ πλοίᾳ, συν-
οικίσης χωρητικότητος 650.319 τόννων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ περισ-
στερα διὰ λογαριασμὸν τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως. Εἰς δάφορα ναυ-
πηγεία τοῦ ἔξτερικοῦ ἔχοντος παραγγέλθη 69 πλοία, 278.692 τ. γκρός,
ἐνώπιον τῶν ὑπόλοιπα 77 σκάφη, 371.627 τ. γκρός, παρηγγέλθησαν ἡ κατα-
σκευὴν των εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα. Ἡ ἀντέροι χωρητικότης κα-
τανέμεται, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ὡς ἔξης: Σκάφη 56000 τ. εἶναι
ἐπιβατηγά γραμμῆς, ἔτερα 113.145 τ. εἶναι δεξιαινέοντα, 116.200 τ.
ἀνάφερονται εἰς ἀνθρακοφόρα καὶ οἱ ὑπόλοιποι 364.974 τ. εἰς πλοία
φορτηγά, ἀλιευτικά κατά.

‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Ἡ διάσκεψις τοῦ Σηάττλ

Την 29ην Ιουνίου ή Διεθνής Ναυτική Διάσκεψης τοῦ Σημάττη ἐτερομά-
τιος τὰς ἔργασίας της. Ἀντιπρόσωποι 32 χωρῶν συνεκλήθησαν ἀπὸ τὸ
Διεθνὲς Γραφεῖον Ἐργασίας διὰ να λάβουν ἀποφάσεις ἐπὶ τὸν διοιστι-
κῶν καιέμενον τῶν διεθνῶν συμβάνων διὰ τὰ ναυτεργατικά ζητήματα,
αἵτινες προκαταρκτικῶν συνεχῆτησαν εἰς τὴν Καπελγάνην. Λενὲ ἐλε-
γον ἀπὸ τὴν Διάσκεψην οὐτέ καὶ τὰ μικρότερα ἀμερικανικά κράτη, δο-
γαφόροι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἀκόμη καὶ τὰ μὴ ἔχοντα νὰ ἐπι-
δείξουν θαλασσινή τινα δραστηρότητα. Ἐχομένοι διὰ νὰ δημι-
ουργήσουν μέτωπον ὑπέρ τῶν Ἀμερικανικῶν ἀπόφεων, τὰς ὅποιας τό-
σον ἐπιμόνια ἦτοι Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι νεκτηρίζουσαν. Ἀπὸ τὰ γειτονικά
Μεσογειακά Κράτη παρέστησαν: Δύο Τούρκοι ἀντιπρόσωποι (1
Κρατικὸς καὶ ὁ ἔτερος τῶν ἐφοπλιστῶν), δύο Αιγαίτιοι, κρατικοὶ μόνον
ἐπιπρόσωποι καὶ τέσσαρες Ἰταλοί (δύο ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, 1 τῶν
ἐφοπλιστῶν καὶ 1 τῶν ναυτεργατών). Η πολυπληθεστερα ἀντιπροσω-
πεία ήτοι ἡ Βρεταννική. Τόσην ἀπέδοκε ομιλίασιν εἰς τὴν Διάσκεψην
ἡ Μεγάλη Βρεταννία, ώστε ἀπέστειλεν ἐπὶ κεφαλῆς τῆς ἀντιπροσωπείας
της αὐτὸν τὸν ὑψηλούργον τῶν Μεταρροῶν κ. Στράους.

"Η Ελλάς έξεπροσωπήθη διά μέν τὸ Κράτος ἀπό τοὺς κ.κ. Π. Τριγύγεταν, γεν. πρόξενον εἰς τὸν "Αγ. Φραγκίσκον καὶ Στ. Πάγκαν, πρόξενον λιμενάρχην εἰς τὴν Ν. Ύδρων. Διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς ἀπό τοὺς κ. κ. Γ. Γιαννουλάνταν καὶ Κ. Λύραν καὶ διὰ τοὺς γυνεργάτας ἀπό τοὺς κ. κ. Μ. Πετρούλην, Παναγ. Δασκαλάνην, Αν. Ματογίκον καὶ Ε. Πιθαρούλην.

Η Διάσκεψις ήρχοιε τας ἑργασίας της την 6ην Ιουνίου. "Υπῆρξε πώς διόρθως της ἑργασίας και τόσα τα ἔγερθεντα ζητήματα, ώστε ουχινά αι ἐπιτροπαὶ και η γενικὴ συνέλευσις παρέμειναν συνεκπόμεναι δι' ὅλης σχεδὸν τῆς νικτός. Αι συζητήσεις ἔφθασαν πολλάκις εἰς ἐπικίνδυνον διὰ τὸ αἰσιον τέρμα τῆς διασκέψεως δύστητα. Πρὸς στιγμὴν κατὰ τὴν τελικὴν ἐπιψήφισιν τοῦ σχεδίου τῆς συνθέσεως καὶ τῶν ὕσδιντος ἑργασίας ἡ πελτήθη ἡ ἀποχώρησις ὄλων τῶν ἐποπλιστικῶν ἀντιπροσώπων. Τὸ ἔργον τῆς Διασκέψεως ὑπῆρξεν ὀπωδήποτε καρποφόρον. Εἶναι η μόνη μεταπολεμικὴ Διάσκεψις, ητις ἐπέλευσεν ἀποφασιστικῶς ἓνα πρόβλημα καθαύτο διεθνές, διότι της ναυτικῆς ἑργασίας, καὶ η πρώτη μεταξὺ ὄλων τῶν προηγουμένων διασκέψεων διὰ τὰ ναυτεργατικὰ ζητήματα, ητις θετικῶς προστατευτικά ὑπὲρ τῶν ναυτιλομένων ἔλαβε μέτρα. Πολλὰ βέβαια ἀπὸ τὺς ἀποφασισθέντα εἶναι ἔξαιρετικῶς καταδιτικὰ διὰ τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, διὰ τινας δὲ περιπτώσεις, διότι διόλωμεν κατόπιν, ἀνεφάρμοστα. 'Αμφιδόλων εἶναι ἡ τελικῶς ἐλάτησμον τῆς προβλεπομένης κυρώσεως διὰ γὰρ τεθοῦν ἐν Ισχνῇ. 'Αλλὰ οἵμως, τὰ πλεῖστα, ἐξηργάσονται ἐξ ἀμφοτέρων τῶν παρατάξεων, κρατικῶν καὶ ἐργοδοτικῶν ὡς δίκαια καὶ ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη τῆς κυρώσεως καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοιν. 'Απὸ τὴν Διάσκεψιν πάντως σαφῆς ἀπεκομίσθη ἡ διαπίστωσις τῆς ἐπιμόνων προσπαθείας τῶν Ἕνοντος Πολιτειῶν, διότι παραπόνων καὶ τὰς ἄλλας ναυτικὰς κώρας εἰς τὴν λῆπτην μέτρων καθαντὸν ἀνεδαφάνων, ὑπερμέτως ἐπαθαυμόντων τὰ πλοῖα καὶ τοῦτο διὰ νὰ ἐπιτύχουν οἱ Ἀμερικανοὶ τὴν ἔξιστον τοῦ κλειτούς διαχειρίσεως, μεταξὺ τῆς ἰδικῆς των ναυτιλίας καὶ τῶν ἄλλων οικιαδίν.

Εἰς τὸ ξῆτημα κυρίως τῶν ὡρῶν ἐργασίας ἡ Ἀμερικανικὴ προσπάθεια ἔχει δηλώθη κατὰ τόπον πλέον ἀντίθετον ποὺς τὰς ἀπόψεις ὅχι μόνον τῶν ἐργοδοτικῶν ἐκπροσώπων ὅλων τῶν ζωῶν, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν κρατικῶν ἀπεσταλμένων, οἵτινες καὶ ἀντέδοσαν πεισμόντως εἰς τὴν καθήθουσαν τῆς ἐν πλήθει ἀδύομάδος τῶν 48 ὥρων ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὸ σχέδιον τελικῶς κατεψήφισθη, παρὰ τὴν ὑποτιθησίν τον ἀπὸ μέρους την Ἑνοικεύμενην Πόλιτειν καὶ τινὲς ἀλλοτεν Ἀμερικανικῶν κρατῶν διδύτι

ἄν καὶ ἐξορίθη δίσκου, ἔθειορήθη δύμος καὶ ἀνεφάρμοστον προκειμένου περὶ τόποιον.

Αἱ κυρωθεῖσαι ὄκτὼ συμβάσεις

Ο χώρος δυστυχῶς τὸν παρόντος τεύχους δὲν μᾶς ἐπιτέρπει πλήρης ή καὶ ἔκτενη ἀνάλυσιν τῶν συζητηθέντων οὐτε καὶ τὴν δημοσίευσιν ἐξ ὀλολήρου τῶν κειμένων τὸν συμβάσεων. Ωδὲ περιορισθέμεν εἰς τὴν περιληπτικήν αὐτῶν καταχώσινται, ὑπογραφαὶ μόντες ὅσα σημεῖα ἀναφέρονται ἐξόχως ἐπιβαρυτικά εἰς τὴν ίδικήν μας Ναυτιλίαν, τὴν ἀγριότεραν κινούσαν καθὼς καὶ τὰς ἐπ' αὐτῶν προκλητισίας εἰς τὴν Διάσκεψιν συζητήσεις.

Οχτώ τὸν ἀριθμὸν είναι αἱ κυριωθεῖσαι συμβάσεις ἀναφερόμεναι: 1) Εἰς τὰ τῶν διαιρεσιμάτων τῶν νωνικῶν ἐπὶ τὸν πλοίον. 2) Εἰς τὰ τῆς ιατρικῆς ἔξετάσεων τῶν πληρωμάτων. 3) Εἰς τὰ τῶν ποτοποιητῶν καὶ θετραπλωμάτων. 4) Εἰς τὰ τῶν συντάξεων. 5) Εἰς τὰ τῆς ὀλης κοινωνίας προνοιας. 6) Εἰς τὰ τῶν ἀδειῶν μετ' ἀπόδοξῶν. 7) Εἰς τὰ τῶν ὡρῶν ἐργασίας, μισθῶν καὶ συνθέσεως τοῦ πληρώματος καὶ 8) Εἰς τὰ τῆς ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος.

Α'. ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ: Ή σύμβασις ἀναφέρεται εἰς ὅλα τὰ ἐμπορικά σκάφη τὰ ἄνω τῶν 500 τόν. γκρός. Ἐξαριστάνται τὰ ἴστιοφόρα, τὰ φέροντα και δοηθητικὴν μηχανήν, τα ἀλλεντικά και τὰ ουρουλιά. Κατὰ τὸ ἄρθρον 4 ὁ πλοικτήτης ἀποχρεοῦται πρὸ τῆς ναυτηγήσεως ἐνδε σκάφους νὰ ὑποβάλῃ σχέδιον πρὸς ἔγχρισιν ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ἀρχηγῶν τῶν προβλεπομένων διαμερισμάτων διὰ τὸ πλήρωμα (ἀξιοματικούς και κατέτερα πληρώματα).

Προθλέπεται δημοσία παρέχουν άσφαλειαν έπαρκη κατά την κωδικών μεταβολών, της ωλάστης και την αναβάσιμους. Σύστημα αερίου και θερμάσεως έπαβλλεται, ιδιαίτερα δὲ αλθουσιανούς και παντούριον προβλέπονται. Οι κοιτώνες, νά κείνουται κατά κύριον λόγον εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου ήνα έπαρκως με τὸ φῶς τῆς ημέρας φωτιζούνται. Δι' έκαστον μέλος τοῦ κατωτέρου πληρωμάτος προθλέπεται 1.85 τετρ. μέτρα διά τὰ ὑπνοδομάτια διά τὰ κάτω τῶν 800 τόν. γρούς πλοία, 2.35 τετρ. μέτρ. διά τὰ μέχρι 3.000 τόννων και 2.78 μέτρα διά τὰ ἄνω τῶν 3.000 τόννων. Η ἀρμοδιά ἀρχὴ δύναται νά ὑποβιβάσῃ τὰ ἀνωτέρω δρια εἰς 1.67 διά τὰ κάτω τῶν 3.000 τόννων σκάφη και 1.85 διά τὰ ἄνω. Εἰς τὸν ἀνωτέρω χώρον περιλαμβάνεται καὶ κλίνη, τὸ έρμαριον, η τράπεζα και τὸ κάθισμα δι' ἓνα έκαστον ναΐτην. Τὸ ὑπόριον τῶν κοιτωνίσκων θὰ είναι 1.90 μ. και ἔλλαστον.

Οι ἀξιωματικοί θὰ ἔχουν τὸν ίδιον αὐτῶν κοιτῶνα. Οἱ ὑπάξιωματικοὶ ἀνά δύο τούλαχιστον καὶ τὸ λοιπὸν πλήρωμα δχι περισσότερον τὸν τεσάρων κατὰ κοιτῶνα. Εἰς τὰ ἐπιβατηγά δυνατὸν νὰ παρέχεται ἡ ἀδεια τοῦ ἀνά 10 κοιτωνισμοῦ. Ἀπαγορεύεται νὰ ὑπέρφερενται αἱ κλίναι ή μία τῆς ἄλλης πέφαν τὸν δύο. Διαστάσεις κλίνης 1.90X0.68. Δι' ἔκστον ναυτικὸν προβλέπεται ίδιατερον ἱσμάριον. Τράπεζαι καὶ γραφεῖα θὰ ἔχουνται εἰς ἔκστον κοιτῶνα. Λίθουσαι ἑσπιατορίοις δύο προβλέπονται διὰ τὰ κάτω τῶν 1.000 τόννων στάρφη καὶ τρεῖς διὰ τὰ ἄνω τῶν 1.000 τόννων. Ἀποχωρητήρια καὶ λοντρά εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμὸν διὰ τὸ πλήρωμα διατίθενται, καθὼς καὶ ίδιατερον ὥλαιμος νησοκομείον διὰ κάτε πλοϊον. Ήχον πλήρωμα ἄνω τῶν 15 ἀνδρῶν.

‘Η σπουδασίς μετά την ἐπικύρωσης της θά εφαρμόζεται ἀπαρεγκλίτως ἐπά τῶν γεοναυτηριγούμενων σκάφων. Διὰ τὰ ὑφιστάμενα σκάφη ή ἀ-

Teleg: NIKAS

N. KASSIMATIS

LONDON
AGENTS

*Bankers: Sip c andlers-Exporters HUMPLEBY
 STANDARD Importers & Co. Ltd.
 BANK S.A. 3)4 Great
 Cold Storage Chambers Winchester St
 LOURENÇO MARQUES
 P.O. B. 750*

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

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

να υπέρ τῶν ἑργατικῶν ἀπόφεων, ἐξ οὗ καὶ ἡ ἐμφανίζουμένη πλειοψηφία εἰς ἀποφάσεις, τῶν δούλων ὁ ἀντίτυπος θὰ είναι ἀσφαλῶς, ἐπιχήμος διὰ τὰς ναυτιλιακάς ἐπεισοδίες.

Ο δόλος μηχανισμὸς τῆς διασκέψεως καὶ ὁ τρόπος καθ' ὃν ἐνηργοῦντο αἱ φημοφορίαι καταδικάζεται ἐπίσης ὑπὸ τῶν ἄγγελον εἰδικῶν. Τὸ γεγονός, ίδιως ὅτι εἰς τὴν διάσκεψην είχον τὸ αὐτὸ δικαιώματα μᾶς φήμου οἱ ἀντιπρόσωποι μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν μὲ τοὺς ἀντιπρόσωπούς χωρῶν μὲ ἀσημάτους ἐμπορικῶν στόλους, κατεκριθῇ δρμάτατα. Ο δρεπανός κυβερνητικὸς ἀντιπρόσωπος, διαμαρτυρόμενος διὰ τὴν ἀδικίαν ταύτην, εἴπε πόδες γενικήν θυμηδίαν, ὅτι ἐξ χρώμα ἀντιπρόσωπενούμενον εἰς τὴν διάσκεψην δὲν είχον ὅλη μαζὶ τὴν χωρητικότητα τοῦ ὑπεροχεανίου «QUEEN MARY» μὲ τὸ δούλον ἔταξιεν ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν εἰς τὴν Ἀμερικήν! Καὶ διως, οἱ ἀντιπρόσωποι οὗτοι είχον τὸ αὐτὸ δικαίον φήμου μὲ τοὺς ἀντιπρόσωπούς ναυτικῶν χωρῶν μὲ ἔκατον μηρίαν τόννων!

Ἐσχολάσθη ἴδιατέρως ἡ ἐπιμονὴ τοῦ κυβερνητικοῦ ἀντιπρόσωπου τῶν Ἕνιομένων Πολιτειῶν, ὁ δούλος διεξήγαγεν ἀληθῆ μάχην διὰ τὴν ἀποδοχὴν τῶν 48 ἐργασίων ὁρῶν ἑβδομαδιαῖς, ὅχι μόνον εἰς τὰ ωκεανοπόρα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ πλοῖα μικρῶν ταξιδίων, δηλώσας, διτ., ἐάν ἡ πρότασις αὕτη δὲν ἐγίνετο δεκτή, θὰ ἀνέφερεν εἰς τὴν κυβερνητικὴν τοῦ, διὰ τὰς χρωματικὰς ἀπέτυχεν...

Οι δρεπανοί ἀντιπρόσωποι τῆς κυβερνητικῆς καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἑξῆγησαν μὲ βάσιμα ἐπιχειρήματα τὸ ἀνεφάρμοστον μᾶς τοιάντης ἀποφάσεως εἰς τὰ εὐρωπαϊκά νότατα, ἀλλ' ἡ πλειοψηφία τῶν μικρῶν ἀναύτων κρατῶν, μὴ γνωρίζουσα οὔτε καν περὶ τίνος ἐπόφεκτο, ἥκολονθει τυφλῶς τοὺς ἀμερικανοὺς καὶ τοὺς ναυτεργάτας.

Εἰς τὸ ζῆτημα τῶν μισθῶν, ὡρῶν ἐργασίας καὶ συνθέσεως διεξήχθη πραγματικὸς ἀγῶνας μὲ ἐπανεὐλημένας καὶ μαραζός συζητήσεις, εἰς τὰς δούλιας προτείνοντα δόλον ἐπειδὴν ὁ ἀντιπρόσωπος τῶν ἄγγελον ἐφοπλιστῶν κ. Snedden, ὁ δούλος ὑπέβαλε διαδρόμους λογικάς πρότασες, διὰ τῶν δούλων ἡ σύμβασις θὰ καθίστατο ἐφαρμόσιμος. Δυστυχῶς, ἡ παράταξις κυβερνητικῶν ἀντιπρόσωπούς καὶ ἐργατῶν εἶχε τὴν πλειοψηφίαν καὶ αἱ πρότασις τοῦ κ. Σνέντεντεν ἀπερρίστο.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ κατόπιν τῶν δρομῶν μισθῶν τοῦ ναύτου ἐκ λιγῶν 16, ἀπερρίσθη ὅπως διὰ τὴν πληρωμὴν αὐτῶν λαμβάνεται ὑπὲρ ἡ ἀξία τῆς λίρας καὶ τοῦ δολαρίου, ἐν περιπτώσει δὲ ὑποτιμήσεως τῆς λίρας, θὰ αὐξάνεται ἀναλόγως τὸ καθορισθὲν δρόμον.

"Η σύμβασις περὶ παροχῆς ἀποδοχῆς ἐφηφίσθη ὑπὸ τῆς διλομέλειας τῆς διασκέψεως διὰ φήμων 73 κατὰ 15, θεωρεῖται δὲ διὸ τῶν ἄγγελον εἰδοῦν, ἂν δηλ. ὡς ἀνεφάρμοστος, τοῦλάχιστον ὡς ἀπατοῦσα τὴν ἰδρυσιν πολυπλόκον καὶ δαπανησὸν δργανομοῦ δι' ἐκάστην χρῶν, ὁ δούλος θὰ παρακολοῦῃ κάθε ναυτεργάτην καὶ θὰ καθορίζῃ πῶς θὰ κατανέμονται αἱ ἀδειαί, εἰς δάρος τῶν διαφόρων ἐπιχειρήσεων, εἰς τὰς δούλιας ὑπηρέτης ὁ ναυτικὸς καθ' ὅλον τὸ ἔτος.

Οι ἄγγελοι σχολιασταί, λαμβάνοντες τὴν σημειον τοῦτο παραδειγμα, λέγουν, διτ. κατὰ τὴν διάσκεψιν ἐπεκράτησε τὸ πενθεμα τῆς θεωρίας καὶ δηλ. τῆς πείρας καὶ τῆς πρακτικῆς. Διὰ τὸν λόγον τούτου ἐκφράζονται ἀμεριδοίαι κατὰ πόσον συμβάσεις, ἐγκριθεῖσα ὑπὸ τῆς Διασκέψεως, θὰ ἐπικυρωθοῦν τελικῶς ὑπὸ τῶν ναυτικῶν χωρῶν.

Χαρακτηριστικὸν τῆς ἀτμοσφαίρας ποὺ ἐπεκράτει κατὰ τὴν διάσκεψην είναι καὶ τὸ ἑξῆς ἐπεισόδιον. Κατὰ τὴν φήμιστην τῆς προτάσεως περὶ κατωτάτου ὁρίου μισθῶν, ἐγένετο δεκτὴ πρότασις, δηλ. ἐξαρεθδοῦ τὰ ἀκτοπλοίκα πλοῖα τῆς συμβάσεως. Τότε δ. κ. Ζάρμαν, ἀντιπρόσωπος τῶν ἄγγελικῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων, ἀνῆλθεν εἰς τὸ δῆμα καὶ εἰπεν ἐξῆψει: «Θὰ ἡγητοὶ προδότες, ἐὰν παραμείνων ἐδῶ καὶ δεν κατηγορήσω καὶ σᾶς καὶ τὴν διάσκεψιν». Εἰξῆλθεν ἀμέσως τῆς ἀθύουσης καὶ εἰς τὸ διαδόμονας είπεν εἰς ἐπήκοον πάντοιο: «Εἴ θασκέψεις αὕτη δὲν φάνεται νά ἔχῃ πειριστόριο μιαλό ἀπὸ ἓν κοπάδι πιθήκων...»!

Ο ίδιος Ζάρμαν εἶπεν εἰς ἄλλην περίπτωσιν: «Ἐπὶ τρεῖς διολυκήρων ἑδομαῖς προσπαθοῦμεν νά καταλάβωμεν τὶ σκοπεύονταν νά κάμουν οἱ κυβερνητικοὶ ἀντιπρόσωποι. Πλὴν δὲ λίγων ἐξαιρέσεων, οὗτοι συνεχίζουν τὴν πατροπαράδοτον τακτικὴν τῆς στοιπῆς η τῆς ἀποχῆς ἀπὸ τὰς φημοφορίας.

Ἐν τέλει, ἡ σύμβασις περὶ κατωτέρουν δρομῶν μισθῶν τοῦ ναύτου είς 16, εἰς ἥν συμπειρεὶ ἡφθησαν καὶ τὰ ἀκτοπλοίκα, ἐψηφίσθη μὲ μόνον τῷρες φήμους πλέον τοῦ ἀπατούμενον ποσοτοῦ τριῶν τετάρτων τῶν φήμων.

Προοπτικὴ διὰ τὴν Ναυτιλίαν

Ο. κ. Ρόθ, πρόεδρος τῆς Ἐθνικῆς Ὀμοσπονδίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, εἰς ἄρθρον τοῦ δημοσιευθέν πρὸ ιμερῶν εἰς ἐμφανίζουμένης ναυτικῶν περιοδικῶν, ἐκέπει τὰς γνώμας τοῦ ἐπὶ τῆς ἐμφανίζουμένης σήμερον προοπτικῆς διὰ τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν. Έκ τοῦ ἄρθρου τούτου τὸν σταχυνολογοῦμεν δρισμένας περιοκαὶ γενικωτέρουν ἐνδιαφέροντος.

«Η παγκόσμιος Ναυτιλία — γράφει ὁ κ. Ρόθ — δὲν ἔχει ἀκόμη εί-

σέλθει πλήρως εἰς τὴν εἰρηνικὴν περιοδον. Πολλὰ σχάρη ἔξακολουθοῦν ἀπασχολοῦμενα εἰς μεταφορὰς ἔχουσας σχέσιν μὲ τὸν λήξαντα πόλεμον, ἔτερα ἔχουν ἀνάγκην ἐπισκεψην καὶ μετακεντην ἔξαμνον, τούλαντον, διασκείας, ποὺ ἡ χοησιοτητὸν δι' ἐμπορικάς μεταφοράς, ἐνῷ ἔνας σημαντικὸς ἀριθμὸς ἄλλων πλοίων μεταφέρει ἐφόδια βοηθείας, πρὸς διαφόρους πληγείσας ἐν τοῦ πολέμου χόρων. Εἴτε ἄλλον εἰς ὅλας τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης εὐρίσκονται ἀδόμη πλοῖα ὑπὸ τὸν κρατικὸν ἔλεγχον διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν ὑλικῶν καὶ ἐφόδιων, ἄτινα διατίθενται διὰ τὰς ἔκασταχοι ἐργασίας ἀναπνυροτήσεως. Πρὸ τῆς παρελεύσεως ἐπομένως μερικῶν μηνών ἡ παγκόσμιος Ναυτιλία δὲν ὑπὸ δυνηθῆ νά ἐλευθερώσει ὑπὸ τὰς συνήθεις ἐμπορικὰς συνήσεις. Καὶ τούτο, διότι οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι, οἱ δούλοι πρώτοι προτρέπονται κατὰ τὸν πόλεμον, μοιρώνται ἀποτραπεύοντα τελευταῖοι.

Ἐμὲ δὴν σὸν τῷ χόρῳ διώμος ἀποκατάστασιν τῶν κανονικῶν διεθνῶν μεταφορῶν, θὰ γεννηθῆται τὸ πρόβλημα κατὰ πόσον ἡ πάροχοντα παγκόσμιος χωρητικότης θὰ ἐπαρκέσῃ εἰς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας. Ή ἐν προκειμένῳ ἀπάντησις — κατὰ τὸν ἀρθρογράφον — ἔξαρταται φυσικά ἀπὸ δύο παράγοντας, τὴν διαθέμαντον χωρητικότητα καὶ τὰ διαθέσιμα φροτία. Ο πρώτος παράγων είναι κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡτοῖον σαφής. Γνωρίζομεν, διτ. ὑπάρχουν σήμερον πλοῖα 69 ἔκαστομην τόννων, ἔναντι 60 ἔτει, τ. τοῦ 1939, προήλθε δηλαδή μία ἐπὶ πλέον διαφορά 14 ο. Εκ τῆς χωρητικότητος τωντέρης πλοῖα 8 ἔκαστομ. τόννων ἀπασχολοῦνται εἰσέτι εἰς στρατιωτικὰς ἀνάγκας καὶ δὲν είναι γνωστὸν ἀκόμη πόσον τῆμα τῆς ἐν λόγῳ χωρητικότητος θὰ είναι δινατὸν νά ἔχει τὰς ἀναγκαῖας μετακεντεύεις, ώστε ν' ἀποδημήσῃ καταλληλοὶ δι' ἐμπορικῶν τούτων. Καὶ ἀκόμη ἀμφισσούμενοι καὶ τὰ 8 ἔκαστομ. τόννων, ἡ ἀπομένουσα καὶ πάλιν χωρητικότητης ὑπερέχει τῆς προπολεμικῆς ταχύτητος καὶ εἰς ὅγκον, ἀλλὰ κυρίως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς μεταφορικῆς ικανότητος, ἡτοις παρουσιάζεται μεγαλυτέρα, λόγῳ τῆς γνησιμένης ταχύτητος τῶν σημειών πλοίων, ἔναντι τῶν προπολεμικήν, χάρις εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν Ἕνιομένων Πολιτειῶν ἀφ' ἑνὸς, τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Σονηδίας ἀφ' ἑτέρου.

Φ' ο δευτερος, διώμος, παράγων, διὸ δύκος, δηλαδή, τῶν φορτίων, παραμένει ἀγνωστος, χωρὶς νά είναι καὶ δυνατή ἐπ' αὐτῷ μία βάσιμος πρόβλεψις. Σήμερον ἔνα μόνον γνωρίζομεν, διτ. αἱ σχετικὰ πρὸ διετίας προβλέψεις περὶ τῆς πιθανῆς ἀναπτύξεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δὲν ἐπιλήσθησαν. Οι εἰδίκοι μελετηταὶ ἀποφέυγουν τὰς προβλέψεις διὸ τὸ μέλλον, τινὲς δ' ἐξ αὐτῶν ἀμφιβάλλουν, διτ. καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ διεθνεῖς μεταφορῶν δινηθῶν νά φάσανται εἰς τὸν δύκον τοῦ 1939. Πάντως — κατὰ τὴν γνωμήν του ἀρθρογράφου — δὲν πρέπει ν' ἀναμένεται εἰλεύσθαι τὴν προπολεμικήν, χάρις εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν διεθνῶν πλοίων εἰς κανονικήν περιοδον, διὰ τὸν τέλοθι λόγον:

Πρῶτον, παρὰ τὸν τεράστιον δύκον τῶν μεταφερομένων ἐφοδίων τῆς «Οὖνδρα» καὶ ἄλλων φορτίων, παραμένει ἀγνωστος, χωρὶς καὶ δυνατή ἐπ' αὐτῷ μία βάσιμος πρόσθισης. Σήμερον ἔνα μόνον γνωρίζομεν, διτ. αἱ σχετικὰ πρὸ διετίας προβλέψεις περὶ τῆς πιθανῆς ἀναπτύξεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δὲν ἐπιλήσθησαν. Οι πιθανοὶ μελετηταὶ ἀποφέυγουν τὰς προβλέψεις διὸ τὸ μέλλον, τινὲς δ' ἐξ αὐτῶν ἀμφιβάλλουν, διτ. καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ διεθνεῖς μεταφορῶν δινηθῶν νά φάσανται εἰς τὸν δύκον τοῦ 1939. Πάντως — κατὰ τὴν γνωμήν του προπολεμικήν, χάρις εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν διεθνῶν πλοίων εἰς κανονικήν περιοδον, διὰ τὸν τέλοθι λόγον:

Δεύτερον, παρὰ τὸν τεράστιον δύκον τῶν μεταφερομένων ἐφοδίων τῆς «Οὖνδρα» καὶ τὰ ἄλλα φορτία ποιητικά, ἀπό την πιθανήν διατραγμάτευν δύνεται τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δὲν ἐπιλήσθησαν. Οι πιθανοὶ μελετηταὶ ἀποφέυγουν τὰς προβλέψεις διὸ τὸ μέλλον, τινὲς δ' ἐξ αὐτῶν ἀμφιβάλλουν, διτ. καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ διεθνεῖς μεταφορῶν δινηθῶν νά φάσανται εἰς τὸν δύκον τοῦ 1939. Πάντως — κατὰ τὴν γνωμήν του προπολεμικήν, χάρις εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν διεθνῶν πλοίων εἰς κανονικήν περιοδον, διὰ τὸν τέλοθι λόγον:

Τρίτον, παρὰ τὸν τεράστιον δύκον τῶν μεταφερομένων ἐφοδίων τῆς «Οὖνδρα» καὶ τὰ ἄλλα φορτία ποιητικά, ἀπό την πιθανήν διατραγμάτευν δύνεται τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δὲν ἐπιλήσθησαν. Οι πιθανοὶ μελετηταὶ ἀποφέυγουν τὰς προβλέψεις διὸ τὸ μέλλον, τινὲς δ' ἐξ αὐτῶν ἀμφιβάλλουν, διτ. καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ διεθνεῖς μεταφορῶν δινηθῶν νά φάσανται εἰς τὸν δύκον τοῦ 1939. Πάντως — κατὰ τὴν γνωμήν του προπολεμικήν, χάρις εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν διεθνῶν πλοίων εἰς κανονικήν περιοδον, διὰ τὸν τέλοθι λόγον:

Τέταρτον, παρὰ τὸν τεράστιον δύκον τῶν μεταφερομένων ἐφοδίων τῆς «Οὖνδρα» καὶ τὰ ἄλλα φορτία ποιητικά, ἀπό την πιθανήν διατραγμάτευν δύνεται τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δὲν ἐπιλήσθησαν. Οι πιθανοὶ μελετηταὶ ἀποφέυγουν τὰς προβλέψεις διὸ τὸ μέλλον, τινὲς δ' ἐξ αὐτῶν ἀμφιβάλλουν, διτ. καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ διεθνεῖς μεταφορῶν δινηθῶν νά φάσανται εἰς τὸν δύκον τοῦ 1939. Πάντως — κατὰ τὴν γνωμήν του προπολεμικήν, χάρις εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν διεθνῶν πλοίων εἰς κανονικήν περιοδον, διὰ τὸν τέλοθι λόγον:

Πέμπτον, παρὰ τὸν τεράστιον δύκον τῶν μεταφερομένων ἐφοδίων τῆς «Οὖνδρα» καὶ τὰ ἄλλα φορτία ποιητικά, ἀπό την πιθανήν διατραγμάτευν δύνεται τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δὲν ἐπιλήσθησαν. Οι πιθανοὶ μελετηταὶ ἀποφέυγουν τὰς προβλέψεις διὸ τὸ μέλλον, τινὲς δ' ἐξ αὐτῶν ἀμφιβάλλουν, διτ. καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ διεθνεῖς μεταφορῶν δινηθῶν νά φάσανται εἰς τὸν δύκον τοῦ 1939. Πάντως — κατὰ τὴν γνωμήν του προπολεμικήν, χάρις εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν διεθνῶν πλοίων εἰς κανονικήν περιοδον, διὰ τὸν τέλοθι λόγον:

Πέμπτον, παρὰ τὸν τεράστιον δύκον τῶν μεταφερομένων ἐφοδίων τῆς «Οὖνδρα» καὶ τὰ ἄλλα φορτία ποιητικά, ἀπό την πιθανήν διατραγμάτευν δύνεται τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δὲν ἐπιλήσθησαν. Οι πιθανοὶ μελετηταὶ ἀποφέυγουν τὰς προβλέψεις διὸ τὸ μέλλον, τινὲς δ' ἐξ αὐτῶν ἀμφιβάλλουν, διτ. καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ διεθνεῖς μεταφορῶν δινηθῶν νά φάσανται εἰς τὸν δύκον τοῦ 1939. Πάντως — κατὰ τὴν γνωμήν του προπολεμικήν, χάρις εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν διεθνῶν πλοίων εἰς κανονικήν περιοδον, διὰ τὸν τέλοθι λόγον:

Πέμπτον, παρὰ τὸν τεράστιον δύκον τῶν μεταφερομένων ἐφοδίων τῆς «Οὖνδρα» καὶ τὰ ἄλλα φορτία ποιητικά, ἀπό την πιθανήν διατραγμάτευν δύνεται τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δὲν ἐπιλήσθησαν. Οι πιθανοὶ μελετηταὶ ἀποφέυγουν τὰς προβλέψεις διὸ τὸ μέλλον, τινὲς δ' ἐξ αὐτῶν ἀμφιβάλλουν, διτ. καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ διεθνεῖς μεταφορῶν δινηθῶν νά φάσανται εἰς τὸν δύκον τοῦ 1939. Πάντως — κατὰ τὴν γνωμήν του προπολεμικήν, χάρις εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν διεθνῶν πλοίων εἰς κανονικήν περιοδον, διὰ τὸν τέλοθι λόγον:

**M. G. SAVVIDES
HELLENIC SHIP AGENCY**

**HAIFA
(PALESTINE)**

ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΔΟΜΕΣΤΙΝΗ

Έτος ιδρύσεως 1870 ἐν Σύρῳ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ | Διεύθυνσις: Βασ. Κωνσταντίνου 38

ΑΓΓΛΙΑΝΗ | Αποθήκαι: Βασ. Κωνσταν

τα εις πλοϊα 1.500.000 τ. γκρός και εις τάς 'Ηνωμένες Πολιτείας εις 1.300.000 τ. γκρός. Έν τῷ μεταξὺ ή Γαλλία, ή Δανία και ή Σοβιετική Ρωσία θέτουν εἰς ἐφαρμογὴν προγράμματα ἀναπτύξεως τῆς ναυπηγικῆς της βιομηχανίας.

Ἐγενικῶς, εἰς διὰς τὰς χώρας παρατηρεῖται — κατὰ τὸν κ. Ρόθ — μία ἀξιοσημειώτως τάσις διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἑθνικῶν ναυτιλιῶν. Τοιούτοις διότι, αἱ μὲν ναυτικῆς χώρας προσπελεύν νῦν φύσασον — τοὺς ἄλιστον — τὸ προπολεμὲνον ἐπίπεδον τῆς χωρητικότητὸς τον, ἄλιστα δὲ, ὅσον είλον ποδὸς πολέμου ἀσήμαντον ναυτιλίαν, φιλοδιδοῦν ἥδη καὶ ἀποτήσουν ἐπαρκῆ τοιωτῆτα.

Ὄς πρὸς τὸ ἡπτητὸν τῆς πολικήσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, πολεμικῆς ναυπηγῆσεως, δ. κ. Ρόθ γράφει: «Ἄι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι κατασκεύασαν κατὰ τὸν πόλεμον 3.500 πλοῖα, 9.000 τ. d.w. καὶ ἄνω γραστον, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 28 ποδῶν. Κατὰ τὸ 1938 ἡ παραγόμενη Ναυτιλία δὲν είλε περισσότερα τὸν 339 πλοῖον ποδὸς ἐν λόγῳ μεγέθους. Τὰ σκάφη αὐτὰ εἶναι ἀπατάλληλα διὰ πολλοὺς λιμένας, οἱ ὅποιοι δέν παρουσιάζουν τὰ ἀνάλογα βάθη καὶ ἐπαροσθέτους εἶναι δαπανηφόρες ἐκμεταλλεύσεως. Οταν δὲν ἐπάρχῃ μεγάλη προσφορά προτίστων καὶ συνεπεῖς οἱ ναῦλοι εἶναι γαλαροί. Δυνάμεις νὰ εἰναι μεγάλα διὰ φύσης μεταφοράς, πολὺ δραστεῖ δι' ἄλιστα καὶ γενικῶς δὲν ἴκανον πολὺ τὰς ἀπατήσεις μαρσανίδης διαψεύσεως διὰ πολλὰς ἐμπορικὰς μεταφοράς. Θύ ἐκπλαγῶ πολὺ — προσθέτει δ. κ. Ρόθ — ἔαν καταθώσῃ η Ναυτιλία τῆς 'Επιτροπῆς νὰ πωλήσῃ περισσότερα τῶν 800 πλοίων πολεμικῆς κατασκευῆς εἰς ἀμερικανούς καὶ ξένους ἐφοπλιστάς.

Οἱ ξένοι προτιμοῦν νὰ κατασκευάσουν νέα πλοῖα εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς πατρίδος των ἡ ἀλλαζοῦ, παρὰ ν' ἀγοράσουν τὰ ἀμερικανικά, τὰ ὅποια ἡ εἶναι φόροι μόνον, μέχρις ὅτου τεθῶν εἰς τὴν ἐπιφρεσίαν τὰ συγχρονισμένα νεοναυπηγήτα. Τότε, τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς ἀμερικανικά πλοῖα διὰ ἀπασθοῦν τῶν μεταφορῶν, τὰ δὲ εἰς τελείας τῆς κυρεγήσεως τῆς Οδασιγκτόνος θὰ τεθῶν ἐν ἐφερείς διὰ τὴν περιπτώσιν ἐνδεχομένων νέων πολέμων. Ἀλλως τε — καταλήγει ὁ ἀριθμοφράσος — αὐτὸς ὅτος ὁ περὶ πολικήσεως νόμος προβλέπει, διὰ σαν δὲν πολλούν ἡ δὲν φρονονανλιθοῦν ἐντὸς διετίας, θὰ παραπλεύσουν.

Ἡ πώλησις πλοίων εἰς ξένους

Κατ' ἀνακοίνωσιν τῆς Ναυτιλίας τῆς 'Επιτροπῆς μέχρι τέλους 'Ιουνίου είχον ὑποβληθῆ 1246 αὐτήσεις δι' ἀγορᾶς ἡ χρονονανλόσεις ἀμερικανικῶν πλοίων πολὺ εκτῆς κατασκευῆς ὑπὸ ἀμερικανῶν καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν.

Αἱ ὑπὸ ξένων ὑποβληθεῖσαι αὐτήσεις δι' ἀγορᾶς πλοίων ἀνῆλθον εἰς 664 καὶ προήχοντο ἀπὸ ὑπῆρχον 24 χωρῶν. Ἐπὶ κεφαλῆς τῶν αὐτήσεων τούτων ἦσχετο ἡ Κίνα δι' 162 πλοῖα, ἡρολούθουν δὲ ἡ Γαλλία διὰ 85, ἡ Νορβηγία διὰ 84, ὁ Παναμᾶς δι' 67, ἡ 'Ιταλία διὰ 50, ἡ 'Ολλανδία διὰ 46, ἡ Μεγάλη Βρετανία διὰ 46, ἡ Χονδούρα δι' 20, ἡ Ἀργεντινή διὰ 15, ἡ Ἐλλάς διὰ 12 (Σημειώσις: Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν δεν περιλαμβάνονται αἱ πρόσφατοι αὐτήσεις δι' ἀγορᾶς σημαντικοῦ ἀριθμοῦ Λίμπερτον), ἡ Ἰνδία διὰ 12, ἡ Δανία διὰ 12, τὸ Περού δι' 8, αἱ Φιλιππίναι δι' 8, ἡ Πιουγκούσλαντα δι' 6, ὁ Καναδᾶς διὰ 4, ἡ Χιλή διὰ 4, ἡ Ἀγύπτος διὰ 4, ἡ Νοτιο-'Αμερικανική 'Ενωσις διὰ 3, ἡ Πολωνία διὰ 2, ἡ Νέα Ζηλανδία διὰ 2, ἡ Βραζιλία δι' 2, ἡ Βενεζουέλα δι' 2 καὶ ἡ Σουηδία δι' 2.

Αἱ αὐτήσεις δι' ἀγορᾶς πλοίων, αἱ ὑποβληθεῖσαι παρὰ ἀμερικανῶν, ἀνῆλθον εἰς 335, αἱ δὲ αὐτήσεις διὰ χρονονανλῶν (εἰς τὴν διοίσειν, δικαιοῦντα μόνον 'Αμερικανού), ἀνῆλθον εἰς 211.

‘Ιταλία

Ναυπηγεῖα καὶ Ναυτιλία

Ἡ ιταλικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία τελεῖ δισμέρα μὲ σταθερὰ διμιατὰ πρὸς τὴν ἀνάκτησιν τῆς παλαιᾶς τῆς δραστηρότητος. Ἡδη τὰ κεριώτερα τῶν ναυπηγείων εἶναι ἀπησχολημένα, διὰ μόνον μὲ ιταλικὰς παραγγελίας, ἀλλὰ καὶ μὲ ξένας τοιωτάς. Οὕτοι, συμβόλαια ἐκλείσθησαν προσφατῶς διὰ τὴν κατασκευῆς πλοίων διὰ λογαριασμὸν νοθηγῶν ἐφοπλιστῶν, διαπραγματεύσεις δὲ διεξάγοντα καὶ διὰ τὴν ναυπηγῆσιν ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν διὰ τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν. Προσολεμικῶς ἡ 'Ιταλία κατείχειν ἔχεινονταν θέσιν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Τὸ 1939 ἡ ιταλικὸς ἐμπορικὸς στόλος περιελάμβανε 1227 πλοῖα, 3.424.000 τ. γκρός, τὰ περισσότερα τῶν ὅποιων ἦσαν δικελούντα. Κατὰ τὴν κατάρρεσιν τῆς 'Ιταλίας δὲν είλον ἀπομείνει, παρὰ 193 μόνον πλοῖα, 531.000 τ. γκρός.

“ΧΡΩΜΕΛ„

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΕΡΝΙΚΙΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ναυάρχου Μπῆττου 7 τηλεφ. 42.306.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: 'Ἐν Κουτσικάριώ Μούγλων καὶ Πιθαγόρα τηλεφ. 43.988.

ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΤΗΣ «ΧΡΩΜΕΛ„

‘Υφαλοχρώματα Νο 1, 2, 3. 'Ισαλοχρώματα, ἔλαιοχρώματα, βερνικοχρώματα, Ριπολίνες κτλ. εἰς ποιότητας ἐφαμίλλους τῶν Εὐρωπαϊκῶν.

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

ΤΙΜΑΙ ΑΣΥΝΑΓΩΓΙΣΤΟΙ

Ἐπισκεφθῆτε μας ἔστω καὶ συμβούλευτικῶς προτού προσήγετε εἰς διοίσειν.

Ἀντιμετωπίζει, διὸν, ἡ 'Ιταλία σήμερον δύο προβλήματα, τὸ τῆς χρηματοποίησης τοῦ ἐναυπομένατος ἐπιπορικοῦ τῆς στόλου καὶ τῆς περιφερείας ἐνσημάτων αὐτοῦ, καθὼς καὶ τὸ τῆς προσελκύσεως ξένων παραγγελῶν διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους τὰ περισσότερα εἰκόνας περισσότερον εἰς συμμαχικάς χειρίς. Ή πρώτη, διὸν, τῆς ιταλικῆς κυβερνήσεως προσπάθεια ἐστρατηγεῖ τὴν ταχείας ἀναβοσέως πολούντων ἀπό τῆς πατριηγῆς πλευρᾶς, δεικνύει σημεία ταχείας λογαριασμού μεταξύ Μέσης Ευρώπης καὶ ιταλικού καταλόγου. Μὲ τὴν εἰσόδου τοῦ 1946 συνεπληρώθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Αναύλτο, τῆς Εγνωμοσαντούς, ἡ προτηργάτης προμηθευτής 9.000 τόννων γκρός καὶ ταχύτητος 18 μιλίων, διαβέτον θέσεις δι' 115 πλατάτων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔναν τηγανέτο διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταρίας 'Ιταλίας καὶ προσορίζεται ἀναλλαγὴ τὰς γραμμάς Βορείου καὶ Νοτίου 'Αμερικῆς. 'Εκτοτε εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα καθεύλωνται ἀρχετέρα ἄλλα μικρὰ ἀποτοποῖα προτηργάτης, κατὰ τὸ πλείστον δικελούντα, κυρηκητικότητος δὲ 200 μέχρι 1000 τόννων γκρός έκαστον. Εξ ἄλλου, εἰς τὰ παρὰ τὴν Τεργέστην ναυπηγεῖα Σάντο Ρόκκο κατεσκευάντο πρὸς τὸ ἀνωτέρω προτηργάτην γραμμῆς τῶν 9.000 τόννων γκρός, δύο δεξαμενόπλοια τῶν 9.000 τ. γκρός παραπλεύσουν.

Εἰς τὸ τέλος Μαρτίου ἡ. ἡ. ἐτέλοντον ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα 102 πλοῖα, 156.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 82 σκάφη 132000 τ. γκρός δικελούντα, ἔτερα δὲ 11 ησαν ξύλινα, δικελούντα καὶ αὐτὰ συνολικῆς κυρηκητικότητος 2.500 τόννων.

Οσον ἀφορᾷ τὰς ναυπηγήσεις πλοίων ἐν 'Ιταλίᾳ διὰ λογαριασμὸν ξένων ἀπαριθμούντων, περιελάμβανον αὐτὰ τὸ 1939 δίκαια πέντε σκάφη 98.000 τ. γκρός. Ὁ ἀριθμὸς ὅντος συγκρίνεται ἥδη πρὸς 21 πλοῖα, 39.000 τ. γκρός, ἀπέντα συναυτηγονία ἐν 'Ιταλίᾳ διὰ λογαριασμὸν ξένων, εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου ἐ. ἐ. Σχετικός μὲ τὰ ξύλινα, πολὺ χρηματοποίει η ιταλικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, εἰσάγοντα ταῦτα ἐν τοῦ ἔξωπλοικοῦ, καὶ φίλη δὲ ἀπὸ τῆς 'Ηνωμένης Πολιτείας, ἐνῷ αἱ μηχανά προώσεων κατασκευάζονται εἰς τὰ ιταλικὰ ἐργοστάσια 'Φιάτ' καὶ 'Τόξι', ἀπ. να ἐξηλθούν τοῦ πολέμου μὲ ἀνεπάροφους τὰς ἐγκαταστάσεις των.

Ἀναφέρεται, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διὰ τὰ κεριώτερα τῶν ναυπηγείων μηχανῶν Ντιζέζ, μελετοῦν ἥδη τὴν ἀντικατάστασην τῶν ἀποτημηῶν τῶν πλοίων 'Λίμπερτος', ἀπάντα ποθεῖται νὰ ἀγοράσῃ ἡ 'Ιταλία διὰ νέων μηχανῶν ἐσωτερικῆς κανθεώς. Διὰ τῆς τοιώτης μετατροπῆς ὑποστηρίζεται, διὰ σὰν ἐξελεύῃ ἔνα ἐκ τῶν κυριωτέρων μετανα-

Τὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

“CAMREX,,

Χρησιμοποιοῦνται παρὰ δύον τῶν 'Εθνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν, ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων προτελεσμάτων μεγάλην αὔξησην πελατείας.

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

“CAMREX,, NON-OXIDIZING · PRESERVATIVE

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

ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ΕΝΑΜΕΛΣ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.

Ίδιαιτέρα διοίσεις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF

Τήλεγγαφήματα: «CAMREX» Cardiff η Sunderland

πλοίαρχος - δικαστικός Σ. Ἰγγλέσης. Ἐκ τοῦ Ε. Ν. καὶ ἀναδύως τοῦ κλάδου τοῦ παραπεμπούντος θαλάσσης, θὰ μετέχουν οἱ πλοίαρχοι αἱ'. Δ. Μελέτης καὶ Ι. Μαρινάκης, ὁ μηχανικὸς αἱ'. Α. Λοδύρας, ὁ οἰκονομικὸς ἀξιωματικὸς αἱ'. Μ. Πετρούνης καὶ ὁ φαδιστήλεγχαρητής αἱ'. Α. Ζάχαρης. Ἀναπληρωματικὰ τῶν ἀνωτέρῳ μέλῃ ὡρίσθησαν ὁ πλοίαρχος - λιμενικὸς Ι. Λούβης, ὁ πλοίαρχος τοῦ Β. Ν. Δ. Φοίρας καὶ ὁ πλοτάρχης - δικαστικὸς Ν. Μουτάφης, ἀπὸ δὲ τοῦ Ε. Ν. καὶ ἀναδύως τοῦ κλάδου τοῦ παραπεμπούντος ἐργάτους θαλάσσης οἱ πλοίαρχοι αἱ'. Λ. Λεωνίδας καὶ Α. Κριαρᾶς, ὁ μηχανικὸς αἱ'. Π. Καλακούδης, ὁ οἰκονομικὸς ἀξιωματικὸς Δ. Σαρχάκος καὶ ὁ φαδιστήλεγχαρητής αἱ'. Ἡλ. Κροκιδᾶς.

Ἐις τὰς περιπτώσεις παραπομπῆς ἐργάτους θαλάσσης μὲ τὸ ἔρωτημα τῆς προσωρινῆς στρεγήσεως, λόγῳ προσκάριον ἡ διαρκοῦς φρεσκῆς ἀνικνέτης, μετέχει τοῦ μὲν πρωτοθαμβούντος — ὁ ἀντιπλοίαρχος - ἵστρος τοῦ Β. Ν. Γ. Καλαζάτης, ὁς τακτικὸν μέλος, μὲ ἀναπληρωτὴν αὐτοῦ τὸν πλοτάρχην - ἵστρον Κ. Ἀγγελίδην, τοῦ δὲ δε εντεροθαμβούντος — ἵστρος Χ. Κυριακίδης, ὁς τακτικὸν μέλος καὶ Γ. Δανηλάτος, ὁς ἀναπληρωματικὸν μέλος.

Ἐις τὰς περιπτώσεις παραπομπῆς ἐργάτους θαλάσσης μὲ τὸ ἔρωτημα ὁριστικῆς στρεγήσεως, λόγῳ προσκάριον ἡ διαρκοῦς φρεσκῆς ἀνικνέτης, μετέχει τοῦ μὲν πρωτοθαμβούντος — ὁ ἀντιπλοίαρχος - ἵστρος τοῦ Β. Ν. Γ. Καλαζάτης, ὁς τακτικὸν μέλος, μὲ ἀναπληρωτὴν αὐτοῦ τὸν πλοτάρχην - ἵστρον Κ. Ἀγγελίδην, τοῦ δὲ δε εντεροθαμβούντος — ἵστρος Χ. Κυριακίδης, ὁς τακτικὸν μέλος καὶ Γ. Δανηλάτος, ὁς ἀναπληρωματικὸν μέλος.

Νέαι όγοραι πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Παρ' Ἐφοριαῖσιν τῆς Ἀνδρου ἡγοράσθη τὸ ἄγγελικὸν φορτηγὸν «EMPIRE GANNET» 5672 τ. γκρός (τοῦ 1919), μὲ παραλαβὴν εἰς Λονδίνον.

— Ἐπίσης παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ ἄγγελικὸν φορτηγὸν «BENGLOE» 5.318 τ. γκρός (τοῦ 1919) καὶ μετωνομάσθη «Β. Η θ ε έ μ. Σημαία ἄγγελική»

— Τὸ ἀγορασθὲν, ὡς ἐγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, γιώτ «Οὐρανίις αἱ εἰναι τὸ πρώτην ἄγγελικὸν «INQUISITOR» 151 τ. γκρός. Τὸ σκάφος, τεθέντον ἐπὶ παναμαϊκὴν σημαίαν, ἀπέλευσεν ἐξ Ἀγγλίας δὲ Πειραιᾶ.

— Ἐπίσης ἀπέλευσεν ἐκ Κάρδιφ διὰ Πειραιᾶ καὶ τὸ ὑπὲρ παναμαϊκὴν σημαίαν ἀ)π «Σεμίραμις» (ex «KYLEGORM») 622 τ. γκρός (τοῦ 1914).

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν δεξαμενόπλοιον «CHANT 642 401 τ. γκρός (τοῦ 1944) παρελήφθη εἰς Κάρδιφ καὶ μετωνομάσθη «Κάστρῳ». Σημαία Παναμᾶ.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Πέλλας καὶ Κουμανταρέα φορτηγὸν «Κάστρο Ματαπάξ» είναι τὸ πρώτην νορβηγικὸν «BALDER», 1129 τ. γκρός (τοῦ 1901).

— Τὸ παρὰ τῷ κ. Ι. Μ. Καρρᾶ ἀγορασθὲν φορτηγὸν είναι τὸ ἀμερικανικὸν «WAIMEA» 5679 τ. γκρός, 8515 τ. φορτίου (τοῦ 1919).

— Δύο ἐκ τῶν παρ' Ἑλλήνων ἀγορασθέντων ἀμερικανικῶν φορτηγῶν παρεκλήθησαν καὶ μετωνομάσθησαν «Μαρία Γ.» καὶ «Ωκεανός».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῷ κ. Η.Π. Φαράλα (συνηδόνων ἀ)π «SODRA SVERIGE» 733 τ. γκρός (τοῦ 1871) παρελήφθη εἰς Κάρδιξαμν καὶ ἐτέθη ὑπὲρ σημαίαν Παναμᾶ, μετωνομάσθη «Ἄγιος Δημήτριος».

— Τὸ ἀνέλκυσθὲν πρὸ παιδοῦ εἰς τὸ Ἱδράκειον μικρὸν ἀτόπλοιον «Εναγγελίστρια» 320 τ. γκρός τοῦ κ. Π. Πρωτόπαπα, ἐπισκευασθὲν εἰς Πειραιᾶ, ἐτέθη ἐκ νέου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν.

Ἡ ἀνέλκυστις τῶν ναυαγίων

Ὁ μετακληθεῖς ἐκ Λονδίνου ἄγγελος πλοίαρχος τοῦ Β. Ν. κ. Πόλλαντ, ὅπως ἔχεταί ση τὴν ἀνέλκυστεως τῶν ναυαγίων, ὑπέβαλε τὴν ἔκθεσίν του εἰς τὸν πρόεδρον τοῦ Ο.Α.Ν. ὑποναίσαρον κ. Κ. Ἀλεξανδρῆν. Τούτει εἰς αὐτήν, διὰ δὲν ὑπάρχει ἐκ Ελλάδος κατέλληλος ἔξοπλισμὸς διὰ τὴν ἀνάληψην σοδαφῶν γναγοσωστικῶν ἐργασιῶν, ἐνῷ διὰ τὴν μετακίνησην τῶν μικρῶν ναυαγίων ὑποδεικνύει, διὰ τὰ ἔξοδα θὰ μειωθοῦν, ἐάν τὸ ὑπὲρ σκάφη ἀνέλκυσθων κατὰ τμῆματα. Διὰ τὸ ἐργον τοῦτο προτείνεις ὡς καταλλήλετον τὸν ἀκτοπλοΐον τύπον ναγανοσωστικῶν πλοίων ἡ τὸν τύπον εμπάρα. Ἡ πλέον οἰκονομικῶν τύπον μονάς διὰ τὴν ἀνέλκυσην σκαρφῶν, ἐκτοπίσματος μέχρις 600 τόννων, θεωρεῖται παρὰ τῷ κ. Πόλλαντ η μονάς ἡ χορηφωπούσα ὑποθερψίους πλοτὰς δεξαμενάς ἡ ἀσκούς. Ἡ μονάς αὕτη θὰ ἀπῆται ἐκτὸς τῶν ἀσκῶν καὶ σλέπων, δηρεὶ θὰ μεταφέρῃ ἀεροσυμπεστάς καὶ σφράματα ἀνυψώσεως, καθὼς καὶ ουμονιλόν ἡ μικρὸν πλοίον μὲ βαρούλκα.

Τὸ ὑιόν, τὸ δοῖον πρόκειται νὰ διατεθῇ παρὰ τοῦ Βετανικοῦ Ναυαρχείου, θὰ είναι ἐκ τοῦ νεωτέρου καὶ τοῦ πλέον συγχρονισμένου καὶ βελτιωμένου μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ, δοκιμασθέντος κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου μὲ λίαν-ἴανονοπιτάκα ἀποτελέσματα καὶ ἐγγυούμενον ταχύτητα, ἀπόδοσην καὶ οἰκονομίαν εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ἀνελκυσθεώς καὶ μετακίνησης μεγάλων ναυαγίων. «Οσον ἀφορά τὰς δαπάνας, φρονεῖ διὰ ἀπὸ μίαν συστηματικὴν ἐργασίαν, μὲ ταχύτητα συτελούμενην, θὰ ὑπάρξουν ἔσοδα ἀπερικαλύπτοντα τὰ ἔξοδα.

Συνιστᾶ ἀφ' ἔτερον: α) Ν' ἀποκτήσῃ ὁ Ο.Α.Ν. νόμιμον κυριότητα

ἐπάλληλην τῶν ναυαγίων καὶ φορτίου, ἄπινα ἔχουν ἀξία ἐπιτρέπουσαν τὴν ἐπικερδὴ ἀνάληψην ναγανοσωστικῆς ἐργασίας. β) Νὰ καταστήσῃ γνωστοὺς τοὺς δρους τῶν ἐργολαβῶν τόσον διὰ ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίας, σσον καὶ μὲ ἀνακοινώσεις διὰ τὸν τύπον, πρὸς τοὺς ἐπίλοιπούς ἐργολαβῶν. γ) Νὰ παράσχῃ διευκολύνσεις διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν ναυαγίων καὶ νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰς ἔνεας ναγανοσωστικάς ἔταιράς την ἐργασίαν ἐν Ελλάδι. Καὶ δ) Νὰ γίνουν διαβήματα πρὸς τὴν ἀγγλικὴν κυβερνησην διὰ τὴν ἀμεσον ἀποστολὴν εἰς Ελλάδα ναγανοσωστικῶν καὶ ὑποκο, ἐν ἀναμονῇ τῆς συμφωνίας ὡς πρὸς τὸν δρους πληρωμῆς, νὰ διατεθοῦν ἐπαρκῆ ποσού πρὸς κάλυψη τῶν τρεχουσῶν δαπανῶν καὶ νὰ συνεχισθῇ ἡ προμήθεια ἀπαραίτητων ὑλικῶν διὰ τὴν εἰδότων.

Ἐάν δὲν είναι δυνατή — κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ κ. Πόλλαντ — ἡ ἔξοικονόμησις κεφαλαίων διὰ δανείου, τότε δέοντα νὰ ἀναβληθῇ ἡ οὐσιώδης ἐκπαθήσις τῶν λιμένων καὶ νὰ προτιμηθῇ ἡ ἐργασία ἐπὶ πλοίων καὶ φορτίων. ἄνυα δύνανται ταχέως νὰ ποληθοῦν. Προτείνεται τέλος ἡ πρόσληψης ἐνός ἄγγελου ναγανοσωστοῦ, δύο ἄγγλων ἐκπαδευτῶν δυτῶν καὶ δύο Ικανῶν μηχανικῶν ἐστερεικῆς καύσεως ἡ ἐφαρμοστῶν.

Ἄτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγά

«ΕΛΕΝΗ» (5655 τ. γκρός, τοῦ κ. Α. Καλλινίκου): «Ἐμφόρον μὲ 6447 τ. σιτηρῶν ἀπὸ Νεκταρέα διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν ἔξωκειλε τὴν 25ην Ἰουνίου εἰς ἀδαμῆθ θέσιν, 25 μέτρα ἀπὸ τὸν κυματοθραύστον Κερκην. Ή ἔλιξ τοῦ πλοίου ἔχαρασθη καὶ αἱ μηχαναὶ τοῦ ἡρηστεύθησαν, συνεπειῶς ηρημάτως εἰς τὰ ψαύλα καὶ τῆς ἐξ αὐτοῦ ἀκατασχέτου εἰσοδοῦ ἐδάπτων.

Κατὰ τὴν προσάραξην, ἀλλὰ καὶ κατὰ ἐπομένας ἡμέρας ἐπενδράτε Ν. Α. Θύελλα, ἐμποδίσασα τὰς ναγανοσωστικάς ἐργασίας καὶ προκαλέσασα τὸν σημαίαν εἰς τὸ ἡμιυθισθὲν σκάφος, ὥστε δὲ ἐπιθεωρητὴς ἔχαρακτηρίσεις τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον ὡς «εὐλικὴν ἀπολειμνα» καὶ συνέστησε τὴν πλώσην των. Τὸ δὲ 40 ἀνδρῶν πλήρωμα παρελήφθη καὶ ἀπεβιβάσθη εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν.

«ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ» : «Ἐκ Ταμπίον διὰ Χάρδην μὲ φορτίον ἀσφάλτου εἰς βαρέλια, συνεκρούσθη τὴν 7.35' μ. μ. τῆς 1ης Ἰουλίου, λόγῳ τῆς πυκνῆς οὐμῆλης μὲ τὸ δόλλανδικὸν ἀπὸ «VAN OSTADE» εἰς θέσιν μηκούς 49—51' Β. καὶ 05—36' Δ., τῆς Μάγχης. Τὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἔκπτυσθη εἰς τὸ μέσον τῆς ἀφιστερᾶς πλευρᾶς καὶ ὑπέστη σοδαφῶν ηρημά, ἐξ οὗ ηρημαὶν νὰ εἰσέσθων δύστατα εἰς ἐπικούνδυνον τοῦ S. O. S. Τὸ δόλλανδικὸν ὑπέστη ηρημάτης εἰς τὴν πρόσθιαν ἀνωθεῖται τῆς ισάλου γραμμῆς καὶ παρεμπίει πλήσιον τοῦ ἡλληνικοῦ πρὸς παροχὴν θοιητῶν. Εἰς τὴν θέσην τῆς συγκρουσεως ἔφθασαν ναγανοσωστικά, ἄπινα ἐφουμούλλησησαν τὸν «Ερασμον Βεργωτην» εἰς τὸ Φάλιον. Τὸ σκάφος πρὸς πρόσληψην θυδίσθω του, δύος, τὸ προσοράχθη εἰς ἀμάδηθ θέσιν, τὸ μηχανοστάσιον του, δύος, τὸ λεβητοστάσιον καὶ τὰ κυτταὶ του πληροῦνται ὑδάτων μὲ τὴν παλίρροιαν. Διεξάγονται ναγανοσωστικά ἐργασίαι. (Ιουλ. 1-10).

Ἡ Παγκόσμιος ναυλαγορὰ

Τὸ νυριώτερον ζαρακτηριστικὸν τοῦ δεκαπεντημέρου ὑπῆρξεν ἡ ἀναζωγόνησις τῶν φορτωθείσων δημητριακῶν καρπῶν ἐκ Κόπλου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, μία δὲ σεβαστὴ χωρητικότης ἐκλείσθη μὲ δάσιν «τάιμι τούρτερο» εἰς τὰ σελ. 16) δι' Ἀνατ. Μεσόγειον, ἐνῷ εἰς δηζελκίνητον σκάφος δι' Ἰνδίας ἐπιληφθησαν 21). Οἱ ναῦλοι δι' ἀμερικανικῶν γανθίσαστα εἰς τὰ αὐτά ἐπέπεδα.

Τὸ Πλέιτ ἀπὸ πραξίζει, ἐνῷ διὰ μεταλλεύματα Βραζιλίας ἐκλεισθαν σκάφη τινὰ ἀπὸ Βιττώνων εἰς τὰ 9 δολλ. δο' Ἀμερίσαν. Διὰ μεταλλεύματα ἐπιληφόντοντο ἐκ Χονέλβας διὰ Φιλαδέλφειαν δολλ. 5.75, φιλ. Τούλιον, καὶ διὰ φοσφάτα ἐκ Καζαμπλάγκας δι' Ἀμερίσαν 28), — ἀπὸ Μπόναν δι' Αντραζαίαν 70), — ἀπὸ Κοσσείρ δι' Λύστραίαν 52) δ, δύο ικανέων, καὶ ἀπὸ Σάρφρι διὰ Κείτ Τάουν 40) — Ιουλίον.

Ἀρκετή ἐργασία ὑπῆρξε καὶ διὰ τὰ γιανάνδρας καὶ ἀπὸ Ντρούμπαν δι' Λορέντζο Μαρκές διὰ Μπονένος «Άνθες 57), Σουέζ 63) — καὶ Πόρτ Σαΐδ 68). Ἀπὸ Ρόττερντα διὰ Γένοβαν 20) — καὶ Πειραιᾶ 32) δ, ἐκ Χούλη διὰ Πόρτ Σαΐδ 30) — καὶ ἀπὸ Σουάνη διὰ Σαβόναν 25) — Ιουλίον.

Οἱ ωδοῖ ναυλωτῶν μὲ ξητήσιν τινὰ μεγάλων σκαφῶν διὰ μεταλλεύματα, προσέφερον δὲ δολλ. 6 φιο ἀπὸ Πόρτι διὰ Νόρδερον ρέιντς Αὔγυντον — Λόγεντζο Μαρκές διὰ Μπονένος «Άνθες 57), Σουέζ 63) — καὶ Πόρτ Σαΐδ 68). Ἀπὸ Ρόττερντα διὰ Γένοβαν 20) — καὶ Πειραιᾶ 32) δ, ἐκ Χούλη διὰ Πόρτ Σαΐδ 30) — καὶ ἀπὸ Σουάνη διὰ Σαβόναν 25) — Ιουλίον.

Οἱ ωδοῖ ναυλωθέντα φορτηγά διὰ Λεων. Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐπ Rόττερνταμ 6200 τ. γιανθράκων διὰ Πειραιᾶ 32) δ, Ιουλίον.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐπ Ζογκούλδας 3.000 τ. γιανθράκων διὰ Σαβόναν 40), Ιουλίον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀ) π ἐκ Βασόρας 7000 τ. κριθῆς δι' Ελλάδα 95), Ιουλίον.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐπ Σφάξ 2750 τ. φωσφάτων διὰ Δουγκέρκην 41) φιο, Ιουλίον.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐπ Αρχαγγέλου 2000 στάνταρτς ξυλείας δι' Αλεξανδρείαν 300), Ιουλίον 1—20.

«ΦΑΙΑΣ ΙΙ» (Παναμ.) ἐπ Σημάττλ 8.500 τ. γιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 18) φιο, ἀ. φ.

«ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙΙ» ἐπ Bougie 6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βουλόνην — Καλαί 40) φιο, Ιουλίον.

«ΘΕΟΜΗΤΩΡ» 7500 τ. d.w. τάιμ-τσάρτερ δι' 6 μηνας (ταξίδια Δυτ. Αφρικῆς), 22) — τὸν τόνων d.w., παράδοσης Καλαί 10—25 Ιουλίον.

«ΒΗΘΛΕΕΜ» (ex «BENGLOE») ἐπ Βασόρας 8000 τ. κρ.θῆς δι' Ελλάδα 94) δ φιο, Ιουλίον—Αὔγυντον.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ, ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΑΙ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Λεωφόρος Γεωργίου Ε' δριθ. 4,
Τ. Κ. δριθ. 84, Αμμόχωστος.
ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ: Λεμεσόν, Λάρνακα, Κυρήνειαν και Πάφον.
Τηλεγραφήματα: «SHIPCO» FAMAGUSTA.

ΚΑΣΠΙ, ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ Έτος ιδρύσεως: 1933

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ἐν ΧΑΙΦΑ:
τῆς "Ακτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος,"
τῶν "Ἑλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν,"
Ἐργασθέντες διὰ τὴν ΚΔΑΣ, τὸ BRITISH
MINISTRY OF WAR TRANSPORT, τὸν S.T.O.

Γραφεῖα εἰς: ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΑ, ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ,
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 ἀκτοπλοίκων καὶ φορτηγῶν
ἀτμοπλοίων

Τροφοδοσίαι - Ασφάλειαι - Αντιπροσωπεῖαι

Πλατεία Κουντουριώτου 25, Τηλ. 37-18
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΠΡΙΚΟΝΗΣΟΣ.

Οι Πράκτορές σας διὰ τοὺς
λιμένας Παλαιστίνης

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ P.O.B. 460 TEL AVIV (Palestine)

Τηλ. κ. διεύθυνσις: ALLALOUFCO TELAVIV
Υποκτήματα: ΧΑΙΦΑ - ΙΟΠΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Ναυτικοί Πράκτορες - Ναυλώσεις - Ασφάλειαι
Πράκτορες τῶν κυριωτέρων Ἑλληνικῶν καὶ ξένων τακτικῶν γραμμῶν.
*Ελληνικός Οίκος
- Αλληλογραφία καὶ εἰς τὴν Ἑλληνικήν -

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

Ο ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΣΟΥΖ

DIACARIS SHIPPING AGENCY

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

SUPPLY OF STORES

SPECIAL TOURIST BRANCH ORGANISED.

P. O. B. 22
PORT—TEUFLIK

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

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

RUE DE LA MARSEILLAISE
BEIRUT

Phone:
Tel. Address: PRAKTEL-BEIRUT Office 59.33
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

EMMANOΥΗΛ ΛΙΑΡΟΥΤΣΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ ΒΕΓΓΑΖΗ (ΛΙΒΥΗΣ)

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΝ ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ

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

Γραφεῖα: ΓΑΛΑΤΑ, ΚΑΡΑΜΟΥΣΤΑΦΑ, 75

Τηλεγραφήματα: PULOS-ISTANBUL
Τηλέφωνον: 43448 - Ήμέραν καὶ Νύκτα

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ P.O.B. 548

Τηλεγραφήματα: ΑΓΓΟΥΡΑΝ
Τηλέφ. 29.965

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"ΕΤΟΣ	ΤΟΥΝ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
		νΑΥΠ.	ΥΧΩ.	
Αγία Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλας και Σία	04	2433	ἐκφορτώνει εἰς Σαβόναν 12 'Ιουν.
Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνης	11	3508	παρέμενε Σέτταν 8 'Ιουν.
Αγία Μαρίνα	«Κάσσος» Α. Ε.	12	4151	ἐν πλ. ἐπ. Πλέιτ δι' Εύφωπην 6 'Ιουν.
Αγιοι Βίκτωρες	υἱοί Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιουν. ἐπ. Μπέιρας
Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρή	18	2974	ἔφθ. Σαβόναν 4 'Ιουν. (διὰ Ζογκούλας)
Αγιος Γεώργιος	υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀνεγ. "Ιμπιγχαμ 5 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
Αγιος Γεώργιος	υἱοί Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 11 'Ιουν.
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Κουμαντάρου	17	5933	εἰς Μπάρδου 10 'Ιουν.
Αλεξανδρά	Κ. Καρδαρίας και οίδες	18	4355	ἀνεγ. ἐπ. Νιούπορτ 25 'Ιουν. διαταγάς
Αμερική	Λίμπετρον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 5 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδες
Αντίκλεια	Π. Τζανετάτος	92	951	εἰς Κάρδιφ 10 'Ιουν.
Αννα	Ν. Λυπιαρδόπουλος	19	5173	ἀναχωρεῖ ἐπ. Πειραιᾶς 15 'Ιουν. διὰ Νέαν Υόρουν
Αννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4358	εἰς Πειραιά 14 'Ιουν.
Αννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19	2431	φθάνει Μπουένος "Αὔρες 20—25 'Ιουν.
Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	εἰς Κάρδιφ 10 'Ιουν.
Αννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζος	06	2728	ἔφθ. Ροζάριο 8 'Ιουν.
Αργολικός	Μαρής 'Εμπειρίκος	21	4786	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 'Ιουν.
Αργώ	Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν. ἐπισκευή
Αρμάθια	άδ. Γιανναγά και Σία	19	4683	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 30 'Ιουν.
Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἀνεγ. Σάιν Τζόν 28 'Ιουν. διὰ Βασόδαν
Ασπασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	
Βόλος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	25	1175	
Γεράσ. Βεργωτής	Ρ. και Π. Βεργωτής	20	6543	εἰς Πειραιά 14 'Ιουν.
Γκάργιος Γ.	Δ. Δάμπτασης	18	4289	εἰς Φάλμουθ 14 'Ιουν. Ζημία.
Γεώργ. Ποταμίδης	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	18	4044	ἀνεγ. Λιβερπούλ 2 'Ιουν. διὰ Σονές — Μαδαγασκάρην
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	διῆλθεν "Άδεν 5 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε.	38	5482	ἀνεγ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουν. διὰ Μαντράς
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλινός»	06	3016	ἔφθ. Ελασσόσαν 8 'Ιουν.
Δημ. Ιγγλέσης	υἱοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	ἀνεγ. Αιμέρσαν 6 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
Δημ. Χανδρής	Δημ. Ι. Χανδρής	10	4643	παρέμενεν εἰς Τάιν 10 'Ιουν.
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρας	19	5258	ἀνεγ. Ντρόμπαν 11 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
Δωδεκάνησος	Λίμπετρον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἔφθ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουν. ἐν Γένοβας
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλίας	17	4604	εἰς Αγγλίαν 8 'Ιουν.
"Εθη Λιθανοῦ	N. Λιθανός	37	4839	ἐν πλ. ἐπ. Βαγούσθερ δι' Άν. Αφρικήν 12 'Ιουν.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	27	4163	εἰς Μασσαλίαν 8 'Ιουν.
Έλένη (ἐπιβατηγόν)	Γ. 'Εμπειρίκος	03	1426	εἰς Ήράλιετον 14 'Ιουν.
Έλένη	Α. Καλίνικος	18	5655	ἐναντιγησεν εἰς Αργεντινήν
Έλένη Κουλουκουντή	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	εἰς Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
Έλιζα	Α. Γ. Παπαδάκης	19	1986	εἰς Περιανή ἐπισκευή
Έλισάθετ	άδ. Μαζαςάη	22	3553	ἀνεγ. Χούλι 10 'Ιουν. διὰ Ρουέν, ἔφθ. 12
Έλλας	«Έλληνική» Α. Ε.	16	2081	εἰς Λίβερπούλ 10 'Ιουν. ὑπό φόρτωσιν
Έλλας	Λίμπετρον (προσ. ἔκχ.)	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουν.
Έλπις	Α. Πρόντες	19	1492	ἔφθ. Σούνδαν 2 'Ιουν.
Εδήνος	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	εἰς Ταματάβ 5 'Ιουν.
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	8551	φθάνει Πειραιᾶ 20—25 'Ιουλίου
"Εφη	Εύάγγ. Νομικός	90	192	εἰς πλόας ἐν Ελλάδι
Ζέφυρος	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	ἔφθ. Ρούνεν 3 'Ιουν.
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διῆλθε Παναμάτ 2 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Ηπειρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5572	ἀνεγ. Κέπρον 4 'Ιουν. διὰ Χάρην.
Ηράκλειον	Έλληνικὸν Δημόσιον	25	964	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Ηρων	Δ. Ν. Κουφός	06	1516	ἀνεγ. Πειραιᾶ 13 'Ιουν. διὰ Καλάμας
Θεμιστοκλής	Λίμπετρον (προσ. ἔκχ.)	44	7198	εἰς λιμένας Βορ. Γαλλίας 14 'Ιουν.
Θεομήτωρ	υἱοί Σπ. Πολέμη	10	4427	διῆλθε Σιβραλτάρ 4 'Ιουν. διὰ Καλαί
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἀνεγ. Καναδάν 4 'Ιουν. διὰ Δάνταγ
Θέτις	Π. Χατζηλίας	30	4123	ἐν πλ. ἐπ. Αργεντινής δι' Ενδόπολην 12 'Ιουν.
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	εἰς Πρέβεζαν 14 'Ιουν.
Θράκη	Έλληνικὸν Δημόσιον	41	7460	φθάνει Μπάγιαν Μπλάγκαν 26—20 'Ιουν.
Ιάκωβος	υἱοί Γ. Καραβία	18	1877	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 6 'Ιουν.
Ιθακος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	ἔφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουν.
Ιλισσδς	Γ. Δρασούλης	06	3916	διῆλθε Σιβραλτάρ 2 'Ιουν.
Ιόνιον	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	διῆλθε Σιβραλτάρ 2 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
Τίρις	Έλληνικὸν Δημόσιον	42	7035	ἀνεγ. Μασσαλίαν 10 'Ιουν. διὰ Ντακάρ
Ιω. Φράγκος	Ιω. Παλαιοχρασοῦς	11	1881	ἐκφορτώνει εἰς Τεργέστην 10 'Ιουν.
Καθαριώτισσα	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	εἰς Ουξπίλλα 5 'Ιουν. ὑπό φόρτωσιν
Καλάμαι	υἱοί Γ. Καραβία	18	1877	εἰς Σφάξ 10 'Ιουν. ὑπό φόρτωσιν
Κάσος	Έλληνικὸν Δημόσιον	20	5791	εἰς Ανατ. Αφρικήν 8 'Ιουν.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	φθάνει Ρόττερνταμ 18—20 'Ιουν.
Κέρκυρα	υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἔφθ. Ντακάρ 4 'Ιουν.
Κορινθία (ἐπιβατηγόν)	Λίμπετρον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἔφθ. Βορέην 10 'Ιουν.
Κορυτσά	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	3874	ἀνεγ. Πειραιᾶ 13 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
Κρήτη	Ακτοπλοΐα τῆς Έλλάδος	86	1053	ἀνεγ. Πειραιᾶ 14 'Ιουν. διὰ Χίον
Κυκλάδες	Έλληνικὸν Δημόσιον	20	7744	ἔφθ. Ροζάριο 5 'Ιουν.
Κωνσταντίνος Η.	Έλληνικὸν Δημόσιον	41	7157	ἀνεγ. Πόρτ Σαΐδ 6 'Ιουν. διὰ Χάίφαν. ἔφθ. 11
Λειθαθώ	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	εἰς Ζογκούλαδάκ 8 'Ιουν.
Λέσθιος	Γ. Μ. Σταματελάτος	08	1667	ἀργεῖ εἰς λιμένα Αλγέρτον
Λεωνίδας	Λίμπετρον (προσ. ἔκχ.)	45	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουν. διαταγάς
Λεων. Ν. Κονδύλης	Θρ. Βογιατζίδης	28	4578	ἀνεγ. Κάρδιφ 27 'Ιουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες.
	υἱοί Λ. Κονδύλη	12	8923	εἰς Αμβέρσαν 10 'Ιουν. (διὰ Ρόττερνταμ — Πειραιᾶ)

Λόρας	II. και Μ. Λύρας	18	5686	άνευ. Ρίον 'Ιανέριον 29 'Ιουν. δι' Εύρωπην
Μακεδονίας	'Ελληνικόν Δημόσιον	42	7044	άνευ. Εγράφτον 2 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ.
Μαλιακός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	εἰς Φρειδρίσαχάφεν 8 'Ιουλ. ἐποκενή
Μανούλα	υἱοῦ Γ. Καραβία	20	1986	εἰς Γλασκώθην. Ἐπωλήθη
Μαργαρίτα	Στέφανος Σοριανός	89	2187	άνευ. Κων) πολὺν 10 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
Μαρύ. Χανδρή	Δημ. I. Χανδρής	20	5401	άνευ. "Αγ. Βικέντιον 1 'Ιουλ. δ.ά. Πλέιτ
Μαρία Α.	K. H. Λαμπός	12	4707	εἰς Μπουνέος "Άρρες 5 'Ιουλ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶς	15	4447	εἰς Μασσαλίαν 8 'Ιουλ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδ. Κυρτάτα	04	4784	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαρτ.
Μάρπησσα	N. Εύσταθίου	19	5476	εἰς Μπουνέος "Άρρες 6 'Ιουλ.
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	Δημ. Κουλουκουντῆ	38	5548	άνευ. Μπάχιαν Μπλάχιαν 6 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
Μεσσαριά	Εὐάγγ. Νομιάδος	89	350	ἔρθ. Πειραιᾶ 1 'Ιουλ.
Μιασουλής	Λίμπετον (προσ. ἔκχ.)	44	7176	άνευ. Νέαν 'Υδρων 1 'Ιουλ. διὰ Βορδὼ
Μιμόζα	«Εμπορική - Έφοροιστική»	05	3071	ἔρθ. Μοντεβίδεο 6 'Ιουλ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	κλ. Α. Καμπάνη	20	5227	άνευ. Ρίον 'Ιανέριον 10 'Ιουλ. δι' 'Αργεντινήν
Μιχαήλ 'Ανάγνος	Λίμπετον (προσ. ἔκχ.)	44	7176	άνευ. Βαλτιμόρη 5 'Ιουλ. διὰ Δ. Αφρικήν.
Μιχ. Λ. 'Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκον..	18	5202	άνευ. Αιθερούλ. 22 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. I. Χανδρής	15	3874	εἰς Μπλάχι. Μετανομάσθη «ΜΟΣΧΑ»
Ναντίν	«Εμπορική - Έφοροιστική»	04	3582	άνευ. Χάμπτον ρόδος 9 'Ιουλ. διὰ Μπουνέος "Άρρες
Ναύαρχος Κουντουριώτης	Λίμπετον (προσ. ἔκχ.)	45	7247	ἔρθ. Υόρων 26 'Ιουν.
Νέα 'Ελλας	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	φθάνει Γλασκώθην γύνω 25 'Ιουλ.
Νηρεύς	'Ηλ. Γ. Χατζηλίας	37	5205	ἔρθ. Μπάχιαν Μπλάχιαν 3 'Ιουλ.
Νίκη	Λίμπετον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	άνευ. Βρέμην 7 'Ιουλ. διὰ Νέαν 'Υδρων
Νικόλας	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	ἔρθ. Ταξοδίαντι 6 'Ιουλ.
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	«Ατλαντικός» A. E.	17	3201	διῆλθ. Κων) πολὺν 9 'Ιουλ. δ.ά. Σαβόναν
Ν.κ. Μίχαλος	K. Μίχαλος	13	4342	εἰς ίμενας 'Αργεντινής 6 ,Ιουλ.
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς Μπόμπιλ 8 'Ιουλ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	παρέμενε Τάιν 10 'Ιουλ.
"Ολυμπίας	Κούλουθρος - 'Εμπειρίκος	18	5216	ἐκφορτώνει Αμβέρσαν 14 'Ιουλ.
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» A. E.	29	4230	άνευ. 'Αμβέρσαν 29 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
"Ορος Έλικων	«Τράμπια Σο	18	5525	ἔρθ. Κονάροι (Δ. Αφρικής) 10 'Ιουλ.
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμ. - Κουλουκουντῆς	17	3704	εἰς πλάνας B. 'Αφρικής — N. Γαλλίας
"Ορος Ησόδηπη	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	άνευ. Καρδίφι 2 'Ιουλ. διὰ Μπουνέος "Άρρες
Παναγής	N. Λικαϊδόπουλος	20	5194	άνευ. Ροζάριο 8 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
Πειραιέως (έπιβατηγόν)	'Ελληνικόν Δημόσιον	29	1493	εἰς Θεσσαλονίκην 14 'Ιουλ.
Πετρόβιλ	«Τρανσπετρόλλ» A. E.	03	4684	εἰς πλάνας Σούεξ — 'Ερνθράς Θαλάσσης
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἔρθ. Σμύρνην 4 'Ιουλ.
Πιπίνα	G. M. Σταματελάτος	04	2650	άργει εἰς Νίτωμπαν
Πόρεντ Κλήραρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	άνευ. 'Αμβέρσαν 26 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
Πότη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	εἰς ιπάνες Σούεξ
Ριχάρδος Δ. Λάτιος	Λίμπετον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	— 'Ερνθράς Θαλάσσης
Σαλαμινία	K. Πετρούθης-Γ. Τάνες	01	3634	ἔρθ. Σφάξ 10 'Ιουλ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	άνευ. Ρεονιάν 2 'Ιουλ. διὰ Σούεξ
Σπέτσαις	Λίμπετον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἔρθ. Βορδό 4 'Ιουλ.
Σπυρίδων 11	Λεια πολέμου	17	4387	ἔρθ. Μπονέι 11 'Ιουλ.
Στάμος	Δ. Φαφαλίδος	14	3801	εἰς Μασσαλίαν 7 'Ιουλ.
Σταυρός	«Κάσος» A. E.	25	4853	παρέμενε Γένοβαν 6 'Ιουλ.
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδης	18	653	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.
Στέφανος Σ.	Π. και Ιω. Σαμονᾶ	04	646	ἔρθ. Μάντζεστερ 10 'Ιουλ.
Στρυμών	«Λιβανός» A. E.	19	5260	διῆλθ. Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διὰ Πλέιτ
Ταξιάρχης	άδ. Λαμπός	13	4221	εἰς Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
Τασγετος	Κουλούθρον - 'Εμπειρίκον	18	5687	εἰς Μπέρια 8 'Ιουλ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	ἔρθ. Βενετίαν 9 'Ιουλ.
Τσαΐσα	Καδίω Σιγάλα	04	3034	ἀργεὶ εἰς Βόρ. 'Αμερικήν
"Υδρα	Λίμπετον (προσ. ἔκχ.)	45	7176	εἰς Βόρ. Γαλλίαν 11 'Ιουλ. (δ. αταγάς)
"Υδρούσσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	εἰς πλάνας Βόρ. 'Αφρικής — Νοτ. Γαλλίας
"Υπανίς	άδ. Συνοδινοῦ	09	1459	ἀργεὶ Πειραιᾶ μὲ ζημιάς
Φλώρα Νομικοῦ	Λονκᾶς Νομικός	21	1783	ἔρθ. Ζογκουλάδη 9 'Ιουλ.
Φρέδ	K. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άνευ. Βασόραν 30 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Χειμάρρα	'Ελληνικόν Δημόσιον	05	1221	ἔρθ. Πειραιᾶ 14 'Ιουλ. εἰς Θεσσαλονίκης
Χίος	«Λιβανός» A. E.	39	5643	άνευ. Βαλτιμόρη 7 'Ιουλ. διὰ Βομβάνη
Ψαρά	Λίμπετον (προσ. ἔκχ.)	45	7240	ἔρθ. Βορδό 9 'Ιουλ.
Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4798	διῆλθ. Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. δ. 'Αμβέρσαν

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

1) α)π «SUNNALAND» άναμένεται ἐκ Νοτίου 'Αμερικής περὶ τὴν 20ὴν 'Ιουλίου ἡ. ξ.

2) α)π «WESTRALIA» άναμένεται ἐκ Νοτίου 'Αμερικής περὶ τὰ τέλη 'Ιουλίου ἡ. ξ.

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ 1) α)π «STAR OF EGYPT» εἰς 'Αργεντινή καὶ Βραζιλίαν 'Ιουλίου ἡ. ξ.

2) α)π «NORDALAND» εἰς 'Αργεντινήν τέλη 'Ιουλίου ἡ. ξ. καὶ εἰς Βραζιλίαν τέλη 'Ιουλίου, ἀρχὰς Αἴγαντον ἡ. ξ.

Φέρεται εἰς γνῶσιν τῶν ἐνδιαφερομένων, διὰ τὸ α)π «NORDALAND» διαθέτει χῶρον ψυγείον διὰ τὴν μεταφορὰν ΒΟΥΤΥΡΟΥ καὶ ΝΩΠΩΝ ΟΠΩΡΩΝ.

Διὰ πλείστων πληροφορίας ἀποταθῆτε εἰς:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

Μέγ. Σπυράκη, Φίλωνος 51, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-Τηλ. 42.721-43.391

ΓΕΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

Γραμμή τακτικῶν μηνιαίων ἀναχωρήσεων μεταξύ
ΕΛΛΑΔΟΣ καὶ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

διὰ τῶν ἀτμοπλοίων:

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

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

Διὰ πληροφορίας κλπ. ἀπέυθυνθῆτε 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

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,

Telephone No. Royal 1497

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” Α.Ε.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

Αἱ γραμμαὶ μας ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

ἀ)π “ΕΛΛΑΣ,, ἀπὸ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ 1—7' Ιουλίου.

ἀπὸ ΑΜΒΕΡΣΑΝ μέσα Ιουλίου.

ἀ)π “.....,, ἀπὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ Ιούλιον.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΟΔΟΣ ΝΙΚΗΤ 7. — ΤΗΛ. 43027

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



ARGO INSURANCE COMPANY LTD

MANAGERS: A. LUSI LTD.

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

Telephone 681
Code Used:

Cable Address:
LATHIPHIA.

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 WITHEY & Co. Ltd., W. RUNCIMAN & CO., ADAMSON, GILFILLAN & 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. TORGERSEN & 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 HOGARTH & 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 & CO.

MARINE SUPPLIES

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

Αξέστικοι Κύριοι,

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΟΜΕΝ μηχανέλαια, παρεμβόσιμα καὶ διάφορα υλικά καταστρώματος εἰς ἀσυναγωνίστους τιμάς.

ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ σχετικήν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἐπιθεώρησιν, ἀλλαγὴν σημαίας καὶ ἀναλαμβάνομεν ἐπίβλεψιν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν πλοίων, καθαρισμὸν λεβήτων καὶ λοιπῶν ἐργασιῶν.

Ἐπίσης ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΟΜΕΝ ρυμουλκὰ πάσης ἴπποδυνάμεως καὶ εἰκείθε εἰδικοῦ δι᾽ ἀνθρακεύσεις πλοίων καὶ γενικῶς δι᾽ οἰλανδήποτε ἐργασίαν σχετικὴν μὲ τὴν ναυτιλίαν.

Διὰ τῆς ἀμέσου καὶ ταχεῖας ἔχυπηρετήσεώς μας, Κύριοι, εἰμεθα δέδοιο: δτ: Οὐδὲ δυνηθῶμεν νὰ σᾶς ἀποδεῖξωμεν εἰλικρίνειαν καὶ ολονομίαν.

Μετ' ἔξαιρέτου ὑπολήψεως
JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.