

NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1946

Αρ. Φύλλου 272/31

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 272(31)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1946

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Καλή άρχη!!

Τά ύπο Έλληνικήν σημαίαν «Λίμπερτυς» πρώτα θά έγγραφούν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας. Πληροφορούμεθα ἐκ Νέας Ύόρκης, ὅτι ἡ Ναυτιλιακή Ἐπιτροπή, πρὸ πάσης ἑκχωρήσεως ἄλλων πλοίων, ὑπέδειξε τὴν ἀγορὰν τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν μας τελούντων 14 «Λίμπερτυς». Πρὸ ήμερῶν εἰς τὸ Γραφεῖα τῶν Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ύόρκης ἔλαβε χώραν ἡ διά κληρώσεως κατανομὴ τῶν ἀνωτέρω πλοίων μεταξὺ τῶν Ἐφοπλιστῶν, οἵτινες είλογον ὑποθάλει σχετικάς αἵτησις ἀγορᾶς. Πρὸ τῆς κληρώσεως δύο σκάφη, τὰ «Ἀνάγνος» καὶ «Λέσθος», ἔξεχωρήθησαν εἰς τοὺς κ. κ. Π. Καλλιπανόπουλον καὶ Σ. Λιθανόν, ἵνα ὁ μὲν πρῶτος δυνηθῇ ἀμέσως νὰ ἔγκαινιάσῃ τὴν γραμμὴν τῆς «Ἐλληνικῆς» Νέας Ύόρκης - Μεσογείου, ὁ δὲ δεύτερος, ἐκτὸς τῆς ἐπαγγελματικῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν Νέας Ύόρκης εὐρισκόμενος, ἵνα, ἰκανοποιούμενος, θελήσῃ νὰ συνταύτησῃ τὰς ἐνεργείας του μὲ τοὺς ἄλλους Ἐφοπλιστάς μας διὰ τὴν ταχυτέραν τῶν πλοίων παραλαβήν. Ή κλήρωσις περιέλαθε, συνεπῶς, τὰ 12 μόνον σκάφη. Ἀγορασταὶ αὐτῶν ἀνεδείχθησαν οἱ κάτωθι:

Διὰ τὸ «Νίκη» ἡ Ἀτμοπλοΐα Κάσου. Διὰ τὸ «Θεμιστοκλῆς» ὁ κ. Γ. Βεργατῆς. Διὰ τὸ «Ν. Κουντουριώτης» ὁ κ. Ιω. Καρρᾶς. Διὰ τὸ «Ἐλλάς» ὁ κ. Γ. Χρ. Λαζαρός. Διὰ τὸ «Ἀμερική» ὁ κ. Α. Λούζης (ἔταιρία «Μαραθών»). Διὰ τὸ «Δωδεκάνησος» οἱ κ. κ. Ἀδ. Γράτσου. Διὰ τὸ «Υδρά» ὁ κ. Ν. Ἀπόδιακος. Διὰ τὸ «Κέρκυρα» ὁ κ. Ν. Κοινδύλης. Διὰ τὸ «Ψαρά» ὁ κ. Ἀδ. Αναστασίου.

Διὰ τὸ «Σπέτσαις» ὁ κ. Ν. Κουμάνταρος. Διὰ τὸ «Μιασούλης» ὁ κ. Χρ. Πατέρας καὶ Ἀδ. Μαυροφίλιππα καὶ διὰ τὸ «Ριχάρδος Λαίον» ὁ κ. Γ. Λύρας.

Τὰ σκάφη θά παραδοθοῦν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, μετὰ τὸν τερματισμὸν τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ταξιδίων των. Ἐν τῷ μεταξὺ προσπάθεια καταβάλλεται, ἵνα ἐπιταχυνθῇ ἡ διεκπεραίωσις τῶν σχετικῶν διατυπώσεων παρὰ τὴν «Ναυτιλιακή Ἐπιτροπή» καὶ παραληφθοῦν ἀμέσως δοσαὶ ἡδη ἐύρισκονται ἀναύλωτα εἰς Ἀμερικανικούς λιμένας.

Καὶ τώρα μαζὶ μὲ τὰς εὐχάς μας διὰ τὴν καλὴν τῶν πλοίων αὐτῶν ἀπόδοσιν, ἔχομεν καὶ μίαν εὐχὴν νὰ διατυπώωμεν. Δὲν νομίζουμεν ὅρθὸν νὰ ἀλλάξουν οἱ νέοι πλοιοκτῆται τὰ δύναμά των. «Ἔχουν κάποιαν, ἔστω καὶ πρόσφοτον, ιστορίαν τὰ πλοῖα αὐτά. Ενίσια συνδεδεμένα μὲ τὸν σκληρόν, ἀλλὰ νικηφόρον διγύνα τοῦ «Ἐλλήνος» κατά τὸ πόλεμον. Τὰ δύναματα πού φέρουν - δύναματα κατ' ἔξοχην ἐκπροσωπευτικά τοῦ Τόπου μας - πρέπει νὰ διατηρηθοῦν, ἵνα ἀκριθῶς ζωτανὴ κρατηθῇ καὶ ἡ ἀνάμνησις τῆς προελεύσεώς των.

«Ἔσως νὰ ἔπρεπεν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐκποιήσεως τῶν 14 «Λίμπερτυς», δλίγαι λέξεις ν' ἀναφερθοῦν καὶ εἰς τὸ ἔργον, τῆς ἐπὶ τριετίαν διαχειρισθεῖσας τ' ἀνωτέρω σκάφη Ἐπιτροπῆς τῶν Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ύόρκης. Ή σύστασίς της, οὐδὲ ἐπίθαλξιστον τὸ κέρδος ἀποσκοποῦσα, ἐκριθῇ τότε, κατὰ τὸ πόλεμον, ἐπιβελλήμενη. Ἶνα ἀναληφθῇ ἀπὸ τοὺς ἐπαγγελματικῶν εἰδικευμένους τὸ ἔργον, τὸ δύσκολον, κατ' ἔκεινην τὴν ἐποχήν, τοῦ Ἐφοπλισμοῦ τῶν παραχωρηθέντων εἰς τὴν Ἐλλάδα ἀπὸ τὴν Ἀμερικανική Κυβέρνησιν σκαφῶν. Ἐπρόκειτο οἱ «Ἐλληνες» ναυτικοί καὶ οἱ Ἐφοπλισταί μας νὰ καταδείξουν τὴν ικανότητα, δχι μόνον εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν, τὴν συντήρησιν καὶ τὴν διαχείρισιν γενικῶς τῶν πλοίων, ἀλλὰ, πρὸ παντός, διὰ τὴν μὲ γοργὸν ρυθμὸν, ἀπρόσκοπτον ἀπόδοσιν πολυτίμου μεταφορικοῦ ἔργου, ἀμεωδάτα σχετιζομένου μὲ τὴν πολεμικὴν προσπάθειαν.

Ἐπέτυχαν, κατὰ πάγκοινον ἀναγνώρισιν, οἱ «Ἐλληνες» εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων αὐτῶν. Τὰ «Ἐλληνικά «Λίμπερτυς» μετέσχον τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Νορμανδίας, μετέφεραν πολεμικὸν ύλικὸν εἰς τὰ μέτωπα, χωρὶς καθυστερήσεις, χωρὶς ἔνδοιασμούς, ἐπετέλεσαν πλήρως τὸν προορισμὸν των.

Οι Αμερικανοί ἔξετίμησαν δεόντως τὸ ἔργον τῶν Ελλήνων

ναυτιλομένων. Σημαντικὴ ὑπῆρξεν ἡ συμβολὴ τῶν Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ύόρκης εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος. Χάριτες ὀφείλονται εἰς τοὺς κ. κ. Μανώλην Κουλουκούντην, Δ. Σταθάτον, Κ. Γράτσον καὶ Κ. Λαζαρόν, εἰς αὐτούς, ποὺ ἀμεσώτερα προσέφεραν τὰς ὑπερεσίας των διεκπεραίωσιν τοῦ δύο ἔργου τῆς παραλαβῆς, τῆς δργανώσεως καὶ τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων.

Ἐνα καὶ πλέον ἔκατον μύριον τόννων

Βαίνομεν πλέον τὸν διμαλὸν - δπως ἐλπίζομεν - δρόμον τῆς ἀνασυγκροτήσεως. Λι εύχαι καὶ αἱ ἐλπίδες σύμπαντος τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου πραγματοποιοῦνται. Ἐντός δλίγου γεγονός τετελεσμένον θὰ είναι ἡ πρόσκτησις τῶν 75 τούλαχιστον «Λίμπερτυς». Η σημαία μας ἀποκαθίσταται καὶ οἱ «Ἐλληνες θαλασσινοὶ ἐπανέρχονται εἰς τὰ ἔργα των, μετὰ μίαν ἀγωνιώδη περίοδον ἀνεργίας.

Ναυτιλίαν ἔνδος καὶ πλέον ἔκατον μύριον τόννων θὰ ἐπαναποκτήσωμεν. Απὸ ήμας αὐτούς - τὸ Κράτος, τοῦ Ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς ναυτεργάτας - ἔχαρταται πλέον ἡ περιτερέων ἀνάπτυξης της. Εάν καὶ οἱ τρεῖς αὐτοὶ παράγοντες τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως κοινὸν μέτωπον προτάξουν εἰς τὸν ἀγώνα τῆς ἐπιθίσεως, ποὺ καὶ πάλιν τὸ «Ἐλληνικὸν σκάφος θὰ διεξαγάγῃ, ἀσφαλής είναι ἡ νίκη καὶ σταθερά τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος ἡ προαγωγή.

* * *

Καθ' ἂ ἐκ Νέας Ύόρκης μᾶς πληροφοροῦν, σύντονος ἔκει διεξάγεται ἀπὸ τὴν «Ἐνώσιν τῶν Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν ἡ προκαταρκτικὴ ἔργασσα διὰ τὴν διεκπεραίωσιν τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ τὴν ἐπιλογὴν τῶν καταλληλοτέρων σκαφῶν. «Ἐν τῷ μεταβόλει ἐλπίζεται νὰ ἔγκρινῃ καὶ ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή τὰς ὑποβληθείσας αἵτησεις. Ή «Ἐλληνικὴ Πρεσβεία τῆς Οὐασιγκτώνος κατέθεσεν ήδη τὴν δήλωσιν διά τὴν παροχὴν τῆς Κρατικῆς ἔγγυησεως.

Δίμηνον, ίσως, διάστημα θ' ἀπατηθῇ διὰ νὰ ίδωμεν ὑψούμενή την Κυανόλευκον ἐπὶ τῶν πλοίων. Κέρδος σημαντικὸν ἡ ταχυτέρα παραλαβὴ τῶν σκαφῶν. Κέρδος διὰ νὰ ἐπωφεληθῶμεν τῶν καλῶν ναύλων, τῶν δόπιων ἀδηλοῖς είναι νὰ διάρκεια, κέρδος, διότι ἐνωρίτερα θὰ ἐπιθύμην αὐτῶν οἱ ναυτικοί μας.

* * *

Ἐξ ὅσων στοιχείων κατέχομεν αἵτησεις εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν» ὑπέβαλλαν οἱ κάτωθι Ἐφοπλισταί:

	διὰ 3 Λίμπ.
Ο. κ. Μανώλης Κουλουκούντης	...
Τὸ Γραφεῖον Γ. Βεργατῆ	3 >
Η «Ἐταιρία «Μαραθών»	1 >
Οι κ. κ. Ιωάννης Καρρᾶς	1 >
Ν. Εύσταθιον	1 >
Γ. Μ. Λιθανός	1 >
Θεοφ. Βάττης	1 >
Στ. Νιάρχος	1 >
'Αδ. Κουμάνταροι	2 >
'Αδ. Γράτσου	1 >
Γ. Μοστάσος	1 >
Δημ. Νευροπόντης	1 >
Ίωάν. Γουλανδρῆς	1 >
Κ. Γράτσος (Κονιαλίδης)	1 >
Παν. Πατέρας	1 >
Μιχ. Περατικός (Ξυλάδης)	1 >
Κ. Λεμός	1 >
«Γαλαξίας» Αν. Εταιρία	1 >
Γράτσος - Τεργιάδος	1 >
Πατέρας - Μαυροφίλιππας	1 >
Γ. Χρ. Λεμός - Πατέρας	4 >
Σπύρος καὶ Στάθ. Θεοφιλάτος	1 >
Ε. Παδινός	1 >
Γ. Μ. Κουλουκούντης	1 >
Τιμ. Ραζέλος	1 >

Σ κάφη «Λίμπερτυς» ἐν δλω 33

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω αἵτησεων, αἵτινες μέχρι τῆς 16ης Σεπτεμβρίου είχον ὑποθληθῇ διὰ τῆς Πρεσβείας τῆς Οὐασιγκτώνος εἰς

τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν», τὸ Γραφεῖον Λιθανοῦ ὑπέβαλεν ιδιαιτέρως αἰτησιν διὰ 16 ἐν δόλῳ σκάφη «Λίμπερτος» — 10 διά τὴν ἔταιραν Λιθανοῦ καὶ 6 διά πελάτας του. Μεταξὺ τούτων ἀναφέρονται οἱ κ. κ. Ἀθαν., Ἀναστάσιον καὶ Φαφαλίδης διὰ δύο «Λίμπερτος», Ἀπ. Πεζᾶς δι' ἓνα, Κτιστάκης δι' ἓνα καὶ Ἀθ. Λῶς δι' ἕνα.

Πέραν αὐτῶν ὁ κ. Περ. Καλλιψανόπουλος ὑπέβαλεν αἰτησιν διὰ τὴν ἀγοράν ἐπτὰ ἐν δόλῳ σκάφων διαφόρων τύπων. Τρία εἶναι τὰ αἰτούμενα «Λίμπερτος», δύο τὰ «Βίκτορος» καὶ δύο τὰ C1 καὶ C2 τύπων, διὰ τὰς γραμμάς τῆς «Ἐλληνικῆς» πρὸς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν.

«Ἔχομεν, συνεπῶς, αἰτήσεις μέχρι τῆς 16ης Σεπτεμβρίου διὰ 56 σκάφη. Πολλαὶ ἀλλαὶ πρόκειται νὰ ὑποθῇσοῦν ἐν συνεχείᾳ, ὅπερες νὰ προβλέπεται, διὰ διάριθμος τῶν πλοίων ποὺ θὰ ἀγορασθοῦν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν 14 ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν διαχείρισιν «Λίμπερτος», νὰ φθάσουν τὰ 75–80.

Ἡ διαχείρισις τῶν «Λίμπερτος»

«Ἔχομεν ὑπὲρ διὰ τοὺς ἀναλυτικούς λογαριασμούς διαχειρίσεως τῶν Ἑλληνικῶν «Λίμπερτος», δπως συνοψίζονται εἰς σχετικὴν ἔκθεσιν τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοριαστῶν Νέας Ὑδρίης. Οἱ λογαριασμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὸ πρῶτον ἔξαμνον τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ καλύπτουν τὰ διόκλητωθέντα κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸν ταξιδία 10 σκάφων. Αἱ δαπάναι κινήσεως διὰ τὰ 10 αὐτὰ σκάφη διέρχονται, κατὰ μέσον δρόν, μὴ ἀφιστάμενον καὶ τῶν δαπανῶν ἐκάστου πλοίου ίδιατέρως, εἰς 730 δολ. ἥ 182 ½ λίρας Ἀγγλίας ἡμερησίως. Περιλαμβάνονται εἰς αὐτὰς ἡ μισθοτροφοδοσία, τὰ ἀπομακιά, αἱ ὑπερωρίαι, τὰ ἀσφάλιστρα τοῦ σκάφους, τοῦ ναύλου καὶ τοῦ πληρώματος (πολέμου καὶ ἀποχήματον), τὰ ἔφοδα καὶ τὰ ὄλικα μηχανῆς καὶ καταστρώματος, αἱ συνήθεις ἐπισκευαὶ καὶ ἡ συντήρησις, τὰ προξενικά καὶ τηλεγραφικά δικαιώματα, τὰ ἔξοδα παλινοστήσεως καὶ ταξιδίων τοῦ πληρώματος, τὰ μικροέξοδα τοῦ Πλοιάρχου, αἱ συναλλαγματικαὶ διαφοραὶ καὶ τέλος τὰ ἔξοδα διοικήσεως (γραφείου).

Αἱ μισθοδοσίαι μετὰ τῶν ὑπερωριῶν καλύπτουν τὰ 31 περίπου τοῖς ἔκατον, κατὰ μέσον δρόν, τοῦ δύλου κονδύλιον τῶν δαπανῶν. Τὰ ἀσφάλιστρα σκάφους καὶ πληρώματος γενικῶς ἀνέρχονται ἐπίσης εἰς 32 περίπου τοῖς ἔκατον τῶν δαπανῶν, αἱ δὲ ἐπισκευαὶ καὶ ἡ συντήρησις τοῦ σκάφους μὲ μίαν πρόθλεψιν ἐπαρκοῦς ἀποθεματικοῦ διὰ τὰς ἐτησίας καὶ τὰς γενικὰς ἐπιθεωρήσεις τοῦ σκάφους εἰς τὰ 11 τοῖς ἔκατον. Τὰ λοιπά 26 τοῖς ἔκατον ἀναφέρονται εἰς δλας τὰς ἀλλας δαπάνας, ἐκ τῶν δύοιν τὰ ἔξοδα διοικήσεως (γραφείου) ὑπολογίζονται, κατὰ μέσον δρόν, εἰς 8 περίπου τοῖς ἔκατον. Τὸ κόστος τέλος τῆς κατ' ἄτομον καὶ ἡμέραν τροφοδοσίας κυμαίνεται εἰς δολ. 1.30. Σύγκρισις, θεωρίας, πρὸς τὰς δαπάνας τῶν ίδιωτικῶν ἐλληνικῶν σκάφων δὲν πρόκειται νὰ γίνη. Κρατικὴ ἥτοι ἡ διαχείρισις τῶν «Λίμπερτος», ἡ ἐκχώρησις τῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν ἀπεσκόπει καὶ εἰς τὴν ἔξευρεσιν ἀπασχολήσεως ἀνέργων Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ ἐπὶ τέλους αἱ δαπάναι ἔσαινον παραπλήσιως πρὸς τὰς ἡμερησίων πλοίων. Δὲν ἔκαλούντο τὰ «Λίμπερτος» νὰ δεχθοῦν ναύλους εἰς τὴν ἔλευθέρων ναυλαγοράν, ἐν ἀνταγωνισμῷ πρὸς ἄλλας ἑνένα πλοίο μὲ πλέον εὐθήνη τὴν διαχείρισιν. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἔξεταζόμενον τὸ ζῆτημα τῆς ὑψηλῆς διαχείρισεως τῶν «Λίμπερτος», ἐπαρκῆ ἀνευρίσκει δικαιολογίαν.

Ἀκριβώτερα πάσης ἀλλης σημαίας, ἔξαιρουμένης ἵσως τῆς Ἀμερικανικῆς, ἔστοχίσεν η διαχείρισις τῶν Ἑλληνικῶν «Λίμπερτος». «Ἐναντὶ τῶν 182 ½ λιρῶν ἡμερησίων δαπανῶν κινήσεώς των, τὸ ίδιωτικῆς πλοιοκτησίας ἐλληνικὸν ἔχει δαπάνας 125–130 λιρῶν ἡμερησίων, τὸ Ἀγγλικὸν 100 καὶ τὸ Νορθγρίκον δλίγον τι κάτω τοῦ διάριθμοῦ αὐτοῦ. Τώρα τὸ ἔργον τῶν Κρατικῶν «Λίμπερτος» τερματίζεται. Ὁπωδήποτε δύμας εἶναι καὶ ἡ διαχείρισις τῶν πλοίων αὐτῶν ἐπαρκῆς ἀπόδειξης τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς Κρατικῆς διαχείρισεως. Οἱ ἱεροφάνται τῆς κρατικοποίησεως τῆς Ναυτιλίας πολλὰ ἡμιποροῦν νὰ διαχθοῦν ἀπὸ τὸ παράδειγμα, τὸ δχι μοναδικόν, τῶν «Λίμπερτος».

Μία σύγκρισις

Σχετικῶς μὲ τὰς δαπάνας καυσίμου ςλης τῶν «Λίμπερτος» ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ σύγχρονα δηξελοκίνητα σκάφη, τὸ γνωστὸν ἀγγλικὸν περιοδικὸν «Motorship» γράφει εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος του τὰ ἔξης: «Ἐναντὶ πλέον φανερὸν διὰ τὰς ἀμέσως ἔρχομενα ἔτη πλεισται δσαι σημαίαι θὰ κατέχουν σημαντικὸν &

ριθμὸν «Λίμπερτος» δγορασθέντων ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν γύρω τῶν 150 χιλ. λιρῶν. Εἶναι συνεπῶς ἐνδιαφέρουσα ἡ σύγκρισις τῶν λογαριασμῶν καταναλώσεως καυσίμων τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἔναντι τῶν νεοτεύκτων δηξελοπολιον. Οὕτω τὸ «Λίμπερτος» μὲ ταχύτητα 10 μιλ. καταναλίσκουν 30 τόννους πετρελαίου τὸ 24ώρον (*). Διὰ μίαν ἑτησίαν ὑπηρεσίαν ἐν θαλάσσῃ 220 ἡμερῶν, μὲ μέσον δρόν κόστους καυσίμου λιρῶν 4 κατά τόννον, ἡ συνολικὴ δαπάνη εἰς πετρέλαιον ἀνέρχεται εἰς 26 χιλ. λιρῶν.

Τὸ καταναλίσκον γαιάνθρακας φορτηγὸν τύπου «Εμπάτερ» μὲ ταχύτητα 10 μιλ. καταναλίσκουν 35 τόννων ἡμερησίως. Μὲ 50 σλ. τὸν τόννον, ὁ συνολικὸς λογαριασμὸς καυσίμου θὰ ἀνέρχεται ἑτησίως εἰς 11 χιλιάδας λιρῶν.

Προστιθέμενῶν εἰς τὸ κονδύλιον τῶν καυσίμων τῆς ἀποσθέσεως καὶ τῶν τόκων πρὸς 10 τοῖς ἑκατὸν ἑτησίως ἐπὶ ἀξίᾳ 150 χιλ. λιρῶν, ἔχομεν δαπάνας διὰ τὰ δύο αὐτὰ κονδύλια τοῦ κόστους διαχείρισεως 41 χιλ. λιρῶν διὰ τὰ «Λίμπερτος». Τὸ ποσὸν αὐτὸν θὰ είναι περίπου τὸ ήμισυ τῶν συνολικῶν ἑτησίων κινήσεως ἑνὸς «Λίμπερτος».

Τόκος καὶ ἀπόσθεσις διὰ τὸ δηξελόπλοιον θὰ είναι 23 χιλ. λιρῶν, δι' ἀξίαν 230 χιλ. λιρῶν, προστιθέμενῶν δὲ καὶ τῶν καυσίμων τὸ ποσὸν θὰ ἀνέρθῃ εἰς 34 χιλ. λιρῶν. Τὸ διὰ ἔξοικον μεῖται διὰ τὸ δηξελόπλοιον ποσὸν 7 χιλ. λιρῶν ἑτησίως καὶ τὸ γεγονός διὰ τὸν τόντοραν ταχύτητα ἐπὶ μίαν δόλκηρον 25ετίαν είναι πιθανὸν ἀρκετὸν ἐνθαρρυντικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν προτίμησιν ἑνὸς ἐφοπλιστοῦ.

«Οταν δύμας οἱ ναῦλοι εἶναι καλοὶ — καταλήγει δ ἀρθρογράφος — ὅλοι σκανδαλίζονται νὰ ἀγοράσουν πλοῖα μὲ ἄμεσον παράδοσιν καὶ ἀποδοτικῶν μὲ αὐτὰ νὰ ἐργασθοῦν ἐπὶ ἀρκετὰ ἔτη».

(*) ΣΗΜ. «Ν. Χρονικῶν». «Ἐξ σῶν στοιχείων κατέχομεν διὰ τὰ ἔξοδα τῶν ὑπὸ ἀλληλικὴν σημαίαν «Λίμπερτος», φαίνεται διὰ τὸ «Motorship» ἔξερχεται τῶν δρίων τῆς ἀγριεύεις εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῆς καταναλώσεως καὶ τῆς ταχύτητος τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Τὸ «Λίμπερτος» ἀποδεικνύεται, διὰ ἔχουν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα ἀνωτέραν τῶν 10 μιλίων — πλάσχει καὶ περίπτωσις ἀφρότον «Λίμπερτος» μὲ 13 μιλία — δὲ καταναλώσις τῶν δὲν είναι ἀνωτέρα τῶν 27 τόννων. «Ἡ ὑπολογιζόμενη ἐπίσης τημὴ τοῦ πετρελαίου είναι πλέον 27 τόννων. Η πετρελαίου διὰ τοῦ ἀποδεικνύεται τὸ πετρελαίον δὲν στοχεύει τώρα περισσότερον τῶν 21)2 λιρῶν τὸν τόννον.

Τὰ πλοῖα καὶ οἱ ναῦλοι

Σταθερῶς ἀνατιθένται αἱ ἀξίαι τῶν μεταγειρισμένων πλοίων. Τὰ μικρὰ καὶ μετρίας χωρητικότητος, οἰασθήποτε ἡλικίας καὶ καταστάσεως, εἶναι περιζήτα. Κινέζοι εἶναι οἱ ἀγοραστοί τῶν κατά κύριον λόγον. Οἱ «Ἑλλήνες, καλυπτόμενοι ὑπὸ τὴν Πρωταρματικήν, ἔπονται εἰς ἀγοραστικὴν δραστηριότητα. «Ἐλάχιστα κατὰ τὸ τελευταῖον δίμηνον ἡγόρασαν.

Αἱ τιμαὶ τώρα, κατὰ τοὺς δυναμένους ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην, ἔξηλθον τῶν δρίων κάθε γιονίδιος ἐπιχειρηματικῆς ἐπιδιώξεως, «Ἀκροβατισμὸν, πράγματο, θ' ἀπετέλει οἱ ἀγορά ἑνὸς σκάφους 3–4.000 τόννων φορτίου, 25ετοῦς ἡλικίας δύτι 200–250 χιλιάδων δολλαρίων, μὲ ἄμεσον ἔστω παραλαβήν.

Διὰ τὰ μεγάλα σκάφη, τὰ ἡλικίας 25–30 ἔτῶν, αἱ τιμαὶ μὲ ἀλλαγὴν σημαίας — Παναμαϊκή — κυμαίνονται γύρω τὸν 40 δολ. κατὰ τὸν διάνοιαν. π. w. Μικροτέρα η καθίσματος εἶναι τώρα η ζῆτησις τῶν μεγάλων σκαφῶν. Μετά τὴν στροφήν πρὸς τὸ «Λίμπερτος» τοῦ «Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὰ πολαιά «Ἀμερικανικὰ σκάφη ἐμφανίζεται λίαν περιωρισμένον.

* * *

Δέτε εἰναι πάντως δυσεξήγητος η τοιαύτη ἀνατιμῆσις τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Οἱ ἀπαγορευτικοὶ περιορισμοὶ διὰ τὴν ἀλλαγὴν σημαίας καθιστοῦν δυσεύρετα τὰ σκάφη διὰ τοὺς ἀφοπλιστὰς, τοὺς μὴ διαθέντος τὰς κεφάλαιαν νὰ τραποῦν πρὸς τὰς ναυτηγήσεις καὶ διὰ τὰς χώρας, ποὺ ἐπειγούσας μεταφορο-

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 STORES

DUNNAGING REPAIRS etc.

TALLYNG CABLES: AESALPORTS, London
WRTE: «Ethelburga House» Teleph.: LONDON Wall 2281
91-3, Bishopsgate, Downland 3606
LONDON E.C. 2. Telegrams: AESALPORTS, Stock
Cables: AESALPORTS, London

Foreign agents are invited to co-operate by sending us
latest information

HULL

CHARLES COLLINSON & COMPANY

Established 1825
WATER BOAT OWNERS

Water supplied to the majority of Greek vessels
and to 75 o/o of British vessels.
Day and night service with promptness and efficiency
HEAD OFFICE:

Friary Chambers, Whitefriargate, HULL Telephones:
HULL 36078–18362

κας ανάγκας έπειδιώκουν να καλύψουν

"Η ζήτησις, λ. χ., των μικρών διά τοπικάς μεταφοράς φορτηγών από τούς Κινέζους — τούς κυρίους άγοραστάς — είναι μεγάλη και δικαιολογείται από την ανεπάρκεια της διαθεσιμού χωρητικότητας εἰς τὰς υδατας τῆς "Απο Ανατολής.

Μία μεγάλη ναυτιλία, ή "Ιαπωνική, ήφαντος μέσα εἰς τὴν δινην τοῦ πολέμου. Ήτο ο κύριος μεταφορικός παράγων εἰς τὴν Κινεζική Θάλασσαν και τὸν Νότιον Ειρηνικόν. Τώρα δσα σκάφη διαθέντων έκει οἱ Αμερικανοὶ καὶ τινὲς Εύρωπαίκι σημαῖαι εἶναι έλάχιστα πρὸ τῶν άναγκων. Αἱ τοπικοὶ μεταφοροὶ δὲν έξυπερτοῦνται. Σκάφη χρειάζονται πολλὰ οἱ Κινέζοι, μικρά καὶ μετρίας χωρητικότητος, πέραν τῶν 150 «Λίμπερτς», ποὺ έζήτησαν από τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας. Λύτα διαχρητοῦν εἰς τὴν έλευθέραν άγοράν, μὲ ἀλλαγὴν σημαῖας, καὶ αὐτά, κατὰ κύριον λόγον, διατιμώνται υπὸ τὴν πίεσιν τῆς άγοραστικῆς κινήσεως.

* * *

Θά παρέλθῃ, θεοίων, δι πυρετὸς τῶν διατιμήσεων εἰς τε τοὺς ναύλους καὶ τὰς ἀξίας τῶν πλοίων. Υπὸ έξαιρετικῶς ἀνωμάλους ἀκόμη συνθήκας τελεῖ η Παγκόδημος Οἰκονομία. Οἱ ἔκ τοῦ πολέμου ἐπιθημέντες περιορισμοὶ εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καὶ τῶν μεταφορῶν, δι Κρατικὸς παρεμβατισμός, τὰ Κρατικά πλοῖα καὶ αἱ συναλλαγματικαὶ διυσχέρειαι συνεχίζονται. Τὰ πάντα δικαιολογοῦνται καὶ ἐπιτείνουν τὴν διατιμήσιν. Αἱ σημειωθῆ χαρακτηριστικῶς ή μόλις πρὸ ήμερων διακοινωθεῖσα σηματικὴ ύπερτιμησις τῶν «μπῶνκερς» διὰ τοὺς γαι-ἀνθρακας καὶ τὸ πετρέλαιον.

"Οταν ή ἐλευθέρα πώλησις πρὸς ξένους πλοίων παλαιῶν ἀπό τὰς μεγάλας ναυτιλίας ἐπιτραπῇ καὶ δταν αἱ δοκιμασθεῖσαι ἀπὸ τὸν πόλεμον ναυτιλίας ἀνακτήσουν μέρος τῆς θυσιασθείσης χωρητικότητος των, ἐκ παραλλήλου δὲ περιορισθῆ η Κρατικὴ παρεμβασίας εἰς τὰς συναλλαγὰς καὶ τὴν διενέργειαν τῶν μεταφορῶν, τότε εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα θά κινηθῆ ἀναμφισθῆτως ή ναυλαγορά καὶ ἐπὶ οὐγεστέρων θάσεων θά στηριχθῆ η ναυτικὴ ἐπιχείρησις.

* * *

Πρέπει, έξ αλλού, γὰρ ληφθῆ οὐπ' οὖν δτι πλοῖα πολλὰ κάθε τύπου καὶ προορισμοῦ ἀθρόως ήδη ναυπηγοῦνται. Μία χωρητικότης 3 περίπου ἐκατομμυρίων τὸν προστίθεται κατ' ἔτος εἰς τὴν δύναμιν τῆς Παγκόδημος Ναυτιλίας. Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ δὲν τῶν σημαῖων πρὸς δλα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου ἀποκαθίστανται σύν τῷ χρόνῳ, πλοῖα φορτηγά καθελκύονται εἰς αὔδοντα δλονέντα ἀριθμὸν καὶ πλεῖστα δσα Αμερικανικά «Λίμπερτς» ἐπανέρχονται εἰς τὴν ἐνεργὸν ύπερτεραν διὰ τῆς παραχωρήσεως τῶν εἰς τὰς ξένας σημαῖας. Η ναυλαγορά θὰ ὑποστῆ σύν τῷ χρόνῳ τὴν πίεσιν τῆς ύπερτεράς προσφορᾶς χωρητικότητος. Οἱ ναύλοι θὰ ύποτεμθοῦν καὶ αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων, τῶν παρηλίκων κυρίων, θὰ ἀκολουθήσουν τὴν κατιούσαν.

Διερωτῶνται, δμως, δσοι, ἀνήσυχοι ἐπιχειρηματίαι, ἐπανέρχονται τὰρ πλοίων εἰς τὴν θάλασσαν: Πότε δμως η τοιαύτη διτίθετος πρὸς τὰς σημειρνάς έξελιξεις κατάστασις θὰ ἐπικρατήσῃ; Εν τῷ μεταξύ οἱ ναύλοι εἶναι Ικανοποιητικοί, δικαιολογοῦντες καὶ τὴν διατιμήσιν τῶν πλοίων.

Υπουργικὰ ταξίδια

"Ο Υπουργός τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Αθραάμ ἐπραγματοποίησεν, ἐπὶ τέλους, τὸ ἀπὸ μακροῦ προαγγελθὲν ταξίδιον του εἰς τὸ έξωτερικόν, καὶ εἰδικώτερον εἰς Ηνωμένας Πολιτείας τῆς Αμερικῆς καὶ Αγγλίαν. Σκοπὸς τοῦ ύπουργικοῦ αὐτοῦ ταξίδιου ἐλέχθη δτι εἶναι η ρύθμισις διαφόρων ναυτιλιακῶν ζητημάτων, τῶν δποίων τὸ κέντρον τοῦ θάρρους εὑρίσκεται σήμερον εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Πρόγκατι, η παρουσία τοῦ κ. Υπουργοῦ εἰς τὰ μεγάλα παγκόδημα ναυτιλιακά κέντρα δπου, ἀλλως τε, εὑρίσκεται αὐτὴν τὴν στιγμὴν καὶ τὸ σύνολον σχεδὸν τοῦ ἐφοριακοῦ μας κόσμου, δὲν ἡμπορεῖ παρὰ νὰ εἶναι χρησιμωτάτη καὶ δύναται νὰ ἀποθῇ καρποφόρος, έάν δ. κ. Υπουργός θελήσῃ νὰ ἐπιληφθῇ σοφάρως τῆς μελέτης τῶν μεγάλων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας ἐπὶ τόπου καὶ μακράν τοῦ «κλίματος» τῆς Αθηναϊκῆς γραφειοκρατίας. Διότι, έάν χρησιμοποιήσῃ τοὺς χρόνους του μόνον εἰς ἐπιφανειακάς καὶ βιαστικάς ἐπαφας, φοδούμεθα δτι καὶ τὸ ύπουργικόν αὐτὸ ταξίδιον, δπως καὶ ἐκείνα, ποὺ μερικοὶ ἔκ τῶν προκατόχων του ἐπεχείρησαν εἰς τὸ παρελθόν, θὰ κατάληξῃ τὸ πολὺ-πολὺ εἰς ωραίας «ύπουργικάς δηλώσεις» μετά τὴν ἐπιστροφὴν του καὶ τὰ πράγματα θὰ συνεχίσουν τὸν δρόμον των υπὸ τὰς γνωτάς ἀπογοητευτικάς συνθήκας.

Άλλα δὲν ἀρκεῖ ἀπλῶς καὶ μόνον νὰ ίδῃ καὶ νὰ ἀκούσῃ δ. κ.

THE EASTERN SHIPPING & TRADING CO LTD

"E.S.T.A."

Μέγαρον Εμπορικῆς Τραπέζης

Δ. Γούναρη 3.—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Αριθμὸς γραφείου 8. Τηλέφωνον 45-429 ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλεγραφική διεύθυνσις : ESTA — PIRAEUS

Πρακτορεύεις, ναυλώσεις, άγοραπλησίαι, ἀντιτροσπείαι, ἀνθρακεύεις ἀπομπώσιαν καὶ πάσα ἐν γένει ναυτικὴ ἔργασία.

Πράκτορες τῆς ORIENTAL NAVIGATION CO LTD.

Υπουργός πρόσωπα καὶ πράγματα εἰς τὸ έξωτερικόν. Εκεῖνο, κυρίως, ποὺ θὰ ἔχῃ ἀξία, εἶναι νὰ αισθανθῇ θαύματα τὸν παλιὸν τοῦ παγκόδημον ναυτιλιακὸν δργασμόν, ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς τὸ έξωτερικόν, νὰ ἀντιληφθῇ ίδοις δμμασι τὴν τεραστίαν προσπάθειαν, ποὺ καταβάλλουν οἱ ξένοι διὰ τὴν ἀναδημουργίαν τῶν ἐμπορικῶν στόλων, νὰ ἔννοηση τὰς δυσχερίας ἐναντίον τῶν δποίων παλασίου, οἱ "Ελλήνες ἐφοπλισταί, νὰ πιστεύσῃ εἰς τὸ Έλληνικόν ναυτικὸν «δαιμόνιον», νὰ ἔνθουσιασθῇ καὶ νὰ παρασυρθῇ ἀπὸ τὸν οἰστρον, ποὺ δίνει τὴν δύναμιν καὶ τὸ θάρρος διὰ τὴν ἀνάληψην μεγάλων ἀγώνων, δπως ἐμφανίζεται αὐτὴν τὴν στιγμὴν ὁ ἀγώνης τῆς ἐπιθίσεως τῆς "Ελληνικῆς σημαίας ἀνά τοὺς ωκεανούς καὶ τὰς θαλάσσας τῆς "Υδρογείου.

Ναυτιλιακὴ πολιτική

"Άλλα καὶ πάλιν δὲν ἀρκεῖ μόνον αὐτό. Ο κ. Υπουργός, ὡς ἐπὶ κεφαλῆς τῆς Διοικήσεως τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἀφοῦ ίδη καὶ ἀκούση καὶ κατανοήσῃ καὶ πιστεύσῃ, πρέπει νὰ ἀσκήσῃ ὅλην τὴν δύναμιν, τὴν δποίων ἀντλεῖ ἐκ τῆς θεσέως του, διὰ να χαραχθῇ, ἐπὶ τέλους, μία ὡγιής, ἀποφασιστικὴ καὶ σταθερὰ ναυτιλιακὴ πολιτική, ἐπαναποτελεῖσθαι τὸν δποίων θάρροντας τὴν ιδιωτική πρωτοβουλία καὶ τὸ Κράτος διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνασυγκρότησιν καὶ ἀνάπτυξιν. Διότι, τὸ μεγαλύτερον κακόν, ποὺ ἔχει γίνει εἰς τὴν Έλληνικὴν Ναυτιλίαν, δφείλεται εἰς τὴν Ελλειψιν μιᾶς, ἔστω καὶ εἰς τὰς γενικὰς της γραμμάς, συγκεκριμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, ἀφ' οὗ τοῦτο ήδη χρίσει νὰ ἀσκῇ τὸν παρεμβατισμὸν του εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Σπασμαδικότης καὶ προχειρολογίας καὶ πρωσινὸν «μπάλωμα» τῶν περιστάσεων ήσαν ἀπὸ ἀνέκαθεν τὰ χαρακτηριστικά τῆς κρατικῆς διαχειρίσεως τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων. Αμφιτάλαντευσις καὶ διστακτικότης καὶ ἀμφιθόλου ἀποτελεσματικότης προγειώματος διντιθεμένων ἀπόφεων καὶ νομοθετικοῦ χάραξ καὶ περιπλοκαὶ καὶ ἐμπλοκαὶ τῶν διαφόρων ζητημάτων κατήντησαν διάφαλτης οἰουδήποτε, δσις είχε τὴν τύχην νὰ συνδεθῇ μὲ τὴν θαλασσίαν ἐπιχειρίσαντες τὸν Έλλαδαν. Η κρατικὴ ναυτιλιακὴ μας πολιτικὴ ήτο ἀπλῶς καὶ μόνον ἡ προσωπικὴ γνώμη τοῦ Α. ή τοῦ Β. δημοσίου λειτουργοῦ, δ ὅποιος, ὡς ἀνήκων ἔκαστος εἰς τὴν κυβερνώσαν παράταξιν, κατέλαμβανε τὴν πρώτην δέσιν εἰς τὴν Διοίκησιν Ναυτιλίας καὶ διήθυνε κατὰ τὰ κέφια του, τὰς συμπαθείας του ή τὰς ἀντιποθείας του.

Τὸν ἀντίκτυπον τῆς ἀκαταστασίας αὐτῆς ησθάνθη η Ναυτιλία καὶ εἰς ἄλλας κρισίμους στιγμάς, κατὰ τὸ παρελθόν, ἀλλὰ αἰσθάνεται καὶ σήμερον, δηλαδή, εἰς μίαν ἀπὸ τὰς κρισιμωτέρας καμπάς της ναυτιλιακῆς μας ιστορίας, ἀπὸ τὴν δέκατην ἀφανισμός μας δως ναυτικῆς χώρας. Διότι, καὶ σήμερον ἀκόμη οὐδὲν συγκεκριμένων πρόγραμμα, οὐδεμίαν συγκεκριμένην ναυτιλιακὴν πολιτικὴν έχει νὰ παρουσιάσῃ η Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας. Ζητήματα, τῶν δποίων ή γενεισιούργος αἵτια ἀνατρέχει εἰς προπολεμικὴν ή τὴν πολεμικὴν ἐποχὴν, δφείλον γάρ είλον προθλεφθῇ καὶ μελετηθῇ ἀπὸ μακροῦ καὶ σήμερον ἔπειτε νὰ ἔχωμεν συγκεκριμένας λύσεις ή προτάσεις καὶ δχις νὰ προσπαθῶμεν ψάχνοντες ἐδῶ καὶ ἐκεῖ νὰ δώσωμεν καπάδιον διέξοδον εἰς τὸ κομα παύσης κατακλύζει.

Δύο χρόνια κλείνουν ἀπὸ τὴν έπειτα προσευχώσεως τῆς Ελλάδος καὶ τὰ ναυτιλιακά μας ζητήματα παραμένουν ἀκόμη συγκεχυμένα, μπερδεμένα, ἀλτα. Κόσμος καὶ κόσμος διανεκοτεθεῖντει τὸν κλίμακα τοῦ μεγάρου τῆς δδού Κολοκοτρώνη, γειτεῖ τοὺς διαδρόμους καὶ τὰ γραφεῖα, χάνει δλοκήρους δρασι τὰς αἰώνιας ἀπτοσχολμένους θαθμούς, οἱ δρόμοι μεταφέρουν ή ψαχουλεύουν διάφορα χαρτιά καὶ τὰ μεγάλα ζητήματα τυγχάνουν τῆς ιδίας

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 4, N.Y.

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

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

προσοχής, διότι μη μικροτέρας, μὲ τὴν μετάθεσιν ἐνὸς λιμενοφύλακος ἡ τὴν προσθήκην ἐνὸς κόμματος εἰς κάποιο ἀσῆμαντον ἔγγραφον.

Απὸ τὴν Διοίκησιν Ναυτιλίας ἐλειψε πάντοτε ἡ ἀντίληψις περὶ τῆς οὐσίας τῆς ὑποθέσεως, τὴν ὅποιαν διεχειρίζετο. Οὐδεὶς κατενόησεν, διότι ἡ Ναυτιλία εἶναι «έπιχειρησις», λεπτή, δύσκολος καὶ πολύπλοκος ἐμπορική ἐπιχειρησις καὶ διότι ὁ διοικῶν τὴν Ναυτιλίαν πρέπει νὰ ἔχῃ τελείως διαφορετικὴν νοοτροπίαν ἀπὸ τὸν διοικοῦντα, αὐτῆς, τὴν Ἐκπαίδευσιν ἢ τὴν Ἐκκλησίαν ἢ τὴν Διοικούντην, ἢ, ἔστω, τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν. Ἡ Ναυτιλία εἶναι, κατὰ τὴν Ἀγγλικὴν ἔκφρασιν, «business» καὶ ὡς τοιαύτη πρέπει νὰ διοικηταὶ ἀπὸ ἀνθρώπους, ποὺ ἔχουν τὴν νοοτροπίαν καὶ τὴν πείραν ἐνὸς «business man», ἐνὸς ἐπιχειρηματίου. «Ἐτοι, τούλαχιστον, τὴν ἀντιλαμβάνονται καὶ οἱ διοικοῦντες τὰς ναυτιλίας τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. Εἰς τὴν ἴδιην μας, ὅμως, Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας, ἀντὶ τοῦ πρακτικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ πνεύματος, ἐπικρατεῖ ἡ συνήθης γραφειοκρατίη ρουτίνα τῶν ἄλλων κλάδων τῆς Διοικήσεως, ἡ δόπια καταλήγει, εἰς τὸ τέλος, ἐμπόδιον καὶ χειροπέδην καὶ ζημία διὰ τὴν ἐπιχειρησιν, δοσοὶ ἀξιοὶ νὰ παρεμβαίνῃ εἰς κάθε περίστασιν καὶ εἰς κάθε θῆμα.

Θὰ ὑχόμεθα, διποὺς δὲ κ. Ἀθραίμη, κατὰ τὸ ταξίδιόν του εἰς τὸ ἔξωτερικὸν κατανοήσῃ τὸ γεγονός αὐτὸ καὶ δώσῃ εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας νέον πνεῦμα καὶ νέας κατεύθυνσεις. Καὶ δὲν είναι δύσκολον νὰ τὸ κατορθώσῃ, ἐὰν θελήσῃ νὰ μελετήσῃ ἐπὶ τόπου συστήματα καὶ τρόπους ἐργασίας τῶν ἔνεων ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ πεδίου. Ἀποδίδομεν μεγαλύτεραν σημασίαν εἰς τὸ τοιούτον ἀποτέλεσμα τοῦ ταξιδίου τοῦ κ. «Υπουργοῦ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, παρὰ εἰς τὴν πρόχειρον λύσιν τοῦ Α ἢ Β ζητήματος, διποὺ, διποὺς εἴπομεν ἐν τῇ ἀρχῇ τοῦ παρόντος σημειώματος, ἡ Ἑλλειψις κρατικῆς ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἔχει προξενήση τὰς μεγαλύτερας ζημίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Καὶ πολιτικὴ σημαίνει νὰ συλλαβθῆται εἰς τὸν νοῦν σου κατὰ πρῶτον τὴν πραγματικήν μορφὴν τοῦ ζητήματος ἐπὶ τοῦ δόποιον θὰ δασκήσῃς τὴν πολιτικήν σου. Οὕτω, ἔαν τὸ «Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατανοήσῃ διότι ἡ Ναυτιλία εἶναι «έπιχειρησις» καὶ δὴ ἔξοχως λεπτή καὶ ἐμπλεκομένη μέσα εἰς οικονομικοτεχνικά συνθήκας διεθνούς ἐκτάσεως, θὰ ἥμπαρεσσιν εὐκόλως νὰ χαράξῃ τὰς κατευθυντηρίους γραμμάς μιᾶς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ὑγιούς, σταθερᾶς καὶ ἐμπνεούσης ἐμπιστοσύνης εἰς προσπαθείας μακρᾶς πνοῆς καὶ μεγάλης ὀλκῆς, οἵας πρέπει νὰ καταθάλωμεν σήμερον διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἐπιβίωσιν.

Τὸ φλέγον ζῆτημα

«Υπὸ τὸ πνεῦμα αὐτὸ διότι πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσῃ ὁ κ. «Υπουργὸς τὰ διάφορα ζητήματα, τὰ δόπια αὐτὴν τὴν στιγμὴν ἐνδιαφέρουν τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τῶν δόποιων τὸ κέντρον τοῦ δάρους εὔρισκεται εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Καὶ πρῶτον τὸ ζῆτημα τῆς ἀγορᾶς τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων, τὸ δόποιον ἔρθασσεν, εὐτυχῶς, εἰς τὴν τελικήν του λύσιν. Ἀπομένουν διατυπώσεις διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ μεγάλου αὐτοῦ δήματος πρὸς τὴν ναυτιλιακήν μας ἀνασυγκρότησιν καὶ αἱ διατυπώσεις αὖται διότι πρέπει νὰ γίνουν τὸ ταχύτερον τιθεμένων κατὰ μέρος τῶν ἀπιφύλαξεων, τῶν δισταγμῶν καὶ τῶν γραφειοκρατικῶν ἐμπλοκῶν. Ἀρκετὸς χρόνος ἔχαθη καὶ πολλά, πάμπολλα τηλεγραφήματα ἀντηλλάγονταν διὰ τὸ παζάρευμα τῆς παροχῆς ὑπὸ τοῦ Κράτους τῆς ἐγγυήσεως πρὸς τὴν Αμερικανικὴν Κυβερνήσιον. «Ἄς μὴ ἐπανάληφθη ἡ ίδια τακτικὴ διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἀπαραίτητων διατυπώσεων διὰ τὴν τελικήν παράδοσιν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν ἀγορασθαμένων πλοίων. «Ἄς ἐπικρατήσῃ τὸ πρακτικὸν καὶ ἐμπορικὸν πνεῦμα καὶ ἀς ληφθῇ ὑπὸ διότι, διότι κάθε ἔθδομάς ποὺ χάνεται, χωρὶς νὰ ύψωνται ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν, εἶναι πρόξενος ζημιῶν, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας. Φοδούμεθα μήπως ἡ γινοστὴ νοοτροπία τῆς Ἑλληνικῆς Διοικήσεως μὲ τὰς νομικάς διατάξεις, τὸν τρόμον τῶν εὐθυνῶν, τοὺς δισταγμούς καὶ τὴν ἀναθλητικότητα θελήσῃ καὶ τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν νὰ ἐμπλέξῃ εἰς τὰ δίκτυα της. «Ἐδῶ, λοιπόν, ἀναμένομεν νὰ ιδωμεν τὸν κ. Ἀθραίμη, ἐμπνεύμενον ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν πνεῦμα τῆς ἀποφασιστικότητος, καὶ τῆς ἀμέσου δράσεως, νὰ δώσῃ τὰς ἐπιθαλλομένας ἐκ τῶν περιστάσεων λύσεις, οὕτως ὥστε νὰ χαιρετίσωμεν συντόμως τὴν ἀθρόαν ψώσιν τῆς Γαλανολεύκου εἰς ἔνα σημαντικὸν

στόλον ὠκεανοπόρων φορτηγῶν, διόποιος θὰ δώσῃ ἐργασίαν εἰς χιλιάδας ἀνέργων ναυτεργατῶν, θὰ ἀνοιξῃ καὶ πάλι τὸν κρουνὸν εἰσοροής υγιούς συναλλάγματος εἰς τὴν πτωχὴν Ἐλλάδα, θὰ ἀποκαταστήσῃ τὰς προπολεμικάς σχέσεις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μὲ τὰς παγκοσμίους ναυλαγοράς καὶ θὰ ἀνοιξῃ νέους τομεῖς δράσεως εἰς τὴν ναυτιλιακήν μας ἐπιχειρηματικότητα.

Άναγκη πλοίων

«Ἄλλα τὸ ζῆτημα τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων δὲν είναι τὸ μόνον, ποὺ θὰ πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τὸν κ. Ἀθραίμη, κατὰ τὴν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ παραμονήν του. Θα ἔχῃ νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἀπαγορεύσεως ἀλλαγῆς σημαίας ὑπὸ τῶν Κυθερήσεων Μεγάλης Βρετανίας καὶ Καναδᾶ εἰς τὰ παρ' αὐτῶν πωλούμενα πλοία. Βεβαίως, τὸ ζῆτημα τοῦτο δὲν είναι ἀποκλειστικῶν Ἐλληνικῶν, διότι αἱ Κυθερήσεις αὖται ἔχουν καθορίσει τὸν ἀπαγορευτικὸν τούτον δρόμον διὰ τὰς πωλήσεις πλοίων διὰ λόγους γενικωτέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Ἐπομένως, ἡ ἑκά μέρους τῆς Ἐλλάδος αἴτησις μονομεροῦς δι᾽ αὐτὴν ἀρσεως τῆς ἀπαγορεύσεως ταῦτης, ἀσφαλῶς θὰ συναντήσῃ ἀρνητικήν εἰκόνην εἰς τῶν ἀπαγορευμένων κυθερήσεων.

«Ἔχει, ὅμως, ὑπὲρ ἑαυτῆς οὐσιώδης ἐπιχειρήματα διὰ νὰ ζητήσῃ κάποιαν εύνοϊκωτέραν μεταχείρισιν ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας χώρας ἐκ μέρους τῶν συμμάχων τῆς. Καὶ τὰ ἐπιχειρήματα ταῦτα είναι: πρῶτον, διότι ὑπέστη τὰς μεγαλυτέρας ἀπωλείας τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου, ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸν προπολεμικὸν τοιούτον καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας ναυτικάς χώρας. Δεύτερον, διότι στερεῖται ίδιων ναυπηγείων καὶ ἐπομένως δύνισται νὰ κατασκευασθῇ ἐπιτόπιως οὐδὲν ἐπί πλοίον εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολεσθέντων, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς ἄλλας χώρας, αἱ δόπιαι ἔχουν σπουδαῖς ναυπηγικάς ἐπιχειρήσεις. Τρίτον, διότι ἡ Ἑλλάς ὑπέστη τὰς μεγαλυτέρας ζημιάς ἐκ τοῦ πολέμου ὃν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας χώρας, ἡ δόλη οἰκονομία τῆς εὑρίσκεται εἰς ἄλλιαν κατάστασιν καὶ ἀπαιτεῖται μακρὰ χρονική περίοδος πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς. «Ως κατ᾽ ἔδοχην ναυτική χώρα ἔχει τὴν ἀξίωσιν διότι τὸ τύχη τῆς ἀρωγῆς τῶν συμμάχων τῆς, συμφώνως πρὸς τὰς κατ᾽ ἐπανάληψην διακηρυχθείσας ύποτῶν ἀρχάς, οὕτως ὥστε τούλαχιστον διὰ τοῦτον τὸν πολεμικόν πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς. «Ως κατ᾽ ἔδοχην ναυτική χώρας, αἱ δόπιαι ἔχουν σπουδαῖς ναυπηγικάς ἐπιχειρήσεις. Τέταρτον, διότι τὸ σύνολον τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων ἀποτελεῖται ἀπὸ λίρας, αἱ δόπιαι είναι κατατεθειμέναι ἐν Ἀγγλίᾳ, χωρὶς νὰ καθίσταται δυνατή η μετατροπή των εἰς ἄλλο νόμισμα. Οὕτω, τὰ «Ἑλληνικά ναυτιλιακά κεφαλαία, τὰ δόπια διὰ ήτο δυνατῶν νὰ χρησιμοποιηθοῦν δι᾽ ἀγοράς πλοίων ἀπὸ ἄλλας ἐκτός τῆς Ἀγγλίας χώρας, παραμένουν δεσμευέναν καὶ νεκρά μὲ συνεπείας καταστρεπτικάς καὶ διὰ τοὺς ἔφοπλιστάς καὶ διὸ διῆλην τὴν οἰκονομία τῆς χώρας.

Νομίζουμεν διότι τὰ ἐπιχειρήματα ταῦτα είναι πλέον ἡ ισχυρά, ὡστε νὰ στηρίζουν ἐπαρκῶς τὴν αἴτησιν τῆς Ἐλλάδος, ὡστε τὸν τύχη τὴν Ἐλλειψιν ἐπιθατηγῶν πλοίων, καὶ ίδιως ἀκτοπλοικῶν, τῶν δόπιων ἔχομεν ἀνάγκην διὰ τὰς συγκοινωνίας μας, αἱ δόπιαι παντελῶς ἔχουν ἐξαρθρωθῆναι.

Εἰδικότερον, σχετικάς μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἀποκτήσεως νέας χωρικότητος, νομίζουμεν διότι ὁ κ. Ἀθραίμη πλοίων, καὶ τοῦτον τὸν πολεμικόν διὰ τὸν διαφόρον μεταχειρίσεως ὑπὸ τῶν συμμάχων τῆς εἰς τὴν προσπάθειάν της πρὸς ἀποκατάστασιν τοῦ θυσιασθέντος εἰς τὸν συμμαχικὸν ἀγώνα ἐμπορικοῦ τῆς στόλου, ἐνός σημαντικοῦ παράγοντος τῆς οἰκονομίας.

Είναι ἀναμφισθήτον καὶ θασικὸν οἰκονομικόν δόγμα διότι αἱ συγκοινωνίαι είναι πρωταρχικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν ὄμιλην λειτουργίαν τῆς οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς ζωῆς μιᾶς χώρας. «Ἡ Ἑλλάς, ὡς ἔχουσα τὴν μεγαλυτέραν ἀπὸ δύλας σχεδόν τὰς εὐρωπαϊκάς χώρας παραλίαν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐδαφικήν τῆς ἔκτασιν, οὖσα ὑποχρεωμένη νὰ ἐξυπηρετήσῃ πεντηκοντάδα νήσων μὲ πυκνὸν πληθυσμὸν καὶ στερούμενη ἐπαρκῶν χερσαίων συγκοινωνίων τῆς. Αὕτα δὲ σήμερον εὑρίσκονται εἰς δύλιαν κατάστασιν συνεπείας ἐλλειψεως καταλλήλων καὶ ἐπαρκῶν ἐπιθατηγῶν πλοίων. Πρωταρχική, ἐπομένως, ἀνάγκη διὰ τὴν Ἑλλά-

Telegrams:
"GENICOLAOU,"
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

ματα είναι άκομη σθικτα, έγκιθωτισμένα και σποθηκευμένα εις τάς θάσεις τῶν διαφόρων μετώπων, τὴν Μεσόγειον, τὴν Γερμανίαν, τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας και τὸν Ειρηνικόν. Εἰς 556 ἐκατομμύρια δολαρίων ἀνέρχεται λ. χ. ἡ ἀξία τοῦ τοιούτου ὄλικου, ὅπερ ἥδη παρέλαβεν ἐπὶ πιστώσει ἡ Ἰταλία. Τὸ τρίτον μόλις τοῦ ἀρχικοῦ του κόστους πρόκειται τοκοχρεωλυτικῶς νὰ καταθληθῇ εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον.

"Ἡ Ἑλλάς ὁ μόνον δὲν ἡγόρασε τι, τὸ ἑλάχιστον ἔστω, μέχρι τοῦδε ἀπὸ τὸ πρὸς ἑκποίησιν ὄλικον, ἀλλ' οὐδὲ αὐτὴν τὴν πρώτην πιστωσιν τῶν 25 ἐκατομμυρίων δολαρίων δὲν ἔθιξεν, ἐνῷ τόσας ἀμέσους ἀνάγκας ἔχει ἡ Οἰκονομία τῆς και ἀπὸ ἔτους ἀποστολαὶ ἐπὶ ἀποστολῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς προμηθείας διαφόρων εἰδῶν ποιοῦνται τὰς διατριβάς των εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην.

Τὰ σχόλια τοῦ Ἀμερικανικοῦ Τύπου, 'καθ' ἐκ Νέας Ὑόρκης μᾶς γράφουν, διὰ τὴν τοιούτην καθυστέρησιν εἰς τὰς ἐλληνικὰς προμηθείας, δὲν εἰναι καὶ τόσον εὔμενή διὰ τὴν πρὸς ἀνασυγκρήτησιν προσπάθειαν τῆς Ἐλλάδος. Οἱ ἀρμόδιοι, ἐξ ἀλλοῦ, κύκλοι τῆς Οὐδασιγκτῶνος ἐκφράζουν τὴν ἔκπληξιν των. Σητούμενον νέαν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν, ἀφοῦ δὲν ἔθιξαμεν κάν τὴν πρώτην παρασχείσαν πιστωσιν.

Καὶ νὰ σκεφθῇ κανεῖς — ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς τῆς ἀρμοδιότητος τῶν στηλῶν αὐτῶν προσθλέπουμεν τὰς ἀνάγκας μας — διὰ οἱ λιμένες τοῦ Πειραιῶς και τῆς Θεσσαλονίκης κείναι ἀκόμη εἰς ἐρείπια, διὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως — φορτηγίδας και γερανούς — δὲν διαθέτουν, διὰ η σιδηροθιμοχανίας μας ἔχει ἀνάγκην ἔργαλείων, ουγγρονισμοῦ, διὰ η ναυπηγική βιομηχανίας μοναδικὴν είχεν εύκαιριαν νὰ καταστῇ και διὰ τὴν Ἐλλάδα πραγματικότης, διὰ, τέλος, παντὸς εἰδῶν θοηθητικὰ πλωτὰ μέσα και ὄλικὰ ἐπισκευῶν τῶν πλοίων και ἔξοπλισμοῦ αὐτῶν ἐκποιοῦνται τῷρα εἰς τιμάς ἀπιστεύτων εὐθύνας.

Ἡ Ἑχολόγημεν και ἀλλοτε ἐπὶ τὸν αὐτοῦ ζήτηματος. "Ὑπεδείξαμεν τὸ δυνατόν τῆς ἀμέσου προμηθείας διαφόρων εἰδῶν, σχετικῶς μὲ τὴν λιμενικὴν και ναυτιλιακὴν ἀποκατάστασιν μας. Τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ὑποδείξεων μας ὑπῆρχεν ἡ ὑπόθολὴ σχετικοῦ αἰτήματος ἀπὸ τὴν Οἰκονομικὴν Ἀποστολὴν και ἡ παροχὴ μιᾶς Ιδιαιτέρας πιστωσεως ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν διὰ τὴν ἔγοράν ὄλικοῦ. "Ἐκτοτε οὐδὲν ἡ κούσθη σχετικῶς. Θά παραμείνη και ἡ πιστωσις αὐτῇ ἀνεκτέλεστος; Πολὺ τὸ φοβούμεθα. Είναι ἔγκληματικός, πράγματι, δ' Ἐλληνικός ἀδηρητισμός...

Παλαιά ἡ νέα;

Τὸ ζήτημα τῆς ἡλικίας ἐνὸς πλοίου, ποὺ ἀγοράζει δ' ἐφοπλιστής, είναι ἐντελῶς προσωπικὸν και ἔξαρταται ἀπὸ διαφόρους παράγοντας οἱ ὅποιοι ἐπιδροῦν εἰς τὴν προτίμησιν τοῦ νέου ή τοῦ παλαιοῦ σκάφους. Καὶ ἐπὶ τὸ σημεῖον τούτου συμβαίνει πολλάκις νὰ ὑπάρχῃ διαφορά γνώμης μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν μὲ ἑκατέρωθεν παράθεσιν ἴσχυρῶν και εὐλογοφανῶν ἐπιχειρημάτων. Διὰ τοὺς λόγους τούτους ἡ παρέμβασις τρίτων ἐπὶ τὸ σημεῖον τούτου είναι ἀπαράδεκτος.

Καὶ θμως, δ' πολυθρύλητος και ἀκατανόητος νόμος 545 «περὶ παρακρατήματος κλπ.», μαζὺ μὲ τὰς ἀλλας δεσμεύσεις, ποὺ ἐπιβάλλει εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, καθορίζει διὰ η ἡλικία τῶν πλοίων, ποὺ θά ἀγοράσουν οὗτοι, δὲν πρέπει νὰ είναι ἀνωτέρα τῶν 20 ἑτῶν.

"Ἐκ πρώτης ὄψεως δ' δεσμευτικός αὐτὸς ὥρος φάνεται δικαιολογημένος ἀπὸ τὴν φροντίδα τοῦ Κράτους, ὅπως δ' ἀνακυρτηθήσθενος ἐμπορικὸς μας στόλος ἀπαλλαγῇ ἀπὸ «τις παληάτος», ποὺ εἰς τὸ παρελθόν ἀπέτελουν τὸ σύνολον σχέδον τῆς ναυτιλιακῆς μας δυνάμεως. 'Αλλ' ἐδῶ ἀνακύπτει αὐτομάτως ἔνα ζήτημα ἀρχῆς. Καὶ ἔρωτάται: Μὲ ποῖον δικαίωμα τὸ Κράτος διατάσσει και ὑποχρεώνει τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὴν γνώμην του αὐτῆν; Μήπως τὸ Κράτος είναι μέτοχος τῆς ἐπιχειρησεως, ἔχει καταθέσει τὸ μερίδιόν του εἰς τὰ κεφάλαιά της και συμμερίζεται τὰς εὐθύνας και τὰς ζημίας της; 'Εὰν δ' ἐφοπλιστὴς δὲν εὐρίσκη πλοίον τῆς ἡλικίας, ποὺ δρίζει δ' Νόμος, ἐὰν τὸ νέον πλοίον, διὰ διαφόρους λόγους, δὲν είναι κα-

τάλληλον διὰ τὸ εἶδος τῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐὰν ἐπὶ τέλους, δ' ἐπιχειρηματίας δὲν ἔχῃ ή δὲν θέλῃ νὰ διαθέσῃ μεγάλα κεφάλαια διὰ τὴν ἀγοράν νέου πλοίου, τι μηπορεῖ νὰ συνεισφέρῃ τὸ Κράτος εἰς τὴν ἐπιχειρήσην, διὰ νὰ τὴν καταστήσῃ Ικανὴν νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὴν νομικὴν ὑποχρέωσιν; Τίποτε, ἀπολύτως τίποτε. Τὸ Κράτος ἔξαπολούει ἔνα νόμον, διότι ἔτοι μηρεσεν εἰς ἔνα ή δύο δημοσίους λειτουργούς, και ἀδιαφορεῖ ἐὰν δ' οὐδός δημοσίους είναι εἰς τὴν πραγματικότητα ἀνεφάρμοστος· ή πρόκειται νὰ δημιουργήσῃ ἀνωμαλίας ή ζημίας εἰς τοὺς πολίτας του, οἱ ὅποιοι διφέλουν, κατὰ τὴν κρατικὴν νοοτροπίαν, νὰ σκύψουν τὸ κεφάλι και νὰ ὑποταχθοῦν ἀκόμη και εἰς τὰς πλέον ἀνοήτους διατάξεις του.

"Ἐτοι ἔγινε και δ' περιθόητος αὐτὸς Νόμος 545 μὲ τὴν διάταξιν περὶ εἰκοσαετοῦς ἡλικίας τῶν ἀγορασθησμένων πλοίων πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν κατὰ τὸν πόλεμον ἀπολεσθέντων. Καὶ ἦδη, ἀφοῦ ἐπὶ ἐν περίπου ἔτοις δ' Νόμος αὐτὸς παρασένει ἀκόμη ἀνεφάρμοστος, λόγω τῆς προχειρότητος μὲ τὴν ὅποιαν κατεσκευάσθη, ἐμφανίζεται, οὐν τοῖς ἀλλοις, ἀμελέτητος και ὡς πρὸς τὸ σημεῖον καύτο τῆς ἡλικίας τῶν πλοίων. Διότι, ὅπως ἔχουν σημειωρέν τὰ παγκόσμια ναυτιλιακὰ πράγματα, πλοίον σειντ λανδ ἡλικίας τάπα τὸν 20 ἑτῶν διαθέσιμα πρὸς πώλησιν σχεδὸν ἔλλείπουν παντελῶς ἀπὸ τὴν διεθνῆ ἀγοράν και ἔτοι, διότι, "Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ θά ηθελαν νὰ ἀγοράσουν τέτοια πλοία, εύρισκονται εἰς ἀδυναμίαν νὰ πραγματοποιήσουν τὴν ἐπιθυμίαν των και η ἀποκατάστασις τῆς ναυτιλίας μας, διὰ τὴν ἐπιπόπειαν τῆς ὅποιας τὸ Κράτος πρωτίστως ἐνδιαφέρεται, παρεμποδίζεται ἀπὸ τὸν δεσμευτικὸν δρόμον, δηλαδὴ νὰ ὑφίσταμε τεραστίας ζημίας και ὡς ἐφοπλισταὶ και ὡς ναυτεργάται και ὡς Κράτος, διότι κάποιος καλοπροσάρτεος ισως, θεωρητικός δύως, δημόσιος λειτουργός ξυπήγει νὰ διαθάσῃ κάπου διὰ τὰ νεώτερα πλοία είναι καλύτερα ἀπὸ τὰ παλαιά και τὰς ἀτελεῖς του αὐτάς γνώσεις τὰς μετέθελεν εἰς νόμον τοῦ Κράτους.

Τὸ δι τέθεια, κατ' ἀρχὴν τὸ νεώτερον πλοίον είναι καλύτερον τοῦ παλαιοῦ, είναι τόσον γνωστὸν εἰς τοὺς ναυτιλιακούς ἐπιχειρηματίας ὥστε, μεταξὺ τῶν θαυμάτων στοιχείων ἐνὸς πλοίου, τὸ ἔτος της ναυπηγήσεως θεωρεῖται ἐκ τῶν πρώτων και ἐπομένων είναι περιττὸν νὰ ὑποχρέωσῃ τὸ Κράτος τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ κάμῃ δι, τι τὸ ὑπαγορεύειν αὐτὸν τοῦτο τὸ συμφέρον του. 'Αλλά τὸ στοιχεῖον τῆς ἡλικίας δὲν είναι τὸ μόνον, ποὺ ἀποτελεῖ τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου. Συμβαίνει πολλάκις παλαιότερον πλοίον νὰ είναι προτιμότερον ἀπὸ νέον, εἴτε λόγω τρόπου και ὄλικῶν ναυπηγήσεως, εἴτε λόγω καλῆς συντηρήσεώς του, εἴτε λόγω καταλληλότητος του ἀπὸ ἀπόκεισθαις χωρητικότητος, θυμίσματος κλπ. "Οπως συμβαίνει εἰς τινας περιόδους τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς καταστάσεως τὸ παλαιόν πλοίον νὰ συμφέρῃ καλύτερον εἰς τὴν ἐπιχειρήσην λόγω τῆς μικρᾶς ἀξίας του ἀπὸ νέον μεγάλης ἀξίας. Τὸ ζήτημα, ἐπομένως, τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου είναι τόσον ἐλαστικόν και ἐπιδεκτικὸν διαφόρων διαφόρων και ἐρμηνεύειν, ὥστε δὲν δύναται νὰ ἀποτέλεσῃ ἀντικείμενον μαῖς παγίλας και ἀπαρεγκλίτου νομικῆς ρυθμίσεως, παρεκτός εἰς τινας εἰδικάς περιπτώσεις, διπος, αἰφνής, προκειμένου περὶ μεταφορῶν ἐπιβατῶν, δημοσίου ὑπεισέρχεται δι παράγων τῆς ἀσφαλείας και τῆς ἀνέσεως, οι συντελεσταὶ τῶν δηποίων είναι ἀνωτέροι εἰς τὰ νεώτερα πλοία.

"Ἄφοι, λοιποὶ, δι περίφημος αὐτὸς Νόμος 545 ἔξαπολούθει ἀκόμη νὰ διφέλαται, ἔστω και ὑπὸ μορφὴν ἐφιάλτου και φάσματος περιπτωμένου ἐπάνω ἀπὸ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, τούλαχιστον δις ἀπαλλαγῆ μερικῶν διατάξεων, διπος, η περὶ ἡλικίας τῶν πλοίων, διὰ νὰ ἐναρμονισθῇ πρὸς τὴν ὑφισταμένην

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

also at: HONGKONG

Affiliations:

CHINA HELLENIC LINES LTD. Hongkong. Shanghai.

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

Agencies throughout the Far East.

Cables: "YANNOULATOS,,

πραγματικότητα και νά παύση νά έμποδίζῃ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ἀπολεσθέντος ἐμπορικοῦ μας στόλου, δηλαδή νά ἔχῃ τὸ ἀντίθετον ἀκριθῶς ἀποτέλεσμα ἀπό ἑκεῖνο εἰς τὸ δόποιον ἀπέθλεψαν οἱ σφοδροὶ κατασκευασταὶ του.

Κρατική ἐπιχείρησις

Τὸ ζῆτημα τῆς διαχειρίσεως τῶν παρασχωρηθέντων εἰς τὴν Ἑλλάδα γερμανικῶν πλοίων ἐμφανίζεται ὑπὸ κάποιαν περιπλοκῶν μορφὴν καὶ θὰ ἐπρεπε νά ξεκαθαρισθῇ καλύτερον καὶ τὸ ταχύτερον.

Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀνήκουν εἰς τὸ Κράτος, τὸ δόποιον ἀνέθεσε τὴν διαχειρίσιν τῶν διὰ λογαριασμὸν του εἰς τοὺς μεσογειακοὺς πλοιοκτήτας. 'Ἄλλ' ἡ διαχειρίσις ἔχει ἀνάγκην ἐνὸς ρευστοῦ κεφαλαίου διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων, τούλαχιστον μέχρι τῆς στιγμῆς κατὰ τὰς ὅποιαν θὰ καταστῇ δυνατὸν νά γίνουν ταῦτα ἀποδοτικά καὶ ινά ἀφήνουν κέρδη. Ποῖος πρέπει νά καταβέσῃ τὸ κεφάλαιον αὐτό; Οἱ διαχειρισταὶ μῆπως; 'Ἄλλ' αὐτοὶ δὲν ἔχουν ἀναλάβη τοιαύτην ὑποχρέωσιν καὶ οὕτε θὰ ἤτο λογικὸν νά διαθέσουν ἴδικά των κεφαλαία διὰ ἔξινην ἐπιχείρησιν. 'Ἐπομένων τὸ Κράτος, ἀφοῦ θέλει νά εἰναι πλοιοκτήτης, δοφεὶλει νά διαθέσῃ τὰ ἀναγκαῖα κεφαλαία διὰ τὴν κίνησιν τῆς ἐπιχείρησεως. 'Ἄλλ' ἔδω περιπλέκοντα τὰ πράγματα. Τὸ Δημόσιον δὲν ἔχει οικονομικὴν εὐχέρειαν καὶ τὸ διατίθεμενον διὰ τὴν κρατικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν χρῆμα δίδεται μὲ τὸ σταγονόμετρον καὶ μὲ διατυπώσεις καὶ καθυστερήσεις, ποὺ ἔχουν πετυχήμιον ἀντίτυπον εἰς τὴν ἐπιχείρησιν.

"Οπώς εἶναι γνωστὸν εἰς δύος τοὺς ἀσχολουμένους εἰς τὴν ναυτιλίαν, αἱ καθυστερήσεις τῶν πλοίων εἶναι διὰ φιάλης, ποὺ θασσανίζει τὸν ναυτιλιακὸν ἐπιχειρηματίαν, διότι τὰ ἔξοδα τρέχουν ἡμέραν καὶ νύκτα, διότι ὑπάρχουν ἀνειλημμέναι ὑποχρεώσεις ναυλώσεων μὲ δρισμένας προθεσμίας, διότι χάνονται εὐκαιρίαι καὶ συνδυασμοὶ φορτίων κλπ. Καὶ τὸ θαυμακὸν αὐτὸν χαρακτηριστικὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησεως ἔπρεπε νά εἶναι πολὺ γνωστὸν εἰς τοὺς ἀρμόδιους καὶ θὰ ἔπρεπε νά καταβλῆται κάθε προσπάθεια διὰ τῶν ἀποφεύγωνται καθυστερήσεις τῶν κρατικῶν πλοίων, ποὺ στοιχίζουν χιλιάδας λιρῶν διὰ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμὸν. Πικράν, νομίζουμεν, πείρων θὰ ἔχῃ ἡδη τὸ Κράτος εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ καὶ ἔκ τῆς διαχειρίσεως τῶν ὑπὸ τὸν ξελεγχὸν τῆς ΕΕΑΣ εύρισκομένων πλοίων. 'Υπῆρχαν περιπτώσεις, ποὺ παρέμενον ἐπὶ ἡμέρας πλοῖα διὰ τὸν ἔνα ή τὸν ἄλλον λόγον, πάντοτε δοφεὶλομενον εἰς τὴν κρατικὴν μορφὴν τῆς ἔκμεταλλεύσεως ιατῶν. Τὸ ίδιον ἐλάττωμα παρουσιάζεται σημερον καὶ εἰς τὴν διαχειρίσιν τῶν γερμανικῶν πλοίων. Κατὰ τὸ πρῶτον, αἴφνης, ταξίδιον τοῦ «Βόρειος Ἐλλάς», τὸ πλοῖον εἶχε καθυστερήση ἐπὶ ἡμέρας διὰ νά κανονισθῇ ἡ πληρωμὴ τοῦ ναύλου ἀπό κάποιο 'Υπουργεῖον, διὰ λογαριασμὸν τοῦ δόποιον διετέθη τοῦτο. Καὶ σήμερον τὸ ίδιον συμβαίνει δι' ἀλλούς λόγους καὶ ίδιως δι' Ἐλλειψιν ρευστοῦ χρήματος διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀπαραίτητων διὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἀναγκῶν.

'Εάν συνεχισθῇ ἡ κατάστασις αὐτὴ ἀσφαλῶς ἡ ἔκμεταλλεύσις τῶν κρατικῶν πλοίων θὰ ἐμφανίσῃ ζημίας, ταῖς δόποιάς δὲν γνωρίζομεν πῶς θὰ δικαιολογήσουν οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ λειτουργοί. Φοβούμεθα διτι, ἀκολουθούμεντες τὸ γνωστὸν σύστημα τῆς ἀποφυγῆς τῶν εὖθυνῶν, θὰ θελήσουν νά ταῖς ρίψουν εἰς τοὺς ωμοὺς τῶν ἄλλων καὶ διὰ τῶν ἀναλαβόντων τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων Μεσογειακῶν ἐφοπλιστῶν. 'Άλλ' ἡ πέρα καὶ ἡ Ικαντῆς τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν εἶναι τόσον γνωστή, ώστε δέν θὰ ἡμποροῦμε νά σταθῇ μία κατηγορία ἐπὶ δικιανότητη ἡ ἀμελεία. Πάντως, καλὸν θὰ ἤτο νά ξεκαθαρίσῃ αὐτὸ τὸ ζῆτημα, ἀλλὰ πρὸ παντὸς θὰ πρέπει νά φροντίσῃ τὸ Κράτος, ἀφοῦ ἐπιμένει νά παριστάνῃ τὸν πλοιοκτήτην, νά μηπε μέσα εἰς τὸ νόημα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησεως καὶ νά συμμορφωθῇ πρὸς τὰ ἀξιώματα ποὺ τὴν διέπουν καὶ τὸν τρόπον ἐργασίας, ποὺ τὴν χαρακτηρίζει.

Συναφῶς μὲ τὸ ίδιον ζῆτημα τῶν γερμανικῶν πλοίων συμβαίνει καὶ κάτι ἄλλο, τὸ δόποιον ἐπίσης ζημιοῖς τὸ Κράτος ἀκριθῶς λόγῳ τῆς κρατικῆς μορφῆς τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς. Οὕτω ἀποστέλλονται εἰς τὴν ἄλλοδαπήν πρὸς παραλαβὴν τῶν πλοίων πλήρη πληρώματα καὶ διὰ τὴν μεταφοράν καὶ συντήρησιν αὐτῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν δαπανῶνται σημαντικὰ ποσά εἰς εἰς ξένου συνάλλαγμα. Καὶ διως, ἡ παραλαβὴ τῶν πλοίων θὰ ἡμποροῦσε νά γίνῃ ξριστα δι' ἡλαττωμένων πληρωμάτων εἰς τὸν ἀπα-

ράιτον ἀριθμὸν ἀνδρῶν, ποὺ ἀπαιτεῖται διὰ τὸ μέχρις 'Ἑλλάδος ταξίδιον. Καὶ ἀυτό, θεωρίας, θὰ ἔκαιμε τὰς σώφρων καὶ πεπειραμένος πλοιοκτήτης. 'Άλλα τὸ Κράτος-πλοιοκτήτης δὲν θέλει ἡ δέν ἔχει τὴν γνῶσιν νά τὸ κάμη. Καταρτίζει πλήρωματα μέχρι τοῦ τελευταίου μούτσου καὶ θαλαμηπόλου, δέν ἔταν ἡ ἐπρόκειτο περὶ κανονικοῦ ἐμπορικοῦ ταξίδιου, ὑποθάλλεται εἰς σημαντικάς δαπάνας διὰ τὰ ἔξοδα ἀποστολῆς τοῦ κόσμου αὐτοῦ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ συντηρήσεως του ἔκει ἐπὶ ἀκαθόριστον χρόνον, λόγῳ τῶν καθυστερήσεων εἰς τὴν παραλαθήν τῶν πλοίων, καὶ... δημόσιος προϋπολογισμὸς πληρώνει.

'Άλλο, πάλιν, χαρακτηριστικὸν, τῆς κρατικῆς ἐπιχειρηματικῆς Ικανότητος εἶναι τὸ ἔχης περιστατικόν: Πλοίον κρατικὸν ἐπρόκειτο νά σταλῇ ἐντεῦθεν εἰς Μασσαλίαν διὰ τὴν παραλαθήν κρατικοῦ φορτίου. 'Άλλο, διως, κρατικὸν πλοίον ἤρχετο ἐξ Ἀγγλίας εἰς Πειραιᾶ μὲ ἐλλιπές φορτίον καὶ ἡδύνατο, διερχόμενον ἐκ Μασσαλίας, νά παραλαθῇ τὸ διὰ Πειραιᾶ φορτίον καὶ ούτα θὰ ἔσοικον μείνετο ἡ δαπάνη τοῦ ταξίδιου τοῦ πρώτου πλοίου ἐκ Πειραιᾶς εἰς Μασσαλίαν διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν.'Άλλο, λόγῳ ἀσυνεννοήσις μεταξὺ Πειραιῶν καὶ τῶν ἐν Λοιδίνω κρατικῶν ἀντιπροσώπων, δὲν κατέστη δυνατός δ συνδυασμὸς αὐτὸς καὶ ούτα τὸ ταξίδιον Πειραιῶς-Μασσαλίας ἔγινεν ἀσκόπως εἰς θάρος πάντοτε τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ.

'Από τὸ διάλιγα αὐτὰ περιστατικά εἶναι φανερὸν πόσον ἀκατάλληλον ιενται τὸ Κράτος διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ πόσον ἐλαφροὶ τὴν σκέψιν εἶναι διοι διαφανέστησαν διτι θὰ ἡμποροῦσαν νά δικήσουν τὸν κρατικὸν ἐφοπλισμόν.

Κακὸς ὄφειλέτης

Καὶ τὸ μὲν ιομοθετικὸν διάταγμα, διὰ τοῦ δόποιου ἐτακτοποιηθῆ κάπως τὸ ζῆτημα τῆς ἀποζημιώσεως τῶν μεσογειακῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, κατωρθώθη νά περάσῃ τὰς συμπληγάδας πέτρας τῆς κοινοθουλευτικῆς πολυπραγμούσυνης καὶ νά δημοσιευθῇ πρὸ μηνὸς περίπου, ἀλλὰ μέχρι τῆς στιγμῆς τοῦ διάταγμας αὐτὸ παραμένει ἔναν ἀπλούν φύλλον χάρτου καὶ ἔχει ἀνάγκην ἀξιοποίησεως, διὰ τὸν δόποιον δεύτερον νόμου, διὰ τὸν δόποιον διὰ καθορίζει τὰς λεπτομερεῖας τῆς πληρωμῆς. Καὶ, κατὰ τὸ σύστημα αὐτὸ, δὲν εἶναι ἀπίθανον διεύτερος νόμος, ἔναν καὶ δταν ἐκδοθῆ, νά ἀπατητὶ τρίτον νόμον καὶ ούτα καὶ ἔχης. Δηλαδή, κατ' ούσιαν τὸ ζῆτημα παραπέμπεται εἰς τὰς ἀλληλικάς καλένδας καὶ ἐν τῷ μεταξύ οι ταλαπίωροι πλοιοκτήται παραμένουν χωρὶς πλοῖα καὶ μὲ κενό τὰ θυλάκια, ἔνω τὰ χρήματα, ποὺ τοὺς ἀνήκουν μουχλιάζουν εἰς τὰς ἀγγλικάς Τραπέζας νεκρά καὶ σγονα, τὰ δὲ έξ πλοῖα, ποὺ ἐπίσης τοὺς ἀνήκουν, τὰ ἔκμεταλλεύεται τὸ Κράτος διὰ λογαριασμού τοῦ.

Τέλος πάντων, ποῖον ἔγκλημα διέπραξαν αὐτοὶ οι ἀνθρώποι διὰ νά τιμωροῦνται καὶ νά ταλαιπωρῶνται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἀπὸ τὸ Κράτος; Τοῦ ἔδωσαν ἔνα στόλον, πανέτοιμον καὶ ἀρματωμένον εἰς τὴν ἐντέλειαν, εἰς μίαν ἀπὸ τὰς κρισιμωτέρας στιγμᾶς τῆς θεμικῆς μας ιστορίας καὶ χάρις εἰς τὸν στόλον αὐτὸν διεφοδιασμός τῶν μαχομένων δυνάμεων καὶ τῆς χώρας ἐν γένει ἔξησφαλίσθη πλήρωμη. 'Ἔχασαν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὴν ὑπερρειαν τῆς πατρίδος καὶ διὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ διὰ θὰ ἡμποροῦσαν νά είχον ηδη πληρωμῆς ἀπὸ τὰς ἀσφαλείας, ἔναν δι τότε κυρεηγησις δὲν διέπραττε τὸ τεράστιον σφάλμα νά ἀναλαθῇ τὴν ἀσφάλειαν λατῶν διὰ λογαριασμῶν τοῦ Δημοσίου. Σήμερον οι ἀδικηθέντες αὐτοὶ πλοιοκτήται ζητοῦν νά ξαναφιάσουν τὸν ἀπολεσθέντα στόλον, δηλαδή νά ίκανοποιήσουν μίαν ἀπὸ τὰς ζωτικωτέρας ἀνάγκας τῆς χώρας. 'Ερχεται τὸ Κράτος καὶ τοὺς

E. H. M. MOHIDEEN & Co.
ESTABLISHED 1818
SHIPCHANDLERS & STEVEDORES
IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS
50, Baillie Street,
Postbox, 284, Fort,
COLOMBO
Telegrams: MOHISHIPCO
Telephone: 3870-91021
Codes:
Scott's 10th Edition
A.B.C.5th Edition, Bentley's.
LONDON AGENTS: JAS. A. McLAREN & Co.
46, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2

N. KASSIMATIS
LONDON
AGENTS
HUMBLEBY
& Co. Ltd.
3/4 Great
Winchester St.
Bankers;
STANDARD
BANK S.A.
Shipchandlers.-Exporters
Importers
Cold Storage Chambers
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 Ci-
garettes. Live Stock of all kinds can be suppli-
ed at short notice.
Offices: Warehouses and Cold Storage Chambers.
62 Av. ALVARES CABRAL.

λέγει: δέν θά σᾶς πληρώσω δόλην τήν δέξιαν τῶν χαμένων πλοίων σας, διότι δέν έχω τὰ μέσα να τὸ κάμω, σᾶς δινώ, δύναμος, διτι έχει συγκεντρωθῆναι εἰς τὸ ξένωτερικόν από εἰδικήν φορολογίαν τῆς ναυτιλίας διά τὸν σκοπόν αὐτόν, δηλαδή περὶ τὰς 500, κατ' ἄλλους 700, χιλιάδας λίρας εἰς μετρήτα καὶ διφορτηγά, τὰ διποία ή ἀπόδημος κυθέρων εἰχεν ἀγοράσῃ ἀπό τὸ κεφάλαιον αὐτό. Τέλος πάντων, εἴπον οἱ δικαιούχοι, «ἀπό κακὸν διεβιλεῖται καὶ ἔνα τουσθάλι ὄχυρα καλὸν εἶναι». Δός μας τούλαχιστον αὐτά ποὺ ὑπάρχουν σήμερον διαθέσιμα. Μοιρασέ μας τὰ μετρητά διά τὰ ἡμιπόρεωμεν νά ἀγοράσωμεν πλοία. Αἱ ἀκτοπλοίαι καὶ συγκοινωνίαι μας γίνονται μὲν κακία καὶ κορφέτες καὶ φορτηγά. «ἁχομεν ἀνάγκην μερικῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοίων». Η Μεσόγειος ἔγειμισεν ἀπό ἔναν σημαίας καὶ ἡμένις καθημεθά μέσταυρωμένα χέρια καὶ τὰς ὅλεπομεν εἰς τὸν Πειραιά καὶ μᾶς καιγέται καὶ καρδιά. Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ πολύτιμα κεφάλαια, ποὺ θά μᾶς ἔδιναν ἐπὶ τέλους τὴν δυνατότητα νά σχηματίσωμεν κάποιον πυρῆνα τοῦ νέου μεσογειακοῦ καὶ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου, παραμένουν ιεκρά καὶ ὄχρητα εἰς τὰς ἀγγλικάς Τραπέζας. Διατί; Διότι χρειάζεται νέος νόμος διά νά καθορίσῃ πῶς θά γίνη ή διανομή αὐτῶν, τὴν δοποίαν δὲν ἥθελησεν διομοθέτης τοῦ τελευταίου νόμου νά ρυθμίσῃ. Διατί ἀναβάλλεται η ρύθμισις αὐτή; Διότι, λέγουν οἱ ἀρμόδιοι, ἐκτὸς ἀπό τὸν κύριον ὅγκον τῶν δικαιούχων, δηλαδή τούς ίδιοκτήτας τῶν μεσογειακῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, φαίνεται ὅτι ὑπάρχουν καὶ τινες ἄλλοι ίδιοκτῆται ιστιοφόρων καὶ πλωτῶν ναυπηγμάτων, ἄλλα δὲν γνωρίζουμεν εἰς τὶ ποσὸν θά ἀνέλθουν αἱ ἀπατήσεις τῶν διά νά ίδωμεν τελικῶς τὶ ποσοστὸν πρέπει νά πληρώσωμεν εἰς δόλους τοὺς δικαιούχους. Ἐπὶ τέλους, ἀς τούς καλέσῃ τὸ Κράτος τοὺς κυρίους αὐτῶν νά ὑποθάλλουν τὰς ἀπατήσεις τῶν ἐντὸς ωρισμένης προθεσμίας, διά νά λάθῃ μίαν ίδεαν εἰς τὶ ποσὸν θά ἀνέλθουν αὐταί. Ἐν ἀνάγκηι αἱ ἀπωλεῖαι αὐταί, αἱ δοποίαι ἀποτελοῦν ἐλάχιστον ποσοστὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἀπωλεῖας τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ καὶ μεσογειακοῦ στόλου, δὲν εἶναι ἀγνωστοί καὶ δύνανται νά ὑπολογισθοῦν χονδρικῶς, τὸ δὲ ἀναλογούν ποσὸν ἀς κρατηθῇ καὶ ἔτοι τὸ ὑπόλοιπον ἡμιπορεί νά μοιρασθῇ εἰς ἑκίνους, τῶν δοποίων εἶναι γνωστοί αἱ ἀπωτήσεις.

Εἶναι, μά, τὴν ἀλήθειαν, ἀκατανόητον πῶς μερικοὶ ἀνθρώποι πνίγονται εἰς μίαν κουταλιάν νερό· καὶ ἀφίνουν ζητήματα μεγάλης σημασίας ἀλιτα καὶ ἔκκρεμη διότι λείπει μία λεπτομέρεια. Ἐάν ὑπῆρχε τὸ πρακτικόν πνεῦμα εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας, ἀσφαλῶς δὲν θά διεπράττετο τὸ σφάλμα νά μένουν παγωμένα πολύτιμα ναυτιλιακά κεφάλαια, διά νά ἔξακριθωθῇ ἄντα τὸν πόλεμον ἔχαθησαν ἀκριθῶς πέντε μακούνες ή Ἑξ, ή ἕπτα.

ΟΙ ΠΑΝΤΟΓΥΝΩΣΤΑΙ

Ο θεσμὸς τῶν συμβουλευτικῶν σωμάτων εἰς τὸ πλευρὸν τῶν δημοσίων ὑπηρεσῶν εἶναι ἀναμφισθῆτας, τόσον χρήσιμος καὶ ἀνεγνωρισμένος εἰς ὅλον τὸν κόσμον, ώστε δέν έχει ἀνάγκην ίδιαιτέρας ἔξαρσεως. Εἰδικῶς, μάλιστα, προκειμένου περὶ διοικητικῶν κλάδων, ἀσχολούμενων μὲν ζητήματα οἰκονομικο-τεχνικά πολύπλοκα καὶ ἀπαιτούμενα μακράν πειραν καὶ πρακτικάς γνώσεις, οἱ δημόσιαι ὑπηρεσίαι ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην, πρὸ πάσης σοβαρᾶς ἔνεργειας τῶν, νά διαφωτίζωνται περὶ τῆς δρῆς κατευθύνσεως, τὴν δοποίαν θά πρέπει νά ἀκολουθήσουν καὶ περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων καὶ τῶν συνεπειῶν, ποὺ θά ἔχῃ ή Α ή Β κρατική ἔνεργεια. «Ἐτοι διά τῆς προηγουμένης συνεργασίας τῶν κρατικῶν λειτουργῶν μὲν ἔκείνους, ποὺ γνωρίζουν τὰ πράγματα ἀπό τῆς πρακτικῆς τῶν πλευρᾶς, δχι μόνον ἔξευρίσκονται αἱ καλύτεραι λύσεις τῶν διαφόρων ζητημάτων, ἀλλά ἀποφεύγονται καὶ ὅλαι αἱ ἀνωμαλίαι καὶ αἱ ζημιαί, αἱ δοποίαι πολλάκις δημιουργοῦνται ἀπό μίαν κρατικήν ἔνεργειαν, θασιζούμενην εἰς ἀνεδαφικάς θεωρίας ή εἰς ἀσφαλμένας ἀντιλήψεις ή ἐλληπεῖς γνώσεις τῆς πραγματικότητος.

Εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας εἶναι ἀπαραίτητος ή ὑπαρχεὶς ἔνδος συμβουλευτικοῦ σώματος, μονίμως λειτουργοῦντος παρ' αὐτῇ καὶ συγκροτουμένου ἀπό ἀντιπροσώπους τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, οἱ δοποίοι γνωρίζουν καὶ ἔργαζονται τὴν θάλασσαν. Καὶ ὑπῆρχεν ἀπό μακροῦ τοιοῦτον συμβουλευτικὸν σῶμα παρά τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας, τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ δοποίον, δύολογουμένως, εἰς παλαιοτέρας ἐποχάς είχεν διειδόλογον δρᾶσιν καὶ πολὺ συνέθαλεν εἰς τὴν καλυτέραν ἐκδήλωσιν ποὺ κρατικόν ἐνδιωκέροντος ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας. Δυστυχῶς, δύμως, κατά τὰ τελευταῖς ἔτη, καὶ ίδιως ἐπὶ τῆς δικτατορικῆς κυθερνήσεως Μεταξᾶ, τὸ κύρος τοῦ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐμειώθη εἰς τοιοῦτον θαθμόν, ώστε ἐν τέλει κατέστη ἀψυχον σῶμα μὲ σκιώδη ἐμφάνισιν.

Κατά τὸν Ὀκτώβριον τοῦ παρελθόντος ἔτους, τὴν πρωτοθυλία τοῦ τότε Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Μάτεσον, κατηρτίσθη δ. Α. Νόμος 596, διὰ τοῦ δοποίου ιδρύοντο παρὰ τῷ

πουργείῳ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μόνιμοι συμβουλευτικαὶ ἐπιτροπαὶ διὰ τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς διοικήσεως καὶ Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον συνεκροτοῦντο ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους διευθυντὰς τοῦ Υπουργείου, ἀπὸ ἀντιπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν καὶ ἄλλους εἰδικούς περὶ τὰ ναυτιλιακά, ὥριζετο δὲ εἰς τὸν Νόμον ὅτι θά ἐπρεπε νά συνεδριάζουν τακτικῶς καὶ νά γιωμοδοτοῦν ὑποχρεωτικῶς δι' ὅλα τὰ σοβαρά ζητήματα, τὰ διποία αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Υπουργείου ἐπρόκειτο ἐκάστοτε νά ρυθμίσουν διὰ τῆς νομοθετικῆς διοικητικῆς δόδοι. Οὕτω, διὰ τοῦ συμβουλευτικοῦ αὐτοῦ σώματος ή Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας θά διεφωτίζετο ἐπὶ τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν ζητημάτων πρὸ πάσης ἐνεργείας τῆς ἀπὸ τοὺς διάθρωπους ἐκείνους, οἱ δοποίοι ἔχουν τὴν περίαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ εἶναι εἰς θέσην νά προσθίσουν τὰς συνεπείας τοῦ Α ἢ Β κυθερητικοῦ μέτρου πρὶν ή τοῦτο ἐκδηλωθῆ. Ἐπομένως, διτι θά ἔγινετο ἀπὸ τὸ Κράτος οι σχετικῶς μὲ τὴν Ναυτιλίαν, θά ἡτο προηγουμένως μελετημένον ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ ή γνώμη, τὴν δοποίαν ἐν τέλει θά ἀπεκρυπτάλλων η Διοίκησις διὰ τὰ διάφορα ζητήματα, θά είχεν ποστή προηγουμένως τὴν θάσαν τῆς ἐμπειριστατωμένης ἔρευνής καὶ μελέτης.

Καὶ ταῦτα μὲν ἔλεγεν ὁ Νόμος. Ἀλλὰ διὰ τοὺς παντογόνους, οἱ δοποίοι διοικοῦν τὴν Ναυτιλίαν, δέν ἔθεωρήθη ἀνάγκη νά συμβουλεύωνται κανένα προκειμένου νά ἀποφασίζουν καὶ νά νομοθετοῦν. «Ισως, μάλιστα, νά ἔθεωρήθη ὑποτιμητικὸν νά πρακτήνηται μὲ ἐφοπλιστὰς καὶ ναυτεργάτας, οἱ δοποίοι δὲν ἔχουν θέσην μεταξύ τῶν χρυσόφορων θαθμούχων, οὗτε δικαίωμα νά συζητοῦν μαζύ τῶν ως ισότιμα μέλη μιᾶς ἐπιτροπῆς ή ἔνδος συμβούλιου, νά ἔκφερουν γνώμας, νά ἔχουν ἀντιρρήσεις καὶ νά διατυπώνουν προτάσεις ἀντίθετους πρὸς τοὺς θραχιμάνας τοῦ Κράτους. Οὕτω οἱ Νόμοι περὶ συμβουλευτικοῦ Συμβούλιον ἔγινον ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τοὺς διάθρωπους τοῦ θραχιμάνας παράγοντας. Βέβαια, εἰς πολλάς περιπτώσεις ἐκαλούντο εἰς τὸ Υπουργείον ἀντιπροσώπων τῶν ἀπαγγελματικῶν δργανώσεων, διά νά ἔρωτηθούν ἐπὶ τοῦ ένδος ή τοῦ ὅλου ζητημάτος ή διὰ νά ἔκφερουν γνώμας μεταξύ καφέ εἰς τούργαρου, ἀλλ' αἱ ἀπαφαί αὐταὶ διαφέρουν κατά πολὺ ἀπό τὴν ἐπίσημον ἔργασιαν ἐπιτροπῶν καὶ συμβούλων περιβαλλομένων μὲ εἰδικάς ἀρμοδιότητας ὑπὸ νόμου καὶ κατά συνέπειαν ἔχόντων θαρύτητα ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν τῆς Διοίκησεως.

Ἐν τέλει, ἀφοῦ, δῶρα, εἴπομεν, ἐπὶ ἐν τοῦ έγινον θόρηκαν τὸν Νόμος ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς ἐντεταλμένους εἰς τὴν ἔφαρμογήν του, ἔξεδηλώθησαν προσφάτως αἱ πραγματικαὶ διαθέσεις τῆς Διοίκησεως Ναυτιλίας ἀπέναντι αὐτῶν. Πράγματι, διὰ τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 91, δημοσιεύθησαν πρὸ τοῦ, διάρυτικὸς τῶν συμβουλευτικῶν ἐπιτροπῶν καὶ τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβούλιον Νόμος ὑπέστη τοιαύτας τροποποίησεις, ώστε κατήγησεν ἀγνώριστος. Κατὰ τρόπον ἀπροκάλυπτον οἱ συντάκται τοῦ τροποποίησικοῦ Νομοθ. Διατάγματος ἀπετίναξαν τὴν ὑποχρέωσιν, τὴν δοποίαν τοὺς ἀπέθαλον ὁ ἀρχικός Νόμος νά παραπέμψουν τὰ διάφορα ζητήματα εἰς τὰς συμβουλευτικὰς ἐπιτροπὰς πρὶν ή ἔνεργήσουν ἐπὶ αὐτῶν, ἀφήρεσαν τὸ δικαίωμα ἀπὸ αὐτάς νά μελετοῦν οἰκοθεν θέματα τῆς ἀρμοδιότητός των, ἔξηλειψαν τὴν ὑποχρεωτικήν κατὰ δρισμένας χρονικές περιόδους σύγκλισιν τῶν ἐπιτροπῶν κατὰ. Δηλαδή κατ' οὐδίσιαν ἡγρήστευσαν καὶ τὰς ἐπιτροπὰς καὶ τὸ Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον καὶ ἀπηλλάγησαν τοῦ «μπελά» αὐτοῦ, δο ποίος θά ἔχων τὴν μύτην του εἰς τὰς διαδύτων τοῦ μεγάρου τῆς δοδοῦ Κολοκοτρώνη. «Ἐτοι οἱ παντογόνωσται καὶ πάνσοφοι καὶ πολύπειροι ποντιφικες ἀπέτινασιν τὴν ὑποχρεωτικήν συνεργασίαν καὶ τὰς γνώμας

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.)

ΤΗΑΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE» LIVERPOOL
«ACUTE» HULL

M. G. SAVVIDES
HELLENIC SHIP AGENCY

HAIFA
(PALESTINE)

έκεινων στρατιών, οι δύοι οι γνωρίζουν καλύτερον παντός άλλου τι θά είπη «ναυτιλία».

Τὰ παράδοξα τοῦ νέου κόσμου

Σκαπινιαύς ἐφοπλιστής διαμένων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἐπρόκειτο νά μεταβιθάσῃ εἰς Ἑλληνας τὴν κυριότητα πλοίου του φέροντος τὴν σημαίαν τῆς Χονδούρας. Συνάντησε, δηλαδή, τῶν 4 σημείων τῆς Ὑδρογείου. Είχον διακανονισθῇ δλαστά σχετικά μὲ τὴν πώλησιν ζητήματα καὶ ἐπέκειτο ἡ ὑπογραφὴ τοῦ συμβολαίου, ὅτε οἱ ἀγορασταὶ εἰδοποιοῦντο τηλεφωνικῶς νά μεταθοῦν πρὸς συνάντησιν τῶν πωλητῶν εἰς τὴν Νέαν Ὑερσένην. Ἐκεῖ, ἵενπιον τῶν μαρτύρων, θά κατεθάλλετο τὸ τίμημα καὶ θά ύπεργράφετο τὸ συμβόλαιον.

Όλογος της τοικαύτης μετακινήσεως άναγεται εις τό διοικητικόν σύστημα τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Η Πολιτεία τῆς Νέας Υόρκης φορολογεῖ θερόπατά τό υπέρτιμηα, ή ἔναντι τῆς Νέας Υόρκης Πολιτεία τῆς Νέας 'Υερσένης ἀδιαφορεῖ, ὡς φαίνεται διά τὸν φόρον υπερτιμήματος. Εἰκεὶ ἄλλοι φορολογικοὶ νόμοι λισχύουν. Εφόσον ἤθελε διαπιστωθῆ ὅτι ή ἀγοραπωλησία Ἐλασθέ χώρων ἐντὸς τῶν συνόρων τῆς Πολιτείας τῆς Νέας 'Υερσένης, φόρος δὲν καταβάλλεται.

“Οοι, λοιπόν, οι ἐνδιαφερόμενοι—έφοπλισταί, δικηγόροι, πλοιαρχοί καὶ μεσῆται—έπέρασαν τὸν Χοῦδωνα καὶ συνητήθησαν εἰς τὸν σιδηροδρομικὸν σταθμὸν Ν. Υερσέζ—ένα μόλις τέταρτον τῆς ώρας ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην. Ἐκεῖ ὑπεργάφη τὸ συμβόλαιον, κατεβλήθη τὸ τίμημα καὶ φόρος δὲν ἐπληρώθη. Οι πωληταί, νομιμόφρονες πολίται τῆς Μεγάλης Συμπολιτείας, ἐπέστρεψαν εἰς τὰ ἴδια μὲν ήσυχον τὴν συνεδρίσιν τῶν.

Αύτά λέγονται Αμερικανικά παράδοξα....

Οι ἄνεργοι ναυτικοί

*Επί αρθριδίου μας υπό τὸν ἀνωτέρω τίτλον, δημοσιευθέντος εἰς τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιης Σεπτεμβρίου, ἐλάσσομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολήν:

Ἐξιότιμε κ. Διευθυντά,
«Μέ έξαρτετήκην Ικανοποίησί ανέγνωσμεν τὸ ἀρθρίδιον σας τὸ ἀ-
ιερωμένον εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτικούς μας. Πράγματι, οἱ ἀρμόδιοι
ἀσχολούμενοι μὲ τὴν δῆλην ναυτιλιακὴν μας ἀνασυγχρότησιν, ἔπειτε
οὐδαρῶς νὰ σκεφθοῦν τὸ ζῆτημα τοῦτο. Τί θὰ γίνονται χαλιάδες τῶν
νέφρων θαλασσινῶν μας, ποὺ κατεδικάσθησαν ἀπὸ τὴν μοῖραν μετὰ
τὴν ἀπόλειαν τῶν 3)4 τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλουν νὰ ἐπαπούν ἔνα μη-
μινών εἶδόμα, μηδὲ έξαρκούν διὰ τερήμερον διατροφῆν; Καὶ τί θὰ γί-
νονται οἱ νέοι διπλωμάτοικοι καὶ πτυχιοῦχοι, οἵτινες προστίθενται εἰς τὴν
ευτυχίαν τῶν παλαιῶν;

εδυστυχώς αἱ ἀπόδημοι κυβερνήσεις δὲν ἀπησχόληθσαν μὲ τὰ ἔω-
τήματα αὐτά κατά τὴν περίοδον τοῦ πολέμου. "Ἄζ ἐλπίσουμεν δύνεν, δι-
νή σημειωνή κυβέρνησος θὰ ἀπειδεῖ δῆλην τὴν στοργήν της πρὸς τοὺς
πιούμαν αὐτοὺς" Ἐλληνας βιοπαλαιστᾶς καὶ καλῶς ὀικογενεύαρχος.
ἀποκαλοῦντας ναυτεργάτας καὶ διὰ ἡ τακτικὴ τοῦ παρελθόντος θὰ στα-
ματήσῃ. Μία τακτικὴ δλεθρία, ἡ δποία ἡσχολεῖτο —ἐν πλήρει πολέμῳ—
μὲ τὴν δργάνωσιν κινημάτων καὶ μὲ τὸν χωρισμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ στοι-
χείου τοῦ Ἑπταρικοῦ εἰς τὸν κομματία. Μία τακτικὴ, ἡ δποία, ἐνῷ ἐ-
φρόντισε νὰ μισθοδοτῇ χιλιάδες ἀνέργων καὶ κατωτέρων π-
παλλήλων, μεταφρονέμενη, δαπάνων τοῦ Δημοσίου, ἀπὸ τὴν κατεργα-
μένην Ἐλλάδα, οὐδέποτε ἑστόρᾳ καὶ πρὸς τὴν μεταφράσην ναυτεργα-
τῶν, τῶν δποίων τὸσην ἀνάγκην είχεν ἡ μαχομένη Πατρίς. Μία τακτι-
κή, ποὺ ἀφήκε νὰ εἰσχωρήσουν εἰς τὸ Ἑπταρικόν καὶ τὸ Πολεμικὸν
Ναυτικόν ἄνθρωποι μὲ ναυτικούς, εὑρεγετούμενοι σήμερον μὲ προνόμια
καὶ προστασίαν, ποὺ μεταφράζονταν εἰς διπλώματα καὶ πτυχιά. Οὕτο-
νο, ἀπὸ τὴν μίαν πλευράν ἐπιδιώκουμεν ἀποσιωφρόδοτον εἰς τὸν ναυτερ-
γατικὸν χλάδον διὰ τὸν νόμον «περὶ ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν χλ.π.»,
ἀπὸ τὴν ἑτέραν πλευράν, διὰ τὸν νόμον «περὶ χορηγήσεως διπλωμά-
των χλ.π., ἀνευ ἔξετάσιστων, δημιουργούμενων γένεν στρατιῶν ἀνέργων».
Γίνονται φυσικά καὶ εἰς ἄλλους χλάδους ἀποσυμφρόδες· Ἀλλὰ τὸ
Κόστος μεριμνᾷ, ἐνὶ δηλὶ διὰ κάποιαν ἀξιοποεῖται ζωὴν, τούλαχιστον διὰ
τὴν στοιχειώδη σίξονοικήν ἐπάρκειαν τῶν ἔξεσογμενών.

την σπουδαιωτάτην οικονομίαν επαρκείαν των εξεργάσματων.
»Οταν καὶ εἰς τὸν Τόπον αὐτὸν προτανέσυν ἡ λογική, ἡ ἀμοιβαία κατανόησις καὶ ἡ δικαιοσύνη, δταν ἀποκατασταθῆ ὅντις διαλόγητος εἰς τὰ ναυτεργατικά μας πράγματα, δταν ἐνισχυθῇ ἡ ἑπταποσύνη καὶ ἡ συνεργασία καὶ παταχθῇ κάθε ἐκμετάλλευσις, δτοι δεινωθεῖν δὲοι — ἐφορτισταὶ καὶ ναυτεργάται καὶ κοινωνία — δτοι δὲ καλυτέοι Πατρὸι ἐν τῷ Κρήτων τῷ εἶναι ὑπὲλλα.

Μετὰ τημῆς
ΘΕΟΔ. ΚΟΝΤΟΣ
Μηγανικὸς Ε.Ν.

Περὶ ὅηζελομηχανικῶν

Εις τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Σεπτεμβρίου ἐδημοσιεύθη ἀρθρίδιον εἰς τὸ δόποιν ἔτονίζετο, διτὶ στερούμεθα ἐπαρκῶν δηζελομηχανικῶν καὶ διτὶ σοθαράς ἐν προκειμένῳ ἀντιμετωπίζει δυσχερείας ὅ κ. Θ. «Ἐπιφανείδης» διὰ τὸν καταρι-
σμὸν τοῦ πληρωματος μηχανῆς τοῦ ἀγύρωρασθέντος παρ' αὐτῷ
ὑπερβακενελού «Ορενόκο». Τὰ σχετικά σχδλια ἔξεισαν, τόσον
τὴν «Ἐνωσιν Μηχανικῶν Ε. Ν. διὰ μηχανᾶς «Ἐσωτερικῆς Καύ-
σεως», δόσον καὶ τὴν «Πανελλήνιον «Ἐνωσιν Μηχανικῶν Ε.Ν.». Ο προδερμος τῆς πρώτης κ. Πόθος Καλαποθάκης καὶ δι προϊστά-
μενος τῆς δευτέρας κ. Βασ. Μπεκάκος μᾶς ἀπήγθυναν σχετικάς
ἔνστατος.

«Πῶς στερούμεθα δηξελομηχανικῶν — μᾶς γράφει ὁ κ. Π. Καλαπούζης — ἀμοῦ ἐντὸς μᾶς Ιωνίας μετετέθημεν δόκιληρον τὴν Ι-

οτιοφόρον Ναυτιλίαν μας είς μηχανοκίνητον, μὲ 2200 καὶ πλέον μικρός καὶ μεγάλας μηχανάς; Πώς, κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τοῦ 1940 τριετίαν, 30 μικρά καὶ μεγάλα ἀτμόπλοια Μεσογειακῶν ταξιδίων, παραπλέσμενά εἰς τὸ Ἀμερικανικόν καὶ ἄλλους λιμένας, μετεπόρθησαν, κάρον τῆς οἰκονομικούτεράς ἔκμεταλλεύσεώς τονε, εἰς δημεροκίνητα; Καὶ διατὶ νὰ ὑπομονέμεν τὰ δεξαιενότλοις «Μοτορίνα» καὶ «Κατερίνα» τῆς «Τρανσπετρόδη», «Χρυσορρόό» καὶ «Πρόδρομος» τῆς ἑταρίας «Βαγάννης — Καΐσαριδης», τὸ μεγάλο φοτηγόν «Μάρω Υ.» τῶν κ. κ. Ἀδ) φῶν Γιαννούλατο, τὸ τάκερ «Πάναυ» τοῦ Κυρ. Βενιζέλου — μὲ δόναμιν μηχανῶν 6.000 ἵππων — καθὼς ἐπίσης τὸ «Κάρος» τῶν κ. κ. Ρεθύμνη — Κουλουούντη καὶ ὁρεταὶ ἄλλα; «Ἐλληνας μηχανικούς διὰ μηχανάς ἀστοτερικῆς καύσεως εἶχον τὰ σκάφη ταῦτα, μηχανικούς μὲ ἔγνωσμένην ικανότητα καὶ εὐδόκιμον ἀπόδοσιν.

«Ούδεις ἀλλοδαπός δηξελομηχανικὸς ειργάσθη εἰς ἑλληνικὸν πλωῶν ή ἐργοστάσιον. Οἱ Ἑλληνες δηξελομηχανικοί — διὰ τοὺς ὅποιους οὐδὲν λωτὸν Κράτος ἐνδειφέρθη — εἶναι δημιούργημα τῶν πτωχῶν των δυνάμεων καὶ τῶν πτωχῶν μας Ὁργανώσεων. Καὶ εἶναι πρὸς τιμὴν τῆς ἔταιρίας «Τρανσόπτερο» καὶ τῶν κ. κ. Βαγιάνη καὶ Καζακόπηδη, διότι μᾶς ἐπέτρεψαν νὰ ἀπικαθιστῶμεν ἀνά τρίμηνον τὸ προσωπικὸν μηχανῆς τῶν δηξελοπλοίων των, ώστε νὰ εἰδοκενώνται οἱ μηχανικοί μας εἰς μεγάλα δηξελομηχανάς. Ἐπὶ τῇ προδόθη μᾶς εὑρυτέρας ἐξελίξεως τῆς Ναυτιλίας μας εἰς δηξελοκίνητον, εὐχαριστώς θὰ ἐδέχομεθ — καὶ θὰ ηγύπτεια, μας εἰς δηξελοκίνητον, εὐανδρίστως θὰ ἐφοπλιστην ἐνέργειαν πρὸς ἕκταιδευτή Ιτανοῦ εἰσέτι ἀριθμοῦ συναδέλφων μας, ώστε νὸς ἐπαρκέσωμεν εἰς κάθε ἀνάγκην».

‘Ο προϊστάμενος, ἀφ’ ἑτέρου, τῆς «Πανελλήνιου ‘Ενώσεως Μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν.» κ. Βασ. Μπεκάκος, μᾶς γράφε· ἐπὶ τοῖς ιδίου θέματος, μεταξὺ ἄλλων, καὶ τὰ ἀκόλουθα:

«ΕΗ «Ενωσίς» μας διαβέτει Ικανὸν ἀριθμὸν μηχανικῶν διὰ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, δι᾽ οὓς καὶ τὸ ἀρθροδίόν σας δυσάρεστον μᾶς προς κάλεσμα ἔκπληξιν. Ἀρχετοί τὸν ἐν λόγῳ μηχανικῶν Ε. Κ., δεσμού μασμένης Ικανότητος καὶ πείσας, ποσέρχοντα από τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν μας καὶ ἔχοντα εἰδικῶς ἐκπαιδευθῆ εἰς τὰς νεωτέρους τύπους μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ εμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ θέσιμεν ὑπ' ὅψιν σας τὸ πάτον: Ἡ μητέρα «Ενοσίς», προβλέπουσα τάς μελλοντικάς μηγανής ἔξελλεις, κατέβαινε και καταβάλλει κάθε δινατήν προσπάθειον οὗτος ὃστε τινά πάροχοντες ἀτυμηχανικοί ν' ἀνταποκριθοῦν, μετεπαδεύομενοι, εἰς τάς σημειώνας ἄναγκας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ηδη ταῦτα Φορτιστήρια ἐργάζονται ἐντατικῶς.

»Τί ἔκαμεν, διως, πρὸς τὴν κατέύθυνσιν ταῦθην τὸ ὑπογρεῖον 'Εμ-
πορικῆς Ναυτιλίας; Κατὰ ποιὸν τρόπον ἐβοήθησε διὰ τὴν μέρφωσιν καὶ
κατάπτωσιν τῶν στελεχῶν τοῦ Ε. Ν., συντελοῦν τοινοτάτως, ὡσίστισ-
ται, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Εμπορικῆς μις Ναυτιλίας; 'Η χορήγησις δι-
πλωμάτων ἀνευ ἔξετάσεως γίνεται μὲν νοργόν ωυθμόν. Λιπρόλιμαται ἀπ-
διπλωμέτων ἐκδίδονται καθ' ἡμέραν ἀφριδῶς.

Νομίζουμε, δτι οι ἐπιστολογράφοι μας παρεξήγησαν τὸ πνεῦμα τοῦ σχετικοῦ μὲ τὴν Ἑλλειψιν δηζελομηχανικῶν σημειώματός μας. Δὲν πρόκειται περὶ ποσοτικῆς Ἑλλειψίως δηζελομηχανικῶν, ἀπὸ τοὺς δόποις, δύμολογουμένως. ἔχομεν πλήθησαν, χρεῖοι δέ εἰς τὰ πολυάριθμα πετρελαιοκίνητα Ιστιοφόρα μας, οὗτε περὶ τῶν ἑλαχίστων δηζελομηχανικῶν μας, οἱ δόποι εἰργάσθησαν εἰς τὸ δλίγιστα μικρᾶς ίπποδυνάμεως δηζελοκίνητα πλοῖα, τὰ δποῖα εἰλομένη προπολεμικά. Οἱ δηζελομηχανικοὶ, τοὺς δόποις έννοούσαμεν, εἶναι οἱ ἐπιστημονικῶς καὶ τεχνικῶς κατητηρισμένοι διά τὰς μηχανάς ἑσωτερικῆς καύσεως μεγάλης ίπποδυνάμεως, οἵαν ἔχουν τὰ ὕκεανοπόρα πλοῖα καὶ οἱ κατέχοντες μακράν πρακτικήν πειράν διά τοιαύτας μηχανάς. Τοιούτων δηζελομηχανικῶν ὄπαρχει, ἀναμφισθῆτας, Ἑλλειψις, ἐάν ή Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, ἀκολουθουσά τὸ παράδειγμα ἄλλων ναυτιλιῶν, θελήσῃ νάστραφη, εἰς σοθαράν ὄπωσδήποτε κλίμακα, πρός τὰ δηζελοκίνητα πλοῖα.

Ἐπιτακτικὸν, ἐπομένως, καθῆκον προθάλλει δι' ὅλους τοὺς ναυτιλιακούς μας παράγοντας νὰ φροντίσουν, ὅπως ἀποκτησώμεν τὸ ταχύτερον ναυτικούς δηζελομηχανικούς διὰ μεγάλης ἵπποδυνάμεως μηχανάς μὲ δάρτινη θεωρητικήν καὶ πρακτικήν κατάρτισιν, διὰ νὰ δυνηθῶμεν νὰ ἐμπλουτίσωμεν τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον μὲ μεγάλα συγχρονισμένα δηζελοκίνητα πλοῖοι. Θηταὶ κάμνουν καὶ αἱ ἄλλαι ναυτικαὶ γῦναι.

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

N PAPAILOIS & S PETROVITS

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

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

SUB-AGENCIES

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

ΥΔΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

TOU K. KΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εις δέλας τὰς χώρας δύον κατενόηθη δεόντως η σημασία της βιομηχανίας της άλιειας ως πλουτοπαραγωγικού πόδου, εις τὰς χώρας δύον δ λαδός απέκτησεν άλιευτικήν συνειδήσην, δύον δ ολάδος οδύσσεις ωργανώθη με ένεσειν αντίληψην και η παραγωγὴ Ιχθύων έστημείστηκεν απόδοσιν τεραστίων ποσοτήτων, ίδρυθησαν άνα τὰς διαφόρους περιοχές, Ύδροβιολογικοὶ σταθμοὶ. Τώρα, ἀν τὰ ίδρυματα αὐτά και αἱ παρεμφερεῖς θργανώσεις, ἄλλοι μὲν δνομάζονται «Ινστιτούτα», ἄλλοι ἀποκαλοῦνται «Υδροβιολογικοὶ σταθμοὶ» και ἀλλαχοῦ λέγονται ἀπλούστατα «Ιχθυοδοκιγκοὺς ἐπιστημονικὰ ἔργαστηρια», αὐτὸν δη σημαίνει τίποτε. Οι τίτλοι ἀλλάζονται, ἀλλ' η ορνήτη παραμένει ή αὐτῆ.

Ἐπεινὸν ποὺ πότερε γὰ τοινότα διδιάτερος καὶ νὰ γίνη γνωστὸν τοῖς πᾶσιν, εἶναι, δι, δια αὐτὰ τὰ ἰδούματα, ή Ἰνοῦτοντα λέγονται, ή Ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ, ή ἐργαστήρια, ἐδημιουργήθησαν μόνον καὶ μόνον εἰς χώρας, διου ὑπῆρχεν ἡδη ὀργανωμένη ἀλεία, καὶ μὲ πλούσιαν μάλιστα παραγωγὴν ἤζειν, ὡς θὰ ίδωμεν κατωτέρῳ. Δὲν γνοιτερά κανένα μέρος εἰς τὸν κόσμον, διου, μὴ ὑπαρχούσης ὀργανωμένης ἀλείας, νὰ ἔχῃ δημιουργήθη, διλοις ἀφινδίως, ἐνας τοιοῦτος δραγανισμός, μὲ σκοπὸν νὰ δραγανώσῃ τὴν ἀλείαν,— καὶ ἔχει ποὺ δὲν ὑπῆρχεν ἤγειρα παραγωγῆς ἤζειν, νὰ ἔχῃ αὐτὴ πολλαπλασιασθῇ, ὡς διὰ μαγειας...

Μέ λίγα λόγια, άλιειά δύναται νά υπάρξῃ και νά προσαχθῇ μάλιστα, χωρὶς 'Υδροβιολογικά' Ινστιτούτα, παρόμοια δημοσία Ιδρύματα, οιδόλως δύναται νά υπάρξουν και νά λειτουργήσουν, χωρὶς άλιειά καί... χωρὶς φάρμα. 'Αρα η δημοσιότητα πούντον δραγανισμού είναι μάλλον, μια υποβολθητική διά την άλιειά προσθέτεια, και διό το επλαντούν και αι έβασιεις, έπι τῶν όποιων νά στηριχθῇ ή δηλη υπόθεσις τοῦ κλάδου τούτου, ώς τόσον άφελῶς ἐπιστεύθη παρ' ήμεν, διὰ τῆς ἔξαγγελθείσης Ιδρύσεως και ἐγκαταστάσεως Υδροβιολογικού Ινστιτούτου εἰς τὸ μέγαρον Σκονιώνδη παρὰ τὴν Φρεατίδα. "Εγίνε τόσος θόρυβος γύρω από τὸν γενετρισμὸν αὐτὸν καὶ τοιαύτη διά τοῦ Τόπου διαφήμισες, ὥστε νά μη ἀποκρύπτεται πλέον η πρόθεσις, τοῦ νά προκληθῇ τὸ εἴνολον κειροφόρητημα.

· Εἰς τὸ προηγόνεμον σημείωμά μου ἔγραψα δλίγα τινά διὰ τὸ ἐν λόγῳ Ἰνστιτοῦτον, καὶ ἀνέφερα διὰ τὸ ἱδρυμα αὐτὸ δὲν ἥρχισεν ἀκόμη τὰς ἔργασίας του, ἀλλὰ ὅτι ἀρχήσιν νὰ λειτουργῇ, δταν περατωθοῦν αἱ περιοδούσεις τοῦ κτιρίου, δταν περατωθοῦν αἱ διάφοροι ἔγκαττοι στάσεις, δταν ἔλθουν ταῦ διάφορα μηχανήματα καὶ ἔργασία ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, δταν... κτλ. Διὰ γὰρ μὴ νομισθῆ διώσει, δτι ἀδεστανίστος ἔξετάζω τὰ πράγματα, καὶ ἀπὸ τὴν σκοπιὰν τῆς δχληρᾶς κριτικῆς μόνον, θὰ ἀναφέρω σημειῶν διαφέρουν κχώρας, εἰς τὰς δύοις ἱδρυθησαν Ἰνστιτοῦτα καὶ Ὁροβολογικοῖ σταθμοῖ ἢ ἄλλοι παρεφερεῖσθ δργανισμοί, πῶς λειτουργοῦν καὶ διὰ ποσού σποτόν. ΤΟ ἀρχήσιν ἀπὸ τῆς Σοβιετικῆς "Εγκώσιων προχωρῶν ἀπὸ Ἀνατολῶν πρὸς τὴν Δύσην.

Ως γνωστὸν ἡ Ε.Σ.Δ. συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν πορώτων Ιχθυοπαραγωγῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου. Πρὸ τοῦ πολέμου ἦτο ἡ τρίτη κατὰ σειρά, μετά τὴν Ιαπωνίαν καὶ Ἀμερικήν, μὲ παραγωγὴν 2.850.000.000 χιλιογράμμων ιχθύων ἑτησίου. *"Η ἀχανῆ αὐτὴ χώρα μὲ τὰς ἀπεράντους λίμνας, τὸν τεραπίσιον ποταμὸν καὶ τὰς πλούσιας εἰς ἀλιεύμα θαλάσσας, φροντίζει σήμερον περισσότερον διὰ τὰς ἀξιοποίησιν τῆς κολοσσιαίς εἰς ιχθεῖς παραγωγῆς της, παρὰ διὰ τὴν αὔξησιν ταῦτης. Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον ιδρύθησαν ἀνὰ τὰς διαφόρους ἀλευτικὰς περιοχάς, ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ, ἐκ τῶν δοτίων οἱ κυριότεροι είναι, τῆς Σεβαστούπολεως, τοῦ Ἀστροχάλαν, τοῦ Ἀρχαγγέλουν καὶ τοῦ Βλαδιμήρου. Τὸ πρός ἐπίλυσιν πρόβλημα είναι, επῶς νὰ ἀξιοποιηθῇ ἡ τεραστία παραγωγὴ ιχθύων ἀνὰ τὰς διαφόρους μεματουργήμας περιοχάς, καὶ νὰ διοχετεύηται ὁσφαλῶς εἰς δλας τὰς πόλεις καὶ τὰ χωρία τοῦ ἐστεριοῦ τῆς ἀπεράντου ἐπαγγείας, τὸ δὲ πλεόνασμα νὰ χρησιμοποιηθεῖ διὰ τὸ ἔξωτερικόν. "Αν καὶ ἡ πληροφορία μας είναι περιωρισμένη, ἐν τούτοις μᾶς διαφορίζουν ἀρκετά ἐπὶ τὸν θέματος. Ἐπειδόχθη ἡ τυποποίησης κονσερβοποιήσεως καὶ παρασκευῆς ἔκστασις εἰδούς ιχθύων, εἰς τοιάντην ἐντέλειαν, δύστε νὰ μὴ ἀλλάξῃ ὁ τρόπος τῆς συσκευῆς, νὰ ἀλλοιωταὶ ή ούσια τοῦ εἰδούς καὶ η γενεισ, εἴτε εἰς φιάλας τούτο παρασκευάζεται, εἴτε εἰς κυτία, ή ἐις κιβώτια καὶ βαρέλια. Ἐμελετήθη δύστινα τὸ κάπτισμα διαφόρων ιχθύων, τὸ ἀλάτισμα, καὶ τὸ ἡλίασμα μὲ ἐπιτημοκήνη ἀρκεῖσθαι καὶ καθωρίσθη, ποιοὶ ιχθεῖς είναι κατάληγοι διὰ τὸν ἔνα τρόπον παρασκευῆς καὶ ποιοὶ διὰ τὸν ἄλλον. "Ενας Ἐλλην, ἀπὸ τοῦ ἔκδιονθέντας ἐν Ρωσίᾳ, μετέφερε τὰς γνώσεις του εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ ἐφήμοισε τὴν τεχνικὴν του, λαν ἐπιτυχῶς, παρασκευάζει ποικιλοτρόπως τοὺς δλύγοντας ιχθεῖς ποιοὶ φαρεύοντα εἰς τὸ Ν. Φάληρον. Είναι σπόλιουν ἐπίστης νὰ προσθέσω, δια, ποι καιοῦ εἰς Κονσταντινούπολιν συνέπεσε νὰ γνωρίσω ἔνα Ρῶσσον ιχθυοβιούνγανον ἀπό*

τὸ Αστρακάν, ὁ ὥποιος μὲ ἐπληρωφόρησε πῶς λειτουργεῖ τὸ ἔκεινος ιδρυθὲν Ἰνστιτούτον ἀλειας, τὴν νέαν παρασκευὴν χαριαποῦ, τὴν ποιοτικὴν δελτίωσιν τοῦ ἐπαραιμᾶ, τὴν νέαν μέθοδον κατνίσματος διαφρόδων Ιχθύνον, τὴν παρασκευὴν ἀλπάστον κτλ. Βεβαίως, ἔνα τοιωτῆς σημαντικὸν θέμα, δὲν ἔξαντλεται μὲ τόσον συντόμους πληρωφορίας, ἀλλ' οὐτε μοῦ είναι δυνατόν νὰ ἔξαπλουνθήσω τὰς ἐπεκηγήσεις μου, ἐλλειπει-
γόρων.

Επί την Μεσόγειον, ή πλησιεστέρα πρὸς τὴν Ἑλλάδα χώρα ποὺ διατηρεῖ ὑδροβιολογικοὺς σταθμοὺς είναι η Ἰταλία. Δὲ γνωρίζω τί γίνεται ἀξιοβόλη σήμερον ἐκεῖ, μοὶ ἐδόθη δῆμος πρὸς τοῦ πολέμου ή εὐκαιρία ή πάντερφθόν ἐπανειλημένων τὴν Νεάπολιν καὶ τὸ θαυμάσιον 'Εννιδρεῖον τῆς. 'Οσοι ἔχουν ηγύρισαν γὰρ ἐπισκεψθεῖν τὸ ἐν λόγῳ Ἰδρυμα, θὰ συμφωνήσουν μαζὸν διτὶ, δύντος, πρόσκειται περὶ ἔξαιρετῆς προσπαθείας νὰ παρουσιασθῇ ὁ πλούτος τῶν θαλασσῶν ἐν δῃ τοῦτο μεγαλοπρεπείᾳ. Εἰς τὴν καθ' ὅλου δργάνωσιν τοῦ ἐννυδρείου συμπεριλαμβάνεται καὶ ὁ ὑδροβιολογικὸς σταθμός, ὃ δύοις τόσον χρησίμως ἐχητηρίησε τὴν ὑπόθεσην τῆς ἀλιείας εἰς τὴν Ἰταλίαν. Χωρὶς νὰ απομακρυνθῶ τοῦ θέματός μου θὰ ἀναφέρω, διτὶ οἱ γειτονές μας, πρὸ πολλοῦ καιροῦ ἔχουν ἀποκτήσει ἀλιευτικὴν συνείδησιν. Τούτο ἀποδεικνύεται περιτράνως ἀπὸ τὴν ἐκδηλωμένην πίστιν καὶ ἀφοσίωσίν των πρὸς τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα, ἀπὸ τὸν ἀξέπαινον ξῆλον των πρὸς ἀθρόας ναυπηγησαίς ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ τὴν σταθερὴν προσήλωσιν τοῦ κράτους πρὸς βελτίωσιν καὶ προαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας. Μία τελευταία πληροφορία ἐξ Ρώμης ἀναφέρει διτὶ τὸ πρῶτον ὑπερωκεάνιον πετρελαιοκίνητον ἀλιευτικὸν πλοῖον, τὸ 'Ἄργικα' χωρητικότητος 300 τόνων, τοῦ Ιχθυολέμενοῦ τῆς Σιβιταδένιας, ἐπέτρεψεν εἰς τὸν λιμένα τοῦτον, κατόπιν 15 θημέρων ἀλιευτικῆς ἔξοδημανσης εἰς τα παρόλια τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς, με 200 τόνουνς κηπητού, διὰ τὴν βιομηχανίαν ὑποφορίον τῶν ἀλιείας. ('Ιγνιέλιαν, ιχθυάλευσον, Ιχθυοδέμοιατα καὶ...').

Παρεμπιπόντος θὰ αναφέρω, διότι οἱ Πιγουκοσλαβοὶ, ξηρούν ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν, ἔκανον τάδε συγχρονισμένων ἀλευτικῶν πλοίον, ἔναντι ἐπανορθώσεων, ὡς ἐπίσης καὶ μηχανήματα καὶ διάφορα ἔγγαλεία δι' ἐκπατάστασιν ὑδροβιολογικῶν σταθμῶν κατὰ μῆρος τῶν Δαλματικῶν ἄκτων καὶ ἐνός ἐνδρειού εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σπαλάτου.

Βορειοδυτικώτερον, εἰς τὰ σύνορα Γαλλίας καὶ Ἰταλίας, εἰς τὸ Μονακό, λειτουργεῖ ὑδροβιολογικὸς σταθμὸς καὶ τὸ περισσόμενον ψηφανογραφικὸν μουσεῖον. Τὸ ἰδρυμα τοῦτο, παθ' ὀλοκληρίαν ἔχοντα τοῦ πρόγκηπος τοῦ Μονακό, είναι μία ἐπιστημονικὴ δράγμανως ἀποσκοποῦσα τὴν ἔξερενσιν τῶν θαλασσῶν, τὸν καθορισμὸν τῆς λιθολογικῆς πανίσης, τὴν ἔξειρεσιν νέων ἀλευτικῶν περιοχῶν καὶ τὴν ἔκτελεσιν πάσης θαλασσογραφικῆς ἐργασίας, μελέτης καὶ ἐπιστημονικῆς ἔρευνης ποὺς ἀξιοποιήσον τοῦ πλανήτου τῶν θαλασσῶν. Εἰς τὸ Μονακό συνήθησον ἐπινειλημμένες ἀλευτικὰ συνέδρια, αἱ δὲ ἴδιεσσι καὶ ἀνακοινώσεις τῶν ἀδημοποιεύμενῶν ἐν καιρῷ. (RAPPORTS ET PROCES — VERBAUX. DE REUNIONS DE LA COMMISSION INTERNATIONALE SCIENTIFIQUE DE LA MER MEDITERRANEE 1926—1927—1928—1929).

Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὡς ἄνω ἐργασιῶν, ὑπάρχει εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ μέσων γραφαρικοῦ μουσείου καὶ τοῦ ὑδροβιολογικοῦ σταθμοῦ, πλοίον εἰδικῶς ἔχοντα πισμένον, τὸ διότον ἀλλωτέστηκε εἶναι καὶ η διατάξη τοῦ πολύκτοπος, μανιώδης μεταλλίθιον καὶ ναυτικοῦ.

Η άλιεια εις την Πορτογαλίαν ἀποτελεῖ ἕνα ἀπὸ τοὺς σπουδαιότερους πόρους τῆς ἔθνης τῆς οἰκονομίας, ὑπερβαίνοντα κατά πολὺ τὸν τῆς ναυτιλίας. Εἰς τὴν χώραν ταῦτην ἡ παραγωγὴ ἰχθύων είναι τοιωτή καὶ δῆ τῶν μεταναστευτικῶν ἰχθύων (σαρδελλῶν κτλ.), ὅπερ ἡ διοικηταὶ κονσερβῶν νῦν ἔχει ἀναπτυχθῆ ἐις τὸν ἀνώτατον βαθμόν. Πρὸς τοῦτο ιδρύθη καὶ ὑδροβιολογικὸς σταθμὸς εἰς Λισσαβώνα, ὡς ἐπίσης καὶ Ἰνστιτούτον πρὸς εἰδικὴν μελέτην καὶ τυποποίησιν τῶν κονσερβῶν. Η διοικηταὶ αὕτη τόσον καταπληκτικῶς ἀνεπτύχθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὅπερ ἡ χώρα αὕτη γὰν θεωρῆται πόλωτη εἰς τὴν κονσερβοποιητικῶν καὶ ἔξαγωγῶν σαρδελλῶν. Ἀπὸ τὴν γορησὴν βίβλου τοῦ 1938 τοῦ INSTITUT PORTUGAIS DE CONSERVES DE POISSON, ἀποστολὴ τοὺς ἔξης ἀριθμούς. Η Πορτογαλία ἔξηγαν μόνον κονσέρβας κατὰ τὸ ἔτος 1938 ἐν διφ. 42.478.000 κιλούργοαιμα, δηλαδὴ ποσότητη διπλασίαν ἀπὸ τὴν γενικὴν ἐτήσιαν ἡλληνικὴν παραγωγὴν ἰχθύων. Σημειώτεον ὅπι, ὃ ὑδροβιολογικὸς σταθμὸς Λισσαβόνης καὶ τὸ Ἰνστιτούτον τῆς κονσέρβας, δὲν ιδρύθησαν διὰ νὰ μελετήσουν τὴν βελτίωσιν καὶ προώγηγην τῆς ἀλιείας εἰς τὴν χώραν ταῦτην, ἀλλὰ —διως ἀντιθέτως— μὲν ἀλιείαν προηγμένην καὶ ὀργανωμένην, ἐδημοσιογράφησαν οἱ δραγματισμοὶ

ΗΛΙΑΣ Α. ΚΑΡΑΠΤΙΤΕΡΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΒΗΡΥΤΤΟΣ

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ εἰς ΜΕΡΣΙΝΑΝ

τριπολίν, λαοδ

— АЛЕΞΑΝΔΡΕΤΤАН —

ΠΡΑΓΜΟΣ ΕΙΔΟΥΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
Τμήμα Απόστολος ΕΙΓΑΡ Τεύχος 54-58 Π. Ο. 531

**TRANSIENT SHIPPING CO.
M. ΜΙΧΕΛΛΕΠΗΣ & ΣΙΑ**

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΤΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

NAYTIKOI ΤΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, P. O. B. 1213.

6 RUE TOUSSOUN — Tel. Aéroparc: «TRANSOBIEN»

αντοί, πρός αξιοποίησην της άρθρουν και πλονοίς παραγωγής ίχθύων.
Καὶ τώρα δείτε με τί γίνεται εἰς τὴν Γαλλίαν. Ἀπὸ ἀπόφεως ἐπιστημονικῶν ἔρευνῶν διὰ τὴν Ἀλείαν, ή Γαλλία δέον νά θεωρηται ἀπὸ τοὺς πρώτας κώδιας εἰς τὸν Κόσμον. Ὑδροβιολογοὶ σταθμοὶ καὶ ἄλλα παρεμφερῆ ίδρυματα λειτουργοῦν εἰς δύος τοὺς ίχθυολημένας ὑπὸ τὴν αγίδιαν τοῦ OFFICE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PECHES MARITIMES, τὸ δοῖον καὶ δημοσιεύει συγγράμματα, μελέτας καὶ ἐκθέσεις, ἐπὶ τῶν παρατηρήσεων εἰς δεὶς ἐκάστοτε προσδιορίζει ἐπὶ τὸν ἀλευτικὸν ἔγχημάτων. Ἡ δραστηρίστης τοῦ γραφείου τούτου δὲν περιορίζεται εἰς τὰς πέριξ τῆς μητροπολίτικης Γαλλίας θαλάσσας μόνον, ἀλλὰ ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰς ἔρευνας ἀνά τὰς ἐκτεταμένας ἀλευτικὰς περιοχὰς τῶν ἔγχημάτων καὶ μεμαρτυρούμενων ἀποκατάστασῶν της, ὡς καὶ πάσης ἀλληλης περιοχῆς ἀνά τὰς θαλάσσας, δόπον εἶναι ἀνάγκη νά γίνονται ἔρευναι καὶ μελέται, διαβέται δὲ πρὸς τοῦτο, καταλλήλα πλοῖα εἰδίκως ἔχοντα πλούσια. Εἰς τῶν ἔξερευντικῶν ἔξορμήσεων ἀποκατάστασην εἶναι, εἰς μὲν τὴν Μεσόγειον ἀπὸ ἔρευναι καὶ μελέται τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀλεγρίας τῆς Τενεσίας, ὡς καὶ ἀπὸ κατὰ μήκος τῶν ἀκτῶν τῆς Συρίας καὶ Παλαιστίνης. Εἰς τὸν Βόρειον ωκεανὸν πάλιν αἱ γύρω τῆς Ισλανδίας ἔρευναι καὶ μελέται μὲ τὸ πλοῖον «VILLE D'YSS». Εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ωκεανόν, φαντάτως αἱ πειραιωτικαὶ ἀλευτικαὶ ἔξορμήσεις, εἰς τοὺς μαργαρίτες τῆς Νέας Γῆς καὶ γύρω τῶν νήσων Ἀγίου Πέτρου καὶ Μικελόν, ὡς καὶ εἰς τὸν κόλπον τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου.

Οἱ κυριώτεροι ὑδροβιολογοὶ σταθμοὶ τῆς Γαλλίας καὶ τὰ παρεμφερῆ ίδρυματα καὶ ἔργαστηρια εἶναι τῆς Βούλόνης, τῆς Ρωσίλης, τοῦ Λοριάν, τοῦ Ἀρκατέν, τῆς Καζαμπλάνκας, τοῦ Ἀγίου Πέτρου καὶ Μικελόν, τοῦ Ἀρκατέν, τῆς Καζαμπλάνκας, τοῦ Ἀγίου Πέτρου καὶ Μικελόν δὲν καὶ ἄλλοι. Εἰς τούτουν ἔξερνουν θέσιν κατέχει ὁ σταθμὸς τῆς Βούλόνης, STATION AQUICOLE, δύσις διενθύνεται ὑπὸ τοῦ διαπρετόνος ἰχθυολόγου JEAN LE GALL. Εἰς τὸν ἐποτήμονα τούτουν ἀνετέθη πρὸς τινῶν ἑταῖρων ἡ μελέτη τῆς ἀλείας εἰς Νορμανδίαν, ἴδιᾳ δὲ τῆς Ἀργίκης ὡς μεταναστευτικοῦ ίχθυος, καὶ βάσει τῶν ἔρευνῶν καὶ παρατηρήσεων τοῦ συνέγραψε μίαν περιστούμαστον ἐπὶ τοῦτον μελέτην. Οπορθόπτοτε, οἱ ὑδροβιολογοὶ σταθμοὶ εἰς τὴν Γαλλίαν δὲν ἐδημονογύησθαν, διὰ νὰ δραγανώσουν τὴν ἀλείαν. Η διοικησία αὐτῆς ἦτο πολὺ πρότερον ἀρτίως δραγανωμένη. Η ἀποστολή τον, ὡς εἰδομεν, εἶναι σαφῶς καθωρισμένη, δηλαδὴ νὰ ἔρευνησον, νὰ μελέτησον καὶ νὰ ἀξιοποιήσουν τὸν ἀφθονίας ἥρη γραφάμενον πλοῦτον τῆς θαλάσσας. Νὰ κονσερβούησον τὶς ρέγης, τὶς δαρέλλες, τὸν τόνον καὶ τὸν ἀλεύρον ἰχθεῖς, νὰ περιποιηθῶν ἰδιαίτερως καὶ νὰ συντηρήσουν τὸν βακαλάου, τὰ κατνιστά χαντό, τοὺς φλετάνους καὶ τόσα ἄλλα ἀλίστατα, ἔργασια δηλαδὴ συστηματική, ἡ οποία δὲν συντελεῖται εἰκῇ καὶ ὡς ἔτικε, ἄλλα δὲ ἀπειλοῦς καὶ προσεκτικῆς παρακολούθησεως ἐξ μέρους τοῦ ἐπὶ τοῦτον ὡς ἄνω ὑπερεσιῶν. Πρέπει δὲ νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι τόσον δὲ βακαλάου, δύον καὶ οἱ κονσέρβες, τὰ ἀλίστατα καὶ διάφοροι ἄλλα θαλασσινὰ τῆς Γαλλίας εἶναι ἔξαιρετης ποιότητος καὶ λίγα περιττούμενα. Τοῦτο ὑφεῖται εἰς τὴν ἐποτείαν καὶ ἐπιστημονικὴν καθοδήγησην τῶν διαφόρων ἔργαστηρων «LABORATOIRES», Λειτουργούντων ὡς προετοίν τὸπο τῆς αγίδα τοῦ OFFICE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PECHES MARITIMES.

Εἰς τὴν Γερμανίαν φαντάτως ἐλειτούργουν πρὸς τοῦ πολέμου διάφοροι ὑδροβιολογοὶ σταθμοὶ ἡ Ἰνστιτούτα, ἐκ τῶν δοποίων οἱ κυριώτεροι ἢ σαν τὸν Βεζερμόντε καὶ τῆς Ἀλτόνας. Δὲν ὡς ἐπικείνω πολὺ ἐπὶ τοῦτον, δὲ ἀναφέρον μόνον τὰ ἔξης:

Πρὸς τοῦ πολέμου, τὴν ἄνοιξην τοῦ 1939, ὁργανώθη εἰς τὸ Ἀμβοδόγον ἀλευτικὴν ἔκδεσις, ἡ μεγαλύτερα τοῦ κόσμου, ὑπὸ τὸν τίτλον «Η εὐλογία τῆς θαλάσσης». Μοὶ ἐδόθη ἡ εἰκασία νὰ ἐποκεφθῶ τὴν ἔκδεσιν ταῦτην καὶ διατηροῦ ἀσύρματην εἰς τὴν μηνήν μονού ζωηρᾶς τὰς εἰζόντας τῶν δοντῶν εἰδα. «Ἐναὶ ἀπὸ τὰ σπουδατέρα περιπτέρεα τῆς ἐκδεσεως ἦτο τὸ ἀριστούμενόν εἰς τὴν ἐποτείαν. Οἱ δογματικαὶ κατέδειξαν σαφῶς, τῷς ἡ ἐποτήμη ἀποβοθεῖ τὴν ἰδιαίτερα τῆς ἀλείας τεχνικήν. Πῶς ἔρευνον οἱ ἰχθυολόγοι καὶ σοφοὶ τὴν θαλάσσαν, τὰ συστατικά της, τὸν βυθὸν της, τὰ ορύματα, τὴν θερμοκρασίαν τῶν ὑδάτων, τοὺς μικροογανισμούς, τὴν ἰχθυολογικὴν πανίδα, τὰ ἀλέπια, τὰ ὄντα, τὶς ἀρρώστεις τῶν ιχθύων, τὸς ἔξαγον συμπτώματα περὶ τῆς διαβίωσίσ, περὶ τῆς ἀναπτύξεως καὶ τῆς ἀλικίας των. Εἰς μίαν γωνίαν τοῦ περιπτέρου μία δεσποινίς προσφέρει ἔντυπα: «Πῶς λειτουργοῦν οἱ ὑδροβιολογοὶ σταθμοὶ τῆς Γερμανίας». Εφύλαξα ἔνα ἔξ αὐτῶν.

Ἐλημόνησον νὰ ἀναφέρω, ἀντοτέρῳ, δὲν ὁ σταθμὸς τῆς Ἀλτόνας εἶχεν ὁργανώσει πολὺ πρὸς τὸν Νότιον παγιμόνον οἰκεανὸν ἔξερευντικὴν ἀποστολήν, κατὰ τὸ 1938—39, τοῦ πλωτοῦ ἔργοστασίου «Σβάμπενλαντ» χωρητικότητος 30.000 τόννων. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀποστολῆς δὲν ἀνεκοινώθησαν μέχρι σήμερον.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν ἔξοχος προηγμένην εἰς τὴν ἀλείαν κώρων, ὑδροβιολογοὶ σταθμοὶ ἡ παρεμφερῆς ὄργανοι καὶ ἔργαστηρια, λειτουργοῦν εἰς δύος σχεδὸν τοὺς ίχθυολημένας. Πρέπει δύος νὰ σημειωθῇ, δηλαδὴ εἰς τὴν Ἀγγλίαν δὲν ὑπάρχει μεμαρτυρούμενη ἐνδοχώρα, τὸ συγκονιωνιακὸν δὲ δίκτυον εἶναι τόσον καλῶς ὁργανωμένον, ὃστε ἐντὸς δλίγον ὕδρων ἡμιπορεία κανεῖς νὰ μεταβῇ ἀπὸ την μιαν πλευρῶν τῆς νήσου εἰς τὴν ἄλλην. Οὕτω δὲν γεννᾶται μεγάλη ζήτημα διὰ τὴν συντηρητικὴν κανονιστικὴν τῶν ίχθύων. Οἰδαδήποτε ποστής ίχθύων πολὺ ἐκφροτῶνται εἰς τοὺς λιμένας, αὐθημερῶν ἀπόρροσταταὶ καὶ μεταφέρεται εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τῆς ψάρια. Καὶ εἰς τὸ πρωτόν τὸν ἀλόγονο παραγωγὴν ίχθύων τῆς M. Βρετανίας ἀνερχομένη εἰς 1.800.000.000 κιλιογράμμων ἐπησίως, καταναλίσκεται εὐκόλως. Μόνον δρισμένη πο-

στήτης κατνιστῆς φέγγας, ὅταν πλεονάζῃ, διατίθεται διὰ τὸ ἐξωτερικόν. Εἶναι λοιπὸν εὐνόητον, δηλαδὴ ζήτημα συντηρησέως ίχθύων η κονσερβοποιήσεως τοιούτων, δὲν ὑφίσταται εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Η ἀποστολὴ λοιπὸν ὑδροβιολογικῶν σταθμῶν παραμένει ἐντελῶς ἐπιστημονική καὶ ἐγτοπίζεται εἰς ἔρευνας καὶ μελέτας, δηλαδὴ καὶ εἰς τὰς ἄλλας κώρας.

* * *

Υπάρχουν δεβαίως καὶ ἄλλαι κώραι εἰς τὴν Εὐρωπήν, ἔνδια λειτουργῶν ὑδροβιολογικῶν σταθμῶν, πλὴν ἡ ἀπαριθμητική τούτων δὲν ὡς προσθέση τοῦ τὸ οὐσιωδέστερον εἰς τὸ σημείωμά μον. «Ἄς ίδωμεν τώρα τί γίνεται εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδάν. Η Ἀμερικὴ, ἐκινηθῆ πολὺ ἀργότερον ἀπὸ τὸν Εὐρωπαίον εἰς τὴν ἀλευτικὴν βοηθησίαν, ἐν τούτων δύοις ὑπερέβαλε τούτους κατὰ πολὺ εἰς ἀποτελέσματα καὶ σημειών, ἀφοῦ ὑπερχαλίνη τὰς εἰς ίχθες ἀνάγκας της, εἶναι εἰς δέσιν νὰ ἐξώῃ μεγάλας ποσότητας κονσερβῶν, διὰ νὰ τροφοδοτῇ τὴν γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν καὶ τὴν Ἀλάσκαν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον λειτουργοῦντα ποσότητας κονσερβῶν, διὰ τὸ τροφοδοτήσεως την γηραιάν ἡπειρον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργοῦν διάφοροι ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὰ παραλία τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Σαρδασῶν, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, εἰς τὸν Εφρινόν τ' Ουκεανὸν. Εἶναι πασίγνωστον, δηλαδὴ η 'Ηνωμένων Πολιτεία εἶναι η δευτέρα εἰς τὸν κόσμον

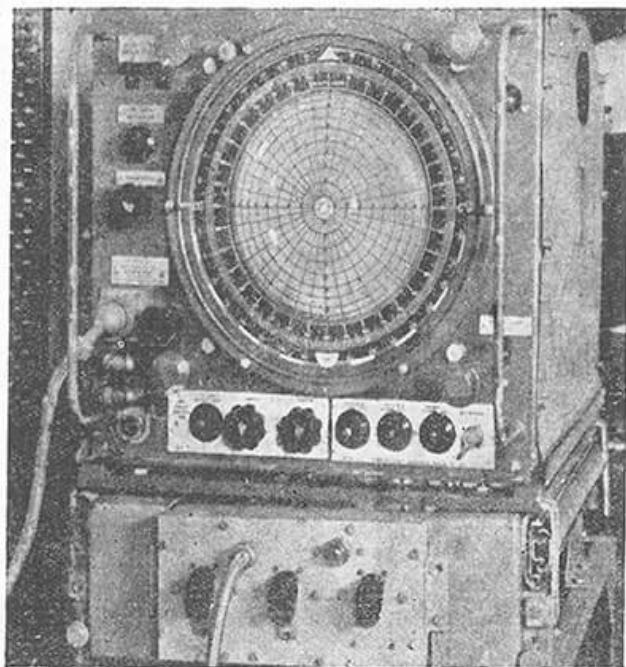
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑΙ ΑΝΑΚΑΛΥΦΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ

ΡΑΔΙΟΕΝΤΟΠΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΗΧΟΕΝΤΟΠΙΣΤΑΙ

B'.

ΑΤΕΛΕΙΑΙ ΤΟΥ RADAR

Παρ' άλλα τὰ ἀνωτέρω, δὲν δύναται νὰ λεγθῇ, ὅτι δὲν ἔχει εἰσῆτι ἀτελείας τὸ Ραντάρ, διότι: α) Μικρὰ ἀντικείμενα παραπλήσιοι σύγκον δὲν διακρίνονται, παρὰ μόνον διὰ πρακτικῆς μεθόδου ἐπὶ τοῦ παλμογράφου. β) Μεγάλα ἀντικείμενα, παρεμβαλλόμενα μεταξὺ τοῦ ἐκπέμποντος πλοίου καὶ ἔτερων μικρῶν, παρεμποδίζουν τὴν διακρίσιν τῶν ὑπάρχειος τῶν τελευταίων. γ) 'Υφίστανται περιορισμοὶ ἀκτίνος ἐρεύνης, λόγῳ ἦ-



Τύπος καθοδικοῦ παλμογράφου, ἐφ' οὗ ἡ ἡχώ σημειοῦται οὐχὶ παρ' εὐθύγραμμον κλίμακα, ἀλλ' ἐπὶ συγκεντρωτῶν κύκλων.

κριθῶς τοῦ περιορισμένον τῆς ἀκτίνος δράσεως τοῦ Ραντάρ. δ) Μεγάλα θαλάσσια κύματα, παρεμβαλλόμενα, ἐμποδίζουν τὴν σημείωσιν μικρῶν σκαφῶν, ἀτινα ἥθελον εὑρεθῆ εἰς τὸ κοῖλον τοῦ κύματος. ε) 'Ανάκλασις ἐκπομπῶν ἐπὶ ξυλίνων ἐπιφανειῶν παρουσιάζεται ὑπὸ ἔξαιρετῶν ἀσθενῆ μορφὴν ἐπὶ τοῦ παλμογράφου, ἐπομένως, ἡ σημείωσις ξυλίνων σκαφῶν εἶναι ἀμφιβολος. στ.) 'Η χρησιμοποίησις τοῦ Ραντάρ μειώνει σχεδόν εἰς τὸ θ, ἐν περιπτώσει παρεμβολῶν, καὶ ζ) Δύναται νὰ ἐκπέμψῃ εἰς ἀποτύπωσις, ἃς ἀδυνατεῖ νὰ ἐρευνήσῃ.

ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΣ ΤΟΥ RADAR ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡ. ΣΚΑΦΩΝ

'Αναμφισβήτητα, τὸ Ραντάρ θὰ ἀποτελέσῃ χρησιμότατον δοκτὸν τοῦ ναυτιλομένουν καὶ θὰ βοηθήσῃ τὸ ἐμπορικὸν σκάφος, διότι : α) Εἶναι δὲ καλλίτερος διασφαλιστής ἀπὸ συγχρούσεων ὑπὸ μικρῶν δρατότητα. β) Διευκολύνει τὸν ναυτίλον εἰς τὴν ἔξαρσιν τῆς παρουσίας κινητῶν καὶ ἀκινήτων ἀντικείμενων πέριξ τοῦ σκάφους του καὶ ἐντὸς τῆς ἀκτίνος ἐνεργείας τοῦ μηχανήματος. γ) Αδέξαινε τὸν συντελεστὴν ἀσφαλείας, ἐνδεικνύοντα τὰ ἔχη τῶν κρημνοδόνων ἀπτῶν, διευκολύνοντα τὴν προσγείωσιν, παράπλον ἀπτῶν καὶ τὴν πλοηγήσιν εἰς λιμένας ὑπὸ κακᾶς



Αἱ ἐκβολαὶ τοῦ Ταμέσεως παρὰ τὸ SOUTHEND.

Ἄριστερά : 'Η εἰκὼν τῶν ἐκβολῶν ἐκ τοῦ Χάρτου. Δεξιά : 'Η εἰκὼν ὡς ἐμφανίζεται διὰ παρατηρήσεων ἐπὶ τοῦ καθοδικοῦ παλμογράφου (1) θέσις τοῦ ἐντοπίζοντος πλοίου (2) ἔτερα πλοῖα καὶ ομαντήρες (3 καὶ 4) λιμενοβραχίονες καὶ πλοῖα παρ' αὐτοῖς.

'Εκ τοῦ ἀγγλικοῦ ύπὸ τοῦ κ.Ι.ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

καρικάς συνθήκας.

δ) Δίδει εἰς τὸν πλοιαρχὸν συνεχεῖς κατὰ στιγμὴν ἐνδεῖξεις καὶ ἀποστάσεις τῶν περιβαλλόντων τὸ πλοῖον ἀντικείμενων. ε) Δίδει εἰς τὸν ναυτίλον εἰκόνα δημοίαν πρὸς χάρτην τῶν περιβαλλόντων αὐτὸν πλοίον, μηδὲ περιορίζοντας εἰς τὸν προσδιορισμὸν τῆς σχετικῆς αὐτῶν θέσεως, ὡς πρὸς ἄλληλα καὶ τὸ πλοῖον, ἀλλὰ παρέχον καὶ τὴν ταχύτητα μετακίνησεως αὐτῶν ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἐκπέμποντο καὶ λαμβάνον πλοίον. στ.) 'Εξασφαλίζει τὴν ταχυτέραν καὶ ἀσφαλεστέραν ἐνέργειαν ὑπὸ πλοίου τελούντος ἐπὶ συνθήκας χαμηλῆς δρατότητος ἢ μεγάλης θαλασσοταραχῆς, περιορίζον τὰς καθυστερήσεις καὶ ἐπομένως ἐπαυξάνον τὸν ἀριθμὸν τῶν ταξιδίων του καὶ τὴν ἀπόδοσιν του. Καὶ ζ) Θὰ ἔχῃ ὡς φυσικὴν συνέπειαν τὴν μείωσιν τῶν ἀσφαλιστών, λόγῳ τῆς δι' αὐτοῦ ἐπιτευχθησούμενης ἀδησίεως τοῦ συντελεστοῦ ἀσφαλείας τῶν πλοίων.

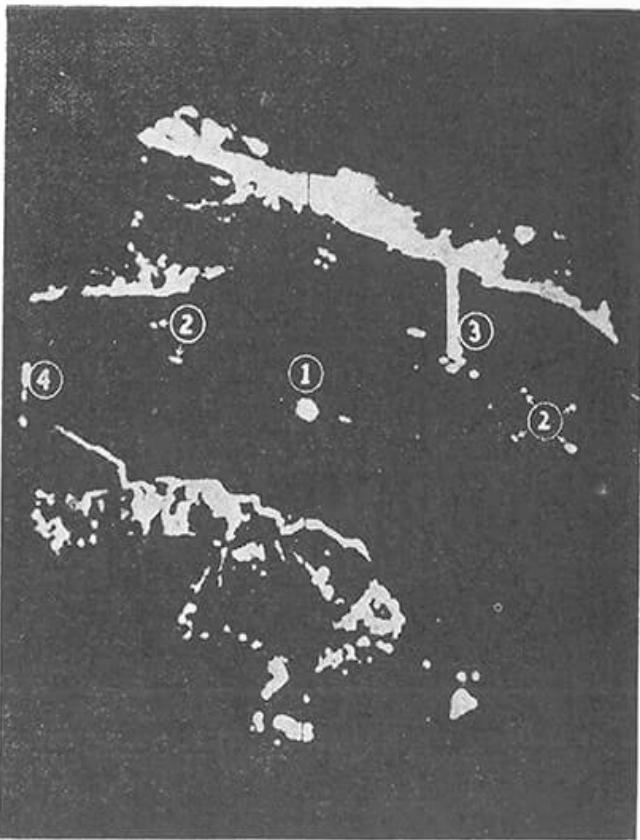
'Αναφερόμενος εἰς τὰ προαναφερόντα πλεονεκτήματα, ἄτινα θὺ προκύπτουν ἐπὶ τῆς χρήσεως τοῦ Ραντάρ, δὲν πρέπει πάντως νὰ λησμονῶμεν, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ ὑποκαταστήσῃ τὸν ἀνθρώπειον δραταλμὸν ὑπὸ καθαρὰ ἀτμόσφαιραν ἢ προκειμένου περὶ ἔξαρσιν τῶν κάνακεμένου ενισχυσμένου ἐντὸς ἀκτίνος δρατότητος ἀπὸ τοῦ πλοίου. Θὰ είναι καὶ τὸ Ραντάρ ἔνα συμπλήρωμα τῆς γραφοσκοπικῆς πυξίδος, τοῦ ἡχοβολιστικοῦ μηχανήματος, τοῦ πορειογράφου, τοῦ ραδιογνωμέτρου, τοῦ ASTIC καὶ τῶν λοιπῶν συντελεστικῶν διὰ τὴν ἀσφαλείαν τῆς ναυσιπλοΐας μέσων.

TO LORAN (LONG RANGE NAVIGATION)

'Επειδὸν, ἐμφανισθὲν κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον ναυτιλιαρχὸν δοήμα, ἔξελιχθὲν διὰ κοινῶν προσπαθειῶν τοῦ Ραδιοεργαστηρίου τοῦ Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου τῆς Μασαχουσέτης καὶ τῶν Τεχνικῶν Υπηρεσιῶν τῆς Αετοφυλακῆς καὶ τοῦ 'Αμερικανοῦ Ναυτικοῦ, είναι τὸ LORAN. Κατ' Ιούλιον τοῦ 1945 ἐτέθησαν ἐν λειτουργίᾳ 64 σταθεροῖς καὶ 17 κινηταῖς ἐγκαταστάσεις «Λοράν» ὑπὸ τῆς 'Αμερικανικῆς Αετοφυλακῆς.

Πρόκειται περὶ ἡλεκτρικοῦ συστήματος ναυσιπλοΐας, ἐπιτρέποντος εἰς τὸν κυβερνήτην σκάφους νὰ προσδιορίσῃ ἐντὸς δίλιγων λεπτῶν τὸ στήμα τα τοῦ πλοίου τοῦ ἀνευ ἐπηρείας καρικῶν συνθηκῶν καὶ βάσει μόνον τοῦ σχετικοῦ χρόνου εἰς ἔκατομψιοστά τοῦ δευτερολέπτου μεταξὺ τῆς λήψεως ὠρισμένων σημάτων, ἄτινα ἐκπέμποντα συγχρόνως διὰ πλακῶν κατὰ διαστήματα ἀπὸ γνωστοὺς σταθεροὺς σταθμούς.

Τὸ σύστημα τοῦ προσδιορισμοῦ θέσεως ἀπαιτεῖ τὴν χρήσην εἰδικῶν χαρτῶν καὶ πιάκων Λοράν, δεκτῶν πλοίον καὶ ἡπαρξην σταθεροῖς καὶ κατὰ ζεύγη ἐκπεμπόντων σταθμῶν ἐν τῇ ξηρᾷ. Αὐτὸς εἰδῶν πλοιοί μὲ μηχανὰ διαφορὰν συγνότητος ἐκπέμπονταν ὑπὸ ζεύγους σταθμῶν. 'Ας λαβωμεν ὡς παράδειγμα ζεύγους σταθμῶν τὸν X-1 καὶ X-2, οἵτινες εὑρίσκονται εἰς ὑποθετικά σημεῖα. 'Ο σταθμὸς X-1, δὲ δοποῖς ἐργάζεται

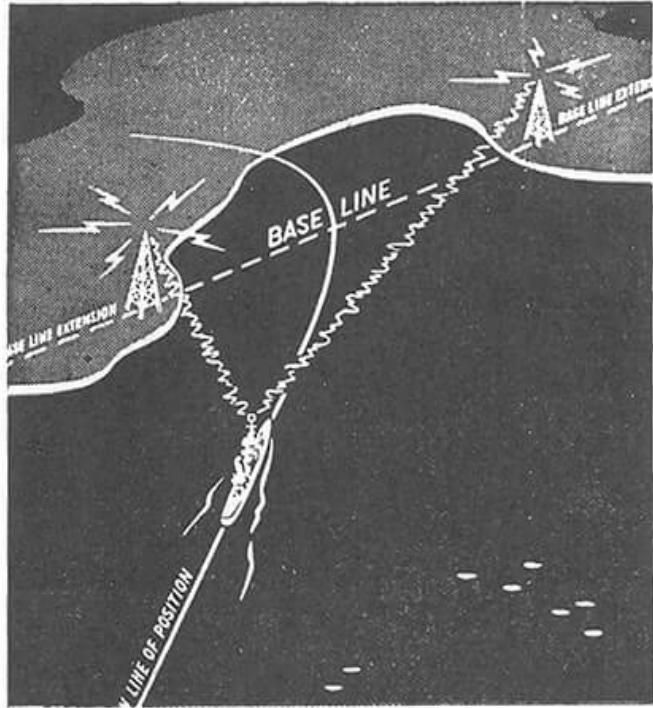


ται ἐν συνδυασμῷ μετὰ τοῦ σταθμοῦ R εὐρισκομένου εἰς πολλάς ἔκ τοντάδες μιλλίων ἀ' αὐτοῦ, εἰς θέσιν PODUNKVILLE, ἔκπειτε σματα εἰς συγχόνητα 25 παλμῶν ἄνω 1''. Ο σταθμὸς X-2, δὲ όποιος ἐ γέγεται ἐν συνδυασμῷ μετά τοῦ ὑποσταθμοῦ T, εὐρισκομένου εἰς πολλάς TOYTOWN, μὲν συγχόνητα 25.5 παλμῶν ἄνω 1''. Αμφότεροι οἱ κύριοι σταθμοὶ X-1 καὶ X-2 ἔκπειτον ἀτ' εὐθείας παλμών πρὸς τὸ πλοίον. Οι αὐτοὶ παλμοὶ, λαμβανόμενοι καὶ παρὰ τὸν ὑποσταθμὸν R καὶ ἀφοῦ δὲ καθυστερηθοῦν ἐλαφρῶς ἐπανεκπέμπονται πρὸς τὸ πλοίον.

Ο ναντίος, ἀφοῦ μετρήσῃ τὴν διαφορὰν ὅρας μεταξὺ τῆς λήψεως τῶν παλμῶν ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ X—1 καὶ τοῦ ὑποσταθμοῦ του R, ἐπίσης δὲ καὶ τὴν διαφορὰν ὅρας λήψεως τῶν ὑπὸ τῶν σταθμῶν X—2 καὶ τοῦ ὑποσταθμοῦ T, συμβολεύεται τὸν χάρτον Λοράν τιδαὶ τὰ ζεύγη τοῦ σταθμῶν X—1 καὶ R καὶ X—2 καὶ T, ἵνα τοποθετήσῃ τὸ ἀντίκτυού του στίγμα ἐπὶ τοῦ χάρτου. Δηλαδή, ἡ ἀκρίβεια εὐδίσκεται ἐκ τῆς διαστα-
χώσεως τῶν ἐκπομπῶν περισσοτέρων σταθμῶν Λοράν.

Κάθε ζωρτης Λορδών διά ζεύγη σταθμῶν είναι κατεσκευασμένος ἀπό διολκήσους διάδασ (οἰκογενείας), συναρμοζόμενος ὑπερβολῶν, μὲν ὁ ποιας διαφορούς μετρουμένας εἰς ἐκαπιμωριοστὰ τοῦ δευτερολόγου ὡς καὶ ἀνωτέρῳ ἐλέγχῳ, πλινες σχηματιζούσην ἔνα σύντημα διειπόλοντὸν ναυτιλούν νὰ προσδιορίζῃ τὸ στίγμα του ἐντὸς δίλγων λεπτῶν.

Εἰς τὸν αὐτὸν τῆς ναυσιπλοΐας, δὲ κυθερίνης ἔξετάξει τὴν πο-
ρείαν τῶν καθεδικῶν ἀκτῶν ἐπὶ τοῖς δείκταις, ὅπεις νὰ διενικοῦνται τὴν πο-
λικήν ἐξ ἀμφιτέων τῶν σταθμῶν. Κατόπιν οἱ παλιοὶ καὶ ξεστοὶ ζεύ-
γος κυρίου καὶ βοηθητικοῦ σταθμού προσανατολίζονται εἰς τὸ ἀνάλογον



"Ἐν πλοίον ἀζολουθεῖ γραμμήν Λορὰν διὰ συνεχῶν ἀναγγώσεων ἐντοπιῶν ἐπὶ τοῦ δέκτου.

δάθον τοῦ πλαισίου. "Οταν οἱ πάλμοι συγκεντρώνται, ή διαφορά ἐκάστου ζεύγους σταθμῶν μετρᾶται ἐπὶ τοῦ πλαισίου, τὸ διόποιον σημειώνεται εἰς δεκάδας, ἑκατοντάδας καὶ γιγαντίας τοῦ μικροδευτερολέπτου.

ΠΟΙΑ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ LORAN ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΝ; Το σύστημα είναι ανεξάρτητο των καιρικών συνθηκών. Το μηχάνημά του είναι αυτόνομος, μή εξαρτώμενος εξ ούδενός είτε να τον υποστηρίξουν δργάνοι. Ήλι οι διαστάσεις του μηχανήματος είναι πολύ μικροί, δεν καταλαμβάνει δέ κάρδον μεγαλύτερον ένδος ποιονδήκοντος ανταποκρίσεως. Δυνάμεθα νὰ είπωμεν, διτι ούδεν έτερον ναυτιλιακὸν βοήθημα παρουσιάζει ἀνεξαρτησίαν μεθόδου καθορισμοῦ τοῦ στίγματος ἀπὸ τῶν καρικῶν συνθηκῶν, τῶν πεζιδῶν, τῶν χρονομέτρων καὶ τῶν φασιογνωμάτων οὓς τὸ Λοράν. Βοηθεῖ τὸν πλοιάρχον εἰς τὸν προσδιοισμὸν τοῦ στίγματος ἐντὸς διλύγων λεπτῶν, ἀπλοντεῖν πλούτων τὸν καθορισμὸν τῆς θέσεως κινδυνεύοντος σκάφους.

"Οταν προσαρμοσθῇ παγκοσμίως, θὰ ἔλαττώη τὰς ἀπωλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ θὰ βοηθήσῃ εἰς τὴν μείωσιν τῶν ἀτυχημάτων τῶν σκαφῶν.

Παρὰ τὰ ἀναμφισθήτη πλεονεκτήματά του, ἐν τούτοις, δὲν δύναται νὰ γίνη δεκτὸν ὡς ὑπόδειγμα ὅργάνων ἀεροναυτιλιακοῦ, διότι παρουσιάζει πάντοτε τὴν πιθανότητα παρεισφρόγεως κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ στίγματος, λάθους κλιοστῶν τοῦ δευτερολέπτου. Ἡ μεγαλύτερα ἀκριβεία ηπάτη τοῦ Λοράν, δέδοται, διατάνει τὸν κρηπιδωτοῦν αὐτῷ πλοῖον εἰς οἰστεται ἐπὶ καθέτου πορείας πρὸς τὸν μεταξὺ δύο σταθμῶν τομέα.

Νῦν οἱ σταθμοὶ Λοράν δύνανται νὰ ἔκπεμφον εἰς ἀπόστασιν 700 μιλῶν κατά τὴν ἡμέραν καὶ 1.400 μιλῶν κατά τὴν νύχτα.
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ. 'Ἐξετάζοντες τὰ ὑπὲρ καὶ τὰ κατά τὸν Λοράν καὶ τῶν δοιαῖν ηλεκτρονικῶν ἐφράξεων τὸ πολέμου, οἱ διαχειρισταὶ τῶν ἐποικιδίων σκαφῶν, θὰ θελήσουν νὰ διαφυτισθῶν ἐπὶ ἀρχετόνῳ σημείῳ. 'Ἐν τῶν κυρίων ἐρωτημάτων, τὰ όποια θὰ θέσουν είναι τὸ κύριος ἐγ-

καταστάσεως και χρηματοπιθέσεως τοιούτων μηχανημάτων. Πρός τὸ παρόν ἡ ἀξία τοῦ Ραντάρ δύναται γὰρ ὑπολογισθῆναι διὰ φύσει τὰς 23000 δολλαρίων, ἔξαρτομένης πάντοτε τῆς τιμῆς ἐκ τοῦ τύπου καὶ τῶν συμ-
πληρωματικῶν μηχανημάτων. Ἡ ἀξία, δημοσία, αὕτη δυνατὸν γάρ μειωθῆ^ν αἱσθητῶς διὰ τῆς προσεχοῦς παραγωγῆς γεωτερφών καὶ μικροτέρων μηχανημάτων. Τὸ κόστος τῶν λυχνίων τοῦ Ραντάρ θὰ ὑποτιμηθῇ ἐπὶ τῆς παρονόης ὅξιας, ἣτις είναι μεταξὺ 30 καὶ 100 δολλαρίων κατά λυχνίαν.

Ἡ συσκευὴ Λοράν, ἡτὶς νῦν στοιχίζει 700 δολάρια, δυνατὸν νῦν μειωθῆ ἐις 400 δολάρια εἰς τὸ ἔγγὺς μέλλον. Τὸ κόστος τῆς ἐπακευῆς καὶ συντήρησεως τῶν ἡλεκτροικῶν ἐπινοίσεων θὰ ἔξαρταται ἐκ τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων καὶ εἰ τῆς διαφορεῖς ἰδιατέρου χρησιμοποιούμενου τύπου. Οἱ βαθμὸι τῆς ὑποτιμήσεως τῆς ἀξίας τοῦ Λοράν καὶ τοῦ Ραντάρ παραμένει ἀγνωστος, διότι ἐπινοίσεις γίνονται εἰς ταχὺν ουθὲν. Η τάσις τοῦ ἡλεκτρικοῦ φεύγατος καὶ τὸ μέγεθος τῶν ἀπατογμένων γεννητήρων θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὸ μέγεθος καὶ τὴν ἀκτίνην δράσεως, ἀλλὰ καὶ τὰ ἔξαρτόματα τοῦ Ραντάρ. Εἴς Ἀλών, ὃ ἀριθμὸς τῶν χειριστῶν, γεγονὸς μὴ ἁμέλητέον, δοθέντος δι τοῦδεσι χειριστῆς ἐμπορικοῦ πλοίου δύναται γ' ἀνταποκριθῆ εἰς τὸν ἀριθμὸν τοῦ ὑπὸ τῶν πλειωνὸν χρησιμοποιούμενου προσωπικοῦ δι' ἡλεκτρονικὰ μηχανῆματα, θὰ ἐνδιαφέρῃ μεγάλως τοὺς διαχειριστάς. Βεβαίως, θὰ ὑποστηριχθῇ ἡ θεωρία, δι τὸ ἀξιωματικὸς τῆς πορείας δύναται νῦν χειρισθῆ μηχανῆματα Λοράν καὶ Ραντάρ.

Τοιαύτη προσπάθεια φρονούμεθα, διτά συναντήση τὴν ἀντίδρασιν τῶν ἐνόσσων διτέλωματούχων ἀξιοματικῶν καταστόρωντος καὶ ορδο-
τελεγραφητῶν, αἵτινες ἀμφότεραι, νομίζουμεν, θὰ ζητήσουν, δπως εἰδι-
κῶς μέλος τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου ἀποτελέσῃ τὸν χειριστὴν τοῦ Λο-
ράν καὶ Ραντάρ.

Είναι γεγονός, ότι δύο μόνον ήμέραι χρειάζονται διά νά έπαυδεινθή έν απομονώσι τὸν μηχανημάτων Λοράν καὶ τρεῖς έβδοματικῶν Σχολῆς, μία διά τὸν τειχισμοῦ τοῦ Ραντάρ — ήδη ἀπαύονται μῆνες διά νά ἔξειλυθῇ τις εἰς καλὸν μηχανικῶν τοῦ Λοράν καὶ Ραντάρ — μία ὥστε νά δύναται νά ἐνεργῇ τάς ἀπαρατήτους συνδεσμολογίας καὶ ἐπισκευής εἰς τὰ μηχανήματα ἐν πλή καὶ μία διά γενικὸν κατατομοῦ τοῦ χειριστοῦ.

Τέλος οι διαχειρισταί θά δελήσουν νά ἔξετάσουν, έân τό προστιθέμενον κύριον ἐξ ἐγκαταστάσεων και ψειρισμού Λορδών και Ραντάρ ή και τῶν λοιπῶν ἀλεκτρονιζοντων μηχανημάτων θά ἀποδέννυνται ἐκ της αὐξόνουσης ἀποδόσεως πλήρων ταξιδίων ὑπό ἓνος πλοίου, διαστρέψεως ζωῆς, μειώσιν τῶν ἐξ συγκρόσεων ζημιῶν κατά θάλασσαν και γενικῶς, έân θά προσκαλέσῃ τὴν ἐκ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν ὑποβίσσαν τῶν ἀσφαλιστῶν. Διὰ νά γίνη γενικῶς δεκτή ή ἐφαρμογὴ τῶν μηχανημάτων αετῶν εἰς τὴν διεθνή Ναυτιλίαν, πρέπει ταῦτα νά ἀποτοιχθοῦν, συμκρυθοῦν, ἄλλα και νά ἔξαρσονθοῦν παρέχοντα τὰς Ικανότητας τῶν μεγάλων μεγέθους μηχανημάτων. Έân οἱ ἀνιστέρω δρα συνοδευθοῦν ἀπὸ δημιουργιῶν ἐμπιστοσύνης και ὑποβίσσων τῆς ἀρχικῆς ἀξίας αὐτῶν και τῶν ἔξιδων συντηρήσεων των, η χρονισ τῶν μηχανημάτων τούτων θά τεσπιλωθῇ τάχιστα. Ή ἔξαπλωσις αὕτη θ' ἀπαιτηση, διότι οἱ κατασκευασταὶ δημιουργήσουν τεχνικὰ δργανώσεις εἰς διάροφα σημεῖα τῆς 'Υδρογείου πρὸς ἔξιτηρέτησιν τῶν πλοίων και ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

“Η Αζοφνάλαιη ἐν Αμερικῇ, πης ἔχει τὴν εὐδόνην τοῦ χειρισμοῦ πατῶν σταθμῶν Ανφρά καὶ Ραντάρ, κατήρτισεν ἥδη σχέδια τῶν παταίλλην δι’ ἐμπορικὸν σκάφος τέων Ραντάρ. Οἱ σχέδιασθέντες τύποι δι’ ἐμπορικὰ σκάφη είναι οἱ κάτωθι:

ΤΥΠΟΣ Α'.: 'Εσχεδιάσθη δι' ὠκεανοπλοῦσθαι σκάφη, διδων ἀσφάλειαν προσεγγίσεως πλοίοιν καὶ ναυτιλιακῶν κινδύνων μεταξὺ ἀκτίνων ἄπο 100 ναυαρδῶν μέχρι 30 μιλλίων.

ΤΥΠΟΣ Β'.: Προβλεπόμενος διὰ τὴν ἀντὴν περίπτωσιν, ἀλλὰ διδών ἀσφάλειαν προσεγγίσεως μεταξὺ ἀκτίνων ἀπὸ 400 ναυδῶν μέχρι 30 μιλίων.

ΤΥΠΟΣ Σ: "Οστις προβλέπει ἀντισυγχρονιστικὴν συσκευὴν ἀκτίνων μεταξὺ 500 ὥντος καὶ 7 μιλίων.

Ποιαν ἐπήρειαν τὰ Λοράν, Ραντάρ καὶ Ρακόν θὰ ἔχουν ἐνδεχομένως ἐπὶ τῶν νόμων τῆς ναυσιπλοΐας, τὴν μειώσιν τῶν ἐκ θαλασσίων κινδύνων ἀσφαλίστρων καὶ τὴν αὔξησιν ἀπόδοσεως τῶν πλοίων, δὲν δύναται ἡ προθετικὴ. 'Ασφαλῶς θ' ἀποτελοῦν ταῦτα ἀντικείμενον εἰκασιῶν ἐπί την. 'Εκείνῳ δικοὺς δέποτε εἶναι δέσμων, εἰλαν δια τοῦ κάθε ἡλεκτρονικοῦ συστήματος, θὰ ἔχῃ ἀναμφισβήτητος εὐνούχην ἐπίδρασιν αὐξανομένην ἐφ' οὓς τοις εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν Αοφάν καὶ Ραντάρ θὰ λαμβάνονται ὑπό φύσης οἱ κάτωθι ἀπαραίτητοι δροῖ:

α) Εγκέρια εξενερέσεως αιώνιοις. β) Εγκέριες δρού έργασιων συνεργολογίσεως, συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν. γ) Ἀρχίβεια καὶ διάδοχεια τῶν μηχανήματος. δ) Μείωσις τοῦ καταλαμβανόμενου χρόνου. ε) Ελάττωσις τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ ἀπαιτούμενου προσωπικοῦ διὰ τὸν χειρισμὸν, ἐποκεντάς καὶ συντήρησιν τοῦ μηχανήματος. στ) Μικρὸν ἀριθμὸν δόστος καὶ ἔλαφρὸν ἔξοδον χειρισμὸν καὶ ζ) Εύκολά τῆς ἐγκαταστάσεως καὶ τοῦ χειρισμοῦ.

Είτε προσεχή τεύχη θὰ προσπαθήσωμεν νά δώσωμεν μάιν γενικότερην ίδεαν περὶ τῆς ἑτέρας τῶν ἡλεκτρονικῶν ἐπινοήσεων τοῦ ASTIG-
[προσεχετοποιοῦ], δοτις δυνάμειθα νά εἰλιπομεν, διτι συγχρημοι την δύναμιν
δρατότητος τοῦ ναντίου, διδοτι ἔνοδο τῷ Ραντάρ διδει εἰκόνα τῶν
παραχθῶν ἀντικειμένων ή ἐμποδίων ὑπὲρ τὴν ἐπαφόνειαν τῆς θαλάσσης,
τὸ "Αστικό δίδει τὴν εἰκόνα τῷ ὑπὲρ τὴν ἐπαφάνειαν αὐτῆς.

Ν. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΤΕΙΡΑΙΩΣ



Αίγυπτος

Νέα πλοϊα—φυγεία

Καθεύδρων πρό τινος είς τά άγγικά ναυτηγεία ένα πλοϊον-ψυγείον, τό πρώτον έκ μας σειρᾶς παρομοιών σκαφών κατασκευαζομένων διά λογαριασμὸν αλγυπτιακῆς ἑταιρίας. Τά έν λόγῳ πλοϊα προσφέρονται κυρίως διά τὴν μεταφορὰν ὑπαρδόν, θά διαβέτουν δύως καὶ ίκανὸν χώρων διά γενικά φορτία. Τὸ πρώτον καθεύδρων φορτηγὸν ἔχει διαστάσεις μήκους 312 ποδῶν, πλάτους 44 καὶ βάθους 29, μὲ ἐμφόρον δύναμια 19,9 στοδῶν. Ἡ χωρητικότης τοῦ είναι 3000 τόννων φορτίου καὶ διάβολος του 225.000 κ. ποδῶν. Τὰ κύτη τοῦ θὰ ἐφοδιασθῶν μὲ σύστημα τεχνητοῦ ἀριθμοῦ, ἐνῷ ἔνας ἄριτος ἔξολπος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θὰ ἔχει φαλίζῃ κάθε παχύτητα εἰς τὰς φορτεκφορτώσεις. Διὰ τὴν πρόσων τοῦ σκάφους ἔγκατεστάθη ἀτμομηχανὴ τοιπολῆς ἔκτονώσεως, μὲ ὑπερθερμαντήρα.

Βέλγιον

Ναυπηγική δραστηριότης

Τὰ βελγικὰ ναυτηγεῖα, ὅποις ἄλλως τε παρατηρεῖται καὶ μὲ τὰ ναυπηγεῖα διῶν τῶν χωρῶν, είναι βεβαρημένα μὲ παραγγελίας, τὰς ὁποῖς διυσκολεύονται νὰ ἐκτελέσουν. Ἡ ὑπὸ κατασκευὴν χωρητικότης ἀνέρχεται σήμερον εἰς 290.000 τόννων καὶ περιλαμβάνει πλοϊα διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων. "Ἄν καὶ ἡ ἔργασια αὕτη ἀναφέρεται κυρίως εἰς βελγικὰς παραγγελίας, ἐν τούτοις ἀριθμός τις προσορίζεται διὰ ἔξινας χώρας. Οὖτο, εἰς ἔνα ναυτηγεῖον κατασκευαζονται δύο διξελοκήνητα φορτηγὰ τῶν 7.200 τόννων φορτίου ἔκστον διὰ λογαριασμὸν Γάλλων καὶ ἔνα φορτηγὸν ἀτμόπλοιου 9000 τόννων εἰς παραλαβὴν πορτογαλικῆς ἑταφίας. Εἰς ἔτερον βελγικὸν ναυτηγεῖον κατασκευαζονται διὰ γαλλικὸν λογαριασμὸν δύο μικρὰ διξελοκήνητα φορτηγὰ 850 τόννων φορτίου ἔκστον.

Ο λιμὴν τῆς Αμβέρσης

Τὸν προελθόντα Ιούλιον 470 ὀκτανούρα πλοϊα, 915.000 τ. νέτ κατέλευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Αμβέρσης καὶ σύντονο τὸ σύνολον τῆς ναυτιλιακῆς της κινήσεως κατὰ τὸν ἑπτά πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀνήλθεν εἰς 2885 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 6.250.000 τ. νέτ. Εἰδικοτέρον η ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Ιούλιον κατενέμετο εἰς 18 σημαίας, ὡς ἔξης:

Σημαία	'Α.)π	Τ. νέτ	Σημαία	'Α.)π	Τ. νέτ
Ην. Πολιτειῶν	37	210.000	Φιλανδική	16	15.550
Αγγλική	119	195.000	Παναμᾶ	5	12.690
Συνηδική	71	107.000	Ιταλική	2	9.090
Ολλανδική	76	100.000	Πολωνική	2	6.000
Νορβηγική	47	73.000	Χονδούρας	1	5.380
Βελγική	29	62.000	Βενεζούελας	2	2.300
Δανική	40	57.000	Τζαλανδική	2	2.170
Γαλλική	11	32.450	Ισπανική	1	1.500
Έλληνική	6	20.670	Πορτογαλική	1	410

"Ἄξεται νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ καὶ Χονδούρας σκάφη ἀνήκον εἰς "Έλληνας πλοιοκτήτας καὶ συνεπῶς η ἔλληνικὴ συμμετοχή εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῆς Αμβέρσης κατὰ μῆνα Ιούλιον ἀνήσχετο εἰς 12 πλοϊα, 38.740 τόννων νέτ.

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΟΣΕΩΝ

ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

LONDON AGENTS:

HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

London House, Crutched Friars

LONDON E.C. 3

Telephone: ROYAL 1534

Βουλγαρία

Ἐπανανάληφις τακτικῆς γραμμῆς

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Αμβέρσης ἐνεφανίσθη τὸν παρελθόντα μῆνα διὰ πορώτην ἀπὸ τὸν 1939 φοράν η βούλγαρη σημαία. Κατέλευσεν ἐξει τὸ φορτηγὸν «Ροντίνας 5280 τόννων, ἐγκαινιάζον τὴν ἐπανάτηρην τῆς τακτικῆς βούλγαρης γραμμῆς Μανῆς Θαλάσσης—Κόνινεντ.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Τὰ πλοϊα τύπου «C»

"Αγγέλλεται ἐκ Νέας Υόρκης, ὅτι 64 πλοϊα πολεμικῆς κατασκευῆς, τὸν τύπον «C 3—S—A 2» κατενεμήθησαν ὑπὸ τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς εἰς δέκα ἀμερικανικὰς ἑταφίας, συμφόνως πρὸς τὸν νόμον περὶ πωλήσεως τῶν πρατικῶν πλοϊων. Τὰ σκάφη τοῦ τύπου τούτου είναι περιζηταὶ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅπως ἄλλως τε προκύπτει καὶ ἀπὸ τὰς σχετικὰς ἀτήσης ἀγορᾶς των, αἵτινες ἀνεγέρθησαν εἰς 97 πλοϊα, ἔναντι τῶν διατυπεμένων 76 μόνον. Ἐκ τῶν πωληθέντων 64 πλοϊων εἰς ἀμερικανικὰς ἑταφίας, τὰ 22 μόνον ἵσαν ἐτομοπαράδοτα, ἐνῷ τα ὑπόλοιπα είναι εἰσέτη ἀπησχολημένα εἰς διαφόρους πολεμικὰς μεταφοράς. Πρόσκειται περὶ σκαφῶν ἔχοντων μῆκος 492 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 12.300 τόννων φορτίου, ἀπίνα προσθόντων δι' ἀτμοστροβίλων καὶ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 16.1/2 μαλλίων. Διατέσσονται δέ της 12 ἑπτάτας, τὸ δὲ πλήρωμά των ἀπαρτίζεται ἀπὸ 52 ἄνδρας. Ἡ βασικὴ τιμὴ τῆς πωλήσεως των είλην φορτίου εἰς 1.280.000 δολαρίων, ἡ τοι 320.000 μόνον περίπου.

Παραλαμβάνονται τὰ «Λίμπερτυς»

"Η Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς, κατὰ πρόσφατον ἀνακοίνωσεν τὴν, ἐνέχοντα μέχρι πορὸ τοῦ τύπου την πόλην 134 πολεμικῆς ναυτηγείως σκαφῶν εἰς τὴν Γαλλίαν, τὴν Ολλανδίαν καὶ τὴν Νορβηγίαν. Εἴσοδοι δύο ἐπατομύματα δολλαρίων κατεβλήθησαν διὰ τὸ τέταρτον τῆς ἡξας τῶν σκαφῶν τούτων. Η Γαλλία ἤγόρασε 75 «Λίμπερτυς», η Ολλανδία 45 καὶ η Νορβηγία 14.

Τὰ πλήρωμάτα διὰ τὰ 21 πρότα παραλαμβάνομενα «Λίμπερτυς» ἀπὸ τὴν Γαλλίαν, πετεφέρθησαν πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην διὰ τοῦ πετεφεύσαντον «Άδωνας» τῶν Εμεσαζέρι Μαριτίμων. Τὰ παραλαμβάνομένα σκάφη δὲ προβλέπεται νὰ είναι ἔτοιμα πρὸ τοῦ τέλους Οκτωβρίου, δεδομένον διὰ ὃ χρειασθοῦν προσωφινάς τινὰς ἐπισκενέας.

"Η Ιταλία, η Κίνα, η Χίλη καὶ η Ἑλλάς ἔπονται κατὰ σειρὰν εἰς τὴν ἀγορὰν σκαφῶν. Τῆς Ιταλίας ἐνεργούμενη ἡ ἀτησης διὰ 50 «Λίμπερτυς». Η Κίνα ἤτει 150 σκάφη καὶ η Ἑλλάς, διὰ γνωστόν, 100.

Μεγ. Βρεταννία

Τὰ ναυπηγούμενα καὶ ύπὸ παραγγελίαν

Ἐίσι 3.250.000 τόν. γκρός πλοκολγίζονται τὰ ναυτηγούμενα δῆδα ἀνὰ τὸν Κόσμον ἐμπορικὰ σκάφη. Η Μεγάλη Βρεταννία ἔσχεται πρότην εἰς τὴν σειρὰν μὲ ναυτηγούμενην χωρητικότητα 1.750.000 τόν. γκρός. Κατὰ τὸ 1946 τὰ ἀγγικά ναυτηγούμενα παρέδωσαν σκάφη 1.200.000 τ. γκρός.

Αἱ πρὸς ἀνασυγχρότητον τῆς Ναυτιλίας τῶν ἀνάγκας τῆς Αγγλίας, τῆς Νορβηγίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ολλανδίας ὑπολογίζονται εἰς 41 ἐπατομύματα τόνων. Τέσσαρα καὶ ήμισος ἐπατομύματα χρειάζεται η Αγγλία, 1.8 ἑκατοντά, η Νορβηγία, 1.7 ἑκατοντά, η Γαλλία καὶ 1.3 ἑκατοντῶν η Ολλανδία.

Αιμαδανούμενον ὑπὸ ὅψην τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν κατὰ χώρας ναυτηγούμενης προγραμμάτων η μὲν Νορβηγία θὰ ἔχῃ συμπληρώσει τὴν προτολεμικήν εἰς χωρητικότητα δύναμιν κατὰ τὸ 1951, η δὲ Αγγλία καὶ η Γαλλία κατὰ τὸ 1949.

"Αλλὰ διὰ γὰν καταδειχθῇ ὁ πυρετώδης δργασμὸς τῆς ναυτηγούμενης διοικησίας πρέπει νὰ σημειωθῇ οὐ τὰ σημειωθῆ οὐ τὰ ἀναμένοντα τὴν ἐκτέλεσιν ναυτη-

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOLIS»

Steamship Agent,
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

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

γιακά συμβόλαια ανέρχονται είς 3 έκατομ. τόννων διά τα άγγελικά ναυπηγεία — 80 τοις έκατον έπι πλέον της ναυπηγουμένης χωρητικότητος — Γαλλικά δὲ παραγγελίαι 650 χιλ. τόννων δὲν περιλαμβάνονται είς τὰς στατιστικάς. τοῦ, υπὸ κατασκευὴν τονάς.

Εἰς τὴν Όλλανδιαν ἀλ παραγγελίαι ὑπόλογοίζονται εἰς 350 χιλ. τόννων, ἔναντι σκαφών ναυπηγουμένων 150 χιλ. τόννων, εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας ἀνέρχονται εἰς 400 χιλ. τόννων καὶ εἰς τὰς Σκανδινανίας κώρως ὑπερβαίνουν τὸ ἐκατομμύριον τῶν τόννων. Μὲ ἄλλους λόγους, τὰ υπὸ κατασκευὴν καὶ υπὸ παραγγελίαν σκάφη ἀνέρχονται εἰς τὸν σεβαστὸν ἀριθμὸν τῶν 6.500.000 τόν. γκρός. Ἐκ τούτων τέσσαρα περίπου ἔκατομ. τόννων είναι δηξελόπλοια καὶ τὰ υπόλοιπα 2.500.000 είναι ἀποκίνητα.

Οἱ ὁξιωματικοὶ τοῦ Ε.Ν.

Εἰς τὴν προσφάτως δημοσιευθεῖσαν λογοδοσίαν τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιον τῆς "Ομοσπονδίας τῶν ἀγγελιῶν ὁξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. ἐπὶ τῶν πετασμένων τοῦ διοικητικοῦ Ιουνίου 1945—Ιουλίου 1946 γίνεται εὐθυντέρα μνεία τῶν σπουδαιότερων ναυτιλιακῶν ἤντημάτων. Ἀπὸ τῆς καθαρῶς ἐπαγγελματικῆς πλευρᾶς τονίζεται εἰς τὴν λογοδοσίαν, διὰ κάθε προστάθεια κατεβόκηθε διὰ τὴν δελτίων τῶν δροὺν τῆς παταδένεως, τῆς συνεχοῦς ἐργασίας, τῆς φυγαγώγιας καὶ τῆς ἀσφαλείας τῶν ἀξιωματικῶν. "Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐφοπλιστικὰς προτάσεις περὶ μειώσεως τοῦ μεθοδογίου, τὸ συμβούλιον εὑρίσκει ταντὰς ἀκάριους εἰς ἐποχὴν ἀνασυγκροτήσεως τῆς κώρως, δόπτε χρειάζεται ἔνθουσιασμὸς καὶ σύντονος προσπάθειας δῶν τὸν ἀνδιαφορούμενον διὰ τὴν ταχείαν τῆς δρεπανικῆς Ναυτιλίας ἀποκατάστασιν.

"Ἀναφορικῶς μὲ τὸ ἡζητημα τῶν φροτίων ἡ ἔκθεσις τονίζει, διὰ τὴν παγκοσμίως πλέον ἐκδηλούμενη προτίμησις τοῦ πετρελαίου ὡς καυούμου ὃς ἀνέτειρε τοὺς προπολεμικοὺς δροὺς τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Οὖτο, τὸ γνώμονας καθεστὼς τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὴν Ἀγγλίαν γεννημάτων καὶ τῆς ἐξαγωγῆς γαυμανθράκων δὲν ὑφίσταται σήμερον, κωρίς καὶ νῦν διαφαίνεται ἐπλίς τις ταχείας ἐπανόδου εἰς αὐτό.

"Ως πρὸς τὴν διεθνῆ ναυτιλιακὴν κατάστασιν, ἀποφέρεται ἡ ζωηρὰ ἐπιθυμία δῶν τὸν κωρὸν πρὸς ἀπόκτησιν μεγαλύτερας κατὰ τὸ δυνατὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἔναντι γησανταὶ κατὰ τὸν πλεύμονα μίαν τεραστίαν κωρητικότητα, ἡ Σουηδίαν κατασκευάζει ἀξιόλογα σκάφη καὶ ἡ Ναυτιλία τῆς εὐρίσκεται εἰς ἀρίστην οἰκονομικὴν κατάστασιν, ἐνῷ ἡ Νορβηγία, ἡ Ὀλλανδία, ἡ Δανία καὶ γενικῶς δῶλαι μὲ κῶδαι — ἔξαιρεται τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ἰαπωνίας — ἐντονον ἔχουν ἀνάλαβει ἀγορὰ ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως, διότι ποτενούν, διὰ τὴν εὐημερία τῶν ἔξαρτατα κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ τὴν ἀνδιαφοράν συμμετοχῆς τῶν εἰς τὰ ταχαλάστη σχετικά. Φοδούμεθα — τονίζει ἡ ἔκθεσις — διὰ συντόμως ἡ παγκόσμιος κωρητικότης ὃντας ὑπερβαίνει τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας, οἱ δὲ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε.Ν. δύνανται πολὺ καλά νὰ ὑπολογίσουν τὰς διλιεράς συνεπείας ἐνῷ τοιούτου γεγονότος.

Διὰ τὴν ἐπιτυχὴν ἀντιμετώπισιν μᾶς ναυτιλιακῆς κοίσεως προστάθη εἰς τὸν Διάσκεψιν τοῦ Σημάτη ἡ διὰ μᾶς κοινῆς διεθνοῦς συμφωνίας κατανομὴ τῆς παγκοσμίας διὰ τὰς μεταφοράς κωρητικότητος εἰς τὰς διαφόρους κώρως ποδὸς ἀποφορῆν τοῦ πληθωρισμοῦ, ἀλλ' ἡ τοιαύτη τοῦ ἤητηματος ὄθυμος ἔθεωρήν — διὰ τὸ ἐγγύς τοῦλάχιστον μέλλον — ἀποργανωτοποίητος. «Μοιραίως — καταλήγει ἡ ἔκθεσις — φερόμεθα ποδὸς ἔνα σκληρὸν ναυτιλιακὸν ἀνταγωνιστὸν καὶ δῶλοι οἱ ἀνδιαφορούμενοι διὰ τὴν ἐπικράτησιν τῆς δρεπανικῆς Ναυτιλίας ὁπειλούν νὰ συνενώσωμεν εἰς τὸ ἀγδύνα τόν τὰς δυνάμεις μας. Ἐπιχειρήστες οἰκονομικῶς ὑγιεῖς, μὲ ίκανήν διοικησην, παλὰ πλοῖα καὶ καλὴν τὸν πληρωμάτων ἀπόδοσιν, ἀποτελοῦν τὰς βασικὰς προϋποθέσεις διὰ μίαν ισχυρὰν δρεπανικὴν Ναυτιλίαν.

Ἡ προοπτικὴ διὰ τὴν Ναυτιλίαν

"Ο πρόεδρος τῆς ἀγγλικῆς ἑταῖρας «CLAN LINE» λόρδος Ρόδελγουν εἰς πρόσφατον ἐν Λονδίνῳ διάλλαν τὸν ἀνεφόρθη γενικότερον ἐπὶ τῆς προοπτικῆς τῆς παγκοσμίας Ναυτιλίας, ὡς αὕτη ἐμφανίζεται ὑπὸ τὰς διαφορές κώρως ὑπερβαίνει σήμερον συνθῆκας. «Η Ναυτιλία — εἶπε μεταξὺ ἀλλοί — ἔξαρταται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τὴν κίνησην τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ τὴν ἔξελιξιν τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς καταστάσεως. Τὸ πλέον ἀνδιαφόρον ἔρθηται ἀφορᾶ πάντοτε τὴν τύχην τῆς πληθωρικῆς κωρητικότητος, ἡ δούλη ἔναντι γησαντή ἀπὸ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Οδόεις ἀκόμη γνωρίζει ποιῶν ποσοστὸν τῆς ἐν λόγῳ κωρητικότητος ὃντας ἀχρηστεύτη, ποιῶν θὰ πωληθῇ εἰς τὸν ἔχοντας ἐρωπλιστὰς καὶ ποιῶν θὰ κρατήσουν ποδὸς περιπτέρων ἐκμετάλλευσιν εἰς τὸν διεθνῆ στίβον οἱ ἀμερικανοί. Ἀφ' ἐτέρου, διὰ τὰ δρεπανικὰ ναυπηγεία καὶ τὰ ναυπηγεῖα τῶν ἄλλων εὐπωπάκων κωρῶν είναι κεκορεσμένα μὲ παραγγελίας διὰ κρονικῆς περιόδου δύο καὶ τριῶν ἑταῖρων, ἐνῷ ἐτέρος παράγον, ποδὸς ποτέται νὰ ληφθῇ ὑπὸ δύο, είναι διὰ τοῦλα δύο, στερούμενα ἀνέκαθεν ὑπόλογοισμον ναυτιλίας, ἀπεράστασιν κῆδην ν' ἀποκτήσουν ἀξιόλογον... ἔκάστη ἐμπορεύοντα στόλον. Ἡ ίδια τάσις είχε πα-

Z. ΚΛ. ΛΑΝΙΤΗΣ

ΛΕΜΕΣΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1903

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

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

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : ΚΛΕΑΝΘΗΣ

ραπηθῆται καὶ μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον, ἀλλ' ἀπὸ τὴν προσπάθειαν ἐκείνην ἀπώλεσαν τότε αἱ μὲν Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἔνα δισεκατομμύριον λιρῶν, πολλὰ δὲ ἐκατομμύρια λιρῶν δὲ Καναδᾶς, ἡ Αὐστραλία καὶ ἡ Νότιος Αφρική. Τὸ πάθημά των ἐκείνον διεθνῶς προσέπειται τοῖς πειρατέοις τῶν φροντιστικοῖς. 'Αντ' αὐτοῦ ἐπαναλαμβάνουν καὶ σήμερον τὸ πείραμα εἰς δάρος τῶν φροντιστικούς λαῶν των.

»Ἐναὶ ἀλλοὶ ἡζητημα — ἔξηκολούθησεν ὁ ὁμιλητής — ποὺ ἐνδιαφέρει τὴν ἀγγελικὴν ίδιως Ναυτιλίαν, ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὴν ἑθνικοποίησις τῶν τημάτων τὴν παραγωγῆς καὶ τὴν τημάτων τῶν τημάτων τοῦ γαύληρας. Οὖτο, τὰ πλοῖα τὰ καταναλίσκοντα διὰ τὴν πρόσθιαν τῶν τημάτων σήμερον καὶ διὰ δαπανηρᾶ. Εἰς ἐπίμετρον ἡ Ἐλλειψη διαθεσίμων γιανθράκων εἰς τοὺς λιμένας καὶ εἰς τοὺς ἀνθρακευτικοὺς σταθμοὺς παρεμβάλλει μεγάλας δυσχερείας εἰς τὴν διαλήπτην πλοιώσιν τῶν πλοίων καὶ συνάκις γίνεται πρόσθενος σοδαρῶν ζημιῶν. 'Ιδιαιτέρως, τὸ «τράμπε» στάσης ησάνθησαν περισσότερον τὸν ἀντίτεταν τῆς μειώσεως τῆς παραγωγῆς γιανθράκων, διότι εἰς τὴν μεταφορὰν ίκανῶν φροτίων προσιζομένων διὰ τὸ ἔξωτερον, ἐβάσαν τὴν κάλυψην ἐνδός μέρους τῶν δαπανῶν των διὰ τὴν ἀνάληψην ταξιδίων. Πάντως, παρ' ὅλας τὰς μέντορέων δυσχερείας, αἱ ἑταῖραι τακτικῶν γραμμῶν ἀνέλαβον μὲ θάρρος τὴν ζεμαντικὴν ναυπηγικὴν προγραμμάτων μεγάλης, σχετικῶς.

Ἐξελίξεις εἰς τὴν πρώτων πλοιώσιν τῶν πλοίων

Εἰς πρόσφατον λόγον τοῦ διόρδερος τοῦ «Ἔνστιτούτου τῶν Μηχανικῶν Θαλασσῆς» ἡσχολήθη μὲ τὰς νέας ἔξελιξεις εἰς τὰς πρωστηρίδας μηχανῶν καὶ τὰς ἐπ' αὐτῶν προδιέφερες διὰ τὸ ἐγγύς, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ ἀπότερον μέλλον. «Ο πρῶτος σημαντικός σταθμός — εἰπεύθαντον τὸ πρότον, ὅπετε νὰ ἀντέξῃ εἰς μακροχρόνιον συνεχῆ κίνησιν ὑπὸ ὑψηλᾶς θεμοκοσμίας. 'Εάν ἐπιτευχθῇ τοῦτο, αἱ νέαι μηχαναὶ θὰ είναι ἔλλειψειρειαὶ καὶ καταλαμβάνουν πολὺ μικρότερον κύρωσιν τῶν πλοίων τὰς ἔχοντας.

»Οσον ἀφορᾷ τὰς μηχανὰς ἀτομικῆς ἐνεργείας, δὲν φαίνεται πιθανή — προσθέτηκεν — ἡ χορηγοποίησις τῶν, πρὸ τῆς παρελεύσεως τοῦλάχιστον ἐνῷ μακρού εἰσέτη χρονικοῦ διαστήματος. «Οταν διμος κατορθωθῇ καὶ τοῦτο, θὰ καταγράψουν εἰς τὰ πλοῖα τὰ «επτάνκερες», ἐνῷ ἐπὶ πλέον διὰ τὴν επιτυχούσθη ταχύτητας, τὰς δούλιας σήμερον θεωροῦμεν ἀνεψίκτους. Αἴσιης, ἔνα μεγάλης ὑπεροκεάνιον θὰ ἐπιτυγχάνῃ νὰ κινήσαι τούρερός, μὲ μίαν ταχύτητα διὰ μιλλών τὴν δροῦν. Διανύμεν μίαν περίοδον, καθ' ἦν δέον γὰν ἀναμένονται σπουδαῖα ἔξελιξεις εἰς τὴν πρώτων τῶν πλοίων, σημαντικότερα διὰ ἐκείνας ποὺ ἐπραγματοποίησαν κατὰ τὴν παρελθόντα πεντηκονταετίαν.

Περαιτέρω διὰ μιλητῆς ἀνεφέρθη εἰς τὸν γαύληρα. «Ἐλναι γεγονός — εἰπεν — διὰ τὰ μεγάλης ὀπωσδήποτε κωρητικότητος πλοία ἔπαιντος πλέον νὰ λαμβάνεται ὑπὸ δύνην δὲ γαύληρας. Μετὰ τὴν ἐπιδεινωτούσιν μάλιστα τῆς καταστάσεως διὰ τὴν πλευρῆς τῆς παραγωγῆς γιανθράκων

Τὰ ἀγγελικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,"

Χρησιμοποιοῦνται παρ' ὅλων τῶν Ἐθνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων μεγάλην αὔξησιν πελατείας.

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

"CAMREX, NON-OXIDIZING PRESERVATIVE"

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

ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.

Ίδιαιτέρα δινοσις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF

Τηλεγραφήματα : «CAMREX» Cardiff ή Sunderland

ανθράκων εν Αγγλία, συνεπέιται της κρατικοποίησεως των άνθρακων χάριν, είς σπανίας περιπτώσεις όταν ναυπηγούνται έφεζης πλοΐα με κατανάλωση γιανθράκων. Διότι τούς λόγους αντόν — κατά τὸν διάλεκτον — φαίνεται έγκαταλειπομένη κάθε συστηματική προσπάθεια βελτισμού τῶν δρόμων χρησιμοποιήσεως τῶν γιανθράκων, ως κανονικού διά πλοΐα.

Η παραγωγή γιανθράκων

Άπο ειδικήν έποκρίσιμην άποφθοσαν τὴν ἐφετεινήν παραγωγήν γιανθράκων εν Μ. Βρετανίᾳ ἀποσπώμεν τὰς κατωτέρων ἐνδιαφερούσας περιοπάς. «Μὲ τὸν σημερινὸν ρυθμὸν τῆς ἐργασίας εἰς τὰ ἀνθρακωργεῖα ή ἔτσια παραγωγὴν θὰ ἀνέλθῃ — κατὰ τὰς πλέον αἰσιοδόξους προβλέψεις — εἰς 170 ἑκατομμύρια τόννων, μὲ τὴν προσθήκην δὲ καὶ μερικῶν εἰδικῶν ποσοτήτων θὰ φθάσῃ τὸ 186 ἑκατοντά, τόννων. Ἐπὶ πλέον, πιάροι ηδη ἔνα ἀπόθεμα 8 ἑκατ., τόννων, εἰς τρόπουν ὅστε η ὄλικη ποσοτὴ διαθεσίμων γιανθράκων θ' ἀνέλθῃ εἰς 194 ἑκατοντά, τόννων. Αἱ ἀνάγκας κατανάλωσεως, ἐν Μ. Βρετανίᾳ μόνον, ἐπλογίζονται εἰς 188 ἑκατομμύρια τόννων καὶ, αἱ ἔξαγωγαί εἰς 8 ἑκατ., τόννων, τοῦλάχιστον. Τὰ ἀποθέματα, ἀτίνα πρέπει νὰ ὑπάρχουν εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς χειμερινῆς περιόδου πρὸς ἀντιμετώπισιν ἐνδεχομένων ἀνομαλιῶν, ὑπολογίζεται νὰ φθάσουν τὰ 8 ἑκατ., τόννων, ἔναντι τῶν ἀναγκωνύτων εἰς τὴν κατανάλωσιν 11 ἑκατ., τόννων. Φόδοι ἐν τούτοις βάσιμοι διατυπώνονται, διότι οἱ ἀντωτέρω ἀριθμοὶ δὲν θὰ πραγματοποιηθοῦν, ὅσον ἀφορᾶ τὴν παραγωγὴν, ἐὰν σημειωθοῦν ἀπεργία ή προκύψουν ἑτέρας φύσεως ἀνομαλία. Ἀντιμετωπίζεται ως ἐκ τούτου τὸ ἐνδεχόμενον σοβαροῦ ἐλλείμματος τῆς παραγωγῆς, μὲ ἀναπότελεπτον συνέπειαν τὴν κατ' ἀνάλογον ποσοτὸν μείωσιν τῶν ἔξαγωγῶν.

Παρὰ τὰς αἰσιοδόξους ἀνακοινώσεις τοῦ ἀριθμοῦν υπονογοῦ ἐπὶ τῶν Καναλιών, διότι η Ἑθνικοποίησης τῶν ἀνθρακωργεῖων ἀδημούγοντες εὐνοϊκὴν ἀτμόσφαιραν, συνέβη τὸ ἀντίθετον ἀκριβῶς. Ἐμφανίζεται δηλαδὴ μεγαλύτερα ἀποθητικά η πρότερον μεταξὺ τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος εἰς τὴν ἀπόδοσιν του. Εἰς τὴν ἐπισκόπησιν συνιστάται ἐν τέλει, διότι οἱ αἰξηθῆ ἀφ' ἐνδέκα πάνω θυσίᾳ παραγωγὴν τῶν ἀνθρακωργεῖων καὶ μειωθῆ ἀφ' ἑπέδου διὰ τῆς ἑπολῆς αὐτηρῶν περιορισμῶν ἡ κατανάλωσης, ἵνα ἀποσοδηθῇ η ἀπὸ τούτῳ σαφῆς διαφωνούμενην ἔντονος κρίσις γιανθράκων κατὰ τὸν προσεγκή χειμῶνα ἐν Αγγλίᾳ.

Νορβηγία

Προβλέψεις διὰ τούς ναύλους

Εἰς συνέντευξίν τοῦ ὁ πρεδεδος μιᾶς μεγάλης νορβηγικῆς ναυτικῆς ἑταρίας ὑπεστολήζειν, δῆτα φοεῖται πτῶσιν τῶν ναύλων εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς κατὰ τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους. «Μετὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον — εἰπε — η ἀνατύπωσης τῶν ναύλων διήρχεσεν ἐπὶ ἔνα καὶ ἥμισυ ἓτος, ἐνῷ ηδη η ὑποχόρησης ἀναμένεται ταχύτερον, ἀλλ' εἰς κλίμακα διποσδήποτε περιωρισμένην». Τὴν γνώμην τοῦ ταύτην ὁ ὄγκεις νορβηγηγὸς ἐφοπλιστὴς ἔβασιτο μεταξὺ ἀλλών καὶ εἰς τὸ γεγονός, διότι αἱ Ἕνωσίν Πολιτεῖαι ἔχουν ζωτικὸν σημφέρον γὰρ διατηρηθῆν οι ναῦλοι εἰς ὑψηλὴ ποσοτήτη, ἵνα οὕτω καταστῇ δυνατή η ἀντιμετώπιση τῶν ὑπερόχγων δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων.

Αὔξησις τῆς χωρητικότητος

Κατὰ τὸ α'. ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ὁ νορβηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος ηὗθην κατὰ 59 πλοΐα, 31.000 τ. γκρός. Ἐν τῇ πραγματικότητι, η προστείσια χωρητικότης διότι πολὺ μεγαλύτερα καὶ ἀνήκειν εἰς κανονιγγῆ σκάφη διαφέρουν κατηγοριῶν, κυρίως δὲ δημολογινῶν τάνκερος καὶ μεγάλων φορτηγῶν, ἀλλ' η καθαρὰ προστήκη περιωρισθεῖ, συνεπειά τῆς πωλήσεως εἰς ἀλλοδαποὺς ἐφοπλιστὰς 25 περίπου πλαταῖς ἡλικίας νορβηγικῶν πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 50.000 τόννων γκρός.

Ρουμανία

Ἡ καταβολὴ τῶν ἐπανορθώσεων

Ἀπὸ τὴν δαλακνικὴν οἰκονομικὴν Ἐπιτροπὴν, η δούλια συνεδριάζει εἰς Παρισίους, ὃς τυῆμα τῆς Διασκέψεως, δὲ δρεπανὸς ἀντιπρόσωπος ὁ ζῆτησεν, ὅπως εἰς τὴν συνθήκην εἰρήνης μὲ τὴν Ρουμανίαν τεθῇ εἰδικὴ διάταξις, ὑποχρεούσα τὴν κυβερνήσειν τοῦ Βουκορεστίου νὰ καταβάλῃ ἐπανορθώσεις διὰ τὰ ἀπολεσθέντα η διαβεντά ἐν Ρουμανίᾳ πλοΐα, τὰ ἀπόλεκτα εἰς ὑπέρθινος τὸν 'Ηνωμένων' Ἐθνῶν. Κατὰ τὴν ἔνορξην τοῦ πολέμου — εἰπεν δὲ ἄγγελος ἀντιπρόσωπος — εὑδέθησαν εἰς τὰ διόπτην τὰ 10 ἑπεστρώφησαν, 4 ἐθνισθήσαν, 5 ἔχουν ἀνάγκην ἐποικεῦν, ἐνῷ τεσσάρων ἄλλων ἀγνοεῖται η τύχη.

Ο ρῶσος ἀντιπρόσωπος ἀντετάχθη εἰς τὴν δρεπανικὴν ταύτην αἴτησιν, χαρακτηρίσας ὡντὴν ὡς ἐντελῶς ἀπαράδεκτον. Ἡ Μεγάλη Βρετανία — εἰπεν — ἀξοῖ ἀπὸ τὴν Ρουμανίαν ἐπανορθώσεις διὰ τὰ ἀπολεσθέντα ξένα πλοΐα. Ἐὰν η αἴτησης γίνη ἀποδεκτή, θὰ ὑποχρεούθῃ η Ρουμανία νὰ τοποθετήσῃ σχετικάς παραγγελίας εἰς ξένα ναυπηγεῖα, καθ' ην στιγμὴν δὲν διαδέτει τὸ ἀναγκαῖον διὰ τὰς ἐν λόγῳ ναυπηγεῖσι συνάλλαγμα. Κατὰ τὸν ἔδιον ἀντιπρόσωπον, ἔδει νὰ ἀπορριφθῇ η αἴτησις καὶ διὰ τὸν λόγον, διότι οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὰ ἀπολεσθέντα πλοΐα ναυτικοὶ ἐπιχειρηματίαι, ἐφόσον εἰχον ἐπαθεῖ η διατύπωση τῶν τροποποιήσεων τὸν προτάσεων τοῦ. Ἡ 'Ἐπιτροπὴ ἐπεφυλάχθη' ν' ἀποφασίσῃ ἐν καιρῷ ἐπὶ τοῦ διονού ζητήματος.

Σουηδία

Ναυτιλιακή δραστηριότης

Εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου διημέρου 1.1. ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ συνηδικά ναυπηγεῖα 55 πλοΐα, 195.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν δύοιων 48 σκάφη, 183.000 τ. ησαν δημελοκίνητα καὶ 7 μόνον, 10.000 τ. ησαν ἀτμόπλοια. Κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον ἔναντι της ναυπηγεῖας τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὰς ἐπανορθώσεις σκάφη. Οσον ἀφορᾷ, ἐξ ἄλλων, τὰς ἀπαιτήσεις διὰ τὴν κορισμοποίησην τῶν ἐν λόγῳ πλοίων υπὸ τῆς Ρουμανίας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, καθὼς καὶ διὰ τὰ διαφυγόντα κέρδη, ἐδήλωσεν, διότι δέχεται τὴν τροποποίησην τὸν προτάσεων τοῦ. Ἡ 'Ἐπιτροπὴ ἐπεφυλάχθη' ν' ἀποφασίσῃ ἐν καιρῷ ἐπὶ τοῦ διονού ζητήματος.

Κατὰ τὸν αὐτὸν ἀφ' ἑτέρου χρόνου εἰχον κλεισθῆ νέα παραγγελίαι διὰ τὰ ναυπηγεῖα καὶ τῶν τριῶν χρόνων, περιλαμβάνουσα 271 σκάφη, 1.073.000 τ. γκρός. Αἱ παραγγελίαι αὐταὶ, τῶν δύοιων η ἐπετέλεση δὲν ἔχουσεν ἀδύνατον, κατενέμοντο δὲς ηδησ. Εἰς τὰ νορβηγικά ναυπηγεῖα 96 πλοΐα, 136.000 τ., εἰς τὰ συνηδικά 137 σκάφη, 783.000 τόννων καὶ εἰς τὰ δανικά 38 πλοΐα, 154.000 τ. γκρός. Ἐκ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκάφων, ένα σοσσόν 3.000 τόννων ησαν μικρὰ ἀπτοπλοῖκα. Τὰ ὑπὸ ναυπηγεῖσιν δημελοκίνητα ἔκαλυπτον ἔνα ποσοστὸν 85 οὐο τῆς διῆς ὑπὸ κατασκευὴν χωρητικότητος, τὰ δὲ ἀτμοπλοῖα 15 οὐο μόνον.

Κατὰ τὸν αὐτὸν ἀφ' ἑτέρου χρόνου εἰχον κλεισθῆ νέα παραγγελίαι διὰ τὰ ναυπηγεῖα καὶ τῶν τριῶν χρόνων, περιλαμβάνουσα 271 σκάφη,

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI
Τηλέφωνον AVENUE 3733

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

ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ 10

HOLLAND HOUSE, 1)4 BURY STREET
LONDON

RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS
FOR THE

SALE, PURCHASE ASSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.
Tel. AVENUE 3733.

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

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

**Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | Λεωφ. Βασ. Κανονατάνιου 27α—Τηλ. 40658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΟΡΟΙ ΕΓΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Έσωτεροι Δρ. 20.000 Έξωτεροι Δίσαντας Αγγλίας 3.—
Δι' ΑΙΓΑΛΙΑΣ ωπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
«Αντιπρόσωπος μας είς την Αγγλίαν:

A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE,
91/8 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

'Η παραλαβή τῶν «Λίμπερτους»

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀναγραφομένων εἰς τὴν α' σειρὰ μαζὶ πληροφορῶν διὰ τὴν ἄγονων τὸν «Δίμπερτους», μᾶς γράφων συμπληρωματικῶς ἐκ Νέας Υόρκης, διτὶ συνεστήθη ἐκεῖ ἐπιτρόποι ἐκ τῶν κ. κ. Μανόλιον Κουλουκούντη, Γ. Μόστου καὶ Λιβανοῦ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ κ. Κουντουράτη ἀπὸ μέρους τῆς ἐν Οὐδαιγικτῶν Ἑλληνικῆς πρεσβείας, πρὸς διεκπεραίωσιν τῶν σχετικῶν παρὰ τῇ «Ναυτιλιακῇ Ἐπιτροπῇ» διατεθέσεων καὶ παραλαβὴν τῶν σκαφῶν. Αἱ ὑποβληθεῖσαι τὴν 10ην Σ/δριον αἵτησις ἀναφέρονται εἰς 70 πλοῖα, περιλαμβανομένων καὶ πινων «Βίκτορες». Αναμένεται ἡ ὑποβολὴ καὶ ἄλλων αἵτησεων.

Παρασημοφορία «Ελληνος μηχανικού

Τὴν 29ην Αλγούστου εἰς τὴν Ἀμερικανὴν Πρεσβείαν τῶν Παρισίων μία σεμνὴ τελετὴ παρασημοφορίας «Ελληνος ναυτικοῦ ἔλαβε χώραν. Παρουσίᾳ δύον τοῦ προσωπικοῦ τῆς Πρεσβείας, δι' Ἀμερικανὸς πρεσβευτῆς ἐπέδωκεν εἰς τὸν κ. Ν. Σ. Δεληγιανόπουλον, «Ελληνο μηχανικόν, ὑπηρετήσαντα εἰς τὸν Ἀμερικανὸν Εμπορικὸν Ναυτικόν, τὰ διάσημα τοῦ Ἀφιστείου τῆς ἀνδρείας ἐδιὰ διακεκριμένας πρᾶξεis ἐν πολέμῳ».

Ο κ. Δεληγιανόπουλος, μόνος αὐτὸς μεταξὺ δύον τοῦ πληρώματος Ἀμερικανικοῦ μεταγωγικοῦ, παρέμεινεν ἀπότομος εἰς τὴν θέσιν τον καὶ κατέσθετο τὴν ἐργασίαν ἐπὶ τοῦ σκάφους πυροπλάνων. Τὸ μεταγωγικόν, ἐμφόρον μὲ πολὺτιμον εὑρετικὸν πολεμικὸν ὑλικὸν, εὐρίσκετο ἀνοικτὰ τῶν ἀκτῶν τῆς Νέας Γουνίνας, κατὰ τὰς διεξαγομένας ἐκεῖ ἐπιχειρήσεις ἀποβάσεως. Ο πλοιαρχὸς καὶ τὸ πλήρωμα, πανικοβληθέντες, ἐπέδησαν τῶν λέμβων καὶ ἐγκατέλειψαν τὸ σκάφος. Ο κ. Δεληγιανόπουλος α' μηχανικὸς ἐχειρίσθη μόνος τὰς ἀντλίας καὶ ἐπέτυχε τὴν καταστολὴν τοῦ πυρός. «Εσωσε τὸ σκάφος καὶ τὸ πυρόν.

Ἐκτότε ὁ κ. Δεληγιανόπουλος ὑπέρειπεν ἐπὶ διαφόρων ἄλλων πλοίων καὶ μετὰ τὴν ἀπελευθερωσιν τῆς Γαλλίας διέμενεν εἰς τὴν Βουλώνην οἰκογενειακῶν. «Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ὑπηρεσία τῆς Ἀκτοφυλακῆς τὸν ἀνέγνετο. Ἐπληροφορίην τὴν διενύθησαν τον καὶ διὰ τῆς Ἀμερικανικῆς Πρεσβείας τὸν εἰδοποίησε νὰ παρουσιασθῇ ἐκεῖ τὴν 29ην Αλγούστου καὶ δῶν 3.15' μ. μ. Ο Ἀμερικανὸς πρεσβευτὴς μετὰ τὴν παρασημοφορίαν, ἔζητον τὸν κ. Δεληγιανόπουλον πληροφορίας ἐπὶ τῆς οἰκογενειακῆς καὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τον. Ἐδήλωσεν, διτὶ ἡτοῖς οὔρογος. Μετ' ὅλιγας ήμέρας ἔλαβε πρόσκλησιν νὰ ἐπιβῇ ὡς μηχανικὸς τοῦ ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ «William Thorntons».

Ο κ. Δεληγιανόπουλος ἔξεπλήσθη τὸ καθήκον τον. Τοῦ ἀνεγνωρίσθη, δῶμας, ἡ θωρική τον πρᾶξις αὕτη. Πέστοι ὑπῆρξαν ἀπανεῖς ήσωες εἰς τὸν Εμπορικὸν μαζὶ Ναυτικὸν κατὰ τὸν πόλεμον...

· Αἱ διαφοροί μὲ τὰ πληρώματα

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατηρισθησαν μία πρωτοβάθμιος καὶ μία δευτεροβάθμιος διαιτητικαὶ ἐπαρτοριαὶ πρὸς ἀπέλυσιν τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας μεταξὺ πλοιοκτήτων, πλοιοχώρων καὶ πληρωμάτως προκυπτῶν διαφορῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τοῦ Λογδίνου τῆς 2.9.43 η τῶν διατάξεων τοῦ Εμπορικοῦ Νόμου η ἄλλων νόμων καὶ κανονισμῶν.

Τῆς πρωτοβάθμιον Επιτροπῆς μετέχουν οἱ κ. κ. Παν. Γιαννούλατος καὶ Ἀντ. Δημάδης ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν, Ἄνδρ. Κριαρᾶς καὶ Δημ. Μπενετάτος ἐκ μέρους τῶν ἐργατῶν Θαλάσσης, μὲ ἀναπληρωματικά μέλη τὸν κ. κ. Μ. Διακόπην καὶ Εξτ. Δρακονίην διὰ τῶν πλοιοκτήτων καὶ Θ. Κοντὸν καὶ Κ. Χατζηθεοδόρου διὰ τὸν κ. Πασχ. Θεοδωράκην διὰ τῶν ἐργάτων Θαλάσσης.

Τῆς δευτεροβάθμιον Επιτροπῆς μετέχουν οἱ κ. κ. Γεώργ. Γιαννούλατος, Λ. Νομικός, Π. Πρωτόπαπας καὶ Π. Παταμάνος ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν καὶ Π. Καλαποτάκης, Ηλ. Κροκάδας, Γ. Κοκλάδας καὶ Γ. Βούλγαρης ἐκ μέρους τῶν ἐργατῶν Θαλάσσης, μὲ ἀναπληρωματικά μέλη τὸν κ. κ. Εμ. Μιχαληρόν, Ἄνδρ. Συνοδίνον, Περ. Κυριακίδην καὶ Θεόδ. Τεργιάζον διὰ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ Βασ. Μπεκάζον, Ν. Σπηλιάδην, Ενάγγ. Κλαουδάτον καὶ Πασχ. Θεοδωράκην διὰ τῶν ἐργάτων Θαλάσσης.

Τῆς πρωτοβάθμιον διαιτητικῆς Επιτροπῆς θέλουν μετέχει ὡς πρόεδρος εἰς τὸν ἐν Πειραιῇ ὑπότετούντων Πρωτοδικῶν, διοικούμενος ὑπὸ τοῦ Προσέδρου Πρωτοδικῶν καὶ ὡς εἰσηγητής ἀνεν ψήφου δι' Κεντρικὸς Λιμενάρχης Πειραιῶς ἡ ξερος λιμενικὸς ἀξιωματικὸς ὑπὸ τοῦ διοικούμενος, τῆς δὲ δευτεροβάθμιον Επιτροπῆς θά προερχεται δι' πρόεδρος τῶν Πειραιεὶς Πρωτοδικῶν, εἰσηγητής δὲ ἀνεν ψήφου θά είναι ἐκά-

στοτε εἰς ἐπὶ τούτῳ διοικούμενος ἀντιπρόσωπος τοῦ διοικούμενος Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

· Η παραλαβὴ τῶν γερμανικῶν

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν παραλαβὴν τῶν παραχωρηθέντων εἰς τὴν Ἑλλάδα γερμανικῶν πλοίων ἔναντι ἐπανορθώσεων, ἐπηλεγραφήθησαν ἐκ Λονδίνου αἱ ἀκόλουθοι μεταβολαί: Τὰ ἀτμόπλοια «SIVAS» 3832 τὸν γκρός (τοῦ 1928) καὶ «MARIANNE» 802 τ. γκρός (τοῦ 1918) εἶναι θυμούμενα, τὰ δὲ μικρὰ ἀκτοπλοϊκά φορτηγά «KURLAND» 226 τὸν γκρός (τοῦ 1920) καὶ «SENATOR SCHROEDER» 218 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἀπεδόθησαν εἰς τὴν Γερμανίαν διὰ τὰς μεταφορικὰς της ἀνάγκας. Τέσσαρα ἄλλα φορτηγά φερεούσαν σοσσαράς ζημίας, τῶν δοιών τὸ σύστοις τῶν ἐπανενῶν πετογύσθη εἰς 115.000 λιρῶν, ὡς ἔξης: «ALWINE RUSS» 988 τ. γκρός (τοῦ 1922) λίραι 20.000, «KARLSHAVEN» 1923 τ. γκρός (τοῦ 1914) λίραι 50.000, «MEMPHIS» 1996 τ. γκρός (τοῦ 1918) λίραι 15.000. Καὶ «NEPTUNE» 1594 τ. γκρός (τοῦ 1928) λίραι 30.000. «Ἐναντὶ τῶν ἀντέθερων τεσσάρων πρώτων μάζα παρεχωρήθησαν τέσσαρα ἄλλα μεγάλα σκάφη ἐνθαῦτα τὰ τέσσαρα βεβλαμένα εἰναὶ θελεύθεροι νὰ τὰ παραλάβωμεν, ἐφόσον κρίνομεν σχόπιον τὴν ἐπικενήν των. Ἐπίσης ἐμπατιώθη ἡ ἐπιστροφὴ τοῦ φορτηγοῦ «Καλαντα»

Τὰ τέσσαρα εἰς ἀντικατάστασιν παραχωρηθέντα φορτηγά, εἶναι τὰ ἀκόλουθα: «BRIGETTE» 2740 τ. γκρός (τοῦ 1922), «HAVRICHT» (;) 3970 τ. γκρός (τοῦ 1920), «POSEIDON» 3911 τ. γκρός (τοῦ 1919) καὶ «SIMON VON UTRECHT» 4949 τ. γκρός (τοῦ 1922).

Κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ πλοιάρχου - λιμενικοῦ κ. 'Αντ. Μπαχᾶ, παρελήφθησαν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἀμβούργον τὸ φορτηγὸν «STERN» 1599 τ. γκρός (τοῦ 1922) καὶ τὸ ἐπιβατηγόν «KENRWIEDER» 541 τ. γκρός (τοῦ 1901), εἰς δὲ τὸ «Οσολοπήφη» τὸ δημελοπίσθητον ἀποτοποίηδό φορτηγὸν «FLACHSEE» 757 τὸν γκρός (τοῦ 1927). Ἐπίσης παρελήφθη εἰς τὸ Λονδίνον ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς τὸ φορτηγὸν «PLUTO» 1412 τ. γκρός (τοῦ 1925). Τελούν ἔξι ἄλλον ὑπὸ παραλαβὴν ἐν Αγγλίᾳ τὸ φορτηγὸν «POSSEHL» (ἡδη «EMPIRE EXE») 2369 τ. γκρός (τοῦ 1921) καὶ ἐν Δανίᾳ τὸ δεξαμενόπλοιον «WOLLIN» 2564 τ. γκρός (τοῦ 1917).

· Ο διπλασιασμὸς τῶν συντάξεων

Τὸ διοικ. συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαγικοῦ Ταμείου, κατὰ τὴν τελευταῖαν τοῦ συνεδρίασιν, ἀπεφάσισε κατ' ἀρχήν, δῶμας διπλασιασμοῦ αἱ παρεχόμεναι σήμερον ὑπὸ τοῦ Ἰδρύματος συντάξεις. Προσπόθεσις ἀπαραίτητος διὰ τὸν διπλασιασμὸν ἐτέθη ἡ ἀπαραίτησιν διπλασιασμὸν εἰναὶ τῶν πόρων τοῦ Ταμείου, διὰ νὰ μὴ ὑποστῇ τὸν ὀλοκολογικὸν πλοιαρχείον, διδομένον, διότιμος τῶν συντάξεων εἶναι διπλάσιος περίποτον τῶν ἐνέργειας ναυτεργατῶν. Συνεπῶς καὶ τὰ ἐξ εἰσφορῶν πέριποτον τῶν Ε. Α. Τ. εἶναι πολὺ περιορισμένα. Παραλήπτως ἀπεφασίσθη καὶ διπλασιασμὸς τῶν πορηγονέμένων ἐφ' ἀπειρονάτησιν καὶ τῶν μηματικῶν ἀποδυόματων εἰναὶ περίποτον πληρωμάτων.

· Αἱ παλαιαις ἀγαπήσεις αποζημιώσεων

Ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας δημόσιας τοῦ διοικούμενοιο Εμπορικῆς Ναυτιλίας καταρτίζεται νομοσχέδιον, διὰ τοῦ διοίησιν ἀποζημιώντας αἱ οἰκογένεια τῶν ναυτεργατῶν τῶν ἀπολεσθέντων πρὸ τῆς συστάσεως τοῦ Α. Ο. Κ. Π. Αἱ οἰκογένειαι αἰται, αἴτινες ἀνέρχονται εἰς 600 περίποτον, ἐδικασθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἀποζημιώσεως ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν, δυνάμει τοῦ νόμου 551 επερι ἐργατῶν ἀπικημάτων, ἀλλὰ ἀπατήσεις τῶν εἰχον παραγόνται διὰ τοῦ Α. Ν. 18 ἐπερι νομιματικῆς διαρροήματος. «Ἡδη ἐποθήθη δικαιοίον, ἐφόσον οἱ πλοιοκτητῶν εἰχον καλυψθῆ διὰ τ' ἀτυχήματα ταῦτα εἰς τὸν «Αλληλασφαλιστικὸν Συνεταιρισμόν» τοῦ Λονδίνου, τὰ δὲ ἀπατήσεις διὰ τὴν καταβολὴν τῶν ἀποζημιώσεων ποσὰ εἰδίσκουνται εἰς χειρας τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν ἐταύρων εἰς Αγγλικαὶ λίραις, νὰ διενολογηθοῦν οἱ δικαιοῦσι καὶ εἰσπολάζουν τὰς ἀποζημιώσεις τῶν ναυτάς. Δέοντον νὰ σημειωθῇ, διτὶ αἱ καταβολήθησονται ἀποζημιώσεις τὴν εἰναὶ προσηγορισμένα εἰς τὴν σημερινὴν νομιματικὴν κατάστασιν. Ως γνωστὸν, κατὰ τὸ ἀπὸ τὴν Ιησ. Σεπτεμβρίου 1939 μέχρι τῆς 29ης Μαρτίου 1940 χρονικὸν διάστημα, τὸ μεσολάβησαν πορ τῆς ιδρύματος τοῦ Α. Ο. Κ. Π., ἀπολέσθησαν 21 ἐν διλογίον μαζί μεταξύ.

· Οι ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ἀνεργοί

Κατὰ τὸ α' δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνός, δι' ἀριθμὸς τῶν εἰς Κάρδιαρ ενοικουμένων ἀνέργων ναυτεργατῶν μαζί, ἀνήχετο εἰς 25, ήτοι

MONTSHIP LINES LTD**ΜΟΝΤΡΕΑΛ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΜΟΝΤΡΕΑΛ****s) "OCEAN SIDE,,**

Αφιξει εἰς Πειραιά τὴν Ιην. Οκτωβρίου καὶ ἀναχώρησις ἐκ Πειραιῶς διὰ Τεργέστην, Μάλταν καὶ Μόντρεαλ περὶ τὴν 8ην Οκτωβρίου.

Δεχόμενον ἐμπορεύματα διὰ Καναδικούς Λιμένας καὶ πόλεις ἐξωτερικοῦ Καναδᾶ ὡς καὶ Ήνωμένων Πολιτειῶν.

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ: Α. Ε. «ΓΡΑΝΑΡΙΑ»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3 ΤΗΛ. 40-308—ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

Β. ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΛ. 80-525

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: ΑΝΤ. Κ. ΚΟΜΗΝΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, ΤΗΛΕΦ. 43-312.

τοι είς 6 πλοιάρχους, 3 οδιοτηλεγραφητάς, 1 μηχανικόν α', 3 μηχανικούς γ', 3 θάλαμητάλους, 1 μάγειρον, 1 ναυλήηρον, 3 θερμαστάς και 6 ναύτας.

Κατά τὸ αὐτὸν διάστημα, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ ἀνέγεντων ἀνήρατο εἰς 19, ἡτοι οδιοτηλεγραφητάς 2, μηχανικούς α' 2, δοκίμους μηχανικούς 2, ἀρχιθερμαστήν 1, ναύτας 3, δονθούς μαγειρών 2 και ἀνθρακεῖς 2. Δέον τὰ σημειωθῆντα πάντες οὗτοι εἶναι μονίμοι ἐγκατεστημένοι εἰς Αἴγυπτον, ἐπτὸς πέντε.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Κατά τὴν πληροφορίαν ἐκ Λονδίνου, τὰ δικαιοτήτηρα τοῦ Ταίνημάνθι κατέδικασαν τὸν πλοίαρχον τοῦ φορτηγοῦ «Ἄγιος Γεώργιος» εἰς πρόστιμον 200 λιρῶν, διότι ἐπεχείρησεν νὰ εἰσαγάγῃ ἕκεὶ ἄνευ ἀδείας 19 ὕδρολγια, τῶν ὧδοις ή ἀξία ἀνήρατο εἰς 152 λίρας.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς παναμᾶζης ἑταρίας «Κόρθι» γιώτ «Ἀντώνιος» (πρόσθια «Λαΐδη Σαχρούσαντ») εἶναι 374 τ. γκρός.

—Παρὰ τῆς ἀγγλικῆς ἑταρίας «Φρίντων» (τοῦ κ. Ἰγγλέση) ἐχρονοναυλῶθη ἀγγλικὸν φορτηγὸν 10.000 τ. d. w. ἀντὶ 850 λιρῶν μηνιάς.

—Ὦς μᾶς πληροφοροῦν ἐκ Νέας Υόρκης, ἡ τιμὴ τῆς πολήσεως εἰς γαλλοεδραῖς παρὰ τοῦ κ. B. Χανωτή τοῦ φορτηγοῦ τοῦ «Ἀννα» 1.870 τ. γκρός (τοῦ 1889) εἶναι 175.000 δολλαρίων.

—Τὰ γραφεῖα τῆς «Διαχειρίσεως Πλοίων Μεσογειακῆς Ἐνόσεως» ἔγκατεστάθησαν εἰς Πειραιᾶ, λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου 16 (τηλεγρ. διεύθυνσις «ΕΝΟΜΕΣΑΠ»).

Αἱ ἀποζημιώσεις διὰ τοὺς ἀπολεσθέντας

Εἰς δύο νεωτέρας συνεδριάσεις τοῦ Α.Ο.Κ.Π., τὴν 18ην καὶ 20ην Σεριών, ἐπεδικάσθησαν διὰ τὰς οἰκογενείας 49 ἀπολεσθέντων ναυτικῶν μᾶς 644.5 ἑκατ. δραχμῶν κατανεμηθέντα εἰς τὸν κατωτέρω δικαιούχον:

· Αδρ. Παπάζογλου (Νικ. Πατέρας) διὰ τὴν Υπατίαν χήραν Παπάζογλου καὶ τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Μ. Παπούτσας (Ζεῦς) διὰ τὴν Νίκην χήραν Παπούτσα καὶ τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Δ. Μπετσάκος (Παρθενών) διὰ τὴν Μαρίαν χήραν Μπετσάκος καὶ τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Σ. Νιζητάκης (Ερανιδός) διὰ τὴν Χρυσ. χήραν Νιζητάκη καὶ τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Α. Εὐγενίδης (Μαριόγκα) διὰ τὴν Μαρίαν χήραν Εὐγενίδη καὶ τὰ τέκνα της 18 ἑκατ. δραχ.

· Α' Αθαν. Γαβαλᾶς (Πηλεύς) διὰ τὴν Αδαμαντίαν χήραν Γαβαλᾶ 15 ἑκατ. δραχ.

· Ι. Μπάλλας (Αννα Βούλγαρη) διὰ τὴν Λασκ. χήραν N. Μπάλλα 11.5 ἑκατ. δραχ.

· E. Βαρδούζος («Εὐγενία Λιβανοῦ») διὰ τὴν Ηηνελόπηγη χήραν Στ. Βαρδούζου 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Z. Παπαδόπουλος («Νέλλη») διὰ τὴν Αφροδίτην χήραν Παπαδόπουλον καὶ τὸ τέκνον της 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Ιω. Βράιλας («Νικ. Πιάγκος») διὰ τὴν Οἰγναν χήραν Γ. Βράιλα 15 ἑκατ. δραχ.

· K. Μαγγανᾶς («Νικ. Πατέρας») διὰ τὴν Μαρίαν χήραν Μαγγανᾶ 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Στ. Χονδρογιαννόπουλος («Νικολῆς») διὰ τὴν Χρ. χήραν Χονδρογιαννόπουλον καὶ τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Εμμ. Μητροπίας («Ορος Λυκαβηττός») διὰ τὴν Αγγ. χήραν Μητροπία 18 ἑκατ. δραχ.

· Δ. Καλλίνικος («Νεμέα») διὰ τὴν Λανναν χήραν Καλλίνικον 15 ἑκατημένων.

· Στ. Μαγγανᾶς («Νικ. Γ. Κουλουκουντής») διὰ τὴν Κούλαν χήραν Μαγγανᾶ καὶ τὸ τέκνον της 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Δ. Διαμαντικάκης («Κάστωρ») διὰ τὴν Σμαρ. χήραν Διαμαντικάκη καὶ τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Επαμ. Λιανός («Δημ. Γ. Θερμωτής») διὰ τὴν Αγγ. χήραν Λιανόδην 15 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

· Ιω. Χίος («Επαμ. Κ. Εμπειρίκος») διὰ τὴν Λανναν χήραν Χίον καὶ τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δραχμῶν.

· Γ. Κονσταντινόπουλος («Ειρήνη Κυριακίδου») διὰ τὰ τέκνα του 15 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

· Νικ. Λάμπρος («Αιγαίο») διὰ τὴν Λανναν Δ. Λάμπρου 11.5 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

· Αντ. Καλαργόρδης («Νέλλη») διὰ τὴν Ασπασίαν χήραν Καλαργύρδην 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Γεώργ. Μηλιώνης («Νικ. Πατέρας») διὰ τὸν Νικ. Μηλιώνην 15 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

· Γεώργ. Γενναδίος («Δημ. Γ. Θερμωτής») διὰ τὴν Μαρίαν χήραν Γενναδίου καὶ τὰ τέκνα της 18 ἑκατ. δραχ.

· Δημ. Παναγάκης («Ιω. Φαφαλίδης») διὰ τὴν Μαρίαν χήραν Π. Παναγάκη 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Δημ. Μπεγλέρης («Ζαννής Λ. Καμπάνης») διὰ τὴν Φραγκ. χήραν Μπεγλέρη καὶ τὰ τέκνα της 18 ἑκατ. δραχ.

· Δημ. Καρούτης («Πλήγασος») διὰ τὴν Αίγατ. χήραν Καρούτη καὶ τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Αντ. Αγδούλης («Δίοφυς») διὰ τὴν Οίγναν χήραν Γ. Ανθούη 11.5 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

· Αντ. Καμνάκης («Ειρήνη Κυριακίδου») διὰ τὴν Μαργ. χήραν B. Καμνάκη 11.5 ἑκατ. δραχ.

· Αντ. Χάλαρης («Σαρωνικός») διὰ τὴν Αριάδνην χήραν Χάλαρη καὶ τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δραχ.

PAPACHRISTIDIS C° LTD

STEAMSHIP OWNERS, AGENTS, BROKERS

28 ST. JAMES ST. WEST

MONTREAL 1, QUE CANADA

CABLES: PHRIXOS - MONTREAL

PHONE: HARBOUR 7231

MANAGERS:

Northern Star Steamship Co.of Canada Ltd.
Dolphin Steamship Co. Ltd.

Ναυτικαὶ ἐργασίαι πάσης φύσεως εἰς Καναδᾶν.

Ἐξυπηρέτησις ἀποτελεσματικὴ τῶν Ἑλληνικῶν

ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Χρ. Κωνσταντίνος («Σάνι Γκάμπριελ») διὰ τὴν Ειρήνην Κωνσταντίνος και Μ. Άλεξανδρος 15 ἑκατ. δρχ.

Τι. Νάσος («Καλαφάτης») διὰ τὸν Κωνστ. και Μαρίνας Νάσου 11.5 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

Μηχ. Σωφρός («Ορος Λυκαβηττός») διὰ τὸν Δανιήλ. Σωφρόνιος 18 ἑκατ. δραχμῶν.

Κρη. Πανέρας («Καλαφάτης») διὰ τὸν Λεμονάν Π. Τεριακίδην 11.5 ἑκατομ. δραχμῶν.

Νιζ. Καρβέλης («Ειρήνη Κυριακίδην») διὰ τὴν Ἀνθήνη χήραν Καρβέλη και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δρχ.

Κ. Παπαδόπουλος («Καλυψό Βεργωτῆς») διὰ τὴν Ἀθηνᾶν χήραν Παπαδόπουλον 11.5 ἑκατ. δρχ.

Π. Αντωνίου («Ορος Μιγάλη») διὰ τὴν Πολυχένην χήραν Ἀντωνίου και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δρχ.

Παν. Γραισόπουλος («Ολγα Ε. Εμπειρίκου») διὰ τὴν Ἀριστέαν χήραν Γραισόπουλον και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δρχ.

Γερ. Μοσχάτος («Νιζ. Πατέρας») διὰ τὸν Γαρυφαλλιάν χήραν Μοσχάτου και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δρχ.

Γρ. Γλαντζής («Ορος Λυκαβηττός») διὰ τὴν Ἐθνικάν χήραν Γλαντζή 15 ἑκατ. δρχ.

Νιζ. Νικολάου («Ορος Λυκαβηττός») διὰ τὴν Αἰκ. χήραν Σωτ. Νικολάου 11.5 ἑκατ. δρχ.

Άν. Κατσαρέλης («Ολγα Ε. Εμπειρίκου») διὰ τὸν Μελ. χήραν Άγ. Κατσαρέλην 15 ἑκατ. δρχ.

Στιλ. Κούσας («Κλεάνθης») διὰ τὸν Μαρίαν Κούσα 11.5 ἑκατ. δρχ.

Ίω. Δεσεγκρίνης («Κάστωρ») διὰ τὸν Ἐλ. χήραν Δεσεγκρίνη 18 ἑκατομμύρια δρχ.

Στιλ. Ζερβός («Εὐγενία Λιβανοῦ») διὰ τὸν Ὁλγαν χήραν Ζερβοῦ 15 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

Στιλ. Μακρής («Λακωνικός») διὰ τὸν Πηνελ. χήραν Περ. Μακρή 15 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

Άθαν. Τούμπας («Καπετάν Στρατῆς») διὰ τὸν Σεβαστήν χήραν Τούμπα και τὸ τέκνον της 15 ἑκατ. δρχ.

Κωνστ. Αθανασιάδης («Καπετάν Στρατῆς») διὰ τὸν Ἀνναν χήραν Ά. Αθανασιάδον 11.5 ἑκατ. δρχ.

Κωνστ. Γεωνίδης («Αιγαίον») διὰ τὸν Νιζ. και Πλούτην Γεωνίδη 11.5 ἑκατ. δρχ.

Βεν. Χριστόπουλος («Ελληνικός») διὰ τὸν Μαρ. χήραν Χριστοπούλου και τὸ τέκνον της 11.5 ἑκατ. δρχ.

Καλ. Ι. Χάλαρης («Περσέδης») διὰ τὴν Ειρήνην χήραν Ἐμμ. Χάλαρη 11.5 ἑκατ. δραχμῶν.

Η παγκόσμιος ναυλαγορά

Και τὸ δ' 15θμερον τοῦ Σ/δριον διέρρευσε μὲν ζωηρότητα εἰς τὴν ζήτησιν πλοίων ἐξ ὅλων σχεδόν τῶν τομέων τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς, ιδία δὲ ἐξ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, μετά τὴν ληξιν τῆς ἑκεὶ ἀπεργίας. Αἱ τιμαὶ τῶν ναυάλων δὲν ἔτεστησαν σημαντικά διαιωνίσεις. "Εντονος ἐπίσης ὑπῆρξεν ἡ ζήτησις σκαφῶν διά στάμη - τοάρτερο, αἱ δὲ πληρωθεῖσα τιμαὶ διέκενταν ἀπὸ τὰς κατωτέρω παραπιθεμένας ἀντιρροσπεντικάς χρονοναλώσεις.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Μπόνας 3000 τ. φωσφάτων διὰ Πειραιᾶ 25) — "Ουτόβριον.

«ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ» ὅρι ἀνω τοῦ Ροζάρο 7000 τ. γεννημάτων, μὲ συμπλήρωσιν ἀπὸ κάτω λιμένας τοῦ Πλέιτ δι' Ἀμεριδαν δολ. 18, ὄψιν πλήρες φορτίου ἀπὸ Μπονένος "Αὔρες ή Μπάχιαν Μπλάγκαν δολ. 17, Οκτωβρίου 10—31.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ ἀ)π 9000 τ. d. w. τάμη τοάρτερ διὰ τρία συνεχῆ ταξίδια απὸ Ἀμερικανικὸν λιμένας Ατλαντικοῦ (γαύλιδοκας) διὰ Βορ. Γαλλίαν δολ. 10.65 κατὰ τὸν τόνον.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ ἀ)π 3750 τ. d. w. τόταν τοάρτερ διὰ 3 μῆνας, δολ. 6.75, παράδοσις εἰς Σίδενη.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀ)π 8555 τ. d. w. τάμη τοάρτερ δολ. 4, δι' ἑνα ταξίδιον Δ. Τίνδων, παραλαβή - παράδοσις εἰς Κόντινεντ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀ)π 9000 τ. d. w. τάμη τοάρτερ δολ. 4, δι' ἑνα ταξίδιον "Απο" Ανατολῆς, παραλαβή εἰς Μασσαλίαν ὥστε 10 Όκτ., παράδοσις Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀ)π 7850 τ. d. w. τάμη τοάρτερ δολ. 4, δι' ἑνα ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς, παραλαβή - παράδοσις εἰς Ἀγγλίαν — Κόντινεντ.

ΦΑΙΔΕ ΙΙ. (παντ.) 10.000 d. w. τάμη τοάρτερ δολ. 4, δι' ἑνα ταξίδιον 'Αφρικῆς, δολ. 4.75, παράδοσις και ἐπαναπάρδοσις εἰς Γένοβαν.

ΟΡΜΟΣ (σημ. Ἀγγλική) 9700 τ. d. w. τάμη τοάρτερ δολ. 4, δι' ἑνα ταξίδιον 'Αγγλίας — Καναδᾶ — Νοτ. Ἀφρικῆς 1913, ἀμεσος παράδοσις εἰς Ἀγγλίαν και ἐπαναπάρδοσις εἰς Νότ. Ἀφρικήν.

ΠΛΟΥΤΩΝ (πρώτην γεωμανικὸν) ἀπὸ Μίδδλεσετρο 2000 τ. ἐφόδια διὰ Χούλ. 15)—, ἀ. φ.

·Αγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Ἄρχετά σοάρη, κερίως φορτηγά, ηγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν και κατὰ τὸ διαφρεναν δεκατεθμηρεον. Οὗτω, κατὰ ληφθεῖσας ἐκ Νέας Υόρκης πληροφορίας, ὁ ἐφοπλιστής και Παπαδάκης ηγόρασε τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «DELAROF» 6021 τ. γκρός, 9540 τ. φορτίου (τοῦ 1920) ἀντὶ τιμῆς 315.000 δολλαρίων, μὲ ἐπιθερόητην εἰς δάρος τοῦ πολητοῦ. Τὸ σκάφος παραληφθὲν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα τῆς ἀπίτης τοῦ Ειρηνικοῦ, μετωνομάσθη «Γεώργιος» και ἐτέθη ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν.

Ἐπίσης ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 375.000 δολλαρίων τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «BERING» 7631 τ. γκρός (τοῦ 1920) και ἐτέθησον, οὗτης δὲ ἐγνώσθη τὸ σύνομα. Εξ ἄλλου, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μαραγκούν ἀμερικανικὸν φορτηγὸν 2750 τ. d. w. (τοῦ 1923) ἀντὶ τιμῆς 100.000 δολλαρίων. Και τὰ πλοῖα ταῦτα τίθενται ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ. "Ελλήνες ἐπίσης ἐφοπλισταὶ τῆς ἀμερικῆς πρόσκειται ν' ἀγοράσουν τοῖς μετοποτοῖς και θέσουν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν τέσσερα φορτηγά «Λίμερετς».

Οσον ἀφορᾶ τὸ ἀγοράσθη παρὰ τοῦ κ. B. Χανιώτη ὑπερωκεάνιον, περὶ τοῦ ὅπου έγραψαμεν και εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, είναι τοῦτο τὸ πρόσην δελχικὸν σκάφος «VILLE D' ANVERS», 7783 τὸν γκρός και ναυτηγήσεως 1920. Η τιμὴ τῆς ἀγορᾶς τοῦ είναι — ώς ἀνεκοινώθη — ἡ τὸν 400.000 δολλαρίων. Τὸ πλοῖον διαβέτει διαμερίσματα δι' 100.000 ἐπιβάτας, χωροὶ δ' 8000 τ. φορτίου, καθὼς και χώρων 50.000 π. π. ψυγεῖον δ' επιταθή φορτία. Παραληφθὲν ἡδη πρὸ των ἡμερῶν εἰς Νέαν Υόρκην θὰ παραμείνῃ ὑπὸ σημαίαν Χονδούρας, θὰ μετωνομάσθη «Πόλις τὸν Αθηνῶν» και ὑπὸ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης — Μεσογείου — Ἑλλάδος.

Ἐξ Λονδίνου ἀφ' ἑτέρου μᾶς πληροφοροῦν ὅτι ὑπὸ τῆς ἑταίριας «G. Νικολάου» ἡγοράσθησαν τὰ ἀγγλικὰ φορτηγὰ «EMPIRE MORTIMER» 7051 τ. γκρός (τοῦ 1944), καιδὼς και τὸ ἀγγλικὸν ἐπίσης δεξαιμενόπλοιον «SAMUEL L. FULLER» 6950 τόννων γκρός (τοῦ 1921). Και τὰ τρία σκάφα θὰ παραμείνουν προσωρευτῶν ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν. Ἐπίσης παρὰ τοῦ κ. A. Βεργοντῆ ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «OCEAN VOLUNTEER» 7174 τ. γκρός (τοῦ 1942).

Εἰς Λονδίνον ἡγοράσθη ἀκόμη παρὰ τὸν κ. κ. 'Αδωνα Πρωτόπατα (τῆς Υδρας) και ἐπεισβατήγον σκάφος, τὸ ἀ)π «LOCHANAGAR» (ex «WOODCOK») 1242 τ. γκρός (τοῦ 1924). Τὸ σκάφος, παραλαβανόμενον καιτὸν πρόσκειται να δονομασθῇ «Φέναρ» και νὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ. Θὰ ἔχειη την Μεσογειακὰς γραμμὰς.

Παρεληφθησαν ἐξ ἄλλου τὸ ἀγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καναδικὸν φορτηγὸν «DARTMOOR PARK» 2877 τ. γκρός (τοῦ 1943) και δύο ἄλλα ἀγγλικὰ τόπον «CHANT» 401 τ. γκρός ἔκαστον τοῦ 1944. Εν ἑξ αὐτῶν ἀγοράσθη παρὰ τοῦ κ. K. E. Βλασπούλου, παρεληφθη εἰς Γενεύμασθη και μετωνομάσθη «Ανδρονίκη», τὸ δὲ ἐπερον ἀγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ιω. Βασιλείου, παρεληφθη εἰς τὸ Ρόττερνταμ και μετωνομάσθη «Μάρο». Αμφότερα ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν. Τὸ Ντάρφερον παραμείνει ὑπὸ τὴν καναδικὴν σημαίαν, ἀλλὰ μετωνόμασθη «Κάπι τα ι π ο ι έ μ η ζ».

Τέλος, κατὰ τηνεγένθημα ἐκ Λονδίνου πρὸς τὸ ὑπονομεγεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ σταλέν ἐξ Ἑλλάδος εἰς Ἀγγλίαν πλήρωμα, ὑπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Σβοδώνον, παραλαβεν εἰς τὸ Ρότζον τὸ παραχωρηθὲν ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως εἰς τὴν Ἑλλάδα ναναγοσωστικὸν «KINGARTH», 1.100 τόννων. Τὸ σκάφος, μετὰ τὴν ἐπτέλεσιν τοῦ μὲν ναναγοσωστικὸν ωλίσκον, θὰ πλεύσῃ εἰς Σίδενη, πιθανεύον εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ O. A. N.

PACIFIC MEDITERRANEAN LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΓΡΑΜΜΗ

PACIFIC COAST Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἀπομοπλοίων ἐκ Πειραιῶς κατ' εύθεταν διὰ

LOS ANGELES, SAN FRANCISCO,
PORTLAND, SEATTLE & VANCOUVER

Διὰ πλείονας πληροφορίας ἀπευθυντέον :

ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Α. Ε. Μεγάλης Βρετανίας 17, Πειραιές, Τηλ. 43-023. 'Οδός Βουκουρεστίου 4, Αθηναί, Τηλ. 27-541.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΤΔ. ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

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

ΚΑΣΠΙ, ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ "Έτος Ιδρύσεως: 1933"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ἐν ΧΑΙΦΑ:

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

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

CASPI, ASSIMACOPOULO & Co. Shipping Agency. Established in 1933

Telegrams: PRAKTEL, HAIFA.

P.O.B. 27, Haifa

The oldest Greek agent in Palestine

L. LOUISIDIS KAMENOS

Steamship Agent — Charterer,
Average & Adjuster

P. O. Box 609, JAFFA

Agent of the Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd
Piraeus

Tel. Address: «LOUKAM»
JAFFA-HAIFA.

Γ. ΜΙΜΗΚΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Πράκτωρ ἀκτοπλοϊκῶν καὶ φορτηγῶν
ἀτμοπλοίων

Τροφοδοσίαι· Ασφάλειαι· Αντιπροσωπείαι

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 — Ασφάλεια
Πράκτορες τῶν κυριωτέρων ἔλληνικῶν καὶ ξένων τακτι-
κῶν γραμμῶν.

*Ελληνικός Οίκος
— Αλληλογραφία καὶ εἰς τὴν Ελληνικήν —

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

Ο ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΣΟΥΕΖ

DIACARIS SHIPPING AGENCY

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

SUPPLY OF STORES

SPECIAL TOURIST BRANCH ORGANISED.

P. O. B. 22
PORT—TEUFLIK

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

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for:

THE HELLENIC COAST LINES CO LTD.
THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES CO LTD

BEIRUT

Rue de la Marseillaise

Tel. Address: PRAKTEL-BEIRUT Office 59.33
Residence 58.39 Phone:

S. G. COTTAKIS

GENERAL AGENT

FOR

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

Mohamed Aly Square 10.

P.O. Box 977

ALEXANDRIA

Tel. Address: COTTAKIS Alexandria

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΙΑΡΟΥΤΣΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΒΕΓΓΑΖΗ (ΛΙΒΥΗΣ)

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΝ ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ

Ιδιαιτέρως συνιστᾶται 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 Νύχτα

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ P.O.B. 548

Τηλεγραφήματα: «ΑΓΓΟΥΡΑΣ»

Τηλέφ. 29.965

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Τόν. ναυτ. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγιος Βαρθάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04 2453	άνεγ. Λά Έποντα 25 Σεπτ. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 30
Άγιος Θαλασσινή	Δ. Κεράνης	11 3508	εἰς Σούνες 25 Σεπτ. ὑπό φόρτουν
Άγια Μαρίνα	«Κάσσος» Α. Ε.	12 4151	ἔφθ. Αμβέρσαν 13 Σεπτ.
Άγιοι Βίκτωρες	υἱοί Ν. Ι. Πατέρα	19 4344	ἔφθ. Γάνδην 15 Σεπτ. καὶ Χούλλ. 23
Άγιος Βλάσιος	Εύγενία Ι. Χανδρή	18 2974	ἔφθ. Σαβόναν 10 Σεπτ. καὶ Όραν 24
Άγιος Γεώργιος	υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11 4248	διῆλθε Ντόβερ 22 Σεπτ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Άγιος Γεώργης	υἱοί Γ. Σιγάλα	08 2098	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Σεπτ.
Άικατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Κουμάνταροι	17 5933	άνεγ. Πειραιᾶ 24 Σεπτ. διά Νέαν Υόρων
Άλεξάνδρα	Κ. Καρράς καὶ οἰδες	13 4355	άνεγ. Κάρδιφ 18 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
Άμερικη	Α. Λούης	43 7176	παραμένει εἰς Φιλαδέλφειαν ἀπό 9 Σεπτ.
Άντικλεια	Π. Τζανετάτος	92 951	άνεγ. Μασσάβαν 23 Σεπτ. καὶ Πόρτ Σαΐδ 26 διά Σούνες
Άννα	Ν. Λυκιαρδόπολης	19 5173	παρέμενε Μασσαλίαν 15 Σεπτ.
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21 4355	ἔφθ. Κονγκό πολὺν 28 Σεπτ. ἐκ Πειραιῶς
Άννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19 2431	ἔφθ. Τύνδα 23 Σεπτ.
Άννα Σταθάτου	ἕτ. «Σταθάτος»	18 5685	άνεγ. Μοντεβίδεο 14 Σεπτ. διά Βορδώ
Άννα Τ.	Θ. Α. Τεργιάζος	06 2728	εἰς Κάρδιφ 26 Σεπτ., ἐποκενή
Άργολικός	Μαρῖης «Εμπειρίκος	21 4786	άνεγ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. δι' Ἀμβέρσαν
Άργυρος	Έλληνικὸν Δημόσιον	18 5532	ἔφθ. Χάϊφαν 17 Σεπτ. καὶ Πειραιᾶ 21
Άρμαθια	ἀδ. Γιανναγά καὶ Σία	19 4683	ἔφθ. Γένοβαν 16 Σεπτ.
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17 5692	άνεγ. Σιγκαπούρην 17 Σεπτ. διά Σαΐγκον
Άστασια Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38 4854	ἔφθ. Λορδέντζο Μαρκές 17 Σεπτ.
Βαρθάσι	Δημ. Ι. Χανδρῆς	15 3874	ἔφθ. Νεοκόσεα 12 Σεπτ., φορτώνει
Βόλος	Έλληνικὸν Δημόσιον	23 1175	εἰς Θεσσαλονίκην 29 Σεπτ.
Βόρειος Ἐλλάς	Έλληνικὸν Δημόσιον	44 1923	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 21 Σεπτ. καὶ Πειραιᾶ 30
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20 6343	εἰς Ρόττερνταμ 20 Σεπτ., ἐποκενή
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπτασης	18 4289	ἔφθ. Ρεουνίδην 17 Σεπτ.
Γεώργη. Ποταμιάνος	«Ηλειρωτική» Α. Ε.	13 4044	ἔφθ. Βανδάρι Σαπούρο 17 Σεπτ.
Γεώργη. Μ. Εμπειρίκος	ἕτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21 5728	ἔφθ. Αδελαΐδα 19 Σεπτ.
Γεώργη. Μ. Λιθανδρός	«Λιθανδρός» Α. Ε.	38 5482	άνεγ. Μοντεβίδεο 16 Σεπτ. δι' Ἀμβέρσαν
Δέσποινα	ἕτ. «Μιχαλίνος»	06 3016	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Σεπτ.
Δημ. Ι. Ιγγλέσης	υἱοί Δ. Ιγγλέση	18 5275	άνεγ. Ντόβερ 8 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
Δημ. Χανδρῆς	Δημ. Ι. Χανδρῆς	10 4643	εἰς Τάϊν 25 Σεπτ., ἐποκενή
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας	19 5253	διῆλθε Ρίον Ιανέριον 18 Σεπτ. διά Ντῶρμπλαν
Δωδεκάνησος	Ἄδ. Γράτους	45 7176	άνεγ. Πενσακόλλαν 11 Σεπτ. διά Γένοβαν
Δωρὶς	Ήλιας Χατζηλίας	17 4604	ἔφθ. Ρούέν 24 Σεπτ.
Ἐθη Λιθανοῦ	Ν. Λιθανός	37 4839	άνεγ. Ντόρμπλαν 24 Σεπτ. διά Μπουνένος "Αὔρες
Ελρήνη Σ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	27 4163	άνεγ. Μπέζονταν 15 Σεπτ. διά Βηρυττού, ἔφθασε
Ἐλένη (ἐπιβατηγόν)	Γ. Εμπειρίκος	03 1426	εἰς Ήράκλειον 29 Σεπτ.
Ἐλένη Κουλουκουντῆ	ἀδ. Κουλουκουντῆ	88 5548	άνεγ. Γκάλιβεστων 18 Σεπτ. διά Γένοβαν
Ἐλίζα	Α. Γ. Παπαδάκης	19 1986	ἔφθ. Βασόραν 18 Σεπτ.
Ἐλίσσασάθετ	ἀδ. Μαζαράκη	22 3553	ἔφθ. Αλγέριον 21 Σεπτ.
Ἐλλάς	«Ελληνική» Α. Ε.	16 2081	διῆλθε Γκαστατάρο 23 Σεπτ. διά Γλασκώβην
Ἐλλάς	Γ. Χρ. Λαζαρός	43 7176	άνεγ. Μόμπλ. 18 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
Ἐλπίς	Α. Πρίντεζης	19 1492	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Σεπτ.
Εὕηνος	«Λιθανός» Α. Ε.	19 5627	παρέμενε εἰς Μαδαγασκάρην 25 Σεπτ.
Εύθαλλα	ἀδ. Γουλανδρῆ	18 3551	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 15 Σεπτ.
Ἐφή	Εύηνος	90 192	εἰς ταξίδια Πατούν — Κρουνερίου
Ζέφυρος	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09 4796	ἔφθ. Μπούζι 18 Σεπτ. καὶ Αλγέριον 26
Ήλιας Γ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	88 5548	διῆλθε Κιουρασώ 25 Σεπτ. διά Καλλιφόρνιαν
Ήπειρος	Έλληνικὸν Δημόσιον	18 5572	ἔφθ. Τοκούλλα 17 Σεπτ. (διά Πειραιᾶ)
Ηράκλειον	Έλληνικὸν Δημόσιον	25 964	ἔφθ. Πλέσεζαν 28 Σεπτ.
Ηρών	Δ. Ν. Κουφῆς	06 1516	εἰς Πειραιᾶ 30 Σεπτ., σερβέν
Θεμιστοκλῆς	Γ. Βεργωτῆς	44 7198	ἔφθ. Τζάκονταν 24 Σεπτ. Ζημία.
Θεομήτωρ	υἱοί Σπ. Πολέην	10 4427	ἔφθ. Ντακάρ 17 Σεπτ.
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37 4815	άνεγ. Βορδώ 14 Σεπτ. διά Χίον
Θέτις	Εύηνος	30 4123	άνεγ. Μόντρεαλ 18 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88 1356	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Σεπτ., παρέμενε 30
Θράκη	Έλληνικὸν Δημόσιον	41 7460	ἔφθ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ.
Ίάκωβος	Γ. Αγγελίδης	01 2107	εἰς Πειραιᾶ, σερβέν. Ἐναυλώθη.
Ίθακος	Γ. Δρακούλης	06 3916	άνεγ. Βρέμην 22 Σεπτ. διά Χούλλ., ἔφθ. 26
Ίλισσας	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15 4724	άνεγ. Μοντεβίδεο 11 Σεπτ. δι' Ενδόπολην.
Ίόνιον	Έλληνικὸν Δημόσιον	42 7035	άνεγ. Λούπιτο 8 Σεπτ. διά Λονγάντα — Ντακάρ, ἔφθ. 25
*Ιρις	Γ. Παλαιοχασσάς	11 1881	εἰς Πειραιᾶ 30 Σεπτ., σερβέν
Ίω. Φράγκος	Μάρος. Φράγκος	12 3442	έφθ. Χάϊφαν 21 Σεπτ.
Καθαριώτισσα	υἱοί Γ. Καραβία	13 1877	ἔφθ. Αμβέρσαν 11 Σεπτ.
Καλάμια	Έλληνικὸν Δημόσιον	20 5791	άνεγ. άπό Μπόμα 20 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	89 5215	ἔφθ. Γκάιμπεκ 22 Σεπτ.
Καττικών Χατζηπατέρα	υἱοί Δ. Καττικών Χατζηπατέρα	13 3661	εἰς Σέπταν 20 Σεπτ.
Κέρκυρα	Ν. Κονδύλης	42 7191	άνεγ. Νέαν Υόρων 19 Σεπτ. διά Γένοβαν
Κορινθία (ἐπιβατηγόν)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματ.	11 3874	ἔφθ. Λεμπρόστην 30 Σεπτ. (δι' Αλεξάνδρειαν)
Κορυτσά	Άκτοπλοια τῆς Ελλάδος	86 1053	άνεγ. Πειραιᾶ 30 Σεπτ. διά Χίον
Κρήτη	Έλληνικὸν Δημόσιον	20 7744	ἔφθ. Αμβέρσαν 13 Σεπτ.
Κυκλαδες	Έλληνικὸν Δημόσιον	41 7157	ἔφθ. Τεργέστην 5 Σεπτ., παρέμενεν 20
Κωνσταντίνος Η.	Γ. Ήλιαπούλος	05 2527	ἔφθ. Κονέρι 20 Σεπτ.
Λειθατό	Γ. Μ. Σταματελήτος	03 1667	ἀργεῖ εἰς λιμένα Αλγύπτου
Λέσβος	Σ. Λιθανός	41 7157	παραμένει εἰς Γκάλιβεστων ρόδος 24 Σεπτ.
Λεωνίδας	Θρ. Βογατζίδης	28 4573	διῆλθε Ρίον Ιανέριον 17 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
Λεων. Ν. Κονδύλης	υἱοί Δ. Κονδύλη	12 3923	ἔφθ. Γουδριγκάντων 21 Σεπτ.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18 5686	ἔφθ. Ιμπαγκάν 17 Σεπτ. δι' Ελσίνι
Μακεδονία	Έλληνικὸν Δημόσιον	42 7044	άνεγ. Αμβέρσαν 15 Σεπτ. διά Ντεμεράρα
Μαλιασκός	Μαρῆς Εμπειρίκος	12 3903	παρέμενε Νέαν Υόρων 18 Σεπτ.
Μαργαρίτα	Στέφανος Σοφιανός	89 2187	διῆλθε Κονγκό πολὺν 19 Σεπτ. διά Τύνδα
Μαργ. Χανδρῆ	Δημ. Ι. Χανδρῆς	20 5401	διῆλθε Μοντεβίδεο 25 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπδ.	12 4707	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 14 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 20
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶς	15 4447	άνεγ. Λόμη 15 Σεπτ. διά Πόρτ Νόρνη
Μαριδύκα Δ. Θερμιώτη	ἀδ. Κυρτάτα	04 4784	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 Σεπτ., ἐποκενή

Μάρπησσα		N. Εντσαθίου	19	5476	διήλθε Μαδέρας 17 Σεπτ. διὰ Μπονένος "Αύρες
Μάστερ "Ηλ. Κουλουκουντῆς		άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	ἀνεξ. Φιλαδέλφειαν 20 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
Μεσσαριά		Ενέγγ. Νομικὸς	89	350	ἀρχεῖον 30 Σεπτ.
Μιαούλης		X. Πατέας κλπ.	44	7176	ἐκφορτώνει εἰς Βόρειο Γαλλίαν 25 Σεπτ.
Μιμόζα		«Εμπορικὴ» Εφοπλιστικὴ	05	3071	ἀνεξ. Μοντεβίδεο 14 Σεπτ. διὰ Τέμπλ Μπαίη
Μίνα Λ. Καμπάνη		κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 16 Σεπτ. διὰ Αμβέρσαν
Μιχαήλ "Ανέγνως		Π. Καλλιμανόντονιος	44	7176	ἀνεξ. Νέαν Υόρκην 21 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
Μιχ. Λ. Εμπειρικός		έτ. Σ.Γ. Εμπειρίκου	18	5202	ἔφθ. Αμβέρσαν 26 Σεπτ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως		Δημ. I. Χανδρῆς	15	3874	"Ιδε: «ΒΑΡΒΑΣῦ»
Ναντίν		Έμπορ. - Εφοπλιστικὴ	04	3582	διήλθε Μοντεβίδεο 23 Σεπτ. διὰ Ντόρμπλαν
Ναύαρχος Κουντουριώτης		Ιω. Καρδας	45	7247	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 18 Σεπτ., ἐκφορτώνει
Νέα Ελλάς		άδ. Γουλανδρῆς	22	16991	ἀνεξ. Μοντράσος 16 Σεπτ. διὰ Γλασκώδην
Νηρεύς		Ηλ. Γ. Χατζηλίας	37	5205	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 14 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Νίκη		«Κάσσος» Α. Ε.	44	7247	ἔφθ. Τεργέστην 19 Σεπτ.
Νικόλας		Β. Σ. Ρωσόλιμος	10	4540	ἔφθ. Καλαί 16 Σεπτ.
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς		«Αλαντικός» Α. Ε.	17	3201	διήλθε Κονιόρδον 22 Σεπτ. διὰ Σαβόναν
Νικ. Μίχαλος		Κ. Μίχαλος	13	4342	ἀνεξ. Ιμπριγκαν 20 Σεπτ. διὰ Καζαπλάγιαν
Νικολάου Μαρία		έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς Κιουρασώ 25 Σεπτ.
Νίκος Τ.		Έλενθ. Τρικύρηλον	19	5175	ἀνεξ. Τάιν 20 Σεπτ. διὰ Τόνιδα
Ολυμπος		Κούλονθρος - Εμπειρ.	18	5216	ἔφθ. Μπονένος "Αύρες 5 Σεπτ.
Όρος Αίτνα		«Αλαντικός» Α. Ε.	29	4230	διήλθε Περγαμπούδο 14 Σεπτ. διὰ Μεσόγειον
Όρος Έλικων		«Τράμπο» Σο	18	5525	ἔφθ. Ντακάρ 20 Σεπτ. καὶ ἀνεξ. 23 διὰ Χάδρην.
Όρος Κυλλήνη		Ρεθύμ. - Κουλουκουντῆς	17	3704	εἰς πλόως Β. Αφρικῆς — Νοτ. Γαλλίας
Όρος Ροδόπη		«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	ἔφθ. Μπάχιν Μπλάγκαν 18 Σεπτ.
Παναγῆς		Ν. Λυκαϊδόπουλος	20	5194	διήλθε Ντραλάτάρ 24 Σεπτ. δι' Αργεντινήν
Πειραιεὺς (ἐπιθατηγόν)		Έλληνικὸν Δημόσιον	29	1493	εἰς Θεσσαλονίκην 29 Σεπτ.
Πετρόβη		«Τρανσπετρόδολ» Α. Ε.	03	4634	εἰς ταξίδια Σονές — Ερυθρᾶς Θαλάσσης
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς		άδ. Γουλανδρῆς	23	4693	εἰς Νέαν Υόρκην 20 Σεπτ. (διὰ Πειραιᾶ)
Πιπίνα		Γ. Σταματελάτος	04	2650	ἀρχεῖον εἰς Ντόρμπλαν
Πόεντ Κλήραρ		Άντ. Παπαδάκης	20	4839	ἔφθ. Μπονένος "Αύρες 21 Σεπτ. (διὰ Πειραιᾶ)
Πόπη		Μιχ. Βερνίκος	96	1594	εἰς Πειραιᾶ 30 Σεπτ., σερβέν
Ριχάρδος Δ. Λάιονς		Γ. Λύρας	45	7176	φορτώνει εἰς Πενσακόλαν 22 Σεπτ. (δι' Ιταλίαν)
Ροδόπη		Έλλην. Δημόσιον	44	1923	ἀνεξ. Πειραιᾶ 22 Σεπτ. διὰ Μέσην Ανατολ.ην — Αγγλίαν
Σαλαμινία		Ε. Πλετρόντης-Γ. Τάνες	01	8634	ἔφθ. Μασσαλίαν 13 Σεπτ.
Σουλιώτης		«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	ἔφθ. Κάρδιαρ 20 Σεπτ.
Σπέτσαι		Ν. Κουμάνταρος	45	7240	ἔφθ. Μόμπλι 23 Σεπτ.
Σπυρίδων II		Λεία πολέμου	17	4387	ἀνεξ. Τακοφάντη 16 Σεπτ. διὰ Καλαί
Στάμος		Δ. Φαφαλίδης	14	8801	διήλθε Ντράλατάρ 26 Σεπτ. ἐκ Ρόττερνταμ
Σταυρός		«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	εἰς λιμένας Αργεντινής 18 Σεπτ.
Στέφανος		Σ. Θεοφανίδης	18	653	εἰς Καβάλλαν 30 Σεπτ.
Στέφανος Σ.		Π. καὶ Ιω. Σαμωνᾶ	04	646	ἔφθ. Χούλι 23 Σεπτ.
Στρυμών		«Λιβανός» Α. Ε.	19	5643	διήλθε Μοντεβίδεο 18 Σεπτ. διὰ Χάδρην
Ταξιάρχης		άδ. Λαμοῦ	13	4221	ἔφθ. Αμβούργον 26 Σεπτ.
Ταύγετος		Κουνιόνθρον Εμπειρίκου	18	5687	διήλθε Σονές 2 Σεπτ. διὰ Σαΐγκον
Τηλέμαχος		Γ. Δρακούλης	11	3658	ἔφθ. Τεργέστην 24 Σεπτ.
Τσαίσια		Καδιό Σιγάλα	04	8034	εἰς ταξίδια Β. — Ν. Αμερικῆς. Σημ. ΠΑΝΑΜΑ
Υδρα		Ν. Απόδιακος	45	7176	εἰς Πενσακόλαν ἀπό 11 Σεπτ. (διαταγῆς)
Υδρούσα		Π. Χριστόπουλος	22	2038	ἔφθ. Καλαί 19 Σεπτ.
Υπανις		άδ. Συνοδινοῦ	09	1459	ἀρχεῖον Πειραιᾶ μὲ ζημίας
Φλώρα Νομικοῦ		Λουκᾶς Νομικὸς	21	1783	ἀνεξ. Σφάξ 20 Σεπτ. διὰ Βενετίαν
Φρέδη		Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	εἰς Πειραιᾶ 25 Σεπτ.
Χειμάρρα		Έλληνικὸν Δημόσιον	05	1221	ἀνεξ. Τεργέστην 30 Σεπτ. διὰ Θύνιων
Χίος		«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἀνεξ. Λορέντζο Μαρκές 26 Σεπτ. διὰ Μπονένος "Αύρες
Ψαρά		Άθαν. Αναστασίου	45	7247	εἰς Νέαν Υόρκην 25 Σεπτ.
Ωρίων		Πολ. Λύρας	09	4793	διήλθεν "Άδεν 20 Σεπτ. διὰ Βασόρων

Τὰ ύπο παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγά μας

"Αννιόπη (τάνκερ)		N. Κονιάλιδης	14	4046	διήλθε Κριστούπαλ. 15 Σεπτ.
"Αρκτικ (σημ. Χονδούρας)		άτμοπλοια Διεθνῆς	19	4886	εἰς Ροζάριο 15 Σεπτ. ὑπὸ φόρτωσιν
'Αρόξα		N. Z. Σιτινᾶ	22	1979	διήλθε Ντραλάτάρ 17 Σεπτ. διὰ Τετούναν
'Ατλαντικ (σημ. Χονδούρας)		άτμοπλοια Διεθνῆς	19	5524	εἰς Χάμπτον ρόδος 25 Σεπτ.
'Αρτεμις (τάνκερ)		έτ. Ούρουγονάνης	19	6599	εἰς Νέαν Υόρκην 5 Σεπτ.
Βαΐμεα		I. Καρδας	19	5670	εἰς Χάμπτον ρόδος 6 Σεπτ.
Βιντσέντσια (τάνκερ)		έτ. «Λάμα»	20	6886	ἀνεξ. Βοστώνην 10 Σεπτ. δι' Αρούμπα — Σὰν Νικόλας
Βύρων		έτ. «Βυρόνα»	05	339	ἔφθ. Τιγκμάνθ 17 Σεπτ. (διὰ Καλασκόνα)
Γεροδήμος.		Έμμ. Γιαννουλάτος	99	8076	εἰς Μαντράς 15 Σεπτ.
Γεώργιος		έτ. Παπαδάκη	20	6021	εἰς Σηάτλ. 15 Σεπτ.
Δημήτριος		άτ. Μεσογείου	19	2519	ἔφθ. Χίον 30 Σεπτ. ἐκ Πειραιῶς
Δωδεκάνησα		"Ελληνης δγορασταὶ	19	812	ἔφθ. Χίον 23 Σεπτ.
'Ιντρέπιντο		έτ. Ντιάνα	20	2310	ἀνεξ. Τρίνινταντ 9 Σεπτ. διὰ Πόρτο Ρίζο
Καλλιρρόη (τάνκερ)		N. Κονιάλιδης	22	8432	ἔφθ. Τάλαρα 17 Σεπτ.
Κάθο Ματαπάς		Πέπτα - Κουνανταέα	01	1129	εἰς Μπλάνθ 29 Σεπτ., ἐποκενή
Κατούμπα		άδ. Γουλανδρῆς	13	9424	ἀναχωρεῖ ἐξ Αντσαρλίας 1—5 Οκτ. διὰ Γένοβαν
Κένταυρος		έτ. Κρίστομπαλ.	19	6064	ἔφθ. Πόρτο Μπονέ 8 Σεπτ.
Κουλέμπρα		έτ. Πορτομπέλλο	19	5261	εἰς Μασσαλίαν 20 Σεπτ., ἐποκενή
Λέανδρος		έτ. Πολ. Λιβανός	10	610	ἀνεξ. Καλλάδος 9 Σεπτ. διὰ Μόλλεν
Λόιντα (τάνκερ)		έτ. 'Ατλαντικοῦ	16	5505	εἰς πλόως Β. Αφρικῆς — Σείτας
Μακένα		έτ. Μαζένα	19	2729	ἔφθ. Μόμπλι 20 Σεπτ., ἐποκενή
Μακκί		I. Καρδας	17	5924	έφθ. "Αγίον Φωαγγίσον 10 Σεπτ.
Μάρζουρο		έτ. «Ποντα Αλτα»	19	2660	ἀνεξ. Κιουρασσόν 13 Σεπτ. διὰ Χαβάνναν
Μερόπη (σημ. Χονδούρας)		N. Κονιάλιδης	19	7588	ἔφθ. Σαίν Μιχέλ 12 Σεπτ.
Μολτέδηα		έτ. ΙΙάκη	11	4083	ἔφθ. Βελτιμόδην 9 Σεπτ. ἐξ Αντίλλων
Ντελαρόφη		άπολασθην	20	6021	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 22 Σεπτ. ἐκ Ρουέν.
Νόρτικ (σημ. Χονδούρας)		άτμοπλοια Διεθνῆς	20	7582	εἰς Μόμπλι 20 Σεπτ., ἐποκενή
Ντέννυ		Γ. Χατζηλίας	15	1255	ἀνεξ. Μοντεβίδεο 17 Σεπτ. διὰ Βορδό
Ούταχαν		Έλληνες δγορασταὶ	19	7031	ἀνεξ. Μοντεβίδεο 17 Σεπτ. διὰ Βορδό
Όρινδο (ἐπιθ. οπερωκ.)		Θ. Επιφανειάδης κλπ.	28	9660	εἰς Νόρφολκ 20 Σεπτ., ἐποκενή

Πάρσαλος 11	έτ. Πάραλος	18	6049	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ.
Πηνελόπη	Σ.Π. Παραμυθιώτης	19	6495	έφθ. Νεκοτέα 10 Σεπτ.
Πόλις τῶν Ἀθηνῶν (Χουνδ.)	Β. Χανιώτη	20	7783	εἰς Νέαν 'Υδρην 20 Σεπτ.
Πόρτια V	Δ. Καπότας-Μ. Βάτης	04	978	ἀνεγ. Πόρτ Σουδάν 17 Σεπτ. διὰ Μασσάβων
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	ἀνεγ. Τζάκοσονβιλ 11 Σεπτ. δι' 'Αρούμητα
Πούντα "Άλτα	έτ. Πούντα "Άλτα	19	2660	Ίδε: «ΜΑΡΖΟΡΥ»
Πριμαθέρα	'Ιω. Κοσμᾶς	20	6027	έφθ. Μπαραγκονίλα 16 Σεπτ.
Πριμαθίστα	'Ιω. Κοσμᾶς	18	5695	εἰς Μπουένος "Άηρες 25 Σεπτ.
Ριζάκουνα	Δ. Πετρόπουλος	21	1925	έφθ. Χούντικοβαλ 7 Σεπτ.
Σαντιάγκο	Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	08	3864	ἀνεγ. 'Αλγέριον 17 Σεπτ. διὰ Νταχάρ-
Σίγκνετ	άδ. Γουλανδρῆ	11	3726	εἰς Κονάχρ 5 Σεπτ.
Σόνια	"Ελλήνες αγορασταὶ	19	5354	ἀνεγ. Λός "Αντζελες 1 Σεπτ. διὰ Νεάπολεων
Σουέρτε	Κομη. «Βαπόρες»	10	3649	διῆλθε Γέρβαλτάρ 17 Σεπτ. ἀπὸ Σούνιν
Σωκράτης	N. Κοναλίδης	21	7409	διῆλθε Κεορράσθ 7 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
Τζέφερσον	Σ.Π. Νιάρχος	20	7582	εἰς Βόρειον Ελληνικὸν 20 Σεπτ.
Μάγιερς	Σ.Π. Παραμυθιώτης	44	7060	διῆλθε Γέρβαλτάρ 11 Σεπτ. διὰ Λορέντζο Μαρκῆς
Φαιάξ, II	έτ. «Πανελλενικ»	02	10375	έφθ. Γένοβαν 9 Σεπτ., παρέμενεν 20
Φιλίππα	έτ. Κριστομπαλ	19	5055	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 15 Σεπτ. διὰ Βέλγιον
Φρίζος II	άτμιοπολία Διενήνης	20	7583	φθάνει εἰς Μπουένος "Άηρες 1—5 Οκτ.
Ωκεανικ (σημ. Χονδούρας)	έτ. Πάραλος	18	4716	έκφορτώνει εἰς Ντωρμπαν 20 Σεπτ.

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



ARGO INSURANCE COMPANY LTD

MANAGERS: A. LUSI LTD.

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

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

**ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΟΝ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ**

**Ναυπηγήσεως τοῦ 1918. Πλήρης άνακατασκευὴ τοῦ 1944
ἀπὸ τὸ Αμερικανικὸν Ναυαρχεῖον.**

Έκτοπισμα 950 τόννων. Διαστάσεις: Μῆκος 187.10 ποδῶν. Πλάτος 35.6 ποδῶν. "Ψύος 18.6" ποδῶν. Ιπποδύναμις 1.400. Ταχύτης 14 μιλ. Κατανάλωσις 12 τόν. πετρελαίου. Μηχανὴ τριπλῆς ἔκτονώσεως. Λέθητες 6ύο, πιέσεως 200 λιθρῶν, θερμανομένης ἐπιφανείας 4000 τετρ. ποδῶν.

Τὸ σκάφος διαθέτει: Γυροσκοπικὴν πυξίδα, θυθομετρικὸν μηχάνημα, 2 Ἀντλίας Horizontal Duplex διαστάσεων 14 X 10 I)2 X 12, δύο ἡλεκτρογεννετρίας, 2 θαρροῦλκα. Κλάσις Βέριτας. Κατάστασις ἀρίστη. Πετρελαιασποθῆκαι 274 τόννων.

Δύναται μετατραπῆ εἰς φορτηγὸν μὲ δύο κύτη χωρητικότητος 700 τόννων. Προϋπολογισμὸς τοιαύτης μετατροπῆς Νέαν 'Υδρην δολλ. 20.000.

"Ινα συμπληρωθῆται τεχνικὸς ἔξοπλισμὸς του διὰ ναυαγούαιρεσίας, τὸ σκάφος ἔχει ἀνάγκην σωληνώσεων διὰ τὰς ἀντλίας, σύμρα διὰ τὰς ρυμουλκήσεις καὶ εἰδικὸν διὰ τὴν ρυμούλκησιν θαρροῦλκον, εὐχερῶς καὶ εἰς χαμηλάς τιμὰς ἔξευρισκόμενα εἰς Νέαν 'Υδρην, ἐκ τοῦ ἔκποιουμένου Αμερικανικοῦ όλικοῦ.

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΕΩΣ 85.000 Δολλαρίων

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: JOHN A. PAPADOPoulos & Co.
116, BROAD STREET - NEW YORK

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. «PAPADOPORO»

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

- 1) «SONNAVIND» φορτώση Βραζιλίαν 4ην Οκτωβρίου.
2) «SAGOLAND» φορτώση Βραζιλίαν 1ον 15νθήμερον Οκτωβρίου

Διά πλειονας πληροφοριας αποταθήτε εις:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Μέγ. Σπυράκη, Φίλωνος 51, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-Τηλ. 42.721-43.391

Telephone 681
Code Used:

Cable Address:
«LATHIPHRIA»
A.B.C. 5th & 6th Edition & Bentleys.

DAWOOD & CO.

Dubash Department

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

57 Raffles Quay, SINGAPORE

Agents: JONES, ROBERTS & CO
26 Chapel Street LIVERPOOL

Dubashes, Ship Chandlers and Stevedores to the following:

H. M. NAVY., P. & O. S. N. COMPANY, ELLERMAN HALL LINE LTD., BIBBY LINE LARRINAGA & CO., ANDREW WEIR & CO., LLOYD ROYAL BELGE (S. A.), GLOVER BROS., FRANK C. STRICK & Co. Ltd., FURNESS WITHY & Co. Ltd., W. RUNCIMAN & CO., ADAMSON, 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.

Άξιότεροι Κύριοι,

Λαμβάνομεν την τιμήν να σᾶς διαγγείλωμεν τὴν σύστασιν ιδιαιτέρας Διευθύνσεως του ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΜΑΣ ΕΝ ΝΕΑ ΥΩΡΚΗ ΓΡΑΦΕΙΟΥ, του εδώκου διὰ ναυτική είδη μηχανής και καταστρώματος.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ μηχανέλαια, παρεμβύσματα και διάφορα ώλικα καταστρώματα εἰς άσυναγωνίστους τιμές.

ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ίασαν ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ σχετικήν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἐπιθεώρησιν, ἀλλαγὴν σηματικῶν και ἀγαλμάτων μενεμένην ἐπίδειξιν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν πλοίων, καθαρισμὸν λεβήτων και λοιπῶν ἐργασιῶν.

Ἐπίσης ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ ρυμουλκὰ πάσης ἵπποδυνάμεως και εἰμεθα εἰδίκοι δι' ὀνθρακεύσεις πλοίων και γενικῶς δι' οἰανδήποτε ἐργασίαιν σχετικὴν ἡ τὴν ναυτιλίαν.

Διὰ τῆς ἀμέσου και ταχείας ἐξυπηρετήσεως μας, Κύριοι, εἰμεθα δέδαιοι δι: θὰ δυνηθῶμεν νὰ σᾶς ἀποδείξωμεν εἰλικρίνειαν και οικονομίαν.

Μετ' ἔξαιρέτου ὑπολήψεως

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.

“Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ” Α.Ε.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΟ KONTINENT
Αἱ γραμμαὶ μας ΕΠΑΝΕΛΗΦΘΗΣΑΝ

Διά πληροφοριας ἀπευθυντέον:

ΛΟΝΔΙΝΟΝ -	Brown Jenkinson & Co Ltd., 17-18 Billiter Str
ΑΙΒΕΡΠΟΥΑ -	American Steamship Lines Agency Ltd., 5 Rumford Place.
ΜΑΝΤΖΕΣΤΕΡ -	Herbert Watson & Co Ltd., 2 Bank Street, St. Ann's Sq.
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ -	Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Έταιρίας δόδες Νικήτα 17—Τηλ. 43.027

Πρακτορεῖα εἰς όλους τοὺς λιμένας τῆς Ἐλλάδος και τῆς Ἀνατ. Μεσογείου.