

NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1946

Αρ. Φύλλου 273/32



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 273(32)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1946

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Νεώτερα ἀπό τὰ «Λίμπερτυς»

Λι έκ Νέας Ύόρκης τελευταίαι πληροφορίαι μας διά τὴν πορείαν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀγοράν τῶν «Λίμπερτυς» διαπραγματεύσεων, συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξις: Αιτήσεις εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» μέχρι τῆς 1ης Ὁκτωβρίου ὑπέθαλον οἱ κάτωθι ἐφοπλισταὶ καὶ ἀταρικοὶ ὄργανισμοι:

Σταύρος Λιθανός 16. Ἐκ τούτων 6 προορίζονται διά τοὺς κ. κ. Ἀπ. Πεζᾶν, Ἀθ. Ἀναστασίου, Ἀδ. Λῶ, Κτιστάκην, πελάτας τοῦ γραφείου Λιθανοῦ.

Δ. Φαφαλίδης 2. Μανώλης Κουλουκουντῆς 3. Ἐταιρία «Ιόνιον» 1. Ἐταιρία «Αιγαῖον» 1. Μιχαήλ Γ. Λιθανός 1. Σταύρος Νιάρχος 4, ἐκ τῶν ὅποιων 1 τύπου «Βίκτορος». Ἀδελφοὶ Γράτσου 1. Ἰωάννης Καρρᾶς 1. Ἐταιρία «Μαραθών» 1. Ν. Ευσταθίου 1. Γεώργ. Μοάτσους 1. Ἰωάν. Θ. Βάτης 1. Ἰω. Κ. Καρρᾶς 1. Σπύρος, καὶ Στρατῆς Ανδρεάδης 1. Κ. Γράτσου 1. Ἐλληνικὴ Ἐταιρία «Ωνάση 12. Δ. Νευροπόντης 1. Πανάγος Πατέρας 1. Κώστας Λαζαρὸς 1. Μ. Περατικός (Ξυλᾶς) 2. Ἀπόδιακος-Λύρας 1. Ἀ. Παπαδάκης 1. Ἀπόδιακος - Μίχαλος 1. Πάνος Κουμάνταρος 1. Σταύρος Κουμάνταρος 1. Ἰω. Γουλανδρῆς 1. Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆς 1. Νικόλ. Κονδύλης 1. Γ. Γουλανδρῆς 1. Γεώργ. Χρ. Λαζαρὸς 4. Χαρ. Πατέρας καὶ Μαυροφίλιππας 1. Εύσ. Παξινδής 1. Θεόδ. Τεργιάζος 1. Εύσ. Θεοφίλατος 1. Γ. Κουλουκουντῆς 1. Μ. Ἐμπειρίκος 2. Ἰω. Φαφουτάκης 1. Μ. Βλασσόπουλος 1. Μάρκος Νομικός 2. Κ. Καραθίας 1 καὶ Π. Καλλιμανόπουλος 7, ἐκ τῶν όποιων 2 «Βίκτορος» καὶ 2 τύπου C1.

Εἰς δύοδικοντα τέσσαρα συνεποσύνοντο τὰ αιτηθέντα μέχρι τῆς 1ης Ὁκτωβρίου σκάφη. Ἐλάχιστα, δηλαδή, ἀπομένουν διά νὰ συμπληρωθῇ ὁ ἀριθμός τῶν 100.

Εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» ἐπισπεύδονται ἐν τῷ μεταξὺ αἱ διατυπείαι διὰ τὴν παράδοσιν τῶν σκαφῶν. Σημειώματα ἐδόθησαν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς μας διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν διαφόρων πλοίων καὶ ἐπιλογὴν τῶν καταλληλοτέρων, οἱ νομικοὶ δὲ σύμβουλοι ἐπεξεργάζονται τοὺς δρους τοῦ διαινειστηρίου συμβολαῖου. Τὰ πρῶτα, ποὺ θὰ παραληφθοῦν, εἰναι τὰ 14 ἐλληνικά «Λίμπερτυς». «Οσα ἔξι αὐτῶν ἐπιστορέφουν ἀπὸ τὰ ταξιδιά των, δὲν ναυλώνονται ἐν ἀναμονῇ τῶν διαιτηπώσεων διά τὴν παράδοσιν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀφίκετο εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας μετὰ τῆς ἀκολουθίας του. «Ηδη θὰ ρυθμισθοῦν καὶ ὡρισμένα ζητήματα σχετικά μὲ τὰ «Λίμπερτυς».

«Ἐνα μάτω τὰ κύρια προβλήματα είναι ή άμεσος ἀποστολὴ πληρωμάτων ἔξι «Ελλάδος». Θὰ χρειάσθων χιλιάδες ναυτεργάτῶν καὶ πρέπει νὰ μελετηθῇ τὸ ζήτημα τῆς μεταφορᾶς των.

Διαιτιστώσεις καὶ προβλέψεις

Οἱ κρατούντες σήμερον ναῦλοι διὰ τὰ πρὸς τὸ «Ηνωμένων Βασίλειον ταξίδια εἰναι τετραπλάσιοι τῶν προπολεμικῶν (1938). Μία πρόχειρος σύγκρισις αὐτὸς ἀκριβῶς καταδεικνύει. Σημειούνται δεῖσαι ἀκόμη ἔλλειψις ἐπαρκοῦς χωρητικότηος, κύριος δημως παράγων τῆς τοιαύτης ἀνατιμήσεως θεωρεῖται τὸ γεγονός ὅτι φορτία γαιανθράκων πρὸς ἐξαγωγὴν δὲν ὑπάρχουν πλέον. «Ολα τὰ σκάφη ἐκπλέουν ἀπὸ τοὺς ἀγγλικοὺς λιμένας ἀνευ φορτίου.

«Οταν τὸν παρελθόντα Μάρτιον ἡ U.M.A. ἐτερμάτισε τὸ ἔργον τοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, πτῶσις σημαντικὴ τῶν ναυλῶν προεβλέπετο. «Οπωδήποτε δημως ἡ ἐπάνοδος τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τὴν ιδιωτικὴν διαχείρισιν καὶ μετά τὴν U.M.A. συντελεῖται μὲ θραδύν θυμόν. «Οφείλεται τοῦτο εἰς τὰς ὑφισταμένας ἀκόμη στρατιωτικὰς ἀνάγκας, εἰς τὰς εὐρυτάτας καὶ μακροχρονίους μετασκευάς ἐπὶ τῶν λυσμένων τῆς ἐπιτάξεως πλοίων καὶ εἰς τὸν διαιτηρούμενον ἀκόμη κρατικὸν ἔλεγχον εἰς τὴν κίνησιν τῶν σκαφῶν. Τὰ πλοῖα γενικῶς ὑπόκεινται εἰς προληπτικὸν ἔλεγχον τῶν ὑπερωκεανῶν ταξιδίων των, ναῦλοι δὲ (κατὰ τὸ μέγιστον δριον) καθωρίσθησαν διά τινα πλησιόχωρα τῆς Ἀγγλίας ταξίδια. Διὰ τὰ θρετανικὰ ἔξι ἀλ-

λου φορτηγά οἱ ναῦλοι τῆς U.M.A. ἔξακολουθοῦν ισχύοντες. Διὰ τὰ «λάινερς» οἱ ναῦλοι τῶν κατά τομεῖς «Διασκέψεων» ἔφαρμοδονται.

Ίδού διά τὴν σύγκρισιν ἀριθμοὶ τινὲς διά τοὺς κρατοῦντας ναῦλους καὶ τοὺς προπολεμικούς (1938):

Ἄλγοντα.

1938 U.M.A. 1946

Βαρ. Ειρηνικὸς—Ἀγγλία (σιτηρὸν ξινεία) ὁ τὸν. 24) 2 108) 6 100)
Πλεύτ—Ἀγγλία (σιτηρὸν) ὁ τὸν. 24) - 82) 6 80)-

Καναδᾶς ('Ατλαντ.) — Ἀγγλία (σιτηρὸν) τὸ ποντώφετο 2) 11 10) 3 12) 3

Πλεύτ—Νότ. Ἀφρικὴ τὸν τὸν. — 80) - 80) -

Ντόρουμπα — Ἀργεντινὴ (γαμάνθ.). — 57) - 57) -

Διὰ τὴν Βαλτικὴν (ξινεία) οἱ ναῦλοι ἐπίσης είναι οἱ αὐτοὶ τῆς U. M. A. τετραπλάσιοι καὶ αὐτοὶ τῶν προπολεμικῶν.

Ἡ Ἑλλειψις γαιανθράκων πρὸς ἐξαγωγὴν πλείστας δσας δυσκόλους διά τὸ θρετανικὸν ἐμπόριον συνεπείας ἐπέφερε. Μία ἔξι αὐτῶν είναι ἡ ἀξιοσημείωτος ἐξαγωγικὴ κίνησις φορτίων γαιανθράκων ἀπό τὴν Νότιον Ἀφρικήν πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικήν κυρίως.

Πρόθλεψις καμμία διά τὴν αὐξησην τῶν ἐξαγωγῶν γαιανθράκων ἀπό τὴν Ἀγγλίαν δὲν ἡμπορεῖ ιὰ γίνη, ὡστε νὰ δικαιολογῆται καὶ πρόθλεψις ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν. Οἱ φορτωταὶ πάντας διοικηταὶ ποιημένων ἔξι Ἀγγλίας εἰδῶν καὶ οἱ εἰσαγωγεῖς πρωτῶν υπερων πιστεύονται ὅτι ἀποκαθισταμένης πλήρως τῆς Ιδιωτῆς πρωτοθυλίας εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων καὶ διὰ τῆς ἐπισκήσεως τῆς ύπο προσφοράν χωρητικότηος οἱ ναῦλοι ἐντὸς τοῦ 1947 θὰ σημειώσουν αἰσθητὴν πτῶσιν. «Ἄν πράγματι αὶ προθλέψεις αὐταὶ, αὶ μὴ ἀδικαιολόγητοι, πραγματοποιηθοῦν, ἡ Ναυτίλια θὰ ἀντιμετωπίσῃ σοβαρὰς δυσκολίας διὰ τὴν ἀνευ ζημιῶν διασχείρισιν τῶν πλοίων, τῶν «τράπμπες» κατὰ κύριον λόγον.

Μετά τὴν ἄνοδον

Μᾶς γράφουν ἀπό τὴν Νέαν Ύόρκην: «Ἐνδείξεις τινὲς σαφῶς ἡδη διαγραφόμεναι εἰς τὸν δρίσοντα δὲν πρέπει νὰ παρέλθουν ἀπαρατήρητοι ἀπό τοὺς ἐφοπλιστάς μας. Είναι ἀρκεταὶ, νομίζομεν, διὰ νὰ μετριάσουν τὴν δραστηριότητα μερικῶν ἔξι αὐτῶν διά τὴν ἀγορὰν παρηλίκων πλοίων εἰς ύψηλάς τιμάς τοῖς μετρητοῖς. Τριακόσιαι λ.χ. χιλιάδες δολλαρίων ἐπληρώθησαν τελευταῖς ἀπό «Ἐλλήνηα ἐφοπλιστὴν εἰς τὴν πλοίων οἰκάφος ύπο παναμαϊκὴν 19 χιλ. τόνων, τριακονταεπούς ήλικιας, μὲ τρία καταστρώματα, μὲ ύπερμετρον θύσιμα καὶ μὲ κατανάλωσιν 40 -τοις καὶ περισσότερον— τόνων πετρελαίου.

«Ἀντὶ τιμῆματος ἔλαφρῶν ύποδεεστέρου ἔτερος ἐφοπλιστὴς ἡγόρασε πρὸ διμήνου παλαιὸν ἐπίσης φορτηγὸν μεγάλης χωρητικότηος. «Η παρεχομένη ἡδη εὐκαρία ἀγορᾶς «Λίμπερτυς» συνεκράτησεν εύτυχῶς πολλοὺς τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀπό τοῦ νὰ ἀναλάβουν τὸν δύσκολον ἀκροβατικὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως παρηλίκων σκαφῶν. Θεοφαριμένων μὲ ύπερογκον κεφάλαιον ἀγορᾶς καὶ μεγάλα ἔξοδα κινήσεως. Τὰ «Λίμπερτυς» ησαν μία διεξόδοι.

Δέν δικαιολογεῖται πράγματι ἡ ύπερμετρος αἰσιοδοσία διὰ τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς. Αἱ ἐνδείξεις δὲν είναι καὶ τόσον ἐνδιαφρυντικαὶ. «Η συντηρητικὴ τοῦ μέλλοντος προοπτικὴ ἐπιθάλλεται. Είναι λ.χ. χαρακτηριστικὸν τῆς ἀναιμικῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς, διὰ τοῦ 2 ἡδη δολλάρια οἱ ναῦλοι γαιανθράκων ἀπό τὴν Βαρ. Αμερικὴν καὶ τὸν Καναδᾶν διὰ τὴν Βαρ. Γαλλίαν καὶ τὴν Ιταλίαν ἐξέπεσαν. Εύθυνς ὡς παρελήφθησαν τὰ πρῶτα γαλλικά «Λίμπερτυς» καὶ τινὲς «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ προσέφεραν τὰ σκάφη τῶν διὰ 3 καὶ 4 συνεχῆ ταξίδια, ἡ ναυλαγορὰ κινεῖται τώρα εἰς ἐπίπεδα κατὰ 2 δολλ. κάτω τῶν καθορισθέντων ύπο τῆς Ούνρα.

Διερωτᾶται τις ποια κατάστασις θὰ δημιουργηθῇ εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ναυλῶν μετά τὸν Δεκέμβριον, διὰ τοῦ μεταφορᾶς τῆς Ούνρα αἱ ἐνδείξεις δὲν προστιθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἀν μὴ ἔκλειψουν, καὶ αἱ ἐτέρους κατὰ δεκάδας τὰ «Λίμπερτυς» θὰ ἔξερχωνται τῶν καθωλῶν, τὰ δὲ δολλάρια — αὐτὸ τὸ περιζήτητον νόμισμα — θὰ σπανίζουν εἰς τὰς διαφόρους χώρας τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ασίας διὰ νὰ καλύψουν τὰς ἀμέσους ἐφοδιαστικάς των ἀνάγκας. Δέν πιστεύομεν καὶ ὁ πλέον ύπεραισιόδο-

Εξαντλημένων της ναυλαγοράς παραπομπής νά μή συμφωνήσῃ, διτή παράγοντες περιστολής της μεταφορικής κινήσεως είναι τα άνωτέρω γεγονότα. Και περιστολή των μεταφορών σημαίνει έκπεισμόν των ναύλων. Ο νόμος της προσφοράς και της ζητήσεως είναι άτεγκτος έν προκειμένω.

"Επειτα αύτή ή σταθερά πτώσις του Χρηματιστηρίου των Αἰγαίων της Νέας Ύρδης ήρχισε πολλούς νά άνησυχή. Διερωτώνται: Ελναι διπλάσιος της κρίσεως; Κάποτε, θέσσαια, θά έκδηλωθή η μεταπολεμική άντιδρασης πρός την συνεχή άνοδον και την έντονον οικονομικήν δραστηριότητα. Πολλοί προβλέπουν την άντιδρασην αύτήν, την κρίσην δηλαδή, έντος του 1947, άλλοι την ποιοθετούν άργοτερα, όπωδη πότε θέμας θίλεται την θέλεταιν άργα ή γρήγορα έπερχομένων.

"Ισως νά μή έπανελθωμεν ποτέ εις την έκτασιν της κρίσεως του 1931, δέν θά έπρεπεν θέμας νά παρίδωμεν τό γεγονός, διτή άντικτυπος ζωρότατος, καταστρεπτικός θά είναι εις την Ναυτιλίαν, της διπλάσιας σημειώσεων ή χωρητικότης πληθωρική ολονέν καθισταται διά των άθρων ναυπηγήσεων και του έπανεφοπλισμού των «Λιμπερτζ». Την έπερχομένην καταιγίδα έπεσμαν ήδη πρό ήμερων οι "Αγγλοι διαιωματικοί του Ε.Ν. κατά την γενικήν συνέλευσιν των δργανώσεων των. Ένδιαφερόμενοι άμεσώτατα διά την καλήν της Ναυτιλίας άποδονται συνέστησαν έντονώς δι' άποφασεώς των την διεθνή συνεργασίαν διά των καταμερισμόν της διεθνούς χωρητικότητος, την κλιμάκωσιν των ναυπηγήσεων και την διατήρησιν των ναύλων.

Άυται είναι αι ένδειξεις, αι σαφέστατα διαγραφόμεναι. Δέν θά έπρεπεν νά τάς άγνοήσουν εις την έπιχειρηματικήν των προσπάθειαν οι έφοπλισται. "Η πλέον πρός το πάρον συντηρητική διά την πρόσκτην χωρητικότητος δραστηριότης είναι ή άγορα έπι πιστώσει των «Λιμπερτζ». Περιθώριον χρόνου ίκανόν —πολυετές— παρέχεται διά νά άντικρυση ένα ούτω άγοραζόμενον σκάφος περιόδους κρίσεως, άλλα και εύημερίας.

Πρός την όμαλότητα

Μηνύματα εύχαριστα μᾶς έρχονται άπό τά ταξιδεύοντα φορτηγά μας. Αισθητή σημειούται ή θελτίωσις εις την άποκατάστασιν της διμάλδητος έπι τῶν πλοίων. Πλέονται δοι Πλοιάρχοι και Α' Μηχανικοί μᾶς έκφράζουν δι' έπιστολῶν την ίκανοτοίσιν των. Τα παράπονα, αι άντεγκλήσεις και αι προστριβαι, αι καθημεριναι εις τό παρελθόν, τείνουν παντελῶς νό έκλεψουν. Τα καταστρώματα και τά μηχανοστάσια τῶν πλοίων άρχιζουν νά έπαναθλέπουν τὸν ήρεμον της φιλοτίμου έργασίας ρυθμόν.

Πλοιοκτήτη μεγάλου φορτηγού, έκ τῶν νεωτέρων της Ναυτιλίας μας, έταξιδευε πρό μηνός έπι τού ίδιου του σκάφους. "Έρχως ίκανοποιητικά ούπηραν κατ' αύτον αι διαπιστώσεις διά την καλήν τού πληρωματος έπιδοσιν, διά την ήρεμον άλων προσήλωσιν εις τά καθήκοντά των, διά την ούποδειγματικήν τού σκάφους και τῶν θελεομηχανῶν του συντήρησιν.

Χαίρουν αι στήλαι αύται διά τάς καλάς ειδήσεις. "Επιστεύσαμεν πάντοτε, διτή προϋπόθεσις θεμελιώδης διά την άνασυγκρήτησιν της Ναυτιλίας μας είναι ή άποκατάστασις σχέσεων ομάλων έφοπλιστού και ναυτεργάτου. "Η συνεργασία, ή στενή και άπροκατάληπτος τῶν ναυτιλομένων μας, αύτή και μόνον θετικά θέτει της Ναυτιλίας προώρισται νά άποδηση άποτελέσματα. Οι αδήποτε προσπάθεια μή έρειδομένη εις την προϋπόθεσιν αύτην είναι προωρισμένη ν' άποτούχη.

Πεποιθήσις μας άκραδαντος διτή θά έπανθδωμεν την Έλληνικήν Ναυτιλίαν σταθερώς προαγουμένην και δρῶσαν παραγωγικῶς εις εύρυταν κλίμακα ούπερ τού τόπου μας, έφόσον ή καλόπιστος συνενδήσις τῶν δύο παραγόντων τού Εμπορικού μας Ναυτικού έπιτευχθή. "Ο Έλλην ναυτικός, καλδος ποδηγετούμενος, άλλα και καλῶς μισθοδοτούμενος και ένδιαιτώμενος είναι ή καλύτερος τού Κόδσου. Δέν ούπερβάλλομεν εις την διαπιστώσιν μας αύτην. "Εχομεν ούπ' ώψιν μας πρόσφατα παραδείγματα τῶν δσων εις ένα σκάφη συμβαίνουν. Πρό μηνών άκομη τό πλήρωμα καναδικού φορτηγού έλληνικής πλοιοκτησίας έπωλησεν εις την Γένοβαν τά έύλια τῶν κυτῶν διαχωρίσματα!

Πρέπει νά άναγνωρίσωμεν τά δικαιώματα τῶν πληρωμάτων, νά διασκεδάσωμεν τάς πλάνας και μή την άπο κοινού, την έλευθερων άλων τῶν ένδιαιτούμενων συγκατάθεσιν γά άποκαταστήσωμεν σχέσεις και συνήθηκας έργασίας ομαλάς έπι τῶν πλοίων.

Τότε αι διαπιστώσεις τού "Ελληνος έφοπλιστού και τά ίκανοπιητικά μηνύματα άπό τούς Πλοιάρχους μας δέν θά προκαλούν την εύχαριστον έκπληξιν. Κανών πλέον θά είναι δι' άλλα τά έλληνικά σκάφη. Τότε η Ναυτιλία θά χωρήση πρός την άναπτυξιν. "Άπό αύτην άλλως τε δέν θά έπρεπε τό κεφάλαιον μόνον κέρδη ν' άποκομίση. Κάθε προσαγωγή της ναυτιλιακής μας ύποθεσεως πρέπει νά οημάνη και τού "Ελληνος θαλασσινού την ανοδον, την θελτίωσιν τῆς ζωῆς του, την άποκατάστασιν άλης της ναυτικής μας οίκογενείας.

Έπιμηθεῖς

Οι Ρώσοι ήγόρασαν άπό τό έκποιούμενον άμερικανικόν πολεμικόν ύλικον 76 γερανούς διά τὸν έξοπλισμὸν τῶν λιμένων των, άντι τού έξαιρετικώς χαμηλού ποσοῦ τού 1.449.000 δολλαρίων. "Ο λιμήν της Όδησσού, χάρις εις τούς γερανούς αύτούς, έπανερέ την προπολεμικήν του δυναμικότητα.

Οι "Ελληνες, μέ τὸν παντελῶς κατεστραμμένον λιμένα τοῦ Πειραιῶς, δέν ήξιώθησαν ούτε ένα γερανόν νά άγοράσουν μέχρι τούδε. "Οταν κάποτε συνέλθουν άπό την μακαρίαν νάρκην, άπό την διπλάσιαν διακατέχονται, θά είναι πλέον άργα. "Όλα τά χρησιμά είδη τοῦ πολεμικού ύλικού θά έχουν πωληθή.

Έν τῷ μεταξύ οι "Άμερικανοι έκπληξσονται, διότι δέν χρησιμοποιούμεν την μοναδικήν πίστωσιν τῶν 25 έκατομμυρίων δολαρίων...

Και άλλο: Οι Τούρκοι διαπραγματεύονται την ναυπήγησιν έπιθατηγῶν δηζελοκινήτων σκαφῶν εις τά Ιταλικά ναυπηγεία διά τάς Μεσογειακάς των γραμμάς. "Έν τῷ μεταξύ δέν έπαναπάυονται εις τάς διαπραγματεύσεις αύτάς. "Άναζητον τά κατάλληλα σκάφη εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας, τὸν Καναδᾶν, τὴν Σουηδίαν και άλλασχού διά τάς γραμμάς Δυτικῆς και Ανατολικῆς Μεσογείου — διατί οχι και της Βορείου Άμερικῆς;

Ήμεις, έξ, άντιθέτου, άπορρίπτομεν την αίτησιν προσωρινῆς παροχῆς δολαρίων, μέ έγγυσιν λιρών, διά τὴν άγοράν τοῦ «Ορενόκου», ένω συντηρούμεν εις τάς απόστολάς τοῦ έξωτερικού χιλιάδας άργοσχώλων κυρίων πάσης προελέυσεως, και άγνωστου προορισμού, μέ καθημερινήν συναλλαγματικήν έπιθάρυσν δεκάδων χιλιάδων δολαρίων.

Και ένω η Τουρκική Ναυτιλία μετά τινα έτη σημαντικήν θά κατέταξη θέσιν εις την Μεσόγειον, ή "Ελληνική θά έχη έκλεψει, άσφαλως. "Η Παναμαϊκή ή οίονδήποτε άλλο ποικιλόχρωμον «σινιάλο» Νοτιοαμερικανικής τινος Δημοκρατίας θά καλύπτη μετρίαν τινά, τυχοδιωκτικήν πάντως, έλληνικήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα.

Τότε δέν θά έχουν και την εύκαιριαν δ' έξ "Αρτης πολιτευτής Κ. Πέτρος Γαρουφαλίδης και οι σύν αύτῷ άγνοούντες τά ναυτιλιακά πράγματα κοινοθυλευτικοί άνδρες νά προθαίνουν εις τούς άνοικείους παραλληλισμούς τῶν ήμιδών και τῶν κάρρων τῶν ψηφοφόρων των μέ τά.. πλοία! Τότε η Μεσογειακή Ναυτιλία δέν θά ταράξῃ την μακαριότητα τῶν άφελῶν αύτῶν "Ελλήνων. "Οταν κάποτε πάλι την χρειασθούν — και άσφαλως θά συμβῇ τοῦ — δέν θά την έύρουν πρόσφορον νά την έπιτάξουν, να την θουλιάσουν άνασφαλιστον και νά μή την πληρώσουν.

Συμπέρασμα: Οι άλλοι, παντού, εις άλλας τάς χώρας, έργαζονται, κάτι ούπερ τῆς άποκαταστάσεως τῶν προσπαθούν ν' άποδωσουν. "Ημεῖς έδω..

Παρατηρήσεις τινές άξιοπρόσεκτοι

Τό πνεῦμα τῆς συνεργασίας εις την ναυτιλιακήν προσπάθειαν προσεπικαλεῖται λίαν έπικαριώς εις τελευταῖον άρθρον του ο φίλος συνεργάτης τῶν δύο στηλῶν αύτῶν κ. Κατσαμπής. "Θλιβέρδην", κατά την έλαφροτέραν έκδοχήν, χαρακτηρίζει ούτος τὸ θέαμα τῶν Έλλήνων έφοπλιστῶν, τῶν μηδέποτε στενῶν και τῶν σταθερῶν συνεργαζούμενῶν, τῶν άρκουμένων εις μίαν χαλαράν και άνευ πίστεως μεταξύ τῶν σχέσιν, τῶν στερούμενων διμαδικῆς έπαγγελματικῆς συνειδήσεως. Εἰς την άλεθριαν νοστροπίαν τοῦ άτομικούμοι, τὴν έπικρατούσαν μεταξύ τῶν έφοπλιστῶν δυσπιστίαν, τὸν κεκαλυμμένον ή έμφανη άνταγωνισμόν, τάς προσωπικὰ χαμαζήλους μικροφιλοδοξίας και την έπιχειρηματικήν άπομόνωσιν, εις αύτα, πράγματι, τά κύρια, τά χαρακτηριστικά γνωρίσματα τῆς ναυτιλιακῆς μας διαρθρώσεως, άποδίδει δ. κ. Κατσαμπής τὸ γεγονός, διτή η Ναυτιλία μας καθυστερημένη και άνοργάνωτος

Telegram::

"GENICOLAOU,
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

δὲν ἐπέτυχε, συγχρονιζόμενη, νά καταλάθῃ τὴν οἰαν θέσιν τῆς ἀνήκη μέσα εἰς τὴν οἰκογένειαν τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν.

Αἱ ἀνώτερων διαπιστώσεις τοῦ φίλου συνεργάτου, μᾶς παρέχουν, πράγματι, τὴν εὐκαιρίαν νὰ προσθέσαμεν εἰς αὐτάς καὶ τινὰς ιδιάκας μᾶς παρατηρήσεις ἐπὶ προσφάτων γεγονότων, σχετιζομένων μὲ τὴν ναυτιλιακὴν προσπάθειαν.

* * *

Τὸ πνεῦμα τῆς ἀνεξαρτήτου δράσεως καὶ τῆς ἀντιζηλίας ἐν ταύτῳ — διατὶ νά τὸ ἀποκρύψωμεν; — δὲν παρεκώλυσε μόνον τὴν ἑσωτερικὴν ὄργανων καὶ τὴν ἐπὶ ύγιων θάσεων ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μᾶς. Αὐτὸν κατεβαθμίσασε κατὰ καιροὺς ζητήματα σοθαρά τῆς ὑποστάσεως τῆς, ἐμάρανε ζηλευτὰς πρωτοθουλίας, τὸ καλὸν δύνομα τῆς ἔφοπτιστικῆς παρατάξεως ἔθεσε πολλάκις ἐν ἀμφιθόλῳ καὶ εὐάλωτον κατέστησε τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν εἰς τοὺς τόσους καραδοκοῦντας ἔχθρούς της.

Δὲν θά χρειασθῇ ν' ἀνατρέψωμεν εἰς τὸ ἀπότερον παρελθόν, διὰ νά ἀνεύρωμεν τὰ στοιχεῖα τῶν παρατηρήσεων μᾶς αὐτῶν. Θά παρίδωμεν τὴν ἀθλιότητα τῶν ἀντιδράσεων, ποὺ ἡ σκῆνη σαν ἀπό τινας τῶν ἔφοπτιστῶν κατὰ τῆς συστάσεως ἐνδὲ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανοιοῦ τῆς Ναυτιλίας μᾶς προπολεμικῶς, θά ἀγνοήσωμεν τὴν παρ' ἄλλων ἐπιδειχθεῖσαν κατὰ τῶν «σοχεδίων» τῆς διεθνοῦς συνεργασίας ἀσύνεπειαν καὶ θά θεωρήσωμεν ὡς ἑσωτερικὴν τοῦ ἔφοπτισμοῦ ὑπόθεσιν τὰς προσωπικὰς διχογνωμίας, ἀν καὶ σημαντικὴν ἡσκῆσαν ἀδται ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὴν ἐπίλυσιν γενικωτέρων ζητημάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ μᾶς Ναυτικοῦ. Τὸ πρόσφατον παρελθόν, αἱ τελευταῖς ἀκόμη ληφθεῖσαι ἐκ Νέας Υόρκης πληροφορίαι ἔρχονται αὐτὰ νά προσεπικυρώσουν τὰς θλιβεράς διὰ τὰ καθολικὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μᾶς συνεπείας ἀπό τὴν ἐπιδεικνυμένην διαλυτικὴν ἀντιδρασιν, ἀπό τὰς ἀτομικὰς ἐπιδιώξεις καὶ τὰς μονοπλεύρους λύσεις, ἐκεῖ δημονή ἡ συνεργασία, αἱ κοιναὶ κατευθύνονται καὶ ἡ κατανόησις τῆς στενῆς ἐπαγγελματικῆς ἀλληλεγγύης θά ἔσωζαν δυσκόλους διὰ τὴν Ναυτιλίαν καταστάσεις.

* * *

Καὶ ὅταν μὲν αἱ οἰκτραὶ ἐκδηλώσεις τῶν ἐπὶ μέρους ἐπιδιώξεων ὁφείλωνται εἰς ἔφοπτιστάς μικρᾶς ἡ καὶ μετρίας ἐπιχειρηματικῆς ἐπιφανείας, δοσήμαντος εἰναι καὶ ἡ ζημία τῶν ναυτιλιακῶν μᾶς συμφερόντων. Οταν δύμως κύριος παράγων τῆς κρατούσης δυσπιστίας, τῆς ἀνεξαρτήτου δράσεως καὶ τῆς ἀνοικείου περιφρονήσεως τῶν συναδέλφων ἀπόφεων, εἰναι Ἐλλην ἔφοπτιστής ἐκ τῶν σημαντικωτέρων, κατέχων καὶ τώρα, ὅπως καὶ πρὸ τοῦ πολέμου, σεβαστὸν ἀριθμὸν πλοίων, τότε καὶ οἱ συνέπειαι ἐνδέχεται θλιβεραὶ διὰ τὸ σύνολον ν' ἀποβοῦν.

Δὲν πρόκειται ἀριστούς νά διατυπώσωμεν κατηγορίας, οὐδὲ νά ἀποφύγωμεν τὰ δύναματα καὶ τὰς χαρακτηριστικὰς λεπτομερείας τῶν γεγονότων. Ο κ. Σταύρος Λιθανός, μὲ τὴν γνωστὴν εὐρυτάτην ἔφοπτιστικὴν δραστηριότητα, εἰναι, δυστυχῶς, ὁ ἐν προκειμένῳ ἔφοπτιστής καὶ τὰ πλέον πρόσφατα γεγονότα, τὰ καταδεικνύοντα τὴν ἀπουσίαν κάθε συνεργασίας μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τῶν λοιπῶν συναδέλφων του, δλων μαζί, ἀνάγονται εἰς τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἄγοράν τῶν 100 «Λίμπερτος».

'Αλλ' ἀς ἔλθωμεν εἰς τὴν γεγονότα. Μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἡνή Κυθέρης ἐγγύωρισεν εἰς τοὺς ἔφοπτιστάς τῆς Νέας Υόρκης τὰς ἀρχικὰς τῆς ἀπόφεως διὰ τὴν παροχὴν τῆς Κρατικῆς ἐγγυήσεως, δ. κ. Σταύρος Λιθανός ἡγόνησε τοὺς συναδέλφους του καὶ τὰς κοπιώδεις διαπραγματεύσεις, που διεκήγαγον διὰ τὴν ἄγοράν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. Η ἀδία εὐγνωμοσύνης σύμπαντος τοῦ ναυτικοῦ μᾶς κόσμου πρωτοθουλία τῶν Ἐλλήνων ἔφοπτιστῶν τῆς Νέας Υόρκης οὐδεμίᾶς ἔτυχε συνδρομῆς ἀπό μέρους ἐνός ἐκ τῶν συναδρτέρων πράγματι παραγόντων τοῦ Ἐλληνικοῦ ἔφοπτισμοῦ. Ο κ. Στ. Λιθανός παρέμεινε μακράν κάθε σχετικῆς μὲ τὰ «Λίμπερτος» συζητήσεως καὶ πεισμάνων ἀπέσχε κάθε διαθήματος εἴτε πρὸς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν, εἴτε καὶ πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν Κυθέρης. 'Αλλ' ἔστω καὶ χωρὶς τὸν κ. Λιθανόν αἱ διαπραγματεύσεις μὲ μεταπτώσεις αἰσιοδοξίας καὶ ἀπαισιοδοξίας ἔφθασαν τέλος εἰς θετικὸν ἀποτέλεσμα. Η Κυθέρης θά παρείχε τὴν ἐγγύησιν της, διὰ τὰ ἄγορασθον τὰ σκάφη.

* * *

Ζήτημα, δύμως, σοθαρὸν ἀπέμεινε πρὸς ἐπίλυσιν. Αἱ ἀντεγγυήσεις ποὺ θὰ παρείχοντο ἀπό τοὺς ἔφοπτιστάς πρὸς τὸ Κράτος. Η Κυθέρης έζήτησε τὴν ἐγγραφὴν ὑποθήκης ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων Ἑλληνικῶν πλοίων. Διηκολούντο σκανδαλωδῶς διὰ τῆς τοιαύτης παροχῆς ἀντεγγυήσεως οἱ εύτυχεῖς κάτοχοι σκαφῶν,

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

οἱ όλιγοι ἐν δράσει μετά τὸν πόλεμον ἀπομείναντες, κατὰ καλὴν συγκυρίαν, ἔφοπτισταὶ καὶ ἀπεκλείοντο τῆς δυνατότητος ἀγορᾶς «Λίμπερτος» ὅσοι ἔχασαν τὰ σκάφη των ἡ ὅσοι πλοίαρχοι τοῦ πολέμου νά σταδιοδρομήσουν ώς ἔφοπτισταὶ ἐπειζουσι, ἀγοράζοντες καὶ αὐτοὶ ἔνα σκάφος. Οἱ πρῶτοι διὰ τῆς ἀπλῆς ἐγγραφῆς μᾶς ὑποθήκης ἀπελάμβανον τῆς Κρατικῆς ἐγγυήσεως, οἱ δεύτεροι θά ήσαν ὑποχρεωμένοι νά δεσμεύσουν ἀμετακλήτως τὰς εἰς λίρας ἀσφαλιστικὰς ἀποζημιώσεις τῶν χαμένων σκαφῶν των, περιορίζοντες οὕτω καὶ αὐτὴν τὴν μελλοντικὴν τῶν ἔφοπτιστικὴν σταδιοδρομίαν. Ή διαφορά, πιστεύουμεν, εἶναι καταφανής.

Τότε, τὸ πρῶτον, ἐνεφανίσθη καὶ δ. κ. Σταύρος Λιθανός, ἐνδιαφερόμενος διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν «Λίμπερτος». «Ἐκπληκτοὶ ἐπληροφοροῦντο οἱ συναδέλφοι του, διτι θά ὑποθάλη αἰτησιν διὰ τὴν ἀγοράν 10 διά λογαριασμὸν του σκαφῶν, παρεχον τὴν αἵτουμένην ἀπὸ τὸ Κράτος πρώτην ὑποθήκην. Είχε τὴν καλὴν τύχην δ. κ. Λιθανός νά διασώσῃ ἀπὸ τὴν πολεμικὴν καταιγίδα ἐνέχα, ἀν δὲν ἀπατώμεθα, σκάφη. 'Υπεδείχθη εἰς τὸν τόσον καθυστερημένον τῶν «Λίμπερτος» ἀγοραστὴν, διτι θά ἔπειτε νά περιμένητο τὸ τέρμα τῶν διαπραγματεύσεων μὲ τὴν Κυθέρηντιν καὶ νά μη ἐμφανίσθη αὐτὸς ἀποδεχόμενος τὰς περὶ ἀντεγγυήσεως προτάσεις, διότι, ἐνῷ ἔξ αὐτῶν ηγοοῦντο δρισμένοι μόνον ἔφοπτισταὶ, κατὰ κύριον δέ λόγον δ. κ. Λιθανός, ἀπεκλείοντο τῆς δυνατότητος ἀγορᾶς οἱ περισσότεροι καὶ ἡ Ναυτιλία, τελικῶς, ἐλάχιστα, μόλις 20 τὸν ἀριθμόν, θά κατωρθωνε νά ἀποκτήσῃ σκάφη. Παρεκκλύετο, δηλαδή, αὐτὴν ἡ ἀνασυγκρότησί της.

Ο κ. Σταύρος Λιθανός ἐκφέυσεν εἰς τὰς ὑποδείξεις. 'Ηγόνησε καὶ πάλιν τοὺς συναδέλφους του, ἐν ταύτῳ δὲ καὶ αὐτὴν τὴν προσπάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς μᾶς ἀποκαταστάσεως. «Εσπευσεν, ἐνῷ δλοι οἱ ἄλλοι ἔφοπτισταὶ διεφώνουν ριζικῶς μὲ τὰς Κυθερηνικὰς ἀξιώσεις ἀντεγγυήσεως, νά τὰς ἀποδεχθῆ αὐτὸς καὶ μόνον τὴν τηλεγραφικῶς, μὲ τὸ ἀξιώτατον, θέβαια, καὶ νά ἐμφανισθῇ διὰ τοὺς ἀγοροῦντας τὰ πράγματα ώς πρωτεργάτης τῆς προσπάθειας διὰ τὴν ἄγοράν πλοίων ὑπὸ 'Ἐλληνικὴν σημαῖαν. Καὶ ἐνῷ οὕτω ἐνεφανίζετο, ἐσπευδε νά ἀγοράσῃ καὶ ἐσπευσμένως νά παραπλάθῃ ὑπὸ τὴν Παναμακήν δύο «Λίμπερτος», ἐν συνεχείᾳ δὲ λέγεται καὶ ἄλλα δύο. Αὐτά, θέβαια, δχι ἐπι ποτώσει μὲ ἐγγραφήν ὑποθήκης κλπ., ἀλλὰ τοὺς μετρητοῖς!

'Η Κυθέρηντις, εύτυχῶς, κατειδε τὸν δρόμον δημόνον τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς Ναυτιλίας μᾶς καὶ ἀπεδεχθῆ της δλότητος τῶν ἔφοπτιστῶν—πλὴν τοῦ κ. Λιθανοῦ—τὰς ἀπόφεις. 'Ἐπετράπη οὕτω εἰς τὸν δλούς νά συμμετάχουν εἰς τὴν ἄγοράν τῶν «Λίμπερτος». Μετα μῆνα, ἐπίζομεν, ὑπερεθδομήκοντα σκάφη θά ὑψώσουν τὴν Κυανόλευκον. Εύτυχη, πράγματι, διὰ τὴν Ναυτιλίαν μᾶς ἡμέρα καὶ εύτυχεῖς δσοι συνήργησαν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπάθειας.

* * *

"Εχει, δμως, καὶ συνέχειαν, ἀρκετὰ χαρακτηριστικὴν καὶ ἐνδιαφέρουσαν, ή δλη ὑπόθειοις τῶν «Λίμπερτος». 'Αφοῦ δ. κ. Λιθανός, ἐν πληρει διαφωνία μὲ τοὺς λοιποὺς συναδέλφους του, ὑπέθαλε τὴν αἵτησιν διὰ τὴν ἄγοράν τῶν 16 σκαφῶν (10 διά) ἔσαυτὸν καὶ διὰ πελάτας τοῦ Γραφείου του), ἀποδεχόμενος τὰς περὶ ἀντεγγυήσεως προτάσεις ὑποθήκης, ἐπεζήτησεν ἀξέωσας νὰ παραλάθῃ δλα τὰ ἔτοιμα πρὸς παράδοσιν, ἐπανδρώμενα καὶ γνωστά εἰς τοὺς ἔφοπτιστάς μᾶς 14 'Ἐλληνικά «Λίμπερτος». 'Αδιάφορον διά αὐτὸν ἀν ἄλλοι προέτρεξαν ἀπὸ μηρῶν δῆν νά προτείνουν τὴν ἄγοράν των, διὰ νά μη διαφύγουν ἀπὸ τὴν σημαίαν μᾶς, ἀδιάφορον ἀκόμη, ἀν ἄλλοι εἰσέφεραν μόχθους καὶ κεφάλαιας ἀκόμη διὰ τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων αὐτῶν. 'Ηγόνησεν δ. κ. Σταύρος Λιθανός τοὺς πάντας καὶ τὰ πάντα. Καὶ ὅταν πλέον ἀντελήθη διτι δὲν θὰ ἡτούλον νὰ ἀγνοθοῦν καὶ ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» οἱ διαχειρισθέντες τὰ 'Ἐλληνικά: «Λίμπερτος» ἔφοπτισταὶ, κατὰ τὴν πρὸς ἄγοράν διανομήν των, ἐξητησε προνομιακὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν δικαιομην — διὰ τοὺς ἄλλους ίσχουν δ κλήρος — καὶ ἐπέτυχε τελικῶς μετὰ τὰ σχετικὰ παζαρεύματα, τὴν παραχώρησιν ἐνός σκάφους. Δὲν θὰ μᾶς ἀπασχολήσουν, ἐν συνεχείᾳ, αἱ κυκλοφορήσασαι τότε φῆμαι εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, διτι καὶ ἡ λύσις αὐτὴ τοῦ θὲν ἐνός σκάφους δὲν συ-

**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 DUNNAGING TALLYNG TOWAGE STORES REPAIRS etc.

WRTE: «Ethelburga House» Teleph.: LONDON Wall 2281
91-3, Bishopsgate,
LONDON E.C. 2. Telegrams: AESALPORTS, Stock
Cables: AESALPORTS, London
Foreign agents are invited to co-operate by sending us
latest information

ήντησε τὴν ἰκανοποίησιν τοῦ κ. Λιθανοῦ, διότι τὸ «Λίμπερτο» αὐτὸ δὲν εἶχε τελειώσει τὸ ταξίδιόν του καὶ δὲν ἦτο συνεπῶς ἔτοιμοπαράδοτον. Ἐπεζήτησεν, ὅπως ἐγώνωσθη, νὰ παραλάβῃ αὐτὸς τὸ διά κλήρου παραχωρθὲν εἰς ἄλλον ἔφοπλιστὴν Ἑλληνικὸν «Λίμπερτο».

Σημῶς τὰ γεγονότα ἀναφέρομεν. Καταδεικνύουν ἑπαρκῶς, πιστεύομεν, τὴν κρατοῦσαν κατάστασιν τῆς καχυποψίας, τῆς ἀποσίας στοιχειώδους ἔστω συνεργασίας μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ καὶ εἰς αὐτὴν ἀκόμη τὴν ύπερτέραν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως προσπάθεισν.

Ο κ. Σταύρος Λιθανὸς εἶναι μεγάλος ἔφοπλιστής. Ἐχει ἱκνήτης ἀπαραμίλλους, ζωτικότητα ὑπερεκχειλίζουσαν καὶ οικονομικὴ ἐπιφάνειαν εὔρυτάτην. Κρίμα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὰς ἐπιδιώξεις τῆς, διὰ δὲ φοπλιστής αὐτὸς στενῶς τὸν ἀτομικισμὸν πρεσβεύει, περιφρονεῖ τὴν ὀλότητα καὶ τὴν συνεργασίαν, περιορίζει τὴν ἐπαγγελματικὴν ἀκτινοθολίαν μέσα εἰς ἔνα πλαίσιον, τοῦ δποίου τὰ δρια δὲν ἐπιτρέπουν τὴν γενικωτέραν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ὄργανων καὶ τὴν πρὸς εύρυτέρας κατακτήσει τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐπιδίωξιν. Ο κ. Σταύρος Λιθανὸς δὲν ἔχει ἐνημερωθῆ μὲ τὸ πνεῦμα τῆς ἐποχῆς μας. Δὲν ἐγώνωσι τὰ ἀγαθά τῆς συνεργασίας καὶ δὲν ἥθηλησε ποτὲ νὰ πληροφορηθῇ τὶ τὸ μέγα, τὸ θαυμαστὸν ἐπετέλεσαν οἱ Σκανδιναύοι ἔφοπλισταί, οἱ Νορβηγοί κυρίως, διὰ τῆς συνεργασίας.

Ἡ ἀσφαλιστικὴ χειραφέτησις τῆς Ναυτιλίας μας, αἱ τακτικαὶ γραμμαῖ, ἡ ἑσωτερικὴ τῆς ἀναδιοργάνωσις εἶναι ἔργα τῶν πολλῶν καὶ ὅχι τῶν ἑπτὸν μέρους προσπαθειῶν, δοσον καὶ ἀν αὐταὶ εἶναι ρηγικέλευθοι.

Ο κ. Λιθανός, διότι ἀκριθῶς δὲν χαρίζει εἰς τὴν καθολικὴν προσπάθειαν τὰς τόσας ἴκανοτητάς του, διότι δὲν ἀποθάλλει τὴν καχυποψίαν, ἀπὸ τὴν δποίαν διακατέχεται, αὐτὰ τὰ ἴδια συμφροντα τοῦ Οἴκου του παραβλάπτει. Η συσώρευσις τοῦ πλούτου, δπως καὶ δ ἀριθμὸς τῶν πλοίων, δὲν εἶναι τὸ ἀπαντον δ' ἔνα ἔφοπλιστὴν τῆς δλκῆς τοῦ κ. Λιθανοῦ. Ο πλούτος ἀκριθῶς καὶ τὰ πολλὰ πλοῖα γενικωτέρας δημιουργοῦν ὑποχρέωσεις. Αὐτῶν τῶν ὑποχρέωσεων πρὸς τὸ σύνολον ζητοῦμεν ἐν δύναμι τῆς Ναυτιλίας τὴν ἐκπλήρωσιν ἀπὸ τὸν κ. Σταύρον Λιθανόν.

Λέγεται διότι δὲν ἔχει μίαν διαφορὰν 1) διὰ τὸν πλούτον καὶ μῆνα διὰ τὰς χρονοναύλωσεις τῶν πλοίων του ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Κυθέρην. Λέγεται, διότι αὐτὸ τὸ 1) διὰ τὸν πλούτον καὶ ἀφετηρία δλης τῆς πικρίας καὶ τῆς περιέργου πρὸς τὴν συνεργασίαν μὲ τοὺς συναδέλφους του στάσεώς του. Πέραν, δμως, τοῦ 1) δ, δ καλὸς θεός ηδόκησε νὰ χαρίσῃ εἰς τὸν κ. Λιθανόν διφθόνους τοὺς καρπούς τῶν πολευτῶν μόχθων του. «Ἄς ἀρκεσθῇ εἰς τὴν πλουσίαν αὐτὴν συγκομιδὴν καὶ ἀς ἀτενίσῃ τὸ μέλλον καὶ τὰ γενικωτέρα τῆς Ναυτιλίας μας προθήματα. «Ἄς είναι θέθαιος, διό πολλὰ θὰ ἔχῃ οὕτω νὰ κερδίσῃ δ. κ. Λιθανός. Καθολικώτερον καὶ δξιομημόνευτον διὰ τοὺς ἐπιγιγνομένους τὸ δνούμα του θὰ καταστήσῃ. Θὰ ἐπιζήσῃ τοῦ πλούτου καὶ τῶν πολλῶν πλοίων.

ΟΙ ἀξιωματικοὶ τοῦ Π.Ν.

Μία κατάφωρος, ἀλλὰ καὶ σκανδαλώδης ἐν ταύτῳ, καταπάτησις κεκτημένων νόμων καὶ ούσια ἐπαγγελματικῶν δικαιωμάτων ἀπὸ ἑταῖρον ἤδη λαμβάνει χώραν εἰς τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν. Τὰ κρούσματα, ἀραιά πρὸ τοῦ πολέμου, ἤρχισαν τώρα νὰ

πληθύνωνται.

Πρόκειται περὶ τῆς ἀνοικείου εἰσόδου τῶν μαχίμων ἀξιωματικῶν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὰς τάξεις τῶν Ἐμποροπλοίων μας, τῶν τιμίων αὐτῶν πτωχῶν θιοπαλαιστῶν.

Καθ' ἦν στιγμὴν ἡ ἀνεργία, πολυετής καὶ ἔξαντλητική, μαστίζει τὰς πυκνάς τάξεις τῶν Ἑλλήνων πλοιάρχων, ἀξιωματικοῖ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ἐν ἐνεργείᾳ, ἐπιζητοῦν τὴν διαθεσιμότητα καὶ ἐπιτυγχάνουν, λόγῳ καὶ τῶν κοινωνικῶν των σχέσεων, θεσεις εἰς τὰ ἐμπορικά σκάφη, ἔστο καὶ εἰς τὰ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας Παναμαϊκά, ποὺ κατά πᾶσαν λογικήν καὶ δίκαιον ἀνήκουν εἰς τοὺς ἀνέργους Πλοιάρχους μας.

Δὲν θὰ ἐκταθῶμεν πρὸς τὸ παρὸν εἰς λεπτομερείας ἐπὶ τῆς σκανδαλώδους αὐτῆς ὑποθέσεως. Ἐν ἀνάγκη δμως καὶ ἔφοσον τὸ Κράτος παραμεινὴ ἀσυγκίνητον πρὸ τῆς ἀδικίας, θὰ κατονμάσωμεν πρόσωπα καὶ πράγματα. Πολλὰ ἔχει τις γά ἀναφέρη. Διά τὸ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Νοτιοαφρικανικῆς Ἔνωσεως λ. χ. ὑπερωκεάνιον «Ορενόκο» δύο ἀξιωματικοῖ τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ ἐπιδιώκουν διὰ πλαγίων μέσων τὴν θέσιν τοῦ Πλοιάρχου. Εἰς τὰ Παναμαϊκά ἐπίσης τοῦ κ. Νιάρχου, ἀξιωματικοῖ του Π. Ν. ἐν διαστάσιμοτητι καταλαμβάνουν θεσεις Πλοιάρχων.

Δύο, δηλαδή, μισθούς θὰ εἰσπράττουν οἱ κύριοι αὐτοί. Τὸν μισθὸν, ἡ τὴν σύνταξιν των ἔστω, ἀπὸ τὸ Δημόσιον καὶ τὴν μισθοδοσίαν ἀπὸ τὴν θέσιν τοῦ Πλοιάρχου τοῦ Ε. Ν., ποὺ ὑπωσδήποτε δὲν ἀνήκει εἰς αὐτούς.

Διερωτώμεθα, δμως, ποῖοι εἰν προκειμένῳ αἱ ἐνέργειαι τῆς Ἐπαγγελματικῆς Ἔνωσεως τῶν Πλοιάρχων; Ἐχει, πιστεύομεν, τὴν δύναμιν γά ἀντιδράσον. «Οσον ἀφορά τὴν στήλην αὐτήν, θὰ ἐπανέλθῃ ἐπὶ τοῦ ζητήματος, ἀν καὶ νέα κρούσματα σημειειθοῦν.

Η γραμμὴ Βορ. Ἀμερικῆς

Τοῦ ὑπερωκεάνιου μας «Νέα Ἐλλάς» δένγ φαίνεται πιθανὴ ἡ ταχεία τῆς ἀγγλικῆς ἐπιτάξεως λύσις. Τοῦ «Ορενόκο» ἡ μετασκευὴ θὰ ἀπαιτήσῃ ἴκανὸν χρονικὸν διάστημα. Χάριτας, συνεπῶς, πρέπει νὰ δοφείλωμεν εἰς τὸν κ. Β. Χανιώτην, διότι πρώτος αὐτὸς ἀπὸ τοῦ ἐρχομένου μηνὸς ἀποκαθιστᾷ τακτικὴν καὶ ὑπωσδήποτε ἀνέτον τὴν ἐπικοινωνίαν μας μὲ τὸν Νέον Κόσμον. «Η ζωτικὴ σημασία διὰ τὴν Ἐλλάδα τῆς ὑπεραπλαντικῆς γραμμῆς ἔχει, νομίζουμεν, μέχρι φορτικότητος ἔξαρθῃ ἀπὸ τὰς στήλας αὐτάς.

Τὸ γέον ὑπερωκεάνιον «Πόλις τῶν Ἀθηνῶν» ἔρχεται νὰ πληρώσῃ μίαν ἔθνικὴν καθαυτὸν ἀνάγκην. Είναι μεγάλου ἐκτοπίσματος (16 χιλ. τόνων), ἔχει ταχύτητα 16 μιλλίων, διαθέτει ἀνέτον δεσεις διὰ 250 ἐπιθάτας, μὲ πλήρεις ὑδραυλικάς ἐγκαταστάσεις, μὲ δύο αιθούσας ἑστιατορίου καὶ καπνιστηρίου καὶ εὐρύτατα καταστρώματα. Είναι, δηλαδή, καθ' ὅλα κατάλληλον τὸ νέον ὑπερωκεάνιον γά ἔξυπηρτήσῃ τὰς ἀμέσους συγκοινωνιακάς μας ἀνάγκας.

Η πρώτη ἐξ Ἀμερικῆς προσέγγισις θὰ είναι δ. Πειραιές, μετ' αὐτὸν δὲ ἡ Χαϊφα, ή Βηρυττός καὶ ἡ Ἀλεξάνδρεια. «Ἐναρξεις τῶν δρομολογίων ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου.

Η σχολὴ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Δημοσιεύομεν κατωτέρω ἐπιτολὴν τῆς διοικήσεως τῆς Πανελλήνιον «Ἐνωσεως Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν.» περὶ τῆς μελετωμένης ἐπαναφορᾶς εἰς τὴν «Ὑδραν τῆς σχολῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. «Ἐναντίον τῆς μεταφορᾶς ταύτης κηρύσσεται ἡ «Ἐνωσεως τῶν Πλοιάρχων, μὲ ἐπιχειρήματα, ἀτινα — δμολογουμένως — πρέπει

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

HOLLAND HOUSE, 114 BURY STREET
LONDON

LONDINON

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI

Τηλέφωνον AVENUE 3733

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

ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ 10

CONTRACTING AGENTS

CHARTERS

TELEGRAMS

TELEPHONES

TELEGRAMS

νά έξετασθούν και σταθμισθούν μετά προσοχής, πρό πάσης ένσπουδή ληφθησομένης αποφάσεως:

Κύριε Διευθυντά,

Λαμβάνοντες ἀφοριὴν ἐπὶ τῶν ἀμερίστων ἐνδιαιθέροντος, ὅπερ ἐπεδεῖξατε διὰ πᾶν ζῆτημα ἀφορῶν τὴν γνωτιλίαν μας καὶ τὸν ἄγονας τοὺς ὅποιους διεξάγετε διὰ τὴν ἀνασύστασιν καὶ πρόσδοπον αὐτῆς, ἀπευθύνομεθα πρὸς· 'Υιᾶς μὲν τὴν παράξλησην ὅπως μεθ' ἡμῶν ἴψωσθε φονίν διαμαρτυρίας διὰ τὸ πλήγμα ὅπερ κατὰ τὴν γνώμην μας θὰ καταφεύγῃ ἔναντι τῆς ἐπανδείσεως διὰ τῆς μελετομένης μεταφορᾶς τῆς Σχολῆς Ἐπιπονικῆς Νωτιλίας εἰς 'Υδραν.

Είναι γνωστόν, κ. Δεμητρία, μέ πόσην ικανοποίησην και ανάγοντιμου παραπολούθουμεν από μηνών τὸ ἐκπονούμενον σχέδιον παρὰ τῆς διεύθυνσεως ἐκπαδεύσεως τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ ἀνεγέρσεως «Σχολῆς Ναυτικῆς Ἐκπαδεύσεως» συγχρονισμένης καὶ ἐφιδιασμένης μὲ ἀπαντά τὴν ἀπαραίτητα ἔφδια καὶ πλήσιμόν, διπος τοῦ λοιποῦ ἐν αὐτῇ διεξαχθῆ πραγματικὴ ἐπάρδενσις, οὐχὶ μόνον τῶν πλάνων, ἀλλὰ καὶ πάντων τῶν ἄλλων κλάδων τοῦ ναυτικῶν μας. Εἰς στιγμὰς λοιπὸν ποὺ τοιαῦτα σχέδια ἐκπονοῦνται ὡφεισμένοι παρέγοντες πολιτικοὶ καὶ μῆ, ἀδιαφοροῦντες τελείως διὰ τὸ σοβαρότατον τοῦ ζητῆμα τῆς ἐκπαδεύσεως, καὶ διὰ λόγους πολιτικῆς σκοπούτος πόνον, ἀξιοῦν παρὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ ψηφισμάτων καὶ πέσεων, δπως ἡ Σχολὴ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μεταφροῦθι εἰς τὴν νήσον Ὑδραν, ἀφίνοντες νά ἐννοηθῇ, δτὶ διὰ τῆς μεταφράσας τάντης πλειστα ὅσα ἔχον νά ὠφειληθοῦν ἡ νῆσος καὶ οἱ κάτοικοι αὐτῆς.

Είναι γνωστόν, ότι το κτίριον, όπου έστεγάζετο η σχολή αυτή ήτο παιδίαντας άστατών διά τούς 70-80 μαθητών, πού είχε τότε η σχολή. Σήμερον ωνταί είναι δραματική ή ένδιαιτησις υπερδιασκοπιών μαθητών πού ηδη φοιτούν εν αυτῇ. Έπισης, είναι γνωστόν, ότι οι μαθηταί, διά της μεταφοράς της σχολής, θα έπιβαρυνθούν με έξοδα τερψίστια (τραφέα, πατατάσις, πλάνσις λιμανιού κλπ.), άποινα είναι άδινατον να πλαισιογίσθονται κάτω τού ποσού τῶν 200.000 δραχμών μηνιαίων δι' έξαστον μαθητήρι.

Ἐπίσης είναι γνωστόν, ὅτι τοκώτα ποσὰ δὲν είναι δημιατὸν νῦν διαθέτουν — συγχεζομένους — τὰ τέξνα τῶν ναυτικῶν, ἄπινα μοιραῖς θάλασσομορφίας ἀφήνοντα τὴν θέσιν των εἰς τὰ πλουσιότερά τῶν μὲν ναυτικῶν οἰκογενειῶν, εἰς τοὺς ἐλάχιστα, δηλαδή, ἔγγνωμένους, ὅτι θὰ ἐξελιχθοῦν εἰς πραγματικούς ναυτικούς, οπτικές μέλλουν ν' αὔτικαστοποιούν τοὺς σημερινούς ἐξ παραδόσεως ἀγωνιστάς τοῦ κύματος.

'Αλλ' ἀν δι' ὅτα τά ἀντέθεο ἔξευρεθή κάποια εὐνοϊκή λύσις, ποιά λύσις θὰ ἔξευρεθῇ διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν; Είναι δυνατὸν εἰς ἀλίμενον νῆσον ἐπὶ τέσσαρι τῇ οὔπλαστην πλοιαρχοῖ, ἀνεν οὐδενός ἀπόλιτως μέσον πρός πρατικὴν ἐκπαίδευσιν; Εἰς ποια πλοία διαφόρον τέτον θὰ μεταφέρουνται οἱ μαθηταὶ παρὰ τῶν καθηγητῶν των, διὰ τὴν ἐπὶ τοὺς ἐκπαίδευσιν; Εἰς ποιὸν λιμένα θὰ διαχθοῦν τὸ σπουδωτέον τῶν μαθημάτων, τὴν κυβερνητικὴν; 'Υπάρχουν εἰς 'Υδραν πλοῖα παντὸς τύπου, ἴστιοφόρα, ἐργοστάσια, δεξιαινεῖ, γερανοί, σταθμοὶ μετεωρολογικοί καὶ ὠρόνομοι, σταθμοὶ ἀντισταθμίσεων πεζίδων, λιμῆν μὲ σινητινὸν δι' ἄγκυροβολίαν καὶ ἀπάσσεις καὶ πλευρίσματα κλπ., ἡ μήτρας ἡ σογιὸν σήμερον είναι ἐφωδιασμένη μὲ τὴν ἀπωλήτην ἐργαλεῖα (χάρτας, ἔξαντας, κανόνας, χρονομέτρα, παλεύνοντα κλπ.), ἀπίνα ἐν Πειραιῃ εὐδόλως ενδιόσκοντα δὲ ἀπλῆς ἐπισκέψεως τῶν μαθητῶν εἰς τὰ πλοῖα καὶ τοὺς διαφόρους σταθμούς;

ταύτης οιμάρθος σταύρων;

Καὶ είναι δυνατόν, ς. Διενθυντά, ἐν ἔτει 1946 καὶ εἰς σπιγμάτ, καθ' ἡς ἐπιχειρεῖται ἡ ἐκ βάθσιον ἀναστύστασις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας, τόσον δὲ ἀφύσου, δύσον καὶ δὲ ἐμφύσου ὑλικοῦ, γάν μελετᾶται μεταφορά τῆς οχολής πλοιάρχου εἰς Ὑδραν, μὲ μοναδικὸν σκοπὸν νὰ ἐξηπερθθοῦν οἱ κάτοικοι αὐτῆς; Καὶ ἐάν το Κάρτας έχῃ ημίτικη ὑποχρέωσις εἰς τὴν ιστορικὴν αὐτὴν γῆσσον, θὰ πρέπει νὰ τὰς ἔχομελησης εἰς βάση τῆς ναυτικῆς ἐκπαθεύσεως, ἀπό τὴν δοπιάν τόσα εἰς τὸ μέλλον ἀναμένουμεν;

Ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια σύσσωμος εἶναι ἀποφασισμένην τὸν πόλεμον τὰ τέκνα τῶν ναυτικῶν, τὰ φοιτῶντα ἐν τῇ σχολῇ, εἰς περιπτώσουν, καθ' ὃν ἐπιφαραγγούντων ἀπόφεις τοιαῦτα, ἡ δόπια γάρ θέτονταν ὑπεράνω τοῦ γενικοῦ καλοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, τὰς διαφόρους πολιτικάς συσπολίητας ταῖς ουσιόσφετα. Πειραιεύς, 12.10.46

Μετ' ἐξαιρέτου τιμῆς 'Ο Γεν. Γραμματεὺς

Ο Πρόεδρος
Δ. ΜΕΛΕΤΗΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΕΛΛΑΣ-ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗ

ΤΟῦ κ. ΝΑΘΑΝ ΑΛΛΑΛΟΥΦ

Η άνάπτυξις των έμπορικων σχέσεων μεταξύ 'Ελλάδος και Παλαιστίνης δεν χρονολογείται από μακρού χρόνου. Κυρίως, αφ' ής έποχής - κατά τό 1932 - ή «Ακτοπλοία της 'Ελλάδος» ένεκπαινίσας την ραψμήν Πειραιώς - 'Αλεξανδρείας, με ένδιαμεσους προσεγγίσεις των σκαφών της εἰς τοὺς παλαιστινιακούς λιμένας, αι σχέσεις αῦται ήρχισαν νά ἀποκτοῦν κάποιαν σπουδαιότητα. Συγχρόνως, δημος, η κατά την ίδιαν ἐκείνην έποχήν ἀρξαμένη μετανάστευσις τῶν Ισραηλιτῶν ἔξ 'Ελλάδος εἰς την Παλαιστίνην, συνέβαλεν ἀρκετά εἰς τὴν περαιτέρα ἀνάπτυξιν τῶν οικονομικῶν σχέσεων μεταξύ τῶν δύο χωρῶν, διότι οἱ ἐν λόγῳ μετανάσται ἔσαιρετικὸν ἐπέδειξαν ζῆλον εἰς τὴν διατήρησιν μιᾶς στενῆς ἐπαφῆς των μὲ τὴν 'Ελλάδα.

Τοιουτοτρόπως είχε κατορθώσει πρό τοῦ πολέμου ή Ἐλλάς νά καταλάβῃ, σύν τη παρόδῳ τοῦ χρόνου, μίαν ἀξιόλογον θέσιν εἰς τὸ ἐμπόριον τῆς Παλαιστίνης, ἡ ὧποια εἰσήγη πολλὰ Ἑλληνικά βιομήχανικά καὶ γεωργικά προϊόντα, δπως, λ. χ., Ἐρυζός καρπούς, σάπινα, φρούτα καὶ λαχανικά, ὑαλοπίνακας, ταιμέντα, μετάδωτά κλπ.

Νομίζουμεν, ότι θά έπρεπε σήμερον ν' "Ελλάς ν'" απόδωση μεγάλην ομηριανών εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἐμπορικῶν της σχέσεων μὲ τὴν Παλαιστίνην, δεδομένου ότι ύπάρχει ἔδαφος πρὸς ἀνάπτυξιν αὐτῶν εἰς πολὺ μεγαλύτεραν ἢ πρὸ τοῦ πολέμου κλίμακα δι' ἀμοιβαίας ἀνταλλαγῆς τῶν προϊόντων των. "Ηδη ἥρχισαν νά λαμβάνων εἰς τὴν Παλαιστίνην πολλαὶ ἐξ Ἑλλάδος προσφοραὶ, τόσον ἀπὸ γνωρίμους ἐλληνικούς προπολεμικούς Οἴκους, δύσον καὶ ἀπὸ νέους. Αἱ προσφοραὶ αὗται ἐμφανίζουν πόσον ἐνδιαφέρον ὑφίσταται διὰ τὴν σύναψιν ἐμπορικῶν σχέσεων μὲ τὴν ἄγοράν της Παλαιστίνης.

Ζήτησις αφ' έτέρου παρατηρείται ότι Ελλαδός διά παλαιστινιακά προϊόντα, δπως, λ. χ., φαρμακευτικά είδη, ύφασματα, πρώτας όλας κλπ. είδη, άτινα λίαν ζπιτυχώς κατασκευάζονται εις την Παλαιστίνην. Τό έκδηλούμενον νέον ρεύμα των έμπορικων ανταλλαγών μεταξύ τῶν δύο τούτων χωρών, δρείλεται εἰς τρεῖς, κυρίως, λόγους: Πρῶτον, διότι εἰς την Ελλάδα ἐπικρατεῖ σήμερον ἔλλειψις πολλῶν ειδῶν καὶ εἰναι φυσικὸν νὰ στραφῆ ἡ Ἑλληνικὴ ἀγορά πρὸς τὰς πλέον γειτονικάς πηγάς, ἐκ τῶν δποὺν θά δυνηθῇ νά προμηθευθῇ τὰ ἀναγκαιοῦντα ἐμπορεύματα. Δεύτερον, διότι οἱ προπολεμικοὶ προμηθευταὶ τῆς Ελλάδος ἔκ τῶν διαφόρων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, εὑρίσκονται ἀκόμη εἰς ἀδυναμίαν νά προθοῦν εἰς ἔξαγωγάς, ἀφοῦ καὶ ἀταὶ οἱ ἔξαγωγαι ἔκ Μεγάλης Βρετανίας καὶ Ἕνωμένων Πολιτεῶν ἐνεργοῦνται μὲ χαρακτηριστικῶς θραδύν ρυθμόν. Καὶ τρίτον, διότι ἡ καταπληκτική, δμολογουμένως, κατά τὴν διάρκειαν τῆς πολεμικῆς περιόδου διοικητική ἀνάπτυξης τῆς Πλαστινῆς — μία ἀνάπτυξις, ἡ δποία καὶ πρὸ τοῦ πολέμου είχε κατασῆ ἔκδηλος — προσέλαθε νέαν ὅρμην, ἐνισχυθεῖσα ἀπὸ πολλοὺς εἰδικεύμενους τεχνίτας, οἵτινες κατέφυγον ως μετανάσται εἰς Παλαιστίνην ἔκ τῆς Εὐρώπης. Διὰ τοὺς τρεῖς αὐτοὺς θασικούς λόγους, παρουσιάζονται σήμερον μεγαλύτερα δυνατότητες, παρὰ πρὸ τοῦ πολέμου, διὰ τὴν στενότερα σύσφιγξιν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων τῶν δύο χωρῶν καὶ καθίσταται ηύχερως ἐφικτὸν εἰς τὴν Παλαιστίνην νά καλύπτῃ τὰς ἔξ Ελλάδος εἰσαγωγάς της, δι' ἀναλόγων ἔξαγωγῶν πρὸς αὐτήν.

Διά γά προωθηθοῦν δύμας αἱ Ἑλληνο - παλαιστινιακαὶ ἐμπορικαὶ σχέσεις, εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ὑπαρξίς τακτικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Σκόπιμον, δθεν, ἀλλὰ καὶ εὐκταῖον θά ἦτο, δπως ἡ προπολεμικὴ Ἑλληνικὴ γραμμῇ Ἐλλάδος - Παλαιστίνης ἀποκαταστήτη τὸ ταχύτερον. Ὑπάρχει σήμερον μία μηνιαία τουρκικὴ γραμμῇ μεταξὺ Χαϊφᾶς καὶ Πειραιῶς, ἀλλ' ἡ γραμμῇ αὕτη δὲν ἔξυπηρτει τὸ Ἑλληνο-Παλαιστινιακὸν ἐμπόριον, λόγῳ - κυρίως - τῶν ὑψηλῶν ναύλων.

Ἐλπίζουμεν, δτὶ μὲ τὴν ἀναγγελλομένην ὡς προσεχῆ ἀπόκτησιν νέων πλοίων ύπό Ἑλληνικὴν σημαῖαν, θὰ ἀποκατασταθῇ συντόμως ἢ τακτικὴ γραμμὴ Ἑλλάδος – Αἰγύπτου – Παλαιστίνης – Συρίας – Κύπρου. Ἡ γραμμὴ αὕτη, κατὰ τὰς ὑπαρχούσας θετικὰς προθλέψεις, δὲν θα ἔχῃ μόνον σημαντικήν κίνησιν εἰς ἀμπορεύματα, ἀλλὰ καὶ ἀξιόλογον τοιστὴν δι’ ἐπιβάτας, τῶν δποίων δ ἀριθμὸς θαίνει δυσμέραι αὐξανόμενος.

'Αλλ' διεξαρτήτως τοῦ μετεορύ τῶν δύο χωρῶν ἐμπορίου, δι'
ἐπιτόπιον κατανάλωσιν, ὁ Πειραιεὺς προπολεμικῶς ἢ τὸ ἀξιό-
λογον διαμετακομιστικὸν κέντρον διὰ τὰς παλαιστινιακὰς κε-
ταφοράς ἐμπορευόμενων καὶ ἐπιθατῶν προοριζομένων διὰ τὴν
Κεντρικὴν Εὐρώπην. Βεβαίως, ἡ ἀποκατάστασις τοῦ προπολε-
μικοῦ τούτου μεταφορικοῦ ρεύματος δὲν φαίνεται δυνατή πρὸ^τ
τῆς παρελεύσεως ἵκανον εἰσέτι χρόνου, ἐν τούτοις, ὅμως, καὶ δι'
παράγων αὐτὸς καθιστᾶ περισσότερον ἔκδολον τὴν ἀνάγκην
ἀναυονδέσεως τῶν ἐμπορικῶν καὶ συγκοινωνιακῶν σχέσεων με-
τεατοῦ Ἐλλάδος καὶ Παλαιστίνης πρὸς ἀμοιβαῖον ὄφελος ἀμφο-
τέων τῶν χωρῶν.

BANEY MADHUB MOOKERJEE & C^O.

Incorporating Raj Kissen Mookerjee
Established 1854

**DUBASHES
STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS**

*Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:
WORKWELL Calcutta 5875*

CALCUTTA

Codes:

A.B.C.—Scott—Watkins.
LONDON AGENTS: **Harwin Shipping Agency Ltd.**
London House, E.C. 3
Telephone: ROYAL 1534

Η ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Τοῦ κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Είναι πασίγνωστον τὸ ἀπόφθεγμα: «Τὸ χρῆμα δὲν ἔχει πατρίδα». Μέσα εἰς τὴν ἀπλῆν αὐτὴν φράσιν περικλείεται ἔνα οἰκονομικὸν δόγμα τεραστίας σημασίας. Ο διεθνισμὸς τοῦ χρήματος δίδει εἰς τὸ υλικὸν καὶ ἄψυχον αὐτὸν σῶμα ζῶνταν καὶ κίνησιν καὶ τὸ μεταβάλλει εἰς ἔνα εἶδος ζωντανοῦ δργανισμοῦ, ποὺ ἔχει ὅλα τὰ στοιχεῖα μᾶς γονιμοποιοῦ καὶ παραγωγικῆς δυνάμεως.

Περιορισμὸς τοῦ χρήματος εἰς τὰς κινήσεις του σημαίνει ὅτι ἡ ἔγκαθειρίας ἐνὸς ζωντανοῦ δργανισμοῦ εἰς κελλίον φυλακῆς ἢ ὁ ἔγκιθωτισμὸς ἐνὸς ποταμοῦ εἰς ἔνα τέλμα. Ἡ ἀξία τοῦ χρήματος ἔγκειται εἰς τὴν κίνησίν του καὶ τὴν κυκλοφορίαν του καὶ, διὸ αὗταὶ εἰναι ταχύτεραι καὶ ἐκτείνονται εύρυτερον, τόσῳ αὐξάνει τὴν ἀξίαν του. Αὕτα εἶναι ἀλήθεια τόσον γνωσταὶ καὶ εἰς τοὺς ἀρχαρίους τῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης καὶ εἰς τὸν πλέον ἀμαθῆ ἐμπόρον ἡ ἐπιχειρηματία, ὥστε παρέλκει νὰ ἀσχοληθῇ κανεὶς διὰ νὰ τὰς ἀποδεῖῃ.

Καὶ δῆμος, ἐνῷ αὐτῇ εἶναι ἡ πραγματικότης, ὑπάρχουν περιπτώσεις, εἰς τὰς ὁποῖας ὁ διεθνισμὸς αὐτὸς τοῦ χρήματος ὑφίσταται περιορισμὸν καὶ πλήγματα, μὲ ἀποτελέσματα ἐπιζημιαὶ διὰ τὴν παγκόδυμον οἰκονομίαν, ἐν τῷ συνόλῳ τῆς λαμβανομέγην. Θεωρία περὶ «κλειστῆς οἰκονομίας» καὶ «αὐταρκείας», διευθυνόμεναι εἰσαγωγαὶ καὶ ἔξαγωγαὶ, θενικιστικαὶ μορφαὶ τῆς οἰκονομίας, συναλλαγματικοὶ περιορισμοὶ καὶ τὰ τοιαῦτα, ἀποτελοῦν δεσμὰ καὶ ἐπόδια εἰς τὴν ἐλευθέραν κυκλοφορίαν τοῦ χρήματος ἀνά τὴν ὑφήλιον, φράγματα εἰς τὸν γονιμοποιὸν ποταμόν, ἀνισορροπίαν κατανομῆς τοῦ παγκοδύμου πλούτου, μαρασμὸν καὶ πτωχείαν διὰ τινας χώρας καὶ ἀντιθέτως συγκέντρωσιν καὶ ἀχρήστευσιν τοῦ χρήματος εἰς ὅλας.

«Υπάρχουν, θέσαις, ὀρισμέναι ἔκτακτοι περιστάσεις, ὅπως, αἴνης, αἱ πολεμικαὶ περίοδοι, κατὰ τὰς ὁποῖας, μαζὶ μὲ ὅλα μέτρα περιοριστικά τῆς ἐλευθερίας τῆς ἀνθρωπίνης δράσεως, καθίστανται ἀναγκαῖα τοιαῦτα καὶ διὰ τὴν οἰκονομικὴν δρᾶσιν, ἀλλ' αἱ πολεμικαὶ περίοδοι εἶναι διαλείπουσαι ἐποχαὶ ἀνωμαλίας εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ἀνθρωπότητος. Εἰς τὰς εἰρηνικάς, δῆμος, περιόδους ὁ διεθνισμὸς τοῦ χρήματος πρέπει νὰ ἀνακτᾷ ὅλην τὴν ἐλευθερίαν του, ἀκριβῶς διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐπανόρθωσις τῶν ζημιῶν τῶν πολέμων διὰ τῆς διοχετεύσεως τοῦ χρυσοφόρου Πακτωλοῦ ἀπὸ τὰς πλουτησάσας κατὰ τὸν πόλεμον χώρας εἰς τὰς καταστραφείσας.

«Ἄλλ' εἰς τὰς κινήσεις τοῦ αὐτᾶς τὸ χρῆμα κατευθύνεται ἀπὸ δύο θασικάς ἀρχάς: τὴν ἀσφαλείαν καὶ τὸ κέρδος. «Οπου εἶναι ἀσφαλείτερον καὶ δύος ἡ προσδοκία τοῦ κέρδους εἶναι μεγαλύτερα, ἔκει κατευθύνεται τὸ χρῆμα. Καὶ εἶναι φυσικὸν νὰ γίνεται τοῦτο. Εάν, ὅπως εἴπομεν, προσωποποιήσωμεν τὸ χρῆμα καὶ τοῦ δώσωμεν τὴν μορφὴν ἐνὸς ζώντος δργανισμοῦ, εἶναι φυσικὸν νὰ ἐπιζητῇ τοῦτο, ὅπως καὶ κάθε ζωντανὸς δργανισμός, τὴν ἴκανοποίησιν τῶν δύο θασικῶν αἵτημάτων του, τῆς αὐτοσυντηρίσεως καὶ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ. Είναι, ἐπομένως, τόσον παράλογον τὸ νὰ κατηγορῇ κανεὶς τοὺς ἔχοντας τὸ χρῆμα διὰ προτιμοῦν νὰ τὸ τοποθετοῦν δύο εύρισκουν περισσοτέραν ἀσφαλείαν καὶ κέρδος, δύον καὶ τὸ νὰ κατηγορῇ κανεὶς ἔνα ἀνθρωπον, διότι προσπαθεῖ νὰ διατηρηθῇ ἐν ζωῇ καὶ νὰ ἀποκτήῃ ἀπογόνους. Εάν ὁ ἔχων τὸ χρῆμα, ἀντὶ νὰ ἀκολουθῇ τὴν ἀνωτέρω τακτικὴν, ἐποπθεῖται ἐνσυνειδήτως αὐτὸς εἰς ἐπιχειρίσεις ἐπιφαλεῖς ἢ ἐπίζημοις, θά ωμοιαζε μέ τὸν ἀνθρωπον, ὁ διόποις ἐνουνειδήτως καταδικάζει ἑαυτὸν εἰς ἀτροφίαν καὶ στείρωσιν. Καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις πρόκειται περὶ αὐτοκτονίας καὶ δὲν πιστεύω νὰ ὑπάρχουν λογικοὶ ἀνθρωποι, ποὺ νὰ ἀξιούν τὴν ἔθελουσιν καὶ ἐσκεμμένην πτώχευσιν τοῦ κεφαλαιούχου, ὅπως δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ἀξιούν τὴν αὐτοκτονίαν τῶν συνανθρώπων των.

«Υπάρχουν, θέσαις, μερικαὶ θεωρίαι «περὶ δικαίας ἀνακατανομῆς τοῦ πλούτου» καὶ τὰ τοιαῦτα, ἀλλ' αἱ θεωρίαι αὗται εἶναι

συγκεκαλυμμέναι μορφαὶ ἐνδιμούχων ἐπιθυμιῶν νὰ ἀποκτήσουν ἔκεινοι, ποὺ δὲν ἔχουν, ἔκεινο, ποὺ ὅλοι εἶχουν, διὰ τοῦ τρόπου τοῦ «Θάλ' τα κάτω νὰ τὰ φάμε» κατά τὴν νοστροπίαν τοῦ θυμοσόφου Καραγκιόζη, ὁ δόποιος εἶπεν εἰς τὸν φούρναρην: «Δικά σου εἶναι τὰ φωμιά; Καὶ δὲν τὰ τρέψεις».

* * *

«Ο πρόλογος αὐτὸς εἶναι, νομίζω, ἀναγκαῖος διὰ νὰ κατανοηθῇ καλύτερον ἔνα φαινόμενον, ποὺ ἐμφανίζεται εἰς κάποιαν ἀξιοσημείωτον κλίμακα μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρηματίων. Εννοῶ τὴν παραπηρουμένην τάσιν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν νὰ ἀγοράζουν πλοία καὶ νὰ τὰ θέτουν ὑπὸ ξένας σημαίας, μίαν τάσιν, ποὺ κατακρίνεται ὑπὸ τινῶν.

«Ἄς προσπαθήσωμεν νὰ διερευνήσωμεν τὸ φαινόμενον αὐτὸς λαμβάνοντες ὡς θάσιν τὰ σαστατικά προηγουμένως περὶ χρήματος.

«Ο ναυτιλιακὸς ἐπιχειρηματίας εἶναι καὶ αὐτὸς κάτοχος χρήματος καὶ φυσικὸν εἶναι νὰ ἐπιζητῇ τὴν τοποθέτησίν του εἰς διὸ τὸ δυνατὸν ἀσφαλεῖς καὶ ἐπικερδεῖς ἐπιχειρήσεις. Καὶ τὸ ναυτιλιακὸν μας κεφάλαιον, ἐπομένως, ὅπως καὶ κάθε κεφάλαιον, προσπαθεῖ νὰ διατηρηθῇ ἐν ζωῇ καὶ νὰ πολλαπλασιασθῇ ἀντὶ νὰ ἀφεθῇ εἰς τὸν ἔξανεμπισμὸν καὶ τὴν αὐτοκτονίαν.

«Ἄλλα, λέγων οἱ ἐπικριταὶ τῆς τακτικῆς αὐτῆς:

«-Η στενή αὐτῇ οἰκονομικὴ ἀποψίς εἶναι καὶ αὐτὸς κάτοχος χρήματος καὶ φυσικὸν εἶναι νὰ ἐπιζητῇ τὴν τοποθέτησίν του εἰς διὸ τὸ δυνατὸν καὶ πάση θυσία τὰ πλοία των ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

Σωστὸν καὶ λογικὸν τὸ ἐπιχείρημα ἀπὸ ἀπόφεως αἰσθηματικῆς καὶ ιδεολογικῆς καὶ, ἀσφαλέως, οὔτε οἱ ίδιοι οἱ ἐφοπλισταὶ, ποὺ θέτουν τὰ πλοία των ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἔχουν ἀντίθετον γνώμην καὶ ἐπιθυμίαν. Είναι γνωστόν, ἀλλως τε, εἰς τοὺς γαυτιλιακούς κύκλους μὲ πόσην πικρίαν θλέπουν οὗτοι τὰς ξένας σημαίας εἰς τὰς πρύμνας τῶν καραβῶν των καὶ μὲ πόσην χαράν θάξανάθεπαν τὴν κυανόλευκον καὶ τὰ ἐλληνικὰ ὄνόματα νὰ φιγουράρουν εἰς τὰ πλοία των.

Διατί, λοιπόν, δὲν ἐνδίδουν εἰς τὸν αἰσθηματισμὸν καὶ τὴν ιδεολογίαν; Διὰ νὰ δώσῃ κανεὶς ἀπάντησιν εἰς τὸ ἐρώτημα αὐτό. Θά ἐπρεπε νὰ ἀσκιρίσω τοὺς λόγους, εἰς τοὺς ὄποις δφέλεται η προτίμησις τῶν ξένων σημαίων ἀπὸ τὴν ἐλληνικήν. Η προτίμησις αὐτῇ ἥρχισεν ἐκδηλουμένην ὑπὸ ἀξιόλογον, ὅπως δηποτε, κλίμακα κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη. Γενεσιούργος, αἰτία ὑπῆρξεν ἡ ἐκδηλωθεῖσα, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς δικτατορίας Μεταξᾶ, τάσις τοῦ νεοσυστάτου Ὑψηπουργείου τότε, «Ὑπουργοίκης Ναυτιλίας, πρόδην ἐνεργόν παρεμβατισμὸν εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Ἐπρόκειτο περὶ ἔνος παρεμβατισμοῦ ἀποτόμου, σπασμαδικοῦ, ἀμελετητοῦ καὶ ἐκδήλως ἐχθρικοῦ πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Η τότε διοίκησις Ναυτιλίας, διὰ νὰ δικαιοιογήσῃ, φαίνεται, τὴν προσαγωγὴν τῆς ἀπὸ ἀπλῆς διευθύνσεως Ὑψηπουργείου εἰς αὐτοτέλες Ὑψηπουργείου διεύρησεν ἀναγκαῖον νὰ ἐμφανίσῃ τὴν Ἐμπορικήν μας Ναυτιλίαν ως κατατρυχομένην ἀπὸ πολλὰ καὶ πολύπλοκα προβλήματα καὶ, ἐάν δὲν ὑπῆρχον τοιαῦτα, ἐπρεπε νὰ δημιουργηθοῦν. Καὶ πράγματι, ἐδημιουργήθησαν κατὰ τὸν γνωστὸν ἐύκολον τρόπον δημιουργίας ζητημάτων ἀπὸ μίαν οἰανήποτε κρατικὴν ὑπηρεσίαν, η ὅποια, ὅπως συνέθαινεν ἐπὶ δικτατορίας, ἥσκε ὅχι μόνον τὴν ἐκτελεστικὴν ἔξουσιαν, ἀλλὰ, διεκελέγκτως καὶ ἀνεύ οἰονδήποτε περιορισμοῦ ἡ χαλινοῦ, καὶ τὴν νομοθετικήν. Καὶ εἶναι πλέον ἡ γνωστὸν διτὶ καὶ τὰ ἀπλούστερα πράγματα περιτέλεκονται καὶ μεταβάλλονται εἰς «ζητήματα», δύον ἐμπέσουν μέσα εἰς τὰ δίκρανα τῆς νομοθεσίας. Δεῦθεν θὰ ὑπερβολή νὰ εἴπωμεν διτὶ ἀκόμη καὶ δέρας, ποὺ διαπίνεον φυσικά καὶ ἐλεύθερα, ἔτοιμον ποτὲ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον νομοθετήματος, θὰ ἀρχίσῃ νὰ μᾶς λείπῃ καὶ εἴτε θὰ τὸν ἀγοράζωμεν εἴτε θὰ ἀποθηθούμενον ἀπὸ ἀσφυξίαν.

Ο ἀπότομος, λοιπόν, καὶ ἔντονος κρατικὸς παρεμβατισμὸς ἦτο φυσικὸν νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀντίδρασιν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόσμου, ὁ δόποιος εἰχε συνηθίσει εἰς μίαν ἐλευθερίαν, ἡ δόποια ἐπέτρεπεν εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις νὰ ἐλίσσωνται καὶ νὰ προσαρμόζωνται εἰς τὰς δενινάρως ρευστάς καὶ κυμαινομένας περιστάσεις, ὑπὸ τὰς ὁποῖας αὗται, ως γνωστόν, εἶναι ὑποχρεωμέναι νὰ ἐργάζωνται καὶ νὰ κινῶνται. Διότι, τὸ ιδιότυπον αὐτοῦ χαρακτηριστικὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως πρέπει νὰ τὸ προσέξουν δλοι δσοι δόπως δηποτε καὶ καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἀσχολούνται μὲ αὐτήν. Εννοῶ τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς αἰωνίας ἀσταθείας καὶ ἀσθετικότητος τῆς ναυτιλιακῆς

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΣΧΟΙΝΙΑ, ΧΡΩΜΑΤΑ, ΕΛΑΙΑ, ΠΑΝΙΑ - ΑΔΙΑΒΡΟ. ΧΑ, ΧΗΜΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ.

ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ

“STEPSOL,, & “ABUS,, ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

HULL (ΑΓΓΛΙΑ)

3rd North John St.
LIVERPOOL

158, High St.
HULL (Eng.)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE», LIVERPOOL
«ACUTE», HULL

A. GORDON & SONS LTD.

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

Grain bags & Separation cloths dry sheathing paper.

Cable address: GORDONBAGS, Montreal

Branches: Sorel, Que, Three Rivers, Que, St. John, NB, Halifax, NS

επιχειρήσεως, ή όποια απαιτεί απόλυτον έλευθερίαν χειρισμῶν και μεγάλην έλαστικότητα προσαρμογῆς εἰς τὰς έναλασσοσύμενας συχνάκις συνθήκας. Εἰς τοιαύτας, λοιπόν, έπιχειρήσεις ή νομοθετική αὐτηρότητας και ἀκαμψία είναι ἐντελῶς ἀσυμβίθαστοι, διότι, δύον δήποτε σοφόν και μελετημένον και δύν είναι ἔνα νομοθετικό, είναι ἀδύνατον νά είναι πλήρες και νά καλύπτη δύλας τας ειδικάς περιπτώσεις, κατά μείζονα δέ λόγον νά προΐδη τὰς μεταβολάς τῶν συνθηκῶν και τὰς ἔξελίξεις, πού ἐμφανίζονται εἰς τὴν θαλασσίαν έπιχειρήσιν ἀπό ἔτους εἰς ἔτος, ἀπό μηνὸς εἰς μήνα, ἀπό ἑθδομάδας εἰς ἑθδομάδα, ἀκόμη και ἀπό ἡμέρας εἰς ἡμέραν.

Ἡ ἀντίδρασις τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρηματιῶν ἔξεδηλώθη τότε διὰ συνεχῶν παραστάσεων πρὸς τοὺς διοικοῦντας τὴν Ναυτιλίαν και τὴν Κυβέρνησιν και δι' ἐπανειλημμένων και ἐπεξηγηματικῶν ὑπουρημάτων και ἐκκλήσεων. Πλήν, δύως, τὰ πάντα ὑπῆρχαν μάταια. Μὲ ἐπιμονὴν και φανατισμὸν τὸ νεογέννητον "Υψηπουρεγέν" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐσπεύδε νά ἀνδρωθῇ προώρως και ὡς χαρακτηριστικὸν τῆς ὥριμότητός του και τῆς χρησιμότητός του ἐπρεπε νά ἐπιδείξῃ δρᾶσιν. Καὶ ὡς δρᾶσις δὲν ἡμπορεῖ νά νονθῇ δι' ὥρισμένας διανοίας παρό μόνον ὁ πόλεμος, ἔστω και, —ἀντὶ διπλῶν—, διὰ φύλλων χάρτου. Οὕτω ἐκηρύχθη τότε ὁ πόλεμος ἐναντίον τῆς Ναυτιλίας, ἔνας πόλεμος τόσον σκληρὸς δύον και ἀκατανόητος και ἐπιζήμιος πρώτα-πρώτα διά τὴν Ἐλλάδα, ὡς ἔθος και ὡς κράτος, και ὑστερά διά τὰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις.

Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας ήτο φυσικὸν νά δημιουργηθῇ ἡ ἐντύπωσις εἰς τὸν ναυτιλιακὸν μας κόσμον διὰ ἐτίθετο ὑπὸ διωγμὸν ἀπό τὸ ίδιον τὸ Κράτος και πρὸ αὐτοῦ ἀνέκυπτο τὸ δίλημμα ή νά κύψῃ τὴν κεφαλὴν και νά παραδοθῇ εἰς τὸν ισχυρὸν ἀντίπαλον ή νά ἀμυνθῇ διὰ τῆς μόνης ὁδοῦ, ή όποια τοῦ ἀπέμεινε, δηλαδὴ διὰ τῆς φυγῆς. Καὶ ἄλλοι μὲν ἐπιχειρηματίαι ὑπέκυψαν εἰς τὸν ἔχθρον-Κράτος, ἄλλοι δύως μὲ σφιγμένη τὴν καρδιὰ ἡναγκάσθησαν νά ζητήσουν καταφύγιον ὑπὸ τὰς ζένας σημαίας. Τώρα ποιοὶ ἐπραξαν τὸ καλύτερον, οἱ πρῶτοι ή οἱ δεύτεροι; Αὐτὸς είναι ζῆτημα, που ἐπιδέχεται διαφόρους ἐρμηνείας. Πάντως, ἀπό ἀπόψεως καθαρῶς οἰκονομικῆς, και ἔκεινοι, πού ἀνεζήτησαν τὴν σωτηρίαν εἰς τὰς ζένας σημαίας, ἔστω και δύν κατηγορηθοῦν διὰ λιποψυχίαν ή τρομοκράτησιν, ἔχουν τὸ δικαιολογητικὸν διὰ ἡκούοντας τὸ οἰκονομικὸν δόγμα που ἀνεφέρομεν ἐν τῇ ἀρχῇ, δηλαδὴ τὸ ωρῆμα δὲν ἔχει πατρίδα και, διὰ νά ζήσῃ και πολλαπλασιασθῇ ὡς ζωτανὸς ὅργανος, ἔχει ἀνάγκην ἀσφαλείας και κέρδους. Τὴν ἀσφάλειαν αὐτὴν και τὸ κέρδος ἀνεζήτησαν οἱ καταφυγόντες ὑπὸ ζένας σημαίας, και, δύποτε εἶπομεν, ἀπό ἀπόψεως στενῶς οἰκονομικῆς δὲν ἔκαναν τίποτε περισσότερον ἀπό τὸ νά συμμορφωθοῦν μὲν ζένα παγκόσμιον οἰκονομικὸν ἀξιωμα.

* * *

Καὶ ηλθεν ὁ πόλεμος. Καὶ ὁ μεγάλος δύκος τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ἐτέθη πανέτοιμος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ "Ἐθνους" και τοῦ συμμαχικοῦ ἀγῶνος. Καὶ οἱ "Ἐλληνες ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι, που είχον μείνη πιστοὶ εἰς τὴν κυανόλευκον — τὸ σύνολον οχεδὸν τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ πλήν ἐλαχίστων ἔξαιρεσεων—εἴδον τὰ πλοῖα τῶν νά τίθενται ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἔσουσίαν, ή όποια καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦ πολέμου και ἐπὶ μῆνας ζήτημα κατατίθεται τοιούτον τρόπον, ὥστε ή πλοιοκτησία κατήγητης σκιώδης και πλασματική. "Ἐκατομμύρια λίρας ἀπεκόμισε τὸ ἀπόδημον Κράτος, ὑποκαταστήσαν τοὺς πλοιοκτητας. Αὐτὸς ἐπήνδρων τὰ πλοῖα και οὐσιαστικῶς καθώριζε τοὺς δρους ἐργασίας τῶν πληρωμάτων, λίαν ἐπιζημίους διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις. Αὐτὸς ἀφησε νά ξέαρθρωθῇ και νά παραλύσῃ ἡ πειθαρχία και ή τάξις μὲν συνεπείας διεθρίας διὰ τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοῖα. "Ἐν τέλει τὸσον τὸ πολεμικὸν Κράτος, ή μᾶλλον ή ἀπόδημος Κυβέρνησις, ἀντὶ εὐχαριστιῶν δι' δσα ἀπεκόμισε ἀπό τὰς ιδιωτικὰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, και ἐν συνεχείᾳ αἱ διάφοροι ἀνώμαλοι μεταπολεμικοὶ κυβερνήσεις, ἔκαμαν δι.τι ἡμποροῦν διὰ νά ταλαιπωρήσουν, νά τρομοκρατήσουν και νά φέρουν εἰς ἀπόγνωσιν τοὺς ναυτιλιακοὺς ἐπιχειρηματίας, δεσμεύουσαι τὰ ἐφοπλιστικὰ κεφάλαια, ὑδρίζουσαι και δπειλοῦσαι τοὺς ἐφοπλιστάς, ἐπιδεικνύουσαι τάσεις κρατικοποιήσεως, ἀρνούμεναι τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Κράτους πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας, τῶν δόποιων τοῦτο είχεν ἀσφαλίση τὰ πλοῖα, ἀποφεύγουσαι νά ἐπιλύσουν τὰ ναυτεργατικά ζητήματα κλπ. κλπ. Δηλαδή, ἐν δλίγοις, δι κατά τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως πόλεμος, τὸν δόποιν είχε κηρύξει ή προτολεμικῇ δικτατορίᾳ, ζευγείσθη ἀμείλικτος και ἐπιμονος και κατά τὸν πόλεμον και μετ' αὐτὸν.

Οὕτω, ἐτέθη και πάλιν ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς πρὸ τοῦ διλημματος: Νά κύψῃ τὴν κεφαλὴν και νά ὑποστῇ τὰ πλήγματα ἔκεινων, οἱ δόποι, ἀντὶ τῆς διειλούμενης προστασίας, ξέεδηλω-

ναν τὰς ἔχθρικωτέρας διαθέσεις κατά τῆς κυανολεύκου, ή νά ἀναζητήσῃ σωτηρίαν και καταφύγιον ὑπὸ τὰς ζένας σημαίας; Πάλιν θά διμιήσουν τινές περὶ αἰσθημάτων και ἰδεολογιῶν και πατριωτισμοῦ. "Αλλ' ο μὲν ἐφοπλιστικὸς κόσμος ἔξεδηλωσεν ἐμπράτως τὸν πατριωτισμὸν του θέσας εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ "Ἐθνους" ζένας ισχυρότατον ἐμπορικὸν στόλον, ἐνῷ ἔκεινοι, πού ὅμιλοιν περὶ πατριωτισμοῦ, εἴτε ἔβλαψαν τὴν πατρίδα μὲ κακοὺς χειρισμοὺς εἴτε ὥρισμένοι κύκλοι—πιστεύουν εἰς κάποιαν ἄλλην πατρίδα, διά τὴν δόποιαν θυσιάζουν και τὴν Ἐλλάδα και τὴν σημαίαν της.

"Εάν, λοιπόν, ώρισμένοι ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι ἀν αγκάζων ταῖς, —καὶ πρέπει νά τονισθῇ ή λεξίς— νά ζητοῦν καταφύγιον εἰς τὰς ζένας σημαίας, τοῦτο τὸ πράττουν ἔξωθούμενοι ἀπό λόγους στοιχειώδους ἀμύνης, συνεπεῖς εἰς τὸ παγκόσμιον δόγμα ὅτι ο κάτοχος τοῦ χρήματος ἔχει ὑποχρέωσιν νά τὸ διατηρήσῃ και τὸ πολλαπλασιάσῃ και ὅχι νά τὸ παραδώσῃ εἰς ζένας σημαίας, οἱ δόποι κατέχονται ἀπό τὴν πατρίδα μὲ κακούς χειρισμούς εἴτε ὥρισμένοι κύκλοι—πιστεύουν εἰς κάποιαν ἄλλην πατρίδα, διά τὴν δόποιαν θυσιάζουν και τὴν Ἐλλάδα και τὴν σημαίαν της.

Βεβαίως, ή κατάστασις αὐτὴ κάθε ἀλλο παρὰ εὐχάριστος είναι διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Οἰκονομίαν. Εἰμεθα τόσον πτωχοὶ και ἔχομεν τόσην ἀνάγκην νά ζῶμεν τοὺς διαφόρους παραγωγικούς μας κλάδους ἀναζωγονούμενους ςτερ' ἀπό τὴν καταστροφὴν τοῦ πολέμου, ὥστε ή διαρροή αὐτὴ τῶν ἐλληνικῶν κεφαλαίων πρὸς τὸ Ἐξωτερικὸν δὲν ημπορεῖ παρὰ νά μᾶς ἐμβάλῃ εἰς θλιβεράς σκέψεις και σοθαράς ἀνησυχίας.

Καὶ δὲν πρόκειται ἀπλῶς και μόνον περὶ μιᾶς αἰμορραγίας χρήματος, τοῦ δόποιου ἀποστερεῖται ὁ ἔξησθενημένος ὄργανος τῆς Ἐλλάδος. Πρόκειται ἀκόμη και περὶ τοῦ διὰ ἀποξενούμεθα ἀπό ναυτιλιακοὺς ἐπιχειρηματίας, συγκεντρώνοντας πολύτιμα προσόντα και ειδικότητα και ἐμπειρίαν εἰς τὸν ιδιότυπον και δύσκολον τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Διτὶ είναι γεγονός ἀναμφισθήτον, διὰ τὸ ἐφοπλιστής δὲν δημιουργεῖται οὔτε εἰς τὰ σχολεῖα και τὰ πανεπιστήμια οὔτε εἰς τὰς ἄλλας ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ γεννᾶται ἀπό γονεῖς και προγόνους ναυτιλιακούς και διαπλάσσεται μέσα εἰς τὴν θάλασσαν. Εάν οι ἐφοπλισταί μας ἀποτραβηθοῦν ἀπό τὴν θάλασσαν σημαίαν και συνηθίσουν εἰς τὰς ζένας σημαίας, είναι ζῆτημα ἀν διὰ ημπορέσωμεν νά τούς διντικάστασθοσμεν.

Τὸ ζῆτημα, λοιπόν, είναι σοθαρώτατον και ἀξίζει νά ἀπασχολήσῃ δλους ἔκεινους, οἱ δόποιοι ἔχουν κάποιαν εὐθύνην και ἐνδιαφέρον διά τὴν ἐπιθώσιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Πρὸ δημῶν τίθεται σαφές τὸ ἔρωτημα: Τί πρέπει νά γίνη διὰ στατιστής αὐτὴ ή τάσις τῶν Ἐλλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν πρὸ τὰς ζένας σημαίας και διὰ νά ἐπαναφέρωμεν τὰ πλοῖα τῶν υπὸ τὴν κυανόλευκον; Δέν είναι ἀπίθανον νά ἀκούωμεν κραυγάς τινας μερικῶν ἔχθρων τῆς ναυτιλίας: —Νά ξεναγακασθοῦν διὰ τῆς θίας. Νά υποχρεωθοῦν διὰ... νόμου. Νά ἐπιθληθοῦν αὐτοτρόπατοι ποιαν. Να... νά....

"Η ήλιθοι ή κακόπιστοι πρέπει νά είναι δσοι ἔνδεχομένως θά ξελογον αὐτά. Διότι θά ἀγνοοῦν διὰ τῆς θίας δὲν θά προσποιῶνται διὰ ἀγνοοῦν διὰ τὰς ζένας σημαίας τοῦ Ελλάδα παρὰ ζωσ ἐλάχιστα πλοῖα πλοιοκτητῶν, που ἔχουν μεγάλα συμφέροντα ἔκτεινεν δέδω—καὶ τοιούτοιν είναι ιωσ δλιγοντο—, ἐνῷ ἀντιθέως η τυχών ἐπιβολή ἐνός θιασίου ζεναγκασμοῦ, θά ἀποδιωξῃ ἀθρόως και δριστικῶς ἀπό τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ἀκόμη και ἔκεινους, που ἔχουν μείνη πιστοὶ εἰς αὐτήν.

"Ἄς ιδιονθοῦν, λοιπόν, αὐτοὶ, οἱ δόποι, ἀφοῦ ἔκαμαν τὸ κακόν, ἔννοούν νά τὸ ἀποτελείσουν μὲ παραλόγους γνώμας και συμβουλάς, ἀδιαφορούντες ἔανη ή Ἐλληνικὴ Ναυτιλία τῶν δύο ἐκατομμυρίων τόνων κατατηση εἰς μερικὰ καϊκάκια και μερικούς οκυλοπνήγτες. "Ἄς ἀντιμετωπίσωμεν τὸ ζῆτημα μὲ ψυχραιμίαν και ἀντικειμενικότητα, χωρὶς παροξυσμούς και αἰσθηματολογίας. Καὶ ἀς θέσωμεν πάλιν υπὸ δψιν τὸ κλασι-

Teleg: NIKAS
Tel. 254 & 145

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

Cigarettes. Live Stock of all kinds can be supplied at short notice.

Offices, Warehouses and Cold Storage Chambers

62 Av. ALVARES CABRAL.

N. KASSIMATIS

LONDON AGENTS

HUMPLEBY & Co. Ltd.

314 Great Winchester St.

LOURENÇO MARQUES

P.O. B. 750

LARGE STOCKS:

Fresh and Frozen Meats, Poultry

Fish, Dairy Products, Bacon, Hams, Vegetables

Fruit, and a large variety of all kinds of Canned

Foodstuffs always Available or Prompt Delivery

All kinds of Bonded Stores Provisions and

Cigarettes. Live Stock of all kinds can be supplied at short notice.

Offices, Warehouses and Cold Storage Chambers

62 Av. ALVARES CABRAL.

M. G. SAVVIDES
HELLENIC SHIP AGENCY

HAIFA
(PALESTINE)

κόν οίκονομικόν δόγμα, πού άνεφερα ἐν τῇ ἀρχῇ: «Τὸ χρῆμα δέν ἔχει πατρίδα», συμπληροῦντες αὐτό μὲ τὸ ἀναγκαῖον συμπέρασμα: «Οπου ἀσφάλεια καὶ κέρδος ἔκει κατευθύνεται τὸ χρῆμα». Εάν οὕτω ἀντιμετωπίσωμεν τὸ ζήτημα, ή λύσις τοῦ προβλήματος ἀνακύπτει αὐτομάτως: «Δώσατε εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν σημαίαν ἀσφάλειαν καὶ κέρδος καὶ θά ιδετε νὰ προστρέχουν ὑπὸ τὴν σκέπην τῆς ἀθρόα τά πλοῖα».

Ἄλλα πῶς θά γίνη αὐτό; Μήπως θά χρειασθοῦν θυσίαι ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ή τοῦ Κοινωνικοῦ Συνόλου; Μήπως θά πρέπει νὰ ἐπιθαρυνθῇ ὁ κρατικὸς προϋπολογισμὸς ή νὰ πληρώσῃ ὁ λαὸς καμμίαν οἰκονομικὴν ἀρώγην πρὸς τὴν Ναυτιλίαν; Τίποτε ἀπ' ὅλα αὐτὰ δὲν ζητοῦν τὰ πλοῖα διὰ νὰ ύψωσουν ἀθρόα τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ὅπως, ἀλλωστε, οὐδέποτε ἐξήτησαν τίποτε ἀπὸ τὸν Δημόσιον προϋπολογισμὸν ή τὸ θαλάντιον τοῦ κοινοῦ. «Ἐνα καὶ μόνον ζητοῦν αἱ Ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρίσεις; Νά τὰς ἀφήσουν δῶσ τὸ δυνατὸν ἀπεριστάσους ἀπὸ τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν διὰ νὰ συγκεντρώσουν τὰς προσπαθείας των εἰς τὸν τραχὺν ἀγῶνα ἐπιθισσούσες ἔναντιον τῶν πανισχύρων ἀντίζηλων σημαῖῶν. Ζητοῦν κατανόησιν καὶ στοργὴν. Ζητοῦν προστασίαν εἰς τὰ δίκαια καὶ λογικὰ αἰτήματα των. Ζητοῦν ἀσφάλειαν ἔναντιον ὡρισμένων ἀποσυνθετικῶν τάσεων καὶ κινημάτων. Ζητοῦν σταθερότητα μιᾶς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς σαφοῦς καὶ εύνοούσης τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνάπτυξιν. Ζητοῦν κάθεσσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ περιθάλλοντος ἀπὸ ὡρισμένα ἄτομα μὲ νοοτροπίας ἐκδήλως ἔχθρικάς πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Ζητοῦν μίαν ἀτμόσφαιραν, ὅπου νὰ ἡμιπρέση τὸ ναυτιλιακὸν μας φυτώριον νὰ ζήσῃ καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ. Ζητοῦν δρους ἐργασίας τοιούτους, ὡστε τὸ ναυτιλιακὸν κεφάλαιον νὰ ἡμιπορῇ νὰ είναι γονίμον διὰ νὰ ἀνανεώνῃ καὶ πολλαπλασιάζῃ τὸν Ἐμπορικὸν μας Στόλον. Νά, τί ζητοῦν οἱ Ἑλληνες ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι διὰ νὰ ἐπαναφέρουν τὰ πλοῖα των ὑπὸ τὴν κυανόλευκον καὶ διὰ νὰ προσθέσουν εἰς αὐτὴν καὶ ἀλλα πολλὰ καὶ καλά.

Ποῖος λογικὸς ἀνθρώπος ἡμιπορεῖ νὰ ἔχῃ ἀντίρρησιν εἰς τὰ αἰτήματα αὐτά; Καὶ δημως, «Ἐνῷ, ἔνας-ἔνας, δῆλοι εἶναι σύμφωνοι περὶ τοῦ διῆτοι πρέπει νὰ λυθῇ τὸ προβλῆμα, ὅταν οἱ ίδιοι πρόκειται νὰ δώσουν συγκεκριμένην μορφὴν εἰς τὰς σκέψεις των, ἀποφασίζουν καὶ ἐνεργούν κατ' ἐντελῶς ἀντίθετον τρόπον. Οὕτω χάνεται πλέον η ἐμπιστούση, ἐπάνω εἰς τὴν δόπιον καὶ μόνον εἶναι δυνατὸν νὰ διασιῇ ὁ οἶος δῆποτε ἐπιχειρηματίας τὴν τοιαύτην ή τοιαύτην ἐνέργειάν του καὶ τρέπεται εἰς φυγήν, μακράν ἀπὸ τὴν ἀνοησίαν ή τὴν κακοποιησίαν ή τὴν δεδηλωμέ-

νην ἔχθροτητα.

Δέν χρειάζεται, νομίζω, νὰ μακρηγορήσωμεν περισσότερον διά νὰ ἀποδείξωμεν ποῦ ἔγκειται ἡ λύσις τοῦ σοθαρωτάτου αὐτοῦ προβλήματος. Τὸ ζήτημα εἶναι ἀπλοῦν, ἀπλούστατον, καὶ δέν ἀπαιτεῖται καμμία θυσία παρὰ μόνον στοιχειώδης λογικὴ καὶ μία προσγείωσις εἰς τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομικὴν πραγματικότητα. Διότι ἡ Ἑλλάς εἶναι μία πτωχὴ χώρα, ποῦ χρειάζεται χρῆμα, πολὺ χρῆμα, διὰ νὰ ἡμιπρέση νὰ ἀνακύψῃ ἀπὸ τὴν καταστροφὴν καὶ νὰ ἀναπτύξῃ τοὺς πλουτοπαραγωγικοὺς τῆς πόρους. Εχουμεν ἀπόλυτον ἀνάγκην δῶσ τὸ δυνατὸν περισσότερων κεφαλαίων, Ἑλληνικῶν καὶ ξένων. Άλλα τὰ κεφάλαια αὐτὰ δὲν θά εἰσελθουν εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἔναν δὲν εύρουν τοὺς δύο θαυμάτους παράγοντας: Τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὸ κέρδος. Άλλα διὰ νὰ ὑπάρξουν αὐτά πρέπει δῆλοι μας, Κράτος καὶ πολῖται νὰ ἀφήσωμεν τὰ κεφάλαια αὐτά νὰ κινηθοῦν καὶ νὰ ἔργασθοῦν μὲ δῶσ τὸ δυνατὸν μεγαλυτέραν ἔλευθερίαν. Ας μὴ παρασυρώμεθα ἀπὸ τὰς θεωρίας τῆς μόδας περὶ διευθυνομένης οἰκονομίας ὑπὸ τὰς διαφάρους μορφᾶς ποὺ ἐνεφανίσθησαν καὶ ἐμφανίζονται, εἴτε ως φασισμός, εἴτε ως σοσιαλισμός, κλπ. Η Ἑλλάς εἶναι πολὺ πτωχὴ διὰ νὰ ἀποτολμήσῃ τὰ ἐπικίνδυνα καὶ πολυτελή αὐτά πειράματα. Ας ἀφήσωμεν τοὺς ἀλλούς ποὺ ἔχουν καὶ τὰ μέσα καὶ ἀντοχήν, νὰ δοκιμάσουν τὰ συστήματα αὐτά καὶ, ἔναν καὶ δύταν ἀποδειγμούν ἐπιτυχῆ, ἔχουμεν τὸν καιρὸν νὰ ἐφαρμόσωμεν καὶ ημεῖς δ.τι ἡ πρακτικὴ καὶ η πεῖρα θὰ ἀποδείξῃ ὠφέλιμον καὶ καλόν.

Τώρα, ὅπο τὰς σημερινάς συνθήκας, ἃς ἀνοίξωμεν διάπλατα τίς πόρτες νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν χώραν δῶσ τὸ δυνατὸν περισσότερα κεφάλαια, ίδικά μας καὶ ξένα. «Ας καταστήσωμεν τὴν Ἑλλάδα τὴν καλυτέραν πατρίδα διὰ τὸ διεθνὲς χρῆμα, διότι μὲ αὐτὸ καὶ μὲ τὴν ἐργασίαν μας θὰ ἐπολῶσωμεν τὰς πληγάς μας καὶ θὰ γονιμοποιήσωμεν τοὺς παντὸς είδους παραγωγικούς μας κλάδους, μεταξὺ τῶν ὅποιων η Ναυτιλία κατέχει ἔξεχουσαν θέσιν. ΕἍγγ θέλωμεν νὰ ίδωμεν τὴν κυανόλευκον κυματίζουσαν καὶ πάλιν εἰς τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικά πλοῖα, ἔναν θέλωμεν νὰ ίδωμεν ἀκόμη καὶ ξένους ἐπιχειρηματίας νὰ ἀπενδύσουν τὰ κεφάλαια των εἰς Ἑλληνικά πλοῖα, μίαν καὶ μόνην δόδον πρέπει νὰ ἀκολουθήσωμεν: Νά καταστήσωμεν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τὴν καλυτέραν τοῦ κόσμου ἀπὸ ἀπόφεως ἀσφαλείας καὶ κέρδους διὰ τὸν ναυτιλιακὸν ἐπιχειρηματίαν.

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

PAPACHRISTIDIS C° LTD

SHIP 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 Καναδάν.

Έξυπηρέτησις ἀποτελεσματικὴ τῶν Ἑλληνικῶν

ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Ἐνδιαφέρουσαι ἐγκύκλιοι

Διπλώματα ἄνευ ἔξετάσεων

·Υπηρεσία ἐπὶ ξένων πλοιών

Ἐπειδὴ πολλοὶ ἐργάται θαλάσσης, ὑπηρετοῦσαντες εἰς τὸ ἔξτεραιν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ζητοῦν νῦ τύχουν διπλώματος, ἀνεψὶ ξετάσεων, συμφόνους πρὸς τὸ Ν. Δ. τῆς 10^ο) 46 καὶ δὲν ὑποβάλλουν πλήρη τὰ ἀπατούμενα δικαιολογητικά, τὸ ὑπονομεύοντας τὸν Εμπορικὸν Ναυτιλίας ἔκουνοποιήσε πρὸς γνῶσιν τῶν ἐνδιαφερομένων τὰς κατωτέρω ὄδηγίας:

«Οι ἐπιμυηδόντες ἐκ τῶν ὡς ἄνω νῦ λάβοντα δίπλωμα ἀνενέζεστάσιν, διεργάζοντα νῦ ἑποβάλλοντα εἰς τὸ ὑποργεῖον, μετὰ τῆς αἰτήσεώς του, πιστοποιητικὸν θιαγενεῖας, φέρον ἐπικεκυρωμένη φωτογραφίαν του, πιστοποιητικὸν πανοκτικὸν μητρώον, πιστοποιητικὸν στρατολογικῆς καταστάσεως καὶ πιστοποιητικὸν θαλασσίας ὑπερβασίας, ἐξ οὗ νῦ ἔχειται, ὅτι μέχρι τῆς ὁκτωβρίου 1944 ἐκέπτηντο την κανονικὴν διά το δίπλωμα τὸ ὅπιον ζητοῦν θαλασσίαν ὑπερβοσιάν ἐπὶ πλοίον ἐν ἐνεργείᾳ. (Διὰ Γ' πλοίωντον 4ετῆ, ἐξ ής διετῆ ἐπὶ ἀτμοπλοίον ἄνω τῶν 1.000 κόδων ὀλικῆς χωρητικότητος. Διὰ Β' πλοίωντον 2ετῆ ἐξ ής ἐν ἔτος ἐπὶ ἀτμοπλοίον ἄνω τῶν 2.000 κ. ο. γ. Διὰ Α' πλοίωντον 3ετῆ, ἐξ ής ἐν ἔτος ἐπὶ ἀτμοπλοίον ἄνω τῶν 3.000 κ. ο. γ. Διὰ Γ' μηχανικὸν 18μηνον, διὰ Β' μηχανικὸν 3ετῆ, διὰ Α' 3ετῆ, διὰ Β' ορδιοτηλεγραφητὴν ἐναύιον καὶ μετ' ἀπόδεξιν ἐκ τοῦ ἡμερολογίου, διὰ ἐξετέλεσαν 150 ἡμεοποιίας ὀπταδόφους φυλακάς καὶ διὰ Α' ορδιοτηλεγραφητὴν διετῆ).

»Ομοίως είς τὸ πατοποιητὸν τοῦτο γὰ ἐμφαίνεται, διὶ τοῦ τὸ ψευδικὸν διάστημα ἀπὸ 3.9.1939 μέχοις 11.8.1944 ἐκέντητο διετὴ θαλασσιάν πολεμικήν ὑπηρεσίαν. 'Ως πολεμική ὑπηρεσία θεωρεῖται ἡ διανοθεῖσα ἐπὶ πλοίον ἐργαζόμενών (μετα τὴν κατοχήν τῆς Ἐλλάδος) εἰς τὸ ἔξωτερικόν. 'Η πολεμική θαλασσιά ὑπηρεσία δύναται νὰ είναι καὶ τοῦ B. N., ὥποτε ἀποδεινεύεται δὲ ἀποστάσιματος μητρώου τῆς Ναυτιλογίας B. N., ἐὰν ὑπηρέτησαν ὡς ναῦτα ἢ ὑπαξιωματικοὶ ἢ ἀποστάσιματος Μητρώου ἐτοῦ τμήματος Προσωπικοῦ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλογίαν, ἐὰν ὑπηρέτησαν εἰς τὸ B. N. ὡς ἀξιωματικοὶ.

» Πιστοποιητικὸν τὸν Ναυτικὸν Στρατολογικὸν Γραφείον Ηειδωλὸς ἡ τοῦ τμῆματος Προσωπικοῦ Y. N., δι τὴν ἀπειλὴν λόγῳ ἐπαγγελματικῆς, σοματικῆς ἢ πνευματικῆς ἀνικανότητος ἡ ἀπόστασα μητρώον ἐμφάνισην διαγωγῆν καὶ ικανότητα καὶ εἰς δὲ τὸ μῆτράν την ἔνδειξις, δι τὴν παραχωλυθεῖται ὡς ἀνίκανος. Πιστοποιητικὸν Ναυτολογίας B. N., ἡ τοῦ τμῆματος Προσωπικοῦ Y. N., δι τὴν ἀπειλὴν λόγῳ πειθαρχικῶν παραπτωμάτον διαπομβέντον κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 28.10.40 μέχρι 17.8.45 ἡ ἀπόστασα μητρώον μὲ τὰς ἀστὰς ἔνδειξες. Πιστοποιητικὸν τὸ B. Ἐπιτρόπου τοῦ Διαιροῦ Ναυτοδιεύσιον, δι τὴν κατεδαφίσθησαν διὰ πρᾶξην προβλεπομένην καὶ τιμωρούμενην ἐπὸ τῶν ἄρθρων 7, 8, 9, 10 καὶ 115 τοῦ A. N. 2803) 1941 περὶ στρατιωτικοῦ πονητοῦ κώδικος, λαθοῦσαν κώδαν κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 28.10.40 μέχρι 15.8.45. Πιστοποιητικὸν τὸν τμῆματος Πειθαρχικοῦ τὸν ὑπονομεγίον Ναυτιλίας, δι τὴν ἐτιμωρήθησαν διὰ παράσκων τοῦ Π. Π. K. E. N., λαθοῦσαν κώδαν κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 3.9.1939 μέχρι 15.8.1945.

«Φωτοτεπία τοῦ πλαισίου διπλώματος (έλα δητούν ἀνότερον τοιούτον) ή ἐν περιπτώσει ἀπολείας τούτου ἔνορκον βεβαίωσιν ἐνώπιον προξενικῆς ἀρχῆς ή προξενικοῦ λιμενάρχου. Ἐκθεσιν ὑγιεινομικῆς ἔχετάσεως. Καὶ δύναται φωτογραφίας».

Αναλόγως τοῦ αιτώντεν διπλώματος, δέον γὰ συνοδεύονται ἀ-
τίσσεις μὲ τὰ ἀκόλουθα χρηματικά ποσά: Αὐτὰ διπλώμα α' πλισάρχου ἡ
α'. μηχανικοῦ δοχ. 67.500, 6'. πλισάρχου ἡ 6'. μηχανικοῦ 63.000, γ',
πλισάρχου ἡ γ'. μηχανικοῦ 58.750, φαδιστήλεγχαρητοῦ α'. 61.750 και
φαδιστήλεγχαρητοῦ β' 56.500 δοχ.

Εἰς τὰς λημνικὰς καὶ προξενικὰς ἀρχὰς ἐσοντοποιήθη ἐγγύελιος τοῦ ὑποργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀναφερομένη εἰς ετὸν τρόπον ἀποδεῖξεως τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας ἐπὶ ξένων πλοίοιν, πρὸς ληφθή διπλωμάτος. Οὕτω, ἡ διανυθείσα ὑπηρεσία εἴη πλοίοιν ξένων ἐντικρίτης ἀποδεικνύεται διὰ πιστοποιητικῶν τῶν πλούσιον ἡ κυβερνητὸν τῶν πλοίων τούτων, ἐν τῷ δοτοφέροντι τὸ ονόμα, τὸ εἶδος, ἡ χρηστότητα καὶ ὁ λιμὴν ναυτολόγησεως καὶ ἀπολύτεος τοῦ ἐνδιαφερομένου, ὃς καὶ ὁ διαθέματος καὶ εἰδικότητος, ὥρ' οὖς οὗτος ὑπηρέτησεν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

»Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο δέον νά ἔχῃ ἐκδοθῆ ἐφ' ἑκάστη ναυτολογίσαι καὶ ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἀπολυσεως. Τὸ γγήσιον τοῦ περιεχομένου τοῦ πιστοποιητικοῦ καὶ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ πλοιάρχου ή κυβερνήτου βεβαιοῦται ἡπὸ τῆς ἀρμοδιᾶς Λιμενικῆς ή Προξενικῆς ἀρχῆς τοῦ λιμένος τῆς ἀπόλυσεως, ἅμα τῇ ἀπόλυσει. 'Ἐν τῇ βεβαίωσει ταπεῖ δέον νά γίνεται οητῶς μενεῖ ὅτι τὸ περιεχόμενον τοῦ πιστοποιητικοῦ συγγένεται ἐκ τῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου. 'Ἐν περιπτώσει ἀπολύσεως ἔξ ἀλλοδαποῦ πλοίου ἐν 'Ελλάδi, ή ἀντότερῳ πιστοποιήσει δύναται νά ἐνεργηθῇ καὶ ἡπὸ τοῦ προσταμένου Λιμενικῆς ἀρχῆς η τῶν Μητρώων 'Ἐργατῶν Θαλάσσης.

»Ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρῳ ἐν τῇ βεβαιώσει τῆς λιμενικῆς ή προξενικῆς ἀρχῆς δέον γὰρ γίνεται μνεία, διὰ κατὰ τὸ ἀναφερόμενον χρονικὸν δάστημα τὸ πλοίον ἐτέλει ἐν ἐνεργείᾳ. Σημειωτέον, διὰ ἓνα πλοίον θεωρεῖται ἐν ἐνεργείᾳ κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα καθ' ὃ ἐκτελεῖ πλοῦν ουμετριλαμβανόμενον καὶ τῶν ἡμερών παραμονῆς εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, ἐφόδου ἐνεργεῖ ἐργασίας φορτεωφορτώσεως (ὅπερ εξάγεται ἐξ τοῦ ἡμερούχου τοῦ πλοίου) ή ἐφόδου διατηρεῖ τὰ 3/4 τοῦ ἀριστον τῆς δυνάμεως: τῆς δραγματικῆς συνθέσεως ἀπό τοῦ.

·Από Σαίν Τζών εις Χάϊφαν

Ταξίδιον 120 ήμερων

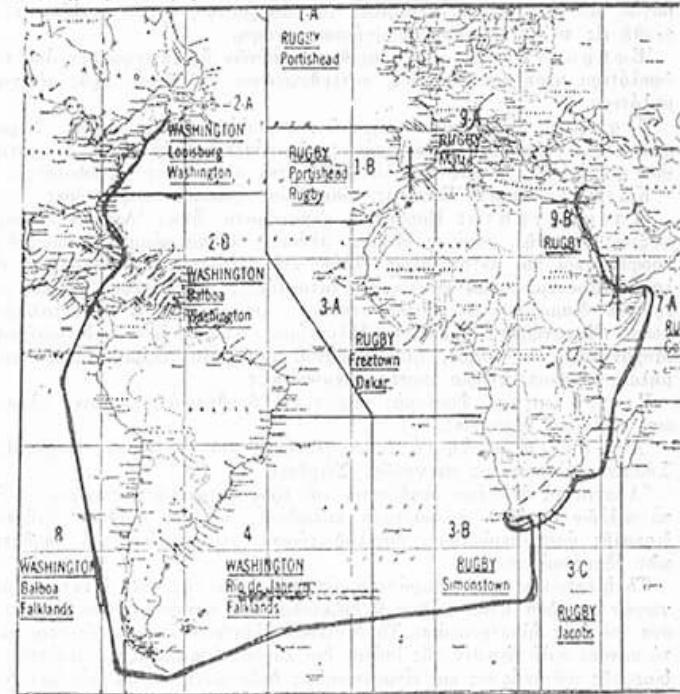
Πλοῦς 35.000 μιλλίων

Ἐνα ἀπό τὰ περιεργότερα καὶ τὰ πλέον μαρχοχόροντα ταξίδια ἐπραγματοποιήθη κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἀπὸ τὸ ἑλληνικὸν φροτιγὸν «Πλίας Γ. Κούνιουσκοντῆς». Τὸ ταξίδιον αὐτὸν ἤγοιος τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Ὁκτωβρίου 1942 καὶ ἐτεματισθή εἰς τὰς ἀρχὰς Φεβρουαρίου τοῦ 1943. Εἰς τὸ διάστημα τῶν τεσσάρων αὐτῶν μηνῶν τὸ σχάρος ἐξάλυψε μίαν ἀπόστασιν 35.000 μιλίων καὶ διὰ νῦν φέασθαι ἀπὸ τὸ Σαντὸ Τζέν τοις Χάϊφαν ἐξερεύνησθη νὰ διασκοτῇ τρεῖς ὄχεων καὶ νὰ διέληθῃ ἀπὸ τὰς δύο διώρυγας τοῦ Πινακάτη καὶ τοῦ Σουέζ.

Κατά τὴν κρίσιμον ἔκεινή διὰ τὸν συμμαχικὸν ἄγωνα ἐποχήν, αἱ ἀ-
περόπουνοι μεταφοραὶ ὑφίσταντο ὅλην τὴν βιαιότητα τῆς ἐπιθέτεως τῶν
ἀξονιῶν δυνάμεων. Πειρατικὲ πόλεμικά, ὑποβρύχια γεφυραῖκά, Ιτα-
λικά καὶ ιαπωνικά καὶ μία πανίσχυρος ἀκόμη ἐθεόρητὴ ἀροποιία, ἀπε-
πιφθόντο νά τὰ λήξουν τὴν ναυστόλοιαν καὶ νά παραλίσουν τὸν ἀγεφοδιά-
σιμὸν τῶν συμμαχικῶν μετόπον. Τὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Ἑλίας Γ.
Κούλουσκοντῆς» παρέλαβεν εἰς τὸ Σαΐν Τζών περομαχικά.

"Επειπε πάση θυσία νὰ φθάσῃ σφόν εἰς τὸν προορισμὸν του, τὴν Χάι-
ψαν, διὰ γὰν ἐνισχυτῆ τὰς συμμαχικὰς δυνάμεις τῶν Μεσογειακῶν το-
μέων. 'Ο Βόρειος Ἀτλαντικός, τὸ Γίβραλταρ καὶ ἡ Μεσόγειος, δὲν
ἀπετέλουν τὴν ἐνδειγμένην ὁδὸν διὰ τὸ πλοϊον. Ή ἐλλογεύονταν ἴστω-
ναι εἰς τὸν πολύδυνον ὄπεανον καὶ ἡ ἔχθρική ἀεροπορία εἴς τὰ στενά
καὶ εὐζόλιος ἑλεγχόμενα Μεσογειακὰ θύατα, ἀπετέλουν ἀμεσον κίνδυ-
νον διὰ τὸ πλοϊον καὶ τὸ φροτίον του. 'Η καταστροφὴ του ἥδηντα νὰ
θεωρηθῇ δεῖνα.

Προεκριθή τότε από τη Ναυαρχείον μια οδός ιδιοτυπού, ένας πλοϊκός έξαντημικός, ἀλλ' όπωσδήποτε συγκεντρώνων περισσοτέρων ασφαλειών. Μετέπειτα τὸ σάρκος μαζί μεγάλης νησοποτίης ἀπό τὸ Σαντορίνην διέ-



Παραστατικὸν διάγραμμα τοῦ τετραμήνου ταξιδίου

τοῦ ἀ)π «Ηλίας Γ. Κουλουκούντης».

πλειστά τά αμερικανικά παράλια της Αζτής τού Βορείου Ατλαντικού και ένα τριάντανης Καραϊβικής Θυλώσης, μέσῳ δέ της διώρυγος του Παναμά, έξι θέας είτε των Βόρειων Εισινιών!

Παναμά εξηλθεν εις τὸν Βορείου Ειρηνικοῦ.
'Εκείνεν, τὸ ὑπερηφανοῦ πλῶν μὲ τὴν κανόλευκον καὶ μὲ τὸ πολύτιμον φρούτον, συνέγιος τὸ ταξίδιον μόνον του καὶ χροῖς καμίαν συνδείσιον. Παρέπλευσε τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, ἔκαψε ἀνοικτὰ τὸν Κείνη Χόρην, διῆλθε νοτιώτερον τῶν νήσων Φάλκλαντ, δέσχισε τὸν νότιον Ἀτλαντικὸν εἰς τὰς ἐσχατιάς του καὶ παρέκαψε τὸ αὔριοτέρον τῆς Καλῆς Ἐλπίδος 1000 μύλια νοτιώτερον. 'Έκείνεν εἰσῆλθεν εἰς τὸν Ἰνδικὸν ὄπειρον καὶ περιπλέων τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῆς Ἀφρικῆς, εἰσῆλθεν εἰς τὴν Ερυθρᾶν Θάλασσαν καὶ διὰ τῆς διώγμος τοῦ Σονέζ ἔβασεν εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ κατέπλευσεν εἰς τὴν Χάϊδην. 'Εκατὸν εἴκοσιν ἡμέρα ταξίδιον.

Απέπλεσον από τό Σαύν Τζόν την δην Οκτωβρίου 1942 και έποντος ταξ ἀγύναφας του εἰς τὴν Χάδεαν τὴν 2αν Φεβρουαρίου 1943. Καθ' ώλον τὸ διάστημα τοῦ πλοῦ του ἀνά τὴν Υδρόγειον, δὲν ἤνωχλῆθη τὸ πλοῖον ἀπό κανένα πολεμικὸν σύνδοντον! Μίαν διως ήμέραν προ τοῦ κατάπλου του εἰς τὴν Χάδεαν και ἐπό τὸ φῶς τοῦ ἡλίου, ἤκουσθη ἀπό τὸν σπαταλωμὸν νητῶν ὁ δοματικὸν ζωμῷ: Τοστῇλη δεξιά...

Ελέγει δε ότι τα απόμονων αντό έλληναν φροντηγάν επίθεσιν ἔχοντων ἀποβυχίων. Κατάλληλοι χειρισμοί ἐπέτρεψαν τὴν καταστροφὴν και τὸ πλοϊον ἐξηκολούθησε τὸ ταξιδίον του. Τὴν νύκταν ἐνεργασίσθησαν οι πειραταὶ τοῦ αέρος εἰς μίαν μεγάλην ὄλκην ἀεροπορικὴν ἐπίθεσιν. 'Αλλὰ οἱ βόμβαι τῶν «Στούκαζ» ήστοχησαν. 'Υπερόμπανος ὁ «Ἀλέξ. Γ. Κουλουνουρίτης» ἐπόντικε τὴν ἐπομένην τὰς ἀγκύρας του εἰς Χάϊφαν.

ΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΕΠΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

‘Υπό τοῦ κ. Φ. ΔΕΛΕΝΔΑ Ἡλεκτρολόγου-μηχανικοῦ

Αἱ ἀλιματικαὶ πρόδοδοι τῆς ἡλεκτροτεχνίας καὶ αἱ ἐφαρμογαὶ αὐτῆς εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ καθημερινοῦ βίου, κατά τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἔτη, ὡς καὶ ἡ ἐπιθυμία τῶν ἀνθρώπων νὰ ἀπολαύσουν δύον τὸ δυνατόν μεγαλύτερον καὶ περισσότερον ἀνέσεων, ὅμοιας τούς τε πλοιοκτήτας καὶ ναυτηγοὺς νὰ ἀπατήσουν ἀπὸ τὰ ἐργοστάσια κατασκευῆς ἡλεκτροτεχνικοῦ ὑλικοῦ καὶ ἡλεκτρικῶν μηχανημάτων, διποὺς μελετήσουν καὶ κατασκευάσουν ὑλικὸν κατάλληλον διὰ τὰς συνθήκας καὶ ἀπατήσεις τῆς γανούσιοις.

Εἰς τὴν ταχείαν κατέκτησιν ὑπὸ τοῦ ἡλεκτρισμοῦ μεγαλυτέφουν ἐδάφους ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀσφαλῶς συνέτεινε καὶ ἡ τάσις ἀντικαταστάσεως τοῦ πρωστηρίου συστήματος διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, τοῦ ἡλεκτρισμοῦ ἐμφανισθέντος εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὡς τοῦ μοναδικοῦ μέσου ἔξυπηστήσεως τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων τοῦ σκάφους.

Ἡ μεταφορὰ ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας εἰς τὰ σημεῖα καταναλώσεως τῆς ἀπατεῖ σχετικῶς πολὺ διλγάωτερον ὅγκοδες μέσον, τὸ ἡλεκτρικὸν καλόδιον, ὅπερ ἔχον καὶ τὴν σπουδωτάνδην διὰ τὸν ναυτιγὸν ίδιότητα τῆς ἐκδικτήτης προσαρμογῆς ταύν εἰς οἰσθήποτε μορφῆς τοίχου τὸν σχάρους, ἀντικεκμήστη πὸν ἀτμαγωγὸν σωλῆνα καὶ οὕτω, ἀντὶ ἀτμοκίνητον δοιθῆτικῶν μηχανημάτων, προτιμῇ οὗτος τὰ ἡλεκτροζηνῆτα. Ἔτερον σπουδῶν πλεονεκτήμα τοῦ ἡλεκτρικοῦ καλοδίου, ἔναντι τοῦ ἀτμαγωγοῦ σωλῆνος, είναι καὶ ἡ καθαριότης, ἡ προκύπτουσα ἐκ τῆς ἀνυπαρξίας διαφυγῶν ἄτμων καὶ ὑγρῶν, πρᾶγμα τὸ ὅποιον ἐνέχει σπουδωτάτη διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη.

"Απαντά τά ήλεκτρικά δργανα παρέχοντας άριθμες ένδειξης. Διά τούς ανωτέρου λόγους, υπάρχει η τάσις αντικαταστάσεως ήπια των πλοίων παντός μηχανήματος, έξαρτυματος, δργάνων κλπ. διά τοιούτου λειτουργούντος δι' ήλεκτρισμού. Κατωτέρω θα ήταν αναφέρομεν συνοπτικῶς ποιά είφαμογια τα ήλεκτρισμού, έξαιρόσει τοῦ άσυμμάτου, έχοντα σχεδόν γενικευθῆ εἰς τα τελευταία γνωπηγήσεως σκάφη.

Ἐτέρη δὲ τοῦ πεντακόσιου γαλαξίου πάνωθι
Ἐ' Εἰς τὴν ἀπαρθίμησιν ἀντὶν ἡς ἐξινήσωμεν ἀπὸ τὰ
ὑψηλῆτερα μέρη τοῦ σκάφους, κατευθυνόμενοι ἀκολούθως πρὸς τὰ χα-
μηλέτερα.

Γέφυραις: Τιλεγαραφοι μηχανῶν, πηδαλίου, ἀγκυροθολίας. Στροφοδεῖπται, γυρωτεῖς, πορειογράφος, δρομόμετρον, ὑγιοθολίς, χειριστήριον καὶ δεῖπται γωνίας πηδαλίου. "Οργανα σημάνσεως. Προβολέες,

Κατάστρωμα: Ἐγάπης, βαρούλκα, γερανοί, φρούτωματες.

Ἐγώ φοι ἄγματα: Βοηθητικά μηχανήματα, ἡτοι: Ἀντίλια κύτους, ψύξεως, ὑγρειῆς, πούμου ὕδατος, πλήσεως καταστρώματος, πυρκαϊάς, τροφοδοτικά καὶ μεταγγίσεως ἔλαιου καὶ πετρελαίου, καθαριστήρια ἔλαιον, ἀεροσυμπεσταῖ, φυτικά ἐγκαταστάσεις, ἀνεμιστῆρες γενικοὶ ἀερισμοῦ διαιρεισμάτον, λεβητοστάσιον, μηχανοστάσιον. Ὁξεντοπαγμογάρα. Μηχανήματα πηδαλίου. Πλαντήρια, στεγνωτήρια, σιδηρωτήρια. Μηχανήματα μαγειρείον, ἡτοι κλίβανοι, μαγειρεῖα, καθαριστήρια γεωμήλων, πινακοπλαντήρια, κρεατομηχαναὶ κλπ.

Γενικότητες: Φωτισμός υδρίου και βοηθητικός, υδώματας κλήσεως, τηλέφωνα θέρμανσης.

Ασφάλεια σκάφους: Αγγεληθείσεις και σήμανσις πυροκαΐας.
Σήμανσης κλεισίματος στεγανών. Σειρήνες.

“Απαντά τά ἀνωτέρω συνδέονται καὶ τροφοδοτούνται διὰ ορέματος ὑπὸ πολλῶν δεκάδων χιλιομέτρων γαλιώδειον, μεγάλον ἄριθμον πινάκων διαμοιρᾶς ἀσπαλοκεύθιτών, διακλαδωτήρων, ρειραστηρίων καὶ βοηθητικῶν ἐξαρτυμάτων.

Τό δηλεκτουπόν οεδμα παράγεται υπό πλειόνων τῆς μας ἡλεκτρολαμπών μονάδων ἀτμοκινήτων. Τὸ δηλεκτούπον κατανευούμενον εἰς πλειόνων τοῦ ἑνὸς ἡλεκτροστάσιον. Τὸ δεύτερον ἡλεκτροστάσιον ὥσισται κατὰ κανόνα πολὺ ἄνωθεν τῆς ισάλων διὰ λόγους ἀσφαλείας, εἰς περιπτώσεων διαρροῆς τοῦ σκάφους καὶ εἶναι συνήθως δηλεκτούπον, ἀφ' ἑνὸς μὲν διὸ τὴν παροχὴν οεδματος ἐν δῷμῳ εἰς τὴν πεοπτιώσιν τῶν ἀτμοκινήτων πλοίων πρὸς ἀποφυγὴν διατηρήσεως πυρᾶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ πρὸς παροχὴν οεδματος εἰς τὸν βοηθητικὸν φυτισμὸν καὶ τὸν ἀσφαλείαν.

Ἐξ τῶν ἀνωτέρῳ ἐκτεθέντων, καθίσταται πρόδηλον καὶ εἰς πάντα μὴ τεχνικόν, ὃν ὁ χειρισμὸς καὶ ἡ συντήρησις εἰς ἕνα πλοῖον τοῦ τεραστίου τούτου καὶ ποιῆλον ὑπὲκ τῷ πάτερι εἰδικῆς μορφώσεως καὶ πείρας προσωπίδην διὰ τὴν ἔξασταλμον τῆς καλῆς καὶ ἀποσκόπουτον λειτουργίας του, τὴν ἀποφργὴν σοβαρὸν βλαβῶν, ἀκόμη δὲ καὶ πυρκαϊῶν, δυναμένων γὰρ θέσοντας ἐν κανόνῳ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους, τοῦ φορτίου καὶ τῶν ἐπιβατῶν, ἀπάντων τούτων εὐτισκομένων ἐν στενῇ σχέσει καὶ μὲ τὸ βαλάντιον τοῦ πλοιοκτήτου.

Εἰς τὰ ἔνα Έμπορικά Ναυτικά τοῦτο ἔχει κατανοηθῆ πλήρως, δι' ὃ και τὰ πλοῖά των ἐπανδρύονται μὲν ἀνάλογον ἀριθμὸν πρὸς τὸ μέγεθος τῆς ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεώς των, ἀξιωματικῶν καὶ βοηθῶν (ναυτῶν), ἡλεκτρομηχανικῶν.

Τὸ Ἑλληνικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν

Πρὸς τοῦ τελενταίον παγκοσμίου πολέμου, η Ἐμπορική μαζ Ναυτιλία περιελάμβανε σκάφη, τὰ ὅποια, ἐξαιρέσει ἑλάκιστων περιπτώσεων, δὲν είχον σοβαρός ἡλεκτρικός ἔγκαταστάσεις, ώστε τὸ τε ὑπονομεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ οἱ πλοοκτήται νὰ ἀσφαλθῶσι σοβαρῷς μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἐπανδρώσεώς των καὶ δι' εἰδικευμένου προσωπικοῦ ἡλεκτρομηχανισμοῦ, που σενέβαιναν μὲ τὰς εἰδικήτητας τῶν μηχανισμῶν καὶ ἀσφαλιστικοῦ. Συγνήσος, τὰ σκάφη μας ἥσαν ἐφοδιασμένα διὰ μᾶς ἡλεκτροφαρωγούν μονάδος μικρᾶς ισχύος πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἀσφυμάτου, στοιχειώδους φωτισμοῦ καὶ κάποτε δὲλγχων μικρῶν ἀνεμιστήρων δωματιών. Η θέσις εἰς λειτουργίαν τῆς ἡλεκτρομηχανῆς καὶ η ἀλλαγὴ τηρομένης τινὸς ἀσφαλείας εἰς μίαν τοιωτήν ἔγκαταστάσιν ἦτορεγον τοῦ γ' μηχανικοῦ τοῦ σπάφον, τὸ διποίον ἐξεπλήθουν οὗτος Ικανοποιικῶς.

Ο τελευταῖος, διος, πόλεμος, ὁ οποῖος ἐδεκάτισε τὴν Ἐμπορικήν μιας Ναυπίλιαν, ἡγάκισε τοὺς πλοιοκτῆτας γὰρ ἀγρόφουν· ἡ νάρη διαπραγματεύνωνται πρὸς ἄγορὰν πλοῖα ναυπηγέντα κατὰ τὸν πόλεμον καὶ μετ' αὐτὸν, τὰ δόπια, κατὰ κανόνα, είναν ἐφωδιασμένα διὰ σωφρατῶν ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων. Τὰ πλοῖα ταῦτα δημιουργοῦσθαινοῦνται πρὸς τὴν ἀνάγκην ἐπανδρώσεώς των καὶ δι' εἰδικεύμενον προσωπικοῦ ἡλεκτρομηχανισμῶν, καθότι οἱ μηχανικοὶ οὔτινες ποὺ τοῦ πολέμου ἐπεμελῶνται τὰ τῆς ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ σκάφους των, οὗτε τὰς ἀναγκαῖας γνώσεις, οὕτε τὴν ἀπαιτούμενην πείραν ἔχοντα διὰ τὸν σκοπὸν τούτου.

φον ἔχοντιν γάρ ἐπιλέξωσιν ἀνά-
νικῶν καὶ τὸ ὑπουργεῖον Ἐμ-
βιθίσῃ δι' ἀναλόγον Νομοθε-
ποτῶν, τὰ τοῦ κλάδου τῶν ἡ-

Τὰ ἀγγλικὰ ὑφαλοχρώματα

"CAMREX,"

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

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

"CAMREX", NON-OXIDIZING PRESERVATIVE

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

ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ΕΝΑΜΕΛΣ
ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
Harrowby Street, CARDIFF.

Ίδιαιτέρα δύνοις: 208 CATHEDRAL Rd.CARDIFF
Τηλεγοαφήματα : «CAMREX» Cardiff ñ Sunderland



Άργεντινή

Πρός δημιουργίαν έμπορικού στόλου

Μία αποστολή της 'Άργεντινής κυβερνήσεως ενθίσκεται ήδη είς την Ισπανία, ένθα διαπραγματεύεται την άγοράν έτοιμου ισπανικού πλοίου ή την ναυπήγησην κανονιγών. 'Αφ' έτέρου η κυβερνήσις της 'Άργεντινής έτοποβετείσεις σχεχάτως είς τα ίναλικά ναυπηγεία παραγγελίαν διά την κατασκευήν των μικτῶν έπιβατηγών καὶ φορτηγών πλοίων καὶ δύο πλοίων - ψυγείων, συνολικής άξιας 11 έκατομμυρίων δολλαρίων. 'Επίσης είς τα δύλανδικά ναυπηγεία παρηγγέλθησαν υπό της 'Άργεντινής κυβερνήσεως μία βυνούρδος — ή μεγαλύτερα τοῦ Κόσμου — άξιας 3.5 έκατομμυρίων δολλαρίων.

'Επί πλέον πέντε σκάφη ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ ἕνα ἐν Σουηδίᾳ τελοῦν υπὸ κατασκευὴν δύο λογαριασμῶν τῆς 'Άργεντινῆς, ἐνῷ η κυβερνήσις τοῦ Μπονέρος 'Άρρες διαπραγματεύεται ἐν Οδασιγκτῶν τὴν άγοράν 3 πλοίων τύπου 'C 1 τὸν 7000 τόννων, 3 «Βίκτορες» καὶ 6 «Λίμπερτες».

'Αναφέρεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι τὸ πρῶτον μεταπλευρικὸν πλοῖον τῆς 'Άργεντινῆς, ἔνα φορτηγὸν σκάφος 9200 τόννων d. w., ἀναμένεται νὰ καταπλεύῃ εἰς Μπονέρος 'Άρρες τὸν προσεχῆ μῆνα, θά τεῦ δὲ ἀμέσως εἰς τὴν ὑπερσείαν τῆς πρώτης τακτικῆς υπὸ άργεντινῆς σημαίαν γραμμῆς ήτις θὰ ἐνώσῃ τὴν 'Άργεντινήν μὲ τὴν 'Αγγλίαν καὶ τὴν 'Ηπειρωτικὴν Εδρῶπερν. 'Η δευτέρα γραμμὴ τῆς 'Άργεντινῆς θὰ ἐγκανιασθῇ μετὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ναυπηγουμένων πλοίων, θὰ ἐνώσῃ δὲ τὸ Μπονέρος 'Άρρες μὲ τοὺς λιμένας τῆς Βαρελῶνης, τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Γένοβης.

Βουλγαρία

Καὶ δευτέρα ἄγορά πλοίου

Εἰς προηγούμενα τεύχη μαζί εἰζημενοις ἀναγόραφε, ὅτι η Βουλγαρία ἐπανήγορε διὰ τὸ φορτηγὸν «PONTINA» τὴν τακτικὴν βούλγαρικὴν γραμμὴν Μάνης Θαλάσσης — Κόντινεντ καὶ ὅτι ηγόρασε τὸ δανικὸν φορτηγὸν - λάινερ «DANBELTE» 2709 τ. γκρός (τοῦ 1944), προκαμένον νὰ ἀνασυγκρόψῃ τὴν ἀπολεσθεῖσαν κατὰ μέρος διαιρούντος τοῦ πολέμου, χωρητικότητά της. 'Ηδη ἀγγεγέλθη καὶ νέα βούλγαρη ἄγορά. Πρόσχειται περὶ τοῦ γροβηγκοῦ φορτηγοῦ - λάινερ «VINDEGEN» σκάφους μὲ δύο καταστρώματα, 4.191 τόννων γυρός, ναυπηγηθέντος τὸ 1945 εἰς τὸ Σόντερλαντ, καταναλίσκοντος δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ πετρέλαιου.

Γαλλία

Τὸ ναυπηγικόν τῆς πρόγραμμα

Καθειλκύσθη ποδὸν ἔν τονος ἀγγλικοῦ ναυπηγείου τὸ πρῶτον πλοίον - ψυγείων, χωρητικότητος 4.450 τόννων γυρός, ἐκ μιᾶς σειρᾶς σκαφῶν διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων, ἀτίνα παρηγγέλθησαν υπὸ τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως ποδὸν ἔνος καὶ πλέον ἔτοντος. 'Ἐν δῷ 92 πλοῖα, 117.000 τόννων γυρός, τελοῦν υπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία διὰ γαλλικῶν λογαριασμῶν, ἤτοι πλοῖα ἐπιβατηγῶν, φορτηγῶν γραμμῆς, ἀνθρακούρδων, δεξαμενόπλοια, ἀλιευτικὰ καὶ, συνολικῆς άξιας 11.5 έκατομμυρίων λιθών. 'Η παράδοσις τῶν σκαφῶν αὐτῶν προβλέπεται νὰ συντελεσθῇ μέχρι τέλους τοῦ 1948.

Κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ πρώτου πλοίου οἱ παρενθερέντες ἐπέρροιποι τῆς κυβερνήσεως τῶν Παρισίων ἐτόνισαν, ὅτι η Γαλλία, ἀπολέσασα κατὰ τὴν διάφορες τοῦ πολέμου τὰ 3/4 τῆς προπολεμικῆς τῆς χωρητικότητος, ἔχει ἀπόλυτον ἥδη ἀνάγκην γ' ἀποκαταστήση τὸ ταχύτερον τὸν ἐπορικὸν αὐτῆς στόλον. Πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν καὶ ἐπειδὴ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεία θεωροῦνται ἀνέπαρκη, ὑπερχερῶθη νὰ τοποθετηθῇ σειρὰν ὅλην παραγγελιῶν διαιρόφων σκαφῶν εἰδίκῶν τέπων εἰς τὰ δρεπανικὰ ναυπηγεῖα.

Ἡ λιμενικὴ ἀνασυγκρότησις

Κατὰ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1939 η Γαλλία κατεῖχεν ἔνα ἀριώτατον σύμπλεγμα λιμένων. Εἰς 980 ἀνήρχοντα μὲ διατιθέμενα εἰς τὸν γαλλικὸν λιμένας θέσεις ἐνφροτάσθεως τῶν πλοίων. Ενθέδη μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν μόλις 293 θέσεις ήσαν χρησιμοποιήσιμοι, αὗτινες τῶρα ἔφθασαν τὸν ἀριθμὸν τῶν 585.

Κατὰ τὸ 1939 η Γαλλία κατεῖχεν 90 μῆλλα ρηπρομάτων μὲ δύοσι μέρεσι δικαιανούρδων πλοίων, ἔναντι μῆλις 37 κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἀπελευθέρωσης καὶ 50 μῆλλισν κατ' Ιούνιον τοῦ 1946. Κατὰ τὸ 1939 ἔξεργοτωνταν ταῦτα σκάφων εἰς τὸν γαλλικὸν λιμένας 1975 σκάφη, ἐν συγ-

κρίσει πρὸς 377, ὅτε η Γαλλία ἀπηλλάγη τῆς κατοχῆς καὶ 659 κατ' Ιούνιον 1946.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ λιμὴν τῆς Τούλωνος διατίθεται καὶ πάλιν δὲ ἐκπορικὴν χρήσιν, τῆς δὲ Μασσαλίας τὰ κρηπιδώματα Κοδλαν καὶ Βέργη, ἀνακατευκενάσθησαν πλήρως.

Τὸ νέον μισθολόγιον

Διὲς ἀποφάσεως τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως καθισθήσθη τὸ νέον μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων τῶν γαλλικῶν πλοίων μὲ ἀναδρομικὴν ισχὺν ἀπὸ τὴν Ιούλιον. Οὕτω, ὁ βασικὸς μισθὸς τοῦ ναύτου ὡρίσθη εἰς 7.110 φράγμα (λίρα 14.16.3), τοῦ θερμαστοῦ εἰς 7.359 φρ. (λίρα 15.6.7) καὶ τοῦ θαλαμητοῦ εἰς 7.821 φρ. (λίρα 16.5.10). Αἱ ἐπεργασίαι ὡρίσθησαν εἰς 42.70 φρ. (1 σελ. καὶ 9 1/2 π.), καθ' ὃνταν διὰ τὸν θερμαστήν καὶ 45 φρ. (1) 10 (2) διὰ τὸν θερμαστήν καὶ 45 φρ. (1) 10 (2) διὰ τὸν θαλαμητόν.

Τὸ μισθολόγιον τῶν ἀξιωματικῶν τῶν φορτηγῶν σταφῶν ὡρίσθη ὡς ἔξης: Τοῦ πλοιάρου, μὲ δίπλωμα α' τάξεως, κατώτατον ὄροιν 18.807 φρ. (λίρα 39.3.7) διὰ πλοῖα χωρητικότητος 500 ἔως 1.500 τ. φορτίου καὶ ἀνώτατον ὄροιν 25.029 φρ. (λίρα 52.2.10) διὰ πλοῖα ἄνω τῶν 9000 τ. φορτίου. Τοῦ α' μηχανικοῦ κατώτατον ὄροιν 16.923 φρ. (λίρα 35.5.1) καὶ ἀνώτατον 19.980 φρ. (λίρα 41.12.6). Τοῦ ὑποπλοίαρου καὶ τοῦ β' μηχανικοῦ, κατώτατον ὄροιν 15.678 φρ. (λίρα 32.13.3) καὶ ἀνώτατον 18.345 φρ. (λίρα 38.4.4). Καὶ τοῦ ἀνθυποπλοίαρου καὶ γ' μηχανικοῦ κατώτατον ὄροιν 12.762 φρ. (λίρα 26.11.9) καὶ ἀνώτατον 13.686 φρ. (λίρα 28.10.3).

Τὸ ἐπίδομα τροφῆς ἐν λιμένι (δύσας δὲν παρέχεται τροφὴ ἐν τῷ πλοίῳ) ὡρίσθη εἰς 165 φράγμα (σελ. 6) 10 διὰ τὸν ἀξιωματικοῦ καὶ 120 φρ. (σελ. 5) — διὰ τὰ κατώτερα πληρωμάτα, ημεροσίως.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Ἡ μεταπολεμικὴ τῶν ναυτιλία

Ἄπο τοῦ 1939 μέχρι τοῦ Ιούλιον τοῦ 1946 ἐναυπηγήθησαν διὰ λογίου πολέμων τῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς 5.837 πλοῖα, χωρητικότητος 58.850. 325 τόννων d. w. 'Ἐξ αὐτῶν ενέργουντα ἥδη παραπλισμένα 1.400 σκάφη, προσφοραὶ δὲ διὰ 1.400 ἐπίσης πλοῖα ὑπελήθησαν μέχρι τοῦδε. 'Αργεται ἐναυπηγήθεις θὰ παρατηθοῦν διὰ τὸ Πόλεμον Ναυτικὸν η θὰ ὑποστοῦν τοιάτις τροποποιήσεις, ὅπει τὰ καθιστανται προδόσφορα διὲ ἐπισημίην ἐκμετάλλευσιν. Πάντως, πλὴν τῶν πλοίων ποὺ θὰ πωληθοῦν εἰς Λιμενικούς καὶ ἔνοντας ἐφοπλιστάς, τῶν ὅσων θὰ κρατηθοῦν ἀπὸ τὸ Πόλ. Ναυτικόν, καὶ ἔξεινον ποὺ θὰ διαλυθοῦν, λόγῳ ζημιῶν, τὰ λοιπὰ διὰ τεθοῦν ἐν ἐφεδρείᾳ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1947. 'Ο ἀριθμὸς τούτων ὑπολογίζεται εἰς 2.500.

Ἐίς 8.900.000 τόννους γυρός η 13 ἐπατού, τόννων d. w. ὑπελογίζετο οἱ προπολεμικὴ δύναμις τῆς Αμερικανικῆς Ναυτιλίας. Μέγα μέρος τῆς χωρητικότητος αὐτῆς ἀποχολεῖται εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς ἀποτολοίδας καὶ τῶν λιμών. Διὰ τὰς ὑπερσείας τοῦ ἐξωτερικοῦ πλοία 4 ἐπατού, τ. γκρός, η 6 ἐπατού, τόννων d. w., περίπου, ἀποσχολοῦντο.

'Ο δύκος τῆς μεταπολεμικῆς Αμερικανικῆς Ναυτιλίας είναι ἀκόμη ἀκαθόδιστος. Διστανται σημαντικῶς ἀλλὰ ἐποκειμένῳ γνῶμα τῶν παρα-

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: «PAPADOPRO»

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

N. G. KYRIAKIDIS

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΩΤΗΡΟΣ 21

ΤΗΛ. 41-438

έγγεγραμένα είς τὰ νησιώγια τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου, τὰ τῆς δευτέρας εἰς τοὺς δικαιομένους νὰ κατέχουν πλοιά ἐγγεγραμμένα εἰς οιανδήποτε χώραν τῆς Βρετανικῆς Αὐτοκρατορίας καὶ τὰ τῆς τρίτης διάδος δύναντα νὰ πωλήθουν εἰς οἰουδήποτε ξένους ἐφοπλιστές.

Ἀναφοριῶς μὲ τὴν πώλησιν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν διετελώθησαν παράπονα ἐξ μέρους νορθηγῶν ἐφοπλιστῶν, διότι εἰς τὴν τρίτην διάδος περιελήφθησαν μισρά κόνον πλοιά. Εἶναι τοῦτο ἄδικον — τονίζουν ὁ νορθηγοῖς — λαμβανομένους ὥρ' ὄφιν, διότι ὁ νορθηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἔπειτα κατὰ τὸν πόλεμον βαρεῖας ἀπολεῖας καὶ πρέπει ἡδη νὰ τῷ παρασχεθῇ ἡ δυνατότης τῆς ἀντικαταστάσως. 'Ἐν τέλει ἐκφράζουν τὴν εὐχήν, ὅπως εἰς τὰς προσεχεῖς πωλήσιες ἀγγλικῶν κρατικῶν πλοίων τούχον οἱ νορθηγοὶ τὸν αὐτὸν δικαιωμάτων μὲ τοὺς "Ἄγγλους".

Τὸ ναυπηγικὸν κόστος

'Η κατασκευὴ ἐνὸς σκάφους δηζελοκινήτου 9.500 τόνων μὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 12 1/2—13 μιλλίων, μὲ μετρίαν προδιαγραφὴν καὶ μηχανὴν 3.800 B.H.P. ὑπολογίζεται ἀπὸ τοὺς "Ἄγγλους ναυπηγοὺς" διὰ στοιχεῖαν σήμερον 290 χιλ. λιόδων, ἔναντι 265 χιλ. εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους. Παρομοίας χωρητικότητος ἀτμόπλοιου θὰ στοιχίσῃ 275 χιλ. λιόδων.

'Εξ ἄλλου ἡ κατὰ μέσον ὅρον τιμὴ τῆς ναυπηγηθείσης εἰς τὴν Σονδίαν νορθηγικῆς χωρητικότητος κατὰ τὸ 1945 ὑπολογίζεται εἰς 23 λιόδων κατὰ τόνων d.w. Τιμὴ δηλαδὴ αἰσθητῶς εὐθηντότερα ἀπὸ τὰς κρατούσας σήμερον.

Τὸ συμπέρασμα τῶν "Ἄγγλων εἰδικῶν συνοψίζεται εἰς τὰ ἔξι: Οι συντηρητικώτεροι καὶ πάλιν ἀπεδειχθησαν τελοῦντες ἔκτὸς καταστάσεως. 'Οσο πρότον προέβησαν εἰς παραγγελίας αὐτοὶ καὶ οἱ πλέον κερδιμένοι.

'Ομιλῶν ἔξ ἄλλου ἐνώπιον τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν μετόχων τῆς γνωστῆς ἀγγλικῆς ναυτικῆς ἑταφείρεις «FURNESS, WITHY AND CO» ὁ πρόδρος αὐτῆς, ἀνεφέρθη μεταξὺ ἄλλων καὶ εἰς τὸ γαντηγικὸν πόστο, τονίσας διὰ εἰναὶ τὸν σήμερον ἐν τοῖς Ἀγγλίᾳ ἀπεριόλατον τοῦ προπολεμικοῦ. 'Ανέφερε σχετικῶς, ως παραδειγματικόν, ὃ προσφέρει τῆς προσφάτως ὑποβληθείσας προτάσεις τῆς ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ ἑταφείρειας πρὸς ἓνα ἀγγλικὸν γαντηγείον διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίου τοῦ ἴδιου ἀριθμοῦ τούτου καὶ μεγέθους πρὸς ἔτερον, ὅπερ είλη ναυπηγηθῇ τὸ 1938. Καίτοι ἡ προσφερθείσα ὑπὸ τῆς ἑταφείρειας τιμὴ ἡποτε διπλασία τῆς προπολεμικῆς τοῦ γαντηγείου ἡγούμηνος νὰ τὴν ἀποδεχθῇ καὶ ὑπέβαλεν ἀντιπροτάσεις περὶ καθορισμοῦ βασικῆς υπῆρχε προσφέρειας τῆς τοῦ 1938, μὲ τὴν ἐπιφύλαξιν, διὼς καὶ ἡ τιμὴ αὐτῆς αὐξῆθη περισσερῶ, ἐκαὶ μέχρι τοῦ ἡρόεινον τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου ἡθελοντὴν τὰ ὑλικά καὶ τὰ ἡμερομίδια. Τὸ ἴδιον συνέβη καὶ μὲ προηγούμενην παραγγελίαν τῆς αὐτῆς ἑταφείρειας, ὅποτε τὸ γαντηγείον ἐκήρυξε αὐξήσιο τῆς συμπεριφορᾶς της τιμῆς κατὰ 60.000 λιόδων, πρὸς ἡ ἀρχήν ἀρχόμην ἡ γαντηγηθείση τοῦ πλοίου. 'Ἐναὶ μέχρι τῆς συμπληρώσεως καὶ παραδόσεως τοῦ σκάφους δὲν ορισθεῖσαν καὶ ἄλλαι αὐξῆσιες, ὑπολογίζεται, διότι ἡ τελικὴ ἀξία τοῦ παραγγελθέντος πλοίου θὰ ὑπερβῇ τὴν κατὰ τὸ 1939 ἀξίαν τοῦ κατὰ ποστὸν 125 σ.ο.).

Οἰκονομικὰ μέσα προώσεως

Διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς κανόμου ὑλῆς εἰς τὰς μηχανὰς προσέσως τῶν πλοίων πλέονται δῶσιν κατὰ αὐτάς σημειοῦνται εἰς τὴν 'Ἄγγλιαν μελέται καὶ προκαταρκτικά ἐφαρμογαί.

Τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ γνώστου ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ «MOTORSHIP» ἀναφέρει τὰς ἐπιτυχεῖς δοξιμάς ἐπὸν ἐνὸς νεοναυπηγήτου δηζελοκινήτου δεξιεμενοπλοίου διὰ τὴν κατανάλωσιν εἰς τὰς μηχανὰς τοῦ

ἀκαθάρτον πετρελαίου λεβήτων, ἀντὶ τοῦ πετρελαίου Ντίζελ, ὅπερ κατὰ 20 περίπου τοῖς ἔκατον είναι ἀκριβώτερον.

Ἐπεπεζήθη, πράγματι βάσει ὀδησμένων τροποποιήσεων εἰς τὰς δηζελομηχανὰς τοῦ σκάφους, η κανοὶς πετρελαίου λεβήτων, χωρὶς τὴν ἐλαχίστην λειτουργικήν δινομαλίαν.

Οἱ 'Ἄγγλοι τεχνικοὶ εἰναὶ βέβαια ἐπιφελακτοὶ ἀκόμη διὰ τὰ ἀποτελέσματα, ἐφόσον δὲν ἔχουν συγκεντρωθῆ ἀπαρτηρήσεις ἐνὸς ὀλοκλήρου ταξιδίου ἢ σχετικῶς μακροῦ χρονικοῦ διαστήματος ἐν ὑπηρεσίᾳ. Παρὰ τὸ γεγονός, διὰ τὸ πετρελαίου πρὸ τῆς καύσεως τοῦ διῆλιξεται εἰς τὸ μηχανοστασίου τοῦ σκάφους πόσιμος θεωρεῖται κάθε ὑπερμετρος αισιοδοσία. Τὸ γεγονός πάντως είναι διὰ μία θετικὴ οἰκονομία 4 1/2 — 5 χιλιάδων λιόδων ἐπησίως δινατόν νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν σχετικῶν πειραματισμῶν διὰ μηχανὰς δενάμενος 5 χιλιάπον, ἀπὸ προβλέπεται ἡ αὐτὴ κατανάλωσις ἐν σχέσει μὲ τὰ δύο εἶδον πετρελαίων ἐπιτυχηθῆ.

Τὸ «MOTORSHIP» προβλέπει, εἰς σχετικὴν μελέτην, διὰ τὸ δηζελόπλοιο μετά τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀνωτέρω ἐφαρμογῆς καθίσταται πλέον ἀσυναγώνιστον ἔναντι οἰασδήποτε ἄλλης μηχανικῆς ἐπὶ πλοίοιν ἐγκαταστάσεως διὰ πεπονιάμεως μέχρις 24.000 ὑππων. Εἰς τὸν ἀποστρόβιον μὲ ἀτμολεβῆτας καταναλίσκοντας πετρελαίου — τὴν πλέον συγχρονισμένην ἐφαρμογὴν τοῦ ἀτμοῦ — θὰ πρέπει νὰ ἐποιεῖσθαι οὐ καθ' ἄπον καὶ δῶσαν κατανάλωσις εἰς 0.5 τῆς λίθρας διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν δηζελομηχανήν. Τὸ ἐπίπεδον αὐτὸν, κατὰ τὸν ἀρθρογράφον τοῦ ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ, θεωρεῖται μέχρι τοῦδε ἀνέφικτον. Εἰς τὰ ἀμερικανικὰ λ.χ. σκάφη τοῦ τύπου C ἡ πλέον χαμηλὴ κατανάλωσις ἐστημένη εἰς τὰ 0.64 τῆς λίθρας καθ' ὑππων καὶ ὥρων. Εἰς τὰς δοκμάς τῶν σκάφων προεβλέπεται κατανάλωσις 0.55 τῆς λίθρας. Σημειωτέον διὰ πρόσετων περὶ ἐγκαταστάσεων ἀποτομήσεως μὲ λέβητας ὑπὸ πίεσιν 450—650 λιόδων κατὰ τέταρα ἵντσαν καὶ θεωρούσασιν ἀτμοῦ 750 βαθμῶν Φαρενάϊτ.

Τὰ ἀποκόνιτα «Βίζιοφους» καταναλίσκονταν 0.65 τῆς λίθρας καὶ 0.71 τὰ τοῦ τύπου C 1 τῶν 7.400 τύπ. d. w. καὶ 14 μιλλίων σκάφη.

'Ιδον τόρα τὶ προσφάτως ὁ διευθυντὴς τοῦ μεγάλου Βρεταννικοῦ ναυπηγικοῦ οἴκου Τζέν Μπράουν ἐδήλωσε διὰ τὰς σταθερῶς ἐπιτελουμένας προδόσεων εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀεροστροβίλου, ὡς πρωστηρίον μέσου τῶν πλοίων. «Εμειδα ζανοποιημένοι — ἐτόνισεν ὁ Λόρδος 'Αμερικονογεναῖ — ἀπὸ τὴν διαπίστωσιν τοῦ γεγονότος, διὰ εἰς τὸ μέλλον, ἰσως τὸ λίαν ἐγγὺς μέλλον, ἡ πρωστήριος μηχανὴ τῶν πλοίων θὰ συνισταται εἰς πολλὰ περιπτώσεις ἀπὸ ἀεροστροβίλους. Παρέχομεν, συνεπῶς, πάσαν τὴν προσφορὴν εἰς τὴν ἐξέλεξην τοῦ πρωστηρίου αὐτοῦ συστήματος».

Σημειωτέον, διὰ εἰς τὴν 'Ἄγγλιαν διὰ σκεδὸν οἱ μεγάλοι κατασκευαστοί προεξάγοντος τοῦ Οίκου Πάρσονς, ἀσχολοῦνται εἰς τὴν πειραματικὴν κατασκευὴν δέρμαστροβίλου. Μετὰ 5 ἡ 10 ἔτη ὁ ἀεροστροβίλος (gas turbine) θὰ ἔχῃ πλήρη τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Τὰ πλεονεκτήματα τῶν δηζελοκινήτων

Κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ γαλλικοῦ πλοίου «LA HAQUE» ἐπ τῶν δρετανικῶν γαντηγείων «Χάρλαντ καὶ Βόλφ», ὁ διευθυντὴς αὐτῶν η. Ντούνλος ἐτόνισεν εἰς λόγον του, διὰ τὰ δηζελοκινήτα σκάφη ἐμφανίζουν πλείστα ὅση πλεονεκτήματα καὶ εἰς τὰς διμαλάς περιόδους, πολὺ δὲ περισσεύονταν ὑπὸ τὰς σημερινὰς ἀνωμάλους συνθήκας τὰς κρατούσας εἰς τὴν γανανθρακοπαραγωγὴν. Κατὰ τὴν παροῦσαν στιγμὴν — εἰτε ὁ η. Ντούνλος — κατασκευάζονται ἐν 'Ἄγγλια δηζελοκινήτα πλοία κατὰ ποστὸν 40 σ.ο.) ἐπὶ πλέον τῶν ἀποκόνιτων, καθόσον ἐπὶ ναυπηγούμενης χωρητικότητος 2.900.000 τόνων, πλοία 1.7 ἑκατ. τόνων είναι δηζελόπλοια καὶ 1.2 ἑκατ. τόνων ἀτμόπλοια.

Στενεζίζονται διὰ μιᾶς προσέθετης, διὰ μεγάλαις διαγέροις παρασυναζονταί εἰς τὰς ἀγγλικάς γαντηγείας, συνεπειαὶ ἐλλειπείων ὑλικών, διότι μεγάλαις ποσότητες ἔχουν αὐτῶν διατίθενται πρὸς ἔξαγωγὴν καὶ διὰ τὴν ἀνοικοδόμησιν. Πρέπει νὰ κατανοηθῇ — εἰτε — ἀπὸ τὴν κυβερνητικήν, διὰ τὸν Ναυτιλία, δύσον καὶ τὰ Ναυπηγεία ἀποτελοῦν παραγωγούς πλέοντας ὑψηλής σημασίας διὰ τὴν 'Ἄγγλιαν καὶ συνεπῶς είναι ἀνάγκη νὰ ληφθῇ καθέ τροφοντικήν διὰ τὴν εὑρισμόν λειτουργίαν τοῦ.

Ἡ ταχύτης τοῦ «Κουήν Μαίρη»

'Ο ἔτερος τῶν δύο δρετανικῶν πλωτῶν κολοσσῶν, τὸ ὑπερωκεάνιον «Κουήν Μαίρη», ἐξετέλεσε πρὸ τοῦ τελευταῖον τοῦ διὰ τὴν κυβερνητικήν ταξιδίουν καὶ ἀπεδόθη ἐπὸν τῆς τρίτης διατομῆς τοῦ νεοναυπηγήτου δηζελοκινήτου δεξιεμενοπλοίου διὰ τὴν κατανάλωσιν εἰς τὰς μηχανὰς τοῦ πλοίου, τὸ «Κουήν Μαίρη» πετέθερεν 650.000 στρατοῦ, μετὰ δὲ τὴν πατάπανταν τῶν ἐχθροπορειῶν ἀπὸ τὰς επιφανειακούς καραβώνες εἰς τὰς μεταφράσεις τῶν πλοίων είναι ἀνάγκη νὰ ληφθῇ καθέ τροφοντικήν διὰ τὴν εὑρισμόν λειτουργίαν τοῦ.

Κατὰ τὸ τελευταῖον τοῦ ταξιδίου ἐκ Καναδᾶ εἰς 'Ἄγγλιαν, ἀνέπτυξε μεγάλην ταχύτητα 32 1/2 μιλλίων, ἐνῷ δέρμος ὅρος τῆς ταχύτητος τοῦ δι. Ἐναὶ πλήρες εἰκοσιτετράδωρον, ἔφθασε τὰ 29.03 μιλλα, μὲ γενικῶν

TRANSORIENT SHIPPING CO.

M. ΜΙΧΕΛΛΕΠΗΣ & ΣΙΑ

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, P. O. B. 1213.

6 RUE TOUSSOUN — Τηλ. Διεύθυνσις: «TRANSORIEN»

μέσον ὅρον ταχύτητος 28.83 μιλίων δι' όλόκληρον τὴν ἐκ 2.530 μιλίων διαδορμήν του. Τὸ προπολεμικὸν ρεκόρ τοῦ «Κούνη Μαΐρη» ἐσημεώθη κατ' Αὔγουστον τοῦ 1938, δόπο τὸ σκάφος κατὰ τὸν ἄπο Νέας Ύδρας εἰς Χερσοβόργον πλοῦν τὸν ἀνέπτυξε κατὰ τὸ διάστημα ἑνὸς 24-φυν ταχύτητα 32.08 μιλίων.

Αὐτόματος πηδαλιούχος

Μεταξὺ πολλῶν νευτέρων τεχνικῶν ἐφενδύσεων αἱ ὄποιαι θὰ ἐφαρμοσθῶν ἐπὶ τοῦ βρετανικοῦ ὑπερφοκεάνικον «Βασιλίσσας Ἐλισάβετ», καταλέγεται καὶ ἡ ἐγκατάστασις μηχανήματος αὐτομάτου πηδαλιούχιας. Ἐπιτυγχάνεται δι' αὐτοῦ ἡ διατήρησης σταθερῆς τῆς καραυγθείσης πορείας τοῦ σκάφους, ἀνεν τῆς μεσολαβήσεως πηδαλιούχου, ἀκόμη καὶ ὑπὸ τᾶς πλέον δυσμενεῖς συνθήκας ταξιδίου, λ. γ. ισχυροῦ ἀνέμου, βαρυτάτον κυματούσιον πλ. Ὁ μηχανόπος τοῦ αὐτομάτου πηδαλιούχου βασίζεται ἐπιστημονικῶς ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τοῦ γρυποσκοπίου, τὸ ὅποιον, ἀφού τεῦθις εἰς περιστροφική κίνησιν ἐφ' φρισμένου πεδίου, παραμενεῖ εἰς αὐτὸν παρὰ τὰς ἔξωτερησίδις ἐπιδάσεις. Διὰ τὸν γρυποσκοπὸν φυδμίζονται αἱ κινήσεις εἰδίκου ὑδραντίκου κινητῆρος, διστις μεταδίδει ἀντιστοίχους κινήσεις εἰς ἔτερον ἥλεκτρο-υδραντίκον κινητῆρα ἐπιδρόντα ἐπὶ τὸν πηδαλίου. Ὁ ἐγκατασταθεὶς ἐπὶ τοῦ «Βασιλίσσας Ἐλισάβετ» ἥλεκτρο-υδραντίκος κινητῆρα εἶναι ὁ μεγαλύτερος ἐξ ὄσων κατεσκενάσθησαν μέχρι τοῦτο διὰ τοιαύτην κοχήν, ἔχει δὲ δύναμιν δηλαδίσαν τῆς ἀπατωμένης διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ πηδαλίου τοῦ σκάφους, βάρους 140 τόνων.

Ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου

Κατόπιν τῆς προσδευτικῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἀπολεσθέντων κατὰ τὸν πόλεμον σκαφῶν διὰ τῆς κατασκευῆς καινούργων τοιούτων ἡ δύναμις τοῦ ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου αἴσχεναι δισημέρα σταθερῶς. Εἰς τὸ τέλος Αὔγουστον ἐ. ἔ. ἡ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν χωρητικότης ἀνήρχετο εἰς 16.311.000 τ. γκρός, ἔφιστος δηλαδὴ εἰς τὸ ἀνότατον οῆπειον ἀπὸ τοῦ 1941 καὶ ἐντεῦθεν. Κατὰ τὴν ἀντίστοιχον τοῦντος γρυνολογίου τοῦ 1945 ἡ ἀγγλικὴ χωρητικότης ἀνήρχετο εἰς 15.183.000 τ. γκρός, κατὰ δὲ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1942 εἰς 13.915.000 τόνων γκρός. Οὕτω, ἐν διαστήματι ἑνὸς ἔτους προσετέθη νέα χωρητικότης 500 χιλιάδων τόνων περίπου, ἐντὸς δὲ τριῶν ἔτων καὶ ὅτῳ μηδὲν ὁ ἀγγλικὸς ἐμπορικὸς στόλος ηὔσηθη κατὰ 2.400.000 τόνων γκρός.

'Αφ' ἔτερον ἡ ὑπὸ ναυπήγησον χωρητικότης εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος Αὔγουστον ἐ. ἔ. εἰς 1.692.000 τ. γκρός, ἐνῷ κατὰ τὴν ἀντίστοιχον ἐποχὴν τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀνήρχετο εἰς 1.288.000 τ. γκρός, ἔμφαντασας αὔξησην κατὰ 400 χιλ. τόνων. Σημειωτέον ἀλλά, ὅτι ἐκ τῆς ὑπὸ κατασκευῆς χωρητικότης, 1.341.000 τ. γκρός ἀναφέρονται εἰς πλοῦτον 1.600 τ. γκρός καὶ ἀνω ἔκαστον καὶ 295.000 τ. εἰς δεξαιενόπλοια τοῦ ίδιου μεγέθους.

Περιορισμοὶ εἰς τὴν τροφοδοσίαν

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, αἱ μερίδες τῆς τροφοδοσίας τοῦ "Ἀγγλου" νάρτου ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων περιωρισθησαν κατὰ 15 ὥρα εἰς ἐφαρμογὴν γενικωτέρων ἐποιτιστικῶν μέτρων. 'Ελπίζεται, διὰ τοῦτο θὰ ἔχῃ προσωρινὸν χαρακτῆρα.

Νορβηγία

Ἡ κατανομὴ τῶν ἀμερικανικῶν

Ἡ διεύθευσις Ναυτιλίας τοῦ νορβηγικοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου κατένεμεν εἰς διαφόρους νορβηγοὺς ἐφοπλιστὰς τὰ 14 ἀμερικανικὰ φροτηγά, ἀπόνα εἰχον παραχωρῆσην προσωρινῶς, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πόλεμου, ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰς τὴν νορβηγικὴν κυβερνησίαν. Τέσσαρα εἰς τῶν φροτηγῶν αὐτῶν εἶναι τύπον «C 1», τὰ δὲ ὑπόλοιπα δέκα εἶναι «Δίμπερτον». Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη παραδίδονται εἰς τοὺς νορβηγοὺς ἀγοραστάς των, ὡς εἰσὶ καὶ εὐρίσκονται, μὲ τὴν καθορισθεῖσαν ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως τιμῆν, πλέον 5 ὥρα δι' ἀξίαν προσθηκῶν ἡ τροποποίησεων, τὰς ὥσπεις εἴλενται ἡ νορβηγικὴ κυβερνησίας. Ποσοτὸν 25 ὥρα τῆς ἀξίας τῶν πλοίων καὶ τὴν ὥσπειαν πρόσθετον δαπάνην, θέλουν καταβάλει οἱ νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ τοῖς μετρητοῖς. Τὸ ὑπόλοιπον δύνανται, ἐὰν θέλουν, νὰ τὸ πληρώσουν τοῖς μετρητοῖς εἰς δολλάρου, ἀλλ' ἐκ κεφαλίων των, τὰ δοτία εἰχον κατατεθεῖσαν πρὸ τῆς 20ής Ιουλίου 1940. Δύνανται, ἐπίσης, νὰ πληρώσουν τοῖς μετρητοῖς τὸ ὑπόλοιπον διὰ συνάψεως ἰδιωτικοῦ δανείου ἐν 'Αμερικῇ, ἔξοφλητέον ὕπος οὐχὶ δραδύτερων τῆς δεκατίας. Ἐν τοιούτωσι μὴ καταβολής τῶν ὑπόλοιπων 75 ὥρα τῆς ἀξίας τῶν πλοίων τοῖς μετρητοῖς, οἱ ἀγορασταὶ ἀποδέχονται τοὺς δροὺς τῆς παρεχομένης ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως πιστώσεως καὶ τὴν ἑγγραφὴν παρ' αὐτῶν πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ τῶν πλοίων. Δέν ἀπεφασίσθη εἰσέτι, ἀνὴν κυβερνήσησι τοῦ "Οσλο" θὰ παράσχει εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τὴν ἑγγύησην τοῦ διὰ τὴν ἐπλήρωσην τῆς ὑποχρέωσεως πληρωμῆς τῆς πιστώσεως.

Αἱ διαπολιματεύσεις ἀφ' ἔτερον διὰ τὴν πώλησην ὑπὸ τῆς κυβερνή-

Z. KΛ. ΛΑΝΙΤΗΣ

ΛΕΜΕΣΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1903

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Πράκτωρ τῶν «ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ A. E.», τῆς «ΑΚΤΟΠΟΛΙΤΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α. E.» κλπ.

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : ΚΛΕΑΝΘΗΣ

σεως εἰς νορβηγικὴν ναυπηγίαν ταῖν αἰτίας τῶν ὄπτω στροβιλοπλεκτικῶν δεξαιενόπλοιον, ἀπόνα εἰχον καὶ αὐτὰ προσωρινῶς παραχωρῆσῃ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰς τὴν Νορβηγίαν, εὐθίσονται εἰς τὸ τέρμα των. Τὰ ἐν λόγῳ ὄπτω τάνκερος εἶναι συνολικῆς χωρητικότητος 82.000 τόνων γκρός, ἡ δὲ ἀξία των ὑπελογίσθη γύρω τῶν 14.720.000 δολλαρίων. Ἡ νορβηγικὴ κυβερνησία διέθεσεν ἡδη τὸ ἀναγκαῖον συ-
άλλαγμα διὰ τὴν πληρωμὴν τηματος τῆς ἀξίας τῶν πλοίων τούτων εἰς τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνησίαν, διὰ δὲ τὴν μεταβίβασίν των εἰς τὴν νορ-
βηγικὴν ἐταφίαν ἔθεσεν ὡς ὅρον τὴν δεκατητὴν χρονοναύλωσιν τῶν σκα-
φῶν ἀντὶ 2 δολλαρίων τούτας τούτων κατὰ τόννον d. w. καὶ μῆνα. Ἡ πληρωμὴ τοῦ ὑπολοίπου τῆς ἀξίας τῶν ἐν λόγῳ τάνκερος θὰ γίνη διὰ π-
στούσεων ἐξενρισμούσιν ἐν 'Αμερικῇ. Συμπληρωματικῶς πρὸς τὰ ἀνω-
ταῦτα ἀνεκονθόθη μεταγενεστέρως, διὰ ἐπετεύχθη ἡδη ἡ δεκατητὴς χρο-
νοναύλωσις τῶν πλοίων πρὸς 2 δολλάρια κατὰ τόννον d. w.

Τὰ μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια

Εἰς ναυπηγεῖον τοῦ Μάλμο διεβιβάσθη πρό των ἡμέρων παραγγελίαν νορβηγικῆς τίνος ἐταφίας διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνός δηξελονικήν τοῦ δεξα-
μενόπλοιον, χωρητικότητος 24.000 τόνων φροτίου καὶ ταχύτητος 14 μιλίων, παραδοτέον δὲ τὸ 1950. Ἡδη διαπολιματεύσεις διέξαγονται διὰ τὴν παραγγελίαν καὶ δευτέρου τῆς ἰδίας χωρητικότητος.

Ἐτέρᾳ νορβηγικὴν ἐταφίαν εἰς τὴν παραγγελίαν καὶ δευτέρου τῆς ἰδίας χωρητικότητος 23.000 τόνων φροτίου. Τὰ τρία ταῦτα νέα τάνκερας θὰ είναι τὰ μεγα-
λύτερα ἐξ ὄσων παραγγελήσαν δεξαμενόπλοια, νορβηγικὰ καὶ αὐτά, χωρητικότη-
τος 18.200 τ. d. w. τὸ ἔτος καὶ 17.300 τ. d. w. τὸ ἔτερον, τελοῦν ὑπὸ ναυπηγησιν ἐν Σουηδίᾳ.

Πορτογαλία

Ναυτιλιακός ὄργασμός

Ἡ Πορτογαλικὴ Κυβερνησίας προσβαίνει εἰς τὴν πλήρη ἀνασυγκρότη-
σιν τῆς Ἐθνικῆς της Ναυτιλίας. Τὸ προβλέπομένον κόστος τῆς προσπα-
θείας επολογίζεται εἰς 2 δισεκατομμύρια ἑσκούνδος. Τὸ σχέδιον ἀποθέλεται
εἰς μίαν δύναμιν 230 μεγάλων σκαφῶν, πρὸς τὸν σκοπὸν δ' αὐτὸν μελε-
τάται ἡ ναυπηγησις 69 ἐν ὅλῳ φροτηγῶν καὶ ἐπαυτηγῶν, συνολικῆς χω-
ρητικότητος 776 χιλ. τόνων. Τὰ συμβόλαια διὰ τὰ 34 ἐν τῶν σκαφῶν τε-
λοῦν ἡδη ὑπὸ ἐκτέλεσην. Εἰκοσι δύο ναυπηγονται εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἐπά-
τια εἰς τὰ Πορτογαλικὰ ναυπηγεῖα, δύο εἰς τὴν Ολλανδίαν, δύο εἰς τὴν Σουηδίαν καὶ ἔνα εἰς τὸ Καναδάν.

Ἐν τῷ μεταξὺ διὰ Διατάγματος τῆς Πορτογαλικῆς Κυβερνησίας κα-
θοισθησαν δώδεκα κύρια κοινῆς ὀφελείας τακτικῶν γραμμῶν, τῶν ὅ-
ποιων ἡ ἐκτέλεση ἀνελήφθη ἀπὸ τὰς διαφόρους ναυτιλιακὰς ἐπιχε-
ρήσεις.

Ρουμανία

Ἡ ναυσιπλοία εἰς τὸ Δούναβιν

Τὸ ζήτημα τῆς ἐλεύθερας ναυσιπλοίας εἰς τὸν Δούναβιν ἀπετέλεσε τὸ
ἀντικείμενον μακρῷν συζητήσεον εἰς τὴν ἐν 'Αμερικῇ συνεδριάζουσαν
οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ 'Οργανισμοῦ τῶν Ἡνωμένων
Ἐθνῶν. Αἱ ἀντιποστοπεῖα τῆς Γιουγκοσλαβίας καὶ Τσεχοσολαβίας ἐ-
ζήτησαν, δύος ἡ 'Επιτροπὴ διαταπώση σύστασιν πρὸς τὴν κυβερνησίαν τῶν
Ἡνωμένων Πολιτεών διὰ τὸν προστατεύοντα τὸν ζώνην ποταμοπλοίων τῶν δύο τούτων χωρῶν
Ὁ ἀμερι-
κανὸς ἀντιποστοπος δημιουργίησεν, διὰ τὸν ἐν λόγῳ σκάφη τὸν κυβερνητὸν
μόνον μετὰ τὴν ὑπογραφὴν συμφωνίας μεταποίησεν. Τὸν κυβερνητὸν Σοβιε-
τικῆς 'Ενωσεως, 'Ἡνωμένων Πολιτεών καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ
τὴν ναυσιπλοίαν εἰς τὸν Δούναβιν χωρῶν, διὰ τῆς ὄποιας θὰ ρυθμίζεται
ὅριστικῶς τὸ δόλον ζήτημα. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὁ ἀμερικανὸς ἀντι-

PACIFIC MEDITERRANEAN LINE

TAKTIKΗ ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΓΡΑΜΜΗ

PACIFIC COAST 'Ηνωμένων Πολιτειῶν διά

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Τακτικαὶ σταθαρωμένες ἀτμοπλοίων ἐκ Πειραιῶς κατ'
εύθειαν διά

LOS ANGELES, SAN FRANCISCO, PORTLAND, SETTLE & VANCOUVER

Διὰ πλείστων πληροφορίας ἀπευθυντέον :

ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑ-
ΦΟΡΩΝ Α. Ε. Μεγάλης Βρεττανίας 17, Πατραιές,
Τηλ. 43-023. 'Οδός Βουκουρεστίου 4, 'Αθήναι, Τηλ.
27-541.

πρόσωπος προέτεινε την σύγχλισην είδικής διασκέψεως εις την Βιέννην, όχι δραδύτερον της 1ης Νοεμβρίου.

Τὰ ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς ἀντιπροσωπείας προταθέντα ἐν συνεργείᾳ θέματα πρὸς σεζήτησιν εἰς τὴν διάσκεψιν ταῦτην εἶναι πέντε: Πρῶτον, ἐπανάληψις τῆς ναυπόλοιας εἰς τὸν ποταμὸν ἀπὸ τοῦ Ρέγκενσμπουργκ μέχρι τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Δεύτερον, πλήρης ἔξαρσίας τῶν πλοίων, τῶν φρεάτων καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν ἐναντίον κατασκέσεως ἡ κατακρατήσεως. Τρίτον, πάντα τὰ πλοῖα, ἔξαρσεις τῶν γεωμανικῶν, θά πλέον ἐλευθέρως εἰς τὸν Δούναβιν ὑπὸ τὰς ἐθνικὰς τῶν σημαίας. Τέταρτον, σύναψις εἰδικῶν συμφωνῶν μεταξὺ τῶν διαιρέθρων χωρῶν, τῶν δοπιῶν τὰ πλοῖα χρησιμοποιοῦν τὸν Δούναβιν καὶ τῶν κερερόησεον τῶν παραδονιανίων χωρῶν, ὅπως παρέχωνταν κατὰ τρόπον δίκαιον διευκόλυνσις εἰς ὅλα τὰ πλοῖα κατὰ τὸν διάπλουν, τὰς σταθμεύσεις καὶ τὰς φρεστεροφροτώσεις. Καὶ πέμπτον, ἀνταλλαγὴ πληρωμοῦ μετεξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν περὶ τῶν συνηθητῶν ναυπόλοιας καὶ ἀνάληψις τῶν εὐθυνῶν συντηρήσεως τῶν διαύλων τὸν ποταμὸν καθ' ὃν τὸ μῆνος τοῦ εἰς καταστασιν ἐπιτρέπονταν τὴν ἀξινόντων ναυπόλοιαν.

Κατὰ τὰς σχετικὰς ἐν τῇ Ἐπιτοπῇ τοῦ Ο. Η. Ε. συζητήσεις, ὁ δρεπανὸς ἀντιπρόσωπος ἐδίλλοεσσιν, ὅτι εὑρίσκει τὴν ἀμερικανικὴν πρότασιν περὶ συγγένειας εἰδικῆς διασκέψεως λογικὴν καὶ δικιάναν καὶ οὐδὶ «τελεσιγραφικὴν», κατὰ τὴν δοθεῖσαν ὑπὸ τῶν γιονυκοσλαδῶν ἐρμηνείαν. Η Μεγάλη Βρετανία, επει, προθύμως θὰ μετασχηῇ εἰς τὴν προταθεῖσαν διάσκεψιν. Καὶ αἱ ἄλλαι ἐνδιαφερομένεις χωραὶ συνεψόντησαν ἐν τέλει διὰ τὴν σύγχλισην τῆς Λασκρέτων τὰ μὲν ἀνοτέρῳ θέματα καὶ μὲν συμμετοχὴν τῆς Ἑλλάδος, τῆς δοπιῶς η Ναυτιλία ἀξιόλογον κατέχει θέσιν εἰς τὴν ναυπόλοιαν τὸν Δουνάβεως.

Σκανδιναϊκαὶ Χῶραι

Ναυτιλία καὶ ναυπηγήσεις

Τελευταῖα ἀνακοινώσεις τοῦ «Νορβηγικοῦ Βέρετας» παρέχοντα ἐνδιαφέροντας ἀφιμοὺς διὰ τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν τριῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν καὶ τὴν παρὰ ἀπότομον κατεχομένην ἡδη χωρητικότητα, κατὰ τὴν 1ην Ιανουαρίου τοῦ ἔτους. Οὕτω, η χωρητικότης τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας ἀνήρχετο εἰς 2.978.903 τόν. γκρός, ἔναντι 4.830.000 κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ πολέμου καὶ 1.860.000 τόννων κατὰ τὸ 1919. Επὶ τῆς κατεχομένης ἡδη χωρητικότητος τὰ 2.067.501 τόν. ἀναφέρονται εἰς διηγέλτοις ήτοι τὰ 69 τοῖς ἔκατον.

Τῆς Σουηδικῆς Ναυτιλίας ὁ δῆμος ὑπελογίζετο εἰς τὸ τέλος τοῦ 1945 εἰς 1.505.891 τόν. γκρός. Τὰ 63 τοῖς ἔκατον τῆς δυνάμεως τῆς (969.482 τόν.) εἶναι σχάρη δηξελούντητα. Τῆς Δανικῆς Ναυτιλίας ἡ δύναμις ἀνήρχετο εἰς 806.936 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιον τὰ 58 τοῖς ἔκατον (472.128 τόν.) ἦσαν δηξελόπλοια.

Μεταξὺ τῆς 1ης Ιανουαρίου καὶ τῆς 1ης Ιανουαρίου 1946 προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμαν τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας σχάρη 30.056 τόν., τῆς Σουηδικῆς 101.219 καὶ τῆς Δανικῆς 8.222 τόν. γκρός.

Τὰ ναυπηγούμενα ἔξι ἄλλον σχάρη καὶ δια τὰς τοῖς τορτίς κώδας ἀνέρχονται εἰς 407.250 τόν. γκρός, αἱ δὲ παραγγελίαι εἰς 1.074.240 τ. γκρός. Σύνολον πλοίων ὑπὸ κατασκευὴν 1.481.490 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιον τὰ 90 τοῖς ἔκατον ἀναφέρονται εἰς δηξελόπλοια. Μόλις 137.510 τόν. γκρός, ἀποτελούνται εἰς ἀτμόπλοια. Κατὰ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου ὑπελογίζεται, ὅτι η ναυπηγούμενη καὶ ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότης εἰς τὰς Σκανδιναϊκὰς κώδας ἀνέρχεται εἰς 1.550.000 τόν. γκρός.

Σουηδία

Η πρὸς τὴν Μεσόγειον γραμμὴ

Ἀναγγέλλεται διὰ τὸ λιαν προσεγγὲς μέλλον ἡ ἔναρξης μᾶς νέας σουηδικῆς τακτικῆς ἐπηρεσίας ἐν τῇ Μεσόγειῳ διὰ μικρῶν φορτηγῶν, ἀτίνα θὰ προσεγγίζουν εἰς δευτερεύοντας σημαίας Μεσογειακούς λιμένας καὶ θὰ ἔχουν ὡς ἀποτελόντην γά τροφοδοτοῦν τὴν κυρίαν γραμμὴν πρὸς τὴν Μεσόγειον τῆς «Svenska Orient Linien». Θὰ διανέμονται δηλαδὴ τὰ τὰ Σουηδίας μεταφέρομενα διὰ τῶν μεγάλων συνηδρίων φορτηγῶν φορτία ἀπὸ τοὺς κυριωτέρους λιμένας προσεγγίσεώς τουν εἰς τοὺς μικροτέρους, ἀπὸ τοὺς ὅποιους πάλιν θὰ περιστέλλονται τὰς μερίδας φορτίων, ἀτίνας θὰ ἀποτελλούνται ἐκ τῶν διαφόρων κώδαν πρὸς τὴν Σουηδίαν η τὸ Κόντινεντ. Τοιουτοπότως τὰ μεγάλα φορτηγά θὰ ἀποφεύγονται τὰς δαλανηγά προσεγγίσεις εἰς μικροὺς λιμένας καὶ δόμους, θὰ περιορίζονται δὲ τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν εἰς δρισμένα μόνον, βασικῆς σημαίας, λιμενικὰ κέντρα. Τὰ μικρὰ φορτηγά τῆς γένους βοηθητικῆς ὑπηρεσίας εἶναι δηξελούντη σχάρη 400 τόννων ἔκαστον, εἰδικῶς ἐπιμελητένης κατασκευῆς καὶ οἰνοκαρπῆς ἐμπειραλλένεσσος, μὲν πλήρωμα 10 ἀδρῶν. Τὰ τρία πρώτα δινομάδισθησαν μὲ τὰ ἔλληνικά γράμματα «Αλφα», «Βήτα», «Γάμα», ἐξ αὐτῶν δὲ τὸ «Αλφα» ἐτέθη ἐν ἐπιτροπῇ, ἐνῷ τὰ δύο ἄλλα θὰ εἶναι ξειμα τὴν προσεγγῆ «Ανοιξιν».

ΗΛΙΑΣ Α. ΚΑΡΑΠΤΕΡΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΒΗΡΥΤΤΟΣ

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ εἰς ΜΕΡΣΙΝΑΝ

Πρόκτορες εἰς: ΤΡΙΠΟΛΙΝ, ΛΑΟΔΙΚΕΙΑΝ,
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΤΤΑΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Εἰς ἐκτέλεσιν οχετακῆς συμφωνίας μετὰ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἀπεφασίσθη, καθ' ἄπληροφορούμενα ἐν Λονδίνον, νὰ ἐπιτραπῇ, ἔξαγονται διὰ τὴν Ἑλλάδα, η ἀλλαγὴ σημαίας εἰς τὰ παρ' Ἑλλήνων ἀγοραζόμενα ἀγγλικὰ σκάφη. Ἐλλείπονταν εἰσέτι λεπτομερέστεραι πληροφορία, δοσούνται ἀποφασία τὴν ἔκτασην (ἡλικίας καὶ χωρητικότης) τῆς τοιαύτης ἀπομάκρυνσεως. Πάντως, πρόκειται περὶ μέτρου διευκολύνοντος σηματικὰ τὴν ἀνασυγχρόνισην τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ πρόταται τιμαὶ μὲν ἀλλαγὴν σημαίας διὰ σκάφη παλαιοτέρας διπλωμάτη προσδέποτε ήλικιας εἶναι ἔξαιρετικῶς ὑψηλαί.

Καὶ κατὰ τὸ α'. 150ήμερον τοῦ «Οκτωβρίου» ἀρκετά ἐπραγματοποιήθησαν νέα ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων ἐποπλιστῶν, ἐνῷ καὶ τὸ ζητημα τῶν δέοντων ἵτακκῶν ἐπεργοκενίων «Βουλκάνιας καὶ «Σατούρνια», ἔναντι ἐπανορθώσεων, προωθήσθη. Καθ' ἄμας ἀνεκενώθη, ὁ πρωθυπουργός καὶ Κ. Ταϊλάρης ἐπληροφόρησε τὸν ἀρκοδιανὸν ἐπιφροτὴν τῆς Διασκέψεως τῶν Παρισίων, ὅτι η Ἑλλὰς προτίθεται — ὑπὸ φρισμένας προπονήσεις — νὰ παραλάβῃ τὰ δύο ταῦτα ὑπερωφεάτνα, ἀπαντά ἀπέχοντας, ὡς γνωστὸν, η «Σοβιετικὴ «Ενωσίς». Τελικὴ ἀπόφασις θὰ ιηδοῦθη ὑπὸ τοῦ συμβούλιου τῶν Τεσσάρων.

«Οσοι ἀφοῦ τὰς προστάτευσιν πλοίων, ἐγγόνισθη ὅτι ὁ ἐν Νέᾳ Υόρκη ἐποπλιστὴς κ. Ἀντ. Παπαδάκης ἤγραψε τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «ELIXIA TAUSSIG» μὲ δύο καταποδώματα 5.965 τ. γκρός, 9.500τόν. φορτίου (τοῦ 1917) μὲ σερβέν τοῦ 1946. Τὸ σκάφος παρελήφθη εἰς Νέαν Υόρκην, ἐτέθη ὑπὸ παναματίκην σημαίαν, μετονομάσθη «Γεώργιος γιος ο ζ» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταφίας «Λάμα». Δύο ἄλλα ἀμερικανικά σκάφη ὑγροφάσθησαν ἐπίσης παρ' Ἑλλήνων. Τὸ ἔνα εἶναι τὸ φορτηγὸν «ELLENOR» 3483 τ. γκρός, 5200 τ. φορτίου (τοῦ 1920), μὲ ἐπιφέρομενον λήγουσαν τὸ 1947, μὲ κατανάλωσιν 20 τ. πετρελαίου καὶ ταχύτητα 9.5 μιλλίων, ἡγοράσθη δὲ παρὰ τὸν κ. κ. Π. Λοΐζου καὶ Σια ἀντί τιμῆς 205.000 δολλαρίων. Τὸ ἔτερον εἶναι τὸ φορτηγὸν «MANHASSET» (πρόσην «WILSON») 2500 τόννων d. w. (τοῦ 1923), ἀγορασθεῖσαν ἀντὶ 92.000 δολλαρίων. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο πρόκειται νὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν παναματίκην.

Ἐγγόνισθη ἀφ' ἐτέρον, ὅτι τὸ ἀγορασθὲν πρὸ μηνῶν παρ' Ἑλλήνων γιώτ «CORSAIR», διπλοὶ ἐπεσκευασθήσθη εἰς Νέαν Υόρκην καὶ ἐτέθη ὑπὸ παναματίκην σημαίαν, ἐπολιθήθη ἡδη εἰς τὴν παναματίκην σημαίαν. Παρ' Ἑλλήνων ἐπίσης ὑγροφάσθη καὶ τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν ἀτόπλοιον «DUNLEARY» 480 τ. γκρός (τοῦ 1905). Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο παρελήφθη εἰς τὸ Μπάρον καὶ μετονομάσθη «Εσθράγιος Ζ». Εγγόνισθη ἀκόμη καὶ ἡ ἀγορά τὸν ἀγγλικὸν γιώτ, παραληφθέντος ἡδη εἰς τὴν Γλασισθίην καὶ μετονομασθέντος «Κομνηνός». Οσον ἀφοῦ τέλος, τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. Αδελέων Πρωτοπατᾶ (τῆς «Υδρας») ἐπιβατηγὸν «LOCHNAGAR», καὶ ἡ ἀναγορεῖται τὸ «Φερπλάιν», διαθέτει τὸ ἐν λόγῳ σκάφος διαμερίσματα διὰ 200 ἐπιβάτας καὶ 250 b' θέσεως. Φέρει δύο καταστρόματα, εἶναι 1619 τ. γκρός, διαθέτει κώδον δι' 963 τ. φορτίου, ἔχει ἔμφροτον δύνησιμα 16.6 1/2 ποδῶν καὶ ἐναπειρήθη τὸ 1906. Ή τιμὴ τῆς ἀγορᾶς τοῦ εἶναι 35.700 λίρα. Τὸ σκάφος ἐτέθη ὑπὸ παναματίκην σημαίαν καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτικῆς ἑταφίας «Ρένα».

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENLIS»

Steamship Agent,
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

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

E. H. M. MOHIDEEN & Co.

ESTABLISHED 1918

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS

50, Baillie Street,
Postbox, 284, Fort,

40, Church Street.

TRINCOMALEE

COLOMBO

Telegrams: MOHISHIPCO
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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | Λεωφ. Βασ. Κονσταντίνου 27α—Τη. 40658

ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

*Επωτερικόν Δρχ. 20.000 *Εξωτερικού Λιμν. Αγγλίας 3.—

Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

*Αντιπρόσωπος μας είς την Αγγλίαν:

A. E. SHEPPARD

«ETHELBURGA HOUSE»

91/3 BISHOPSGATE

LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακές Ειδήσεις

Ο κ. Ν. Αβραάμ είς Νέαν Υόρκην

Ο υπορεγός της Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ν. Αβραάμ, κατόπιν δενημένου παμμάνης του είς την Αγγλίαν προτερόνασαν, έφθισε την 11ην τρέχ. είς την Νέαν Υόρκην, έπιβανον τού ιπτεροειδέαν «Ονάσιγκτον» και συνιδεόμενος υπό τού γεν. δ)ντού τού άνωνγειον κ.β. Σκαρπέτη Ό. κ. Αβραάμ ψά συνεχίσιο είς Αμερικήν τάς συνομιλίας του μετά τον έκει Έλλήνων έφαπλον διά την άγοράν αφ' ένδει τον 100 «Λίμερτρες» και διά την έπλουν αφ' έτερον ωρισμένων ζωτικής ομηρίας ναυτιλιακών μαζ ξητημάτων.

Ο "Αλληλασφαλιστικός Συνεταιρισμός,"

Μὲ ίκανοποίησαν πληροφορούμενα την ήπαντληρην τῶν έργασιων τοῦ «Αλληλασφαλιστικοῦ Συνεταιρισμοῦ Πλιοκτήτων Πειραιῶς καὶ Νήσων» (Συν. Π. Ε.). Ο συνέταιρισμός οὗτος, ίδρυθείς τού 1937 εἰς Πειραιᾶ καὶ διακόψας τάς έργασιας του ἐπί κατοχῆς, καλύπτει — ώς γνωστόν — τάς εὐθύνας τῶν μελῶν του δι' ἀσθενείας καὶ ἀτυχήματα πληρωμάτων, ἔξοδα πατινόνθησεως καὶ λοιδόρων, βλάβεως καὶ ἔλειμματα φορτίων, τελονειακάς πλαμβάσεως, συγκρούσεως πρὸς ἀποβάθματα καὶ λιμενοθραξίους κλπ. Η διλογοτής προπολεμική λειτουργία τοῦ «Συνεταιρισμοῦ», μεστὴ εἰς έπωφελή δράσιν καὶ εἰς πολύτιμον τῆς Μεσογειακῆς μαζ Ναυτιλίας έξειπτρέτησιν, ἔγγνωτα διὰ την περιατέω φήμην πρόσθιον τού.

Τό ύπερωκεάνιον «Ορενόκο»

Πληροφορούμενα, διά ο. κ. Μάρκος Νομικός καθίσταται κύριος σχεδὸν ἐξ δύλικήρων (85 ο)ο. τοῦ ιπτεροειδέαν «Ορενόκο» 9660 τ. γκρός (τού 1928). Ηγόρασεν ἀπό τὸν κ. Επικανεάδην τά 35 οο τοῦ σκάφους ἐκ τῶν 50 οο ποὺ κατείχεν οὗτος. Ἐπι τοῦ πλοίου πρόκειται νὰ ὑψωθῇ η σημαία τῆς Νοτιοαφρικανῆς Ένωσεως καὶ οὐχί η παναμαζή, τὸ δὲ πλήρωμά του ψά εἶναν ἀμιγῶς ἐλληνικόν. Ως γνωστόν, οἱ ἐπιχειρηματικοὶ δεσμοὶ τῶν κ. κ. Αδελφῶν Νομικοῦ είναι ἐπτάκτιοι στενοὶ μὲ τὴν φύλην ταῦτην χώρων. Υπὸ τὴν σημαίαν αὐτῆς ὁ Οίκος «Νομικός Λιδ» τοῦ Λονδίνου, πρόσθιεται νὰ συστήῃ εὐρωπάτης ἀκτίνος ναυτιλιακήν ἐπιχείρησιν εἰς τὸ Κέπτ Τάσσην. Ηδη τὸ ιπτεροειδέαν «Ορενόκο» τελεῖ υπό έπισκεψίν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Τὴν ἐν λόγῳ έργασίαν ἀνέλαβεν ὁ Οίκος Τόντ οντίν προστολογισθείσης διπλάνης 420.000 δολ. λιρίων.

Τό "Κατούμπα," ἀπέπλευτε

Κατόπιν συμβιβαστικοῦ διακανονισμοῦ τοῦ ἀναφέντος ζητήματος διὰ τὸ ἀστοταλαιάν πλήρωμα, τὸ ιπτεροειδέαν «Κατούμπα» τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γούλανδρη ἀπέπλευτεν ἐκ Σίδνευ (Άδετραλίας) τὴν δην Ο-πτωθείον διὰ Γένεβαν. Τὸ σάφος ἐτέθη, ώς γνωστόν, υπό παναμαζήν σημαίαν, προσορίζεται δὲ νὰ ξενιπρετήσῃ τὴν γραμμήν Νέας Υόρκης — Μεσογείου, μὲ προσεγγίσεις εἰς Αισσαδόνα, Πειραιᾶ, Λλεξάνδρειαν καὶ Μέσην Ανατολήν.

Οἱ ἐπί κατοχῆς ἀποζημιωθέντες

Πληροφορούμενα, διά τὸν Ασφαλιστικοῦ Οργανισμοῦ Κενδύνων Πολέμου μελετάται η νομοθετική σύμβασις τοῦ ζητήματος τῶν ἀποζημιώσεων.

Bus. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

Home Telephone

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co.

ENGINE & DECK SUPPLIES
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET
ROOM 206

NEW YORK N.Y.

μιώσεων τῶν δικαιούχων ἐκείνων, οἵτινες ἔλαβον προκαταβολὴν ἡ καὶ ἔξοφλησην τῶν ἀπατησέον τῶν μετὰ τὴν εἰσόδον τῶν γερμανῶν κατ' Απόλλον τού 1941 εἰς τὴν Ελλάδαν. Διὰ τοῦ ὑπό κατάρτισην νομοθετήματος, προβλέπεται, όπως καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτῆς τῶν ἀπατητῶν προσηγορίσειν αὐτοὺς τοῦ ποσοῦ προσηγορίσειν αὐτοὺς τοῦ ποσοῦ προκαταβολῆς — τα ληφθέντα κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ποσά, ἄπεινα εἰς τὸν δοθῆ εἰς αὐτοὺς εἴτε ὑπὸ τοῦ προκαταβολῆς, εἴτε ὑπὸ τοῦ διογεροῦς ξενιπλήσεως.

Τό ἐπίδομα ἀνεργίας

Το εγράφη ἀπόφασις τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς οποίας δόζεται, διὰ πέραν τοῦ τομήνον θὰ διακόπτεται η παραγόμενη, διπλάνως τοῦ «Κεφαλαίου Ανεργίας», προστασία εἰς τοὺς παραγόμενοντας εἰς τὸ έπωφελόν ἀνέργους ναυτεργάτας η θὰ παλλνοποιήσηται οὗτοι. Ή απόφασις θὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν ἀπὸ της Νοεμβρίου τρέχοντος έτους.

Οι δικαιούμενοι προστασίας

Διὰ Διατάγματος καθορίζεται, διὰ διὰ νὰ τῷχη ἀσθενής ἐργάτης θαλάσσης καὶ οἱ οἰκογένεια αὐτοῦ τῆς παρεχομένης ὑπὸ τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» προστασίας, πρέπει νὰ πέτηται τὰ κάτωθι προσόντα:

Νά είναι ἀπογεγραμμένος ἐργάτης θαλάσσης, νά είναι στρατολογικῆς ἐν τάξει, νά είναι ἀνεργος, νά ἔχῃ διετὴ τοῦλλαστον ναυτεργήν ἀπηρεσίαν ἐπὶ Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων η πλοιαρίων καὶ νά ἔχῃ 15μηνον ναυτικήν ἀπηρεσίαν κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν, ἀναδρομικῶς μετρούμενην ἀπὸ τῆς ἐκάστητος ἐμπράσεως του ποσὸς προστασίας. Ή αν πρόκειται περὶ ἐργάτου θαλάσσης πλαμεντάντος κατὰ τὸν πόλεμον εἰς Ελλάδα, τότε μέχρι καὶ τῆς Ιουλίου 1947, ἔτη ἐμπρασθῆ ποσὸς προστασίαν, ἀρχεῖ τὸ 15μηνον τῆς ἀπηρεσίας του νὰ τὸ ἔχῃ κατὰ τὴν τελευταίαν 10ετίαν.

Διὰ τοῦ αὐτοῦ Διατάγματος προβλέπεται η παροχὴ εἰς ἐξαιρετικὰς ὅλως περιπτώσεις ἀσθενείας προστασίας δι' ἐποκέφων ιατροῦ καὶ οἰκονόμων τόσον κατὰ τὰς νικτερινὰς ὥρας, δύον καὶ κατὰ τὰς ξενιερεσίους ήμέρας (Κυριακάς καὶ δροτάς).

Παραλαβαί γερμανικῶν πλοίων

Κατὰ τὴν εγράφατικής ἐξ Αμβοργού καὶ Λονδίνου πληροφορίας, παρείησθησαν ὑπὸ τῆς Ελληνικῆς ἀποστολῆς τὸ ἀκόλουθα γερμανικά πλοία, ἐκ τῶν παραχωρηθέντων εἰς τὴν Ελλάδα ἔναντι ἐπανορθώσεων: Εἰς τὸ Αμβοργόν τὸ ἐπιβατηγόν «Εκερούνεντερ» 541 τ. γκρός (τοῦ 1901)— χρηματοποιήσεων ἡδη ώς πλωτὸν ξενοδοχεῖον διὰ τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα — «Γκλουκάνου» 200 τ. γκρός (τοῦ 1931), «Εύκε» 255 τ. γκρός (τοῦ 1930), «Μπούργκι» 325 τ. γκρός (τοῦ 1921), «Φάλι» 1450 τ. γκρός (τοῦ 1911) καὶ «Στέργο» 1599 τ. γκρός (τοῦ 1922). Εἰς «Οσλο παρελήφθη τὸ ἀποτοπλοῖον μότοροις «Φλάχειν» 757 τ. γκρός (τοῦ 1927), εἰς δὲ τὴν Δανίαν πρόσθεται νὰ παραληφθῇ καὶ ἀντάς τὸ δεξαμενόπλοιον «Βόλλιν» 2564 τ. γκρός (τοῦ 1917). Εἰς τὴν Αγγλίαν ἀφ' ἔτερον παρελήφθησαν τὰ φορτηγά «Πόσελ» 2369 τ. γκρός (τοῦ 1921) καὶ «Πλούτος» 1412 τ. γκρός (τοῦ 1925). Τὰ παραληφθέντα ως ἄνω 10 σκάφη ἀπεφασίσθην νὰ μετονομασθοῦν «Αίμος», «Ανατολική Ρωμυλία», «Αλλόν», «Βασιλεὺς Γερώγιος», «Βόρειος Ήπειρος», «Διάδοχος Παύλος», «Κλεισόνως», «Πίνδος», «Σάνσπον» καὶ «Φρειδερίκη».

Η ύπερωκεάνιος γραμμὴ

Πληροφορούμενα, διά τὸ μεταξὺ τῆς Γενικῆς Ατμοπλοίας τῆς Ελλάδος (τὸν κ. Αδελφό Γούλανδρη) καὶ τῆς Αμέρικαν Εξαιρετικοῦ σύμφωνον διπληρούσσων ναυτηργάτων καὶ δρομολογίου (Κόμηρεως έπιβατηγόν Μεσογείου) κατηγράθη.

Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

Κατὰ πληροφορίας ἐξ Νέας Υόρκης, ἔνας μεγάλος ἀριθμὸς γερμανῶν διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὰ ναυτηργεῖα, καινούργων καὶ μεταχειρισμένων, πωλοῦνται ἡδη ἀπὸ τὴν ἀνεργιανικήν Διοίκησην Πολεμικοῦ Υλικοῦ. Είναι ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 5 έως 15 τόνων, τῶν δὲ προσοχημένων διὰ τὰ ναυτηργεῖα 15 έως 20 τόνων.

— Απὸ τοῦ ἀριθμούς τοῦ Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος προβλέπεται, διά τοῦ ποσοῦ τοῦ 1946 ἡ ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ παναμαζήν σημαίαν πλοίων θὰ διπλασιασθῇ, ἔναντι τοῦ 1945. Οὕτω, η παναμαζή ομηρία θὰ

R. S. STERN

BALTO. SALES & SUPPLY Co.

JOS. J. KEEGAN & Co.

(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)

SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine
Deck and Steward Supplies.

Telephone :
Plaza 4700

424 W. Conway St.
BALTIMORE 30, Md.

ερχεται τετάρτη εις δύναμιν μεταξύ της διεθνοῦς Ναυτιλίας.

— Παρελήφθη εἰς 'Αγγίλιαν ἡ ἀγορασθεῖσα διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκάς μας συγκονωνίας κορδενός «Μινονέτ», μετωνομάσθηκε «Α. Ι. ε. Σ. αν. δ. ο. ο. πολι: ε» και διετάχθη ν' ἀποτλεύσῃ τὸ ταχύτερον διὰ Πειραιᾶ.

— 'Ο ὑπαστονόμος α'. κ. Γεώργιος. Μικροῦλης ἐποποθετήθη δι' ὑπηρεσίαιν παρά τῷ Προξενικῷ Λιμεναρχείῳ Νέας 'Υδρως.

— 'Εποποθετήθησαν πλοίαρχοι εἰς τὰ κυβερνητικά φορτηγά «Θράκη» ὥ. κ. Μιχ. Σορούδης και «Κρήτη» ὥ. κ. Δημ. Βαλλιάνος.

— Προερχόμενα ἐκ Νέας 'Υδρως κατέπλευσαν εἰς Πειραιᾶ τὸ γιώτ «Νίσσονος» και ἡ κορδέπτα Παφλένος τῶν 'Αθηνῶν, ἀμφότεραι ἐπὶ παναμαζήνη σημάια.

— Τὸ τύπον «Chant» μικρὸν δεξαμενόπληγιον «Ἀνδρονίκη» 401 τόν. γκρός και ναυτηγήσιον 1944 (σημαία Παγασᾶ) τοῦ κ. Κ. Ε. Βλασσοπούλου ἀπέπλευσε τὴν 1ην 'Οκτωβρίου ἐξ 'Αιμέρος διὰ Πειραιᾶ.

— Τὸ ὑπὸ παναμαζήνη σημάιαν μικρὸν ἀτμόπληγον «Σὲν Ντιμίτριος» (πρώτην συνηδίσιόν), ὅπερ παρέμεινεν ἐπ' ἀρχετόν τοις 'Αιμέροσαν, ἀναγγέλλεται ἡδη διὰ κατέπλευσεν εἰς Μασσαλίαν.

— 'Εδεξαμενίσθη εἰς Μασσαλίαν πρὸς καθαρισμὸν και πρόσειται ἡδη νὰ δρομολογηθῇ τὸ ἐπιβατηγόν ἀλιπ. «Μαραθὼν» τῶν κ. κ. Νήλ και Παντελῆ. Η ἐποικεύη και διαρρόθησε τοῦ ἔτερον σπάνιος τῶν ίδιων «Σαλαμίς», εὐρίσκεται ἐν τῷ περατούσθια.

— Συνεστήθησαν παρ' 'Ελλήνων ἐν Λονδίνῳ αἱ κάτιοι νέα ναυτικαὶ ἑταῖραι:

— «MEDITERRANEAN AND ATLANTIC LINE, LTD», μὲ κεφάλαια 100.000 λιρῶν. Διενθύνται ταῦτης εἶναι ὥ. κ. κ. Λεον. Ι. Γούλανδρης και Λάζ. Α. Χότας. Τὰ γραφεῖα τῆς ἐγκατεστάθησαν εἰς: CORPS' BUILDING, 59, ST MARY AXE, LONDON, E. C. 3.

— «PANMARIN SHIPPING Co, LTD», μὲ κεφάλαια 100.000 λιρῶν και δ)νσιν, ὡς ἡ ἀνωτέρω.

— «LIVADIA SHIPPING Co, LTD», μὲ κεφάλαια 50.000 λιρῶν και δ)νσιν ὡς αἱ ἀνωτέρω.

— «TANKERS TRANSIT AND SHIPPING Co, LTD», μὲ κεφάλαια 10.000 λιρῶν και δ)νσιν : 24, ST MARY AXE, LONDON E. C. 3.

Οι ἐν Νέα 'Υδρη ἄνεργοι:

Κατὰ τὴν εἰργασίαν ἐκ Νέας 'Υδρως, τὴν 1ην 'Οκτωβρίου 1946 εἰς τὸν ὃντο λιμένα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ενθίσκοντο οἱ ἐξηῆς ἄνεργοις "Ἐλληνες ναυτικοί": 6 πλοίαρχοι, 5 ὑποπλοίαρχοι, 1 ἀνθυποπλοίαρχος, 3 ἀσυμπατσάται, 8 αἱ μηχανικοί, 3 β' μηχανικοί και 2 γ' μηχανικοί, ήτοι ἐν δλω 28 ναυτικοί μας.

Αἱ ἀποζημιώσεις διὰ τοὺς ἀπολεσθέντας

Εἰς δόν γεντέρας ἀποφάσιες τοῦ Α. Ο. Κ. Π., τῆς 4ης και 7ης 'Οκτωβρίου, ἐπεδικάσθησαν διὰ τὰς οἰογενείας 26 ἀπολεσθέντων ναυτικῶν μας 328.5 ἑκατοντ. δραχμῶν, κατανεμηθέντα εἰς τοὺς κατωτέρῳ δικαιούσους:

Ἐν. Μελιδώνης β' μηχαν. («Πίνδος») διὰ τοὺς κληρονόμους Τ. Μελιδώνη 15 ἑκατ. δραχμῶν.

Αθ. Φαρμακίδης πλοίαρχος («Ορος Μισάλη») διὰ τὴν Εἰρήνην Α.

Φαρμακίδην 18 ἑκατ. δοζ.

Θ. Χατζόνορης ναύτης («Ιζάριον») διὰ τὴν Καλλιόπην χήραν Θ. Χατζόνη και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δοζ.

'Αλ. Ραψατζῆς μάγειρος («Κορινθακός») διὰ τὴν Ζηνοδίαν χήραν Α. Ραψατζῆ και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δοζ.

Χρ. Μπελόνιας θερμαστῆς («Ενίκ. Πατέρας») διὰ τὴν 'Ερ. κ. Χρ. Μπελόνια και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δοζ.

I. Καραμούζης ναύτης («Άννα Βούλγαρη») διὰ τοὺς Ν. και Μ. Καραμούζη 11.5 ἑκατ. δοζ.

I. Καταψαταράκης ναύτης («Μαρουσώ Λογοθέτη») διὰ τὴν Π. Α. Καταψαταράκη 11.5 ἑκατ. δοζ.

Δημ. Τονιάζος μάγειρος («Άννα Βούλγαρη») διὰ τὴν Μαργ. χήραν Δ. Τονιάζο και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δοζ.

K. Καταψαταράκης ξελονοργός («Γρανικός») διὰ τὴν "Άνναν χήραν K. Καταψαταράκη 11.5 ἑκατ. δοζ.

M. Μάνεσης πλοίαρχος («Όλγα Ε. Εμπειρίκου») διὰ τὴν "Άνναν χ. Μ. Μάνεση και τὰ τέκνα της 18 ἑκατ. δοζ.

Δ. Κουμπῆς ναύτης («Εδρος») διὰ τὴν χήραν Δ. Κουμπῆ και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δοζ.

Δημ. Βαλλανός οἰκον. αξιωματικός («Σάμος») διὰ τὴν 'Ελ. χήραν Βαλλανός 7.5 ἑκατ. δοζ.

'Ελ. Μεταξᾶς πλοίαρχος («Νεμέα») διὰ τὴν Μαρ. χήραν Η. Μεταξᾶς δοζ. 18 ἑκατ. δοζ.

Δ. Καψημαλόπονδος ὑπο)ρχες («Ελληνικό») διὰ τὴν "Άνναν χήραν Δ. Καψημαλόπονδον και τὰ τέκνα της 15 ἑκατ. δοζ.

Χρ. Λυγκώνης ἀσφραστοτῆς («Δίλας») διὰ τὴν Εναγγελίαν χήραν Χρ. Λυγκώνης 7.5 ἑκατ. δοζ.

I. Καρμίρης γ' μηχανικός («Πήγασος») διὰ τὴν Χαρ. χήραν I. Καρμίρη και τὰ τέκνα της 15 ἑκατ. δοζ.

K. Σαρατῆς γ' μηχανικός («Πολύτωρ») διὰ τὴν Σοφίαν K. Σαρατῆ και τὰ τέκνα της 15 ἑκατ. δοζ.

I. Μουρατίδης θερμαστῆς («Αργώ») διὰ τὴν Εναγγελίαν χήραν I. Μουρατίδη και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δοζ.

I. Πλυντᾶς δ' μηχανικός («Δημ. Γ. Θεομάρτζη») διὰ τὴν Ζωήν χήραν I. Πλυντᾶ και τὰ τέκνα της 15 ἑκατ. δοζ.

Π. Κοντός α' μηχανικός («Γρανικός») διὰ τὴν "Άνναν χήραν Π. Κοντός 18 ἑκατ. δοζ.

Θ. Γκόλφης θερμαστῆς («Ελληνικό») διὰ τὴν 'Ελένην I. Γκόλφη 11.5 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

I. Καφασατάνης γαύτης («Ελληνικό») διὰ τὴν Μαρ. χήραν Καφασατάνη και τὰ τέκνα της 11.5 ἑκατ. δοζ.

I. Μαστραντώνης δ' μηχανικός («Μάρω Υ.») διὰ τὴν Κυρ. Θ. Μαστραντώνη 12 ἑκατ. δοζ.

I. Δοῦκος ναύτης («Ελληνικό») διὰ τὴν Σταυρ. Θ. Δούκου 11.5 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

M. Λιάζωρης θερμαστῆς («Νικόλας Αγγελος») διὰ τοὺς Γεώργ. και "Άνναν Λιάζωρη 11.5 ἑκατ. δοζ.

Kai I. Παντελῆς γ' μηχανικός («Κονδύλης») διὰ τὴν "Ολγαν χήραν I. Παντελῆς και τὰ τέκνα της 15 ἑκατ. δοζ.

ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΣΥΝ. Π.Ε.

ΚΛΑΣΙΣ Α'.

Πᾶσα εύθυνη τοῦ πλοιοκτήτου ἀπὸ ἀσθενείας· καὶ ἀτυχήματα τοῦ πληρώματος.

ΚΛΑΣΙΣ Β'.

Τελωνειακὰ πρόστιμα, προσκρούσεις ἐπὶ μὴ ἐπιπλεόντων ἀντικειμένων ἐγκλήματος καὶ βλάβαι φορτίων κ.λ.π.

ΚΛΑΣΙΣ Γ'.

Νομικὴ ἀντιπροσώπευσις.

Ἐπανήρχισε τὴν λειτουργίαν του

ΕΔΡΑ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ :

Λεωφ. Μεγ. Βρεταννίας 8, Τηλέφωνον 41-747

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΤΔ. ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

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

ΚΑΣΠΙ, ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

"Έτος ιδρύσεως: 1933"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ έν ΧΑΙΦΑ:
τῆς "Ακτοπλοΐας τῆς Έλλάδος",
τῶν "Ελληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν",
Ἐργασθέντες διὰ τὴν ΚΔΑΣ, τὸ BRITISH
MINISTRY OF WAR TRANSPORT, τὸν S.T.O.
Γραφεῖα εἰς: ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΑ, ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ,
ΓΙΑΦΘΑΝ, ΤΕΛ-ΑΒΙΒ.

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

Telegrams: PRAKTEL, HAIFA. P.O.B. 27, Haifa

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 - Άσφαλειαι - Αντιπροσωπεῖαι

Πλατεία Κουντουριώτου 25, Τηλ. 37-18

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΠΡΙΚΟΝΗΣΟΣ.

Οι Πράκτορες σας διὰ τοὺς
λιμένας Παλαιστίνης

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

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

Τηλεγραφή μεταγραψίες: ALLALOUFCO TELAVIV
Υποκτήματα: ΧΑΙΦΑ — ΙΟΠΗ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Ναυτικοί Πράκτορες — Ναυλώσεις — Άσφαλειαι
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—TEWFLIK (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

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

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 (ΛΙΒΥΣ)

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΝ ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ

ιδιαιτέρως συνιστάται ἀπὸ^{τοῦ}
πολλοὺς φίλους του καὶ πελάτας του
διὰ τὴν συστηματικὴν ἐργασίαν του
καὶ τὴν ἐνεργητικότητά του.

Γραφεῖα: ΓΑΛΑΤΑ, ΚΑΡΑΜΟΥΣΤΑΦΑ, 75

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ P.O.B. 548

Τηλεγραφήματα: AITOURAN Τηλέφ. 29.965

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Τόν. ναυ. γρ.	ΛΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγια Βαρθάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04 2458	εἰς Ζογκονίδάκ 14 'Οκτ. ὥπλο φόρτωσιν
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνης	11 3508	ἀνεχ. ἐκ Πέρση Σαΐδ 3 'Οκτ. (διαταγάζει)
Άγια Μαρίνα	«Κέκσος» Α. Ε.	12 4151	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 8 'Οκτ. διά Χάρδην
Άγιοι Βίκτωρες	νιοί Ν. Ι. Παπέρα	19 4344	ἔφθ. Χούλι 23 Σεπτ. παρέμενεν 7 'Οκτ.
Άγιος Βλάσιος	Εύγενια Ι. Χανδρή	18 2974	ἀνεχ. Νεμούρ 5 'Οκτ. διά Λουδίνον
Άγιος Γεώργιος	νιοί Δ. Πανταλέοντος	11 4248	ἐκφορτώνει εἰς Ἀλεξανδρειαν 10 'Οκτ.
Άγης Γεώργης	νιοί Γ. Σιγάλας	08 2098	ἔφθ. Ἀλεξανδρειαν ὥπλο φόρτωσιν διά Ἀδριατικήν.
Αλκατ. Κουμαντάρου	Δδ. Κουμαντάροι	17 5933	διῆλθε Σιρβαλτάς 30 Σεπτ. διά Βόση. Ἀμερικήν
Άλεξάνδρα	Κ. Καρράς καὶ νιός	13 4355	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 6 'Οκτ.
Άμερική	Α. Λούζης	43 7176	παραμένει Φιλαδέλφειαν ἀπό 10 'Οκτ.
Άντικλεια	Π. Τζανετάτος	92 951	ἔφθ. Βιρτυτόν 6 'Οκτ.
Άννα	Ν. Λυκαρδόπουλος	19 5173	διῆλθε Σούνες 6 'Οκτ. διά Σαύγκον
Άννα Ν. Γουλανδρή	Δδ. Γουλανδρή	21 4358	ἀνεχ. Κωνιόπολην 1 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
Άννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19 2431	ἔφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
Άννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18 5685	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 2 'Οκτ. διά Βορδώ
Άννα Τ.	Θ. Λ. Τεργάζης	06 2728	εἰς Κάρδιφ 10 'Οκτ., ἐπισκενή
Άργολικός	Μαρῆς Ἐμπειρίκος	21 4786	ἔφθ. Αμβέρσαν 8 'Οκτ.
Άργω	«Ελληνικὸν Δημόσιον	18 5532	ἔφθ. Χάιφεν 9 'Οκτ. καὶ Ηερσαϊ 14
Άρμαθια	Δδ. Γιανναγά καὶ Σία	19 4683	διῆλθε Σούνες 4 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17 5692	εἰς Σαύγκον 1 'Οκτ.
Άσπασια Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38 4854	ἀνεχ. Λέροντέζ Μαρζές 28 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
Βαρβάσι	Δημ. Ι. Χανδρής	15 3874	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 4 'Οκτ. διά Ντακάρ
Βόλος	«Ελληνικὸν Δημόσιον	23 1175	ἀνεχ. Πειραιά 14 'Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
Βόρειος Ήλλας	«Ελληνικὸν Δημόσιον	44 1923	ἀνεχ. Πειραιά 11 'Οκτ. διά Γένοβαν
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20 6343	εἰς Ρόττερνταμ 10 'Οκτ., ἐπισκενή
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπτωσης	18 4289	ἀνεχ. Ρεουνιόν 6 'Οκτ. διά Ταματάην
Γεώργιος Ζ.	«Ελληνες ἄγορασται»	05 480	ἀνεχ. Μπάρρον 2 'Οκτ., Γιβραλτάρ 9 διά Κύπρον
Γεώργυ. Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13 4044	ἀναζωπειτε Βανδάρ Σατούρ 15—16 'Οκτ. διά Ηερσαϊ
Γεώργυ. Μ. Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21 5728	ἀνεχ. Αδελαΐδα 4 'Οκτ. καὶ Σιγκαπούρην 10
Γεώργυ. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α. Ε.	38 5482	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 5 'Οκτ. διά Αμβέρσαν
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλινός»	06 3016	εἰς Σφάξ ὥπλο φόρτωσιν διά Καλαί
Δημ. Ἰγγλέσης	νιοί Δ. Ἰγγλέση	18 5275	διῆλθε Μαδέρας 4 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
Δημ. Χανδρής	Δημ. Ι. Χανδρής	10 4643	εἰς Τάιν 5 'Οκτ.
Διαμαντῆς	Διμ. Πατέρας	19 5253	διῆλθε Τέιμπη Μπαίη 9 'Οκτ. διά Ντωμπιλαν
Δωδεκάνησος	Δδ. Γράτσον	45 7176	ἐκφορτώνει εἰς Μπάρι 5 'Οκτ.
Δωρὶς	«Ηλίας Χατζηλίας»	17 4604	ἔφθ. Χάρδην 7 'Οκτ.
«Εδή Λιθανού	Ν. Λιθανός	37 4839	ἀνεχ. Ντωμπιλαν 24 Σεπτ. διά Μπονένος "Αἴρες
Ελρήνη Σ. Εμπειρίκου	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	27 4163	εἰς Μπέζερταν 4 'Οκτ.
Έλενη (ἐπιθατηγόν)	Γ. Εμπειρίκος	03 1426	ἀνεχ. Πειραιά 13 'Οκτ. διά Κορήτην
Έλενη Κουλουκουντή	Δδ. Κουλουκουντή	38 5548	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Γένοβαν
Έλιζα	Α. Γ. Παπαδάης	19 1986	ἔφθ. Βασόραν 18 Σεπτ. πλός ἐκφόρτωσιν
Έλισσαδέτ	άδ. Μαζαράη	22 3553	ἔφθ. Αλγερίου 5 'Οκτ.
Έλλας	«Ελληνική» Α. Ε.	16 2081	ἔφθ. Λίβερπολη 10 'Οκτ.
Έλλας	Γ. Χρ. Λαμός	43 7176	ἀνεχ. Μόντπιλ 18 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
Έλλας	Α. Πρίντεψης	19 1492	ἀνεχ. Σφάξ 10 'Οκτ. διά Σέτταν
Έλπις	«Λιθανός» Α. Ε.	19 5627	εἰς λιμένα Μαδαγασκάρης 2 'Οκτ.
Εδήνος	άδ. Γουλανδρή	18 3551	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 4 ,Οκτ.
Εδύθαλα	Ενάγγ. Νομικός	90 192	εἰς πλόας Πατρών—Κρυονερίου
«Εφη	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09 4796	ἔφθ. Καλαί 5 'Οκτ.
Ζέφυρος	άδ. Κουλουκουντή	38 5548	διῆλθε Κρίστοφιλα 28 Σεπτ. διά Καλαφόρνιαν
«Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	«Ελληνικὸν Δημόσιον	18 5572	εἰς Τοκοπίλη 2 'Οκτ. φορτώνει διά Πειραιᾶ
«Ηπειρος	«Ελληνικὸν Δημόσιον	25 964	ἔφθ. Πειραιά 13 'Οκτ.
Ηράκλειον	Δ. Ν. Κουφός	06 1516	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ., ἐπισκενή
Ηρών	Γ. Βεργωτῆς	44 7198	εἰς Τάξανονβίλ 4 'Οκτ.
Θεμιστοκλῆς	νιοί Στ. Πολέμη	10 4427	ἔφθ. Πόρτ Χαρκόυτ 9 'Οκτ.
Θεομήτωρ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37 4815	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Οκτ. Μεσόγειον
Θεοφανώ Λιθανού	Π. Χατζηλίας	30 4123	ἔφθ. Αμβέρσαν 3 'Οκτ.
Θέτις	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88 1856	εἰς Αλεξανδρειαν 14 'Οκτ. (διά Ηερσαϊ)
Θηρασιά Νομικοῦ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	41 7460	ἀνεχ. Μπάρρον 2 'Οκτ. διά Μπονένος "Αἴρες
Θράκη	Γ. Ἀγγελίδης	01 2107	ἔπλ. έξ. Ερυθρᾶς Θαλάσσης 14 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
Ίάκωβος	Γ. Δρακούλης	06 3916	ἔφθ. Χούλι 9 'Οκτ.
Ίθακος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15 4724	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 1 'Οκτ. διά Αμβέρσαν
Ίλισσδε	Π. Χατζηλίας	30 7035	ἔφθ. Χάρδην 9 'Οκτ.
Ίόνιον	«Θηραϊκή» Α. Ε.	11 1881	εἰς Τέξας 10 'Οκτ. (διά Ηερσαϊ)
*Ιρις	«Ελληνικὸν Δημόσιον	20 5791	ἀνεχ. Μπάρρον 2 'Οκτ. διά Μπονένος "Αἴρες
Ιω. Φράγκος	Μάρος. Φράγκος	12 3442	ἔπλ. Χούλι 2 'Οκτ. διά Μάλταν
Καθαριώτισσα	νιοί Γ. Καραβία	13 1877	ἔφθ. Αμβέρσαν 11 'Οκτ.
Καλάμαι	«Ελληνικὸν Δημόσιον	20 5791	ἔφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	39 5215	ἔφθ. Οράν 10 'Οκτ.
Καττιγκώ Χατζηπατέρα	νιοί Κ. Χατζηπατέρα	13 3661	ἔφθ. Τερεζίνα 12 'Οκτ.
Κέρκυρα	Ν. Κονδύλης	42 7191	ἐκφορτώνει εἰς Τεργέστην 12 'Οκτ.
Κορινθία (ἐπιθατηγόν)	Ελλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	11 3874	ἀνεχ. Μασσαλίαν 12 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
Κορυτσά	Ἀποτόλοια τῆς Ελλάδος	86 1053	ἀνεχ. Πειραιά 13 'Οκτ. διά Χίον
Κρήτη	«Ελληνικὸν Δημόσιον	20 7744	εἰς Κάρδιφ 5 'Οκτ. (διά Τέλ. Αΐδι)
Κυκλαδες	Γ. Ήλιόπουλος	05 7157	ἔφθ. Βηρυτόδην 9 'Οκτ. εἰς Βενετίας
Κωνσταντίνος Η.	Γ. Μ. Σταματελάτος	03 2527	ἔφθ. Κοτόνον 4 'Οκτ.
Λειθασθ	Σ. Λιθανός	41 7157	ἀργεὶ εἰς λιμένα Αίγαντον
Λέσθος	Θρ. Βογιατζήδης	28 4573	εἰς Τέξας 10 'Οκτ. (διά Ιταλίαν)
Λεωνίδας	νιοί Α. Κονδύλη	12 3923	διῆλθεν "Αγιον Βιζέντιον 1 'Οκτ. διά Χάρδην
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18 5686	ἔφθ. Περονοβίεν 28 Σεπτ.
Μακεδονία	«Ελληνικὸν Δημόσιον	42 7044	ἀνεχ. Ντεμεράρα 9 'Οκτ. διά Τούνισταντ
Μαλισκάδες	Μαρῆς Εμπειρίκος	12 3903	ἔφθ. Ροζάριο 6 'Οκτ.
Μαργαρίτα	Στέφανος Σφιανός	89 2187	ἔφθ. Μπόναν 6 'Οκτ.
Μαργ. Χανδρή	Δημ. Ι. Χανδρής	20 5401	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 25 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμός	12 4707	ἔφθ. Αμβέρσαν 11 'Οκτ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶς	15 4447	ἔφθ. Λομπίτο 8 'Οκτ.

Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδ. Κυρτάτα	04	4784	είς Πειραιά 14 'Οκτ., έποκενή	
Μάρπησσας	Ν. Εύσταθίου	19	5476	είς λιμένας 'Αργεντινής 12 'Οκτ.	
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διήλθε Σπιτχεντ 10 'Οκτ. εκ Ρόττερνταμ	
Μεσσαριά	Εύπαγη. Νομικός	89	350	ἀργεῖ Πειραιά 14 'Οκτ.	
Μισιούλης	Χ. Ηπείρως πλ.	44	7176	ἀνεχ. Σαΐν Ναζάρ 5 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην	
Μιμόδας	«Εμπορική-Έφορπλιστική»	05	3071	ἔφθ. Τεττιλ. Μπαϊ 9 'Οκτ.	
Μίνα Λ. Καμπάνη	πληρ. Α. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.	
Μιχαήλ 'Αναγνος	Π. Καλλιμανόπουλος	44	7176	ἀνεχ. Κάρδιφ 8 'Οκτ. δι' Αργεντινήν	
Μιχ. Λ. Έμπειρικος	έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκου	18	5202	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 24 Σεπτ. διὰ Ντώριταν	
Ναντίν	'Εμπορ. - 'Εφορπλιστική	04	3582	παραμένει εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 21 Σεπτ.	
Ναύαρχος Κουντουριώτης	'Ιω. Καρράς	45	7247	διήλθε Μάλταν 5 'Οκτ. διὰ Γλασκώδην	
Νέα 'Ελλάς	άδ. Γουλανδρή	22	16991	ἔφθ. Μόντρεαλ 30 Σεπτ.	
Νηρεύς	'Ηλ. Γ. Χατζηλίας	37	5205	ἔφθ. Μάσσαλιαν 5 'Οκτ. (διαταγάς)	
Νίκη	«Κάσος» Α. Ε.	44	7247	ἔφθ. Αμβέρσαν 24 Σεπτ., παρέμενε 5 'Οκτ.	
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλιμος	10	4540	ἀνεχ. Σαΐν Ναζάρ 2 'Οκτ. διά Ζογκούλδας	
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	«Αλαντικός» Α. Ε.	17	3201	ἀνεχ. Καζαπλάγκαν 29 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν	
Νικ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	ἀνεχ. Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διὰ Κιουρασσόφ	
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	ἀνεχ. Τάιν 20 Σεπτ. διὰ Λιτ. Αρφικήν	
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 1 'Οκτ. διὰ Λάζ Πάλμας (διαταγάς)	
"Ολυμπος	Κούλουνθος - 'Εμπειρ.	18	5216	ἔφθ. Χάροης 9 'Οκτ.	
"Ορος Αίτνα	«Αλαντικός» Α. Ε.	29	4230	ἔφθ. Γένοβαν 9 'Οκτ.	
"Ορος Έλικων	«Τράμπ» Co	18	5525	ἔφθ. Γάνδην 3 'Οκτ. καὶ Καλαί 9	
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθν. - Κουλουκουντής	17	3704	διήλθε Μοντεβίδεο 5 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ	
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	ἔφθ. Αμβέρσαν 24 Σεπτ., παρέμενε 5 'Οκτ.	
Παναγής	Ν. Λυκαϊαδόπουλος	20	5194	ἀνεχ. Σαΐν Ναζάρ 14 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ	
Πειραιεύς (έπιβατηγόν)	'Ελληνικὸν Δημόσιον	29	1493	εἰς Ταξίδια Σούες — Ερυθρᾶς Θαλάσσης	
Πετρόβιλ	«Τρανσπετόδηλος	Α. Ε.	03	4634	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρή	23	4693	ἀργεῖ οἶς Ντόρμπαταν	
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτος	04	2650	ἀνεχ. Μπονέρος "Άρθρες 9 'Οκτ. διὰ Λαζ Πάλμας	
Πίδεντ Κλήραρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	ἀνεχ. Τρίπολην 12 'Οκτ.	
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 'Οκτ.	
Ριχέρδος Δ. Λάσιονς	Γ. Λύρας	45	7176	διήλθε Μοντεβίδεο 5 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ	
Ροδόπη	'Ελλην. Δημόσιον	44	1923	ἀνεχ. Θεσσαλίην 14 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ	
Σαλαμινία	Ε. Πετρούποτσ-Γ. Τάνες	01	3634	εἰς Ταξίδια Σούες — Ερυθρᾶς Θαλάσσης	
Σουλιώτης	«Ναντίλος» Α. Ε.	17	4300	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ	
Σπέτσαι	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	εἰς Μόμπιλ ἀπὸ 23 Σεπτ.	
Σπυρίδων II	Δεία πολέμου	17	4387	ἔφθορτώνει εἰς Καλαί, 12 'Οκτ.	
Στάμος	Δ. Φαραίλιδς	14	3801	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 'Οκτ.	
Σταυρόδης	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	διήλθε Μοντεβίδεο 5 'Οκτ. δι' Αμβέρσαν	
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδης	18	5653	εἰς Μπελάνην 14 'Οκτ.	
Στέφανος Σ.	Π. καὶ 'Ιω. Σαμωνᾶ	04	646	ἀνεχ. Τάιν 4 'Οκτ. διὰ Τρογκέδα	
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5643	διήλθεν "Αγ. Βιζέντιον 10 'Οκτ. διὰ Βορδό	
Ταξιάρχης	άδ. Λαμπού	13	4221	ἔφθ. Αμβούργον 26 Σεπτ.	
Ταμγετος	Κουλούνθρου - Εμπειρίκου	18	5687	ἔφθ. Μασσαλίαν 26 Σεπτ.	
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	ἀνεχ. Τεργεστίνη 8 'Οκτ. διὰ Τρίπολην	
Τασία	Καδιώ Σιγάλα	04	3034	Ίδε: «ΚΟΚΕΡΕΛΑ», σημαία Παναμᾶ	
"Υδρα	Ν. Απόδιακος	45	7176	παραμένει Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 11 Σεπτ.	
"Υδρούσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	ἔφθ. Σόντερλαντ 25 Σεπτ., παρέμενε 5 'Οκτ.	
"Υπανς	άδ. Συνδινού	09	1459	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ μὲ ζημίας	
Φλώρα Νομικού	Λουκάς Νομικός	21	1783	ἔφθ. Μπόναν 9 'Οκτ.	
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	εἰς Πειραιᾶ 14 'Οκτ.	
Χειμάρρα	Έλληνικὸν Δημόσιον	05	1221	ἀνεχ. Πειραιᾶ 14 'Οκτ. διὰ Θεσσαλίην	
Χλος	Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἀνεχ. Λορέντζο Μαρζές 26 Σεπτ. διὰ Μπονέρος "Άρθρες	
Ψαρά	'Αθαν. Αναστασίου	45	7247	παραμένει εἰς Μόμπιλ ἀπὸ 28 Σεπτ.	
Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4793	ἔφθ. Βασόδραν 30 Σεπτ., φορτώνει	

Τὰ ύπο Παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγά μας

"Αννα	έτ. Μεσογείου	89	1870	πωληθέν, μετωνομάσθη «LOCHITA»
"Αντιόπη (τάνκερ)	N. Κονιαλίδης	14	4046	ἀνεχ. Βαλαράσιον 4 'Οκτ. διὰ Καλλάω
"Αρκτικ (σημ. Χονδούρας)	άτμοπολία Διεθνής	19	4886	ἔφθ. Μπονέρος "Άρθρες 28 Σεπτ.
"Αρόξα	'Ιω. Π. Χαδούη	22	1979	ἔφθ. Γάνδηρ 3 'Οκτ.
"Ατλαντικ (σημ. Χονδούρας)	άτμοπολία Διεθνής	19	5524	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Οκτ. διὰ Σάντος
"Αρτεμίς (τάνκερ)	έτ. Οδυσσογυάντης	19	6599	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 20 Αύγ. έποκενή
Βαϊμέα	I. Καρδαρᾶς	19	5670	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Οκτ. διὰ Ρίο Γκράντε
Βιντσέντοια (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	20	6886	ἔφθ. Αρούπια 5 'Οκτ.
Βύρων	έτ. «Βυζόνα»	05	339	ἔφθ. Καλσρόνα 28 Σεπτ.
Γεροδῆμος	Έμμ. Γιαννουλάτος	99	3076	ἔφθ. Καλιπούταν 27 Σεπτ.
Γεώργιος	έτ. Παπαδάκη	17	5915	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 28 Σεπτ. διὰ Γαλλίαν
Γκάρτικαν (χονδ.)	Βασ. Χανιώτη	07	1768	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
Δημήτριος	έτ. Μεσογείου	19	2512	ἀνεχ. Καλάμας 5 'Οκτ. καὶ Μάλταν 8 διὰ Νέαν 'Υόρκην
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιαραφλόρες»	19	812	ἔφθ. Επιρρα 14 'Οκτ. εἰς Σύρου
"Ελλενικ (χονδ.)	Στ. Νιάρχου	ἀνεχ. Λόδς "Αντζελες 27 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
"Ελλενορ	Π. Λοΐζος καὶ Σια	20	3482	εἰς Νέαν 'Υόρκην 10 'Οκτ., ὑπὸ παραλαβῆν
"Ιντρέπιτο	έτ. Ντιάνα	20	2310	ἀνεχ. Σίδνευ (Καναδᾶ) 3 'Οκτ. διὰ Βίνδσορ
Καλλιρόη (τάνκερ)	N. Κονιαλίδης	22	8432	ἀνεχ. Καλλάω 2 'Οκτ. διὰ Τάλαρα
Κάθεο Ματαπάς	Πέππα - Κουμανταρέα	01	1129	εἰς Μπλάνθ ἀπὸ 10 'Ιουν., έποκενή
Κατούμπα	άδ. Γουλανδρή	13	9424	ἀνεχ. Σίδνευ (Ανθοράλιας) 6 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
Κένταυρος	έτ. Κριστούπαλ	19	6064	εἰς Χάμπτον ρόδος 5 'Οκτ.
Κοκερέλ	έτ. «Κάντια»	04	3479	ἔφθ. Μοντεβίδεο 19 Σεπτ.
Κουλέμπρα	έτ. Πορτομπέλλο	19	5261	ἀνεχ. Ντιούλα 1 'Οκτ. διὰ Πόρτ Μπονέ
Λέανδρος	'Ιω. Λιβανός	10	610	εἰς Μασσαλίαν 10 'Οκτ., έποκενή
Λέικ Πλίζαντ	έτ. «Πούντα Αλτα»	18	2858	εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων Β' Αμερικῆς
Λόδιντα (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικοῦ	16	5505	ἀνεχ. Τάλαρα 28 Σεπτ. διὰ Μολλέντο
Μακένα	έτ. Μακένα	19	2729	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 'Οκτ.
Μακίκι	I. Καρδαρᾶς	17	5924	εἰς Λόδς "Αντζελες 1 'Οκτ.
Μάρζορου	έτ. «Πούντα Αλτα»	19	2660	ἀνεχ. Χαβάναν 21 Σεπτ. διὰ Μανάτι
Μερόπη (σημ. Χονδούρας)	N. Κονιαλίδης	19	7588	ἔφθ. Μόμπιλ 27 Σεπτ.
Μολιντέσα	έτ. 'Ιθάκη	11	4088	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 26 Σεπτ. διὰ Κούβαν
Ντελαρόφ	ὑπὸ παραλαβῆν	20	6021	εἰς Ήνοιαν. Πολιτείας, ὑπὸ παραλαβῆν

Νόρντικ (σημ. Χονδούρας) . . .	άποικοία Διεθνής . . .	20	7583	άνεγ. Χάμπτον φόδος 3 'Οκτ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
Ντέννυ	Γ. Χατζηλίας	15	1255	εἰς Μόμπιλ. 5 'Οκτ., ἐποκενή
Ούταχαν	"Ελληνες ἀγορασταὶ . .	19	7031	φθάνει εἰς Βορδό 17—20 'Οκτ.
Όρινόκο (έπιθ. υπερωκ.) . . .	Θ. Ἐπιφανείάδης κλπ. .	28	9660	εἰς Νέαν 'Υόρκην 14 'Οκτ., ἐποκενή
Πάραλος II	έτ. Πάραλος	18	6049	άνεγ. Χάμπτον φόδος 21 Σεπτ. διὰ Γαλλίαν
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτης . .	19	6495	ἔφθ. Μοντεβίδεο 7 'Οκτ.
Πόλις τῶν Ἀθηνῶν (Χουνδ.)	Β. Χανιώτη	20	7783	ἀναγνωρεῖ Νέαν 'Υόρκηρ ὥρας Νοεμβρ. διὰ Πειραιᾶ
Πόρτια V	Δ. Καπότας-Μ. Βάτης .	04	978	ἔφθ. Μασσάβαν 20 Σεπτ.
Πουκοῦ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα	36	7104	διῆλθε Σαίν Τόμας 23 Σεπτ. διὰ Χονιακάν
Πριμαδέρα	'Ιω. Κοσμάς	20	6027	ἔφθ. Χάμπτον φόδος 4 'Οκτ.
Πριμαδίστα	'Ιω. Κοσμάς	18	5695	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 20 Σεπτ.
Ριζάκουα	Δ. Πετρόπουλος . .	21	1925	ἔφθ. Λονδίνον 28 Σεπτ.
Σαντιάγκο	Σ. Γ. Ἐμπειρίκος . .	08	3864	ἔφθ. Ντατάρ 29 Σεπτ.
Σύγκνετ	ἀδ. Γουλανδρῆ . .	11	3726	άνεγ. Πόρτ Χάρροντ 6 'Οκτ. διὰ Κοτόνον
Σόνια	"Ελληνες ἀγορασταὶ .	19	5354	εἰς Νέαπολιν 10 'Οκτ.
Σουέρτε	Κομι. «Βαπόρες» .	10	3649	ἔφθ. Σαδόναν 21 Σεπτ.
Σωκράτης	N. Κονιαλίδης . . .	21	7409	διῆλθε Λάζ Πάλμας 21 Σεπτ. διὰ Γένοβαν — Πειραιᾶ
Φαίαξ II	Σπ. Παραμυθιώτης .	44	7060	φορτώνει εἰς Λορέντζο Μαρκές 12 'Οκτ.
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλενικ» .	02	10375	εἰς Γένοβαν 10 'Οκτ., ἐποκενή
Φρίζος II	έτ. Κρίστομπαλ . .	19	5055	ἔφθ. Γάνδην 6 'Οκτ.
Ωκεάνικ (σημ. Χονδούρας)	άποικοία Διεθνής .	20	7583	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 1 'Οκτ.
Ωκεανός	έτ. Πάραλος	18	4716	άνεγ. Ντωρμπαν 7 'Οκτ. διὰ Μοντεβίδεο

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 ἀνακατασκευὴ τοῦ 1944
ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸν Ναυαρχεῖον.**

Ἐκτόπισμα 950 τόννων. Διαστάσεις: Μήκος 187.10 ποδῶν. Πλάτος 35.6 ποδῶν. "Υψος 18.6'" ποδῶν. Ιπποδύναμις 1.400. Ταχύτης 14 μιλ. Κατανάλωσις 12 τόν. πετρε λαίου. Μηχανή τριπλής ἔκτονώσεως. Λέθητες δύο, πιέσεως 200 λιθρῶν, θερμαινομένης ἐπιφανείας 4000 τετρ. ποδῶν.

Τὸ σκάφος διαθέτει: Γυροσκοπικὴν πυξίδα, θυθομετρικὸν μηχάνημα, 2 Ἀντλίας Horizontal Duplex διαστάσεων 14 X 10 I/2 X 12, δύο ήλεκτρογεννητρίας, 2 θερούλκα. Κλάσις Βέριτας. Κατάστασις ἀρίστη. Πετρελαιαποθήκαι 274 τόννων.

Δύναται μετατραπῆ εἰς φορτηγόν μὲ δύο κύτη χωρη τικότηος 700 τόννων. Προϋπολογισμὸς τοιαύτης μετατροπῆς Νέαν 'Υόρκην δολ. 20.000.

"Ινα συμπληρωθῆ τεχνικὸς ἔξοπλισμός του διὰ ναυαγιασίας, τὸ σκάφος ἔχει ἀνάγκην σωληνώσεων διὰ τὰς δαντίλιας, σύρμα διὰ τὰς ρυμουλήσεις καὶ εἰδικὸν διὰ τὴν ρυμούλησιν θαρρούλκον, εὐχερῶς καὶ εἰς χαρηλάς τιμᾶς ἔξευρισκόμενα εἰς Νέαν 'Υόρκην, ἐκ τοῦ ἐκποιουμένου Ἀμερικανικοῦ ὄλικοῦ.

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

2) «SAGOLAND» φορτώση Βραζιλίαν τον 15νθήμερον Οκτωβρίου

Διά πλειόνας πληροφορίας αποταθήτε εις:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Μέγ. Σπυράκη, Φιλωνός 51, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-Τηλ. 42.721-43.391

Telephone 681

Code Used:

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

Cable Address:
«LATHIPHIA»

DAWOOD & CO.

Dubash Department

GOVERNMENT CONTRACTORS, PROVISIONMERCHANTS,
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., FATERSON, SIMMONDS & Co. Ltd., BEN LINE OF LEITH, SUN SHIPPING CO. LTD., R. S. DALGLEISH LTD., SIR W. R. SMITH & SONS LTD., HUGH ROGARTH & SONS, SIR R. ROPNER & Co. Ltd., SIR JAMES BELL & CO., TURNBULL, SCOTT & CO., G. HEYN & SONS LTD. (HEYN LINE), EVAN THOMAS RADCLIFFE & CO., COMMONWEALTH GOVERNMENT LINE OF STEAMERS, JAMES CHAMBERS & CO. (DODWELL CASTLE LINE), BULLARD KING & Co. Ltd., (NATAL DIRECT LINE), THE TANK STORAGE AND CARRIAGE CO. LTD., THE EAST ASIATIC CO. LTD., N. CHR. EVENSEN, FRANCIS PEEK & Co. Ltd., BRUUN VAN DER LIPPE, DOLLAR STEAMSHIP CO. LTD., FURNESS SHIPPING & AGENCY CO. LTD., ETC., ETC.

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.

MARINE SUPPLIES

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

Άξιότιμοι Κύριοι,

Λαμβάνομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ἀναγγεῖλωμεν τὴν σύστασιν ιδιαιτέρας Διευθύνσεως τοῦ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΜΑΣ ΕΝ ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ ΓΡΑΦΕΙΟΥ, τοῦ εἰδίκου διὰ ναυτικὰ εἰδῆ μηχανῆς καὶ καταστρώματος,

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ μηχανέλατα, παρεμβύσματα καὶ διάφορα δικιὰ καταστρώματα εἰς δαυναγωγίστους τιμάς.

ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ΠΑΣΑΝ ΠΑΝΡΟΦΟΡΙΑΝ σχετικὴν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἐπιθεώρησιν, ἀλλαγὴν σημαίας καὶ ἀναλημάνομεν ἐπιθέψιν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν πλοίων, καθαρισμὸν λεβήτων καὶ λοιπῶν ἔργασιῶν.

Ἐπίσης ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ ρυμιουλκὰ πάσης ἵπποδυνάμεως καὶ εἰμεθα εἰδίκοι διὰ ἀνθρακεύσεις πλοίων καὶ γενικῆς διὰ σιανδήποτε ἔργασιαν σχετικὴν μὲ τὴν ναυτιλίαν.

Διὰ τῆς διμέσου καὶ ταχείας ἔξυπηρετήσεως μας, Κύριοι εἰμεθα δέδαιοι διὰ θάλασσαν νὰ σᾶς ἀποδείξωμεν εἰλικρίνειαν καὶ οικονομίαν.

Μετ' ἔξαιρέτου ὑπολόγισμας

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.

TOK
100
300
700

“Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ” Α.Ε.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΟ KONTINENT Ai γραμμαί μας ΕΠΑΝΕΛΗΦΘΗΣΑΝ

Διά πληροφορίας ἀπευθυντέον:

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

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