

NAYTIKA XPONIKA



1η Νοεμβρίου 1946

Αρ. Φύλλου 274/33



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 274(33)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1946

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Πρός τὸ τέρμα

Ἡ ἀπὸ τριμήνου περίπου ἀναληφθεῖσα σοθαρά προσπάθεια διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας δι' ἀποκτήσεως σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ἀμερικανικῶν πλοίων πολεμικῆς κατασκευῆς, προσεγγίζει πρὸς τὸ εὐτυχές τέρμα.

Κατὰ τὴν εἰρηναϊκήν πληροφορίας τῆς Νέας Ύόρκης, ὁ υπουργός τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀθραζάμ, μεταθάς εἰς Οὐάσιγκτον, ἐπεσκέψθη τὸν Πρόεδρον τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς ναυάρχου Σμίθ, μετὰ τοῦ διοίου συνεζήτησε διὰ μακρῶν τὰς λεπτομέρειας τῆς παραδόσεως τῶν ὑπὸ Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀγορασθέντων πλοίων. Ἡδη ἐπιτεύθεται νὰ ἐπιληφθεῖσας τῶν σχετικῶν διατυπώσεων, οὕτως νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ὑψώσις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἰς τὰ ἀγορασθέσμενα πλοῖα κατὰ τὸν προσεχῆ Δεκέμβριον.

Κατὰ τὰς αὐτὰς πληροφορίας, αἱ ύπὸ ἐφοπλιστῶν μας ύποθεσίαι αἰτήσεις πρὸς ἀγοράν ἀμερικανικῶν πλοίων, ύπερέθησαν τὰς ἔκατον καὶ τὸ γεγονός τοῦτο ἀποδεικνύει πάσον δικαίον εἰχον οἱ ἔξι ὑπαρχῆς σχόντες τὴν πρωτοθουλίαν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν πλοίων αὐτῶν, ὅταν ἐπὶ ὀλοκλήρους μῆνας διεξήγαγον ῥαχεῖς καὶ ἐπιμόνους ἄγωνας πρὸς δλας τὰς διευθύνσεις διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἔργου, τὸ διόπιον ἀνέλαθον. Διόπι τὸ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ δλη ἰδέα τῆς ἀγορᾶς εἰς σημαντικὸν ἀριθμὸν ἀμερικανικῶν πλοίων πολεμικῆς κατασκευῆς πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν κατὰ τὸν πόλεμον ἀπολεσθέντων, συνελήφθη, κατ' ἀρχῆν, ἀπὸ τὸν ὄμιλον τῶν ἐν Ἀμερικῇ εὑρισκούμενων Ἐφοπλιστῶν, οἱ δοποῖοι, μετὰ ὑθετεῖν μελέτην τοῦ ζητήματος, κατέληξαν εἰς τὴν σκέψιν, ὅτι, ὑπὸ τὰς σημειρινὰς διεθεῖσις ναυτιλιακᾶς συνθήκας, ἡ μόνη δόδος, τὴν ὅποιαν εἶχομεν νὰ ἀκολουθήσωμεν διὰ τὴν ἔσαρξην τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκρότησεως, ἥτο ἡ ἀμεσος ἀδίκησις σοθαροῦ, ὅπωδηποτε, ἀριθμοῦ νέων πλοίων, διὰ τῶν δοποίων θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐπανεμφάνισις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἰς τοὺς ὡκεανούς καὶ τὰς θαλάσσας καὶ δὴ εἰς ἐποχὴν παρουσιάζουσαν εὐνοϊκούς δρους ἀποδοτικῆς ἐργασίας.

ἸΑΛΑ' εἰς τὴν σκέψιν τῶν αὐτὴν οἱ ἐν Ἀμερικῇ ἐφοπλισταὶ μας δὲν συνήντησαν κατ' ἀρχᾶς εὐμενῇ ὑποδοχὴν ἀπὸ δλην τὴν Ἐφοπλιστικὴν οἰκογένειαν. Πολλαὶ ἀντιρρήσεις καὶ ἐπιφυλάξεις καὶ δισταγμοὶ διετυπώθησαν καὶ ἐπιμόνως ὑπεστηρίχθησαν, εἰς ὑθετοῦν δόδον ἡ δλη προστάθεια ἐφάνη, πρὸς στιγμήν, κινδυνεύουσα νὰ ἀποτύχῃ. Καὶ αἱ ἀντιρρήσεις αὐταὶ ἀφέωρων κυρίως τὴν ποιοτικὴν κατάστασιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων πολεμικῆς ασκευῆς, ἐναντίον τῶν δοποίων εἶχον σχηματισθῇ εὐρέως δια- ἐμέναι προκαταλήψεις, τροφοδοτούμεναι ἀπὸ ἀριστους καὶ ἔκαριθρωτος φήμας περὶ τῆς στερεότητὸς των, τῆς ἀντοχῆς εἰς μακρῶν ἐμπορικὴν ἐμπετάλλευσιν, τῆς ἀντιοκονομικῆς ταναλώσεως καυσίμων κλπ. Αἱ προκαταλήψεις αὐταὶ ἐναντίον ν «Λίμπερτς» ἐθεάσαν μέχρι τοῦ σημείου, δόστε νὰ θεωροῦνται πλοῖα ταῦτα ὑπὸ πολλῶν ὡς ἀχρηστὸν ὄλικόν.

Ἐκ τῶν ὑστέρων αἱ γνῶμαι αὐταὶ φαίνονται ἐσφαλμέναι, ὅπως ἀποδεικνύει τὸ γεγονός διὰ πολλαὶ ναυτικαὶ χῶραι ἀπεφάσισαν νὰ ἀγοράσουν τοιαῦτα πλοῖα, τῶν δοποίων ἡ χρησιμότης δι' ὠρισμένα εἰδῆ φορτίων καὶ ὠρισμένους τομεῖς εἶναι ἀναμφισθήτης. «Ἔτοι, δοσον περνοῦσαν αἱ ἡμέραι καὶ αἱ ἔβδομαδες, αἱ προκαταλήψεις καὶ οἱ δισταγμοὶ ὑπεχώρουν καὶ, ἐνῷ δάφοροι προέβλεψαν διὸ τοῦ Ἐλληνος ἐφοπλιστα, οἱ δοποὶ θὰ ἡσαν διατεθεμένοι νὰ ἀγοράσουν «Λίμπερτς», θὰ ἡσαν ἐλάχιστοι, θλέπουμεν σήμερον τὰς αἴτησεις νὰ ὑπερβαίνουν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἔκατον, τὸ ἀνώτατον δριον, τὸ διόπιον οἱ ἐν Ἀμερικῇ ἐφοπλισταὶ εἶχον καθορίσει εἰς τὸ ἀττημά των πρὸς τὴν Ἀμερικανικήν καὶ Ἑλληνικήν Κυβέρνησην καὶ τὸ διόπιον τότε εἶχε θεωρηθῆ ὑπὸ τινῶν ὡς ὑπερβολικῶν καὶ ἀπραγματοπόίητων.

Βεβαίως, διὰ τῆς ἀγορᾶς τῶν ἔκατον ἀμερικανικῶν πλοίων δὲν λύεται τελικῶς τὸ ζῆτημα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκρότησεως, οὔτε ποσοτικῶς, οὔτε ποιοτικῶς. Διόπι μὲ τὰς ἔκατον αὐτὰ ὡκεανοπόρα φορτηγά μόλις τὸ ἐν τέταρτον περίπου τῆς προπολεμικῆς δυνάμεως μας εἰς τοιαῦτα πλοῖα ἀντικαθιστῶμεν. Τὸ μεγίστον μέρος, ἐπομένως, τοῦ ἔργου διὰ τὴν ὀλοκληρωτικήν

ἀποκατάστασιν τοῦ προπολεμικοῦ μας στόλου εύρισκεται εἰσέτι πρὸ ἡμῶν καὶ, ὅταν ἀναλάθωμεν τὴν προσπάθειαν ταύτην, θὰ ἔχωμεν τὴν εὐκαρίσιαν νὰ μελετήσωμεν ἀπὸ δλας τὰς πλευράς τὰς κατευθύνσεις, ποὺ θὰ πρέπει νὰ ἀκολουθήσωμεν ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τῶν πλοίων, τὰ δποῖα θὰ χρειασθῶμεν πρὸς δλο- κλήρωσιν τοῦ ἔργου τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀναδημιουργίας.

Ἄλλα τὴν μεγάλην αὐτὴν προσπάθειαν δὲν προβλέπεται, ὑπὸ τὰς σημειρινὰς παγκοσμίους ναυτιλιακάς συνθήκας, ὅτι θὰ δυνηθῶμεν νὰ φέρωμεν εἰς ταχὺ πέρας. Θὰ ἀπαιτηθῇ χρόνος πολὺς διὰ νὰ ἀποκτήσωμεν τὰ τριακόσια περίπου νέα φορτηγά, τὰ δποῖα θὰ πρέπει νὰ προσθέσωμεν εἰς τὰ ἀγορασθέντα «Λίμπερτς», διὰ νὰ ἀποκαταστήσωμεν ποσοτικῶς τὸν προπολεμικὸν φορτηγόν μας στόλον. Καὶ τοῦτο, διόπι, ἐάν πρόκειται νὰ υπηργίσωμεν τὰ πλοῖα ταῦτα, θὰ εἰμεθα υποχρεωμένοι νὰ ἀναμείνωμεν ἐπὶ τινὰ ἔτη μέχρις οὐ τὰ εύρωπατικά ναυπηγεῖσα, τὰ δποῖα στόμερον εἶναι ἀποσχολημένα μὲ παραγγελίαι 2-3 ἔτῶν, ἐλευθερωθοῦν καὶ δυνηθῶν νὰ δεχθῶν τὰς ιδικάς μας παραγγελίας.

Ἀσχέτως, δημα, τοῦ ζητήματος τοῦ χρόνου, ἡ ἀνάληψις τοῦ ἔργου τῆς δλοκληρωτικῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ προπολεμικοῦ μας στόλου διὰ νεοναυπηγήτων πλοίων, προσκρούει εἰς ἔν δυνηρέθλητον ἐμπόδιον. δηλαδή, εἰς τὸ ύψηλὸν ναυπηγικὸν κόστος, τὸ δόπιον, κατὰ πᾶσαν πρόβλεψιν, δὲν φαίνεται νὰ μειωθῇ εἰς τὸ μέλλον. Καὶ ἐρωτᾶται: Ποὺ θὰ εύρους οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ τὰ ἀναγκαῖα κεφάλαια, διὰ νὰ καλύψουν τὰς ἀπαιτηθούμενας διπάνας διάρροας ταῦτα ναυπηγήσεις, ἀφοῦ τὰ ἔκ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων τῶν πλοίων δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν πληρωμὴν οὔτε τοῦ ἡμίσεος τῆς ἀξίας ἐνὸς νεοναυπηγήτου φορτηγοῦ;

Ἐκ τῶν ἀνώτερων, ἐπομένως, ἀποδεικνύεται, νομίζομεν, περιτράνως, ὅτι ἡ γνῶμη τῆς ἀποχῆς ἀπὸ τὴν ἀγοράν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ τῆς ἀναμονῆς, τὴν δποῖαν πολλοὶ ἐφοπλισταὶ ὑπεστήριζον ζωηρῶς πρὸ τυνος ἀκόμη χρόνου, καίτοι ὑσιζομένη εἰς σφρονας καὶ συντηρητικάς ἀρχάς, περιέκλειε τὸν κίνδυνον νὰ παραίνωμεν ἐπὶ μακράν χρονικήν περίοδον, ἄγνωστον πόσης διαρκείας, ἀνευ πλοίων, μὲ δλεθρίας συνεπείας διὰ τὴν δλην ναυτιλιακήν μας ύπόστασιν, ἡ δποῖα θὰ ἐνεκροῦτο καὶ θὰ κατεδικάζετο εἰς μαρασμὸν εἰς μίαν ἐποχήν, δπου αἱ ἄλλαι χῶραι, ναυτικαὶ καὶ ἀνατοι, ἀπιδίονται εἰς δργαστικήν δρᾶσιν διὰ τὴν ναυτιλιακήν των ἐπικράτησιν.

Ὑπὸ τὸ πνέμα τοῦτο διὸ ἀντιμετωπίσωμεν τὴν ἀπόκτησιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, δὲν ἡμποροῦμεν παρὸ νὰ ἐπικροτήσωμεν τὴν λαμπρὰν πρωτοθουλίαν τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ νὰ χαρετίσωμεν τὸ ἔργον τοῦτο ὡς μίαν σθεναράν προσπάθειαν διὸ τὴν ἐπιθωσιν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, ὑπὸ τὰς σημειρινὰς κρισίμους συνθήκας. Αἱ εὐχθύδημεν δλοι, δπως ἡ ἐποπάθεια αὕτη εὐνοηθῇ καὶ ἀπὸ τὰς περιστάσεις, δπότε θὰ μᾶς δώσῃ δρᾶστερον τὰ μέσα νὰ τὴν συνεχίσωμεν πρὸς δλοκληρωσιν τοῦ ἔργου τῆς μεταπολεμικῆς ναυτιλιακῆς ἀναδημιουργίας μας.

Καὶ συνάλλαγμα:

Ο κ. Ἀθραζάμ, κατὰ τὰς ἔξι Ἀμερικῆς πληροφορίας μας, ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ἔκει ἐνεργειῶν του διὰ τὴν τελικὴν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, ἐζήτησεν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, δπως τῶν ἔκ των εἰς συνάλλαγμα ἐσόδων τῶν πλοίων, εἰσάγεται εἰς «Ἐλλάδα καὶ φαίνεται δτι κατ' ἀρχὴν ἡ πρότασις ἐγένετο δεκτή ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ συζητοῦνται οἱ δροὶ καὶ τὸ ποσοστὸν τῆς εἰσαγωγῆς αὕτης συναλλάγματος,

Δὲν γνωρίζομεν εἰσέτι λεπτομερείας τῆς προτάσεως καὶ κατὰ πόσον τελικῶς αἱ διεξαγόμεναι συζητήσεις θὰ καταλήξουν εἰς θετικὸν ἀποτέλεσμα. Βεβαίως, τὸ πρᾶγμα δὲν είναι τόσον εύκολον διὰ τὰς ἔτη τῷ ἔξωτερικῷ ἐργαζομένας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις νὰ ἀναλάθουν ρητὴν καὶ καθωρισμένην υποχρέωσιν εἰσαγωγῆς εἰς «Ἐλλάδα συναλλάγματος εἰς τῶν ἐσόδων των καὶ τοῦτο διότι, ὡς είναι γνωστόν, αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν ὡκεανοπόρων Ἑλληνικῶν πλοίων είναι υποχρεωμέναι ἔξι αὐτῆς ταύτης τῆς φύσεως των νὰ πληρώνουν δλα τὰ ἔξοδά των εἰς ἔνον συνάλλαγμα. Τὰ καύσιμα, τὰ ἔφδοια, τὰ λιμενικά, τὰ ἀσφαλιστρα, τὰ ἔξοδα ἐπισκευῶν κλπ., δλα πληρώνονται εἰς ἔνον συνάλλαγμα. Ἀκόμη καὶ ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων, καίτοι ταῦτα ἀποτελοῦνται ἀπὸ «Ἐλληνας, καταθάλλεται εἰς συνάλλαγμα.

Ἐάν δὲ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ἀπομένῃ περιθώριον καθαροῦ κέρδους, καὶ τοῦτο πρέπει νὰ παραμείνῃ εἰς ζένον συναλλαγμάτων διὰ τὰ σχηματισμής ἀποθεματικόν, τὸ δόποιον εἶναι ἀπαραίτητον διὰ τὴν καλύψιν των ἔξδόων εἰς δυσμενεῖς ἐποχάς καὶ διὰ τὴν ἀγυρᾶν ἡ ναυτιλγήσιν νέων πλοίων. Οστε, κατὰ θάσιν καὶ κατ' ἄρχην, αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τῶν ὠκεανοπόρων πλοίων εἶναι δικαιολογηγμέναι νὰ φύλαττουν ὡς κόρην ἀφθαλμοῦ τὰ συνάλλαγμα, ποὺ ἀποκοῦν ἀπὸ τὰ ἔσσοδά των, καὶ πᾶσα τυχόν δέσμευσις ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου θὰ ἐπρεπε νὰ ἀποφευχθῇ, ὡς σαλεύουσα αὐτὰ ταῦτα τὰ θεμέλια τῶν ἐπιχειρήσεων.

"Αλλως τε, παρά τὴν ἀναμφισθήτητον ταύτην ἀνάγκην τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διὰ συνάλλαγμα, εἶναι γεγονός, δῆτα προπολεμικῶς ἀξιόλογος ποσθῆτας ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτους εἰσήγητο εἰς τὴν χώραν, τὸ δόποιον, κατὰ τὰς ἐπισήμους στατιστικάς τῆς Τραπέζης, τῆς Ἑλλάδος, ἀνήρχετο εἰς τρία περίπου ἑκατομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας ἐπήσιως. Οὕτω, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἦρχετο δεύτερον εἰς ἀξίαν, μετὰ τὸ ἐκ καπνοῦ εἰσαγόμενο τοιοῦτον, καὶ ἔκαλυπτε μέγα ποσοστὸν τοῦ ἐλλείμματος, τὸ δόποιον ἡ Ἑλλάς πάντοτε ἐμφανίζει εἰς τὰς μετά τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορικάς της σχέσεις. Σημειεύτεον δέ, δητεῖ, ἐνώ τὸ καπνικὸν συνάλλαγμα ἦτο κατά τὸ μεγαλύτερον μέρος πλασματικόν, διότι, ἀντὶ ξένου συναλλαγμάτος, εἰσήγοντο εἰς τὴν χώραν ἐμπορεύματα οὐχὶ πάντοτε πρώτης ἀνάγκης διὰ τοῦ συστήματος τῶν κῆληριγκς, τούναντίον τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἦτο αὐτούσιον καὶ ὅγιές, διάφανον νά χρησιμοποιηθῇ ἐλευθέρως ὑπὸ τοῦ Κράτους πρός δάντιμετροισιν ἀπαραιτήτων καὶ πρωταρχικῶν συναλλαγματικῶν ἀναγκῶν. Πολύτιμος, ἐπομένως, ἦτο ἡ συμβολὴ τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας εἰς τὸ πεδίον τοῦτο.

Θά ήτο δυνατόν, θεσσαλίας, νά πορίζεται ή χώρα περισσότερον ναυτιλιακόν συνάλλαγμα, έαν έδιδετο ή δέουσα προσοχή εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ έαν κατενοεῖτο ή ἀξία της. Έάν, αἴφνης, ή θιομηχανία τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων ὠργανοῦτο καὶ ἀνεπτύσσετο εἰς τοιούτον θαθμόν, λότε νά γίνη ἵκανη νά ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, σημαντικώτατα ποσά ξένου συναλλάγματος, τὸ δόπιον δαπανᾶται εἰς τὸ ἔξωτερον δι' ἐπισκευάς, θά εἰσήγετο εἰς τὸν τόπον, ἐνῷ παραλλήλως θά έδιδετο ἐργασία εἰς χιλιάδας τεχνικῶν καὶ ἐργατῶν.

Καὶ εἰχομέν μὲν προπολεμικάς ἀρκετά καλάς μηχανουργικάς ἐπιχειρήσεις ἐν Πειραιεῖ, αἱ δόποιαι ἡσυχολοῦντο εἰς ἐπισκευάς πλοίων μὲ σχετικῶς ἱκανοποιητὴν δὲν δυνάμεθα γὰρ εἴπωμεν, οἵτι ἀπὸ ἀπόφεως ἀξιόλογους βιομηχανίας ἐπισκευῶν πλοίων εύρισκόμεθα εἰς τὸ ὑψος τῆς ναυτικότητος τῆς χώρας καὶ τῆς ἐπικαίρου θέσεως τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου. Μᾶς ἔλειπον καὶ αἱ ἀναγκαῖαι ἔγκαταστάσεις καὶ τὰ τεχνικά μέσα καὶ τὸ εἰδικευμένον τεχνικὸν προσωπικὸν καὶ ὅτι ἐκάμομεν, τὸ κατωρθόναμεν μὲ τὴν ἀξιοθαύμαστον, τῷ ὅντι, ικανόττα τοῦ Ἐλλήνος νάρα ἀπληρώνῃ τάς ἔλλειψεις μὲ τὴν εὐφύναν του καὶ τὴν πολυπραγμούντην του. Ὅπο τάς μεταπολεμικάς, δύμως, συνθήκας τῶν τεραστίων μηχανικῶν προόδων τοῦ κόσμου, τὰ πρωτόγονα μέσα μας δὲν ἡμιποροῦμεν πλέον νά σταθοῦν. Χρειαζόμεθα τόσα πολλά, ὥστε δὲν ἡμιποροῦμεν νά αὐτοσχεδιάζωμεν καὶ νά μπαλώνωμεν τὴν περίστασιν ἐκ τῶν ἐνόντων. Ἡ βιομηχανία τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων εἶναι μία ἀπὸ τὰς πλέον ἐνδεδειγμένας διὰ τὴν Ἑλλάδα, διότι καὶ ίδικόν μας ἀξιόλογον ἐμπορικὸν στόλον ἔχομεν, δυνάμενον νά συντηρῇ ἀνελλιπῶς τὴν βιομηχανίαν αὐτὴν καὶ ἔντα πλοΐα θά δημιουρία νά προσελκύσωμεν εἰς τὰ συνεργεία μας. Καὶ δύμως, ἐνῷ ἀκούομεν καὶ βλέπομεν νά ἰδρύωνται αἱ πλέον ἀκατάλληλοι βιομηχανίαι, αἱ δόποιαι κατανοῦν ἐπαγθές θάρος διὰ τὸ καταναλωτικὸν κοινόν, συντηρούμεναι δι' ἀπαγορευτικῶν δασμῶν, ποὺ ἀποκλείουν εὐθηνότερα προϊόντα τοῦ ἔωτερικοῦ, ἡγονήσαμεν καὶ παρημελήσαμεν τὴν βιομηχανίαν ἐπισκευῆς πλοίων, ὡς καὶ τὴν ναυπτήγησεων ῥωμένων κατηγοριῶν καὶ μεγεθῶν πλοίων, αἱ δόποιαι θά ἡσαν ἀπολύτως ἐνεργητικαί, καὶ θά ἡμιποροῦσαν νά ἔξελιχθον σύν τῷ χρόνῳ εἰς ἔνα ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους βιομηχανικούς κλάδους τῆς χώρας. Τὸ ζῆτημα, θεβαίων, είναι σοθικάρωταν καὶ εἰς τὰς ὀλίγας αὐτὰς γραμμάς τὸ θέλισμαν ἀπλῶς ἐξ ἀφορῆς τῆς περὶ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος συζητήσεως, ἐπιφύλασσόμενοι νά τὸ ἔξετάσωμεν εύρυτερον, ἀποδίδοντες εἰς αὐτὸ τεραστίαν σημασίαν.

Telegrams:
"GENICOLAOU,
LONDON

AANEIA

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ

αν. "Ἐν μόνον θεωροῦμεν σκόπιμον νὰ τονίσωμεν ἐνταῦθα. Τὸ γεγονός, ὅτι οῆμερον, δόποτε τὰ ζένα ἔργοστάσια ἐπισκευῶν πλοίων εἶναι τόσον ἀπηροχολημένα, ώστε τὰ πλοῖα εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ περιμένουν ἐπὶ μακρὸν χρόνον διὰ κάμουν τὰς ἐπισκευάς των, ἐμφανίζεται ἔξαιρετική εὐκαιρία διὰ νὰ καταβλῶμεν πᾶσαν προσπάθειαν πρὸς τὴν ὁργάνωσιν μιᾶς θιομηχανίας ἐπισκευῶν πλοίων εἰς σοσσαράν κλίμακα μὲ τὴν θεβαίοτητα πλήρους ἐπιτυχίας εἰς τὴν προσπάθειάν μας ταύτην.

‘Η εύλογημένη έργασία

Μὲ τὸ ἀναμενόμενον τέρμα τῶν διατυπώσεων διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, θά ἔχωμεν νά ἀσχοληθῶμεν καὶ μὲ τὸ ζήτημα τῆς ἐπανδρώσεώς των, τὸ ὅποιον ἔχει ἀνάγκην ιδιαιτέρας προσοχῆς, μελέτης καὶ δργανώσεως, λαμβανομένου ὑπὸ ὅψη τοῦ μεγάλου ὀρίθμου τῶν ἀπαιτούμενών ναυτεργατῶν καὶ τῶν δυσκολιῶν μεταφορᾶς των εἰς τὸν τόπον τῆς παραλαβῆς τῶν πλοίων ὑπὸ τάς παρούσας ἀνωμάλους συγκοινωνιακάς συνθήκας.

Ἐάν ή διά τὸν προσεχῆ Δεκέμβριον ὑπολογιζόμενή παράδοσις τῶν πλιοίων δὲν ἀναθληθῇ ἐξ ἀπρόσπου τινός γεγονότος, θά πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ ἀσχοληθούν οἱ ἄρμδοι μὲ πλεῖστα καὶ ἀρκετά περίπλοκα προβλῆματα, τὰ ὅποια πρέπει νὰ ἐπιλυθοῦν συντόμως, οὕτως ὅστε νὰ μὴ δημιουργηθοῦν χρονοτριβαὶ καὶ ἀκαταστασίαι εἰς τὴν παραλαβὴν τῶν πλιοίων.

‘Η ἐν Ἀμερικῇ παρουσία τοῦ κ. Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀσφαλῶς, θά συμβάλλῃ κατά πολὺ εἰς τὴν ἔκει ρύθμισιν ὠρισμένων ἡπτάμενων καὶ ἐπίτζουμεν ὅτι θὰ ἀκούσομεν εὐχαρίστους εἰδήσεις ἐπὶ τοῦ προκειμένου. ‘Ἀλλὰ καὶ ἐνταθα ύπάρχει πολλὴ ἔργασία διὰ τὴν προπαρασκευὴν καὶ δργάνωσιν τοῦ ὅλου ἔργου καὶ νομίζομεν, ὅτι οἱ ἀρμόδιοι θὰ ἔχουν ἡδη ἀρχίσει τὴν σχετικὴν μελέτην.

Μὲ πόσην εὐχαρίστησιν, εἰμεθα θέσαιοι, θά ἀκούσουν οἱ ναυπεργάται μας τὴν εἰδήσιν τοῦ τερματισμοῦ τῶν διαπραγματεύσεων καὶ διατύπωσεων διὰ τὴν τελικὴν παράδοσιν τῶν πλοίων καὶ πόσον εὐπρόσδεκτον θὰ είναι τὸ προσκλήτηριον σάλπισμα, ὅχι πλέον διὰ νὰ ὑπόθαλουν αἰτήματα καὶ διαμαρτυρίας ἢ διὰ νὰ ὑψώσουν τοὺς γρόβθυς των μὲ ἀπειλάς καὶ κραυγάς ἀπογνώσεως, ἀλλὰ διὰ νὰ ἀναλάθουν, ἐπὶ τέλους, τὴν ἐπὶ τόσα ἔτη ἀναμενομένην εὐλογημένην ἔργασίαν ἐπὶ νέων πλοίων, μὲ τὴν κυανόλευκον κυματίζουσαν ὑπερηφάνως εἰς τὰς πρύμνας των.

Μακρά καὶ καταθλιπτική ὑπῆρξεν ἡ περίοδος τῆς ἀνέργιας τῶν ναυτεργατῶν μας. Τόσα ἔτη μιᾶς στεριανῆς ζωῆς, ποὺ τὴν καθισθίαν διέιστον ἢ στέρησις καὶ ἡ πικρία καὶ ἡ ἀθλιότης καὶ ἡ ἀδράνεια, δὲν ἦτο δυνατὸν παρὰ νὰ τοσαύσουν πολλά δύναται νεῦρα, νὰ κάμψουν χαρακτήρας, νὰ θολώσουν διανοίας. 'Ο κενὸς στόμαχος εἶναι ὁ χειρότερος οὐμένουλος καὶ εἶναι ἀναπόφευκτος ἡ ἐπιδρασις τῆς ἀπαθλιώσεως ἄκδημη καὶ εἰς τὰς πλέον ἴσχυράς ἰδιουσκρασίας. Καὶ δωμας, 'Η ναυτεργατική μας οἰκογένεια, ἐν τῷ συνόλῳ της, πλήν δίλιγων αἰσθέρεων, ὑπέστη τὴν μακροχρόνιον καὶ ἔξαντλητικὴν δοκιμασίαν τῆς ἀνέργιας, καὶ τῶν στερήσεων μὲν ἔγκαρπτέρησιν καὶ ἀντοχὴν τοιαύτην, ποὺ μόνον πραγματικοί ναυτικοί, συνηθισμένοι εἰς τὰς θυέλλας καὶ τὰς τρικυμίας τοῦ ἐπαγγέλματος, ἡμποροῦν νά ἔχουν. 'Εκλεισταὶ διὰ τὰς εἰς τὰς παραπλανητικάς φωνάς τῶν Σειρήνων, ποὺ τούς ἐκάλουν εἰς τὴν ἔξεγερσιν, τὴν ἀνομίαν καὶ τὴν ἀναρχίαν. Μὲ τὴν εὐθύναν, ποὺ χαρακτηρίζει τὸν 'Ἐλληνα ναυτικόν, κατενόησαν, διτὶ μὲ τὰς φωνάς καὶ τὰς ἀπειλάς καὶ τὰς ἐκνόμους πράξεις, ὅχι μόνον δὲν ἐλύετο τὸ ζῆτημά των, ἡ εὔρεισις ἐργασίας, ἀλλά, τούναντίον, ἀπειλακρύνοντα ἀπό τὴν λύσιν, διότι πλοία υπὸ 'Ἐλληνικῆν σημαῖαν δὲν ἐπρόκειτο νά ἀποκτηθοῦν ὑπὸ συνθῆκας ἀναρχίας καὶ ἀναστατώσεως τῶν πληρωμάτων. Καὶ ἀνέμενον μὲ ὑπομονὴν καὶ ἔγκαρπτέρησιν τὴν ὥραν, ποὺ θὰ ἔκα λοῦντο νά παραλάσουν τὸν σάκκον των καὶ νά μπαρκάρουν, διὰ νά συνεχίσουν τὴν ἐπὶ τόσα ἔτη διακοπεῖσαν ἐργασίαν, ἀπό τὴν δροσίαν καὶ μόντιν ὃ ἀνθρώπος ποὺ ἔχει συνείδησιν ὅτι διαφέρει ἀπό τὸ κτήνος, θὰ ἡμπορέσῃ νά κερδίσῃ μίαν ἀξιοπρεπή, ἔντιμον καὶ εὐτυχισμένην ζωὴν.

Καὶ ἡ ὥραια αὐτῆς στιγμὴ ἔρχεται, ἥλθεν. Οἱ καλοὶ ναυτικοὶ μας ᾧς ἀποτινάζουν τὰ ράκη τῆς πτωχείας καὶ μαζὶ μὲ αὐτά τὴν πικρίαν καὶ τὴν ἀγανάκτησιν καὶ τὰς δηλητηριώδεις θεωρίας, ποὺ οἱ ἐκμεταλλεύται τῆς ἀνθρωπίνης ἀθλιότητος εὔρηκαν

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ANSWER

τήν εύκαιριαν νά ένσταλάξουν εἰς τάς ψυχάς των καὶ τάς διανοίας των. "Ας ξαναγίνουν καὶ πάλιν οἱ λαμπροί" Ελλήνες ναυτικοί, χάρις εἰς τοὺς ὅποιους ἀπό τὰ καΐκια ἐφθάσαμεν εἰς τά ύπερωκεάνια. "Ας ἀνασκούμπωθούν καὶ ὃς ἀναλάβουν τὸ ἔργον τῆς ἀναδημιουργίας τῆς Ναυτιλίας μας εἰς μίαν καλόπιστον καὶ γεμάτην ἐνθουσιασμὸν συνεργασίαν μὲ τοὺς ἄλλους ναυτιλιακούς παράγοντας, τοὺς ἐφοπλιστάς, οἱ ὄποιοι, ὅπως ἀποδεικνύουν μὲ τάς πράξεις των, κοιμοῦνται καὶ ὀνειρεύονται καὶ μελετοῦν καὶ σχεδιάζουν ἔν καὶ μόνον: πῶς νά κάνουν περισσότερα καὶ καλλίτερα καράβια. Ἀλλὰ τὰ καράβια αὐτά θέλουν ψυχὴν καὶ τὴν ψυχὴν αὐτὴν μόνον ἡ ἔργασία, ἡ καλὴ καὶ τιμὴ καὶ εὐλογημένη ἔργασία τῶν πληρωμάτων ἡμπορεῖ νά τὴν δώσῃ. Καὶ τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα, εἰμεθα δέβαιοι, θὰ κατανόσουν τὸν ἀγώνα ζωῆς ἡ θανάτου, ποὺ διεξάγει σήμερον ἡ σημαία μας μέσα σὲ τόσους ισχυρούς ἀντιπάλους. Καὶ θὰ κρατήσουν ύψηλά τὴν κυανόλευκον.

Τὰ παρήλια ἀποκλείονται:

"Ισως νά μᾶς ἐπιτρέψουν — λέγουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ἀγγελικοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας — τὴν ἀγοράν πλοίων διὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, παρηλικῶν πάντως. Αὐτή είναι ἡ ἀπάντησις εἰς σχετικὸν διάδημα τοῦ κ. Ἀθραάμ κατὰ τὴν εἰς Λονδίνον παραμονήν του.

Νά κρατήσουν διὰ τοὺς ἑαυτούς των οἱ φίλοι μας "Ἄγγελοι ἐφοπλισταὶ τὰ παρήλια σκάφη, λέγομεν ἡμεῖς. 'Απατῶνται, ἀν πιστεύουν εἰς τὴν δυνατότητα «πλαστρίσματος» τῶν ἀχρήστων πλοίων των εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν. Δὲν πρόκειται μὲ σκάφη 25 καὶ 30 ἑτῶν νά ἀνασυγκροτήσωμεν τὰ χαμένα σκάφη μας οὔτε καὶ νά ἔξοφλησώμεν τοὺς «μπλοκές» λογαριασμούς τῶν ναυτιλιακῶν μας κεφαλαίων, ἀγοράζοντες «παληοίσιδερα».

Τὸ «κομπόδεμα» τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ κεφαλαιον διὰ τὴν ἀνανέωσίν της, ἔστω καὶ εἰς λίρας, θὰ διαφυλαχθῇ ζηλοτύπως διὰ τὴν κατάλληλον εὐκαιρίαν ἀγορᾶς σκαφῶν ποιοτικῶν καλυτέρων, ἀποδοτικῶν, ἀνθεκτικῶν καὶ εἰς τοὺς δυσκόλους καιρούς τῆς ναυλαγορᾶς.

Τῷρα ἀγοράζομεν τὰ «Λίμπερτς». Είναι μία καλὴ, ἐνθαρρυντικὴ διὰ τὸ μέλλον, ἐπιτυχῆς ἀπαρχῆ. Θὰ περιμένωμεν διὰ νά συνεχίσωμεν τὴν προσπάθειαν. Παλαιά πάντως σκάφη δὲν πρόκειται οἱ ἔχεφρονούντες ἐφοπλισταὶ, οἱ προθλεπτικοὶ ἐπιχειρηματίαι νά ἀγοράσουν.

Τὰ παθήματα πρέπει νά μᾶς γίνουν μαθήματα. Τὸ κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας παλαιὸν γνωστὸν τροπάριον περὶ παρηλίκου χωρητικότητος, χαμηλῶν ἔξοδων κινήσεως, κακῆς μεταχειρίσεως τῶν φορτίων καὶ λοιπῶν κατηγοριῶν κατὰ κόρων εἰς τὸ παρελθόν ἀπό αὐτοὺς τοὺς "Ἄγγελους, τοὺς διατιθέμενους πάλιν νά μᾶς πωλήσουν παλαιά σκάφη, ἥκούσθη". Δὲν θὰ ἐπιτρέψωμεν τὴν ἐπανάληψίν του.

Η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία θὰ ἀνανέωσι τὴν πάση κυριολεξία. Τὰ «παληοίσιδερα» δὲν είναι ἀνανέωσις οὔτε καὶ ἀποκατάστασις.

Διὰ τὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμὴν

Δέχονται οἱ σύμμαχοι — πληροφορούμεθα ἀπὸ ὑπέρθινον ἀνακοίνωσιν — νά μᾶς παραχωρήσουν ἔναντι τοῦ ἐπιδικασθέντος ποσοῦ τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων, τὰ δύο ύπερωκεάνια «Σατούρνια» καὶ «Βουλκάνια».

Τὰ κοστολογούντα 16 περίποτα ἔκατον μύρια δολλαρίων, ὅπως είναι καὶ εύρισκονται. Θὰ χρειασθοῦν ἐν συνεχείᾳ, ἀν θὰ δεχθῶμεν τὴν παραχωρήσιν, κατ ἐκτίμησιν πρόχειρον εἰδίκῶν προσώπων, 4 ἀκόμη ἔκατον μύρια δολλαρίων διὰ τὰς μετασκευάς των καὶ θὰ ἔχωμεν τελικῶν νά ἀντιμετωπίσωμεν τὴν ἀμφιθίσιον ἔχυπρέτησιν καὶ ἀπόδεσιν ἐνός κεφαλαίου ἀρκετά σημαντικοῦ.

Δὲν είναι καὶ τόσον ἐνθαρρυντικοὶ διὰ μίαν ἀποδοτικὴν ἐπιχείρησιν οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί. Μὲ ἀρκετὴν δόσιν συντηρητικότητος πρέπει νά προσθέπωμεν τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς Ἐλληνικῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς. Δὲν νομίζομεν διὰ μᾶς χρειάζονται τὰ δύο αὐτά σκάφη. Τὸ ζήτημα δὲν ἔχει πρετήση 8 δρομολόγια ἐπτοιάς μὲ ύπερασφαλή τὴν ἀπόδοσιν. "Ενα δεύτερον, μικρότερον — τὸ «Ορενόκο» λ.χ. — θὰ συνεπλήρωνε τὴν ἔξυπηρτησιν τῆς γραμμῆς.

"Επειτα ζήτημα σοθαρόν ἀνακύπτει ἀπὸ τὴν παραχωρήσιν καὶ τοῦ ἐνός ἔστω σκάφους: Ποίος πρόκειται νά ἀναλάβῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ύπερωκεάνου; Τὸ Κράτος, θέσαι, ὅχι. "Απαγε τῆς θλασσοφυμίας. Πρέπει νά ἀναζητηθοῦν οἱ κατάλληλοι ἐπιχειρηματίαι, οἵτινες θὰ ἴσσαν καὶ εἰς θέσιν νά πληρώσουν καὶ εἰς τὸ Κράτος τὰ δολλάρια. Δὲν πρόκειται καὶ δὲν ἐπιτρέπεται τὸ Ἐλληνικὸν Δῆμοσιον μὲ τὰς ἀπειρός ἀμέσους ἀνάγκας περιθλάψεως καὶ ἀνασυγκροτήσεως νά κεφαλαιοποιήσῃ τόσα δολλάρια εἰς ζητησία. Θὰ τὰ εἰσπράξῃ ἔστω καὶ τμηματικῶς ἀπὸ τὸν ἐπιχειρηματίαν, πρὸς τὸν ὅπιον ὑπὸ δρους θὰ ἐκχωρήσῃ τὸ σκάφος, διὰ νά τὰ χρησιμοποιήσῃ ἀλλού παραγωγικῶς. Οπωσδήποτε εύρυτέρας θὰ τύχῃ συζητήσεως ἡ ύπόθεσις, διὰ τὸ Κυβέρνησις δεχθῆ τὴν πρότασιν τῆς παραχωρήσεως.

Αἱ παρατηρήσεις μας αὐταὶ πρόχειρον πάντως ἔχουν τὴν διατύπωσιν. Τὸ ζήτημα χρήζει ἔξονυχιστικῆς καὶ ύπερθινού ἀπὸ μέρους τῶν εἰδίκῶν ἀναλύσεων.

* * *

"Ἐν τῷ μεταξὺ δὲν πρόκειται οὐδὲ καθ' ὅλον τοῦ 1947 νά ἐπανίδωμεν δρομολογούμενον τὸ «Νέα 'Ελλάς». Κατὰ τὰς αἰσιωτέρας προθλεπτικοὶ καὶ σύμφωνα μὲ τὰς παρασχεθείσας δια-

θεσιαίσεις τῶν "Ἄγγελων ἀρμόδιων τὸ μοναδικὸν μᾶς ύπερωκεάνιον θὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν δύο τούλαχιστον κυκλικῶν ταξιδίων τῆς "Απω 'Ανατολῆς, κατὰ Μάρτιον δηλαδὴ τοῦ 1947 περίπου.

Σημειωτέον διὰ διὰ νά ἀποκατασταθῇ τὸ σκάφος εἰς τὴν πρότεραν, τὴν προπολεμικήν του κατάστασιν, θὰ χρειασθῇ ἡ διενέργεια ἐκτεταμένων ἐπισκευῶν καὶ μετασκευῶν. 'Οκτάμηνον χρονικὸν διάστημα δὲν κρίνεται ύπερθρολικὸν διὰ νά είναι ἔτοιμον τὸ σκάφος πρὸς δρομολόγησιν.

Χάνεται, δηλαδὴ, διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὴν Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν μία εὐκαιρία μοναδική, ὅπως ἐκμεταλλεύθωμεν τῷ ποὺ ἐπείγουσαν είναι αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι τὸ ύπερωκεάνιον μας. "Αν οἱ 'Ἄγγελοι, σύμφωνα καὶ μὲ τὸ συμβόλαιον τῆς μισθώσεως, παρέδιον εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὸ «Νέα 'Ελλάς» εὐθὺς ὡς ὁ πόλεμος Ἐλλής, κέρδη πολλά θὰ είχον ἡδη συσσωρευθῆ, κεφάλαια ἱκανά διὰ νά ἀντιμετωπίσωμεν τὴν ἀποκατάστασιν τῆς 'Υπερατλαντικῆς γραμμῆς διὰ νέου συγχρονισμένου, ἀνταξίου τοῦ προσρισμοῦ του σκάφους.

Δὲν τὸ ἔπρεπαν δυστυχῶς. Μετὰ ἔτος καὶ πλέον θὰ είναι πολὺ ἀργά διὰ τὸ «Νέα 'Ελλάς». Σάφη πολλά, νεοναυπήγητα, τὰ ἀμερικανικά, μετά μίαν διετίαν θὰ διαπλέουν τὴν Μεσόγειον.

Παραδείγματα

Θέλουν οἱ Νορβηγοί νά ἀντλήσουν ἀπὸ τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῶν πλοίων των τὸ μέγιστον εἰς δυνατόν ποσοστόν, χάριν τῆς συναλλαγματικῆς τῆς χώρας των ἐπαρκείας καὶ τῆς γενικότερας οἰκονομίας των ἀνασυγκροτήσεως.

Μέτρα πολλὰ καθίερωσαν πρὸς τοῦ, μέτρα καταδειχθέντα ἀποτελεσματικά, ώστε γά ύπολογίζουσαν σήμερον στατιστικῶς, διὰ τὰ 35 τοῖς ἔκατον τῶν ἀκαθάριστων ναύλων τῶν νορβηγικῶν πλοίων εἰσέρχονται εἰς τὴν Νορβηγίαν ὑπὸ μορφὴν συναλλάγματος.

Καὶ ἡ μὲν ἀπαριθμησις τῶν μέτρων δὲν είναι τοῦ παρόντος. "Ενα μόνον ἔξ αυτῶν, χαρακτηριστικών πράγματος, θ' ἀναφέρωμεν: Εἰς ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς Bop, Ἀμερικῆς, ὅπου συχνότατα είναι αἱ ἐπισκέψεις τῶν νορβηγικῶν πλοίων, συνεστήθησαν προμηθευτικά κάταστηματα, ἀπὸ τὰ δόπια ἐφοδιάζονται διὰ τὴν τροφοδοσίαν τῶν πληρωμάτων των τὰ νορβηγικὰ σκάφη μὲ προϊόντα ἔθνικῆς προελεύσεως εἰς τιμάς ὅμως εὐθηνάς.

"Ἐλλήν πλοίοφρος μᾶς ἔλεγε σχετικῶς, διὰ ποσότητες μεγάλαις νορβηγικῶν προϊόντων κατανάλισκονται οὕτω εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐνῷ καὶ οἱ Νορβηγοί ναυτιλλόδενοι ἔχουν τὴν τροφοδοσίαν, ποὺ είναι σύμφωνος μὲ τὰς δρέξεις των.

Δὲν θὰ ἔπρεπε μήπως νά μελετησωμεν καὶ ἡμεῖς τὸ ζήτημα αὐτό; Τὸ λάδι λ.χ. — δοχὶς ὅμως, μόνον αὐτὸς ποὺ λείπει συχνά ἀπὸ τὴν τροφοδοσίαν τῶν πληρωμάτων μας εύσομον καὶ ἀγόνως θὰ προσεφέρετο εἰς ωρισμένους μεγάλους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Κρίσιμοι στιγματικοί

Εἰς τὸ ἔξωτερικόν εὑρίσκεται αὐτὴν τὴν στιγμὴν τὸ κέντρον τοῦ θάρους τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Τὸ σύνολον σχεδὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου κινεῖται μεταξὺ 'Αγγλίας καὶ Ἀμερικῆς, σχεδιάζεται, ἐργάζεται, ἀγοράζεται πλοῖα καὶ καταβάλλει προσπάθειαν διὰ νά ἔπολυση τὰς ἀπὸ τὸν πολέμου θαθείσας πληγάδες εἰς τὴν ναυτιλιακήν μας ύπόστασιν καὶ διὰ νά ἀναπληρώσῃ τὰς τεραστίας ἀπωλεῖας τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἔχουν καταληφθῆ ἀπὸ ζητούντων πρὸς δημιουργικήν δρασίν, ἀποδεικνύοντα περιτράνων τὴν ἔμφυτον καὶ ἀκατανίκητον ροπήν των πρὸς τὴν θαλασσίαν ἐπιχείρησιν.

Αἱ σημειρίναι συνθῆκαι, ύπὸ τὰς ὁποίας εὑρίσκεται διεθνῆς ἐφοπλισμός, κάθε ἀλλό, θέσαι, παρὰ διμαλαὶ είναι. "Ανεμοὶ ἐκ διαφόρων διευθύνσεων πνέουν εἰς τὰ μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα. Ρεύματα ἀλληλοσυγκρούσμενα αἰσιοδοξίας καὶ ἀπαισιοδοξίας

E. E. SHARP & SONS LTD. ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

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

ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ

"STEPSOL,, & "ABUS,, ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

HULL (ΑΓΓΛΙΑ)

31 North John St.
LIVERPOOL

158, High St.
HULL (Eng.)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE» LIVERPOOL
«ACUTE» HULL

διά τό προσεχές καὶ τό ἀπότερον μέλλον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν ἐπικρατοῦν ἀλληλοδιαδόχως καὶ εἰς διαφόρους κύκλους, δημιουργοῦντα οὕτω μίαν συγκεχυμένην ἀτμόσφαιραν, εἰς τὴν ὃποιαν ὁ μῆ ψημειρος εἰς τὰ ναυτιλιακά ζητήματα δὲν δύναται παρὰ νὰ παραπαίη διστακτικός καὶ ἀναποφάσιστος.

"Ἄλλοι εὐρίσκουν συμφέρουσαν τὴν ἀγοράν πλοίων εἰς τὰς σημεινάς ὅμηλας τιμάς, ἐνῷ ἀντιθέτως ἄλλοι τὴν θεωροῦν ὡς συνεπαγόμενην μελλούσας ζημίας. "Ἄλλοι προβλέπουν διατήρησιν ἐπὶ ίκανὸν ἀκόμη χρόνον τῆς σημειρινῆς ίκανοποιητικῆς θέσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἐνῷ ἄλλοι φόθοῦνται ἐντὸς δίλγονος σοφαράν κρίσιν. "Ἄλλοι προσωνίζονται ἐπιδείνωσιν τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς καταστάσεως μὲ ἀμέσους συνεπείας διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἐνῷ ἄλλοι τούναντίον μίαν περίοδον μαρασμώδους ἔκκρεμότητος, ἀσκοῦντας τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἐπὶ ὅλων τῶν κλάδων τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τοῦ κόσμου.

"Ὕπὸ τὰς σημεινάς, λοιπόν, ἀνωμάλους συνθήκας ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρησίς ἐμφανίζεται μὲ τὰ κύρια χαρακτηριστικά τῆς ἀνεύθυντος, τῆς ἀσταθείας καὶ τῆς προσεπιλογῆς, ἐκδηλούμενα ὑπὸ τὴν πλέον ἐντονον μορφὴν καὶ θά πρέπει νὰ πεισθοῦν καὶ οἱ πλέον ἐνθερμοὶ ὑποστηρικταὶ τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ καὶ τῆς κρατικοποιησεως περὶ τοῦ κινδύνου, τὸν διόποιον ἐγκλείουν αἱ θεωρίαι των ἐφαρμοζόμεναι τυχόν εἰς τὴν ναυτιλίαν. 'Ἐάν οἱ θεωρίαι καὶ αὐτοὶ ἐμπαίνων εἰς τὴν σημειρινή θέσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν καὶ ἐπρόκειτο νὰ προδοῦν εἰς ὑπευθύνους ἐνεργείας, ἀπὸ τὰς ὅποιας θά δην δυνατόν νὰ προκύψῃ ἡ σωτηρία ή ἡ καταστροφὴ τῶν ἐπιχειρηματών των καὶ τῶν περιουσιῶν των, ἀσφαλῶς δὲν θά είχον πλέον τὴν γλώσσαν πολὺ ἐλευθέραν καὶ τὴν χειρά ξειρού, διὰ νὰ δηλαδοῦν καὶ νὰ γράφουν περὶ διευθυνμένης οἰκονομίας καὶ ἐντόνου κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὴν ναυτιλίαν. 'Ἄλλα μόνον ἔαν είχον τὴν εὐθύνην καὶ ἔαν ἐρριψοκινδύνευσαν τὰς περιουσίας των καὶ ὅχι, ὅπως συμβαίνει μὲ τοὺς δημοσίους λειτουργούς, οἱ διόποιοι καθημενοὶ πρὸ ἐνὸς γραφείου, διατάσσουν καὶ ἐνεργοῦν μὲ τὸ ἀνεύθυνον καὶ μὲ τὴν νοστρούτων τοῦ «ὅτι, γίνη ἡς γίνη, ἔγω δὲν ἔχω τίποτα νὰ πάθω».

"Ἄλλα καὶ κάτι ἄλλο ἀποδεικνύουν αἱ κρίσιμοι αὐτοὶ στιγμαῖ. Τὸ ὅτι, δηλαδή, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μοιραίως ζεφεύγει ἀπὸ τὰ στενά πλασίσια τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας καὶ ἐμπλέκεται μέσα εἰς τὰς διεθνεῖς οἰκονομικάς καταστάσεις, τῶν διόποιων τὰς ἐπιδράσεις καὶ τὸν ἀντίκτυπον ὑφίσταται ἀνά πᾶσαν στιγμὴν καὶ εἰς τὸν θῆμα τῆς. 'Ἐτοι φαίνεται πλέον ἡ ἐκδηλοῦση ἡ διαφορὰ τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κλάδου ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ὄλλους πλουτοπαραγωγικούς μας παράγοντας, οἱ διόποιοι ἡμποροῦν νὰ ἔχουν καὶ νὰ διατηροῦν ἀποκλειστικῶς ἐλληνικὴν μορφὴν καὶ πειραιωμένην ζωὴν μέσα εἰς τὸ στενόν περιθάλλον τοῦ τόπου μας. 'Ὕπὸ τὴν διεθνή, ἐπομένως, μορφὴν τῆς ἡ Ναυτιλία μας χρειάζεται μίαν ειδικὴν μεταχείρισιν μὲ εύρυτέραν καὶ πλέον ἐλευθέραν νοστρούτων.

Αὐτὴν τὴν νοστρούτων εἶναι ἀνάγκη νὰ ἀποκτήσουν δῆλοι δῆσοι ὑπευθύνων διαχειρίζονται τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα. Μίαν νοστρούτων αἰρομένην ὑπέραν τῶν στενῶν γραφειοκρατικῶν παραδόσεων τοῦ 'Ἐλληνος δημοσίου λειτουργού, ὁ διόποιος μένει προσκεκολημένος ως δστρακόν εἰς τὰ σεσαθρωμένα ἀρχεῖα τῶν νόμων καὶ τῶν χαρτῶν. Μίαν νοστρούτων ἐνὸς ἀνθρώπου, ποὺ ἡμπορεῖ νὰ ουλαδῇ τὸν ἀγῶνα ἐπιθιώσεως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς μὲ δῆλην τοῦ τὴν σκληρότητα, τοὺς κινδύνους καὶ τὰς ἀγωνίας, ποὺ τὸν χαρακτηρίζουν καὶ ἀποφασίζει νὰ ὑποθηκήσῃ μὲ δι, τι μέσα διαθέτει τὸν ἀγῶνα αὐτὸν.

Τὸ παράπονον τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόσμου ὑπῆρξε πάντοτε ὅτι ὅχι μόνον τοιαύτη νοστρούτων δὲν ὑπῆρξε ποτὲ εἰς τοὺς διοικήσαται τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλά, τούναντίον, ἀντὶ συνδρομῆς, αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις συνήντησαν περισσότερα ἐμπόδια καὶ ἔχθρότητας ἐν 'Ἐλλάδι, παρὰ εἰς τὸ ἔξωτερον ἀπὸ τοὺς ξένους ἀντίχλους τῆς ἐλληνικῆς σημαίας. 'Ἐξ οὐ καὶ ἡ ἀπογήτευσις, καὶ ἡ τρομοκράτησις τοῦ 'Ἐλληνος ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματίου.

"Ἄλλ' ἐπὶ τέλους, ἡς ρίψωμεν τὴν πλάκα τῆς λήθης εἰς τὸ παρελθόν καὶ ἡς ουγκεντρώσωμεν ἀμέριστον τὴν προσοχήν μας εἰς τὰς σημεινάς κρισίμους διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἐπιθίσιων στιγμαῖς, κατά τὰς διόποιας ὁ ἐλληνικός ἐφοπλισμός, ἐλαυνόμενος ἀπὸ τὸ ἀκατανίκητον πάθος του πρὸς τὴν θάλασσαν, ἀποδέται εἰς ἔνα ἀγῶνα ζωῆς ἡ θανάτου. 'Ἄσ τὸν θορηθώσων μὲ δῆσα μέσα διαθέτει μας διαθέτει. Καὶ ιδίως δῆσοι κατέχουν οἰανδήποτε θέσιν εἰς τὴν Διοικησιν τῆς Ναυτιλίας ἡς ἐμποτισθοῦν ἀπὸ τὸ πνεῦμα μιᾶς θεντικῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἀναθίσιων καὶ διατήρησιν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας εἰς ἐπίζηλον θέσιν μέσα εἰς τὸν ναυτιλιακὸν στῖθον, ὅπου τοσοὶ ἄλλοι ἐπικίνδυνοι καὶ πανίσχυοι διατίπαλοι προσπαθοῦν νὰ τὴν πλήξουν καιρίως.

Καὶ δέν εἶναι δύσκολον νὰ γίνη τοῦτο. 'Ὑπάρχουν, μεταξὺ τῶν στελεχῶν τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας, πρόσωπα, ποὺ ἔχουν δῆλη τὴν διάθεσιν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ ναυτιλιακά μας ζητήματα μὲ κάποιο πνεῦμα εύρυτέρας ἐλευθερίας καὶ πρακτικωτέρας ἀντιλήψεως. Δὲν θέλουμεν νὰ ἀναφέρωμεν δημόσιατα, ἀλλὰ τὰ διλγάριθμα, -δυστυχῶς-, αὐτά πρόσωπα, εἶναι γνωστά εἰς τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον ἀπὸ τὸν θετικὸν καὶ ἀπλλασμένον ἀπὸ τὴν γραφειοκρατικὴν μούχλων τρόπον μὲ τὸν διόποιον ἀντιμετωπίζουν τὰ διάφορα ζητήματα καὶ διδουν ἀμέσους λύσεις χωρίς πολλούς δισταγμούς καὶ ἀναβλητικότητας καὶ ἀναδρομάς εἰς νόμους καὶ προφήτας. Τὰ πρόσωπα αὐτὰ θὰ ἡμποροῦσαν νὰ χρησιμοποιοῦθούν εἰς ἐπικαίρους, διοικητικάς θέσεις, διὰ νὰ ἀποτελέσουν τὸν

πυρήνα μιᾶς νέας Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἐμφορουμένης ἀπὸ κάποιο νέον πνεῦμα ἐλεύθερον, πρακτικὸν καὶ γεμάτον στοργὴν καὶ κατανόησιν διὰ τὴν ἀγωνιζούμενην ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρησίν.

"Ὕπὸ τὰς παρούσας κρισίμους στιγμαῖς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας εἶναι ζήτημα πρωταρχικῆς ἀνάγκης νά ἔρθῃ ἡ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ ύψος τῶν περιστάσεων καὶ αὐτὸ ἡμπορεῖ νὰ τὸ κατορθώσῃ ἐάν χρησιμοποιήσῃ ἐνέργειας τὰ ἐκλεκτότερα στέλλει της, -ἐκλεκτότερα λόγῳ τῆς δοκιμασμένης νοστροπίας των, -εἰς τὰς πλέον ἐπικαίρους θέσεις. 'Ἄσ τὸ πράξη τὸ ταχύτερον διὰ νὰ περισώσῃ μαζὶ μὲ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ τὸ ίδιον τῆς γόντρον.

Μακράν τοῦ παρεμβατισμοῦ

"Ἄσ μὴ νομισθῇ ἀπὸ τοὺς μὴ παρακολουθοῦντας τὰ διεθνῆ ναυτιλιακά ζητήματα διὰ μόνον τοῦ 'Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ εἶναι ἔκεινοι, οἱ ὅποιοι ζητοῦν τὸν διλγάριθμον τῶν περιστάσεων την Ναυτιλίαν. Παγκοσμία εἶναι ἡ ἀντιδρασίς ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου. Αἱ κυριότεραι ναυτιλιακαὶ χώραι, μεταξὺ τῶν διόποιων πρωτεύουσαν θέσιν κατέχουν ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ ἡ Νορθηγία, καίτοι εἰς ἄλλους τομεῖς τῆς θεντικῆς των οἰκονομίας ἥσκησαν σαφῆ πολιτικήν ἐνέχουσαν τὰ στοιχεῖα τῶν συσιαλιτικῶν θεωριῶν, εἰδίκως προκειμένου περὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ κλάδου ἀπέσχον ἐπικελεώς νὰ ἐπιθάλουν τὴν κρατικὴν ἀνάμιξιν, διότι κατανοοῦν πλήρως τὸ πρότιμόν την κατεύθυνσιν ταύτην. Καὶ δὲν εἶναι μόνον οἱ Νορθηγοὶ καὶ Βρετανοὶ ἐφοπλισταὶ, ποὺ ἐπιμένουν ἐπὶ τῆς τοιαύτης ἀπόψεως, ἀλλὰ καὶ αὐτοὶ αὖται αἱ κυθερηνῆσις τῶν χωρῶν αὐτῶν καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ τάξεις.

"Δὲν ἡτο δὲ δυνατόν νὰ ὑπάρχῃ διάφορος γνώμη εἰς τὰς μεγάλας αὐτάς ναυτιλιακάς χώρας μὲ τὴν μακράν θαλασσίαν παράδοσιν. Διότι ἐκεῖ γνωρίζει καὶ ὁ τελευταῖος μοῦτσος καὶ ὁ μικρότερος κρατικὸς ὑπάλληλος πόσον δύσκολος καὶ πόσον περίπλοκος καὶ ἀσταθέτης εἶναι ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρησίς καὶ μὲ τὸ πνεῦμα τῆς συναισθήσεως τῆς εὐθύνης καὶ τοῦ καταμερισμοῦ τῶν ἔργων καὶ τῶν προσπαθείων μεταξὺ τῶν ειδικῶν, ποὺ χαρακτηρίζει τοὺς προηγμένους αὐτοὺς λαούς, ὁ καθένας περιορίζεται εἰς τὸν στενὸν κύκλον τῆς εἰδικότητός του καὶ τῆς ίκανότητός του καὶ δὲν πολυπραγμοῦνται καὶ δὲν φαντάζεται διὰ εἰναι ικανὸς δι, δλα, δης συμβαίνει μὲ ήμας τοὺς 'Ἐλληνας.

"Ἀλλ' ἀκόμη καὶ ἐκεῖ, δηπού δὲν ὑπάρχει ἡ ναυτικὴ παράδοσις καὶ γίνεται προσπάθεια δημιουργίας μιᾶς δξιολόγου ἐμπορικῆς ναυτιλίας μὲ τὴν κρατικὴν καθοδήγησιν καὶ ἀρωγήν, ὅπως π.χ. εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τῆς 'Αμερικῆς, σαφῆς ἐκδηλούται ἡ τάσις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρησεών νὰ ἀπαλλαγοῦν δῶσε τὸ δυνατόν τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, τὸν διόποιον θεωροῦν ἐπιζήμιον διὰ τὴν ἐλευθέραν ἀνάπτυξιν τῆς 'Αμερικανικῆς ναυτιλίας. 'Υπάρχουν, αἴφνης, περιπτώσεις ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρησεών, αἱ διόποιαι δὲν νὰ δεχθοῦν κρατικάς ἐπιχειρησείς διὰ νὰ μὴ υποχρεωθοῦν νὰ ἔχουν τὸν κρατικὸν ἔλεγχον καὶ τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν. Προτιμοῦν, δηλαδή, νὰ θυσιάσουν θετικήν καὶ σημαντικήν οἰκονομικήν ἀρωγήν παρὰ νὰ ὑφίστανται μίαν παρέμβασιν, ἡ δηποία θα περιορίσῃ τὴν ἐλευθερίαν τῶν καὶ θά θέσῃ δεσμὰ εἰς τὴν ἐπιχειρηστικήν τῶν δρασσιν.

"Ἀλλά καὶ γενικώτερον τὸ πνεῦμα τῆς ἀποστροφῆς πρὸς τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν γίνεται ἔκδηλον ἀπὸ πρόσφατον ἐνέργειαν τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Conference, μιᾶς παγκοσμίου δργανώσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρησεών, ἡ δηποία δὲν ἐδέχθη πρόσκλησην διὰ νὰ μὴ υποχρεωθοῦν νὰ ἔχουν τὸν κρατικὸν ἔλεγχον καὶ τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν. Προτιμοῦν, δηλαδή, νὰ θυσιάσουν θετικήν καὶ σημαντικήν οἰκονομικήν ἀρωγήν παρὰ νὰ ὑφίστανται μίαν παρέμβασιν, ἡ δηποία περιορίσῃ τὴν ἐλευθερίαν τῶν καὶ θά θέσῃ δεσμὰ εἰς τὴν ἐπιχειρηστικήν τῶν δρασσιν.

American Ship Cleaning C°

John A. Papadopoulos, Prop.

MARINE CONTRACTORS

EXPERT BOILER SCALING

We specialize in Turbining and Brick Work

SHIP SCALING AND PAINTING

GENERAL SHIP WORK

116 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

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

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

Όργανισμού αύτου.

"Όταν, έπομένως, διεθνώς παρατηρήται τό πιεύμα αύτό του «νά άφησουν την Ναυτιλίαν ήσυχον» είς τό δύσκολον και έπικινδυνον διά τάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις έργον της, δὲν δικαιολογεῖται κατ' οὐδένα λόγον ἀντίθετος τάσις εἰς τὸν τόπον μας, δὲ ποῖος ἄλλως τε δὲν ἡμπορεῖ νὰ δωσῃ κανὲν ἀντιστάθμισμα εἰς τὴν ναυτιλιακὴν έπιχειρήσιν ἔναντι τοῦ ἐπαχθοῦς κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ. Διότι η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀπολάσῃ ἀπό τὸ Κράτος οὕτε ἐπιχορηγήσεων οὕτε εἰδικῆς προστασίας οημαίας εἰς τάς θέθικάς μεταφοράς, ἀφοῦ αἱ μεταφορικά μας ἀνάγκαι μόλις φθάνουν τὸ ἑνδεκάτον περίον τῆς μεταφορικῆς δυναμικότητος τῆς προπολεμικῆς μας χωρητικότητος. Καὶ οὕτε αἱ ἀλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἡμποροῦν νὰ εὔρουν ἐν Ἑλλάδι κεφάλαια καὶ δάνεια καὶ ναυπηγεῖα καὶ ἀφαλιστικοὺς δρυανισμοὺς ὑπὸ τοιούτους εὔμενεῖς δρους, ώστε νὰ ἔχουν τούλαχιστον αὐτὸ τὸ ἀντιστάθμισμα ἔναντι τῶν περιορισμῶν, τοὺς ὅποιους ὑφίστανται ἀπό τὸν κρατικὸν παρεμβατισμόν.

Κάποιος, χαριτολογῶν, εἶπε κάποτε διὰ τὰς ἀλληνικὰς πλοῖας ἔνιοιν τὴν μεγάλην ποντοπόρον ναυτιλίαν μας — εἶναι «οἱ παραδούλευτρες» τῶν ἔνων. Καὶ ὁ ὥμος αὐτὸς χαρακτηρισμὸς εἶναι ἀλληλής. Εἰς τὰς ἔνων καὶ μὲ τοὺς ἔνων ἐδημιουργήθη καὶ εἰργάσθη καὶ ἀνεπτύχθη ὁ ἐμπορικὸς μας στόλος εἰς τὸν κύριον ὅγκον του, δηλαδὴ εἰς τὰς 95% τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως. Πρόκειται, δηλαδή, ὅπως ἐπίσης χαρακτηριστικῶς ἔχει δυναμικὴν η Ναυτιλία μας, περὶ μιᾶς «πλωτῆς παροικίας» τοῦ ἔξωτερικοῦ. «Ετοι, δόσον εἶναι λογικὸν νὰ θελήσῃ κανεὶς νὰ παρέμψῃ εἰς τοὺς ἔργαζομένους εἰς τὸ ἔξωτερικον «Ἑλληνας, ἀλλοὶ τόσον εἶναι δικαιολογημένης ἡ τάσις παρεμβατισμοῦ εἰς τὰς ἀλληνικὰς πλοῖας, τὰς ὅποιας σπανιώτατα εἰς τὴν μακράν ζῶσιν τῶν εἰσέρχονται εἰς τὰς ἀλληνικὰς ύδατα. Ίδου, διατὶ δι' ἔνα ἀκόμη λόγον, εἰδικῶς διὰ τὴν ιδικήν μας Ναυτιλίαν, η ἀσκησὶς τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἶναι παράλογος καὶ ἀδικιολόγητος.

Άδυναμία ἀσκήσεως ἔξουσίας

Σχετικῶς μὲ τὰς ἀνωτέρας νομίζομεν διὰ ημποροῦμεν νὰ ἀναφέρωμεν καὶ τὸ φαινόμενον τῆς ἀδυναμίας, τὴν δύοις ἐπιδεικνύει τὸ Κράτος εἰς τὴν ἐπιθολήν τῆς ἔξουσίας του ἐπὶ τῶν ἀλληνικῶν πλοίων, τὰς ὅποιας ἐργάζονται εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Πασίγνωστα εἶναι τὰ πολυάριθμα κρούσματα σοθαρωτάτων ἀνωμαλιῶν ποὺ συνέθησαν κατ' ἐπανάληψην εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων μας. Εἰς τινας περιπτώσεις τὸ Κράτος ἐπεχειρήσεις διὰ τῶν μέσων, ποὺ διέθετε, δηλαδὴ διὰ τῶν προεντικῶν ἀρχῶν, νὰ ἐπιθάλῃ τὰς θελήσεις του. Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε νὰ μὴ καταρράκωσῃ τὸ γόγτρον του. Ακόμη καὶ προσφάτως εἰς γαλλικούς, θελγικούς καὶ ἀργεντινούς λιμένας, δηλοῦ ἔχουν δημιουργήθη φωλεῖαι καὶ κέντρα ἀναρχικῆς δράσεως ἐκ μέρους τῶν γνωστῶν ναυτεργατικῶν παραγόντων, ὀργανωμένα κρούσματα σοθαρωτάτων ἀνωμαλιῶν συνέθησαν ἐπὶ ἀλληνικῶν πλοίων καὶ αἱ ἔκει ἀλληνικαὶ προδεινοὶ ἀρχαὶ, παρὰ τὰς ἀξιεπαίνους προσπαθείας των πρὸς ἐπιθολήν τοῦ κράτους τῶν ἀλληνικῶν νόμων, ἐρέθησαν εἰς ἀδυναμίαν νὰ τὸ πράξουν, διότι, ἐπὶ ἔνους ἐδάφους εὐρισκούνεν, δὲν διέθετον τὰ μέσα καὶ τὴν δύναμιν, ποὺ ἔχει ἀζόντο διὰ νὰ καταστεῖλον τὰς ἀνωμαλίας καὶ νὰ τιμωρήσουν τοὺς ταραχίας.

Ὑπὸ τοιούτους, λοιπὸν, δρους ἀδυναμίας τοῦ Κράτους νὰ ἐπιθῇ διοῦ ποὺ καὶ δταν πρέπει, δὲν θλέπουμεν πῶς τοῦτο εἶναι δυνατὸν νὰ ἀξιοὶ τὴν ἀσκήσιν ἔξουσίας, ἀνυπάρκτου καὶ σκιώδους διὰ τοὺς ναυτεργάτας ἄλλα μονοπλεύρως καὶ μονομερῶς πιεστικῆς καὶ καταθλιπτικῆς διὰ τὸν ναυτιλιακὸν ἐπιχειρηματίαν. Μία τοιαύτη τακτικὴ εἶναι μοιραίον νὰ προκαλῇ διὰ τὸν τελευταῖον τὸ συναίσθημα τῆς ἀδικίας, η ὅποια εὐκόλως κατατέθει εἰς τὴν ἔξεγερων καὶ τὴν ἀνανάκτησιν.

Διὸ τοὺς λόγους τούτους πρέπει τὸ δόλον ζήτημα τοῦ παρεμβατισμοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων, τὰς ὅποιας ἐργάζονται ἔξω τῶν ἀλληνικῶν ύδατων νὰ ἀναθεωρήθῃ θασικῶς καὶ νὰ ἀντιμετωπισθῇ ὑπὸ τὸ πρίσμα τῆς πραγματικότητος καὶ τῶν ειδικῶν συνθηκῶν, ὑπὸ τὰς δημοσιαὶς ταῦτα διατελοῦν.

Ἐὰν τὸ Κράτος εἶναι εἰς θέσιν καὶ ἔχῃ τὴν δύναμιν νὰ ἐκτελεῖ τὴν χεῖρά του — χεῖρα προστασίας οὐσιοτεκνῆς — καὶ νὰ καταφέρῃ τὴν πυγμήν του— πυγμήν δικαίας τιμωρίας — ἐπὶ τῆς ξενοθέου ναυτιλίας μας τότε, καὶ μόνον τότε, δύναται νὰ ἀξιώσῃ νὰ ἔχῃ τὸν λόγον ἐπὶ ὀρισμένων ζητημάτων, τὰς ὅποιας, κατὰ τὰ διεθνῶς κρατοῦντα καὶ εἰς τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτιλίας, ἐπίπτουν εἰς τὴν κρατικὴν ἀμροδιότητα. Έάν, δημοσ., —πόως δυστυχῶς ουμβάνει εἰς τὴν πραγματικότητα—, τὸ ἀλληνικὸν Κράτος δὲν εἶναι εἰς θέσιν καὶ δὲν ἔχῃ τὴν δύναμιν νὰ ἐκτείνῃ οὕτε

χεῖρα προστασίας οὕτε πυγμήν τιμωρίας, τότε πρέπει νὰ ἀφήσῃ ήσυχα τὰ πλοῖα νὰ εὔρουν τὸν δρόμον των μόνα των μέσω εἰς τὸν ζένον κόσμον καὶ εἰς τὰ ζένα λιμάνια, δημοσ. ἀκριβῶς κάμουν καὶ οἱ Ἑλληνες τοῦ ἔξωτερικοῦ, ποὺ δουλεύουν καὶ προκόπουν μακράν ἀπό τὸν ἐλληνικὸν κρατικὸν παρεμβατισμόν. Ετοι τοι κατορθώνουν καὶ αὐτοὶ νὰ εύημερούν καὶ τὴν πτωχὴν πατρίδα νὰ θοηθοῦν καὶ κατὰ τὸν ίδιον τρόπον καὶ η πλωτὴ μας παροικία, τὰ πλοῖα μας δηλαδή, ποὺ δουλεύουν εἰς τὰ ζένα, θά δημοπρέσουν νὰ εύημερήσουν καὶ νὰ θοηθοῦν τὸν τόπον, διδούντα ἔργασίαν εἰς τοὺς ναυτικούς μας καὶ δημιουργοῦντα πηγὴν υγιούς συναλλάγματος, τοῦ δημοποιούται εἰς τὴν Μεσόγειον.

Έκπαιδευτικαὶ ἐπιχειρήσεις

Αὐδάνονται καὶ πληθύνονται τὰ ὑπὸ ζένα σημαίας, — Ἑλληνικὸς δημοσ. πλοιοκτησίας — πλοῖα εἰς τὰς Μεσογειακάς γραμμάς.

Ο δραγμός αὐτὸς τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρηματιῶν εἶναι θεσαίως ἀξιέπαινος, διότι, σοχέτως τῆς ζένης σημαίας, αἱ ἐπιχειρήσεις αὐταὶ εἶναι ἀλληνικαὶ καὶ συνεπῶς πολλὰ τὰ ἔξι, αὐτῶν ὀφελήματα διὰ τὴν γενικὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας.

Ἄλλ' ἐκεῖνο, τὸ όποιον θὰ ἔπειπε, νομίζομεν, νὰ ἔξετάσῃ κανεὶς τοι θατούρον θὰ ἦτο τὸ κατά πόσον η ναυτιλιακὴ αὐτὴ δραστηρίας εἰς τὸν Μεσογειακὸν τομέα, εἰς ζένα ἀπό τοὺς σπουδαιοτέρους τῆς διεθνοῦς ναυσιπλοίας, ἐμπεριέχει στοιχεῖα θετικά, ἐπὶ τῶν δημοποιούται εἰς τὸν θασισθῆ μία σοθαρά προσπάθεια τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικότητος πρὸς κατάληψιν τῆς θέσεως, τῆς δημοποιούται εἰς τὴν Μεσόγειον.

Η μακρὰ διακοπὴ τῶν διεθνῶν συγκοινωνιῶν λόγῳ τοῦ πολέμου καὶ η κατὰ τὴν ἀμέσως μεταπολεμικὴν περίοδον ἔλλειψις συγκοινωνιῶν μέσων πάσης μορφῆς ἔχει, θεσαίως, δημιουργήση ἔνα σοθαρόν ἀποθεματικὸν ἐπιθατῶν, οἱ δημοποιούται εἰς τὴν διεθνοῦς ναυτιλιακούς τὰ σήμερον ὑπάρχοντα ἐλλιπῆ συγκοινωνιῶν μέσα καὶ δίει τὴν ἐντύπωσιν μας κινήσεως, η ὅποια δέν φαίνεται νὰ ἔξαντληθῇ συντόμως. Καὶ ἀπὸ τὴν ἐντύπωσιν αὐτὴν ἔλλειψην οἱ ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματικαὶ ἀγοράζουν ἐπισευμένως ἔνα οιονδήποτε πλοῖον καὶ ἔγκαινιάζουν μίαν νέαν γραμμὴν μεταξὺ τῶν κυρίων Μεσογειακῶν λιμένων.

Καὶ ἔως ἔδω μὲ τὰ πράγματα πηγαίνουν καλά. Εφ' ὅσον τὸ ρεῦμα τῶν μεταφορῶν ἔξακολουθεῖ νὰ κινήται ςωηρᾶς, αἱ ἔργασίαι τῶν οἰωνδήποτε πλοίων θὰ εἶναι ίκανοποιητικαὶ καὶ, ἐν τῷ ρεῦμα αὐτῷ συνεχισθῇ ἐπὶ μακρόν, τελικῶς, οἱ ναυτιλιακοί μας ἐπιχειρηματίαι θὰ ἀποκομίσουν ἀξιόλογα κέρδη. Άλλα αὐτὴ εἶναι η στενὴ ἐπιχειρηματικὴ ἀποψίς, η δημοποιούται εἰς τέλους, δύναται νὰ ἀποθάληπῃ καὶ εἰς μίαν προσωρινὴν ἐκμετάλλευσιν μιᾶς Α ἢ Β ἐκτάκτου καταστάσεως, καὶ εἶναι ἔτοιμος εἰς πάσαν στιγμὴν νὰ ἀλλάξῃ κατεύθυνσιν μόλις αἱ συνθῆκαι μεταβληθοῦν.

Απὸ ἀπόψεως δημοσ. γενικωτέρας ἀλληνικὴς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς εἰς τὴν Μεσόγειον τὰ πράγματα δὲν νομίζομεν διὰ την πρόκειται νὰ ἀποθλέψωμεν σοθαρῶς εἰς τὴν κατάκτησιν μιᾶς θέσεως ἀνταξίας τῆς ναυτικότητος τῆς Ἑλλάδος εἰς τὰς Μεσογειακάς συγκοινωνίας, τοῦτο δὲν θὰ τὸ κατορθώσωμεν μὲ πρόχειρα μέσα καὶ μὲ κερδοσκοπικὰς ἐπιδιώξεις τῆς στιγμῆς. Ή ἔγκατάστασις μιᾶς σοθαρᾶς Μεσογειακῆς ἐπιβατηγοῦ γραμμῆς, ίκανης νὰ σταθῇ καὶ νὰ σταδιοδρομήσῃ δχι μόνον διὰ μίαν προσωρινὴν περίοδον ἐκτάκτου υπερεντατικῆς κινήσεως καὶ ἐλλείψεως μεταφορῶν μέσων, ἀλλὰ καὶ δταν αἱ Μεσογειακαὶ συγκοινωνιαὶ καὶ συνθήκαι καὶ ἀποκατασταθοῦν εἰς τὰ μίαν μόνιμον καὶ σταθεράν διαλόγητα, εἶναι ζήτημα, ποὺ ἀπατεῖ πολλὰ στοιχεῖα καὶ εἰδικώτερον καλά πλοῖα, καλά πληρώματα, καλὴν διοίκησιν, καλὴν ὀργάνωσιν καὶ οἰκονομικά μέσα ἐπαρκῆ.

Ἄς μη λησμονῶμεν τὸ γεγονός διὰ τὸ προπολεμικῶς σκληρὸς διείγετο δὲ ὁ ἀγώνων μεταξὺ τῶν διαφόρων σημαῶν διὰ τὴν ἐπικράτησιν εἰς τὰς μεγάλας Μεσογειακάς γραμμάς. Ο ἀγώνας αὐτὸς θὰ ἐπαναρχήσῃ ἀργά η γρήγορα καὶ πρέπει νὰ ἀναμένωμεν τὴν ἔξορμησην τῶν ἀντιζήλων σημαῶν ισχυρῶν καὶ ὀργανωμένην. Έπι πλέον δὲ νέος συγκοινωνιακός παράγων, τὸ ἀεροπλάνον, ἀπὸ τοῦδε δεικνύει διὰ εἶναι σοθαρώτατος καὶ λίαν ἐπι-

FREE SERVICE TO SHIOPWNERS A. E. SHEPPARD & C^o. 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 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

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

κίνδυνος ἀντίπαλος τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. "Αφθονα καὶ συγχρονισμένα θά ύπάρχουν τὰ συγκοινωνιακά μέσα, ίκανά νὰ ξεπηρετήσουν τάξ Μεσογειακάς ἀνάγκας κατά τὸν καλύτερον τρόπον. Οταν αἱ νέαι αἱ συνθῆκαι ἐμφανισθοῦν, τι θὰ ἀπογίνουν τὰ διάφορα καὶ οἰδάπητε πλοῖα, τὰ δόπια τῶρα δύνανται νὰ κινῶνται μὲ ἀξίωσεις, ποὺ δὲν συμβούτανται οὔτε μὲ τὰ μεγέθη των, οὔτε μὲ τὰ ἄλλα χαρακτηριστικά των; Θὰ ἡμπορέσουν νὰ συνεχίσουν τὰ ταξιδιά των ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰ τελειότερα πλοῖα, ποὺ θὰ ἐμφανισθοῦν, καὶ πρὸς τὰ ἀεροπλάνα, ποὺ θὰ διασχίζουν τὸν οὐρανὸν τῆς Μεσογείου καθ' ὅλας τὰς διεύθυνσεις; Απὸ τάξ σημερινάς Μεσογειακάς ἐπιχειρήσεις τόσαι θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ παραμείνουν εἰς τὸν στίχον διὰ νὰ παλαίσουν εἰς τὸν τραχὺν ἀγώνα διὰ τὴν ἐπιβίωσιν;

Δέν άρνούμεθα, θεσσαλίας, τὸ θαυματουργὸν δαιμόνιον τοῦ "Ελληνος. Καὶ ἀς ἐπίσωμεν δτι καὶ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν αὐτὸν τομέα, θδ δυνηθῶμεν νὰ δράσωμεν ἐπιτυχῶς ἔστω καὶ μεικρότερα μέσα ἀπὸ τοὺς ἀντιπάλους μας. Αλλὰ ἔν, νομίζομεν, γε γονὸς δὲν πρέπει νὰ διαφεύγῃ τὴν προσοχὴν τῶν ναυτιλιακῶν ἐκείνων ἐπιχειρηματιών, οἱ ὅποιοι δοκιμάζουν τὰς ἰκανότητάς των εἰς ἔνα κλάδον δύσκολον καὶ περίπλοκον, ὅπως είναι ή ἐγκατάστασις μᾶς τακτικῆς ἐπιβατηγοῦ γραμμῆς διεθνοῦς σημασίας. "Οτι δηλαδή μία τοιαύτη ἐπιχείρησις ἀπαιτεῖ ειδικά προσόντα καὶ στοιχεῖα διὰ τὸν ναυτιλιακὸν ἐπιχειρηματίαν, τὰ ποινὰ δὲν είναι ἀπαραίτητα διὰ τὸν πλοιοκτήτην ἐνὸς φορτηγοῦ τράπου ή ἐνὸς ἀκτοπλοϊκοῦ ἐπιβατηγοῦ. Διότι μία ἐπιβατηγός γραμμὴ διεθνῆς ἐπιβάλλει τεραστίας ύποχρεώσεις ὀλικάς καὶ ηθικάς εἰς τὴν ἐπιχείρησιν, διὰ νὰ σταθῇ καὶ διατηρήσῃ τὸ γόντρον της καὶ τὴν οἰκονομικὴν της ἀπόδοσιν. Ακόμη καὶ μέχρι θυσίων τοῦ χρηματικοῦ κέρδους πρέπει νὰ φθάσῃ εἰς τινὰς περιπτώσεις διὰ νὰ κρατηθῇ εἰς τὸ ὑψος της. Ἐπὶ πλέον χρειάζεται παρακολούθησις κερθέρου τῆς ὅλης λειτουργίας τῆς γραμμῆς ἀπὸ ἔμπειρον καὶ ὠργανωμένην διοίκησιν.

Καὶ ἐβωτάται: Εἶναι ἔμποτισμένοι ἀπὸ τὸ πνεῦμα αὐτὸ καὶ εἶναι ἀποφασισμένοι νὰ τὸ ἔφαρμόσουν μὲ ἐπιμονὴν καὶ ύποκρήνην δλοι οι σημειρινοί Μεσογειακοί ἐπιχειρηματίαι εἰς ἐπιχειρήσεις τόσον δυσκόλους, αἱ δποῖαι, δταν παρέλθη ἡ σημειρινὴ ἑποχὴ τῶν παχεινῶν ἀγελάδων, θὰ καταντήσουν ἡ ἐπιζῆμοι ή πολὺ ισχῆντος ἀποδόσεως; Θὰ θελήσουν νὰ ἀποδυθοῦν εἰς ἔνα ἄγωνα τραχύν καὶ μακρᾶς πνοῆς, ἢ, μόλις ἀλλάξουν οἱ καιροί, θὰ σπεύσουν νὰ ἀποσυρθοῦν ἀπὸ τάς γραμμάς, τάς δποῖας μὲ τόσον θύρωδον καὶ τόσον ἐνθουσιασμὸν ἐγκαινιάζουν σήμερον;

Οφείλομεν νά διατηρήσωμεν, δτι μέ πολλούς δισταγμούς και μέ πολλάς έπιφυλάξεις θλέπομεν τόν έλληνικον αύτόν όργασμόν εἰς τήν Μεσόγειον, προκειμένου νά έχαγγαμεν συμπεράσματα διά το μέλλον. 'Από τήν σημειρήνην μεταθατικήν κατάστασιν θά ιδωμεν τί θά ξεκαθαρίση, δταί αι συγκοινωνιακαί συνθήκαι αποκατασταθούν εις μίαν ομαλότητα. 'Από τό τί θά απομείνη θά κρίνωμεν τό γίνεται. Πάντως, πρός τό παρόν, αποκομίζομεν μερικά ωφελήματα, διότι και 'Ελληνες ναυτιλιακοί έπιχειρηματίαι έκμεταλλεύονται τάς σημειρήνας περιστάσεις και 'Ελληνες ναυτεργάταις εύρισκουν έργασιαν. 'Επι πλέον, ή καινοφανής διάτινας 'Ελληνας ναυτιλιακούς έπιχειρηματίας απασχόλησίς των είς τόν κλάδον τών τακτικῶν γραμμῶν, έχει τό καλόν, δτι έπεκτείνουν τήν δρᾶσιν των έξω τών κλασικῶν τράμπς, εις τά δύοις μονομερώς και αποκλειστικῶς ἐπεδίδετο μέχρι τούδε ούτε έλληνικός έφοπλισμός, και κατ' αύτόν τόν τρόπον υπάρχει έλπις νά δώσωμεν εις τήν συγκρότησιν τοῦ μεταπολεμικοῦ ἐμπορικοῦ μεας οτόλου μίαν πολύπλευρον μορφήν, μιμούμενοι τό παρόδειγμα ὅλων τών ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου. 'Από τής ἀπόφεως, τούλσχιστον ταύτης, πρέπει νά είμεθα διώδηποτε εύχαριστημένοι κοι νά θεωρήσωμεν τάς σημειρήνας 'Ελληνικάς έπιχειρήσεις τών τακτικῶν γραμμῶν ως χρησιμους διά τήν ἀπόκτησιν τής σχετι-

PACIFIC MEDITERRANEAN LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΓΡΑΜΜΗ

PACIFIC COAST Ἡνωμένων Πολιτειῶν διά ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Τακτικαὶ δινοσχωρήσεις διτμοπλοίῶν ἐκ Πειραιῶς κατ' εὐθεῖσαν διά

**LOS ANGELES, SAN FRANCISCO,
PORTLAND, SEATTLE & VANCOUVER**

Αιώνιας πληροφορίας ἀπευθυντέον :

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

κής πέιρας έκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ εἰς ἄλλους, ἐκ-
τός τῶν τράμπης, κλάδους. Διὰ τοῦτο θὰ ἡδύναμεθα νά όνομά πω-
μεν καὶ τάς ἐπιχειρήσεις αὐτάς ώς «έκπαιδευτικάς» διά τούς
ναυτιλιακούς μας ἐπιχειρηματίας.

Άπαγορευτική φορολογία

Σχετικῶς μὲ τὸ ἡγήμα τῶν ἐπιθατηγῶν μᾶς γραμμῶν, θεωροῦμεν ἐπιθεβλημένον καθῆκον νὰ ἐπιστήσωμεν σύμβριστον τὴν προσοχὴν τοῦ Κράτους ἐπὶ ἐνὸς φαινομένου, τὸ δόπιον δημιουργεῖον σκάνδαλον εἰς δάρος αὐτοῦ τοῦ ίδιου. Πρόκειται περὶ τῆς ὑφαρτήσης φορολογίας, ἡ δόπια ἐπιθάλλεται εἰς τὰ εἰσιτήρια καὶ ἡ δόπια φθάνει τὸ ποσοστὸν τῶν 47% ἐπὶ τῆς τιμῆς των. Κατὰ ποιάν λογικήν πρέπει νὰ ἐπιθαρύβωνται οἱ ἐπιθάται μὲ τὸν τεράστιον αὐτὸν κεφαλικὸν φόρον; Μήπως τά ταξίδια θεωροῦνται ἐν Ἑλλάδι ὡς ἀδέμιτος πρᾶξις ἢ ὡς διασκέδασις ἀσκοπος καὶ ὑπερτολυτελῆς; "Ολοὶ αὐτοὶ οἱ παράδοξοι ἀνθρώποι, ποὺ κανυίζουν υπευθύνως τὰ τῆς φορολογίας τῶν εἰσιτηρίων, ποὺ ζοῦν καὶ ἀπὸ ποὺ ἐφωτισθήσαν διὰ νὰ κακομεταχειρίζωνται κατὰ τοιούτον βάρβαρον τρόπον τάς συγκοινωνίας, ποὺ εἶναι τόσον χρησιμοὶ διὰ μίαν χώραν, δηποτὲ ἡ κυκλοφορία τοῦ αἵματος διὰ τὸν ανθρώπινον δργανισμόν;

Είς δλας τάς πεπολιτισμένας χώρας τοῦ κόσμου ή πολιτική τῶν κυβερνήσεων ἀποθέπει εἰς τὸ πῶς νὰ καταστῇη τάς συγκοινωνίας πλέον προστάτας καὶ πλέον εὐθηνάς καὶ διά τὸν τελευταῖον ὑπήκοον των. Ἀκόμη καὶ ἐκ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ συντηροῦνται συγκοινωνιακαὶ ἐπιχειρήσεις παθητικαὶ, ἀκριβῶς διά νά μη ὑφωθοῦν αἱ τιμαὶ τῶν εἰσιτηρίων καὶ τῶν κομίστρων. Διότι, δοσοὶ γνωρίζουν καὶ μόνον τὴν προπαίδειαν τῶν κοινωνικῶν καὶ οἰκονομικῶν ἐπιστημῶν, κατανοοῦν τὴν τεραστίαν σημασίαν ἀπὸ πάσχεως, ποὺ ἔχει ή εἰς δοσοὺ τὸ δυνατόν μεγαλύτεραν κλίμακαν κυκλοφορία τοῦ πληθυσμοῦ. Καὶ δὲν πρόκειται μόνον περὶ τῶν ἀναγκαστικῶν ταξιδίων δι' ὑποθέσεις, ἀλλ' ἀκόμη καὶ περὶ τῶν ταξιδίων, ποὺ γίνονται ἀπλῶς καὶ μόνον διά λόγους ἀναψυχῆς ή διά τουρισμού.

Διατί, λοιπόν, δι τί είς δλας τάς ἄλλας χώρας τοῦ κόσμου ἀναγνωρίζεται ως πρωταρχική ἀνάγκη, τὸ ταξιδεύειν, εἰς τὸν τόπον μας πρωτείται ως περιπτή πολυτέλεια, ἡ δοπία πρέπει νὰ πληγῇ δι' ἀπαγορευτικῆς φορολογίας κατά τρόπον ποὺ ἀφαιρεῖ κάθε δυνατότητα εἰς τοὺς διαθέτοντας πειραιωμένα οἰκονομικῆς μέσου νὰ ταξιδεύουν, ἔστω καὶ ἔαν είχον μεγάλην ἀνάγκην νὰ τὸ κάμουν;

Είναι άφανταστον νά καταντᾶ, λόγω τῆς σκανδαλώδους αι-
τῆς φορολογίας, ἀκριβώτερον τό ταξίδιον ἀπό Πειραιῶς εἰς ἔνα
Μεσογειακό λιμένα ἀπό ὅ,τι χρειάζεται κανεὶς διὰ νά ταξιδεύ-
ση ἀπό Εύρωπης εἰς Ἀμερικήν μὲ τὸ κολοσσιάδν καὶ πολυτελέ-
στατὸν ὑπερωκεάνιον *«Ελισάβετ»*. Πῶς είναι δυνα-
τόν νά συγκρατηθοῦν αἱ θαλάσσαι συγκοινωνιακαὶ μας ἐπιχει-
ρήσεις, δταν είναι ὑποχρεωμέναι νά συναγωνισθοῦν τάς ξένας
σημαίας καὶ τὸ εὐθήντερον ἀεροπλάνον;

Ομιλούμεν, έξ αλλου, περι του τουρισμού ως μιᾶς σπουδαίας πλουτοπαραγωγικῆς διά την πτωχήν Ἑλλάδα πηγῆς. Άλλα δὲ τουρισμός απαιτεῖ κατά πρώτον λόγον καλάς και ευθνάτης συγκοινωνίας. Και δὲν έχομεν οὕτε τὸ έν, οὕτε τὸ ἄλλο. Πληροφορίαι έκ τῆς γείτονος Ἰταλίας, σχετικῶς μὲ τὸ συγκριτικὸν κόστος τῶν ταξιδίων ἔκει και ἔδω, ἀναβιθάζουν τὴν διαφορὰν εἰς ὑπερδιπλασίαν εἰς βάρος τῆς Ἑλλάδος, ἀσχέτως τῆς ἀσυγκρίτων ἀνωτέρως ποιότητος τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων τῆς Ἰταλίας ἀπό πάσης πλευρᾶς. Και είναι να γνωστὸν ποιάν επιτυχίαν είχεν ἡ Ἰταλία εἰς τὴν τουριστικήν της ἔξδρμησιν.

Τελευταίως, ή 'Αγγλία, διά νά διευκολύνη και ἀναπτύξῃ τὸν Γουρισμόν, προέθη εἰς τὴν λῆψιν σειρᾶς μέτρων, ὅπως καταστήσῃ τὰ ταξίδια προσιτά εἰς ὅσα τὸ δυνατόν μεγαλυτέραν κλίμακα. Καὶ τὸ παράδειγμα τῆς μιμούνται δόλαι αἱ πεπολιτισμέναι χώραι. Ἡ Ἐλλάς, μὲ τὰ ἀνεπαρκῇ καὶ ἀναχρονιστικά συγκοινωνιακά τῆς μέσα, θά ἔπρεπε τούλαχιστον νά είχε τὴν φήγειαν τῶν ταξιδιών, διότι είναι ἀκατανόητον νά υποχρεούται ὁ ταξιδιώτης ἐν Ἐλλάδι νά χρησιμοποιή μέσα πρωτόγονα και νά πληρώνῃ εἰσιτήριον ἀκριβώτερον ἀπό ὅ,τι θά ἐπλήρωνεν, ἐάν ἔταιχίσειν εἰς ἄλλας χώρας μὲ τὰ πλέον σύγχρονα και πολυτελῆ συγκοινωνιακά μέσα.

Τὸ ζῆτημα εἶναι τεραστίας σημασίας καὶ ἐὰν δὲν σπεύσῃ τὸ Κράτος νὰ ἀλλάξῃ τακτικήν, μειῶντας τὰς ἐπιθεράρυνσεις τῶν εἰσιτηρίων εἰς τὸ ἐλάχιστον, πρέπει νὰ ἀπέλαυσθούνται, ὅτι θὰ ἀποκτήσουμεν ποτὲ συγκοινωνίας τῆς προκοπῆς ή ὅτι θὰ ἡμπορέσουμεν νὰ προωθήσουμεν τὸν Τουρισμόν, ἀπό τὸν δόπον τόσην ἀνάγκην ἔχει η πτωχὴ Οικονομία μας.

Ἡ εἰσβολὴ

"Εχομεν νεωτέρας έκ Νέας 'Υδρης πληροφορίας διά τὴν δι-
ενέργουμένην συστηματικήν διείσδυσιν τῶν ἀποτάκτων, ἀπο-

M. G. SAVVIDES
HELLENIC SHIP AGENCY

HAIFA
(PALESTINE)

στράτων καὶ ἐν διαθεσιμότητι ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ν. εἰς τὰς τάξεις τῶν Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν.

Οἱ ἑφοπλιστικὸς οἰκος τοῦ κ. Νιάρχου, ὁ τὴν παναμαϊκὴν ὡς σῆμα του κατατεθεν καθιερώσας, —II σκάφη παναμαϊκὰ κανένα έλληνικὸν αὐτὸς κυρίως ἀπὸ τὸ Β. Ν. πειρᾶται νὰ δημιουργήσῃ τὰ στελέχη τῆς διοικήσεως του.

Γνωστοὶ ἐν διαθεσιμότητι ἀξιωματικοὶ τοῦ Β. Ν. πρόκειται νὰ ἀναλάθουν ὑπηρεσίαν ἡράς καὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων νὰ ἐπιθύουν ὡς κυθερνῆται, παραγκωνιζόμενων φυσικὰ καὶ ἀπολυμένων ἄλλων Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν.

Παναμαϊκὰ θεσαλίας εἰναι τὰ σκάφη τοῦ κ. Νιάρχου καὶ κύριος ἀπόλυτος εἶναι ὅστος νὰ ρυθμίζῃ τὰ τοῦ οἴκου του κατά τὴν ἀπόλυτον ἰδίαν του θέλησιν. Ἐφόσον δύμας μὲ πληρώματα ἔλληνικά, διότι εἶναι τὰ καταληλότερα, ἐπανδρῶνται τὰ σκάφη του ὁ κ. Νιάρχος, δὲν νομίζει ὅτι κάποιαν ἡμικήν τούλαχιστον ἔχει ὑποχρέωνται ναντοὶ τῷ Σώματος τῶν Ἑλλήνων Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν., ἵνα μὴ κατὰ τὴν δύσκολον αὐτὴν περίστασιν τῆς ἀνεργίας ἀποστέρησῃ τοῦ θιοποριστικοῦ των ἐπαγγέλματος στρατευμένους ναυτικούς, χάριν ἄλλων παρεισάκτων εἰς τὸ Ε. Ν., ἐπαρκῶς ἥδη ἀπὸ τὸ Δημόσιον μισθοδοτούμενων;

Δέν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι δ. κ. Νιάρχος, παρὰ τοὺς δεσμοὺς ποὺ ἔδημοιοργήσεν, δταν εἰς τὸ Λονδίνον κατὰ τὸν πόλεμον ὑπηρέτησεν εἰς τὰς τάξεις τοῦ Β. Ν., ἐλημονήσης τὰς ὑπηρεσίας καὶ τὰς θυσίας τῶν Ἑλλήνων Πλοιάρχων καὶ τῶν λοιπῶν ναυτιλλούμενών μας, αὐτῶν ποὺ ἐκυθέρησαν καὶ ἐπήνδρωσαν κάτω ἀπὸ τὴν παναμαϊκὴν τὰ σκάφη του.

Δεκάδας θυμάτων εὐγενικῶν θρηνεῖ η ναυτική μας οἰκογένεια ἀπὸ τὸν χαμόν τῶν πλοίων τοῦ κ. Νιάρχου. Τοῦ Ματαράγκα μόνον, ἐνδός ἐκ τῶν πλέον διασκεριπένων πλοιάρχων τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ θ' ἀναφέρωμεν τὸν ἀδόκητον πνιγμόν.

Καὶ ἀν πρὸς στιγμὴν πιστεύσωμεν, ὅτι δ. οἰσδῆποτε κ. Νιάρχος, ἐπιλήσμων τῶν θυσιῶν τῶν ναυτιλλούμενών μας πράγματι ἔγενετο, οἱ Πλοιάρχοι διὰ τῶν ἐπαγγελματικῶν των δργανῶσεων δὲν πρέπει ὑπεραμυνόμενοι τοῦ θιοπορισμοῦ των καὶ τῆς ἀξιοπρεπίας των ἐπὶ τέλους, νὰ λάθουν ἐναὶ οἰօνδήποτε ἀποφασιστικὸν μέτρον ἀμύνης κατὰ τῆς εἰσθολῆς τῶν χρυσοποικίλτων κυρίων τοῦ Β. Ν. εἰς τὰς τάξεις των; Θά ἐπανέλθωμεν.

Εἰς ἀπάντησην ἀρθριδίου δημοσιευθέντος εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας περὶ τῆς ἀνοικείου εἰσόδου τῶν μαχίμων ἀξιωματικῶν τοῦ Π. Ν. εἰς τὰς τάξεις τῶν ἐμποροπλοιάρχων μας, ἐλάσσομεν ἐπιστολὴν τοῦ προέδρου τῆς «Πλανελλήνου Ἐπαγγελματικῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν.» κ. Δημ. Μελέτη, ὅστις μᾶς γράψει:

«Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τοῦ ἐγκρίτου περιῳδικοῦ σας «Ναυτικά Χρονικά καὶ εἰς τὸ τέλος τῆς διαίων κριτικῆς σας ἐπὶ τὸν ξητήματος τῆς ναυτολογίησεως ὡς πλοιάρχων εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα συνταξιούχων τοῦ Β. Ν., διευτάσθηση ποιᾶ αἱ ἐν προκειμένῳ ἐνέγειρα τῆς «Ἐνόσεως Πλοιάρχων Ε. Ν.». Ἐπ' αὐτῷ, z. Διευθυντή, ἐπιτράπητοι νοῦσοι ἀνατήσω, θὰ διοίκησις τῆς «Ἐνόσεως» μας τόσον ἐπὶ τὸν ἀνατέρω ξητήματος, ὃσον καὶ ἄλλων ἀφορώντων τὴν τάξιν μας, ἐπελήφθη μετὰ δραστηριότητος.

»Συγκεκριμένως διὰ τὸ ἀναφερθὲν ξήτημα καὶ κατόπιν καταλλήλων ἐνεργειῶν, τὸ ὑποργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τὸν δημοσιευθέντος τὸν ἀριθ. 4500 ἡμέρων (ἀριθ. φύλλ. Εφημ. Κυβερνήσεως 255), μᾶς πειθεῖ, διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς, ἐπαρκοῦν διὰ τὰς ἀνέργων πλοιάρχων καὶ — ἔστω καὶ πλημμελῶς — κατ' ἀρχὴν θέτει φραγμὸν εἰς αὐτήν.

Φρονεῖ, δρά γε, η Ἐπαγγελματική «Ἐνώσεως Πλοιάρχων», ὅπι πρέπει νὰ είναι ίκανοποιημένη ἀπὸ τὰ προμηνθεότα δημιετρα καὶ διὰ τὴν ἔξεπλήρωσεν ἀπολύτως τὸ ἐν προκειμένῳ καθῆκον τῆς;

Ἐνα Βιβλίον

Νορβηγοί καὶ Ἐλληνες κατέχουν ἔξι ισου τὴν ναυτικὴν παράδοσιν ἀνεπτυγμένην. Ἀμφότεροι ἀπὸ τὴν πτωχείαν τοῦ θεντικοῦ των ἀδάφους πιεζόμενοι πρὸς τὴν θάλασσαν ἐστράφησαν ἀναζητοῦντες τὸν θιοπορισμόν των.

Οἱ Νορβηγοὶ ἀνήγαγον τὴν ναυτικὴν ἐμπορείαν εἰς οημεῖον τελείτητος ἀξιούληευτον. Οἱ «Ἐλληνες παρὰ τὴν θαυμαστὴν τῶν ἐπίδοσιν καθυστερημένοι οηματικά ἐμφανίζονται, δσον ἀφορᾶ τὴν δργάνωσιν τῆς θαλασσινῆς τῶν δραστηριότητος. Πρὸ τοῦ πολέμου, κατ' αὐτὸν καὶ μετ' αὐτὸν, ἀπειρα εἶναι τὰ ἀξιομίητα παραδειγματα, ποὺ ἡμποροῦμεν νὰ ἀντλήσωμεν ἀπὸ τὸν δργάμον τῆς νορβηγικῆς ναυτικῆς ζῶσ.

«Ἡξέ τηράματι νὰ μελετήσωμεν ἐπισταμένως τὴν δλην δργάνωσιν τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας. Κράτος, ἑφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται, ἔνας ἔκαστος ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ἀρμοδιότητός του, πλεῖστα δσα τὰς ὑποδειγματικὰ θὰ ἡδύναντο ν' ἀποκούμσουν.

Καλὴ πίστις, καλὴ θέλησις καὶ τὸ πνεύμα τῆς συνεργασίας θὰ ἔσσον αἱ προϋπόθεσεις, ἵνα τὰ καλά, τὰ ἀξιοζηλεύτα, τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας, τὰ ἐπὶ τῶν πλοίων κρατοῦντα, αἱ συνθήκαι ἐργασίας, η ἀσφαλιστικὴ χειραφέτησις, η ναυτικὴ πίστις καὶ αὐτὸ τὸ δλον ούστημα τῆς κρατικῆς διοικητικῆς παρεμβάσεως χρησιμεύουν ὡς ὑποδειγματα τῆς γενικωτέρας προσπαθείας, ποὺ θὰ ἐπρεπε νὰ κατασθῇ καὶ διὰ τὴν ιδικήν μας ναυτιλιακὴν δργάνωσιν.

«Ἐνα Βιβλίον ἔκαιρετικὰ ἐνδιαφέρον, ἀναφερόμενον εἰς τὴν νορβηγικὴν θαλασσινήν ἐπίδοσιν μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ διατυπώσωμεν τὰς ἀνωτέρω σκέψεις μας. Αἱ ἐντυπώσεις ἀπὸ τὴν ἔκδοσιν τοῦ θιολίου αὐτοῦ εὑμενέσταται ὑπῆρξαν παντοῦ,

ὅπου ἔκυκλοφόρησεν. Ἀπὸ τὴν Νέαν Ὅρκην μᾶς γράφουν, ὅτι οἱ Ἀμερικανοί, οἱ τόσον μετὰ τὸν πόλεμον ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν δργάνωσιν τῆς Ναυτιλίας των, χαρακτηρίζουν ἐπ' εὐκαιρία τῆς ἐκδόσεως αὐτῆς, τοὺς Νορβηγούς, ὡς τὸν ναυτικώτερον λαὸν τοῦ Κόσμου, καὶ τὴν Ναυτιλίαν των, ὡς τὴν πλέον ὑποδειγματικὴν προσπάθειαν μεταπολεμικῆς ἀνασυγκροτήσεως.

Θὰ ἐπρεπε τὸ θιολίον αὐτὸ νὰ διαθασθῇ ἀπὸ δσους ἐνδιαφέρονται, ἔδω εἰς τὸν μακάριον τόπον μας, διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἔξαρτον τὴν διοποριστικὴν των ὑπόστασιν ἀπὸ αὐτῆν. Νὰ τὸ προσέξουν οἱ Λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, διὰ νὰ χωνέψουν ἐπὶ τέλους τί σημαίνει καλόπιστον Κράτος καὶ τὸ τὸ ἀγαθὸν ἀποδίδει ὁ παρεμβατισμός, σταν εἶναι σκόπιμος καὶ διενεργήτας ἀπὸ δργανα, ἀξια τῆς ἀποστολῆς των, μὲ κατανόησιν τῆς παραγωγῆς ικανότητος τῆς Ναυτιλίας.

Θὰ ἐπρεπε νὰ φρονηματισθοῦν οἱ ἑφοπλισταὶ μας ἀπὸ τὸ ἐπικρατοῦν πνεῦμα τῆς συνεργασίας, ἀπὸ τὴν ὑποδειγματικὴν ὁργάνωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς καὶ τῆς ναυτικῆς πίστεως, ἀπὸ τὴν προσθετικὴν τῆς οἰκονομικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς ιδιαιτέρας των Πατρίδος. Τέλος οἱ ναυτεργάται μας εἰς τὸ θιολίον αὐτὸν περὶ τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας θὰ ἀνέρουν διὰ τὴν ἀποκοδομητικὸν διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν των ἄνδρων ἐπιδιώκουν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ ὑγιεῖς καὶ ἀποδοτικὸν διὰ τὴν ἐμποροναυτικὴν μας ἀνάπτυξιν ἀξιώματαν σημειώνην ή Ναυτιλία μας ἀπὸ τὸ θιολίον πράξανεν.

Υποσχέσεις ἀνεκπλήρωτοι

Ξένοι καὶ ήμετεροι, ἀρμόδιοι διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ τὴν οἰκονομικὴν ἀναγέννησιν τοῦ καταστραφέντος αὐτοῦ τόπου, κατέρχονται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἐπιθεωροῦν τὸν λιμένα, διαπιστώντων τὰς καταστροφάς, θιέπουν τὰς οἰκτράς συνθήκας, ὑπὸ τὰς ποιας γίνεται ἡ φορτοεκφράτωσις καὶ ἡ ποθηκευσίς τῶν πολυτίμων ἐφόδων καὶ πάσης φύσεως ἐμπορευμάτων, διδουν ἀφθόνους ὑποσχέσεις περὶ λήψεως σοθαρῶν μέτρων διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ λιμένος καὶ ἀπέρχονται εἰς τὰ γραφεῖα των λησμονοῦντες διὰ εἰδον, διὰ ήκουσαν καὶ διὰ εἰπον. «Ἐτοι, δυὸ χρόνια μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς Χώρας, διὰ πρώτος της λιμήν, ή κυρία εἰσόδος τοῦ σπιτιοῦ τῆς Ἐλλάδος, ἐξακολουθεῖ νὰ παραμένῃ εἰς τὴν ἐρειπωμένην καὶ ἀξιοθήητον κατάστασιν, εἰς τὴν ὅποιαν τὴν περιήγαγεν ἡ θαρραρότης τῶν κατακτητῶν.

Βέβαια, χρειάζονται χρήματα διὰ νὰ ξαναγίνῃ ὁ Πειραιεὺς λιμήν καὶ χρήματα δὲν ὑπάρχουν εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον. Οὔτε αἱ εἰστραζεῖς ποιῶν τοῦ λιμένος, δσονδήποτε καὶ διὰ είναι ἀπαχθεῖς διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς, ἐπαρκοῦν διὰ νὰ ἀνατέλῃ δ. Ο. Λ. Π. τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων ὀνορθώσεως τῶν ἐρειπών των καὶ ἀποκαταστάσεως τῶν τεραστίων ζημιῶν. Ἀπὸ κάπου ἀλλοῦ πρέπει νὰ ἔλθῃ η θοήθεια καὶ είναι δγνωστον ἀπὸ ποῦ καὶ πότε καὶ ἔαν

καὶ διὰ τὴν θεωρίας τῆς ζωῆς, θὰ παρεμέριζον πολλάς ἀπὸ τὰς ἀσχολίας των καὶ τὴν θεωρίας τῆς ζωῆς, θὰ διά τὸ έκαμαν ἔργων των νὰ ἐξεργάσουν τὸν τρόπον καὶ τὰ μέσα διὰ τὴν ἔμεσον ἐπανόρθωσιν του εἰς μίαν κατάστασιν τούλαστον ἀνεκτῆς λειτουργίας.

Οἱ διάφοροι οἰκονομολόγοι, ήμέτεροι καὶ ξένοι, οἱ διόποιοι προσπαθοῦν μὲ θεωρίας καὶ συμβουλάς νὰ δαναστήσουν τὴν οἰκονομικῶν ήμιθανή Ἐλλάδα, διμιούρων περὶ πτώσεως τοῦ ἐπιπέδου τῆς ζωῆς, περὶ «συμπιέσεως» τῶν τιμῶν κλπ. «Ολας αὐτὰς τὰς θεωρίας τὰς γνωρίζει καὶ διὰ τελευταῖςς «Ἐλλην, χωρὶς νὰ ἔχῃ σπουδάσει οἰκονομικάς ἐπιστήμας, δσον θιέπεται αἱ ισχυαὶ πρόσοδοι του δὲν ήμποροῦν νὰ παρακολουθήσουν τὰς ἀστρον-

BANEY MADHUB MOOKERJEE & C°.

Incorporating Raj Kissen Mookerjee

Established 1854

DUBASHES

STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:

•WORKWELL• Calcutta 5875

CALCUTTA

Codes:

A.B.C.—Scotts—Watkins.

LONDON AGENTS: Harwin Shipping Agency Ltd.

London House, E.C. 3.

Telephone: ROYAL 1534.

μικάς τιμάς τῶν χρειωδῶν. Καὶ δῆλοι μας συνιστῶμεν καὶ εὐχόμεθα τὴν «συμπίεσιν» τῶν τιμῶν, ὥστε νὰ κατέλθουμεν ἀπὸ τὰ ὑψηλὰ ποὺ ἔφθασαν καὶ συνεχῶς ἀνέρχονται καὶ γάρ προσεγγίσουμεν ἔστω καὶ ἐκ τοῦ μακρόθεν τὰς προσόδους μας. Ἀλλὰ μὲν ἰδέας καὶ λόγια τίποτε δὲν γίνεται. Χρειάζεται ἡ ἐμπρακτος ἐφαρμογή τῶν θεωριῶν καὶ διὰ νὰ γίνῃ αὐτό, πρέπει ἔκεινοι ποὺ ἔχουν τὴν ἀξίωσιν νὰ κυβερνοῦν καὶ νὰ καθοδηγοῦν τὸν τόπον, νὰ δάλουν τὸν δάκτυλον εἰς τὸν τύπον τῶν ἡλών καὶ νὰ κτυποῦν τὰς τιμάς, μειώνοντες τὰ διάφορα ἔξοδα, μεταξὺ τῶν δοιών τὰ μεταφορικά ἔφθασαν εἰς τὴν Ἐλλάδα νὰ ἐπερνοῦν δῆλα τὰ ἄλλα ἔξοδα ἀπὸ τῆς παραγωγῆς ἔως τὴν κατανάλωσιν, συλλογικῶς λαμβάνονται.

Ἄλλα διὰ τὰς Ἐλληνικὰς μεταφοράς τὸν κύριον ρόλον ἔπαιζε πάντοτε καὶ σήμερον ἀκόμη περισσότερον παίζει ἡ θάλασσα. Καὶ αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ μας κατήνησαν πανάκριβοι ὅχι λόγῳ τῶν ὑψηλῶν ναύλων, ἀλλὰ λόγῳ τῶν σκανδαλωδῶν ὑψηλῶν ἔξοδων εἰς τὸν λιμένα. «Ετοι τὸ κόστος τῆς ζωῆς, τὸ δοῦλον δῆλοι συνιστοῦν διὰ πρέπει γάρ κατέλθη σοθρῶς, ἐπηρεάζεται σημαντικῶτατα ἀπὸ τὰς ἔξωφρενικὰς ἐπιθερύνσεις ποὺ ὑφίστανται τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν κυριώτερον λιμένα τῆς χώρας, τὸν Πειραιά, ἀπὸ τὸν ὄποιον περνᾷ τὸ μέγιστον μέρος τῶν ἐλληνικῶν μεταφορῶν.

Ἀσχέτως, λοιπόν, μὲ τὸ δῆλον πρόγραμμα τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς χώρας, τὸ ὄποιον μελετᾶται καὶ καταρτίζεται καὶ ἀναμένεται τὴν χρηματικὴν θοήθειαν, διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ. Θά ἐπρεπε κατὰ πρῶτον λόγον καὶ «ἔκτος προγράμματος», νὰ είχεν ἐπανορθωθῆ ὁ κύριος λιμὴν τῆς Ἐλλάδος, νὰ τακτοποιηθῇ ἡ λειτουργία του καὶ νὰ μειωθοῦν τὰ ἔξοδα τῶν ἐμπορεύμάτων εἰς τὸ δέλαχιστον. «Ἐάν είχον γίνει αὐτά, τρόφιμα καὶ ἔφοδα θά ἦτο δυνατόν νὰ δίδωνται εἰς τὴν κατανάλωσιν εἰς τιμάς πολὺ κατωτέρας τῶν σημερινῶν καὶ ἡ προσπάθεια «συμπιέσεως» τῶν τιμῶν θὰ είχεν ἡδη ἀρχίσει νὰ φέρῃ τοὺς καρπούς της.

Ἄρθροι εἶναι ἡ πρακτικὴ ἀποψίς τοῦ ζητήματος τῆς οἰκονομικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς χώρας καὶ τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν ἡ κοιλούθησαν δῆλαι αἱ εὐρωπαϊκαὶ χῶραι, ποὺ ὑπέστησαν ζημιάς ἐκ τοῦ πολέμου. «Εσπευσαν δῆλαι νὰ ἀποκαταστήσουν τὸ ταχύτερον τὰ λιμάνια των, καίτοι δι' αὐτάς ἡ κατάστασις ἥτο διάφορος ἀπὸ τὴν ιδιήν μας, διότι αἱ ὄλλαι χῶραι καὶ πολλοὺς λιμένας ἔχουν καὶ χερσαίας συγκοινωνίας πυκνοτάτας, ἐνῷ ήμερις ἔχομεν κυριολεκτικά «κρεμασθῆ» εἰς τὸν μοναδικὸν λιμέναν τοῦ Πειραιῶν διὰ τὸ μέγιστον μέρος τῶν μεταφορῶν μας τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ τοῦ ἔσωτερικοῦ.

Τὰ πράγματα αὐτὰ είναι τόσον ἀπλά, ὥστε ἀποροῦμεν, μάτην ἀλήθειαν, διὰ τὴν ἀγοραῖν ποὺ ἐπιδεικνύουν δῆλοι οἱ σοφοί οἰκονομολόγοι, ποὺ ἀσχολοῦνται μὲ τὴν οἰκονομικήν μας ἀνασυγκρότησιν.

Η Σχολὴ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας "Υδρας"

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἔθημοισεύσαμεν ἐπιστολὴν τῆς διοικήσεως τῆς «Πανελλήνιου Ἐνώσεως Πλοιάρχων τοῦ Ε.Ν.», σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῆς ἔδρας τῆς Σχολῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Κατωτέρω δημοσιεύομεν ἐπιστολὴν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος τοῦ σεβαστοῦ καὶ παλαιμάχου ἐφοπλιστοῦ κ. Γκίκα Κουλούρα, τοῦ ὄποιου αἱ γνώμαι περὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων εἶναι πάντοτε ἀξιαία ιδιαιτέρας προσοχῆς:

Κύριο Διευθυντά,

Θὰ σᾶς παρεκάλουμεν θερμῶς νὰ καταγράψητε εἰς τὴν στήλην τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν τὰ ἔχεται:

Μετ' ἐκπλήξεως μον ἀνέγνωσα εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τῆς 15ης Οκτωβρίου διαμαρτυρίαν ἐξ μέρους τοῦ Προέδρου τῶν Ἐμποροπλοίων κ. Μελέτην περὶ τοῦ ζητήματος τῆς Σχολῆς τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸν "Υδραν".

Φαίνεται, ὅτι ὁ κ. Μελέτης δὲν γνωρίζει νὰ πολλοὶ ἄλλοι, ὅτι ἡ Σχολὴ Ἐμποροπλοίων ἔχει ιδρυθεὶ ἐν "Υδρᾳ πρὸ τοῦ εἰκοσαετίας ἐν χομπάτω τῆς Κονιόρδου, λειτουργοῦσα εἰς δύο παμιγγένη κτίσια ἐπὶ τῆς παραλίας τοῦ λιμένος, εἰς τὴν Σχολὴν δὲ ταῦτην προσήρχοντο μα-

θηταὶ ἀπὸ διάφορα μέρη τῆς Ἐλλάδος, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον νησιῶται, καὶ ἔζησαν μετὰ κανονικὴν φοιτησιν Δόκιμοι Πλοιάρχοι, μὲ ἀρτίαν μόρφωσιν, μὲ ἴπανοιὴν καὶ πειθαρχίαν στρατιωτικήν.

Τὸ Κράτος, ἀντιληφθὲν τὴν σπουδαιότητα τῆς Σχολῆς ταύτης, ἀνεγόμισεν αὐτὴν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1930 καὶ τὴν ἐπήγαγεν ὑπὸ τὴν πρωτικήν ἐποπτείαν, ἔντοτε δὲ συντηρεῖ αὐτὴν μέχρι σήμερον ὑπὸ τὸν τίτλον «Σχολὴ ἡ 'Εμποροπλοίων τῆς Υδρας».

Ἐπίσης, πρὸ ἐνὸς καὶ ἡμίσεως ἔτους, ἐδαπάνησε τὸ Κράτος περὶ τὰ σύκοι ποὺ διὸν ἐπατομῷρια δραχμῶν (22.000.000) διὰ τὴν στέγασιν διακοπῶν μαθητῶν μὲ ὅλα τὰ σύγχρονα μέσα ὑγεινῆς καὶ ἀνέσεως.

Δυντινῶς, λόγω πολιτικοῦ ἐπειδάλλον τὴν ἐπαναλειτοργίαν τῆς Σχολῆς ἐν τῷ Υδραν, ὃς τοῦτο γνωρίζουμεν καλῶς καὶ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τοῦ ἐπιφυλάσσομεν γὰρ ἐπανέλθοντα.

Οὐαὶ πρόδρομος τῶν Εμποροπλοίων δὲν γνωρίζω ἀν ἐπαξιδενταν εἰς κώδια τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ ἀν ἀντεληφθῆ, ὅτι ὅλαι αἱ σχολαὶ καὶ ἔδισται αἱ ναυτικαὶ, εὐρίσκονται πολὺ πλέον τῶν πόλεων καὶ τῶν λιμένων εἰς τούς τούς πόλεων πόλεων καὶ ὅχι τῆς ἀποτοποίας, ὡς ἵστως νομίζει ὁ κ. Πρόδρομος τῆς Ενώσεως. Οἱ μαθηταὶ, πρωτοσιμένοι διὰ τοὺς ὑπερποντίους πλόας, δὲν ἐγνωμάνανται εἰς τοὺς λιμένας, ἀλλ' ὅταν ἐξέλθουν τῆς Σχολῆς ἡ καὶ κατὰ τὰς διακοπάς, ἐπιβαίνουν, ναυτολογημένοι ὡς Δόκιμοι, ἐπὶ ἀπιοπλοίοι καὶ ἐπὶ ἀντὸν παρακολουθοῦν δῆλας τὰς κινήσεις εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ (φορτικούς φορτωτάσεως, δεξαμενούς, ἐπονειάς καὶ πλ.). Επίσης διαβεβαιοῦμεν τὸν κ. Πρόδρομον τῶν Εμποροπλοίων, διὰ τούς λιμένας τοῦ Υδρας ὅλα τὰ ναυτικά καὶ ἀστρονομικά δργανα.

Οσον ἀφορᾷ τὸ ἐπιχειρήμα τοῦ κ. Μελέτη, διὰ τὸν Ὅδραν είναι ἀλλίμενος καὶ δὲν ἐπάχουν διατάσσεται διὰ τὴν ἐπλαίδευσιν τῶν μαθητῶν, τὸν διαβεβαιοῦμεν, διὰ τὸ "Υδραν, ὅτε ἀσόμη τὸ "Εθνος ἡτού πλόδουν (πρὸ τῆς Επαναστάσεως τοῦ 1821), εἰσχεν ἰδρύσει Ναυτικὴν Σχολὴν πρὸς ἐπλαίδευσιν Εμποροπλοίων καὶ ἐπὶ τῆς Σχολῆς ἡτῆς προηγοῦν οἱ ἐμποροπλοίαρχοι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, ὡς καὶ οἱ μεταγενέστεροι, οἵνες ἐπεξέτεναν τοὺς πλόας των εἰς δῆλας τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ωκεανούς. Η ιστορία αὐτῆς, ὡς καὶ τὸ πειθαίλλον τοῦ νησιοῦ, είναι ἀρχετέα διὰ νὰ διαφωτισθοῦν οἱ μαθηταὶ, νὰ διδαχθοῦν καὶ νὰ μηδημούν τοὺς προγενεστέρους συναδέλφους των. Ας μὴ λησμονήται δὲ καὶ τὸ γεγονός, διὰ καὶ κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον, ὅτε η Πατρίς μας ὑπεδούλωθη εἰς τὸν Γερμανὸν καὶ Ιταλόν, οἱ "Ελληνες ἀξιωματοῖ τῶν πειθαρχούν πλοίων πλοίων (παῖδες οἱ ἐπιστρατεύονται ποιοῦτοι ἐπὶ τῶν πλευρῶν) προερχόμενοι κατὰ τὸ πλεῖστον ἀπὸ τὴν Ναυτικὴν Σχολὴν τῆς "Υδρας, ἐπεδίειν καὶ τεχνικὴν μόρφωσιν ἐξαρτεῖν καὶ πατριωτισμὸν ἀφθαστοῖς καὶ ἀνδρείαν ἀπαραίλλον. Εἰχον δὲ ἐκπλαίδευσιν τὴν Ναυτικὴν Σχολὴν τῆς "Υδρας καὶ ὅχι εἰς τὰ ἀποτοποίεικά σκάφη τοῦ Πειραιῶς.

Ἐν συμπεράσματι, η Σχολὴ ἔχει πλέον ἡ ἀρτίας ἐγγατωστάσεις ἐν "Υδρᾳ καὶ δὲν πρόκειται νὰ γίνῃ ἀλλή μεταβολὴ, πάρα γὰρ μεταβοῦν ἐκεῖ οἱ καθηγηταὶ καὶ οἱ μαθηταὶ.

Οἱ αἰμενίτος "Οθόν Σταύρος", ἄνθρωπος μὲ μεγάλας ναυτικὰς γνώσεις, ιδρυσε πρὸ τοῦ τεσσαρακοντατίτας ιδίας αὐτοῦ δαπάνως εἰς τὴν νῆσον Ίθάρην Ναυτικὴν Σχολὴν Εμποροπλοίων. Η νῆσος αὗτη ἐστερεῖτο, ὅχι μόνον κινήσεως ἀπιοπλοίον, γερανῶν καὶ ἐργοστασίων, ἀλλὰ καὶ ἀπιοπλοίης συγκοινωνίας. Εν τούτοις, ἐπὶ τῆς Σχολῆς αὗτῆς ἐξῆλθον οἱ πλέον διακερούμενοι ἐμποροπλοίαρχοι μεγίστης ἀξίας καὶ ἀρτίας πορφύρων. Αλλοι τε, αἱ Σχολαὶ δὲν μεταφέρονται ἐξει ὅπου τὰς θέλουν οἱ μαθηταὶ. Η δὲν οὗτοι εἰνόπλονται, ἀλλ' ὅπου τὸ γενικότερον συμφέρει τῆς ἐπιπλαίδευσεως ἐπιβάλλει. Αν ἐποτεθῇ, ὅτι, αἴγανης η Σχολὴ Δοκίμων, διὰ λόγους σκοπομήτητος κατὰ τὴν κατοχήν, μετεφέρεται εἰς τὴν Σαλαμᾶνη ή τὸν Πόρον, θὰ ἐπρεπε κατόπιν νὰ ἐφωτηθοῦν οἱ μαθηταὶ ἀν θέλοντο νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸν Πειραιᾶ; Νομίζω διχ.

Μετὰ τηνής
ΓΚΙΚΑΣ ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ

'Αθηναί, 21.10.46

EMM. YANNOULATOS (FAR EAST) LTD.

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

FOUNDED 1907

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

M.M. BUILDING—SHANGHAI

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

Affiliations:

CHINA HELLENIC LINES LTD. Hongkong. Shanghai.
COMPAGNIE GENERALE DE COMMERCE, DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT — Shanghai.
Agencies throughout the Far East.
Cables: "YANNOULATOS,"

ΑΙ ΞΕΝΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΚΑΙ Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

Κατά τὸ ἔτος 1926 ἐπεγράφη μεταξὺ «Ἐλλάδος καὶ Ἰταλίας «Σύμβασις Ἐμπορίας καὶ Ναυτιλίας», ἣντι καὶ ἐκυρώθη διὰ τοῦ Νόμου 3374 (τοῦ 1927). Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρρενον 18 τῆς συμβάσεως ταῦτης ἐκάτερον τῶν συμβαλλομένων μερῶν θὰ είλη τὸ δικαίωμα, ὅπος τὰ πλοῖα αὐτῶν εἰσπλέονται εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἄλλου μέρους πρὸς ἐκμήδιστουν μέρους τοῦ φροτίου των ἡ ἀποβάσισιν ἐκβατῶν προσεχομένων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ, συμμορφωμένα πρὸς τὸν νόμον καὶ τὰς διατάξεις τοῦ Κράτους, νῦν διατηρώσαντις ἐπὶ τῶν πλοίων των τὸ ἐπόλοιπον τοῦ φροτίου ἡ ἐκβάσις τοῦ προσεξομένουν δι' ἄλλον λιμένα τοῦ Κράτους ἡ διὰ τὸ ἐξωτερικόν, χωρὶς νῦν ὑποκεινται ἐκ δευτέρου εἰς τελονευτακάς διατετάσεις ἡ θεωρήσεις διαβατηρίου εἰς τὸν ἕπερον λιμένα, εἰημὲνον μόνον εἰς τὰ ζητιανώσεις, αἵτις ὅριζονται καὶ διὰ τὰ ἔθνικα πλοῖα. «Ητοι, οἱ σύμβασις παρεχόμει εἰς τὰ συμβαλλομένα μερὶς ὥσπερνας τελονευτακάς προκειμένου περὶ ἐμπορευμάτων, καὶ ἀπονοματικάς προκειμένου περὶ ἐκβασιῶν, διεκπολύσοτες.

‘Ος ομαδῶς συνάγεται ἐκ τοῦ πνεύματος καὶ τοῦ γράμματος τῆς συμβάσεως, οἱ τε ἑπτάται καὶ ἐμπορεύματα νοεῖται, ὅτι θὺ παρέμενον ἐπὶ τοῦ πλοίου, διότι θὰ διήρχετο ἐκ τῶν λιμένων τὸν συμβαλλομένων μερῶν, ἐφ’ δούς τὸ πλοίον προμοιῆτε διὰ τὸ ἔξωτερικόν, οἱ δὲ ἑπτάται καὶ ἐμπορεύματα ἡσαν ἐψωτασμένα ἐκ τοῦ ἔξωτερον μὲ κατ’ εὐθεῖαν εἰσιθεια ἡ φροτωτικάς διὰ τοὺς λιμένας τοῦ ἔσπετερικοῦ καὶ ἔξωτερον.

Παφαδόςιος, ὅμως, αἱ Ιταλικαὶ ἀποπλοῖαι ἐταῖρια, ἐπιφερόντης τῆς τότε Διευθύνσεως Ἐμποριοῦ Ναυτικοῦ, ἡρμήνευσαν τὴν διάταξιν ταῦτην τὴν σημάσεως κατὰ τρόπον μίγνοτα τὰ κνωπαρχικὰ δικαώματα τοῦ Κράτους ἐπὶ τῶν ἑστωτικῶν ἀποπλοίων συγκονονιῶν καὶ συνέπιστος τὰ συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμποριοῦ Ναυτιλίας καὶ ἔξετέλοντα οὐσιαστικῶς ἀποτελοῦν. Οὕτω, ἔγινοσαν καὶ ἐπέτεφεν ή τότε Διεύθυνσις Ἐμποριοῦ Ναυτικοῦ, ὅπος ἐμπόρευμα φορτογόνων ἐν Τεργέστῃ ἐπὶ Ιταλικοῦ πλοίου καὶ προοριζόμενον διὰ τὴν Θεσσαλονίκην, συνοδεύθουντα δὲ διὰ φορτωτικῆς ἐδόκεισης ἐν Τεργέστῃ διὰ τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ τοῦ, ἐξφορτώντα εἰς Παρογά καὶ ἄλλο Ιταλικοῦ πλοίον, ἐρχόμενον ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ, νῦ τὸ παραλιαβάνη ἐπὶ Πειραιῶς καὶ νῦ τὸ μεταφέρει εἰς Θεσσαλονίκην. Ἔποις εἰς ἐπιβάτης, ἀναχωροῦ ἐπὶ Τεργέστης μὲ εἰσιτήσιον συνεχείας δι᾽ Ιταλικοῦ πλοίου, ἀπεβιάζεται εἰς Κέρκυραν καὶ κατόπιν ἐπειβάετο ἄλλου Ιταλικοῦ πλοίου, ἐρχομένου ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ μεταφέρεται εἰς Πειραιᾶ.

"**Ητο φυσικὸν νὰ ἔξανασῃ τὰς** "Ελλῆνας ἐν τῆς ἑρμηνείας ταῦτης. Αἱ ἀποτολοῖκαὶ ἐπιχειρήσεις, αἵτινες καὶ ἔξημοντο τὰ μέγιστα ἐν τῇς ἑρμηνείαις ταῦτης τῆς συμβάσεως παρὰ τῶν ἵταλικῶν ἀποτολοῖκῶν ἐταφιδῶν, ἀπετάθησαν εἰς τὴν τότε Διεύθυνσιν τοῦ ἙπτακονταΝαυτικοῦ, παρὰ ἡς ἔλαβον τὴν ἀπάντησιν, διὰ ἡ ἐπίλυσις τοῦ ἥπιτμάτου τούτου ἀνάγεται εἰς τὸ τμῆμα Συμβατικοῦ τοῦ ὑπονομεγίου τοῦ Ἐξοπειδῶν. Τὸ Συμβατικὸν τὸ ὑπονομεγίον τῶν Ἐξοπειδῶν, πατόπιαν αἵτισις τῶν ἀποτολοῖκῶν ἐταφιδῶν ἐπελήφθη τῆς πελέτης τοῦ ἥπιτμάτου, εἴδε δὲ βάσιμα τὰ παράπονά των καὶ διὰ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ τμῆματος κ. Ἀργεσοπούλου εἰσηγήθη τὸ όλον ἥπιτμα εἰς τὴν Διαιρῆ ἙπτακονταΝαυτολογίουν καὶ Ἑπτακοντα Συμβάσεων. Πράγματι, ἡ Ἑπταράποντος αὔγητα τὴν συνεδρίασιν αὐτῆς τῆς 24ης Μαρτίου 1932, ἐπελήφθη τοῦ ἥπιτμάτου. Κατὰ ταῦτην, ὁ λιμενικὸς ἀξιωματικὸς κ. Β. Σαραπέτης, ὃς μέλες τῆς Ἑπταράποντος ἀπεργούμενη τῆς ἑρμηνείας, ἦν ἔδιον αἱ ἀποτολοῖκαι ἵταλαικαὶ ἐταφιδῶν εἰς τὴν συμβάσιν, ισχυρισθείς, διὰ αὗτης εἶναι ἡ δοθῆ ἑρμηνεία, καθόπι, ὃς αὐτοὶ λέγοντες: «ἄν τις ἑρμηνεία αὕτη ἀποτελεῖ ἡ δοθῆ ἀποτολοῖκαι», αὐτὸς εἶναι ἄλλο ἥπιτμα, διότι ἡ ἔννοια τοῦ ἀποτολοῖκων δὲν εἶναι διεθνῆς καθωδιωσιν. Κατόπιν τῆς ἐπιμονῆς ταῦτης τοῦ ὄρθιέτος λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, ἡ Ἑπταράποντος Δασμολογίουν καὶ Ἑπτακοντα Συμβάσεων, ἀπεργάσισεν, εστὶ δὲν παρέχεται στερεὸν ἔδαφος ἐπὶ τοῦ όποιον νὰ δύναται νὰ στηριχθῇ ἀξιώσις ἡμῶν πορῷ ἀπαγορεύσεως εἰς τὰς ἵταλικὰς ἀποτολοῖκας νὰ διενεργοῦν τὰς μεταφραστήσεις ταύτης, αἵτινες ὡσιαστικῶς ἀποτελοῦν ἀποτολοῖκαιν καὶ ἀπλῶς δέοντα νὰ ληφθῇ πορνοία, διότι κατὰ τὴν ἀναθεφόρησιν τῆς συμβάσεως ἐπιτευχθῆ ἡ ἀπάλειψις τῆς διατάξεως αὐτῆς.

Ἐν τούτοις, τὸ ἄρθρον 18 τῆς Ἐλληνοταῖτικῆς συμβάσεως, δῆιζον περιοδιστικῶς τὰ δικαιώματα τῶν πλοίων τοῦ ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων

**R. S. STERN
BALTO. SALES & SUPPLY Co.
JOS. J. KEEGAN & Co.**
(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)

**Full Line of Groceries, Engine
Deck and Steward Supplies.**

Telephone :
Plaza 4700

424 W. Conway St.
BALTIMORE 30, Md.

μερῶν, τῶν παταπλέοντων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἄλλον, οὐ μόνον δὲν προσβλέπει, ἀλλὰ καὶ ἀποκλείει τὴν ἐθνικὸν λιμένην μεταφρόσιν φραστίου ἀπὸ ξένου πλοίου εἰς ἔτερον ξένον πλοῖον πρὸς μεταφοράν εἰς ἔτερον ξένικον λιμένα, ὡς προσφρημένη δὲ τῇ συμβάσει δήλωσες ἀπαγορεύει οὐδὲν καὶ ἀπεριφράστως τὴν ἀκτοπλοίαν. Ως πρᾶξις δὲ ἀναγομένη εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν δέοντα ἀναιρισμοῦτως νῦν χαρακτηρισθῇ ἡ ἐλληνικὴ λιμένι ἐξ οὗ εἰς ἔτερον ξένον πλοῖον μεταφρόσιτης ἐμπορεύματος πρὸς τὸν σχοπὸν της μεταφορᾶς τούς εἰς ἔτερον λιμένα, μὴ περιλαμβανόμενον εἰς τὸ δρομολόγιον τοῦ κοιμίσαντος τὸ ἐπιτρέψιμα πλοίον.

Ούσκοτεν νοεῖται, ότι οι ιταλικοί άρχοι πηγάδισαν εἰς τας έλληνικας ναυτιλιακάς έπαιριας ή τα μεμονωμένα πλοῖα την έφαρμόσουν τὸ αὐτὸ σύντηγμα εἰς τοὺς ιταλικοὺς λιμένας, Ισχυριζόμενοι, δρούστατα, ότι τοῦτο ἀποτελεῖ ἀκτοπλοίαν, ήτις ἐν Ἰταλίᾳ διενεργεῖται μόνον ὑπὸ τῆς Ιταλικῆς ομηρίας. Καὶ οὕτω, μέχρι της κηρύξεως τοῦ ἐλληνοϊταλικοῦ πολέμου, κατὰ τὸ 1940, η ιταλική ομηρία δὲ ἀλληλοσυντηλογουμένων πλοιῶν αὐτῆς ἔχετελει ὡσιστικῶς ἐν Ἐλλάδι ἀκτοπλοίαν, εἰς δόξαν τῆς Διευθύνοσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ήτις ἔκποτε, ίσως διὰ τὸν ἀργὸν τοῦτον, προήχθη εἰς ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Θα ήδυνάμεθα νά παραθέσουμε πλειστά παραδείγματα ιταλικῶν απομολούδων, αἵτινες ἀλληλοσυντηληρούμεναι ἀλόντιαν κυριολεκτικῶς μεχρι τοῦ 1940 τὰς ἐλληνικὰς ἑστορειάς γραμμάς, ἀπετονθανα ἀπτοποῖον. "Ηδη δή, όμως, βλέπουμεν μιαν τάσιν καὶ εἰς ἔτερα κράτη, ἐπαφελούμενα, ἀσφαλῶς, τοῦ εἰς τὰς συμβάσεις ἀντὸν μετὰ τῆς Ἐλλάδος ιπάρχοντας ὅρους «τοῦ μᾶλλον εὐνοούμενου κράτους», νά ἐπιχειρούν νά ἐπετελέσουν ἀπτοποῖοις συγκοινωνίας, βασιζόμεναι προφανῶς εἰς τὴν ἡμηρείαν τοῦ ἄρθρον 18 τῆς ἐλληνοϊταλικῆς συμβάσεως «Ἐμπορίας καὶ Ναυτιλίας», δηρε ἀθεντικῶς ἡρμήνευσε κατὰ τὸ ἔτος 1933 τῇ εισηγήσει τοῦ Ἀμερικανοῦ ἀξιοματικοῦ κ. Σκαρπέτη εἰς θάρος τῆς Ἐμπορίου Ναυτιλίας ή Διαρχῆς Ἐπιτροπῆς Δασμολογίου καὶ Ἐμπορικῶν Συνθάσεων.

Πράγματι, τέλευταίως, ἐπετράπη εἰς τοντοκού πλοίον νῦν μεταφέρειν ἐμπορεύματα ἐξ Πειραιῶς εἰς Κέρκυραν, ὡς τοῦτο νῦν μὴ ἀποτελῇ ἀκτοπλόιον, αἱ δὲ συνήδικαι ἀτμοπλοῖαι ἥγορασαν σύπλευτη μηκᾶς χωρητικότητος, ἵνα διὰ τούτων συγκεντροφύνεις τοὺς μεγάλους ἐλληνικούς λιμένας μερίδας φορτίων προερχομένας ἐξ δευτερεύοντων λιμένων τοῦ ἑστερικοῦ, ἵνα παραλαμβάνωνται ταῦτα ἐξ ἑτέρων ἀτμοπλοίον ἐκτελοῦντος ταχικήν συγκονινήν μετὰ τοῦ ἑστερικοῦ καὶ προσεγγίζοντος μόνον εἰς τοὺς μεγάλης σημασίας ἐλληνικούς λιμένας καὶ μεταφέροισι ταῦτα εἰς τὸ ἔσοδοις.

Νεμίζοντες, διτί είναι καρός για άνανηψη τό ύπονοργείον της 'Εμπορικής Ναυτιλίας και για κατοχυρώση τά αναμαρισθήτητα υφισταρχικά δικαιώματα της Ελλάδος διά τη παρεμποδίσεως, τούλαχιστον, εις ξένας σημασίας για θέτωσι τὸν πόδα ἐπ' αὐτῶν.

Δ. Δ. Ο.

Τὰ ἀγγλικὰ ὑφαλοχρώματα

"CAMREX,"

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

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

"CAMREX" NON-OXIDIZING PRESERVATIVE

ίνε μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐλασμάτ

ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ΕΝΑΜΕΛΣ
ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street. CARDIFF.

Ίδιαιτέρα δ)νοις: 208 CATHEDRAL Rd.CARDIFF
Τηλεγομφυάτα : «CAMREX» Cardiff ή Sunderland

ΟΥ ΜΕ ΠΕΙΣΕΙΣ – ΚΑΝ ΜΕ ΠΕΙΣΗΣ

Εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μου τῆς 1ης 'Οπτισθίου καὶ ἐν συνεχείᾳ τῆς καθ' ὅλον διατριβῆς μον ἐπὶ τοῦ ἔχοντος τῆς παρ', ἡμῖν Ιερόθεος 'Υδροβιολογικού 'Ινστιτούτου, ἀνεσκόπησα ἵνα πρὸς ἓνα τοὺς κυριωτέρους 'Υδροβιολογικούς Σταθμὸν τῆς Εὐρώπης καὶ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἐπεξήγησα τὸν σκοπὸν τῆς Ιδρύσεος των 'Ἐπειδὴ μὲ τὰ παραδείγματα, τοὺς ἀφίσθιοὺς καὶ τὰς στατιστικὰς γνέντας κανεῖς σαφέστερος. Θά γάρ σοι σήμερον δόλγα τινὰ διὰ τὸν Καναδὸν καὶ θὰ κλείσω τὴν συνοπτικὴν μελέτην μου ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.

Ο Καναδᾶς είναι ή χώρα πού ἔξεπλήξε τὸν κόσμον κατά τὰ τελευταῖα ἔτη, μὲ τὰς ἔξαιρετακὰς προόδους πού ἐπετέλεσεν εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς τοῦ ἐμπορίου, τῆς βιομηχανίας, τῆς ναυτηρικῆς, τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἀλειας. Αἱ εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλειας ομηρεύθεισαν προόδους, αἱ τεχνικαὶ μεταφρονθίσεις καὶ ἡ ἐν γένει μεθόδοι δργάνωσις τοῦ πλάνου τούτου, είναι πράγματα καταπληκτικά, θεωρεῖται δὲ βέβαιον, μεταξὺ τῶν διεθνῶν ἀλειατικῶν κύκλων, διὰ ἐντὸς δὲ λόγων ἐτῶν, ἡ εἰς ἰζδεῖς παραγωγὴ τοῦ Καναδᾶ θὰ ὑπερβῇ τὴν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Δέν είναι, ἄλλωστε, ἀνάγκη νὰ είναι κανεὶς ιδιωτικός, διὰ τὴν πεισθῆ περὶ τούτου. Μία ματαὶ εἰς τὸν κάρστην τῆς ἀπεράντου ταῖς ἐπιφατείαις δύναται νὰ ἐνημερώσῃ τοὺς πάντας ἐπὶ τῶν ἀπειροτίστον δυνατοτήτων τῶν ἀναγομένων εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλειας.

Εις τὴν χώραν τωντην δὲν ὑφίσταται ζῆτημα ποι καὶ πῶς θὰ ἔξερθεδον ἄφθονοι ιχθεῖς, διότι μυθώδης πλούτος ἀλείας ὑπάρχει εἰς τὰς ἀπεγάντους λίμνας της, τοὺς τεραστίους ποταμούς της, τοὺς ἐκτεταμένους καλπούς καὶ τὰς πέρι τοῦ θαλάσσας, ὅπου ἐγέρσιονται τὰ σπουδαιότερα ὑψηλεῖα τοῦ κόσμου. Ἐδημουργήθη, δημος, καὶ ἔνα ἄλλο ζῆμα δυνοκολότερον, δηλαδή, πῶς θὰ διατεθούν αἱ ἄνευ μεγάλης δυνοκολίας ἀλιεύμενα τεραστία ποσότητες ιχθύων, ἀνὰ τὰς διαφόρους μεμακρυσμένας ἀλλήλοιν περιοχαῖς. 'Εάν αἱ Ἰννομένα Πολιτεῖαι ἔφθασαν νὰ κατέχουν τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὸν κόσμον, μηδ ιχθυοπαραγωγὴς χώρα, μετὰ τὴν Ἰαπωνίαν, πρέπει τὰ ληφθῆ ὑπὲρ ὅψη, διτέ έχουν καὶ 135.000.000 κατοίκων πρὸς διατροφὴν. 'Ενῷ ὁ Καναδᾶς, μὲ πλουσιότεράς εἰς ἀλιεύμα περιοχάς, καὶ μὲ προβλέψεις κολοσσαίας μελλοντικῆς παραγωγῆς, ἔχει μόνον 12.000.000 κατοίκων πρὸς διατροφὴν. Οὕτω ἐγεννήθη τὸ διατελόντον τοῦτο πρόβλημα, τῆς διαθέσεως καὶ ἀξιοποίησεως τῆς δόλονεν αὐξανομένης παραγωγῆς ιχθύων.

Ίδον, ἀπροσίως, πῶς παρουσιάζεται ἡ ἐπέμβασις τῶν ἄνα τὰς ἀναπτυγμένας δικτύας καὶ τὰς διαφόρους μεμακονσμένας περιοχας ἔγκατεστημένους ὑδροβιολογικῶν σταθμῶν ἢ ἄλλων παρεμφερῶν ίδρυματων, λειτουργούντων ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Ὑπουργείου Ἀλιεύσις. Τὸ πόδς ἐπίλυσην πρόβλημα ἔτενι λιαν σαφῆς: «Πῶς θὰ διατεθοῦν καὶ θὰ ἀξιοποιηθοῦν εἰς τεράστια ποσότητες ἰχθύων, αἱ ἀλιεύσιμα συνεχῶς». Οἱ ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ καὶ τὰ διάφορα ἐποτημονικὰ ἔργα στήριγμα ἐπελήφθησαν τοῦ ζητήματος τούτου καὶ κατόπιν μελετῶν καὶ ξενινδῶν ἔξερον τὸν καλύτερον τούτου κονσερβοποιήσεως, κατίστασιος, ἀλατισμάτος καὶ καταψύξεως τῶν ιχθύων, πόδς ἔξαγωγήν εἰς τὰς διαφόρους ἀγοράς τοῦ Ἑλλεπανίου.

‘Υδροβιολόγοι σταθμοί ή παρεμφερεῖς δργανώσεις ιδρυθησαν εις τὸν Καναδὸν, εἰς ὃντας σχεδὸν τὰς ἀλευτικὰς περιοχὰς καὶ τοὺς ζηνολιμένας. Εἶναι δὲ αὗτα τόσον πολλὰ καὶ ἐπετεμένα, οἱ δὲ ζηνολιμένες τόσον ἀπομεμάρυνθαι, ὅπειτα δὲ νῦν ταπεινοῦσι κανεῖς, πρέπει ἀπαραίτητος νὰ διαχωρίσῃ τὰς ἐκτάσεις ταῦτας καὶ νῦν τὰς ὑποδιαφέσης εἰς διαφόρους τομεῖς, ὡς ἔξης:

ιον. Εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ώκεανόν.
2ον.—Εἰς τὸν Ειρηνικὸν ώκεανόν.
3ον.—Εἰς τὸν Ινδικὸν ώκεανόν.

39v. Εἰς τας λίγνας και τοὺς πόταμους.
40v. Εἰς τὸν ζόλπον τοῦ Χοέδσινον. Καὶ
50v. Εἰς τὸν Ἀρτζιζὸν ὄχεανδρ. ἀπὸ τῶν Βεούγγειον ποσθιῶν μέρου

Οι εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν κυνιδότεροι ὑδροβιολογοί σταθμοὶ εἶναι τὸ

Χάλιφα εὶς ἐπὶ τῆς Νέας Σκωτίας, τὸ Σαίν Τζὲδὼν ἐπὶ τῆς Νέας Γῆς, τὸ Κάπλ Μπρεστόν ἐπὶ τῆς θυμωνύμου γῆσσον, ώς ἐπίσης καὶ ἄλλος ἐπὶ τῆς νήσου τοῦ Πείγκατος Ἐδουάρδου, εἰς τὰ Λαμπρόντα δὲ καὶ τὸ Νέον Μπρούντσβιχ ("Αγιος Πολάνης"). Εἰς δὲταύτας τὰς περιοχὰς ἔπειρος μεθόδης πλούσιος ἀλειφά, ίδιᾳ δὲ τοῦ βασιλιάνου, δοτὶς ἀλενέται εἰς τὸν ἑπτεταμένους μπάνκους τῆς Νέας Γῆς καὶ τοῦ Λαμπρούδου. Εἰς τὸν κόλπον τοῦ "Άγιον Λαυρέντιου" ἡ σπουδωτέρᾳ περιοχὴ είνα τὸ τῆς χειρονύμου Γκασπέ (baie de chaleur) ὅπου τὸ ποδιτὸν ἐγκατεστάθησαν γάλλοι ἀλειφά πρὸ 400 ἑτῶν, κατόπιν τῆς ἐξουρησεως τοῦ ἔξεργυντοῦ Ζάρ Καρτέ. Εἰς τὸν ποταμὸν "Άγιον Λαυρέντιον", οἱ σημαντικότεροι ὄρδοι οἰκοδομητικοί σταθμοὶ είναι τοῦ Κεμπέκ, τοῦ Μόντρεαλ, καὶ πολλοὶ ἄλλοι κατὰ μήκος τοῦ ποταμοῦ.

Εις τὸν Εἰρηνικὸν ὥκεανὸν ὑπάρχουν ἐπίσης ἀξιόλογοι σταθμοί, ἐξ τῶν δύοις οἱ κυριώτεροι είναι τοῦ Βαγκούνιου ἐπὶ τῆς ὑπερίφοιν καὶ τῆς Βιζιτούριας ἐπὶ τῆς νήσου Βαγούνεορ. εἰς τὸν πορθμὸν Ιωαννίου, διατίθεται ὅππος πόδες ταῦθιν τοῦ "Ἐλλήνος πλανάρχου" Ιωαννοῦ Φωσᾶ, διατελοῦντος εἰς τὴν ὑπερστάσιν τῆς πάλαι ποτὲ κραταρᾶς Ιαπωνικῆς αὐτοκρατορίας. "Ἄλλοι σταθμοί βοσιεύονται είναι ἐπὶ τῆς νήσου τῆς Βασιλίσσης Σαρδέλλας α.ε., ἐπὶ τῶν νησίδων Αλ-
λαγά καὶ Αγάθης α.ε., ἐπὶ τῆς μετατρέπουσας νήσου Αλαβάνης

Είς τὰς απόλετάς τις πολιτείας οὐκέτι μένει τῆς Ἀλάσσας.
Εἰς τὰς απόλετάς τις πολιτείας οὐκέτι μένει τῆς Ἀλάσσας.
Εἰς τὰς απόλετάς τις πολιτείας οὐκέτι μένει τῆς Ἀλάσσας.

ὅτι ἐνθυμοῦνται τὰ προπολεμικά ἐπεισόδια μεταξὺ τῶν Ἰαπόνων ἀλίεων καὶ τῶν Καναδῶν διὰ τὸ ζῆτημα τῆς παραβιάσεως τῶν χωρικῶν ὑδάτων τοῦ Καναδᾶ ἐκ μέρους τῶν Ἰαπόνων. Τούτῳ ἀποδεικνύεται πόσον πλούσιαι εἰναι αἱ πεισμαῖς αὐταῖς, διὰ νὰ προσελκύνουν τοὺς ξένους ἀλίες καὶ ενσημένει τὴν ἀποφεν τῶν Καναδίζων ἀρχῶν νὰ καταστήσουν τὴν ισχυραντίζειν ἀλιείαν μίαν ἐξ τῶν πρώτων πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν τῆς χώρας.

Είναι ευνόητον, ότι η συντήρησις των ύδροβιολογικών τούτων σταθμών, ώς και των πολλαπλών έποιτημονικών έργαστηρίων συνεπάγεται κοιλοστοιχίας δαπάνας, καλυπτομένων ένα μέρος ένα της φορολογίας έπι του αλιευμάτος, ένα μέρος ένα τοῦ "Υπουργείου Εμπορίου (Τμῆμα Εξαγωγών)" καὶ ένα μέρος έξι επιχορηγήσεως της Κενθερήσεως. Δὲν είναι, βεβαίως, άνάγκη να ξέμνηστο πόσον τέλεια είναι μια έγκαταστάσεις των ιδρυμάτων τούτων καὶ πόσον άρτιως παρτητισμένον είναι τὸ εἰς αὐτὰ έργαζόμενον προσωπικόν. Θὰ προσθέσιο μόνον ότι κάθε σταθμός έχει εἰς την διάθεσίν του ένα αλιευτικόν πλοϊον τελείως συγχρονισμένον δι' έποιτημονικής έρευνας εἰς τὴν θάλασσαν, ἐπανδρωμένον μὲ έποιτημονικής, εἰδικῶς ἐπανδρεύεταις, όχι μόνον δι' ωκεανογραφικής έρευνας, αλλα καὶ ἐποιημένον εἰς την ιδιαίτερην τῆς αλιείας τεχνικήν. "Ας μοι ἐπιτραπῇ ωσάτως νὰ ἀναφέρω, ότι μοι ἔδωκε η εὐκαιρία νὰ παρενθεθῇ εἰς ἓνα ἀπὸ τὰ ἑτησιακά ἐπαγγελματικά αλιευτικά συνέδρια τῆς Ουτάβας, εἰς τὰς υοχάς τοῦ 1932, κατόπιν ἀδείας τῆς Καναδικῆς Κενθερήσεως. Ἔπρόκειτο τότε νὰ συντηρηθῇ τὸ ζήτημα τῆς ἀδρόας καταψύξεως «Σολωμῶν πρὸς ἔξαγωγήν εἰς Εὐρώπην. Εἰς τὸν παρισταμένους διενεμήθη ἓνα βιβλιάριον «The refrigeration of Fish» καὶ ἐγένοντο διὰ αἱ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἐποιημονικαὶ ἀνασκοπάσεις μὲ φωτεινάς προβολάς ἐπὶ τῆς ἔργασίας, ἀπὸ τὴν ὁρχὴν μέχρι τέλους. Ἔπεισάθεμην ἐπίσης μὲ ὄλλονς Εὐρωπαίους συναδέλφους τὰς διαφόρους ἐγκαταστάσεις ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, τοῦ Μόντρεαλ, Θριάσιος καὶ Κεμπέκ. "Αγανάκτησε τὸν παρισταμένον τὸν οἰκουμενικόν παραγωγήν καὶ ἐπέτηξες γνώσεων καὶ ἀπεργατολογία. Διὰ τοῦτο πληροφοριακῶς μόνον ἀναφέρω, ότι παρόμοια έγκαταστάσεις δὲν ιπάσχουν εἰς τὴν Εὐρώπην.

Ἐκ τῶν ὡς ἄνοι ἐν συντομίᾳ ἐπετέθεντον, ὡς ἐπίσης καὶ ἐκ τῶν παρατηρησεων καὶ πληροφοριῶν, ἣς ἔξεθεσα εἰς τὰ προηγούμενα σημειώματα μον, συνάγεται ὅτι δὲλλα αὐτὰ τὰ ιδρύματα ή Ινστιτούτα λέγονται ἡ ιδρυσιαλογικοι σταθμοι, ἐδημοσιογρήθησαν εἰς χώρας, δόπον ἐπήρχονται ἥδη ὁργανωμένη ἀπειά, μὲ πλούσιαν μάλιστα παραγογὴν ἰχθύων, ποδὸς τῶν σχολῶν νῦν συντελέσουν εἰς τὴν ἐπωφελῆ διάθεσιν καὶ ἀξιοποίησιν τοῦ ιχθυολογικού πλούτου. Εἰς κανέν, δημος, μέρος τοῦ κόσμου δεν ιδρύθησαν παρόδια ιδρύματα μὲ τὸν σκοπὸν νὰ ὁργανώσουν τὴν μὲταρρυθμούσαν βιομηχανίαν τῆς ἀλλειας, τὸ ἐπαναπλέοντα καὶ πάλιν, ἀλεια δύναται νὰ ἑπάρχῃ καὶ νὰ ενδοξούμενον μάλιστα χωρὶς 'Υδροβιολογικά Ινστιτούτα, παρόμοια δημος ιδρύματα, οὐδαμιώς δύνανται νὰ ἑπάρχουν καὶ ἐπέκησσον χωρὶς... ψάρια. Αὐτὸν ἀκριβῶς συμβάνει εἰς τὴν χώραν μας.

"Οταν θέλουμε νά δργανώσουμε ένα κλάδον, έχουμε την άξιστην, μόλις η ίδεα αωτή μητρί είς τό μυαλό μας, νά φθάσουμε άμεσως τό τέλειον, τό άπλοντον, και έν ριτή δύφαλμού νά λοσφαρίσουμε τούς ζένους λαζανίδας ποδ, με τόσους κόπους και έπι ασφάλην έτονα άνηλην ανά μιαν τάς βαθμίδας της προσθόν και τής τελεύτης. Επειδή δέ δεν έχουμε τά παταλλήλα πρός τούτο προσόντα, δέν διαβέτομε τά άπωτούμενα κεφάλαια, σύντε κάνν φροντίζουμε διά τήν στοιχειώδη άναγκαίαν προεργασίαν, παταρεύμομε είς συμβιβαστικά φαινομενώδη λύσεις και ικανοποιημέθα με πομπώδεις τίτλους, ποδ έργαρέσοντ απλοκής τήν έπι-
λυμάν μας.

Ἐξηγοῦμεν : Εἶναι γνωστὸν τοῖς πᾶσιν, ὅτι ἀλέαί δὲν ἴπάρχου εἰς τὴν Ἑλλάδα, διότι αὐτή ποὺ ἔπάρχει, εἶναι ἄνευ σημασίας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν γεωγραφικήν μας θέσιν, πρὸς τὴν ναυτικήν μας ἴστορίαν καὶ τὰς ναυτικάς μας παραδόσεις, ἐν ἀναλογίᾳ τοῦ ναυαριθμού μας ἀληθινοῦ καὶ τοῦ ὄγχου τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Ἐν συγκρίσει καὶ ἀναλογίᾳ πρὸς ὅλα αὐτά, η Ἑλλάς ἔφερε τὰ εἶναι ή πρώτη γνωστοπαραγωγής κώδα τῆς Μεσογείου. Ἀντ' αὐτοῦ ὅμως εἶναι..... η τελευταῖα.

Ἐπὶ τοιακονταείαν καταβάλλεται προσπάθεια πρὸς δργάνων τοῦ λάδου τούτου καὶ ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν, σύμφωνα μὲ τὴν πολιτικὴν πικραρότητα, τὸ ζῆτημα ἐπανέρχεται πρὸς συζήτησιν. Μετὰ τὴν ἀπεινθέρωσιν μας ἔγενετο μία προσπάθεια, λαν ὅμως καλαρά ἐν μέροντος ἡς Ὀδύσσεας διὰ τὴν δργάνων τῆς βιομηχανίας ταῦτη. Ἐπέρχονται δούλια καὶ οὐτε ἔνα ἀλιευτικό πλοῖον, ἀ κούετε —οὗτε ἔνα, δὲν κατωθίσαμεν γάλ ἀποκτήσιμεν. Καθ' ἣν ἐποκήν τὸ φάροι εἶνα εἰδος πολυτελείας, πωλεῖται πρὸς 8—10.000 δοταγμάτων ὅπα, καθ' ἣν ἐ-

HULL
CHARLES COLLINSON & COMPANY
Established 1825
WATER-BOAT OWNERS.

WATER BOAT OWNERS
Water supplied to the majority of Greek vessels
and to 75 0/o of British vessels.
Day and night service with promptness and efficiency
HEAD OFFICE:

HEAD OFFICE: Friary Chambers, Whitefriargate, HULL. **Telephones:** HULL 36078-18362

πολὺχιν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας μας τὸ ίψαρι εἶναι ἐντελῶς ἀγνοούστον, ἀπέκασιοθή νὴ δργάνωσις τοῦ κλάδου τούτου καὶ ἀντὶ γὰρ ἀρ-
χιση ἀμέσως ἡ ἀνδρὸς ναυτηγήσις ἀλιευτικῶν πλοίων, ἐπά τῷ όποιον
νῦν δαΐζεται ἡ ὅλη ἴνθησις τῆς ἀλιείας, εὐθένη μία ἀφάνταστος λέ-
σις..... ἡ ἔδρας τοῦ 'Υδροβιολογικοῦ' Ἰνστιτούτου.

Γράψω τὰς γραμμὰς ταύτας δὲν ὠθοῦμα ἀπὸ καμίαν ἀπαισιοδοξίαν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν τύχην τοῦ ἰδρύματος τούτου. Ἀναφέρω ἀπλῶς τὴν πραγματικότητα. Ὡς μῆδος τῆς ἐξερευνήσεως τῶν θαλασσῶν μας, ἡ κατὰ φαντασίαν μελέτη τοῦ περιόδου τῶν μεταναστευτικῶν ἴχνων, δίνατων νά συγκινήσουν τοὺς μεθηθότες τῶν σχολείων μόνον καὶ νά δικαιολογήσουν τὴν ἐφίμερον ὑπαξίην Ὑδροβιολογικῶν Ἰνστιτούτων, ὅπου διώρως καὶ νά δραγανώσουν ἄλειπαν. Ἀλεία εἰς μιὰν ζώδιαν θὰ πῇ συγχρόνων πλοΐα, πολλὰ ΠΛΟΙΑ, ὅπως ἀεροπορία θὰ πῇ σύγχρονα ἀεροπλάνα, γεωργία τέλεια γεωργίαν ἐφαρμέλεια, καὶ νωπιά της ΠΛΟΙΑ, πολλὰ καὶ καὶ πλαίσια ΠΛΟΙΑ. Ἐξεῖ δέποι ὄμιλον οἱ ἀριθμοί, τὰ παραδείγματα καὶ αἱ στατιστικαὶ, δὲν ξωρεῖ φιλολογία.

Αλλὰ καὶ ἄν οὐκόμη παραδεχθῶμεν, διτί ἔνα 'Υδροβιολογικὸν Ἰνστιτούτον δύναται νῦν ὑπάρξῃ εἰς τὴν Χώραν μας καὶ νῦν εύδοξιμήσῃ, πάλιν διὰ πέποιμεν ἔξοι πει τοὺς ὑπολογισμούς μας. 'Η συντήρησις ἐνὸς τοιούτου ἰδρύματος συνεπάγεται τεράστια ἔξοδα καὶ δαπάνας, ποὺ οὔτε τὸ πτοχόν μας κράτος δύναται νῦν ἀναλάβῃ, οὔτε βεβαίως η 'Ακαδημία. 'Αθηνῶν δύναται νῦν καλύψῃ. 'Απαντούτων κεφάλαια, πολλὰ κεφάλαια διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ προσωπικοῦ, τὴν ἀνανέωσιν τῶν ἐπιστημονικῶν ἐργαλείων, τὰ ἔξοδα τῶν διαφόρων ἔξοδησεσσον καὶ τόσα ἄλλα. Τὰ χρήματα δὲ αὐτὰ δὲν ὑπάρχουν πουθενά εἰς τὴν 'Ελλάδα. 'Επιποσθετώς κρειώτερα ἔνα κατάλληλον πλάνον, τελείως ἔξωπλασμένων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Ἰνστιτούτου, καὶ ἐπανδρωμένου ἀπὸ ἐπιστήμονας εἰδικῶς ἐκπαθευθέντας διὰ τὸν σχολόν αὐτὸν. 'Ένα τοιούτον πλείον στοιχεῖο σήμερον τονόλαχιστον 100.000 λίρας χρωτίνας, εἰ δὲ δαπάναι τῆς συντήρησεως καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ πληρώματός τοῦ ελνου πολὺ μεγάλα. Εἰς ὅλα αὐτὰ πρέπει νά προστεθοῦν τὰ ἀπαραίτητα ἐγγαλεῖα, αἱ διάφοροι ἐγκαταστάσεις τοῦ ἰδρύματος, ποὺ λεπτομερῶς ἀνέφερα εἰς ἐν τῶν προηγουμένων σημειώματων πού. 'Αφίνω κατά μέρος τὸ δόλον ἰδρυμα, ποὺ ἀπαραίτητως πρέπει νά εὑρίσκεται πλησίον τοῦ λιμένος καὶ τῶν κηρυπιδωμάτων.

Εις δὲν αὐτήν τὴν ὑπόθεσαν τοῦ 'Υδροβιολογεῖου' Ἰνστιτούτου, διὰ τὸ ὅπειον τόσος θύρων ἐγένετο εἰς τὰς ἐφημερίδας καὶ τόση διαφήμισις, τὰ μόνα ποὺ ὑπάρχουν εἰς τὴν πραγματικότητα, εἰναῖς: α) Τὸ κληροδότημα τῆς κατεργαιώμενής οίνιας Σκυλλούδη εἰς Φρεαττίδα, τὸ διποὺν ἄλλωστε δὲν ἐπεκρίθη ἀλλού εἰς τὸν ἐνδιαφερομένους καὶ ὑπόθεσης ἐνδισκετα εἰς τὴν δικαστήρια. β) Μερικαὶ ἐργάλεια τῆς θαλασσογαστικῆς 'Υπηρεσίας ή τοῦ 'Υπουργείου' Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, (τηματος ἀλειαῖς) — ἀνεν ἄξιας ἄλλωστε καὶ ἰσως ἀχρηστα. γ) Τὸ ἔπειτα Ναυαρχείου παραχωρηθὲν πλοίον «Πότρ», μετονομασθὲν εἰς «Γλαύκην», τελείως ἀκτινάλληλον διὰ τὸν ἐπιδιοικήμενον σκοπόν, μὲ τὸ διποὺν ὡγάλης ἐζητοῦλόγης εἰς. Μετόπι λατερέζησε νὰ πραγματοποιησῃ ἐργανας καὶ μελέτας εἰς τὰς θαλάσσας μας. Αντά είναι δὲν τὰ εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τοῦ 'Ινστιτούτου' εὑρισκομένα.

Είναι ἀληθὲς ὅτι τὸ μέγαρον Σκουλούδη ἐπισκενάζεται, πλὴν αἱ ἐπιδιοφθώσεις είναι τόσον πολλαὶ καὶ ὡς φυμάτις τῆς ἔργασίας τόσον βραδύς, ὅπειτα είναι ἡγήτημα ἀν τοῦτο θὰ είναι ἔτιμον κατὰ τὸ προσεχὲς έτος. "Οσον ἀφορᾶ τὰς διαφόρους ἐγκαταστάσεις τοῦ Ιδρύματος, αὐταὶ θὰ προστιθοῦν, ὅταν μετακομοῦντον ἐξ Ἀμερικῆς τὰ διάφορα ἐπιστημονικά ἔργαλεια καὶ μηχανήματα, τὰ ὅποια πρόσκειται νὰ παραγγελθοῦν. Αὐτὰ πλοίον εἰδικῶς ἔξωπλισμένον διὰ τὰς ἄναγκας τοῦ Ἰνστιτούτου είναι περιττό νὰ γίνεται λόγος, πρὸς τὸ παρὸν τούλαχιστον. "Ιστορίας ἀργότερογ οὖν τοιούτον πλοίον θὰ μᾶς θῇ πολὺ ἀπὸ τὴν Αμερικήν, όχι βεβαίως ὡς δῶρον. ἀλλ' ἔχωνται τῆς ἀναγκήσεος πιστῶσιν τοῦ 25.000.0000 δολλαρίων. Δὲν ἔγγνωσθη ἀκόμη πότε θὰ ἀρχίσῃ νὰ λειτουργῇ τὸ ἐν λόγῳ Ἰνστιτούτον, πῶς θὰ συγκροτηθῇ τὸ προσωπικόν του καὶ πόσου θὰ στοιχίσουν ὅλαιι αὐτῶν αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ αἱ ἐπιδιοφθώσεις, η ἀποστολὴ τῶν μηχανήματος καὶ τῶν ἐπιστημονικῶν ἔργωντος, η ἀγορά τοῦ πλοίου καὶ θὰ ἔν γένει συντήρησης τοῦ Ιδρύματος καὶ πότος θὰ πληρώσῃ τὰ τεράστια αὐτὰ ἔξοδα.

‘Αλλ’ οὐς ὑπόθεσιμεν, διτὶ ὅλα πργάνοντα κατ’ εὐχήν, διτὶ τὰ χρήματα ἔξεργεθσαν καὶ τὸ ἰδρυμα τελείως ἔτομον καὶ ἀρτίως δργανωμένον πρόσειται νῦ ἀρχὶση ταῖς ἐργασίαις τον. Ποιῶ μὲν εἶναι ἀ πρώτας τοι ἐνέργειας καὶ πώς αὐτας θὰ συντελέσουν εἰς τὴν κατ’ ὄλου δργάνωσιν τῆς ἀλείας; Πῶς τὸ Ἰνστιτούτον θὰ γίνη ὁ φραγμὸς καὶ ὁ ἐχέσατος τῆς ἀλείας, ὡς ἐξηγγέλθη ἑπτὸ τῶν ἐφημερίδων; Ἐνν’ ἀρχὶση ταῖς ἐργασίαις τον ἀπὸ τὴν μελέτην τοῦ περάσματος τῶν μεταναστευτικῶν ἵζθνων, ὡς τοῦτο ἐτοίσθιμε εἰς τὸν ἐκφωνηθέντας λόγους κατὰ τὴν ἡμέραν τῶν ἐγκωνίων τοῦ μεγάρου Σκούλονδρου, πρέπει νὰ περάσῃ πολὺς καιρός, τονδιάστιστος διὸ κόδινα, διὰ νὰ μελετηθῇν αἱ συνήθειαι τῶν ἵζθνων καὶ αἱ μεταλλαγαὶ τῶν περασμάτων. ‘Αλλὰ καὶ αὐτὸ δὲν θὰ ὕφελησῃ εἰς τίποτε, διότι, η κίνησις τῶν μεταναστευτικῶν ἵζθνων δὲν είναι δυνατόν γὰρ καθοδοθῆ ἐπαγριθῶς, ἀφοῦ αὕτη ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὰς καιρικὰς συνθήκας, τὰς ζεύματα καὶ τόσα ἄλλα μισθητικῶν φυσικῶν γεγονότα, ποὺ είναι ἀδύνατον νὰ ἐπεξηγηθοῦν. Οὐ ‘Αριστοτέλης προσετάθησε νὰ μελετήσῃ καὶ νὰ ἀνακαλύψῃ τὴν μετανάστευσην τῶν χειλῶν καὶ τὰς μισθητικὰς μετακίνησίες τον, χωρὶς νὰ τὸ κατορθώσῃ. Οι μετεπέιτα φυσιοδίφας καὶ ἴζθνολογοὶ τίποτε τὸ συγκεκριμένον δὲν προσέθεσαν ἐπὶ τοῦ σπουδείου τούτου.

καταλήγουμεν, λοιπόν, εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ή ἴδωνται καὶ λειτουργία 'Υδροβιολογίου' Ἰνστιτούτου εἰς τὴν Χώραν μας εἶναι μία ἐντελῆς περιττὴ πολυτέλεια, ἡ δὲ Ἀκαδημία 'Ἀθηνῶν μὲ τὸν ὑπερβολικὸν τραχύλωμα ποὺς δύνανται τῆς ἀλλείας «ῳδίμινες δόος καὶ ἔτεκε μῆνις»....

ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΜΑΣ ΝΟΜΟΙ

Mία ναυτική και νομική έπετειος

Τοῦ κ. ΣΠΥΡ. Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ, δικηγόρου

Συμπληρωνύται 110 ἀριθμῶς ἡ τῆς ἀπὸ τῆς ἡμέρας κατὰ τὴν ὅποιαν τὴν 1)13 Νοεμβρίου 1836 ἐδημοσιεύετο τὸ Βασιλικὸν Διάταγμα επερὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Καὶ εἶναι ἔξιστημειών, διτὶ τὸ μόδις ἀναγεννθὲν τότε ἐπ τῆς τέφους καὶ τῶν ἐρεπίων Κράτος μᾶς ἐφρόντισε ἀμέσως νὰ προστατέψῃ διὰ νομοθετημάτων τὰ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ φρύμισῃ τὰ ζητήματα τῆς, διότι καὶ τότε, ὅπως καὶ τώρα, ἡ Ναυτιλία μαζί εἶναι ἀπὸ τοὺς κυριωτέρους — ἀν μὴ ὁ κυριωτέρος — πλούτου παραγωγικοὺς πόρους τῆς Πατρίδος μας. Ἐπὶ δὲ τῇ ἐπετειώτατῇ διδόμενης κατωπόρῳ συντομοτάτην περιῆλητην τοῦ περιεχομένου τῆς τότε ισχυρόσης ναυτιλιακῆς νομοθεσίας, ἀντιγράφοντες τὰς κυριωτέρους διατάξεις ἀντῆς.

Β. Δ. 1)13 Νοεμβρίου 1836.

«Διὰ νά παρέχουμεν πλειότερας εὐκολίας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ἐμπορι-
κὴν Ναυτιλίαν καὶ γὰρ συντελέσθουμεν δύον τὸ ἐψ̄ ἡμῖν (Βασιλείᾳ Ὀδο-
ναῖς) εἰς τὴν πρόδοσην καὶ τὴν ἀνάτυχην ἀντῆς καὶ πεισθέντες ἐκ τῆς
πειραιᾶς, διὰ τινὲς δραῖς τὸν ἄπο 15²⁷ Ὁκτωβρίου 1833 Διατάγματος
περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶναι δυσεφάρμαστος ἀπεργασίουμεν προσλα-
βόντες καὶ τὴν γνώμην τοῦ ἡμετέρου Συμβούλου τῆς Ἐπικρατείας καὶ
ἐπὶ τῇ προτάσει τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείας ν' ἀκυρώσουμεν
οὐδὲν Διάταγμα καὶ γὰρ ἀντικαταστήσουμεν αὐτῷ διὰ τοῦ παρόντος».

«Άρθρ. 4.—Όταν τα Ελληνικά Εμπορικά πλοια οφείλουν να φέρουσι την 'Εθνικήν σημαίαν».

«Άρθρ. 4.—Δὲν συγχωρεῖται εἰς ξένους γὰ γίνωνται μέτοχοι εἰς 'Εθνικά Έλληνικά πλοια πλέον τούς ήμισεος αὐτῶν, ἐὰν δὲ εἰς ξένην 'Επιπρόστειν αἴπαγορεύεται εἰς τὸν 'Έλληνας ή εἰς τὰ έμπορικα αὐτῆς πλοια μετοχή, τότε ἐπιγνωσασθέμα νὰ τροποποιησομεν καὶ ήμεις τὸν ἀντώνεον δοιούμον.

Αρθρ. 5.—“Ολοι οι ἀξιωματικοί καὶ τούλαχιστον τά 34 τοῦ πληρώματος ἐνὸς πλοίου πρέπει νὰ είναι ὑπόκοοι Ἑλλήνες.

Τὸ ἀνότερῳ Β. Δ. ἀποτελούμενον ἐξ 25 ἀριθμῶν ἔχαπονθεὶ τοιχον
καὶ σημειωνὲ δὲ διαστροφονέ εἰπεντος οἱ κατακλοῦνται ταῦται
αὐτοὶ νόμοι(π.χ. ΥΜΔ' 1858, ΥΑΔ' 1871, ΙΤΙΕ' 1908, 5231)931 κλ.π.).

Συγχρόνως ἐξεδόθη τὸ ἀπὸ 1 Νοεμβρίου 1836 Πατάκιον Διάταγμα τὸ ὃποιον καθώρισε τοὺς τέποντας καὶ τὰ ἑποδείγματα τῶν ἑποδικολογίων, βιβλίον ἔκθεσεων, βιβλίον κατασέσεων, ἑποδείγμάτων νηρολογήσεως, τὰ ὅποια ισχύουν σχεδὸν ἀπαραιλάκτος μέχρι τῶν μηρέων μαζ.

Εἶδθεν ἀμέσως, ἦτοι τὴν 15(27) Δεκεμβρίου 1836, ἐξεδόθη σπουδαῖοτας ναυτιλιακὸς νόμος τὸ Διάταγμα επεὶ 'Αστυνομίας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ ὃποιον τὰ δύο ποτά μόδιος ἔγους ὄφτα-

“Ἄρθρ. 1.—Πᾶν ἐμπορικὸν πλοῖον διὰ νῦν ἡγεμονῆ ἐντέλως διστονιασμένον πρὸς πλοῦν ἀπαιτεῖται νῦν ἔχη ὅχι μόνον τὸ στάφυλον ὑγίες καὶ τροπισμένον (καλαφατισμένον), τὰς περιαίς (ἀντένας) καὶ τοὺς ίστούς ἀβλαβεῖς, ἢ καλῶς διωρθωμένους, ἀλλὰ καὶ τὰ ίστια, τὰ σχοινία τοὺς κάλυπτας (γυνέμενας), τὰς ἄγρινας, τὰς ἀντίλιας καὶ τὴν λοιπὴν ἀποσκευὴν εἰς καλύν πατατάστιν καὶ ἀνάλογον μὲν τῷ εἶδός αὐτοῦ καὶ τὸ μέγεθος, διεῖλε δὲ νῦν δύο ἀγγίσματα τοιλάξιστον.

“Ἄρθρ. 2.—Πᾶν ἐμπορικὸν πλοῖον δευτέρας κλάσεως πρέπει περιτέλεον νῦν ἔχη: α) Τοιλάξιστον μίαν λέμβον στερεάν καὶ ἀναλόγον μὲ τὸ πλοῖον μεγέθους, ἐφωδιασμένην μὲ τὰ ἀναγκαῖα ίστια καὶ κοπιά. β) Μίαν ἐφολκίδια (μυροτέραν λέμβον) διατηροῦντας ἀντὸν εἶναι ἀντώτερας τῶν 100 τόννων χοροποτήτος καὶ τρίτην ἄγνωνα μετά τοῦ καταλλήλουν κάλωσον. γ) Ιστιά πινά καὶ σχοινία διαβέσιμα, πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολύτως ἀναγκαῖων διὰ τὸν πλοῦν, ἀν τεχνὸν βλαφθῶσι τὰ ἐν γροῖσι, καὶ δ) Δοζεῖα δι’ ὕδρος ξανθῶν δὲ ὅλον τὸ πλήρωμα καὶ τοὺς ἀπότομους πλευραῖς ἀντικαταστάσιν μὲ τοιλάξιστον πλευραῖς.

ποιας και συναμενον την αρχεση και ολην την διαρκειαν του σκοπουμενον διαπλον.

Το Διάταγμα τοδι άπετελετο από 107 αρθρα, μεταναστης δε πληρότητος και άριθμεις έργωνθιμε τα της επιστενης των έμπορικων πλοίων, τα της ιδιοκτησιας αντων, τα της δοκιμασιας και άναγνωρισης πλοιαρχων, τα των καθηκόντων αντων, τα τον πλοηγματος κτλ.. με μισθισ δε τροποποιησις τας δοπιας έπεργον οι νόμοι ΑΡΜΑ') 913, 1831(920, 4005)929, 4166)929, 4211)929, ισχει μέχρι σήμερον και διέπει την κύρωση των Έλληνικων άποικων ωντιασθεον.

Πρέπει αλιστά να είμεια υπερήφανοι οι "Έλληνες διά την τότε πόρνους τῆς ναυτιλίας μας νομοθεσίας, διότι κατά τὴν ἐποχὴν ἑσεί-
νην καὶ συγκεκριμένως τὸ 1834 ὑπῆρχον μόνον 2891 μικρὰ ιστιοφόρα
ἄγνοιστον ψωφιτικότητος, τὸ δὲ ἔτος 1840 ἤσαν 3.814 τοιαῦτα ψωφιτι-
κότητος 110.000 τόννων, μόνον δὲ κατά τὸ 1875 ἐνέφανίσθη ἡ ἀτμοῆρη
ναυτιλία μὲ 27 ἀτμόπλουα ψωφιτικότητος 8.241 τόννων.

"Ηδη τὰ μικρὰ ἐκεῖνα ιστοιοφόρα καὶ ἀτμόλοις μὲ τὸ δύοις ή μόλις ἀπελευθερωτίσα Πατρίς μας ἐκάλυπτε τὰς ναυπατοῦντας τῆς ἀνάγκας, ὑπάντας τεστάθησαν μὲ μεγάλα ποντοφόρα πλοῖα, τὰ δύοις οὐκ ἐπιμενόντης κανάλευκον διασύζεον ὥλας τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ωραεούς τῆς Υδρογείου, τιμῶντα τὴν ἀτὰ ἀρχαιοτάτους χώρους ναυτικής ἐπέδοσιν τῶν Ἑλλήνων καὶ συντελοῦντα εἰς τὴν εὐθυμερίαν τοῦ "Ἐθνους.

Ν. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΤΕΙΡΑΙΩΣ



Άργεντινή

"Η ναυτιλιακή κίνησις τοῦ Μπουένος "Αὔρες

Κατά τοὺς δύτικοὺς μῆνας τοῦ 1946 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος Ἀύρες 1144 πλοῖα, ἔναντι 764, ἄτινα κατέπλευσαν κατὰ τὴν ἀντίστοιχην χρονικὴν περιόδον τοῦ παρελθόντος ἡτού. Η ἀνωτέρῳ ναυτιλιακῇ αὕτῃ κίνησις κατανέμεται εἰς 22 σημαίας, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὸ 8μήνιον π. ἔκ., ὡς ἔξι:

	Π. λ. ο. π.	1946	1945	Σημαία	Π. λ. ο. π.	1946	1945
Σημαία				Παναμά		18	3
Αργεντινής	252	305		Χιλίς		18	19
Αγγλική	247	162		Βελγική		8	—
Ην. Πολιτείων	237	39		Περού		6	8
Σονδηζή	94	70		Ρωσίας		6	—
Νορβηγική	74	19		Ιταλική		5	—
Ισπανική	40	53		Γιουγκοσλαβική		3	—
Γαλλική	26	2		Φινλανδική		3	—
Ελληνική	24	2		Πορτογαλική		1	2
Ολλανδική	24	12		Πολωνική		1	2
Δανική	23	1					
Βραζιλίας	19	45					

"Η ναυτιλιακῇ αὕτῃ κίνησις τοῦ 8μήνου τρεχ. ἔτους περιελάμβανε μίαν καθαράν χωρητικότητα 3.928.000 τόννων γένεται, ἔναντι ἀντίστοιχου τοιαύτης 1.735.000 τ. γένεται, τοῦ περισσοῦ δύτικον.

Βέλγιον

Αἱ πρὸς τὴν Μεσόγειον γραμμαὶ

"Ο περισσότερον πενήντα τομεῖς, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τακτικῶν γραμμῶν — γράφει ὁ βελγικὸς ναυτικὸς τύπος — εἴναι ὁ μεταξὺ Ἀμέρηστης καὶ λιμένων τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Περὶ τὰς δέκα τακτικὰ ἴτησεσι· αἱ ἑνόνευς ἥδη τὸ Βέλγιον μὲ τὴν Λίγηπτον, τὴν Παλαιστίνην, Σεριάν, Τονγκίαν καὶ Ἐλλάδα. Ο ἀφιμός αὕτου δὲν θεωρεῖται ὑπεροβολῆς — διερχονταί οἱ ἐνδιαφερόντες κύκλοι· δεδομένου, ὅτι τὸ μεταπλευρικὸν ἐμπλόιον, τὸν προφορεῖται τὰς γραμμάς αὕτας εἰναὶ κατεύθεον τοῦ προπολεμικοῦ; Οἱ αὐτοὶ κύκλοι στηρίζονται τὴν ἐπιφύλακτοτήτα τον καὶ εἰς ἄλλους δύο παράγοντας, οἵτινες καθιστοῦν προσβληματικὸν τὸ κέρδος διὰ τὸσον ἀριθμὸν τακτικῶν γραμμῶν: Τὴν ἀδρανίαν, δηλαδὴ, τῆς πληρωμῆς ἀπὸ μέρον τῶν εἰσαγωγέων τῆς ἀξίας τῶν ἐμπορευμάτων τῷδε ὅποιον ἔχον ἀνάγκην καὶ τοῦ γεγονότος ἐξ ἀλλοῦ, ὅτι εἰς τὰς γόρας τῆς Ἐγγίνης Ἀνατολῆς ἀνεψιγόνθαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πολέμων ἐπιτόπιοι δομηματίας, τῶν ὅποιον τὰ προϊόντα ἐπιτυχῶς σιναγονίζονται τὰ βελγικὰ καὶ γενικῶς τὰ εὐφορταῖά.

Γαλλία

Ἐπικρίσεις διὰ τὰ «Λίμπερτος»

Κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν πρὸ τοὺς εἰς τὴν γαλλικὴν Συντακτικὴν Συνέλευσιν συζήτησεν ἐπὶ τοῦ νομοσχεδίου παροχῆς πιστόσεων διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Γαλλίας, εἰς βούλευτης ἐπέχοντας τὴν ἀγορὰν ἐπὸ τῆς κυβερνήσεως τῶν Ημερισίων 75 ἀμερικανικῶν «Λίμπερτος». Κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας — εἰπε — δύο σκάφη τοῦ τοπικοῦ «Λίμπερτος» ἐπόπισαν εἰς δύο πλησίου τῶν γαλλικῶν ἀπτῶν, τὸ δὲ γεγονός τοῦτο ἐπινοοῦ τοὺς διατυπωθέντας φόβους περὶ τῆς ποιητικῆς κατεύθετης τοῦ ἐλόγου σκαφῶν.

"Ἀπαντῶν εἰς τὰς ἐπικρίσεις ὁ ἐπόνος τῶν Δημοσίων "Εργον καὶ Μεταφορῶν εἶτε, ὅτι τὰ βλαβέντα πλοῖα δὲν ἔφερον τὴν γαλλικὴν ση-

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ Ἀρχαιότερον καὶ Τελειότερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων. Ἰδρυθέν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ: Τοῦ Ἀγγλικοῦ Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν. Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΩΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ.

"Ἐπισκενεῖ πλοῖον πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξιανήν. Ἐκτέλεσις πάσης ἔργων εἰς αὔριον σημαντικής την Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεβητοποίην — Ὁξευγονονεύλησίς καὶ Ἡλεκτροσυγκολλήσεις — Χυτήριον Ὁρεικάλκου καὶ Χυτοσιδήρου.

"Ἐργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70 "Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΑ-ΑΧΝΤΑΡ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον 27078 Τηλεγραφική Διεύθυνσις : R 591 «ΦΡΑΓΚΟΥΔΗΣ» ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

μαίαν. Ἐξ ἄλλου τὰ ἀγορασθέντα ἐπὸ τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως 75 ἀμερικανικά «Λίμπερτος» ἐναυτηγήθησαν μετὰ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1943 ἀπὸ δύο ναυπηγεία, ἀπαντικά εἰδικῶς ἐμελέτησαν τὴν στερεότητα τῶν «Λίμπερτος». Ἐπιπροσθέτως, οὐδὲν ἐπὸ τῶν ἀγορασθέντων σκαφῶν θά ἀποτέλεση ἀπὸ τὸν Ἀμερικανὸν διὰ τὴν Γαλλίαν, ποὺ ἡ εἰδικῶς ἐνισχυθεῖσα τὰ ναυπηγεία τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Περαιτέρω ὁ γάλλος ἐπόνος ἐπόνεισεν, ὅτι ἄν ἡ κενθένηση δὲν ἡγόρασε τὰ 75 «Λίμπερτος», θά ἡ πολεοδομή νὰ ζηνοναυάλωση τοῦτα ἀπὸ τὴν ἀμερικανικήν κυβερνήσειν, ὅποτε τὸ ἐνόπλιον ποὺ θὰ τατεβάλλεται διὰ πλοίον 6 ἔως 8 μηνῶν θὰ ἔχειλεπτές περίπου τὴν ἀξίαν τῶν πλοίων, τὴν ὅποιαν ἥδη ἡ κυβερνήσεις θὰ ἔχειφλήση ἐντὸς μᾶς εἰσοδατείας. Ἐπὶ πλέον διὰ τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀνάργυρων πλοίων παρέχεται ἔργωσις εἰς γλυκῶν τινῶν ἀνέργων γάλλων ναυτεργατῶν, οἵτινες ἐν ἐναντίοι περιπτώσεις θὰ ἔλαβονται ἐπιδρομάτα ἀνεργίας.

Καταλήγων ὁ γάλλος ἐπόνος ἐπόνεισεν, ὅτι πρέπει παρὰ δόλων νὰ κατανοηθῇ, ὅτι τὰ ἀγορασθέντα ἀμερικανικά κρατικὰ πλοῖα προορίζονται διὰ τὴν μεταβατικὴν περιόδον, ἵνα καλύψουν τὰς γαλλικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας μέχρι τῆς πλήρους καὶ διὰ κωνονφρόντων διά της ἐθνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Κατόπιν τῶν δύνατέρων, τὸ νομοσχέδιον περὶ παροχῆς πιστώσεων διὰ τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς γαλλικῆς Ναυτιλίας ἐνηργήσθη. Αἱ δι' αὐτοῦ προβλεπόμενα πιστώσεις ἀνέργουσαν τοῦ 60 δισεκατομμύρια φράγκων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 30 θὰ διατεθοῦν εἰς παραγγελίας πλοίων εἰς ξένα ναυπηγεία.

Τὸ τέλος τῆς «Νορμανδίας»

Κατὰ πληροφορίας ἐξ Οὐασιγκτόνος, τὸ γαλλικὸν «εποπειρ-λάΐνερ» «Νορμανδίας» ἔλλεισε καὶ τετρακόσιος ποὺ ἡμερῶν τὴν σταδιοδρομίαν τοῦ μὲ ἄδοξην τέλος: «Ἐπολιθήη πρὸς διάλυσην ἀντὶ 161.000 δολαρίων!» Η «Νορμανδία» ἐτέθη ἐν ἐπορεοίᾳ τὸ 1935, ἥτο δὲ τὸ μεγαλύτερον ἐπιβατηγὸν ἐπεισοδεύμαν τοῦ Κόσμου μέχρι τῆς ἐποχῆς, καθ' ἣν ἐνεφανίσθη εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν τὸ βρετανικὸν «Βασιλισσας Ἐλισσάβετ». Η χρονικότητης τῆς «Νορμανδίας» ήτο 83.423 τόννων γρόζης, ἥ δὲ ναυπήγησε τὴν ἐπόπισην ἐνέπιον ἐπαπομόνων λιόδων.

Τὸ ἀποχές αὐτὸν γαλλικὸν ὑπεροπεζάνον, ἐκέρδισε, κάρος εἰς τὴν ἐξαρετικήν του ταχύτητα, εἰνθὲν κατὰ τὸ πρῶτον αὐτὸν ταξίδιον τὸν «Κωνσταντίνον» Ἐπιστούντα, τὸν ὅποιον κατέψη τότε τὸ ιταλικὸν «Ρέξ». Βραδύτερον, τὸ 1936, τὸ «Κονή Μαΐρη» Αφήσεσεν ἀπὸ τὴν «Νορμανδίαν» τὸ ἐπαλόντος τῆς ταχύτητος, ἀλλὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος τὸ ἀνέτησε καὶ τὸ διετήσησε μέχρι τοῦ 1939, ὅποτε δὲ «Ἐποστίον» περιῆλθεν εἰς γένος εἰς τὸ «Κονή Μαΐρη».

"Οταν ἐξεράγη ὁ πόλεμος, ἥ «Νορμανδία» ενέρθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, δύον καὶ πάρεμενε. Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1941 τὸ πλοῖον ἐπετάχθη ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, τὸν δὲ Φεβρουάριον τοῦ 1942 ἐπέστη τεραπονίας ζημίας ἐκ πυρκαϊᾶς καὶ ἀνετρέψη. Βραδύτερον ἀνειλκύσθη καὶ πρὸς στιγμὴν ἐγένετο σκέψης νὰ ἐπισκενεύση.

THE AMSTERDAM DRY DOCK CO. LTD.

Drydockowners - Shiprepairers

Engineers and Shipbuilders

AMSTERDAM

HOLLAND

Works and Offices: MEEUWENLAAN 56

Telephones: AMSTERDAM 60201

Telegrams: Droogdok, Amsterdam

Agent for U.K. :

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

Telephone: London Wall 2414

Η σκέψης δυος αντη συντόμως έγκατελείφθη, διότι τὸ ἀπάτοιμενον κολοσσιαῖον ποσὸν δὲν ἔδικαπολογεῖτο ἀπὸ τὰ πιθανὰ ἔσοδα τοῦ πλοίου διὰ μίαν περιστέρων ἐμπορικὴν ἐξετάλλευσιν. Κατόπιν τούτου ἡ ἀμερικανική κυβέρνησις ἀφοῦ κατέβαλε πρὸ τούς εἰς τὸν γαλλικὸν 13 ἑπτακοσία δολλαρίων, ὡς ἀποζημιώσιν, τὸ ἑπτάκησε πρὸς διάλνοντα ἀντὶ τοῦ προαναφερόμενος εὐτελοῦς ποσοῦ τῶν 161.000 δολλαρίων.

Γερμανία

Τὸ υπολείμματα τῆς Ναυτιλίας της

Ἄπο τὸ προπολεμικὸν ἐμπορικὸν στόλον τῆς Γερμανίας, ἀνερχόμενον εἰς 4.5 ἑκατομμύρια τόννων γρούς, δὲν ἀπέμεναν παρὰ μόνον πλοῖα 426.000 τόννων, τὰ περισσότερα τῶν ὅποιον ὢν περιέλθονταν εἰς τὸν συνημάρτυρον ἔναντι συμπληρωματικῶν ἐπανορθώσεων. Ὁ ἀποταλοῦς στόλος τῆς Γερμανίας κυριολεκτικῶς ἔχηται στὴν ἀπολεμονή, τὰ δὲ ἀπομεινάντα διλγάριμα πλοῖα είναι μεγάλης ἡμίκιας. Οὕτω, τὰ 90 οἱ ἐξ αὐτῶν είναι ἡμίκιας ἄνω τῶν 26 ἑταῖς καὶ ἐξ αὐτῶν πάλι τὰ 60 οἱ είναι ἡμίκιας μετανούσι τῶν 39 ἑταῖς. Συνεπείᾳ τῆς οἰστρᾶς ταύτης καταστάσεως οἱ σύμμαχοι μελετοῦν τὴν δυνατότητα ναυπηγήσεως ἀπτολούσιῶν σταφών διὰ τὰς γεωματικὰς ἀνάγκας, συνολικῆς χωρητικότητος οὐχὶ ἀντερεῖς τῶν 15.000 τ. γρούς, μὲ ταχέτητα μέχρι 12 μιλλίων καὶ μὲ ἀπτίνα πλοῦ μέχρι 2000 μιλλίων.

Δανία

Τὸ «Ραντάρ» εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν

Τὸ δανικὸν δηξελόπλοιον «Κρόνοποις Φρέντερι» κατέπλευσεν εἰς δανικὸν λιμένα ὥπο τοκνή ὁμήλην καὶ κατόρθωσε, τῇ βοηθείᾳ συνοικῆς «Ραντάρ», δι' ἣς ἡτο ἐφωδιασμένον, νὰ εἰσπλεύσῃ ἀσπαλῶς εἰς τὸν λιμένα καὶ νὰ πλεύσῃ, ἐνῷ ἔτερα πλοῖα, στερούμενα «Ραντάρ» ἀπεργοῦσσαν νὰ παραμείνονταν ἐπὶ ὕδας ἔχοντα τὸν λιμένον, ἐν ἀναμονῇ διάλσεως τῆς ὁμίλης.

Τὸ γεγονός αὐτὸν — καθ' ἄναγράφει ὁ δανικὸς τόπος — προερχάλλεσεν ἐξαιρετικὴν μεταξὺ τῶν γαντιλιανῶν κύκλων ἐντύπωσιν. Η ὁμίλη — γράφουν — ἡτο τὸσον πυκνή, ὅποτε κύριος ἐντὸς τοῦ λιμένου εἶχεν ἐντύπωσιν σταματήσην. Η ὁρατότης δὲν ἀπεργοῦσε τὰς 25 ὑάρδας.

Οταν τὸ «Κρόνοποις Φρέντερι» ἔφυσεν ἔχοντα τὸν λιμένον, ἔνα φυματίκον, ἀποπειραθὲν νὰ κατευθυνθῇ πρὸς αὐτό, ἔξωκείλεν, ἐνῷ τὸ ἐφωδιασμένον μὲ «Ραντάρ» σκάφος διῆλθε μὲ τὴν κανονικήν τον ταχύτητα τὴν δύσκολον εἰσόδον τοῦ λιμένου καὶ κατευθυνθῇ πρὸς τὴν προνοιαν, χωρὶς οὐδὲ πρὸς στηγὴν νὰ σταματήσῃ τὰς μηχανᾶς του. Οἱ ἐπὶ τῆς προνοιαίς ενθύσιομενοι κατεπλάγησαν, ὅπαν ἀντελήθησαν ἀπὸ τὰς φυνῶν τοῦ πληρώματος, ὅτι τοῦτο ἔδει προνηῆσαι, ἐνῷ αὐτοὶ ἐξ ἀποστάσεως ὀλίγων μόνον μέτρων δὲν ἔβλεπον τὸ σκάφος.

Ήνωμέναι Πολιτεῖαι

Τὰ ἀπεργιακὰ κινήματα

«Ἐγραψε πρὸς ἡμερῶν ἐν κυρίῳ ἀριθμῷ ἡ «Ἐφημερίς τοῦ Ἐμπορίου» τῆς N. Yόρκης, σχολιάζοντα τὴν ἀπεργίαν τῶν Πλοιάρχων καὶ τῶν ἀξιωματικῶν — γαντιλῶν καὶ μηχανικῶν — τοῦ ἀμερικανικοῦ E. N. τὰ ἔξης: «Ἀπὸ τῆς παρελθόντος ἔθεδομάδος η προσποτή διὰ τὸ μέλλον τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας ζητερά, περισσότερον πάσης ἄλλης περιόδου διὰ τὴν τελευταῖαν δεσμετάν, ἔμφανται. Μίαν καὶ μόνην εὐχὴν ἔχουμεν νὰ διαπιστώσουμεν: Τὸ διαπιστούμενον ἡδη κατάντημα νὰ μην ἔχειν εἰς τὸ ἀπροσώρητον.

Οἱ ἀρθρογράφοις περιφέρει τὸν λόγον διακεκριμένον ξένον ἐφοπλιστὸν σχεκικῶς μὲ τὴν Ἀμερικανικὴν Ναυτιλίαν: «Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἔγω καὶ οἱ συντεταῖοι μον—ἔλεγον ὃ ἐφοπλιστὴς ὅντος—ἀνησύχως ἀπεβίλεψεν εἰς τὴν συντελοφήν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἐμπορίου Ναυτικοῦ. Τόρα δυος — μετά τὰς τελευταῖς ἀπεργίας — δὲν ἔχουμεν τίποτε πλέον νὰ φοιούμεθα ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον».

Μὲ περισσὸν δόσιν πικρίας ἡ «Ἐφημερίς τοῦ Ἐμπορίου» ἀναφέρει τὴν ἀρνητικὴν τὴν ἐπαγγελματικῶν δραγμάτων, Πλοιάρχων, Ναυτιλῶν καὶ Μηχανικῶν, ἵνα ἐπιτρέψουν τὴν διατήρησιν ἐπὶ τῶν ἔγκατελειμέντων ἀπὸ τοὺς ἀπεργοῦς πλοῖον φύλακες τοὺς ἀπὸ τοὺς ἀξιωματικούς, ἐφδοσον μάλιστα τὰ πληρώματα προέμεναν εἰς τὰς θέσεις τουν. «Εὖν — λέγει ὡς ἀρθρογράφος — οἱ Πλοιάρχοι καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ φάνονται τόσον ἐπιλήμονες τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἔναντι τῶν πλοίων καὶ τῆς

καλῆς τῆς Ναυτιλίας ἀναπτύξεως, τὶ θὰ ἡδύνατο τὶς νὰ περιμένῃ ἀπὸ τὰ κατώτερα πληρόματα»

«Πάντως, καταλήγει ἡ ἐφημερίς, είναι ἄγνωστον πόσος χρόνος θὰ χρειασθῇ διὰ νὰ ἀναπληρωθῇ ἡ ἐπιστροφή τῶν Πλοιάρχων πακῆ ἐντύπωσις. Τὸ καύον τῶροι ἔγνεται. "Ἄζ ιδομεν πός θὰ ἐπανορθωθῇ. Χωρὶς πάντες τὴν συνεργασίαν τῶν ἐπαγγελματικῶν δραγμάτων τῶν ναυτιλούμενῶν ἡ ζημία δὲν θὰ ἀναπληρωθῇ. Η Ναυτιλία δὲν είναι τόσον ισχυρὰ ἵνα διὰ τῶν ιδίων τῆς δυνάμεων κρατήσῃ πλέον τὰ πληρόματα».

«Ο λιμὴν τῶν λιμένων»

Νέα Υόρκη: «Ο σηματικότερος λιμὴν τοῦ Κόσμου. Οἱ Ἀμερικανοί, μὲ ὑπερηφάνειαν, προστέζουν εἰς τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς, διὰ νὰ τὸ ἀπόδειξουν. Δὲν πρόκειται, ἀλλως τε, περὶ ἐνὸς λιμένου. Ἀπέραντον είναι τὸ λιμενικὸν συγκρότημα τῆς Νέας Υόρκης. «Λιμὴν τῶν λιμένων» ἐπονομάζεται. Περιλαμβάνονται εἰς αὐτὸν πλειστοὶ δοσοὶ αὐτοτελεῖς λιμένες. Ένας ἔκαστος χωριστὰ δύναται νὰ παραβληθῇ εἰς ἐγκαταστάσεις καὶ κίνησιν πρὸς μεγάλον λιμένα τῆς Εὐρώπης.

Εἰς 651 μῆλα ἐπολογίζεται τὸ μῆκος τῶν πλοτῶν διωρύγων τῆς Νέας Υόρκης. Κατὰ μῆκος τῶν κορηποδιών τοῦ Μαγνάτων, τοῦ Μπρούζιν, τοῦ Στέψτεν, Αὐλαντ, τοῦ Weehawken, τοῦ Χομπόκεν, τοῦ Σίτι Τζέρσεϊ, τῆς Bayonne καὶ τοῦ Πόρτ Newark 204 νηρόδοχοι μὲ ἐπαρκέστατα βάθη προσφέρονται εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν. Εἰς 340 μῆλα πόδας ἐπολογίζεται τὸ μῆκος τῶν πρὸς πλευρήσιν θέσεων. Μεγάλα ὀκεανοτόπια σκάφη 426 τῶν ἀμιθῶν ἡμιποδῶν ταῦτα θέσεων νὰ είναι πλευρήσιμα.

Μέσα εἰς τὴν ἀπέραντον αὐτὴν ἔχτασιν τῶν κορηποδιών τὰ πλοῖα—καὶ τὰ μεγαλύτερα ἀζόμη—χάνουν πολὺ ἀπὸ τὸν ὅγχον τουν, ἀπὸ τὴν προσωπικότητά τουν. Τὰ δύο «Κιονάρντερς», τὸ «Βασίλισσα Μαρία» καὶ τὸ «Βασίλισσα Ελισάβετ» ἐποβιβάζονται διὰ τὸν ἀνίδεον παραπορτήτην εἰς σύρην μετριαῖς μόλις χωρητικότητος.

Η ὅλη ἔκτασις τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος είναι περίπου 1521 τετραγωνικὰ μῆλα, ἐκ τῶν ὅποιων 431 τετραγ. μῆλα ἀναφέρονται εἰς ἀπό ταῦτη τὴν ὑδατήν ἐπιφάνειαν τοῦ λιμένος. Πρὸ τοῦ πολέμου τοιαύσιος κατὰ μέσον ὅρον ὀκεανοπόδια σκάφη εὑρίσκοντο καθ' ἡμέραν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, χωρητικότηος γύρω τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου τῶν τόννων νέτροιςτερο. Ανήκον ταῦτα εἰς 100 ναυτιλαράς ἐπιχειρήσεις καὶ ἔχοπτερον 150 τακτικὰς γραμμὰς πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Υόρκησιον μὲ πολύτητα δρομολόγιον ἀγνωστον δι' οἰνοδήποτε ἄλλον λιμένα τοῦ Κόσμου.

Κατὰ τὸ 1935 μόνη ἡ κίνησις μόνον τοῦ ἑκατομποίου ἐμπορίου, ἡ διὰ τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης διοχετεύεται ἀνήλθεν εἰς 15.368.098 τόννους ἡ τὰ 22.4 οἱ τὸ συνόλον τῆς τοιαύτης κινήσεως τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων. Κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ πολέμου τὸ ίμιστον τὸ δέσμωτον μεταφερόντων στρατευμάτων διῆλθον διὰ τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης. Τὸ τρίτον, ἐξ ἄλλου, τοῦ δύον ὅγχον τῶν πρὸς πλευρήσιν θέσεων τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης, πολύτερων πολεμικῶν μεταφορῶν εἰς τὸν ἀμερικανικὸν λιμένον ὑπολογίζεται τὸ 130 ἑκατομμύριο τόννων. Επτά χιλιάδες ὀκεανοπόδια σκάφη εἰσήλθον τὰτὰ τὸ 1944 εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης. Οἱ ἀντέρεις ἀριθμοὶ είναι ἐπαρκεῖς διὰ νὰ καταδείξουν τὴν ἔκτασιν τῆς λιμενικῆς κινήσεως τῆς Νέας Υόρκης.

Τὸ γαρακτηριστικότερον σημεῖον τῆς σταθερᾶς τοῦ λιμένος ἀναπτύξεως είναι ἡ χωρὶς διακοπὴ κατασκευὴ νέων κορηποδιών καὶ ἡ συνεχίζοντας τῆς λιμενικῆς περιοχῆς. Απὸ τὸ 1918 προσετείθεσαν νηροδόχοι, μὲ μῆκος κορηποδιών πάντων 20 μῆλων. Η πλέον θεαματικὴ βελτίωσις εἰς τὴν ἐπιτεχνείαν διάταξην τῶν νηδόδων είναι ἡ κατασκευὴ τῶν κορηποδιών διὰ τὰ «εοπτερ-λάνερζ». Εἰς τὰς πλησιέστατα πρὸς τὸ Σίτι τῆς Νέας Υόρκης νηροδόχοι μῆκος 1.100 ποδῶν εὐχερῶς πλευρίζουν τὰ «Βασίλισσα Μαρία» καὶ «Βασίλισσα Ελισάβετ».

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης ἐργάζονται τόσα καθημερινῶν 556 φραγμῶν καὶ 2000 φορτηγίδες, ποταμούλια καὶ βοηθητικὰ σκάφη μεταφορῶν.

Πινακή δρομολόγια τωντικῶν φορτηγῶν γραμμῶν πρὸς μὰ τὰ σημεῖα τῆς Υόρκησιον ἐπελεύνται, ἐξ τῶν ὅποιων τὰ 25 τοῦς ἔκαστα προσέθεταιν πηγαδούνται τὰς ζένας χώρας γραμμάς, χωρὶς τὴν ἐνδιάμεσον προσέγγισην εἰς ἄλλους λιμένας. Κατὰ μῆτα, λ. γ. Τούνιον

PORTLAND, MAINE (U.S.A.)

CHASE, LEAVITT & CO.

ESTABLISHED 1871

Tel. 2-3751

Cables: LEAVITT

STEAMSHIP AND FORWARDING AGENT

179 Commercial Street

PORTLAND 3, Maine, U.S.A.

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.

τοῦ τρέχ. Έτος 31 άναυξησίες τακτικῶν γραμμῶν ἐπραγματοποιήθησαν δι' Ἀγγλίαν, 43 διὰ τὴν Βαλτικὴν, 96 διὰ τὴν Καρδιβικὴν θάλασσαν καὶ 30 διὰ τὴν Ἀνατολικήν. "Ένας φριτωτής θὰ ἴδοντα νὰ ἐπιλέξῃ τὸ πλοῖον τῆς ἀποστολῆς τοῦ φριτών του μεταξὺ 30 ἀναυξησίστων διὰ τὴν Γαλλίαν, 27 διὰ τὸ Ρόττεντα καὶ 24 διὰ τὸ Ἀμβούργον. Καὶ οἱ ἀμιθοὶ αὐτοὶ, χωρὶς τὰς ἐπιβατικὰς γραμμὰς, τῶν ὅποιων δὲν ὄλοκληροθή ἡ πεντήτης τῶν μεταπολεμικῶν δρομολογίων τον.

Τῷρα ἡ ἀκτινοβολία τῆς μεγάλης Ἀμερικανικῆς Συμπολιτείας ἔντονος καὶ θερμοῦ ἐπτίνεται πόρος δῆλη τῆς Ὑδρογείου. Η αἰκονομικὴ δραστηριότης τῶν Ἰνδομένων Πολιτειῶν ἀναπτύσσεται εὐθύτατα καὶ ἔξινεται εἰς ἑπτέδα οὖγκωστα μέχρι τοῦδε.

"Ο λιμὴν τῆς Νέας Ὑόρκης προώφιστα τὸν πρωτεύοντα νὰ διαδραματίσῃ όποιον εἰς τὴν τεραστίαν αὐτὴν ἐμποροδιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν. Αἱ ἀρχαὶ τοῦ λιμένος ἀπεριορίστοις πλέον διαβλέπουν τὰς δυνατότητας τῆς κινήσεώς του. Σχέδια ἡδη μελετῶνται διὰ νὰ καταστῇ δικαίων ζανός νὰ δεχθῇ τὴν κινήσην αὐτῆς, χωρὶς τὴν συμφόρησιν καὶ τὰς ἔξι αὐτῆς ἐπιχειρίσεις συνεπείας διὰ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ τὴν Ναυτιλίαν.

Νέα υπερωκεάνια

"Η ναυπηγησις μεγάλων φλάνερξ, τῶν ὅποιων αἱ Ἰνδομένων Πολιτείαι στεφοῦνται εἰς σημείον ἐπικίνδυνον διὰ τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τῆς Ναυτιλίας του, θὰ ἔξαρτηθῇ πατὰ σχετικὰς ἀνακονόσοις, ἐξ Οντασιγκτώνος, ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν διαθεσίμων εἰδικεύεμένων ἐργατῶν εἰς τὰ ἰδιωτικὰ ναυπηγεῖα. Ἀπὸ μέρους τοῦ ὑπονομεύου τῶν Οἰκονομικῶν ὑπεβλήθη πρόγαμπα εἰς τὴν Ἐναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν πλήρες σχετικὸν ἐφωτηματολόγιον, ἀποβλέποντας κυρίως νὰ δικριθοῦθῇ: α) Πόσα πλοῖα θὰ ἔπειται νὰ ναυπηγοῦνται διὰ νὰ διατηρηθῇ η ναυπηγικὴ βιομηχανία εἰς πλήρεις ἀπόδοσες εἰδηνῆς περιόδου; β) Πόσος ὁ ἀριθμὸς τῶν εἰδικεύεμένων ἐργατῶν, ποὺ θὰ ἀποσχολεῖται, εἴας η ναυπηγικὴ βιομηχανία εἰσιγάζεται κανονικῶς; καὶ γ) Πόσος ὁ ἀριθμὸς ἐργατῶν συγγενῶν βιομηχανιῶν, διστις θὰ ἐπωφελεῖται εἰς τῆς ἑκτελέσεως ἔντος εὑρυτέρου ναυπηγικοῦ προγράμματος;

Βάσει τῶν ἀπαντήσεων ἐπὶ τῶν ἐφωτημάτων αὐτῶν θὰ κριθοῦν καὶ αἱ αἵτιοις πλείστους διστονίες τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν χρηματόδηση τῶν ναυπηγήσεων εἰκοσάδος περίπου μεγάλων ὑπεροκεντίων.

Αἱ ναυπηγήσεις

"Ο δύνος τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς εἰς τὰς Ἰνδομένας Πολιτείας κατά τὸ 1946 διαπιστώθηται ἀντέρερος κάτιον προηγουμένου ἔτους, ἔξαιρουμένης δέδωμα τῆς πολεμικῆς περιόδου. Τοῦτο ἔξαγεται ἀπὸ τὰς ποδῆμεν τον γενομένας ἀνακονόσεις τοῦ κ. Λούκεμπαχ, προέδρου τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος. Ἀπὸ τῆς 1ης Ιανουαρίου 1946 πλοῖα 522, 195 τ. γκρός κατεσυνάθησαν. Καθιστεῖται θυμός η παραγωγὴ εἰς τὴν ναυπηγησιν πλοίων ἐπιβατηγών, η καθυστέρησις δὲ αὐτῆς δημιουργεῖ τὴν ἀνισορροπίαν εἰς τὸν κατὰ κατηγορίας κατανομὴν τῆς Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος καὶ καθιστᾶ προβληματικὴν τὸν πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείου ἐπιδιωκόμενην ἐμφάνισην τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας εἰπὶ συγχρονισμένων φλάνερξ.

"Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Λούκεμπαχ μὲν ἵσταντο πόλεισιν ἀνέφερε τὴν πρὸς ἔξ-

νοῦς ἐκποίησιν 50 περίπου παρηλίκων ἀμερικανικῶν σκαφῶν, τὴν διάλυσιν 100 ἄλλων, χωρητικότητος 750 τ. m. τ. φροτίον καὶ τὴν προσθήκην εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς νέου τοννᾶς ἐπιλέκτουν καὶ μαζητικοῦ. "Ηδη οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ παρέλαβον ἀπὸ τὴν «Ναυτιλίαν Ἐπιτροπήν» 287 τοιαύτα σκάφη διαφόρων τύπων καὶ αἱ αἰτήσεις ἀνέρχονται εἰς τὸν ἀριθμὸν 825 πλοίων.

"Ο διάλητης περιπέτερος ἀνέφερεν, ὅτι η ναυπηγικὴ βιομηχανία συνεπετρόθη ἡδη εἰς τὰς προπόλεων τῆς Ἐγκαταστάσεις της. Κάθε τύπον καὶ κατηγορίας σκάφη — ἀπὸ τῶν δεξαιμενοπλοίων μέχρι καὶ τῶν φροτηγίδων — ναυπηγοῦνται ἡδη καὶ τὰ ὑπὸ ἑκτέλεσιν συμβολαῖα καλπάτουν ἀριθμὸν πέραν, καὶ τοῦ 1947, διά τινας περιπτώσεις, διάσπορα. "Ἐν τῷ μεταξὺ κατὰ τοὺς ἑννέα πρώτους μῆνας τοῦ 1946 παρεδόθησαν 55 φροτηγά σκάφη, 6 δεξαιμενόπλοια καὶ 5 μικτὰ πλοῖα γραμμῆς.

"Τέλος, ὁ κ. Λούκεμπαχ ἀνέφερεν, ὅτι η δύναμις τῆς ἀμερικανικῆς χωρητικότητος περιλαμβάνει 4851 πλοῖα, ἀντὶ τῶν 1.000 τόν. γκρός, χωρὶς νὰ συνηπολογίζωνται τὰ ὑπὸ ἑννέα σημαίας ἀμερικανικῆς κεφιότητος σκάφη καὶ τὰ παρὰ τῶν στρατιωτικῶν ἑπτεσιῶν χρηματοποιούμενα. Τὰ 4851 σκάφη κατανέμονται ὡς ἔξης: 84 μικτὰ φλάνερξ, 3866 καθαρῶς φροτηγά καὶ 904 δεξαιμενόπλοια. Τὸ σύνολον αὐτὸν τῆς ναυτιλίας δυνάμεως εἶναι 3 1/2 φορᾶς κατ' ἀριθμὸν καὶ 4 φορᾶς κατὰ χωρητικότητα ἐπὶ πλέον τῆς προπολεμικῆς. Σημειώτεον ὅτι η παγκόσμιος χωρητικότητα εἶναι καὶ αὐτὴ ἀνωτέρα ποὺς τῆς προπολεμικῆς, μὲ τὸν αὐτὸν, ὅμως, περίπουν ἀριθμὸν πλοίων.

"Πρόσφατα, η παγκόσμιος ναυτιλία ἀριθμεῖ ἡδη 12.435 ἐμπορικὰ σκάφη, χωρητικότητος 70.940.429 τ. m. γκρός καὶ 99.142.300 τόννων d. w. εναντίον προπόλεων δινάμεως 13.004 πλοίων, 59.078.262 τόν. γκρός καὶ 81.359.500 τόν. d. w. Οἱ ἀνωτέρῳ ἀριθμῷ ἀναφέρονται εἰς πλοῖα ἀντὶ τῶν 1000 τόν. γκρός, ἔξαρτησαν δὲ τὰ πλοῖα λιμνῶν. "Ηδη, η Ἀμερικανικὴ Ναυτιλία κατέχει τὸ 1/3 τῆς ὅλης ως ἀντὶ δυνάμεως.

Ίταλία

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία

"Κατ' ἐποίησος ἐξ Ρώμης πληροφορίας, η κυβέντρησις τῆς Ἀργεντινῆς παρηγγείλειν εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα τρία μικτὰ πλοῖα καὶ δύο πλοῖα-ψυγεία, συνολικῆς ἀξίας 11 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σκαφῶν αὐτῶν είχονται ὑπεβλήθη εἰς τὴν κυβέντρησις τῆς Ἀργεντινῆς προσφοραὶ 26 ναυπηγείων ἀγγλικῶν, ἀμερικανικῶν, γαλλικῶν, βελγικῶν, δανικῶν καὶ ιταλικῶν, προεκριθησαν δὲ αἱ προσφοραὶ τῶν τελευταίων. "Η τοιάτη τὸν ιταλικὸν ναυπηγεῖον ἐπιτυχίᾳ, ἔναντι τόσων συναγωνιστῶν, χαρακτηρίζεται ως σημείον ἀναζωγονήσεως τῆς ιταλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ητοι δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὴν κατασκευὴν ιταλικῶν σκαφῶν, ἀλλ' ἀναζητεῖ καὶ παραγγελίας εἰς τὸν ἔξωτερον. Σημειώτεον, ὅτι εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1946 σοβαραὶ τινὲς νορβηγικαὶ παραγγελίαι ἔξησταταίσθησαν ἀπὸ τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα, διαπραγματεύσεις δὲ διεξάγονται ἡδη διὰ τὴν τοποθέτησιν καὶ σοβετεκτῶν παραγγελιῶν. Τὴν 1ην Ιουνίου ἐ. ἔ. 16 πλοῖα, 26.000 τ. γκρός ενέργοντο ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν ξένων.

PAPACHRISTIDIS C° L^{TD}

STEAMSHIP OWNERS, AGENTS, BROKERS

28 ST. JAMES ST. WEST

MONTREAL 1, QUE CANADA

CABLES: PHRIXOS - MONTREAL

PHONE: HARBOUR 7231

MANAGERS:

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

Ναυτικαὶ ἐργασίαι πάσης φύσεως εἰς Καναδᾶν.

Έξυπηρέτησις ἀποτελεσματικὴ τῶν Ἑλληνικῶν

ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Μεγ. Βρεταννία

Καθυστέρησις φορτώσεων

Κατά τὰς διαβιβάζομένας ἐπί Μόντρεαλ πληροφορίας, ή καρτούνας ἔκει κατάστασις, δύον αφορά τὰς φορτώσεις σιτηρών, χαρακτηρίζεται ως «χαδίδης». Πολλά σκάφη, συνολικής χωρητικότητος δεκάδων χιλιάδων τόννων, κυρίως δὲ μεταξινικά, άδρανον εἰς τὸν λιμένα, ἐνῷ πεντηκοντάς ἑτέροις πλοίοις κατευθύνεται εἰς τὸ Μόντρεαλ πρὸς φόρτωσιν σιτηρών, τὰ δοῦλα δύος δέν ἔχουν εἰσέπει κομισθῆ ἐπὶ τὸν ἑσπερικὸν. Διαβήματα ἐγένοντο πρὸς τὴν καναδικήν κυβέρνησιν, δύον διαβέσθη μερικά μεγάλα ποταμόπλοια διὰ τὴν μεταφορὰν ἵκανον ποστήτοντος ἐπὶ τοῦ ἑσπερικοῦ εἰς τὸ Μόντρεαλ, ἀλλ' ἔμειναν ταῦτα ἀνενάποτελομάτος. Δέον νὰ σημειωθῇ, διὰ πέντε μεγάλα ποταμόπλοια μόλις ἔξαρκον διὰ τὴν μεταφορὰν ἐνός πλήρους φορτίου διὰ σύνθετης ὀπεναντούρου φορτηγὸν τῶν 10.000 τόννων d.w.

Η κρίσις τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς

Εἰς ειδικὴν σύσκεψην συγκροτήθησαν τελευταῖς ἐν Λονδίνῳ πρὸς ἔξτασιν τοῦ ζωτικοῦ διὰ τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν ζητήματος τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς διεπιστούμην, διὰ τὸν παρελθόντα καθιμόνα ἔλλειψης γαιανθράκων ἥτο τὸ μεγαλύτερο ἐξ δύον ποτὲ ἐσημειώθησαν εἰς τὴν Ιστορίαν τῆς Ἀγγλίας. Λόγῳ τῆς ἔλλειψης αὐτῆς, ή ζημία εἰς τὰς ἔξαγωγὰς ἀγγλικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων ὑπελογίσθη διὰ τὴν περιόδον εἰς 50 ἑκατ. λιρῶν.

Ἡ ἀγγλικὴ κυβέρνησης κατηγορήθη, διὰ παρὰ τὴν ἔλλειψην ἐπαρκῶν γαιανθράκων διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἑσπερικῆς κατανάλωσεως, ἐπέτρεψε τὴν ἔξαγωγὴν δὲ ἕξατ. τόννων, πρᾶγμα διπέρα τῆς ἔχαρακτηρίσθη ὡς εἰκονομικὴ αὐτοκτονία. Κατηγορήθη ἐπίσης, διότι καὶ κατὰ τὸ διαφρεύσαν ὄχτάμηντον τοῦ το. ἔτους ἐπέτρεψε τὴν ἔξαγωγὴν 7 ἑκατ. τόννων, καθὼς ἔχοντας προβλέπεται, διὰ τὴν ἔφετεινόν κειμένων ἡ ἔλλειψης γαιανθράκων θὰ είναι μεγαλύτερη ἢ περισσαράντα μέρη τοῦ περιστατικοῦ, διότι τὰς αἱ ζημίας ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἔξαγωγῶν βιομηχανικῶν προϊόντων—περιορισμοῦ διεπιλογέντων ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἔλλειψην γαιανθράκων διὰ τὴν κίνησην τῶν ἔργοστασίων—θὲν ἀνέλθουν εἰς 80 ἑκ. λιρῶν.

Κατὰ τὴν αὐτὴν σύσκεψην διεπιστούμην ἡ γνώμη, διότος πρὸς ἀντιμετώπισην τῆς ἔλλειψης γαιανθράκων, ἀφ' ἐνός μὲν ἀπαγορευθῆ ἀπόλυτως κάθε ἔξαγωγῆς κατὰ τὸν πορειόν μηνας καὶ ἀφ' ἔτερος ἀγορασθῆ γαιανθράκας διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ἀγγλίας ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν, τῆς δούλιας ή παραγωγῆς κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτους 26 ἑκατ. τόννων, καθὼς καὶ ἀπὸ ἄλλας γαιανθρακοπαραγωγῶν κύρωσις.

Συνεζητήθη περιερέων τὸ ζήτημα τῆς μεταρροπῆς τῶν κυνηγηρίων μηχανῶν τῶν ἀγγλικῶν ἔργοστασίων, διότε ταῦτα νὰ καταναλίσουν ἀντί γαιανθράκων ἐφεξῆς πετρέλαιων, διότι συνέστησεν δὲ "Ἀγγλος" ἴντουγῆς τῶν Καναδίων. Η γνώμη αὕτη δύος ἐπεκρίθη, διότι, ὡς ἔλεγχη, συνεπάγεται σπατάλην κρούματος καὶ κρόνου. Τὸ διαρροήν ποτὲ τοῦ πορειοποιούμενον πρὸς καδουν στοιχεῖται 2.10.0 λίρας κατὰ τὸν πόλεμον 40—διὰ τὴν μεταφορὰν του εἰς Ἀγγλίαν, πληρωτέων δὲ εἰς δόλαρία, ἐνῷ δὲ γαιανθράκας τῆς Νοτίου Αφρικῆς στοιχεῖται μόνον 6)8, πλέον 25)—διὰ τὸν γαύλον μεταφορᾶς του εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

'Αφ' ἔτερον ἔξεγετης ἡ γνώμη ἡλεκτροκινήσεως τῶν σιδηροδρόμων, μὲ πρόβλεψιν οίκονομίας 10 ἑκατ. τόννων γαιανθράκων ἔτησίως. 'Υπεβλήθη ἀκόμη πρότασις, διότις δελτιωθῆ ὁ τρόπος τῆς παραγωγῆς γάλινος κατὰ τὸ ἀμερικανικὸν σύστημα, βάσει τοῦ δούλου χρειάζεται μόνον 1.14 τόννοι γαιανθράκων διὰ τὴν παραγωγὴν ἐνός τόννου γάλινος, ἐνῷ κατὰ τὸ ἐφαρμοζόμενον δὲ 'Ἀγγλικόν σύστημα ἀποτελεῖται 2 τόννοι γαιανθράκων δὲ' ἔνα τόννον γάλινος. 'Ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς ἄλλα πινά μέτρα ὑπελογίσθη τελικῶς, διὰ δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὴν κατανάλωσιν γαιανθράκων ἐν Ἀγγλίᾳ μία οίκονομία 47 ἑκατ. τόννων ἐπησίως, ἀλλας δὲ 86 ἡπατομαριών λιρῶν.

Σημειώτεον, διὰ τὴν ἔτησίαν ἀγγλικὴν κατανάλωσιν γαιανθράκων ἀνέρχεται σήμερον εἰς 184 ἑκατ. τόννων, μὲ τὰς ἀντέροις δὲ οίκονομίας θὰ περιορισθῇ εἰς 141 ἑκατ. τόννων, ἵστοι εἰς ἔνα ποσόν ὅπερ είναι κατὰ 90 ἔως 100 ἑκατ. τόννων διληγότερον τῆς ἔτησίας προπολεμικῆς παραγωγῆς.

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

LONDON AGENTS:

HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.
LONDON HOUSE, CRUTCHED FRIARS

LONDON E.C. 3
Telephone: ROYAL 1534

Τὸ «Βασίλισσα Έλισάβετ»

Τὸ μεγαλύτερον ὑπερωφεύεντον τοῦ Κόσμου «Βασίλισσα Έλισάβετ» 83.673 τόννων γρός, δὲν κατωρθώθη νὰ χρηματοποιηθῇ διὰ ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν, εἰς μόνον κατὰ τὸ παρελθόντα μῆνα. Ως γνωστόν, τὸ ἐν λόγῳ ὑπερωφεύεντον, εῦθὺς ὡς συνεπληρώθη τὸ 1940 ἡ ναυπήγησις τοῦ, ἐπετάχθη ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως καὶ ἀπησχολήθη κατὰ τὴν διάφορες τοῦ πολέμου εἰς στρατιωτικάς μεταφοράς ἐκτελέσουν ταῦτα συνολικοῦ μήκους ἄνω τοῦ ἡμίσεος ἡπατομαριών μιλλίων.

Λι δοκιμαὶ ταχύτητος τοῦ πλοίου ἐγένοντο μὲταπότιδας τὴν βασιλισσαν τῆς Ἀγγλίας καὶ τὰς δύο πριγκιπίσσας θυγατέρας της. Τὸ θέμα τοῦ πλοίου τούτου τολοσσοῦ, πλέοντος ὅλοταχῶς, ἦτο ἀπὸ τὰ μεγαλοπρεπέστερα, ἀλλ' ἐκεῖνο ποὺ ἔκαμεν ιδιαίτεραν ἐντύπωσιν εἰς τὸν παρακολουθήσαντας τὰς δοκιμὰς τεχνικῶν μηκώς ὅγκος τοῦ μεταποτιζόμενον ὑδατος. Αποδεικνύει τὸ γεγονός τοῦτο τὰς ἔξαρτες τῆς ναυπηγικῆς γραμμάς τοῦ σκάφους.

Καί τοι δὲν ἐγένετο ἐπίσημος ἀνακοίνωσις περὶ τῆς ἀναπτυχθείσης ὑπὸ τοῦ πλοίου κατὰ τὰς δοκιμὰς ταχύτητος, οἱ παραπομπαὶ ἔχειμησαν ταῦτην ἀνωτέραν τῶν 30 μιλλίων τὴν ὥραν, μὲ χρηματοποιηθείσαν ἵπποδύναμον 174.000. Σημειωτέον, ὅτι τὸ ἀδελφόν πλοίον «Βασίλισσα Μαΐρη» εἶχεν ἀναπτύξει κατὰ τὰς δοκιμάς τον ἀνωτάτην ταχύτητα 33 μιλλίων τὴν ὥραν.

Η ναυπηγική παραγωγὴ

Κατὰ τὸ ὀγτάμηνον Ιανουαρίου—Αὔγουστον τοῦ τρέχ. ἔτους καθειλύσθησαν ἐπὶ τοῦ ναυπηγείου τοῦ Τάιν 32 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 144.000 τόννων γρός. Κατὰ τὴν ἀντίστοιχον χρονικήν περίοδον τοῦ 1945 εἶχον καθειλύσθη 43 ἐν διφ. πλοίαι, συνολικῆς δύος χωρητικότητος 122.000 τόννων γρός. Τὰ καθειλύσθητα ἐφέτος πλοία ἀναπέσονται κυρίως εἰς δεξιαίωπλοια χωρητικότητος 10 ἔως 12.000 τόννων φορτίου ἔσαστον καὶ εἰς φορτηγὴ γραμμῆς τῶν 8 ἔως 10.000 τόννων φορτίου. Τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα είναι πλήρως ἀπησχολήμενα μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, ἀλλ' η συμπλήσισης τῶν ὑπὸ κατασκευὴν σκαψῶν δυσχεράνται, συνεπειταὶ τῆς ἔλλειψης, κυρίως, τῶν ἀναγκαίων μηχανημάτων καὶ ὑλικῶν διὰ τὰς ἡλεκτρικὰς ἔγκαταστάσεις τῶν πλοίων, καθὼς καὶ διὰ τὰς ἐπιπλώσεις.

Ολλανδία

Αἱ νέαι ναυπηγήσεις

Τὴν 1ην Οκτωβρίου εὑρίσκοντο ὑπὸ κατασκευὴν ἡ εἰχον παραγγελθῆ εἰς τὰ δόλλαρικά ναυπηγεῖα 90 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 318.000 τόννων γρός. Εξ αὐτῶν δύο είναι ἐπιβατηγὰ ὑπερωφεύεντα 19.500 καὶ 12.000 τ. γρός, τὸ δὲ λοιπά φορτηγά κυτανεμόμενα εἰς τὰ ἀκόλουθα μεγέθη: 6 τῶν 9200 ἔως 9300 τ. γρός, 12 τῶν 7200 ἔως 8000 τόννων, 2 τῶν 6500 καὶ 5000 τ. γρός, 4 (τάνγκες) τῶν 4800 τ. γρός, 4 τῶν 3500 τόννων, 6 τῶν 3000 τ., τὰ δὲ λοιπά φορτηγά καὶ αὐτά, ἀλλὰ μικροτέρων διαστάσεων. Οσον ἀφορᾷ τὴν πρόσθισην, τὰ 77 πλοία είναι δηξελονήητα καὶ μόνον 13 είναι ἀποκίνητα.

Άγορά ἀμερικανικῶν πλοίων

Τὰ πλοία, ἀπανταὶ πρόκειται ν' ἀγοράσῃ η Ολλανδία ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησην, ἀνέρχονται εἰς 45, συνολικῆς χωρητικότητος 450.000 τόννων καὶ ἀξίας 30 περίπου ἡπατομαριών δόλλαρίων. Εξ τούτων τὰ 28 είναι «Λίμπετρες», 10 «Βίξτορνς» καὶ τὰ ὑπόλοιπα διαφόρων ἀλλων τύπων. Ειδικὴ ὀλλανδικὴ ἀποστολή εὑρίσκεται ἡδη ἀπὸ τίνον εἴδομάδων εἰς Ήνωμένας Πολιτείας πρὸς διεξαγωγὴν τῶν σχετικῶν διαπραγματεύσεων καὶ διὰ τὴν ἐπιθεώρησην τῶν πλοίων.

Ρουμανία

Η ποταμοπολία εἰς τὸν Δούναβιν

Αἱ τελευταῖς ἐν Νέας Υόρκης πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι ὑπὸ τῆς γραμματείας τοῦ Ο. Η. Ε. διεβιβάσθησαν τηλεγραφικαὶ προσκλήσεις πρὸς τὰς κυβερνήσεις τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, Ήνωμένων Πολιτειῶν,

Teleg: NIKAS	N. KASSIMATIS	LONDON AGENTS
Tel. 254 & 145		HUMPLEBY & Co. Ltd.
Bankers: STANDARD BANK S.A.	Shipchandlers-Exporters Importers	3/4 Great Winchester St.
	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.		

Σοβιετικής 'Εποχεώς, Γαλλίας, 'Ελλάδος, Τσεχοσλοβακίας και Γιουγκοσλαβίας, όπως γνωρίσουν, έναν είναι διατεθειμένα νά μετάσχουν είς διεθνή διάσκεψην πρός έξτασιν της έλενθέρας ποταμοπλοΐας είς τὸν Δούναβιν. 'Η σύγκλησης της διάσκεψης ταύτης άπειρασθη, ως γνωστόν, ὑπὸ τοῦ οἰκονομικοῦ καὶ κοινωνικοῦ συμβούλιον τοῦ Ο.Η.Ε., κατόπιν μαρζῶν συντηρήσεων, καθ' ἃς η σοβιετική άντιπροσωπεία έδήλωσεν, ὅτι η Ρωσία ἀντιτίθεται εἰς μίαν τοιαύτην διάσκεψην.

Εἰς τὰ ἀποταλέντα πρὸς τὰς ἐπτὰς κυβερνήσεις τηλεγραφήματα περιλαμβάνονται αἱ προτάσεις τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως (δημοσιεύθεισα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τὸν εἰναντιόν Χρονικῶν), αἱ ὅποιαι καὶ θὰ ἀποτελέσουν τὴν βάσιν τῶν συζητήσεων τῆς διασκέψης, ζητεῖται δὲ κατ' ἀρχὴν η ἐπ' ἀπόδημον γνώμη τῶν ἔνδιαιρεσμένων κυβερνήσεων. Σχετικῶς, ὁ ἄγγελος ὑπονομῆς τὸν ἔξωτερον κ. Μάρεβιν εἶχε δηλώσει τελευταίων εἰς τὴν διάσκεψην τῶν Παρισίων, ὅτι επίποτε ἄλλο δὲν θὰ ἀρῃ τὰς ὑψησταμένας ὑποφέας, παρὸν μόνον η ἀποδοχὴ τῆς προτάσεως περὶ έλενθέρας εἰς τὸν Δούναβιν ποταμοπλοίας'. Αγγλικὴ ἐπιθυμία είναι νά ἰδωμεν καὶ πάλιν τὸν Δούναβιν, τὴν μεγάλην ἀπῆλην ἐμπορεικὴν ἀρτηρίαν, έλενθέρον, όπως αἱ θάλασσα, ὥστε τὰ πλοῖα καινούμενα ἔλενθέρως εἰς ἀπόδημον νά φέρονται τὴν εὐημερίαν εἰς τὰς εὐφοριατάκις χώρας.

'Ἐπιστὶς ὁ ἀμερικανὸς γερουσιαστὴς κ. Βάντεμπεργκ γέροστηρεύσων τὴν ἔλενθέραν δὲ ὅλας τὰς χώρας ποταμοπλοίων εἰς τὸν Δούναβιν, προέρχεται ώς σκόπιμον τὴν σύγχλησιν διασκέψης τῶν τεσσάρων Δενάμεων καὶ τῶν παραδοναβίων χωρῶν ἐντὸς ἐξ μηνὸς ἀπὸ τῆς ἐποχαραφῆς τῆς συνθήκης ἐφήνης μὲ τὴν Ρουμανίαν. Εἰς τὴν πρότασιν ταύτην ὁ γερουσιαστὸς ἀντιπρόσωπος κ. Καρντέλι ἀπόγνωσεν, ὅτι η Γεωγοσλαβία δέη δύναται νά συμφωνήσῃ εἰς τὴν ἐπιβολὴν οἰουθήποτε διεθνοῦς καθεστῶτος ἐπὶ τὸν Δούναβεώς, η ἐν τῷ όποιᾳ ναυσιπλοίᾳ πρέπει νά διέπεται ἀπὸ συμφωνίας ἔλενθέρως συναπτομένας μεταξὺ μόνον τῶν ἔνδιαιρεσμένων παραδοναβίων χωρῶν.

Σουηδία

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Στοκχόλμη»

Δέκα μῆνας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ καθεύλευσθη πρὸς ἡμερῶν ἐξ τῶν νωπηγίων τοῦ Γκοταρέκεν τὸ μεγαλύτερον ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε κατασκευασθέντων ἐν Σουηδίᾳ ἐπιβατηγὸν ὑπερωκεάνιον «Στοκχόλμη» 11.000 τόννων γκρός. Τὸ νέον σκάφος θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς παράδοσιν καὶ ὑπηρεσίαν τὸ φεντάροποτον τοῦ 1947. "Εξει διαστάσεις 524.8 ποδῶν μῆκος, 69 π. πλάτους, ἔμφροτον βύθισμα 24.9 ποδῶν, χωρητικότητα δὲ φορτίου 4700 τόννων. Αἱ γενικαὶ γοργαμαὶ τοῦ νέου τούτου συνηδρικοῦ ὑπερωκεάνιου διαφέρουν οἷςκαὶ ἀπὸ τὸν συνήθη τύπον τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Τόσον τὸ σκάφος, δούν καὶ τὰ ὑπεροκατακενάσματά τοῦ ἐσχεδιάσθησαν μὲν γοργαμὰς ἀεροδυναμικάς, κατ' ἔξαιρεσιν δὲ πρὸς τὰ πρατούντα, τὸ πλοῖον θὰ φέρῃ ἔνα μόνον ἴστον.

Εἰδίκαια δοκιμαὶ προτύπων ἐν δεξιαίων ἔλαβον χώραν κατ' ἐπανάληψην ποτὸν ή καθοδισθῆνη τελικῶς ή ἀεροδυναμικὴ μορφὴ τοῦ σκάφους. 'Η ταχύτης τοῦ ἐπολογίζεται εἰς 19 μῆλα, εἰς τρόπον δότε νά ἐπελέῃ τὴν γοργαμή Γκοτεμπούργκ—Νέας 'Υδρος, διὰ τὴν δότην καὶ προορίζεται, ἐντὸς δρτὸς ἡμερῶν. Τὸ «Στοκχόλμη» θὰ δύναται, ὡς προανεφέρουμεν, νά μεταφέρῃ 4700 τ. φορτίου, συμπεριλαμβανομένου καὶ χώρου ψυγείου 21.000 κυβ. ποδῶν δι' εὐπαθῆ φορτία. Διαμερίσματα θὰ διαθέτῃ διὰ 364 ἐπιβάτες, ἡτοὶ 50 εἰς τὴν θέσην «εάμπτων κλᾶς» καὶ 314 εἰς τὴν «στάνταρ κλᾶς», τὸ δὲ πλήρωμα τοῦ θὰ ἀποτελήσηται ἀπὸ 150 πρόσωπων. 'Ολα τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν, ἀλλὰ καὶ τὸ πληρώματος θὰ εὑρίσκονται εἰς τὸ ἔξωτερον τοῦ σκάφους. Διὰ τοὺς ἐπιβάτες τῆς «εάμπτων κλᾶς» θὰ διατίθενται θαλαμίσκοι μὲν μίαν καὶ δύο κλῆ-

νας, καθὼς καὶ μὲ ίδιαίτερον λοιπόν, διὰ δὲ τοὺς ἐπιβάτας τῆς «στάνταρ κλᾶς» θαλαμίσκοι μὲ δύο, κατὰ τὸ πλεῖστον, κλίνας. Διὰ νὰ διατίθεται ἐξ ἄλλου περισσότερος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος χώρος περιπάτων διὰ τοὺς ἐπιβάτες, τὰ στόμα τῶν τεσσάρων ἐκ τῶν ἐξ κυτῶν τοῦ πλοίου θὰ είναι εἰς τὸ ἀπόδεον μὲ τὸ δάπεδον τοῦ καταστρώματος.

"Οσον ἀρρώστη τὴν πρόσωπον τοῦ νέου ὑπερωκεάνιου, προβλέπεται νὰ ἐγκατασταθοῦν ἐπ' αὐτῷ δύο μηχαναὶ Ντηζέλ, ὀκτακύλινδροι, συνολικῆς δυνάμεως 14.600 πόπων, αἴτιες θὰ κινοῦν ισαρίθμους ζίζικας.

Νέον φορτηγὸν γραμμῆς

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκότεμποργκ συνεπληρώθη πρὸ τοῦ η κατασκευὴν ἐνὸς φορτηγοῦ γραμμῆς, τελείων συγχρονισμένων τύπων, προεξόμενον δὲ διὰ τὴν τακτικὴν ὑπερεσίαν Σουηδίας—Νοτίου Αφρικῆς. Τοῦ σκάφους ἔχει διαστάσεις μῆκος 480 ποδῶν, πλάτους 57.8, ἔμφροτον βύθισμα 23 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 6275 τόννων φορτίου. Είναι τόπουν εαὐλτερ-νέτες, μὲ δύο καταστρώματα καὶ φέρει 6 κύτη, ἐκ τῶν δύοίσιν τὸ ἔνα φυγεῖν διὰ τὴν μεταφορὰν διπλῶν καὶ εὐπαθῶν φορτίων, καὶ ἔτεσσον διὰ τὴν μεταφορὰν δερμάτων. Διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις τοῦ διαθέτει 8 γερανοὺς ἀνύψωτικῆς δυνάμεως τὸν 5 τόννων καὶ δύο τὸν 15 τόννων, τὰ δὲ καλέματα τῶν κυτῶν τοῦ είναι χαλύβδινα. Διαθέτει ἐξ ἄλλον διαμερίσματα διὰ 12 ἐπιβάτες, ἡτοὶ τέσσαρας θαλαμίσκοις μὲ μία κλίνη, τέσσαρας μὲ δύο κλίνας καὶ τέσσαρας θαλαμίσκοις πολυτελείας. Διὰ τὴν πρόσωπον τοῦ ἐφωδιάσθη μὲ μηχαναὶ Ντηζέλ, δυνάμεως 6700 πόπων, αἴτιες ἐξασφαλίζοντας εἰς τὸ πλοῖον ταχύτητα 16 1/2 μῆλλιον τὴν ώραν.

Σοβιετικὴ Ρωσία

Ἡ ἐσωτερικὴ ναυσιπλοίοια

Συμφώνως πρὸς τὰς ἐκ Μόσχας διαβιβαζόμενας πληροφορίας, η Σοβιετικὴ "Ενοίσις προβάνει εἰς μίαν εὐρυτάτην ἀνάπτυξιν τῶν μέσω ποταμῶν καὶ διωρίγων συγκονιών τῆς μεταξὺ Βαλτικῆς καὶ Μαύρης Θαλάσσης, αἵτις, ὡς γνωστόν, είχον καταστραφῆ ὑπὸ τῶν γερμανῶν καὶ ἦδη αποκατεστάθησαν. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, μέσῳ τοῦ δικτύου ποταμοπλοίων Βόλγα—Κάμα, μετεφερθησαν τὰ 3/4 τῶν φορτίων, αἵτινα προέρχονται ἀπὸ τὸ δίκτυον, ποὺ συνδέει τὰς πετρελαιωτηγὰς τοῦ Μπαζού μὲ τὰς εὐφόρους πεδιάδας τοῦ Βόλγα καὶ μὲ τὰ ἀλατωρυχεῖα καὶ τὰς ἐγορτάσια σίνοδομημάτου ὑπὸ τοῦ "Ανα Βόλγα.

Μὲ τὸ ἀνωτέρῳ δίκτυον συνδέεται καὶ η Μόσχη διὰ τῆς διώρυγος Μόσχας—Βόλγα, ἡτοὶ κατεσκευάσθη τὸ 1937. Τὰ ποταμόπλοια τοῦ δικτύου Βόλγα—Κάμα, τῶν ὅποιων ὁ ἀριθμὸς είχε μειωθῆ σημαντικῶς ταῦτα κατὰ τὸν πόλεμον, προβλέπεται ν' ἀποκατασταθοῦν τίς τοῦ προπολεμικήν τῶν δύναμεων διὰ τὸν πενταετῆς ἦδη πενταετῆς σχεδίου. 'Ο Βόλγας δ' ἀπότιθησε ἐξ ἄλλου τὴν ζωηράν προπολεμικήν τοῦ κατινήσιν, μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς λεγάνης τοῦ Ντόνετς. Προστίθεται ἀζόη, διὰ τὴν συντόμως θὰ καταστῇ δυνατή η μέσῳ τοῦ ποταμού δικτύον μεταφορὰ γαιανθόσκων μέχρι τοῦ Μοδριανού καὶ τῆς Λευκῆς Θαλάσσης.

Τουρκία

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία

Σχέδια προπολεμικῶς καταστοῦνται διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τουρκικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, πρόκειται ἦδη, καθ' ἀπάτηδετα ἐξ Ἀγκύρας, νά τεθοῦν ὑπὸ ἐφαρμογήν. Τὸ τονοχίον ὑπονομείον τῶν Συνοικιών διεξάγει ἀπὸ τίνος διαπολιτικοῦ σταθμοῦ τοῦ ιερού τοῦ Τούρκου.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ^{TD}

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI
Τηλέφωνον AVENUE 3733

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

ΠΡΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ 10

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE ASSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.
Tel. AVENUE 3733.

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

PESMAZOGLOU 10

HOLLAND HOUSE, 114 BURY STREET
LONDON E.C. 3.

I. Γιαννίσης, θερμαστής («Κόρθιον») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

I. Παντελάκης, ναύτης («Παντελῆς») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

G. Κριτίσης, θερμαστής («Αλγενές») διὰ τὴν σύζυγον του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

E. Τσακαλάς, α' μηχανικός («Μαριόγκα») διὰ τὸν πατέρα του 18 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

E. Καλαβρέζος, γ' μηχανικός («Πηλεύς») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 15 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

K. Δυκαρδόπονος, ναύτης («Π. Μαργαρώνης») διὰ τὸν γονεῖς του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

S. Στρίγιας, πλοίαρχος («Μεμάς») διὰ τὴν σύζυγον του 18 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

A. Βλαζούτσιος, ναύτης («Ορος Δευτερίδης») διὰ τὸν γονεῖς του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

B. Μπτούνης, ναύτης («Εβρος») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

N. Μαραδέζ, πλοίαρχος («Μαρούσιο Λογοθέτης») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 18 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

'Εμι. Εηραδάκης, μάγειρος («Αλγενές») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

G. Αρτέμης, ἀνθυπολοίαρχος («Νεμέα») διὰ τὸν μητέρα του 15 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

B. Λεονδής, μάγειρος («Ορος Μεγάλη») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

D. Καριζάπος, θερμαστής («Μέντωρ») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

A. Καυτάνης, πλοίαρχος («Εβρος») διὰ τὴν σύζυγον του 18 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

B. Πατραγάς, ναύτης («Σάμος») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

X. Ρομανής, μάγειρος («Νικοκλής») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

Καὶ 'Εμι. Τσιρόνης, α' ασυρματιστής («Μάρω Υ.») διὰ τὴν σύζυγον του 12 ἔκαπονδύρια δραχμῶν.

Συστάσεις ναυτικῶν ἐταιριῶν

Συνεστήθησαν παρ' Ἑλλήνων ἐν Ἀγγλίᾳ αἱ κάτωθι νέα ναυτικαὶ ἐταιρίαι:

— 4CODE SHIPPING Co., Ltd., μὲ κεφάλαια 1.000 λιρῶν, διευθυντὰς τοὺς κ. κ. Παν. Μ. Ἀγγελον καὶ Ἐκτορα Α. Τέμπον καὶ γραφεῖα εἰς : «BURY COURT HOUSE, 7-8 BURY COURT, LONDON E. C. 3».

— «AKRITAS NAVIGATION Co., Ltd.», μὲ κεφάλαια 1.000 λιρῶν, διευθυντὰς τοὺς κ. κ. Ἐπαν. Η. Ἀθανασόγλου καὶ Ἀλέξ. Σ. Σεφεριάδην καὶ γραφεῖα εἰς : 15, NEW STREET, LONDON, E. C. 3.

— «MYRTOON SHIPPING Co., Ltd.», μὲ κεφάλαια 30.000 λιρῶν καὶ γραφεῖα εἰς : «CORY'S BUILDING 59, St. MARY AXE, E. C. 3».

— «PRENTON STEAMSHIP Co., Ltd.», μὲ κεφάλαια 5000 λιρῶν, διευθυντὰς τοὺς κ. κ. Γεώργ. καὶ Βελισσάριον Κατούλαν καὶ γραφεῖα εἰς : 44, CANNING PLACE, Λίβερπολοῦ.

— «OCEANROUTES SHIPPING, Ltd.», μὲ κεφάλαια 10.000 λιρῶν καὶ γραφεῖα εἰς : 9 CAMOMILE STREET, LONDON, E. C. 3.

— «ARCHIMEDES SHIPPING Co.», μὲ κεφάλαια 500 λιρῶν καὶ διευθυντὰς τοὺς κ. κ. Ιω. Κ. Χατζηπατέραν καὶ Κ. Ι. Χατζηπατέραν.

— «ITHACA SHIPPING Co., Ltd.», μὲ κεφάλαια 1.000 λιρῶν, διευθυντὴ τὸν κ. Κονστ. Ε. Βλασπόνολον καὶ γραφεῖα εἰς : «BEVIS MARKS HOUSE, LONDON, E. C. 3».

— «LONDON SHIPOWNING Co., Ltd.», μὲ κεφάλαια 30.000 λιρῶν, διευθυντὰς τοὺς κ. κ. Ιω. Δ. Πατέραν. Σπυρ. Α. Πατέραν, Δημ. Α. Πατέραν, Γεώργ. Κ. Λαζαρόν καὶ Κονστ. Δ. Πατέραν καὶ

διεύθυνσιν γραφείων εἰς : MESSRS: INCE AND CO, 10-11 LINE STREET, LONDON E. C. 3..

Αἱ ἀνθρακεύσεις ἐν Τουρκίᾳ

Ἐπ Κων) πόλεως μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι ὁ τονωκικὸς «Οργανισμὸς Διανομῆς καὶ Ποιλῆσεως Γαλανθάρακων» ἀνεκοίνωσε δι' ἐγκυκλίου τον, ὅτι μέχρι τέλους τοῦ 1946 καὶ μέχρι νεοτέρας ἀντιθέτου ἀνακοινώσεώς του, θὰ χρηγωνται εἰς τὰ πλοῖα διὰ εμπόνκερς» εἰς τὸν λιμένα τῆς Κων) πόλεως καὶ τῆς Σμύρνης μόνον 100 τ. κατὰ πλοϊον. Εἰς τὰ «τράνζιτο» διερχόμενα ἀτμόπλοια ἀπογενθή ἡ χρήσιμης γαλανθάρακων. Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ζευκονδάκη θὰ παραχωροῦνται εμπόνκερς εἰς τὰ πλοῖα, ἐνέχεται, δικαὶος, ἡ οὐράνη τὸ ἀπατησμή, νὰ περιορισθῶν ἡ καὶ διαποτῶν καὶ ἐξειπεῖται. Τὸ ἀντώρειο περιοριστικὰ μέτρα ἀποδίονται εἰς τὴν ἔλειψην ἀπαρκῶν ἀποθεμάτων.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Κατὰ τὴν εὐράφατη πρὸς τὸ ὑπονομεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, η νεοαγορασθεῖσα κορέττα τοῦ 28' Οκτωβρίου εἰς Μάλταν, διότι θὰ δεξαμενισθῇ καὶ θὰ ἐκτελέσῃ διαφόρους μικροποικινάς. Ἀκολούθως τὸ σκάφος θὰ καταπλεύσῃ τοῖς Πειραιάς πρὸς δρομολόγησιν.

— Τὸ ὑπονομεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μᾶς ἀνακοινοῖ, ὅτι ὑπὸ τῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ Β. Ν. ἔξεδόθησαν χάρται τῶν Ἑλληνικῶν ἀπτῶν, ἐπὶ τῶν διοικών σημειῶντα αἱ περιοχαὶ τῶν γαρκοπεδίων καὶ οἱ διαυλοὶ ἀσφαλείας. Οἱ χάρται διατίθενται ὑπὸ τῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας, τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, τῆς «Ἐνώσεως» ἰδιοκτητῶν πετρελαιοκηνῶν καὶ ιστοφόρων, καθὼς καὶ ὑπὸ τῆς «Πανελλήνιον Ἀλευτικῆς Ομοσπονδίας».

— Ανεχώρησε διὰ Γένοβαν ὁ κ. 'Εμι. Γρέγος, ἵνα ἀναλάβῃ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἑκεὶ λίαν εὐφήμιος γνωστοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ γραφείου «Γρέγος καὶ Σια», μετὰ ἔκστητη ἀναγκαστικὴν διαμονὴν τον ἐν Ἑλλάδι, λόγῳ τοῦ πόλεων. Τὸ ἐν λόγῳ ναυτικὸν γραφεῖον μὲ υποκαταστήματα εἰς τὸν κωριωτέρους ἴσταλκον λιμέναν, ὡς καὶ εἰς Ἀμέρεβον καὶ Ρόττερνταμ, μὲ τὴν ἀριστὸν δργάνωσιν τον καὶ τὴν εἰκοσιπεντετῆ δρᾶσιν τον, εἴμεδα δέδωμα, διό τὸν τόχην πάσις ὑποτητοῦταις ἐκ μέρους τοῦ ἐποπλωτικοῦ μας κόσμου.

— Πεπειραμένος ἐπίσημης μεταφραστῆς τῆς ἀγγλικῆς, μᾶς γνωρίζει, ὅτι ἀναλαμβανεὶ τεχνικὰς μεταφράσεις πάσις φυσεως ἐπ τῆς Ἑλληνικῆς εἰς τὴν ἀγγλικήν καὶ τάναταλιν. Δ)νατε: 'Ιω. Γλύπτης, Ναύαρχος Μπήτιτ 5, Πειραιές, τηλεφ. 41-34.

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Καὶ κατὰ τὸ διαφρέσσαν 6'. 15θήμερον τοῦ Οκτωβρίου ἀρχετὸν οὐαίην ὑγροδάσθησαν παρ' Ἑλλήνων, ίδιᾳ δὲ ἀμερικανικὴ φροτηγά: Οὕτω, ὁ κ. Σταύρος Νιάρχος ὑγρόσαεν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πόλεις τοῖς μετρητοῖς 5 «Λίμπερτζ», ἀτίνα καὶ πρόκειται νὰ θέσῃ ὑπὸ τὴν παναμαζήνη σημαίαν. Ἐπίσης, ὁ κ. Στ. Αιβανός ὑγρόσαεν τοῖς μετρητοῖς, ἀντὶ 2112 ἔκαπον, δολλαρίων περίπου, 4 ἀμερικανικά «Λίμπερτζ», ἀτίνα καὶ παρέλαβεν ἡδη εἰς τὸ Νόφραλκ. Καὶ τὰ σκάφη ταῦτα ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν παναμαζήνη. Τὸ πρῶτον παραληφθὲν παρὰ τὸν κ. Σ. Αιβανό ἦτο τὸ 6) «MARY BICKERDYK» 7176 τ. γραφός (τοῦ 1943), μετονομάσθη δὲ «Ατλαντικ «Οσεαν». Εἰς τὰ τρία ἔτερα «Λίμπερτζ» ἐδόθησαν τὰ δύνατα τοῦ «Ατλαντικ Σίύ», «Ατλαντικ Τρέεϊν τ» καὶ «Ατλαντικ Τονίντα». Παρὰ τοῦ κ. Μάργον Νομικοῦ ἐξ ἀλλού ὑπελήφθη ἀτίνας διὰ τὴν ἀγοραὸν δύο «Λίμπερτζ», ἀτίνα θὰ τεθοῦν ὑπὸ τὴν Κενάλευκον.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀρ' ἐτέρου ὑγροδάσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φροτηγό «CORNISH ROSE», 471 τ. γραφός, 530 τ. φορτίου (τοῦ 1920). Τὸ σκάφος παραλήφθη εἰς τὸ Κάδιφ ἐτέθη ὑπὸ Ἑλληνικῆνη σημαίαν καὶ μετονομάσθη «Γάζη Κ.». Παρελήφθη ἐπίσης εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ ἀγοραὸν τοῦ κ. Βερνίκον φεμονίκον «RIVAL».

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

N.PAPALIOS&S.PETROVITS

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

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

SUB AGENCIES

AT:

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

TRANSORIENT SHIPPING CO.

M. ΜΙΧΕΛΛΕΤΗΣ & ΣΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, P. O. B. 1213.
6 RUE TOUSSOUN — Τηλ. Διεύθυνσις: «TRANSORIENT»

E. H. M. MOHIDEEN & Co.
ESTABLISHED 1918
SHIPCHANDLERS & STEVEDORES
IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS
50, Baillie Street,
Postbox, 284, Fort,
COLOMBO
Telegrams: MOHISHIPCO
Telephone: 3870-91021
Codes:
Scott's 10th Edition
A.B.C.5th Edition, Bentley's.
LONDON AGENTS: JAS. A. McLAREN & CO.
BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2

μετονομασθὲν «Αἱ ἔξι ανδροί ΙΙ». Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἡγοράσθη ἀ-
νόμη ἔνα γινότα παρὰ τῶν κ. κ. Ἀδ)φῶν Καπούτα, ὅπερ ἐτέθη ὑπὸ πα-
ναμάκην σημαίαν καὶ μετονόμασθη «Κομήν οὗτος». Ἐπίσης παρ' ὁ-
μάδος Ἐλλήνων ἐπιχειρηματιῶν ἡγοράσθησαν τρία ἄγγλικα ναρκαλί-
ευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης, 900 ἔως 1.000 τ. γρόδος ἔκαστον, ἀπόνα καὶ
διασευθύνοντα ἐν Ἀγγλίᾳ εἰς ἐπιβατηγά. Διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν δύο
πρώτων ἔξι αὐτῶν ἀνεγόρησαν ἥδη πληρώματα ἐκ Πειραιῶν.

«Ἄρι» ἐτέρου ἐγνώσθη, ὅτι ὃ ἐν Αἰγαῖοπτῷ μογενῖς κ. λαγούδανης ἡ-
γράψαν τὸ Ιταλικὸν ἐπιβατηγόν μότοφον «CITTÀ DI AGRIGENTO». Τὸ ἐν λόγῳ σχάρος εἰχεν ἡμινθυσθῆ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου,
εἰς τὸ Τομπρούν, ἀνειλκυσθῆ δὲ καὶ ἐπεσκενάσθη μετονομασθὲν ἥδη
«Τερψιχόρη». Πρόσκειται νὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν αἰγαῖτακήν ἡ πα-
ναμάκην καὶ ὅτι διατεθῆ εἰς Μεσογειακάς γραμμάς. Εἶναι 2480 τόν-
νων γρόδος, μὲ δύο καταστρόματα καὶ πρόνυμνα καταδρομικό, ἔχει μῆ-
κος 305.1 ποδῶν, πλάτος 40.2 π., κατεσφενάσθη τὸ 1930 εἰς τὰ ναυτη-
γεία τοῦ Παλέρμου καὶ καταναλίσκει πετρέλαιον.

Η παγκόσμιος ναυλαγορά

Σταθερὰ ὑπῆρχεν ἡ παγκόσμιος ναυλαγορά κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ
τοῦ λήξαντος μηνὸς Ὁκτωβρίου, ἐξ ὅλων δὲ τῶν κυριωτέρων ἔξαγω-
γικῶν κύκλων ἐκπιλοφρόησαν διαταγαῖ. Τὸ Πλέιτ ἐκνήθη ζωηρότερον
ποὺς καὶ ἀρχετά σκάφη ἐκλεισθησαν ἐκεῖθεν γύρω τῶν 19 δολ., ἀπὸ Σαΐν
Λορέντζο δι' Ἀμερέσαν καὶ 21 δολ., ἀπὸ Νεοτοσέα δι' Ἀμερέσαν, μὲ τὰς
συνήθεις ὄφρον. Ἡ Βόρ. Ἀμερικὴ ἀνεν αἰσθητῆς μεταβολῆς. Ζήτησε
ἴτιοντες ἀξιόλογος δύο φορταὶ γαναθράκων καὶ μία ἴκανη χωρητικότης
ἐκλεισθῆ ἀπὸ ὅλα σχεδὸν τὰ ἔξαγωγικά σέντρα. Ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λι-
μένας Ἀτλαντικὸν ἐπληρώνοντο 13 δολ. διὰ Ρίον Ιανέριου, μὲ ἀπε-
σον φόρτωσιν καὶ 9 δολ. διὰ Ρόττερνταμ, Νοέμβριον. Ἀπὸ Ντρόμπιαν
διὰ Δυτ. Ιταλίαν ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 4000 τ. (ἀνθρακίτην) σελ. 60)— καὶ ἀπὸ Λαρέντζο Μαρέκες 57)— εἰς μεγάλο σκάφος διὰ Μπου-
ένος Ἀρέρες. Δι' ἀγγλικοὺς γαναθράκας λίαν περιωρισμένα ἔξαγωγα;
ἐπληρώθησαν δὲ εἰς μικρὰ πλοῖα 17)6 διὰ Γερμανικά καὶ 25) — διὰ Αι-
σανδρίαν. Ἐλληνικοὶ πλοῖον 7500 τ. ἐκλεισθῆ ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Πει-
ραιῶν εἰς τὰ 32). — Τὰ μεταλλεύματα μὲ ζωηρὰν σίνησιν καὶ ἀφθονούς
διαταγές. Ἐπληρώνοντο ἀπὸ Σφάξ διὰ Νότιου Γαλλίαν 22) — φιο, ἀ-
πὸ Καζαπλάγκαν ἡ Σάφι δι' Αντερέλιαν 70) —, ἀπὸ Μελίλλαν δι' Ἀγγίλιαν 31) — καὶ ἀπὸ Χονέλβαν δι' Οἰλανδίαν 33)6. Ἐκ Πόρτ Σαιδ δι' 8.000 τ. ἀλλοτε δι' Ιαπωνίαν ἐκλεισθῆ σκάφος ἀγγλικὸν εἰς τὰ 67)6, δύο λιμένας ἐκφορτώσεως, μὲ φόρτωσιν Δεκέμβριον. Ἡ Τορκία
ἀνεν ἐνδιαφέροντος δύο γαναθράκων εἰς Ζογκούνδακ. Λόγος ἡ τρεῖς κυ-
λαροφορίσασι διαταγαῖ διὰ 3000 τ. ἐγάστη διὰ Σαδόναν εἰς τὰ 35) —,
δὲν ἐκλεισθησαν εἰστέντι.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΑΟΣ» ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπ.
Ἀρέρες, 7.300 τ. γεννημάτων δι' Ἀμερέσαν δολ. 19, ἔναν ἀπὸ Νεοτο-
σέα, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Ἀρέρες ἡ Μπάζιαν Μπλάγκιαν, δολ-
ιάρια 21, Νοέμβρ. 5—30.

Α) ΠΕΙΡΑΙΩΝΙΚΟΝ ἐκ δεύτερον φέτις 8.500 τ. γαναθράκων διὰ
Ρόττερνταμ δολ. 9, Ν) δριόν.

«ΒΑΙΜΕΑ» (παναμ.) ἀπὸ Νόρθ οφ Χαττέρεας 8500 τ. διὰ Ρίον
Ιανέριου δολ. 13, ἀ. φ.

«ΒΑΙΜΕΑ» (παναμ.) ἀπὸ τρεῖς λιμένας Βραζιλίας 8.000 τ. γενι-
νά εἰδη διὰ Βορδό — Ἀμερέσαν Ρέτζ δολ. 18, φιο, μὲ ὄφρον Καζα-
πλάγκαν—Μπλέταν ἡ Μασσαλίαν, καντέλο 25 Ν) δριόν.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» 8000 τ. d. w. τάμη-τσάρτερ 27)6, ἀμεσος παραλα-
βῆ εἰς Ντόρπιαν καὶ παράδοσις Ἀγγίλιαν — Κόντινεντ.

«ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ» 3.200 τ. d. w. τάμη-τσάρτερ εἰς τὴν «Ελληνι-
κὴν Α. Ε.» διὰ ταξίδια Ἀγγίλιας — Κόντινεντ — Μεσογείου, 32)6, ἀ. φ.
παραδοσιας.

«ΑΝΔΡΟΝΙΚΗ» (παναμ.) ἐξ Σμύρνης 350 τ. φασόλια διὰ Πειραιᾶ
500 λίρας κατ' ἀποκοπήν, ἀ. φ.

«ΣΤΡΥΜΩΝ» ἐξ Ρόττερνταμ 7500 τ. γαναθράκων διὰ Πειραιᾶ
32) —, ἀ. φ.

«ΑΝΝΑ ΜΑΡΚΟΥ» ἐξ Πειραιῶς 3200 τ. ἐφοδίων διὰ Καλάμιας (ναῦ-
λος κατά τόννον καὶ μῆλον) ἀ. φ.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Πειραιῶς 2.000 τ. ἐφοδίων διὰ Στυλίδα
(ναῦλος κατά τόννον καὶ μῆλον) ἀ. φ.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Σφάξ 2600 τ. φωσφάτων εἰς σάκκους διὰ
Φενίανδιαν 75) —, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Φινλανδίας 700 στάνταρς ξυλείας δι' Ἀγ-
γίλιαν 160) — κατά στάνταρ, Νοέμβριον.

«ΑΝΝΑ ΜΑΡΚΟΥ» ἐξ Φίλιος (πλησίον Ζογκούνδακ) 3.400 τ. πίσ-
οντος δι' Πατσινίαν 65) —, Νοέμβριον.

«ΙΡΙΣ» ἀπὸ ἄνα λιμένα Δυτ. Ιταλίας 8000 τ. γενικά εἰδη διὰ Πει-
ραιῶς 32) — τοὺς 65 κ. π., Νοέμβριον.

«ΣΑΛΑΜΙΝΤΑ» ἀπὸ ἄνα λιμένα Δυτ. Ιταλίας 6000 τ. γεν. εἰδη διὰ
Πειραιᾶ 32) — τοὺς 65 κ. π., Ν) δριόν.

«ΕΛΠΙΣ» ἐξ Τύνιδος ή Σφάξ 2200 τ. φωσφάτων διὰ Νότιου Γαλ-
λίαν 22) — φιο, ἀ. φόρτωσις.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» 5.400 τ. d. w. τάμη-τσάρτερ δι' 6 μῆνας (εὐρωπαϊκά
ταξίδια) σελ. 22)6 κατά τ. d. w.

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» ὅρι ἀνω τοῦ Σάντα Λορέντζο, μὲ συμπλήρω-
σιν εἰς Μπουένος Ἀρέρες ή Λάν Πλάταν 7400 τ. γεννημάτων δι' Ἀμ-
ερέσαν δολ. 18.50, ὄφρον πλήρες φορτίου ἀπὸ Μπουένος Ἀρέρες ή Μπά-
ζαν Μπλάγκαν δολ. 18.25., φόρτωσις 5—15 Ν) δριόν.

«ΣΟΝΙΑ» (παναμ.) 7600 τ. d. w. τάμη-τσάρτερ, δολ. 4.25 κατά τόννον
d. w., ἔνα ταξίδιον Δυτ. Ινδίας ή Κεντρίδας Ἀμερικῆς, παρα-
λαβὴ εἰς Γιβραλτάρ μέχρι 15 Ν) δριόν, παράδοσις εἰς Ἀγγίλια — Κόν-
τινεντ.

«ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ» (παναμ.) 1050 τ. d. w. τάμη-τσάρτερ διὰ δύο μῆ-
νας 45) — κατά τ. d. w. (ταξίδια Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης).

ΠΕΝΩΝ

Περικλῆς Κ. Δρακούλης

Μία ἀπὸ τὰς ἐκλειτοτέρας προσωπικότητας τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλι-
σμοῦ, δι' Πειραιῶς Κ. Δρακούλης ἐξέλιπτε.

Μέλος παλαιῶν ναυτικῶν οἰκογενείας, τῆς ὅποιας ἡ μακρὰ καὶ λαμ-
πρὰ δρᾶσις ἔχει κερδίσει τοὺς εὐγενεστέρους τίτλους τιμῆς καὶ βαθ-
τάτης ὑπολήψεως εἰς τοὺς ἐλληνικοὺς καὶ ξένους ναυτιλιακοὺς κύκλους.
ὁ μεταστῆς ὑπῆρχεν εἰς ἐκ τῶν κυριωτέρων δημιουργῶν τῆς Ἐλλην-
ικῆς Ναυτιλίας, συνεχίσας μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς τὸν ἀγῶνα,
παρὰ τὴν ἥλικιαν καὶ ἰδίως τὸ βαρύν πλήγμα, ποὺ ὑπέστη ἡ πατρική του
ψευχὴ διὰ τῆς ἀπώλειας προσφίλεστρον νιοῦ, πεσόντος ἡρωϊκῶς κατὰ
τὸν τελευταῖον πόλεμον.

Οἱ ἐκλιπῶν Ίθαγήσος ἐφοπλιστὴς ἔπιορξε καθ' ὅλην τὴν μακρὰν
σταδιοδοσίαν τὸν ἐπόδιγμα εὐθύτητος, ἀσπίλουν ἐντιμότητος, εὐγε-
νέας ψυχῆς καὶ ἀνωτερότητος χαρακτῆρος, διὰ τὰ σπάνια δὲ χαρι-
σμάτων τὸν πειρεβάλλετο μὲ γενικὸν σεβασμὸν καὶ ἐπίτιμην.

Οἱ θανάτος τοῦ Πειραιώνος Δρακούλη ἀφήνει δυσαναπλήσιων κε-
νῶν εἰς τὴν ναυτιλιακή μας οἰκογένειαν, ἡ ὅποια πενθεῖ βαρύτατα διὰ
τὴν ἀπώλειαν ἐκλειτοῦ μέλους της.

Ἐπὶ τῷ θανάτῳ τοῦ Πειραιώνος Δρακούλη τὸ διοικητικὸν σεμειού-
λον τῆς «Ἐνόσεως Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν», συνελθόν ἐκτάπτως, ἐξε-
δούσε ψήφισμα, διὰ τοῦ ὅποιον ἐνφράζεται ἡ βαθυτάτη δύνη τοῦ ἐφο-
πλιστικοῦ κόσμου διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ διαπρεποῦς ἀνδρός, δοτὶς ὑ-
ποχρέειν εἰς ἐκ τῶν ιδρυτῶν τῆς «Ἐνόσεως».

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. «Ψύος 18.6» ποδῶν. Ιπποδύ-
ναμις 1.400. Ταχύτης 14 μιλ. Κατανάλωσις 12 τόν. πετρελαῖου. Μηχανὴ τριπλῆς ἑκτονώσεως. Λέβητες δύο, πιέσε-
ως 200 λιθρῶν. Θερμανισμένης ἐπιφανείας 4000 τετρ. ποδῶν.

**Τὸ σκάφος διαθέτει: Γυροσκοπικήν πυξίδα, θυρομετρικὸν μηχάνημα,
2 Αντλίας Horizontal Duplex διαστάσεων 14 X 10 I)2 X 12, δύο ήλε-
κτρογεννετρίας, 2 θαρροῦλκα. Κλάσις Βέριτας. Κατάστασις ἀρίστη.
Πετρελαιαποθήκαι 274 τόννων.**

Δύναται μετατραπῆ εἰς φορτηγόν μὲ δύο κύτη χωρὶς τικτόητος 700 τόννων. Προϋπολογισμὸς τοιαύτης μετατρο-
πῆς Νέαν Υόρκην δολ. 20.000.

Ίνα συμπληρωθῆ τεχνικὸς ἐξοπλισμός του διὰ ναυαγιατρεσίας, τὸ σκάφος ἔχει ἀνάγκην σωληνώσεων διὰ τὰς
ἀντλίας, σύρμα διὰ τὰς ρυμουλκήσεις καὶ ειδικὸν διὰ τὴν ρυμούλκησιν, εύχερως καὶ εἰς χαμηλάς τιμάς
ἔξειρισκόμενα εἰς Νέαν Υόρκην, ἐκ τοῦ ἐκποιουμένου Αμερικανικοῦ θλικοῦ.

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΕΩΣ 85.000 Δολλαρίων

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: JOHN A. PAPADOPOULOS & Co.

116, BROAD STREET - NEW YORK

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. «PAPADOF»

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΤΔ. ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

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

ΚΑΣΠΙ, ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ “Έτος ίδρυσεως: 1933”

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

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

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

L. LOUISIDIS KAMENOS

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

Agent of the Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd
Piraeus

Tel. Address: «LOUKAM»,
JAFFA-HAIFA.

Γ. ΜΙΜΗΚΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Πράκτωρ ἀκτοπλοϊκῶν καὶ φορτηγῶν
ἀτμοπλοίων

Τροφοδοσίαι—Ἄσφαλειαι—Άντιπροσωπείαι

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

ΗΛΙΑΣ Α. ΚΑΡΑΠΙΤΤΕΡΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΒΗΡΥΤΤΟΣ

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ εἰς ΜΕΡΣΙΝΑΝ

Πράκτορες εἰς: ΤΡΙΠΟΛΙΝ, ΛΑΟΔΙΚΕΙΑΝ,
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΤΤΑΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

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

Ο ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΣΟΥΕΖ

DIACARIS SHIPPING AGENCY

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

SUPPLY OF STORES

SPECIAL TOURIST BRANCH ORGANISED.

P. O. B. 22
PORT—TEWFIK

BARDISSI'S BUILDING
PORT—TEWFIK (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 59.83
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 (ΛΙΒΥΗΣ)

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOLIS»

Steamship Agent,
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ P.O.B. 548

Τηλεγραφήματα: «ΑΙΓΑΙΟΥΡΑΝ»

Τηλέφ. 29.965

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Τόν. ναυ. γχ.
Άγια Βαρθάριο	Φραγκ. Σιγάλας	04 2453
Άγια Θαλασσινή	Δ. Κεράνης	11 3508
Άγια Μαρίνα	«Κάσσος» Α. Ε.	12 4151
Άγιοι Βίκτωρες	νιοί Ν. Ι. Παπέρα	19 4344
Άγιος Βλάσιος	Εύγενία Ι. Χανδρῆ	18 2974
Άγιος Γεώργιος	νιοί Δ. Πανταλέοντος	11 4248
Άγης Γεώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08 2098
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Κουμάνταροι	17 5933
Άλεξανδρα	Κ. Καρούζ και νιός	13 4355
Άμερικη	Α. Λουζης	43 7176
Άντικλεια	Π. Τζανετάρος	92 951
Άννα	Ν. Λικαρδόπουλος	19 5173
Άννα Ν. Γουλανδρή	Γουλανδρή	21 4358
Άννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19 2431
Άννα Σταθάτου	άτ. «Σταθάτος»	18 5685
Άννα Τ.	Θ. Α. Τεργιάζος	06 2728
Άργολικός	Μαροής Εμπειρίκος	21 4786
Άργυρος	Έλληνικόν Δημόσιον	18 5532
Άρμαθια	άδ. Γιανναγά και Σία	19 4683
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17 5692
Άσπασια Νομικού	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38 4854
Βαρθάσι	Δημ. Ι. Χανδρῆς	15 3874
Βάρτηπουργκ	Έλληνικόν Δημόσιον	21 900
Βόλος	Έλληνικόν Δημόσιον	23 1175
Βόρειος Έλλας	Έλληνικόν Δημόσιον	44 1923
Γεράσι. Βεργωτής	Ρ. και Π. Βεργωτής	20 6343
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταρης	18 4289
Γεώργιος Ζ.	Μίτ. Ζωγράφος	05 480
Γεώργιος Ποταμιάνος	«Ιπτερωτική» Α. Ε.	13 4044
Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος	άτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21 5728
Γεώργιος Μ. Λιθανός	«Λιδωνός» Α. Ε.	38 5482
Δέσποινα	άτ. «Μιχαλινός»	06 3016
Δημ. Ίγγλεσης	νιοί Δ. Ίγγλεση	18 5275
Δημ. Χανδρῆς	Δημ. Ι. Χανδρῆς	10 4643
Διαμαντής	Διμ. Ηπατέας	19 5253
Δωδεκάνησος	Άδ. Γράτσου	45 7176
Δωρίς	Ηλίας Χατζηλάς	17 4604
Έβη Λιθανοῦ	Ν. Λιδωνός	37 4839
Ελρήνη Σ. Εμπειρίκου	άτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	27 4163
Έλένη (έπιθετη γόν)	Γ. Εμπειρίκος	03 1426
Έλένη Κουλουκουντή	άδ. Κουλουκουντή	38 5548
Έλιζα	Α. Γ. Παπαδάκης	19 1986
Έλισσαθετ	άδ. Μαζαράκη	22 3553
Έλλας	«Ελληνική» Α. Ε.	16 2081
Έλλης	Γ. Χρ. Λαμπός	43 7176
Έλπις	Α. Πρίντεζης	19 1492
Εἴνης	«Λιδωνός» Α. Ε.	19 5627
Εύθαλα	άδ. Γουλανδρῆ	18 3551
Έφη	Εύάγγ. Νομάρος	90 192
Ζέφυρος	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09 4796
Ήλιας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38 5548
Ήπειρος	Έλληνικόν Δημόσιον	18 5572
Ηράκλειον	Έλληνικόν Δημόσιον	25 964
Ηρων	Δ. Ν. Κουφός	06 1516
Θεμιστοκλής	Γ'. Βεργωτής	44 7198
Θεομήτωρ	Σ. Πολέμη	10 4427
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37 4815
Θέτις	Π. Χατζηλάς	30 4123
Θηρασιά Νομικού	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88 1356
Θράκη	Έλληνικόν Δημόσιον	41 7460
Ίάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01 2107
Ίθακος	Γ. Δρακούλης	06 3916
Ίλισσος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15 4724
Ίονιον	Έλληνικόν Δημόσιον	42 7035
Ίρις	Ίω. Παλαιοκρασσάς	11 1881
Ίω. Φράγκος	Μάρφ. Φράγκος	12 3442
Κάβο Ματαπάς	Πέπλα - Κουμαντάρα	01 1129
Καθαριώτισσα	νιοί Γ. Καραβία	13 1877
Καλάμαι	Έλληνικόν Δημόσιον	20 5791
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	39 5215
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοί Σ. Χατζηπατέρα	13 3661
Κέρκυρα	Ν. Κονδύλης	42 42
Κορινθία (έπιθετη γόν)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματ	11 3874
Κορυτού	«Ακτοπλοία της Έλλαδος	86 1053
Κρήτη	Έλληνικόν Δημόσιον	20 7744
Κυκλαδες	Έλληνικόν Δημόσιον	41 7157
Κωνσταντίνος Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05 2527
Λειθαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτος	03 1667
Λέσθιος	Σ. Λιδωνός	41 7157
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης	28 4573
Λεων. Ν. Κονδύλης	νιοί Α. Κονδύλη	12 3923
Λύρας	Π. και Μ. Λύρας	18 5686
Μακεδονία	Έλληνικόν Δημόσιον	42 7044
Μαλιακός	Μαρής Εμπειρίκος	12 3903
Μαργαρίτα	Στέφανος Σοφιανός	89 2187
Μαργ. Χανδρῆ	Δημ. Ι. Χανδρῆς	20 5401

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

εἰς Ζογκούνδας 30 'Οκτ. ὥπο φόρτωσιν
ἔφθ. Μασσαλίαν 14 'Οκτ.
ἔφθ. Χάβηρην 14 'Οκτ.
ἀνεγ. Αμβέρσαν 26 'Οκτ. διὰ Καλκούταν
ἀνεγ. Λονδίνον 24 'Οκτ. δι' Αμβούργον
ἔφθ. Πόροι Σαΐδ 21 'Οκτ. καὶ ἀνεγ. 27
ἔφθ. Τεργέστην 25 'Οκτ.
ἔφθ. Χάμπτον φόδες 17 'Οκτ.
ἔφθ. Γερμανίαν 22 'Οκτ. ἐκ Χάμπτον φόδες
ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 19 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταν
εἰς ταξίδια Μέσης Ανατολής
διῆλθεν "Αδεν 16 'Οκτ. διὰ Σιγκαπούρην
διῆλθε Πίραναν 25 'Οκτ. διὰ Νέαν Υόροκην
εἰς Πειραιά 30 'Οκτ. ὥπο φόρτωσιν διὰ Καλάμας
ἔφθ. Βαρδώ 13 'Οκτ.
εἰς Κάρδιφ 28 'Οκτ., ἐποικενή
ἀνεγ. Αμβέρσαν 13 'Οκτ. διὰ Χάμπτον φόδες
ἔφθ. Πειραιά 29 'Οκτ.
ἔφθ. Βασόραν 18 'Οκτ.
διῆλθε Πειραιάς 28 'Οκτ. διὰ Μασσαλίαν
ἔφθ. Ροζάριο 23 'Οκτ.
ἀνεγ. Μοντεβίδεο 4 'Οκτ. δι' Εὐρώπην
εἰς Λύμπτες ὥπο παραλαβήν
εἰς Πειραιά 31 'Οκτ.
ἀνεγ. Γένοβαν 30 'Οκτ. διὰ Πρέβεζαν—Πειραιᾶ
εἰς Ρόττερνταν 30 'Οκτ., ἐποικενή
ἀνεγ. Ταματάρην 28 'Οκτ. διὰ Πόροι Σαΐδ
ἀνεγ. ἐκ Κέπουν 18 'Οκτ.
ἀναμένεται Πειραιᾶ 1—5 Νοεμβ. ἐκ Βασόρας
εἰς Σιγκαπούρην 18 'Οκτ.
ἔφθ. Αμβέρσαν 18 'Οκτ., παρέμενεν 28
διῆλθε Πίραναν 23 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ἔφθ. Ρόττερνταν 12 'Οκτ.
ἀνεγ. Τάιν 18 'Οκτ.
ἔφθ. Νιδηρουλαν 16 'Οκτ.
διῆλθε Πίραναν 19 'Οκτ. διὰ Χάμπτον φόδες
ἀνεγ. Αμβέρσαν 17 'Οκτ. διὰ Πόροι Σαΐδ φόδες
εἰς Μπουένος "Αἴρες 29 'Οκτ.
ἀνεγ. Μπέζερταν 24 'Οκτ. διὰ Αλεξανδρείαν
ἀνεγ. Χονέλων 27 'Οκτ. διὰ Χάμπτον φόδες
ἔφθ. Σφάξ 9 'Οκτ.
διῆλθε Πόροι Σαΐδ 27 'Οκτ. διὰ Μασσαλίαν
ἀνεγ. Νέαν Υόροκην 24 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
εἰς πλόας Πατρών—Κρονερίου
ἀνεγ. Ρούέν 26 'Οκτ. δι' Ορίαν
ἔφθ. Λάζ. "Αντεζέρες 11 'Οκτ.
ἀνεγ. Τοκούλια 14 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
εἰς Πειραιά 31 'Οκτ.
εἰς Πειραιά 30 'Οκτ., ἐποικενή
ἀνεγ. Τοάλεστον 21 'Οκτ. διὰ Χάβηρην
ἔφθ. Λάγκος 16 'Οκτ.
ἔφθ. Αλγερίον 24 'Οκτ. καὶ Τόνιδα 30
ἀνεγ. Αμβέρσαν 12 'Οκτ. διὰ Χάμπτον φόδες, ἔφθ. 28
εἰς Αλεξανδρείαν 23 'Οκτ. (διὰ Πειραιᾶ)
φύλανει εἰς Μπουένος "Αἴρες 1—5 Νοεμβ.
ἔφθ. Πόροι Σαΐδ 10 'Οκτ.
ἔφθ. Χονέλων 9 'Οκτ.
ἀνεγ. Ιμπαζάν 26 'Οκτ. διὰ Χάμπτον φόδες
ἔφθ. Κάρδιφ 9 'Οκτ.
εἰς Γένοβαν 30 'Οκτ. "Εναντίωθη
διῆλθε Σπίτιεντ 24 'Οκτ. διὰ Χάμπτον φόδες
ἀνεγ. Γλασκώδην 26 'Οκτ. διὰ Βασόραν
ἀνεγ. Σφάξ 24 'Οκτ. διὰ Φινλανδίαν
ἀνεγ. Κάρδιφ 30 'Οκτ. διὰ Νέαν Υόροκην
ἀνεγ. ἐκ Ρόττερνταν 12 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ἔφθ. Ρούέν 26 'Οκτ.
διῆλθε Πίραναν 23 'Οκτ. διὰ Χάμπτον φόδες
εἰς Μασσαλίαν 31 'Οκτ.
εἰς Πειραιά 31 'Οκτ.
ἀνεγ. Βαλτικόν 24 'Οκτ. δι' Ελλάδα
ἀνεγ. Μαζεύσταν 25 'Οκτ. διὰ Μασσαλίαν
ἀνεγ. Λάγκος 25 'Οκτ. διὰ Ντονάλα
ἀργεῖ εἰς λιμένα Αίγαπτον
ἔφθ. Χονέστον 10 'Οκτ. (δι' Ιταλίαν)
ἔφθ. Αμβέρσαν 24 'Οκτ.
ἔφθ. Γρεζηνος 27 'Οκτ.
εἰς λιμένας Βαλτικής 20 'Οκτ. ὥπο φόρτωσιν
διῆλθε Μπάρμπαλγος 18 'Οκτ. διὰ Μόντεραλ
ἀνεγ. Μπουένος "Αἴρες 27 'Οκτ. διὰ Γρότεμπονγκ
ἔφθ. Θεσσαλονίκην 28 'Οκτ.
ἔφθ. Μασσαλίαν 23 'Οκτ.

Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπδς..	12	4707	έργο. Νιούκαστλ. 19 'Οκτ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶς	15	4447	έργο. Λομπρότο 8 'Οκτ.
Μαρίδηκα Δ. Θερμιώτη	άδ. Κυντάτα	04	4784	εἰς Πειραιᾶ 31 'Οκτ., έποκενή
Μάρπησσα	Ν. Εδουτιδίου	19	5476	ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην 30 'Οκτ.
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουνιουκούντη	38	5548	έργο. Καναδᾶν 23 'Οκτ.
Μεσσαριά	Εύάγγ. Νομικὸς	89	350	άργει Πειραιᾶ 30 'Οκτ.
Μιαούλης	Χ. Πατέρας κλπ.	44	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 28 'Οκτ. δι' Ελλάδα
Μιμόζα	«Εμπορική-Έφορπλιστική»	05	3071	έργο. Τέμπη Μπαΐ 9 'Οκτ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	άληρ. Α. Καμπάνη	20	5227	ἀνεχ. Μπάρον 10 'Οκτ. διὰ Μπούνενος "Αὔρες
Μιχαήλ 'Ανάγνος	Π. Καλλιμανόπουλος	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον φόδ. 26 'Οκτ. διὰ Β. Γαλλίαν
Μιχ. Λ. Εμπειρίκος	έτ. Σ.Γ. Εμπειρίκου	18	5202	ἀνεχ. Κάρδιφ 8 'Οκτ. δι' Αργεντινήν
Ναντίν	Έμποτο. - Έφορπλιστική	04	3582	έργο. Ντόρμπραν 24 'Οκτ.
Ναύαρχος Κουντουριώτης	Ίο. Καρράς	45	7247	έργο. Νέαν 'Υόρκην 21 'Οκτ.
Νέα 'Ελλάς	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	εἰς Γλασούδην ἀπό 12 'Οκτ.
Νηρεύς	'Ηλ. Γ. Χατζηλιας	37	5205	ἐν πλ. ἐξ Μόντρεαλ δι' Εὐρώπην 27 'Οκτ.
Νίκη	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7247	φορτώνει εἰς Μπρεμεργάδεν 31 'Οκτ.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	ἀνεχ. Κάρδιφ 24 'Οκτ. (διαταγάζ.)
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	«Άλταντικός» Α. Ε.	17	3201	έφορτωνει εἰς Ζογκούλδαν 20 'Οκτ.
Νικ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	ἐν πλ. ἐξ 'Αμερίσης διὰ Πλεύ 30 'Οκτ.
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς Κιονεράσος 30 'Οκτ.
Νίκος Τ.	'Ελενθ. Τρικόγλου	19	5175	έργο. Ντακάρι 18 'Οκτ.
"Ολυμπος	Κούλουνθος - Έμπειρο.	18	5216	διηλθε Πιεραλάταρ 28 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
"Ορος Αίτνα	«Άλταντικός» Α. Ε.	29	4230	ἀνεχ. Γένοβαν 20 'Οκτ., Μαδέας 27 δι' Αργεντινήν
"Ορος Έλικων	«Τράμπ» Σο.	18	5525	έργο. Χάρον 9 'Οκτ.
"Ορος Κυλλήνη	Ρεδύμι - Κουλουκουντῆς	17	3704	έργο. 'Αμερίσαν 13 'Οκτ.
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	διηλθεν "Αγιον Βιζέντιον 24 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
Παναγῆς	Ν. Λυκιαρδόπολος	20	5194	ἀνεχ. Γλασούδην 12 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
Πειραιεύς (έπιστατηγόν)	'Ελληνικὸν Δημόσιον	29	1493	έργο. Θεσ/νίκην 31 'Οκτ.
Πετρόβιλ	«Γραναπετρόβιλ» Α. Ε.	03	4634	εἰς ταξίδια Σοντές—Ερνθράς Θαλάσσης
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἀνεχ. Πειραιᾶ 30 'Οκτ. διὰ Κων/λιν—Νέαν 'Υόρκην
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτος	04	2650	ἀργει εἰς Ντόρμπραν 20 'Οκτ.
Πλούτων	'Ελληνικὸν Δημόσιον	25	1412	έργο. Πειραιᾶ 24 'Οκτ.
Πόρεντ Κλήφαρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4833	ἀνεχ. Μπούνενος "Αὔρες 9 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	εἰς Πειραιᾶ 31 'Οκτ., έποκενή
Πόσσελ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	2369	ἀνεχ. 'Αμερίσαν 27 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	Γ. Λέρας	45	7176	εἰς Λοριν 18 'Οκτ.
Ροδόπη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	έργο. Λιθερπούλ 27 'Οκτ.
Σαλαμινία	Ε. Πετρούντης-Γ. Τάνες 01	01	3634	ἀνεχ. Τεργέστην 27 'Οκτ. διὰ Λιθόρνο
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	έργο. Μπάχιαν Μπλάγκαν 27 'Οκτ.
Σπέτσαι	Ν. Κουμάταρος	45	7240	ἀνεχ. Πενσακόλαν 18 'Οκτ. δι' Εὐρώπην
Σπυρίδων 11	Λεία πολέμου	17	4387	έργο. Σιενταμ 17 'Οκτ.
Στάμος	Δ. Φαφαλίδης	14	8801	ἀνεχ. Πειραιᾶ 19 'Οκτ. διὰ Σφάξ
Σταυρός	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 25 'Οκτ. δι' Αμερίσαν
Στέρων	'Ελληνικὸν Δημόσιον	22	1599	εἰς Μπέλφαστ 29 'Οκτ. (διὰ Πειραιᾶ)
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδης	18	653	εἰς Πειραιᾶ 31 'Οκτ.
Στέφανος Σ.	Π. καὶ 'Ιω. Σαμωνᾶ 04	04	646	ἀνεχ. Λονδίνον 25 'Οκτ. διὰ Γλασκώβην
Στρυμών	«Λιδιανός» Α. Ε.	19	5643	έργο. Χάροην 24 'Οκτ.
Ταξιάρχης	άδ. Λαμπού	13	4221	έργο. Κάρδιφ 25 'Οκτ.
Ταύγετος	Κουλούνθος - Έμπειρίκου 18	18	5687	ἀνεχ. Μασσαλίαν 12 'Οκτ., Σοντές 22 διὰ Σαμγκόν
Τηλέμεμος	Γ. Δρακούλης	11	3658	εἰς Τρίπολιν 19 'Οκτ. καὶ Χάιφαν 28
Τάκης Κ.	'Ελληνες άγορασται	20	471	έργο. Λονδίνον 18 'Οκτ.
Τασία	Καδίλ Σιγάλα	04	8034	Ίδε: 『ΚΟΚΕΡΕΛΑ», σημαία Παναμᾶ
"Υδρα	Ν. Απόδακος	45	7176	ἀνεχ. Χάμπτον φόδ. 17 'Οκτ. δι' Εὐρώπην
"Υδρούσσα	Π. Χριστόπολος	22	2038	εἰς Σόντερλαντ 15 'Οκτ.
"Υπαντις	άδ. Συνοδινοῦ	09	1459	ἀργει Πειραιᾶ μὲ ζημίας
Φάλκ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	11	1459	εἰς 'Αμβούργον 30 'Οκτ.
Φλαχέες	'Ελληνικὸν Δημόσιον	27	757	φορτώνει εἰς Αμερίσαν 30 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έργο. Πειραιᾶ 16 'Οκτ.
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	εἰς Πειραιᾶ 30 'Οκτ.
Χειμάρρα	'Ελληνικὸν Δημόσιον	05	1221	εἰς Πειραιᾶ 31 'Οκτ.
Χάνς Σχοῦλτε	'Ελληνικὸν Δημόσιον	20	985	εἰς 'Αμβούργον 30 'Οκτ. 'Εδεξαμενίσθη
Χέχτ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	15	999	δέδεξαμενίσθη 30 'Οκτ. εἰς 'Αμβούργον
Χίος	Λιδιανός Α. Ε.	19	5250	έκφορτωνει εἰς Μπούνενος "Αὔρες 30 'Οκτ.
Ψαρά	'Αθαν. Αναστασίου	45	7247	ἀνεχ. Μόμπλ. 16 'Οκτ. διὰ Χάροην
Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4793	ἀνεχ. Βασόραν 16 'Οκτ. δι' Αδεν

Τὰ ύπο Παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγά μας

"Αννα	έτ. Μεσογείου	89	1870	ποληθεν μετωνυμάσθη «LÖCHITA»
"Αντιόπη (τάνκερ)	Ν. Κονιαλίδης	14	4046	ἀνεχ. Βαλταράσο 4 'Οκτ. διὰ Καλλάδο
"Αρκτικ (σημ. Χονδούρας)	άτμοπλοια Διεθνῆς	19	4886	ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην 20 'Οκτ.
"Αρδζα	'Ιω. Π. Χαδούλη	22	1979	έργο. Δουγκέρκην 11 'Οκτ. Ζημίαι
"Ατλαντικ (σημ. Χονδούρας)	άτμοπλοια Διεθνῆς	19	5524	διηλθε Τρίνιντατ 14 'Οκτ. διὰ Σάντος
"Ατλαντικ Σουίντ	Στ. Λιδιανός	43	7170	εἰς Νόρφολκ όποι 20 'Οκτ. διὰ Σαβόναν
"Ατλαντικ "Οσεαν	Στ. Λιδιανός	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον φόδ. 20 'Οκτ. διὰ Σαβόναν
"Ατλαντικ Σιύ	Στ. Λιδιανός	43	7170	ἀνεχ. Χάμπτον φόδ. 26 'Οκτ. δι' Αμερίσαν
"Ατλαντικ Τρέιντ	Στ. Λιδιανός	43	7170	εἰς Νόρφολκ όποι παραλαβήν
"Αρτεμις (τάνκερ)	έτ. Ούδρουγουνές	19	6599	εἰς Νέαν 'Υόρκην 10 'Οκτ., έποκενή
Βασίμεα	έτ. «Λιδιανός»	19	5670	διηλθε Τρίνιντατ 12 'Οκτ. διὰ Ρίο Γρούντε
Βιντσέντοια (τάνκερ)	έτ. «Δάμα»	20	6886	ἀνεχ. 'Αρούπλα 6 'Οκτ. διὰ Βαστώνην
Βύρων	έτ. «Βιρρόνα»	05	339	ἀνεχ. Καλκούταν 10 'Οκτ. διὰ Ρόνη
Γερεσθήμος	Έμμ. Γιαννουλάτος	99	3076	εἰς Καλκούταν 10 'Οκτ.
Γεώργιος	έτ. Παπαδάκη	17	5915	εἰς ιμένας Βορ. Γαλλίας 18 'Οκτ.
Γκάρντιαν (χονδ.)	Βασ. Χανιώτη	07	1768	ἀναμένεται Πειραιᾶ 1—5 Νοεμ.
Δημήτριος	έτ. Μεσογείου	19	2512	διηλθε Φίραλτάρ 15 'Οκτ. διὰ Χονέλβαν
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	ἀνεχ. Σουέζ 25 'Οκτ. διὰ Τζέδδαν
"Ελλενικ (χονδ.)	άτμοπλοια Διεθνῆς	20	7631	εἰς Ρόττερνταμ 30 'Οκτ.
"Ελλενορ	Π. Λοΐζος καὶ Σια	20	3482	όποι παραλαβήν εἰς Νέαν 'Υόρκην
"Ιντρέπιτο	έτ. Ντιάνα	20	2310	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 13 'Οκτ. δι' Οδίνδσορ
Καλλιρρόη (τάνκερ)	Ν. Κονιαλίδης	23	8432	ἀνεχ. "Ιζουΐκ 14 'Οκτ. διὰ Βαλπαράσο
Κάθο Ματαπάτης	Πέππα - Κουμανταρέα 01	1129	Ίδε: «ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ», σημαία Ελληνική	

Κατούμπα	άδ. Γουλανδρή	13	9424	δημήθε Φοημαγτή 17 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
Κένταυρος	έτ. Κρίστομπαλ	19	6064	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ. διὰ Γαλλίαν
Κοκερέλ	έτ. «Κάντια»	04	3479	εἰς Τέμπλ. Μπαΐ 28 'Οκτ.
Κουλέμπρα	έτ. Πορτομπέλλο	19	5261	εἰς Πόρτ. Μπούνε 10 'Οκτ.
Λέανδρος	'Ιω. Λιβανός	10	610	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 'Οκτ.
Λεϊκ Πλίζαντ	έτ. «Πούντα Αλτα»	18	2858	εἰς ταξίδια μεταξύ λιμένων Β. Αμερικῆς
Λόιντα (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικού	16	5505	εἰς Μολλέντο 5 'Οκτ.
Μακένα	Θεόδ. Λ. Τεριάζες	19	2729	ἀνεχ. Πειραιᾶ 17 'Οκτ. καὶ Σφάξ 29 δι'. Αμβούργον
Μακίκι	έτ. «Κρούζες»	17	5924	διῆλθε Μπαλμπά 7 'Οκτ.
Μάρχορου	έτ. «Πούντα Αλτα»	19	2660	ἀνεχ. Χούστον 10 'Οκτ. διὰ Νέαν Υόρκην
Μερόπη (σημ. Χονδούρας)	Ν. Κονιαλίδης	19	7588	ἀνεχ. Μόμπλ 4 'Οκτ. διὰ Βορδώ
Μολντόβα	έτ. Ιθάκη	11	4083	ἔφθ. Βοστόνην 17 'Οκτ.
Ντελαρόφ	"Ελλήνες ἀγορασταί	20	6021	εἰς Ηνομένας Πολιτείας ὑπὸ παραλαβὴν
Νόρντικ (σημ. Χονδούρας)	ἀτμοπλοΐα Διεθνής	20	7583	ἔκφροτώνει εἰς Βόρ. Γαλλίαν 20 'Οκτ.
Ντέννυ	Γ. Χατζηλίας	15	1255	εἰς Μόμπλ 20 'Οκτ. ὑπὸ ἐποκενήν
Ούτσαχαν	"Ελλήνες ἀγορασταί	19	7031	ἔκφροτώνει εἰς Βορδώ 25 'Οκτ.
Ολυμπία (ἐπιθ. ύπερωκ.)	Νομάκος - Επιφανειάδης	28	9660	εἰς Νέαν Υόρκην 30 'Οκτ.
'Ορινόκο (ἐπιθ. ύπερωκ.)	Θ. Επιφανειάδης κλπ.	28	9660	"Ιδε: «ΟΛΥΜΠΙΑ», σημαία Ν. Αφρικῆς
Πάραλος II	έτ. Πάραλος	18	6049	ἀνεχ. Αμβέρσαν 12 'Οκτ. διὰ Χάμπτον φόδες
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτης	19	6495	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Οκτ. δι' Ενδώπον
Πόλις τῶν Αθηνῶν (Χουνδ.)	Β. Χανιώτη	20	7783	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 31 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
Πόρτια V	Δ. Καπότας-Μ. Βάτης	04	978	ἔφθ. Νεάπολιν 6 'Οκτ.
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	ἀνεχ. Χάμπτον φόδες 10 'Οκτ. δι' Αργεντινήν
Πριμασέρα	'Ιο. Κοσμᾶς	20	6027	ἀνεχ. Μπονένος "Αὔρες 17 'Οκτ. διὰ Νέαν Υόρκην
Πριμασίστα	'Ιο. Κοσμᾶς	18	5695	ἀνεχ. Χάμπτον φόδες 10 'Οκτ. δι' Αργεντινήν
Ριζόκουα	Δ. Πετρόπουλος	21	1925	ἔφθ. Χάβρων 13 'Οκτ.
Σαντιάγκο	Σ. Γ. Εμπειρίκος	08	3864	ἀνεχ. εἰς Ντακάρ 1 'Οκτ. (διαταγῆς)
Σίγκυντ	άδ. Γουλανδρή	11	3726	ἔφθ. Κοτόνων 9 'Οκτ.
Σόνια	"Ελλήνες ἀγορασταί	19	5554	εἰς Νεάπολιν 29 'Οκτ.
Σουέρτε	Κομπ. «Βαπόρες»	10	3649	παρέμενε Σαβόναν 1 'Οκτ.
Σωκράτης	Ν. Κονιαλίδης	21	7409	ἀνεχ. Πειραιᾶ 22 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
Φαίσξ II	Σπ. Παραμυθιώτης	44	7060	ἔφθ. Ντρόμπαν 14 'Οκτ.
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλενικ»	02	10375	παρέμενε εἰς Γένοβαν 20 'Οκτ., ἐποκενή
Φρίζος II	έτ. Κοίστομπαλ	19	5055	ἔφθ. Αμβέρσαν 9 'Οκτ.
Ωκεάνικ (σημ. Χονδούρας)	ἀτμοπλοΐα Διεθνής	20	7583	ἀνεχ. Ρούάρο 15 'Οκτ. διὰ Νεκοτσέα
Ωκεανός	έτ. Πάραλος	18	4716	ἀνεχ. Ντόρμπαν 7 'Οκτ. διὰ Μοντεβίδεο

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



ARGO INSURANCE COMPANY LTD

MANAGERS: A. LUSI LTD.

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

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

A.III «SAGOLAND» Προερχόμενον ἐκ Νοτίου Αμερικῆς ἀναμένεται εἰς Πειραιᾶ περὶ τὴν 2αν Νοεμβρίου ε.ε.

Διὰ πλείστων πληροφορίας & ποταθῆτε εἰς:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Μέγ. Σπυράκη, Φίλωνος 51, Πειραιεύς-Τηλ. 42.721-43.391

ΑΛΛΗ ΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΣΥΝ. Π.Ε.

ΚΛΑΣΙΣ Α'.

Πάσα εύθυνη τοῦ πλοιοκτήτου ἀπὸ ἀσθενείας καὶ ἀτυχήματα τοῦ πληρώματος.

ΚΛΑΣΙΣ Β'.

Τελωνειακά πρόστιμα, προσκρούσεις έπι μή επιπλεόντων άντικειμένων έλλειμματα και βλάβαι φορτίων κ.λ.π.

ΚΛΑΣΙΣ Γ'

Νομική άντιπροσώπευσης.

Έπανήρχισε τὴν λειτουργίαν του

ΕΑΡΑ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ:

Λεωφ. Μεγ. Βρεταννίας 8, Τηλέφωνον 41-747

Telephone 681 Cable Address:
Code Used: LATHIPHIA
A.R.C. 5th & 6t Edition & Bentleys.

DAWOOD & CO.

Dubash Department

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

57 Raffles Quay, SINGAPORE

Agents : JONES, ROBERTS & CO.
13 Chapel Street, LIVERPOOL.

Buyback Skin Chandeliers and Stainedglass to the following:

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

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.

MARINE SUPPLIES

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

ΑΞΙΩΣΙΣ Κύριοι,

Λαμβάνομεν τὴν τιμὴν γὰ σᾶς ἀναγγεῖλωμεν τὴν σύστασιν ἰδιαιτέρους Διευθύνσεως τοῦ ΠΡΟΜΗΘΕΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΜΑΣ ΕΝ ΝΕΑ ΓΥΡΚΗ ΓΡΑΦΕΙΟΥ, τοῦ εἰδικοῦ διὰ γυναικῶν εἶδη μηχανῆς καὶ καταστρώματος.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ μηχανέλαις, παρεμβύσματα καὶ διάφορα ὄλικὰ καταστρώματος εἰς ἀσυναγωνίστους τιμές.

ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ σχετικὴν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἐπιθεώρησιν, ἀλλαγὴν σημαίας καὶ ἀγαλαμβάνομεν ἐπίβλεψιν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν πλοίων,

Ἐπίσης ΠΡΟΜΗΘΕΥΓΟΜΕΝ ρυμουλκὰ πάσης ἱπποδυνά-
μεως καὶ εἰμεθα εἰδικοῦ δι' ἀγθρακεύσεις πλοιών καὶ γει-
νῶν δι' ἀγνθήτως ἐπαγγέλματος αὐτοτικῶν μὲ τὸν καυτόλιτον

Διὰ τῆς ἀμέσου καὶ ταχείας ἔξυπηρετήσεώς μας, Κύριοι,
εἰμεθα δέδοιο: δτ: Θὰ δυνηθῶμεν νὰ σᾶς ἀποδεῖξωμεν εἰλι-
κογνεῖν καὶ αλκονοίαν.

Μετ' ἐξαιρέτου ὑπολήψεως

JOHN A. PAPADOPOULOS & CO.