

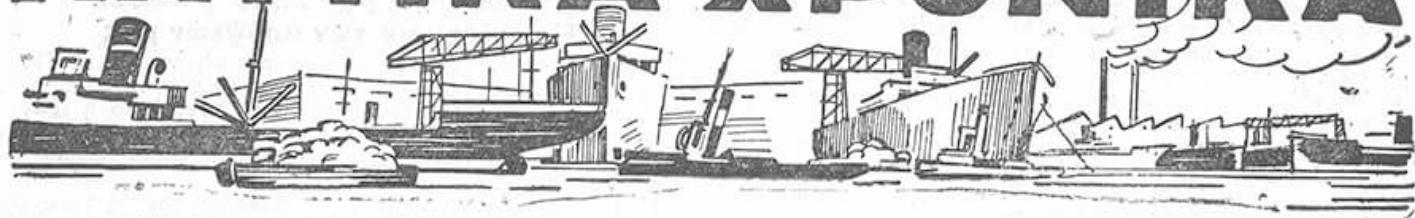
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1947

Αρ. Φύλλου 282/41

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)
ΑΡΙΘΜΟΣ 282(41)

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

ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1947

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Καθυστερούμενον

Δυσκολίας και πάλι αντιμετωπίζουν οι άγορασταί των «Λίμπερτυς» διά την παραλαβήν των δίλγυνων υπόλειπομένων σκαφών. Μᾶς γράφουν άπό την Νέαν Ύόρκην ότι έπεζητήθη άπό την «Ναυτιλιακή Έπιπροπή» ή καθυστέρησις, όμηρη ή άκυρωσις, των έγκεκριμένων ήδη άπό πολλούν αιτήσεων δι' σασκάφη έτέλουν μέχρι της 13ης Φεβρουαρίου ύπο παραλαβήν και δὲν είχον εἰσέτι υπογραφή τα δρυστικά συμβόλαια της άγοράς των.

Μεταγενεστέρα απόφασις καθώριζε την παραλαβήν έκεινων μόνον διά τα όποια είχεν ύπογραφή τό προσύμφωνον. "Αν τελικώς δὲν ήθελον τροποποιήθη αί άνωτέρω αποφάσεις, περὶ τὰ 20 «Λίμπερτυς», άπό τὰ 100 έγκριθέντα, ίσως νὰ μὴ παραδοθούν εἰς τοὺς άγοραστάς των.

Λέγεται, ότι τὸ μέτρον τῆς άναστολῆς κάθε πρὸς ξένους πωλήσεων γενικόν. "Οχι μόνον τῶν ἐπὶ πιστώσει πωλήσεων καθυστεροῦν αἱ ήδη έγκεκριμέναι διά προγειεστέρων αποφάσεων παραδόσεις, ἀλλὰ καὶ διά τὰς πωλήσεις τοῖς μετρητοῖς αἱ σχετικαὶ αιτήσεις καθυστεροῦν άπό διμήνουν. Κάποια άναστολήρησις τῶν μέχρι τοῦδε πετραγμένων εἰς τὰς ἑκποίησις τῶν πλοίων θυλεῖται. Κατ' ἄλλους, ή πίεσις τῆς Αμερικανικοῦ ἐφοπλισμοῦ συνεχίζεται ισχυρά εἰς τὴν Οὐδαιογκτῶν, ίνα σταματήσῃ ή περαιτέρω έκχωρησις χωρητικότητος εἰς τὰς ξένας σημαίας.

Δὲν ἀμφιβάλλομεν, διά αἱ προθαλλόμεναι δυσχέρειαι θὰ υπερνικηθούν. Αἱ πληροφορίαι μας ἔκ Ν. Ύόρκης άναφέρονται, πράγματι, εἰς σχετικάς ἔνεργειας τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκουντῆ παρὰ τοῖς κ. κ. Κόνγουαίη καὶ Σμίθ, τοῖς ἀρμοδιώτεροις ἐν προκειμένῳ. Ο πρῶτος, θερμός φίλος τῆς Έλληνικῆς υποθέσεως, εἶναι ἀπεσπασμένος παρὰ τῷ Λευκῷ Οἰκῷ διὰ τὰς ζητήσιμα τῆς Ναυτιλίας, ὁ δεύτερος εἶναι ὁ τόσην συμπάθειαν διὰ τὴν υπόθεσιν τῶν 100 «Λίμπερτυς» ἐπιδείξας, ναύαρχος — ἀρχηγὸς τῆς Ναυτιλιακῆς Έπιπροπῆς. Ελπίζουμεν, διά αἱ ἔνεργειας τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ελλήνων Εφοπλιστῶν Νέας Ύόρκης» θὰ καταλήξουν εἰς εὔνοϊκον ἀποτέλεσμα. Πάντως, δύμως, καθιυστεροῦμεν. Καὶ στοιχίζει τόσον ή καθυστέρησις αὐτῆς...

Κατὰ νεωτέρας, ἐμ τούτοις, ἔκ Νέας Ύόρκης πληροφορίας, ἡ Ναυτιλιακὴ Έπιπροπή ήρε τὰς ἐπιφυλάξεις τῆς διὰ τὴν παράδοσιν καὶ τῶν υπόλοιπων 14 πλοίων εἰς τοὺς Ελληνας άγοραστάς, εἰς συμπληρωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν 100 σκαφῶν.

Εἰς τούς ἐπισκεφθέντας τὸν Ναύαρχον κ. Σμίθ κ. κ. Σκαρπέτην καὶ Κουλουκουντῆ παρεσχέθη ἡ διαθέσιμας, διά, ὅχι μόνον δὲν θὰ ἀνασταλῇ ή παράδοσις τῶν άνωτέρω πλοίων, ἀλλὰ διετάχθη καὶ ή ταχυτέρα διεκπεραίωσις τῶν σχετικῶν μὲ τὴν πώλησιν διατυπώσεων.

Πρός τὰ παρήλια καὶ πάλιν

«Αλλά» ἡ άναστολὴ τῶν πρὸς ξένους πωλήσεων Αμερικανικῶν κρατικῶν πλοίων ἀντίκτυπον ἀμεσον είχε καὶ εἰς τὴν άγοράν τῶν μεταχειρισμένων παρηλίκων Αμερικανικῶν φορτηγῶν. Περιζήτητα καὶ πάλιν εἶναι, ἀνετιμήθησαν δέ, ὅπως πληροφορούμεθα, καὶ αἱ ἀξίαι τῶν. Εἰναι τὰ μόνα διαθέσιμα καὶ πρὸς αὐτὰ στρέφονται οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ — οἱ «Ελληνες, οἱ Κινέζοι καὶ οἱ Νοτιοαμερικανοί — διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀμέσων εἰς σχετικότητα ἀναγκῶν τῶν.

«Αν ληφθῇ ύπ' ὁρίν, διά αἱ μέχρι πρὸ τινῶν ήμερῶν υποθληθεῖσαι εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην νέας αιτήσεις ἀναφέρονται εἰς 150 «Λίμπερτυς» καὶ διὰ παντελῶς ἀπίθανος εἶναι ἡ ἐπὶ πιστώσει, μάλιστα, παραχώρησις τόσων πλοίων, δὲν εἶναι δύσκολος η πρόσθλεψις ποὺ πρόκειται νὰ στραφῇ καὶ πάλιν ἡ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν. Μὲ τὰ παλαιά, δυστυχῶς, σκάφη, τὰ παρέχοντα τὴν δυνατότητα τῆς ἀμέσου ἐκμεταλλεύσεως τῶν καλῶν περιστάσεων, θὰ ἐπιζητήσουν οἱ ἀποκλεισθέντες ἀπὸ τὰ «Λίμπερτυς» ἐφοπλισταὶ μας νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν ποινασίαν τῆς ιαυταγορᾶς. Εἰς περιπέτειαν, θέσαισα, ἀγνώστου ἐκβάσεως ἀποδύονται. Οὐκ ἔστιν ἀλλως γενέσθαι. Δὲν συγκρατοῦνται, δυστυχῶς,

οἱ ναυτικοὶ μας ἐπιχειρηματίαι ἀπὸ κανένα ἀπωτέρας προοπτικῆς υπολογισμού. Ή ιστορία, δηλαδή, ἐπαναλαμβάνεται. «Ἄς εὐχηθῶμεν, δύμως, χωρὶς καὶ τὰ δραματικὰ τοῦ παρελθόντος ἀποτελέσματα....

Η ἀνατίμησις

Εἰς ὑφη δυσθεώρητα ἔφθασαν ἡδη αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων. Ή σταθερότης τῆς ναυλαγορᾶς, ἀλλὰ καὶ ὁ φόβος, ὃς φαίνεται, τῆς κατοχῆς μεγάλων κεφαλαίων εἰς λίρας, ύποχρεώνει τούς ἐφοπλιστας, ιδιούς μας καὶ ξένους, τοὺς τελευταίους ιδία, μηδὲ τῶν «Αγγλών ἔξαιρουμενων, νὰ ἐπιζητοῦν τὴν κατάσφαλισιν τῶν ἀποθεματικῶν τῶν διὰ τῆς ἀγορᾶς πλοίων. Δηζελοκίνητον ὄγγυλικὸν οκάφος 10 χιλ. τόννων, ναυπηγήσεως τοῦ 1944, ἐπωλήθη πρὸ μηνὸς εἰς «Αγγλους ἐφοπλιστάς εἰς τὴν ἀνωτάτην μέχρι τοῦδε τιμῆς τῶν 335 χιλ. λιρῶν. Ανάλογοι εἰς τὴν ύψωτικήν τάσιν εἶναι καὶ δληταὶ τιμαὶ τῶν τελευταίων ἀγορῶν.

Τὰ πάντα ηλικίας σκάφη, ἀκόμη καὶ τὰ παρήλικα τῶν 30 ἐτῶν τὴν αὐτὴν ἀνατίμησην ἔσημειονται.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀγοράν τῆς Αμερικῆς, αἱ τιμαὶ τῶν παρηλίκων φορτηγῶν πλοίων (τοῦ 1919 καὶ 1920) σταθεραὶ εἰς τὰ 40 δολλάρια τὸν τόνινον διετηρήθησαν. Σκάφη τινὰ ύπο προσφοράν ἀπεσύρθησαν τῆς ἀγορᾶς ἀπὸ τοὺς ιδιοκτήτας των.

«Ἐξ ἄλλου, ή ἔκ Νέας Ύόρκης πληροφορία, διά η «Ναυτιλιακὴ Έπιπροπή» ἀπεφάσισε τὴν άναστολὴν πάσης περαιτέρω ἐγκρίσεως αἵτησεων πρὸς ἀγοράν «Λίμπερτυς». Ξεσταὶ τοῖς μετρητοῖς, ἐπέτεινε τὴν ἀνατίμησην τῶν ἀξιῶν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Δυοχέρειαι, πράγματι, άνακυπτούν διὰ τὴν ἀγοράν ἐνός πλοίου. Εἴτε δὲ δυσχερεστέρα καθίσταται ή πρόσκτησις μὲ ἀλλαγὴν σημαίας.

«Η μόνη ἀγορά, ἀπὸ τὴν ὁποίαν διειθνής ἐφοπλισμός ἔκαλυψε διπωσδήποτε τὰς ἀμέσους ἀνάγκας του εἰς πλοία, ήτο ή Αμερικανική. Τώρα — ἀγνωστον ἐπὶ πόσον χρονικὸν διάστημα — ἀποκλείεται καὶ αὐτή.

Εὐτύχημα διτὶ ἔγκαιρως, διὰ πρώτην φοράν, ή «Ελληνικὴ Ναυτιλία» ἀπέκτησε τὰ 100 «Λίμπερτυς». Παραμένουν, πάντως, νεκρά τὰ τόσα εἰς λίρας ναυτιλιακά μας κεφάλαια. «Ἐργον ἔδρος παραγωγικὸν θὰ ἀπέδιδον, ἀνή την «Αγγλικὴ ἀγορὰ τῶν πλοίων ήτο ἀνοικτὴ διὰ τὸν «Ελληνα ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν.

Τὰ μειονεκτήματα

Παρεξηγημένα ήσαν τὰ «Λίμπερτυς». Πολλοὶ, εἰς τὸ Λονδίνον κυρίως, τὰ ἔθεωρουν ὡς σκάφη ποιοτικῶν κατώτερα, μηδένα ἄλλον ἔχοντα περαιτέρω προορισμόν, παρὰ τὴν διάλυσιν. Η ἀποδοτικὴ τῶν ἐκμετάλλευσις ἐπιστέυετο περιωρισμένη. Τὸ δύθισμά των ἐκρίνετο υπερβολικόν, τὰ ταξιδιά τῶν μεγάλη, τὰ ἀπὸ κακῆς ποιότητος ἡ φορτίου ἀδύνατα, η κατανάλωσί των μεγάλη, τὰ ἀπὸ κακῆς ποιότητος ἡχαλύθρα, ἡλεκτροσυγκολλημένα ἐλάσματα ἐλάχιστα ἀνθεκτικά εἰς τὸν χρόνον καὶ τὴν φθοράν καὶ, τέλος, ἔξαιρετικά δαπανηροὶ προσθέποντο αἱ ἐπισκευαί των.

Τὸ αὐτὰ ὑπεστήριζαν καὶ πολλοὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας, δισοὶ δὲν ἔχοντας ἐπισκεφθῆ καὶ μελετήσαις ἐπιστημένα τὸ σκάφος «Λίμπερτυς». «Κουτιά ἀπὸ σαρδέλλες» τὰ ἔχαρακτήρισεν «Ελλην ἐφοπλιστής, ἐκ τῶν κεκτημένων, μάλιστα, ύπερεπαρκεῖς ναυτικάς τεχνικάς γνώσεις.

Καὶ οἱ μὲν «Αγγλοι τεχνικοὶ καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ κάθε λόγον εἰχον νὰ υπερβάλλουν ώρισμένα, μὴ θασικά πάτως, μειονεκτήματα τῶν «Λίμπερτυς». Τὰ ίδια τῶν συμφέροντας ἔξυπηρτουν, ἐμφανίζονται αὐτὰ ὡς ποιοτικῶν κατώτερα σκάφη. Η μεταπολεμικὴ τῶν «Λίμπερτυς» ἐπιθώσις σημαίνει ἀπώλειαν ἐργασίας ἀξιολόγου διὰ τὰς Αγγλικὰς ναυπηγείας. Εκεῖ οἱ «Ελληνες λ. χ. ἐφοπλισταί, ὅπως καὶ οἱ «Αγγλοι συναδέλφοι των, θὰ ἐναπέθεταν, ἀμέσως τῶρα, τὰ κεφάλαια τῶν, ἀν δὲν ἡγόραζαν τὰ «Λίμπερτυς». Οι ἀσφαλισταὶ, ἐξ ἄλλου, συμφωνοῦν καὶ ύπερθεματίζουν εἰς τὰς ἀπόψεις τῶν τεχνικῶν. Ασφαλιστρα ύψηλά, παρὰ τὸ νεαρόν τῆς ἡλικίας τῶν σκαφῶν, ήσαν διατεθεῖμενοι νὰ ἀπαιτήσουν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων των. «Εξ τοῖς ἑκατὸν ἑζήτησαν ἀρχικῶς διὰ τὰς Ελληνικὰς «Λίμπερτυς» καὶ μόνον χάρις εἰς τὴν αστοπλεύσιαν πίεσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς τῆς Νέας Ύόρκης, ύπεβιθάσθησαν τὰς ἀσφαλιστρα εἰς 4.75 τοῖς ἑκατόν.

«Οσον ἀφορᾷ τοὺς ἐφοπλιστάς μας, τοὺς παρεξηγημένην ἔχον-

τας άντιληψιν διά τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, αὐτοί, ἀσφαλῶς, δοι τούλαχιστον ἐκ τῶν υστέρων τὰ ἐπεσκέψθησαν ἢ καὶ τὰ ὑγρόσαν, διάφορον θά ἀπέκτησαν γνώμην. "Ἄλλως τε, τὰ ίδιά των συμφέροντα ἔξημίσαν, μή συμμετασχόντες εἰς τὴν ἀγοράν τῶν ἐκατὸν σκαφῶν. Αἱ καθυστερημέναι αἵτησεις διά τὴν ἀγοράν ὑπερεκατόν ἀκόμη «Λίμπερτος» ἀποδεικνύουν πόσον αἱ πρὸ μηνῶν ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἔρδην μετεβλήθησαν.

Τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον θά καταδεῖξῃ, ἢν τὰ τόσα μειονεκτήματα μὲ τὰ δοιά περιεκδυσμησαν, ξένοι καὶ ίδιοι μας, τὰ «Λίμπερτος», ἔχουν καὶ κατ' ἔλαχιστον θάσιμον τινά δικαιολογίαν. Ήμεῖς πιστεύομεν τὸ ἀντίθετον.

Ἡ συντήρησίς των

Δέν εἶναι ἀπλαὶ αἱ μηχανικαὶ ἔγκαταστάσεις τῶν «Λίμπερτος». Εἶναι μὲν εὔχρηστοι, προϋποθέτουν, δύμας, γνῶσιν λεπτομερειακήν τῆς λειτουργίας τῶν, ὑνέλεχη συντήρησιν καὶ ἀδιάλειπτον τὴν ἐποπτείαν τῶν χειρίζομένων αὐτάς.

Τοὺς ὑδραυλιτούς, λ. χ., λέθητας τὸ πρῶτον θέλεπομεν εἰς τὰ φορτηγά μας σκάφη. Εἶναι ἑκτάκτως ἀποδοτικοί, οἰκονομικοί, διλίγον καταλαμβάνουν χώρον καὶ παρέχουν σχετικήν ἄνεσιν εἰς τὸ προσωπικὸν τοῦ λεθητοστάσιον. Προσοχή, δύμας, ἀπόλυτος χρειάζεται διὰ τὸ χρηματοποιούμενον διύλισμένον ὅδωρ καὶ τὰς χημικὰς οὐσίας, ποὺ προορίζονται διὰ τὴν διάλυσιν τῶν ἀλάτων.

Ἀρτόματα εἶναι τὰ πολλὰ ψηθητικά μηχανήματα. Πρέπει, δύμας, οἱ χειρισταὶ τῶν, δχι μόνον πλήρως νά γνωρίζουν τὰ τῆς λειτουργίας τῶν, ἀλλὰ νά τοις παρέχωνται καὶ δλα τὰ μέσα διὰ τὴν ἄμεσον ἐπιδιόρθωσιν κάθε θλάσσης. Αἱ ύδραυλικαὶ καὶ αἱ ἡλεκτρικαὶ ἔγκαταστάσεις εἶναι ἐπίσης ὑπερτέλειαι. Θά ἦτο κρίμα ἀπό κακήν χρήσης ἢ ἀμελή συντήρησιν νά παύσουν ἀποδίδουσα τὸ προθεφθέν ἔργον.

Τὰ «Λίμπερτος» πάντως εἶναι λαμπρά ἀποκτήματα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Τὰ περιωρισμένα μέσα τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ δέν θά ἐπέτρεπον ποτὲ καλύτερα σκάφη νά ἀγοράσωμεν. Η πρόσκτοις των ἀποτελεῖ θετικήν διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἐπίδοσιν πρόσδοσον. Πρέπει, συνεπώς, νά τὰ προσέξωμεν, νά τὰ συντήρησομεν μὲ στοργήν. Ή καλή των ἀπόδοσις, ή καλή των διοίκησις θά θεμελιώσῃ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Νά ζητήσωμεν καὶ «τάνκερς»

Αγοράζουν καὶ δεξαμενόπλοιοι οἱ Ἰταλοὶ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Εἰς τὰ 50 σκάφη ποὺ ἔζητησαν ἐπὶ πιστώσει, πέραν τῶν ἥδη παραληφθέντων 50 «Λίμπερτος», περιέλαθον 6 «τάνκερς» μεγάλης χωρητικότητος. Ἰδιαιτέρως ἐτόνισαν εἰς τὴν Ναυτιλιακήν Ἐπιτροπήν τὴν ἀνάγκην τῆς προσκτήσεως των πρὸς μεταφορὰν τῶν καυσίμων εἰς τὴν Ἰταλίαν.

Ημεῖς, τούναντίον, κακῶς περιωρίσθημεν εἰς τὰ «Λίμπερτος». Ολίγα δεξαμενόπλοια θά μᾶς ἥσαν ἔξαιρετικῶς χρήσιμα. Θά ἦτο μία ἐλπιδοφόρος στροφὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς ἔνα κλάδον τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, δοτις πολλὰ ἀπέδωκεν εἰς τὸ παρελθόν δι'. δοσας Ναυτιλίας ηγούμχησαν νά κατέχουν καὶ δεξαμενόπλοια καὶ πολλὰ τὰ κέρδη ὑποχνεῖται διὰ τὸ μέλλον.

Οἱ εἰδικοὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας προθέπουν ἀπὸ τοῦ 1950 ἄφθονον εἰσαγωγὴν πετρελαίων ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν ἵνα καλυφθῶν αἱ αὔξουσαι ἀνάγκαι τῆς Ἀμερικανικῆς οἰκονομίας. Τὰ ύγρα καύσιμα τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου δέν θά εἶναι πλέον ἀρκετά. Ἀπὸ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν καὶ τὸ Ἰράν θά ζητήσουν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι τὴν συμπλήρωσιν τῶν εἰς πετρέλαια ἀναγκῶν των. Αἱ ἀποστάσεις εἶναι μεγάλαι καὶ θά χρειασθῶν ἐν ἐπαρκείᾳ σκάφη μεγάλα, ίνα ἔχυπηρετήσουν τὸν νέον αὐτὸν, τὸν εὐρυτάτης ἀκτάσεως, μεταφορικὸν τομέα.

Οἱ νορθηγοὶ, ἐπὶ τῇ προθέψει τῆς ἐντατικῆς κατά τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη ζητήσεως τοννάζ, ἀπὸ τοῦδε μὲ διετὴ παράδοσιν σπεύδουν νά παραγγείλουν τάνκερς μεγάλης χωρητικότητος, πολλὰ τῶν 24 χιλιάδων τόννων.

Θά ἐπρεπε νά ἀκολουθήσωμεν, καθυστερημένοι ἔστω, τὸ παραδειγμα τῶν ἀλλων, τῶν Ἰταλῶν λ. χ. Νά ζητήσωμεν ἀπὸ τὴν Ναυτιλιακήν Ἐπιτροπήν μερικά δεξαμενόπλοια. Οἱ ἀφοπλισταὶ μας πρέπει γά κατανοήσουν τὸ ἀξιώμα πλέον καταστάν, δο μία Ναυτιλία, πλέον ἀνθεκτική καθίσταται εἰς τὰς κρίσεις καὶ περισσότερον ἀποδοτική εἰς πᾶσαν περίστασιν, δταν συγκαταλέγη με-

ταξύ τῆς δυνάμεως της πλοιᾶ κάθε κατηγορίας καὶ κάθε προσρισμοῦ, ἀπὸ τῶν ἐπιθετηγῶν μέχρι τῶν δεξαμενοπλοίων.

Εἰς ἐνίσχυσιν τῶν ἀπόφεών μας

Δέκα πέντε φορτηγά «Φλίμπερτος» προσεφέροντο εἰς τὸ Πλέιτ περὶ τὰς ἀρχὰς Φεδρουαρίου, μὲ ἀμεσον φόρτωσιν. Ή ναύλωσίς των ὑπῆρξε δυσχερής. Περιωρισμένη πως ἐνεφανίζετο ἡ ἔξαγωγική κίνησις, ἐπὶ πλέον δὲ οἱ φόρτωται ἀνεζήτουν σκάφη πλέον προσηρμούμενα εἰς τὰς ἀνάγκας των, μετρίας χωρητικότητος, μικροτέρου διάστηματος.

Πράγματι, διλύγα «Λίμπερτος» ἐναυλώθησαν καὶ εἰς τιμάς ὅχι ἀναλόγους πρὸς τὴν γενικήν σταθερότητα τῆς ναυλαγορᾶς. Αλλα παρέμειναν ἐπὶ ἔθδομάδας ἀναύλωτα καὶ ἀλλα ἐτράπησαν πρὸς πλησιοχώρους ἀγοράς, διὰ νά ἐπιτύχουν κάποιαν ἀπασχόλησην.

Εἰς ἐνίσχυσιν τῶν δσων ἀντιρρήσεων διετυπώσαμεν περὶ τῆς ἀγορᾶς καὶ ἀλλων «Λίμπερτος», ἔρχονται τ' ἀνωτέρω. Ασύμφορος διὰ μίαν Ναυτιλίαν, ἀνήκουσαν, μάλιστα, εἰς χώραν μή κεκτημένην ιδιαίτερα μεταφορικήν κίνησιν, εἶναι τὸ ὅμοιότυπον τῆς χωρητικότητός της.

Τὸ ἐπαναλαμβάνομεν: Εἶναι ἀδύνατον διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας δργάνωσιν νά διαστήσῃ τὸ δάρος τῶν ὑπερδιακοσίων «Λίμπερτος». Κάθε τοιαύτη ἐπιδιώκεις θ' ἀποτελεῖσθαι θανάσιμον πλῆγμα διὰ τὴν δόλην τῆς Ναυτιλίαν μας ὑπόθεσιν. Τὸ Κράτος δέν θά ἐπρεπε ποτὲ νά συνεργήσῃ.

Τὰ πληρώματα

Αρκετά ἡδη πληρώματα μετεφέρθησαν εἰς τὴν Ἀμερικήν — μέσοι Μασσαλίας καὶ διὰ τῆς ἀπ' εὐθείας γραμμῆς — πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν «Λίμπερτος». Πολλοί, δύμας, ἀκόμη, δισχίλιοι περίπου, ναυτεργάταις χρειάζονται διὰ νά πληρωθοῦν αἱ ἀνάγκαι τῆς παραλαβῆς, καὶ τῶν ἑκατὸν σκαφῶν.

Υπερείκουσιν ἐκ τῶν μέχρι πρὸ μηνὸς παραληφθέντων δέν ἔχουν ἀκόμη ἀμιγῆ Ἑλληνικήν σύνθεσιν πληρώματος, ἐνῷ καὶ εἰς τὰ πλείστα τῶν Παναμαϊκῶν ἀπὸ ναυτεργάταις πάσης προελεύσεως, ἔχουν συγκροτηθῆ τὰ πληρώματα. Θά χρειασθῆ, ίσως, γενικωτέρα τις ἐνέργεια τοῦ υπουργείου τῆς Ναυτιλίας νά καταθληθῆ, διὰ νά διαπεραιωθοῦν τὸ ταχύτερον αἱ πληρεργάταις παρατερόν παραθετοῦσι. Πρέπει οἱ ἀνεργοί μας νά ἐπανέλθουν εἰς τὰ ἔργα τῶν ταχύτερον. Τὰ σκάφη τοὺς περιμένουν, τούς ἀναζητοῦν. Κρίμα εἶναι νά ἀπολαμβάνουν οἱ ξένοι, ἔστω καὶ προσωρινῶς, τῶν μισθῶν, ποὺ ἀνήκουν εἰς τὸν «Ἐλληνας ναυτικούς, τοὺς τόσα παθόντας. Οἱ ἀφοπλισταὶ, ἀλλως τε, δέν παύσουν ἐνεργοῦντες διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πληρωμάτων. Χωρὶς αὐτά, δέν θά ἐπιτύχουν οἱ ἀγορασταὶ τῶν «Λίμπερτος» τὴν καλήν των συντήρησιν, τὴν ἀπόδοσιν, τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας.

Ντροπή...

Ανίερος ή ἐκμετάλλευσις δρυγάζει εἰς δάρος τῶν ἀνέργων ναυτικῶν μας. Λίρας χρυσᾶς καλοῦνται νά πληρώσουν οἱ δυστυχεῖς, εἰς ικέτας πρὸ τῶν δισφόρων γραφείων, κρατικῶν ἡ ἐφοπλιστικῶν, πρέπει νά μεταβληθοῦν, διὰ νά περιληφθοῦν, ἐπὶ τέλους, εἰς τὰς ἀποστολάς πληρωμάτων διὰ τὰ «Λίμπερτος». «Οσοι ἐφοπλισταὶ ἡδη εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην καὶ δοσοι μάτην ἀγωνίζονται νά φθάσουν μέχρι τῆς πόλεως τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀμερικῆς, πολλὰ τὰ σκανδαλώδη ἔχουν νά καταμαρτυρήσουν. Οἱ πάντες οἰκτρά τοὺς ἔξεμεταλλεύθησαν.

Δόξα καὶ τιμὴ διὰ τὸ περίφημον αὐτὸ Κράτος, τὰς ὑπηρεσίας του καὶ τοὺς πολυασχόλους ἀρμοδίους. Δέν ήρκεσεν, ἀρά γε, η ἐξαετητής ἀνεργία, η ἐξαθλίωσις τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, διὰ νά τύχη ούτος τῆς οίλας δικαιοῦται στοιχειώδους προστασίας κατὰ τὴν ἀγωνιώδη ἐπάνοδον εἰς τὰ ἔργα του; Ντροπή....

Τὸ σκάνδαλον

Πληρώματα πολλὰ χρειάζονται ἀκόμη διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν «Λίμπερτος». Οὔτε τοῦ «Ἐλ Σουδάν», οὔτε καὶ τῆς «Ρωσίας» αι

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: Avenue 4941

Telegrams:

"GENICOLAOU,
LONDON

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΟΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

· Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ

άποστολαι ἐκάλυψαν τὰ μεγάλα κενά. Πρέπει μὲ κάθε διαθέσιμον ἔξι 'Ελλάδος μέσον νὰ συνεχισθῇ ἡ ἀποστολή, ίνα ἐπιτύχωμεν τὴν ἐντὸς θραυστέρου χρονικοῦ διαστήματος ἀμιγῆ ἔξι 'Ελλήνων ναυτικῶν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων τῶν «Λίμπερτος».

Ἐγκληματική θά είνε ἡ ἀμέλεια τῶν ιθυνότων τὰ ναυτεργατικά ζητήματα, ἢνα καθυστερήσῃ ἀπό τυπικά ὅλως κωλύματα ἡ ἐπάνδρωσις τῶν «Λίμπερτος» μὲ 'Ελληνας θαλασσινούς.

* * *

Θά ἐπιστήσωμεν ὅμως τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων ἐπὶ τῆς συνθέσεως τῶν ἀποστολῶν. Μᾶς γράφουν ἀπό τὴν Νέαν 'Υόρκην, ὅτι αἱ ἑκεὶ ἀρχαὶ ἀνεκάλυψαν μεταξὺ τῶν 130 ναυτεργατῶν τῆς ἀποστολῆς τοῦ 'Ελ. Σουδάνας καὶ νέους μὲ λευκὸν τὸ φυλλάδιον τῶν, μηδεμιάν ἔχοντας σχέσιν μὲ τὸ ἐπάγγελμα, μυστηριώδῶς παρεισφρήσαντας εἰς τὴν ἀποστολήν, χάρις εἰς τὰ... μέσα ἡ καὶ τὰς χρυσᾶς λίρας. 'Εκρατήθησαν οὐδοὶ εἰς τὸ "Ελλίς" 'Αἴλαντ καὶ ἄγνωστον εἶνε ἀνά θά ἐπιτραπῆ τελικῶς ἡ ἀποθίσσας τῶν. Μεταξὺ αὐτῶν καταλέγεται καὶ νεαρός υἱὸς λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ.

* * *

Θά ἀποφύγωμεν τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς οἰκτρᾶς αὐτῆς κατὰ τῶν ἀνέργων ναυτικῶν μας ἀδικίας. Θά ἔχρειάζοντο φράσεις θαρρεῖαι καὶ κυρώσεις παραδειγματικαὶ. Καθ' ἦν στιγμὴν γυμνοὶ καὶ ἔνηθλιοι μένονται οἱ ναυτικοὶ μας ἀγνώστοινται διὰ μίαν θέσιν εἰς τὰς ἀποστολὰς τῆς 'Αμερικῆς, καθ' ἦν στιγμὴν ἐκατοντάδες οἰκογενεῖῶν τὰ στοιχειώδη πρὸς τὸ ζῆν ἀπὸ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ προστάτου τῶν καὶ αἱ τάξεις τῶν ἀνέργων πυκνῶς ἀκόμη διατηροῦνται εἰς τὸν Πειραιά, τὴν Σύρον, τὴν "Ανδρον" καὶ ἀλλαχοῦ, ἐμφανίζονται οἱ κακοήθεις μεσόδιοι διὰ νὰ στερήσουν ἕνα ναυτικὸν τοῦ ἀπαραγράπτου δικαιώματος νὰ ἀναλάθῃ τὴν ἔργασίαν του. Νεαροὶ διαβέτοντες τὰ μέσα καὶ τὸν χρυσὸν καταλαμβάνουν τὴν θέσιν του, ίνα ἐπιτύχουν τὴν εἰσοδὸν τῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν ὅτι θά σταματήσῃ ἡ αἰσχρὰ αὐτὴ τῆς δυστυχίας ἐκμετάλλευσις. "Αν ὅμως δὲν συνέλθουν οἱ ἐγκληματίαι καὶ δὲν λάθουν τὰ μέτρα τῶν οἱ ἀρμόδιοι, θὰ παρακόλουθησαμεν ἡμεῖς τὴν ὑπόθεσιν. 'Απὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην θὰ μᾶς πληροφοροῦν τὰς ἔκαστοτε διεξαγομένας ἀνακρίσεις τῶν ἀμερικανικῶν ἀρχῶν. Θά ἀποκαλύψωμεν πρόσωπα καὶ πράγματα. Τὸ σκάνδαλον πρέπει νὰ σταματήσῃ....

Διὰ τοὺς 'Ελληνας ναυτικούς

Συνεχίζομεν τὰς ἀγαθάς περὶ τῶν 'Ελληνικῶν πληρωμάτων διαπιστώσεις. 'Εφοπλισταὶ εἰναὶ οἱ παρέχοντες τὰς σχετικάς πληροφορίας, τὸ γεγονός δ' αὐτὸ ἀκριβῶς μᾶς ἰκανοποιεῖ ὅλως ἴδιαιτέρως. 'Απὸ τὸν ἔργοδοτικὸν κόσμον προέρχεται ή ἀναγνώρισις. 'Ενισχυτική είναι τῆς πρὸς ἀνασυγκρήσιμην προσπαθείας.

"Ο κ. Δ. Γράτσος πρέπει δύο «Λίμπερτος» — τὸ «Κάστωρ» καὶ τὸ «Γεώργιος Δ. Γράτσος» — εἰς τὴν Καλλιφορίαν. 'Εφερε πληρώματα ἀπὸ τὴν 'Ελλάδα καὶ συνεπλήρωσε τὴν σύνθεσιν τῶν ἀπὸ τοὺς διαθεσίμους εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην ναυτεργάτας μας. Τὰ σκάφη ἐντὸς ἔνος καὶ ἡμίσεος μοδίς μηνὸς παρελήφθησαν, μετεσκευασθήσαν, ἐφωπλισθήσαν καὶ ἐδρομολογήθησαν εἰς τὴν 'Ελληνικὴν γραμμὴν 'Ακτῆς Ειρηνικοῦ — Μεσογείου.

«Ειργάσθησαν σκληρά — μᾶς γράφει ὁ κ. Γράτσος — τὰ πληρώματα. 'Αφωσιώθησαν μὲ ὑποδειγματικὸν ζῆλον εἰς τὰ ἔργα τῶν. Εἰς αὐτοὺς ὀφείλεται ἡ ἐντὸς τῆς τακτῆς προθεσμίας δρομολόγησις τῶν πλοίων, εἰς αὐτοὺς καὶ ἡ ἀναγνώρισις διὰ τὴν πολύτιμον συνεργασίαν τῶν».

"Αλλοι ἐφοπλιστής, ὁ κ. Πατέρας, μᾶς γράφει:

«Ἐταξίδευσα πρὸ τριμήνου ἀπὸ τὴν Εύρωπην εἰς τὴν 'Αμερικὴν μὲ τὸ «Θεοφανός» τοῦ κ. Λιθανοῦ. Μὲ κατέπληξε—τὸ ὄμολογό — ἡ ἔργασία τοῦ πληρώματος. 'Ησαν ὅλοι ναυτικοὶ τῶν παλαιῶν καλῶν καιρῶν. Πρόθυμοι, προσηλωμένοι εἰς τὸ καθῆκόν των, περιεποιοῦντο τὸ σκάφος, τὸ συνετήρουν ὑποδειγματικά».

Θά ἔχωμεν, ἀσφαλῶς, καὶ συνέχειαν.

Διαπιστώσεις καὶ προβλέψεις

Σταθερά προέρχεται ή ναυλαγορά καθ' ὅλον τὸ τρέχον ἔτος, καλαί, συνεπῶς, καὶ αἱ ἀποδόσεις τῶν φορτηγῶν πλοίων διαγράφονται. Αἱ μεταφοραὶ τῶν γαιανθράκων ἐκ τῆς Βορ. 'Αμερικῆς είναι βασικὸς τῆς τοιαύτης σταθερότητος παράγοντας. 'Εφόσον ἡ Εύρωπη θὰ ἀντιμετωπίζῃ τὸ πρωταρχικὸν διὰ τὴν συντήρησιν τῆς πρόθλημα τοῦ γαιανθράκος καὶ ἐφόσον τὰ δρυχεῖα, εἰς τὸ Ρούρ, τὴν 'Αγγλίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Πολωνίαν, θὰ ἐμφανίζουν παραγωγὴν σημαντικῶς περιωρισμένην ἔναντι τῆς προπολεμικῆς, δὲν δικαιολογεῖται η πρόθλεψις αἰσθητῆς τῶν ναύλων ὑποχωρήσεως.

Εἰς 404 ἑκατομμύρια τὸν τὸν ἀνῆλθεν ἡ παραγωγὴ τοῦ γαιανθράκος κατὰ τὸ 1938 διὰ μόνον τὸ Ρούρ, τὴν 'Αγγλίαν καὶ τὴν Γαλλίαν. Τώρα — κατὰ τὸ 1946 — εἰς τὰς αὐτὰς περιφερείας, μόλις 307 ἑκατομμύρια τὸν τὸν παρήχθησαν. 'Ο ἀμερικανικὸς γαιανθράκος καλεῖται νὰ συμπληρώσῃ τὰ κενά. Δὲν μεταφέρονται, θέσθαι, ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὰς ἑκατόντα ἑκατομμύρια τὸν τὸν εἰς μίαν ἀδιάλειπτον σειράν φορτίων εἰσκομίζονται ἀπὸ τὴν ἀντίτεραν τοῦ 'Ατλαντικοῦ δχθην εἰς τὴν κουρασμένην Εύρωπην, ἐνῷ καὶ η Νότιος 'Αμερική ἀναζητεῖ μὲ τὴν σειράν της

τὸν εἰς γαιανθρακας ἀνεφοδιασμὸν τῆς ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Διὰ νὰ ἔχητερη θῆται ἡ τεραστία αὐτὴ μεταφορικὴ κίνησις ὑπολογίζεται, διὰ τὸ περπετακόσια πλοῖα τοῦ τύπου «Λίμπερτος» τῶν 10 χιλ. τόννων χρειάζονται. Συνεχῶς, καθ' ὅλον τὸ ἔτος καὶ ἀποκλειστικῶς, θὰ ἀπασχοληθοῦν. Συρμὸν, οὕτως εἰπεῖν, σιδηροδρομικὸν ὑπεράνω τοῦ 'Ατλαντικοῦ θ' ἀποτελέσουν.

'Εκ παραλλήλου τὰ σιτηρά ἐκ τῆς Βορείου 'Αμερικῆς, καθ' ἀπὸ παρατηρηταὶ τῆς ναυλαγορᾶς προβλέπουν, χίλια καὶ πλέον σκάφη τῶν 10 χιλ. τόννων θὰ χρειασθοῦν διὰ τὴν ὑπερπόντιον μεταφοράν των.

Καὶ αὐτά, χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν αἱ τόσαι καὶ τόσαι μεταφορικαὶ ἀνάγκαι ὅλου τοῦ κόσμου διὰ τὴν συγκέντρωσιν πρώτων ὄλων καὶ τὴν εἰσαγωγὴν θιμηχανοποιημένων προϊόντων. Εἶναι αἱ ισοτημείωτον, διὰ τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν γραμμῶν δὲν ἔφθασεν ἀκόμη εἰς τὴν προπολεμικήν του πυκνότητα, οὐδὲ διατίθεται διὰ τὴν ἔχουσαν τοῦ τάκτου παταληλότερα πλοῖα.

Εἰς 250 ἑκατομμύρια τὸν τὸν ὑπερολγίζετο προπολεμικῶν (1937) τὸ ὑπερθαλάσσιον μεταφορικὸν ἐμπόριον παγκοσμίως. Τώρα, ἐνῷ πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν καὶ αἱ μεγαλύτεραι τῶν ταξιδίων ἀποστάσεις, εἰς 275 ἑκατομμύρια τὸν τὸν πιστεύεται, διὰ τὸ ἔφθασεν κατὰ τὸ 1946 καὶ βασικῶς προβλέπεται ἀπὸ τοὺς 'Αμερικανούς, διὰ τὸ θά περιόδον τὸ 300 ἑκατομμύρια τὸν τὸν διατίθεται διὰ τὸ 1950.

Πλοῖα πολλά, ἀποδοτικώτερα εἰς μεταφορικὸν ἔργον, θὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας, διὰ νὰ ἔχειρες συναρπάσσου εἰς τὰς ἀνάγκας. Πλοῖα πολλά, πράγματι, ναυπηγοῦνται. Εἰς 6 ½ ἑκατομμύρια τὸν τὸν γκρόδες ἀνέρχονται τὰς κατασκευαζόμενα ἀνά τὸν κόσμον σκάφη καὶ τὰ ὑπὸ παραγγελίαν τελοῦνται.

'Η κρίσις, λοιπόν, ή πρωρισμένη, ἀφεύκτως νὰ διαδεχθῇ τὸ σημερινὸν «θεοποιό», δὲν διαγράφεται ἀκόμη εἰς τὸν ναυτιλιακὸν δρόποντα. Φάνεται, πράγματι, διὰ ἔξ, δὲν τὸν δεδομένων στοχείων δικαιολογεῖται ή αἰσιοδοξία διὰ τὴν αὔριον.

'Η ἐκτίμησις, ὅμως, ἡ ἀκριβοδικαία τῆς κρατούσης εἰς τὴν ναυλαγορὰν καταστάσεων ἐπιτάλλει τὴν ἀναγνώρισιν ἐνὸς σημαντικοῦ, τοῦ σημαντικωτέρου Ισαύα, πράγματος τῆς σταθερότητος τῶν ναύλων. Εἶναι, θεοπαίρις, δυγκάδεις καὶ ἀπὸ μακρυνάς ἀποστάσεις αἱ σημεριναὶ μεταφοραί. 'Η Εύρωπη καὶ ή 'Ασία χρειάζονται πολλά, τὰ πάντα εἰς καύσιμα, τροφάς καὶ ἔφδια. 'Άλλα καὶ ή παγκόσμιος χωριτικότης τῶν πλοίων, μεταπολεμικῶν, δὲν είναι μικρά, εἰναι αἱ αἰσθητῶς μεγαλυτέρα τῆς πρὸ τοῦ πολέμου (80 ἑκατομμύρια τὸν τὸν 1939, ἔναντι 94 ½ διὰ τὸ 1946). Εὐτύχημα, ὅμως, διὰ τὸν διειθνή ιδιωτικὸν ἔφοπλισμόν, διὰ ὁ κύριος δύκος τῆς μεταπολεμικῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας — τὸ κήμιον καὶ πλέον αὐτῆς — κατέχεται ἀπὸ τὴν Κυβερνησίαν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Αὐτή τώρα κρατεῖ ἐν παροπλισμῷ σκάφη 16 ἑκατομμυρίων τὸν τὸν. Σαφῶς ἔχει διαγραφή εἰς τὸν Νόμον Μπλάντ, διὰ τὸ ἀπόθεμα τῆς χωριτικότητος αὐτῆς δὲν πρόκειται 'Αποτελέση ποτὲ πίεσιν διὰ τὴν καλήν, θάσει τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως, λειτουργίαν τῆς ναυλαγορᾶς, οὐδὲ ἀπειλὴν διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν.

Αὐτή, ἀκριβῶς, ή παρωπλισμένη 'Αμερικανικὴ χωριτικότης καὶ τὰ ὑψηλὰ ἔξοδα τῆς κινήσεως τοῦ 'Αμερικανικοῦ φορτηγοῦ, ἀποδίουν εἰς τὴν ναυλαγορὰν τὴν σταθερότητα καὶ τὸ διασώδηποτε ὑψηλὸν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ἐπιπέδων. 'Αν ποτὲ τὰ παραπλισμένα σκάφη ἐπανήρχονται εἰς τὴν ἔνεργον ὑπηρεσίαν καὶ διὰ τὸν ἐπιχορηγήσεων, καθίσταται δυνατή ἡ εύθηνοτέρα τοῦ 'Αμερικανικοῦ φορτηγοῦ διαχείρισις, ἔκπτωσιν σημαντικήν, κρίσιν θ' ἀντιμετώπιζεν, ως ἀμεσον συνέπειαν, ή διεθνῆς Ναυτιλία, παρὰ τὰς δυγκάδεις μεταφορικάς τοῦ κόσμου ἀνάγκας.

* * *

'Αλλά οἱ αὐτοὶ τῆς ἔξειλίεως τῆς ναυλαγορᾶς παρατηρηταὶ δὲν πιστεύουν νὰ διατηρηθοῦν πέραν τοῦ φινιτοπώρου τοῦ τρέχον-

West Elliot & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships' Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: | GArfield 3159
| GArfield 3160

501 DAVIS STREET.
Cor. Jackson St.

Cable address : "WESCO"

τος ἔτους αἱ κρατοῦσαι τιμαὶ τῶν ναύλων. Πτῶσιν, δχι, θέθαια, σημαντικήν, ἀλλ' ὅπωδήποτε χαρακτηριστικήν τῆς κάποιας χαλαρότητος τῆς ναυλαγορᾶς προβλέπουν. Τά 9 δολ. διὰ τὰ γαιανθρακοφορία πρὸς τὸ Κόντινεντ ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς ίσων νὰ ἐπανέλθουν, ἔναντι τῶν σημερινῶν δώδεκα. Θά δελτιωθοῦν, σὺν τῷ χρόνῳ, αἱ συνθῆκαι τῆς παραγωγῆς γαιανθρακος εἰς τὴν Εὐρώπην, πλοῖα θὰ προσφέρωνται, σὺν τῷ χρόνῳ, περισσότερα, καὶ ἡ νέα ἑσοδεία τῶν οιτηρῶν θὰ ἔχῃ τότε συγκομισθῇ ἀπὸ τὰς Εύρωπακάς χώρας. Ὁ παράγων, ὁ καταστροφικός τῆς ἀπεργίας εἰς τὰ αμερικανικὰ γαιανθρακορυχεῖα δὲν ὑπολογίζεται.

Διὰ τοὺς συντηρητικῶτερο προβλέποντας τὴν ἔξελιξιν καὶ τοὺς ἀντανακόντας ἀπὸ τὴν σημερινὴν ὑψηλότερην ἔντασιν, πλέον εὐπρόσδεκτος θεωρεῖται ἡ εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς. Ὁλιγώτεραι μὲν αἱ ἀποδόσεις τῶν πλοίων, διλιγώτεροι, δῶμας, καὶ οἱ κίνδυνοι ἀποτόμων μεταπτώσεων.

Αὐταὶ εἰναι αἱ προβλέψεις. Τὰς μεταδίδομεν, δπως διατυποῦνται ἀπὸ τοὺς εἰδικοὺς τῆς ναυλαγορᾶς. Ὁ χρόνος θὰ καταδείξῃ κατὰ πόσον εἰναι καὶ ἀκριβεῖς. Τὸ εὐχόμεθα πάντως...

Ἡ παρὰ τοῦ Προέδρου Τρούμαν ἔξαγγελθεῖσα προσφορὰ ἀμέσων ἀποστολῆς γαιανθρακοφορίας εἰς τὴν Ἀγγλίαν, εἰναι ἀρκετὴ χαρακτηριστικὴ τῆς κρίσιμου εἰς καύσιμα καταστάσεως δι' ὀλόκληρον τὴν Εὐρώπην.

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὰς Ἕνωμένις Πολιτείας ἡ παραγωγὴ γαιανθρακος ἔχθιστα τὸ ἀνώτατον αὐτῆς διοιν. Εἰς 14 περίτου ἐκαπομψία τῶν νέων ἐνδομαδίων ὑπολογίζεται, τὸ δὲ δυνάμενον νὰ ἔχει διὰ τὸ ἔπος τοῦ πλεόνασμα ἔφθασε τὰ 11 ἐκαπομψία τόννων μηνιαίως. Τὸ τρίτον, διοιν, τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ ἐφορτώθη. Τὸ ὑπόλοιπον θεωρεῖται «ἀπλόθεμα ἀσφαλείας», διὰ τὴν νέας ἀπεργίας τῶν γαιανθρακορύχων, τὴν 31ην Μαρτίου.

Ο ο. Τρούμαν εἰς σχετικὰς ἀνακοινώσεις του θεωρεῖ δυνατήν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἐπαρκείας αἱ μεταπομψία τὸν μέσον την, τὴν μεταφορὰν εἰς τὴν Εὐρώπην ἐνὸς ἀλόγου ἐκαπομψίου τόννων γαιανθρακον, πέραν τῶν ἥδη μεταφορούμενων ποσοτήτων.

Ἀκαιροὶ περιορισμοὶ

Ἐνῷ μὲ τὴν ἀγορὰν τῶν ἐκατὸν «Λίμπερτος» ἡ νοίκια ἡ θύρα διὰ νὰ ἐκχυθοῦν πρὸς δημιουργικὴν ἔργασίαν τὰ πλήθη τῶν ἀ-έργων ναυτικῶν μας, ποὺ ἐπὶ τόσα ἔτη είχον καταδικασθῇ εἰς παραλιτικὴν ἀνεργίαν καὶ εἰς τὴν πτωχείαν καὶ τὴν στέρησιν, ἐνῷ ἡ ἐπάνδρωσις τόσον τῶν πλοίων αὐτῶν, δσον καὶ τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας ἀγορασθέντων ὑπὸ ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν πολυπληθῶν σκαφῶν ἐπειγεῖ, ἀπρόσποτα καὶ δημολογυμένων ἀκατανόητα ἐμπόδια ἐνεφανίσθησαν εἰς τὴν ἀποστολὴν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πλοιάρχον καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος, οἱ δρόποι ἀποτελοῦν τὴν σπουδαίην στήλην τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου.

Κατὰ διαταγὴν τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν, ἀπηγορεύθη ἡ ἀνωχώρησις εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ οὕτω πολλαὶ ἐπείγουσαι ἀποστολαὶ ἐσταμάτησαν μὲ ἀποτέλεσμα νὰ καθυστερῇ ἡ παραλαβὴ τῶν ἀγορασθέντων πλοίων.

Εἰς δόσους ἔχουν ἔστω καὶ στοιχειώδεις γνώσεις τῶν εἰδικῶν χαρακτηριστικῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἰναι γνωστὸν τὶ σημαίνει ἡ καθυστέρησις ἐνὸς πλοίου ἔστω καὶ διὰ μίαν ἡμέραν. «Ἐνα τεράστιον κεφάλαιον μένει νεκρόν, ἐνῷ τὰ ὑπέρογκα ἔξοδα τρέχουν. Εὔκαιρια ναυλώσεων χάνονται μὲ ἐπακόλουθη μεγάλας ζημιας. Διὰ τοῦτο, νομίζουμε, δτὶ θὰ ἐπρεπε, πρὶν ή ἐκδοθῇ ἡ περί ης πρόκειται διαταγή, νὰ ἐμελετᾶτο τὸ ζήτημα μὲ τὴν δέουσαν προσοχὴν, οὕτως ὅστε καὶ ὁ σκοπὸς δι' δν τὸ ὑπουργείον τῶν Ναυτικῶν ἔξδωκε τὴν διαταγὴν αὐτὴν νὰ ἔξεπληροῦτο καὶ νὰ μὴ ἐδημιουργείτο ἡ τόσον ἐπιζημία ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀπόφεως ἀνωμαλία αὕτη. Κάποια συνεννόησις μεταξὺ τῶν διαφόρων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν νομίζουμε δτὶ εἰναι ἀπαραίτητος, ἐφ' ὅσον δλαι ἀνήκουν εἰς τὸ αὐτὸ διαστίλειον.

Διὰ τὰς ναυτικὰς σχολὰς

Ἐπιδίωξις παλαιά, προπολεμικὴ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἡ σύστασις ναυτικῶν σχολῶν, μηχανικῶν καὶ ἐμποροπλοιάρχων. Υπεδειξάμεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, τελευταίως ἀκόμη, τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην πρὸς τὸ ίδιον αὐτῶν συμφέρον τῆς ἐνισχύσεως τῆς προσπαθείας διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν.

Τώρα, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀγορᾶς τῶν «Λίμπερτος», τὸ ζήτημα ἀνεκτικήθη. Ο κ. Ἀθρακάμ ἐπαράθιμη τῆς εὐκαιρίας διὰ νὰ υδειξῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς τὴν ἀνάγκην τῶν σχολῶν καὶ νὰ τονίσῃ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ τὴν cίκονομικὴν τῶν ἐνίσχυσιν.

Γίρωτοι οἱ ἀγορασταὶ τῶν «Ελληνικῶν «Λίμπερτος», αὐτοὶ ποὺ ὑπωδήποτε παρέλαθον ἔτοιμα πλοῖα, συντηρημένα, ἐνισχυμένα καὶ ἀπανδρωμένα, ἔσπευσαν νὰ παράσχουν τὴν στήθεισαν ἐνίσχυσιν. «Ἐνα ποσὸν γύρω τῶν τεσσαράκοντα χιλιάδων λιρῶν συνελέγη εἰς τὴν Νέας Υόρκης καὶ ἔτεθη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. Δὲν εἰναι θέσια στοιχείων τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. Χρείαζονται κτίρια κατάλληλα διὰ τὰς δύο σχολάς, ἐγκαταστάσεις καὶ ἐργαλεῖα. «Ισως τὸ διπλάσιον ποσὸν νὰ ἔκαλυπτε τὰς στοιχειώδεις αὐτὰς ἀνάγκας.

Ἡ ἐφοπλιστικὴ συνεπῶδες, εἰσφορὰ πρέπει νὰ συνεχισθῇ, νὰ ἐκταθῇ καὶ εἰς τοὺς ἄλλους ἀγοραστὰς τῶν «Λίμπερτος». «Ηδη, καθ' ὅ ἔκ της Νέας Υόρκης μᾶς γράφουν, ἤρχισεν ὁ ἔρανος μεταξύ καὶ τῶν ἔκει ἐφοπλιστῶν μας. «Ἐλπίζομεν νὰ εἰναι καρποφόρος. «Ἐν καιρῷ θὰ δημοσιεύσωμεν τὸν σχετικὸν κατάλογον τῶν εἰσφορῶν. «Ἐν τῷ μεταξύ, ίδου τὶ ἔκαστος ἔκ τῶν ἀγοραστῶν τῶν 14 «Ελληνικῶν «Λίμπερτος» εἰσέφερεν:

Γεώργιος Βεργωτῆς	£ 5.000
Αδελφοὶ Γράτσον	£ 3.000
Σταύρος Λιβανός	£ 4.000
Νικόλ. Ρεθύμνης	£ 2.500
Φαμαλίδης — Αναστασίου	£ 2.500
«Μαραθών Α. Ε.»	£ 2.500
Ι. Καραϊς	£ 3.000
Περού Καλλιμανόπουλος	£ 3.000
Γ. Λαζαρός	£ 2.500
Ν. Κονδύλης	£ 2.500
Ν. Κουμάνταρος — Νιάρχος	£ 3.000
Μανδοφίλιππας — Πατέρας	£ 2.500
Γ. Λίνας	£ 3.000
Ν. Απόδικος — Κ. Μίχαλος	£ 3.000
Σύνολον	
	£ 42.000

Οι «Ανδριοι ναυτικοι

Εἰς τὴν «Ανδρον, τὸ κατ' ἔξοχὴν ναυτικὸν κέντρον, μὲ τὰς μακράς θαλασσινὰς παραδόσεις, πάμπολοι ἀκόμη εἰναι οἱ ἀνεργοι. Οι «Ανδριοι ἐφοπλισταὶ δὲν ἐπέδειξαν τὴν αὐτὴν πρὸς ἄλλους συναδέλφους τῶν δραστηριότητας εἰς ἀγορᾶς «Λίμπερτος», ἡ ἀλλοι τύπου πλοίων καὶ οὕτω οἱ καλοὶ, οἱ ἀπαραίμιλοι θαλασσινοὶ τῆς νήσου δὲν κατώρθωσαν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ ἔργα των, μετὰ τὴν τόσων ἑταν ἀγρίαν.

Θά ἐπετε τὸ ύπουργείον τῆς Ναυτιλίας μὲ ιδιαιτέρων στοργὴν νὰ φροντίσῃ διὰ τοὺς ἀιέργους τῆς «Ανδρον. Εἰναι στοιχεῖα πολύτιμα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. «Ἄσ διευκολύνθῃ ἡ πρόσληψίς των εἰς τὰς ἀποστολάς. «Ἄσ μη τοὺς ἀφίσωμεν ὑπὸ τὴν ἐντύπωσιν, δτὶ ηγονήθησαν εἰς τὴν δυστυχίαν των. Κακή αὐτὴ ἡ ἐντύπωσις καὶ δλέθριαι, πρὸ πατός, αἱ συνέπειαι της..

Οι ολίγοι λαθρέμποροι

«Ἄπο τὴν Νέας Υόρκης μᾶς μεταδίδουν τὴν πληροφορίαν, δτὶ ἡ Δημοκρατία τῆς Χονδούρας δὲν δέχεται νὰ καλύψῃ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς καὶ ἄλλα ἀλληλικῆς ιδιοκτησίας σκάφη.

Διαμαρτυρίαι, ως φαίνεται, διετυπώθησαν ἀπὸ μέρους τῶν Βρε-

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: 6, Mitre Street 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.

also at: HONGKONG

Cables: "YANNOULATOS,"

λεια χρόνον και αι άδικωλόγητοι ύπερεργία προεκάλουν και εις έμειναν εις άλλους πλοιοκτήτας μεγάλας ζημιάς.

«Αι ναυπηγήσεις ένν Έλλαδι θα έπρεπε για στοιχίουν ενθηνότερον από τα γειτονικά μας κράτη. Συμβαίνειν έν τούτοις τό άντιθετον. Και συγκεκριμένως, έχω εις κείμα πον προσφοράς έξι Ιταλίας και Αιγαίου διά ξύλινα σκάφη, χωρητικότητος 200 τόννων, εις τιμάς λίαν ικανοποιητικάς, ένν η ίδια έχητησαν διά τα ίδια σκάφη, άφ' έννος μὲν τιμάς διπλασίας τῶν ξύλινων περίπου και άφ' έπειτα χρόνον πλαδόσεως υπερδιπλάσιας. Ή διαφορά είναι προφανής και γεννή τό ενδιόγον έρωτημα, πώς θα δυνηθούν οι πλοιοκτήται μας, τῶν όποιων άπολέσθησαν κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου τὰ σκάφη, νὰ ναυπηγήσουν νέα ύπο τόσον δυνητεῖς και άσυμφόρους συνθήκας;

«Είς συνεχή έξι άλλουν τεύχη τῶν «Ναυτικών Χρονικῶν» ο αὐτὸς συνεργάτης σας, ἀσχολούμενος μὲν τὸ δίλον πρόβλημα τῆς Αἰγαίου, έδοκε μίαν πλήρη εἰσόντα αὐτῆς και ἀνέλυσε διὰ τὰ ζητήματά της. 'Ομολογούμενος εἰς τὴν Χώραν μας οὐδέποτε ἀνεπτύχθη τόσον λεπτομερῶς ἀπό τῶν στηλῶν τοῦ Τύπου και εἰς διὰς αὐτοῦ τὰς πτυχάς, ἵνα τόσον ζωτικὸν διὰ τὴν Οἰζουνιάν μας θέμα, οἷον είναι η Αἰγαία. Περὶ ήμερων πατέλευσεν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν ἐπό τῆς «Ούνδρα». Μὲ τὰ σκάφη αὐτά και μὲ τὰ ἀναμενόμενα ἔτερα πέντε τίσεντα τὰ θεμέλια τῶν προσπαθειῶν τοῦ συνεργάτη σας. 'Αλλὰ ταῦτον ζητούμων γεννάται και τὸ έρωτημα: Τὸ Κράτος, δηλαδὴ οἱ ἀριθμοὶ ἐν προκεμένῳ, θὰ ἐνδιαφερθοῦν και αὐτοὶ μὲ τὴν σειρὰν τῶν, διότε τὰ ἐλύτηρα παραδοθοῦν τὸ ταχύτερον εἰς τὰς καταλλήλους κείμας τῶν εἰδίκῶν; Διότι, ἂν η παραδόσεις ἐπιβοδινῆ και παραμενούντων ἐπὶ μαρῷ ἐγκαταλείπειμένα και γοργίς καμίαν συντήρησην, θὰ υποστοῦν—ξύλινα αὐτὰ σκάφη—τὴν ποικιλίαν έκ τῆς ἀστηρίας και τῆς παραμελήσεως φθοράν, διότις συνέβη και μὲ τόσα ἄλλα πολύτιμα ἔργα δια τῆς «Ούνδρα».

«Ἐάν πάλιν τὸ Κράτος σφεθῇ νὰ προβῇ εἰς τὴν σύστασιν κάποιου νέου πάλιν Κρατικοῦ ή ήμικρατικοῦ 'Οργανισμοῦ πρὸς διαχειρίσιμον και ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν, ἀσφαλῶς—κατὰ τόσα ὑπάρχοντα πρὸς ήμῶν παραδείγματα—καμία προκοπὴ δὲν θὰ σημειωθῇ και οἱ ἐλληνῖκοι λαδοὶ δὲν θὰ φάγῃ ψάρια. Διότι είναι ἀναμφισβήτητος η ἀλήθεια, καθ' ἓν τὸ Κράτος ποτὲ δὲν ἔπειρε καλὸς ἐπιχειρηματίας. 'Η δοθοτέρα ἐπομένως και ν' πλέον συμφέρουσα λύσις εἶναι νὰ κληθοῦν οἱ ἐπιχειρηματίαι και ν' ανατεθῇ εἰς αὐτοὺς η ἐκμετάλλευσις τῶν ἀλευτικῶν. Οὕτοι και τὸ Αιγαίον θὰ ὀφεληθῇ διά τῆς εἰσπράξεως σημαντικοῦ ποσοῦ ἐκ τῆς ἐπιτοήσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν και η ἀθνική μας οἰκονομία θὰ τονθῇ διὰ μᾶς νέας, πλούτου πόρου και παραγωγικῆς ἐργασίας».

Αθήναι 17.2.47

Μετὰ τηνής
I. ΚΑΛΟΥΨΙΔΗΣ

«Ἐπὶ τοῦ ίδιου ἀντικειμένου ἔλαθομεν και τὴν κατωτέρω ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

«Ἄφορομήν λαμβάνων ἀπό τὸ ἀρθρίδιον σας «Ἀλευτική Πίστης και Ναυπηγήσεις κρίνων σόπτημον νὰ φέρω εἰς γνῶσην σας τὰ ἀκόλουθα: Πρὸ τενων ημῶν ἔχητησα νὰ ναυπηγήσω δύο σκάφη 180 έως 200 τόννων ἔστασον και ἀπηθύνθην εἰς διάφορα ναυπηγεία τοῦ Πειραιῶς και τῶν νήσων μας. Αἱ τιμαὶ ποὺ μοι ἔχητησαν ήσαν... ἀστρονομικά Χίλιαι χροναὶ λίθωι δι' ἔστασον σκάφος γηνόν, χωρὶς κανένα ἔξοπλισμόν. 'Υπελόγισα, διὰ μὲ πετρόλιωμης ποσού διάλειμμας 150 λίτρων, ἔξαρτόματα κλπ., θὰ μοι ἐστοίχιζε κάπει σκάφος 2000 χροναῖς λίθαις περίπου και μὲ... ὀξτάμηνον παράδοσιν.

«Ἀπηθύνθην ἐν συνεχείᾳ εἰς ξένα ναυπηγεία και συγκεκριμένως εἰς ιταλικά. Μοι διεβίβασα ταῦτα προσφοράν ἀσυγκρίτως συμφεροτέραν. Τὸ δὲ περίεργον είναι, διὰ δύλιον και ἔξι Αιγαίου προσφοράς κατὰ πολὺ καλύτερους ἀπό τὰς ἐλληνικὰς και μὲ παράδοσιν τῶν σκαφῶν ἐντὸς τρι-

μήνων!

«Συμπέρασμα: Πῶς είναι δυνατόν για ἐνισχυθῆ η γαυπιγική μας βιομηχανία, διὰ τὴν ή ἀπλοτία και ή ἔλειψης δργανώσεως ἐκ μέρους τῶν ναυπηγῶν και τῶν ναυπηγούχων ποσού τούς προτιθεμένους νὰ κατασκευάσουν σκάφη εἰς τόσον δύσκολον θέσιν; 'Οσην δήποτε και ἀν' ἔχοντας οι τελευταῖοι οὐτοι καλὴν διάθεσιν νὰ ἐνισχύσουν τὴν ἐγγύων παντηγικήν, αἰσθάνονται ἀπογοήτευσιν ἀπό τὴν σύγχρονην τῶν αἰτονένων ἀσυμφόρους τιμῶν.

Μετὰ τηνής

ΑΛΕΞ. Γ. ΠΕΤΡΟΥ

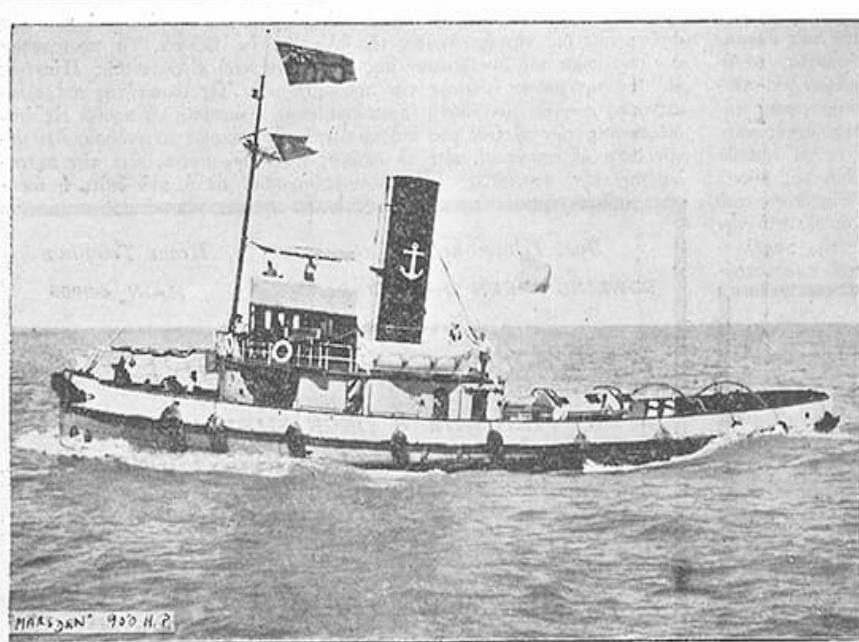
Αἱ ἀποζημιώσεις και η τιμὴ τῆς λίρας

«Αναφορικῶς μὲ τὰς ἀποζημιώσεις τῶν ἐπιτάκτων πλοίων και τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς τῆς χαρτίνης ἀγγλικῆς λίρας, ἔξεδόθη η κατωτέρω γνωμάτευσις τοῦ α' τμῆματος τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους, εἰς τὰ τεθέντα ὑπό τὴν κρίσιν του ἐννέα ζητήματα:

ΖΗΤΗΜΑΤΑ 1ον και 9ον (συναφῆ): Αἱ κατὰ τὸ ἥρθον 1 τοῦ Ν. Δ. ὑπ' ἀριθ. 92)46 επερὶ ἐκδικάσεως ἀποζημιώσεως ἐπιτάκτων πιλίων πλοίων ἀποζημιώσεις εἰς χαρτίνας λίρας 'Αγγλίας δὲν περιλαμβάνονται και τὰς περιπτώσεις καθ' ἡς αἱ ἀποδικασθεῖσαι εἰς δραχμάς ἀποζημιώσεις ἔχωνται θέσην ὑπό τοῦ Δημοσίου ή δύο λίρας πέρι τῆς δημιοτεύσεως τοῦ ἕν λόγῳ Ν. Δ. Αἱ ἀποφάσεις τῆς 'Εκπιμητικῆς Ἐπιτροπῆς 'Επιτάξεων και Ναυλώσεων, δι' ὅν καθοδίσθησαν αἱ ἀποζημιώσεις αὐταὶ, μὴ προσβληθεῖσαι νομίμως και ἐμπροθέσιως δι' ἐφέσεων, κατέστησαν τελεοδίκοι και ἀμετάκλητοι, διὰ τῆς ἐπετέλεσεως δὲ αὐτῶν ἔξειλε τὸ ἀντικείμενον και δὲν ὑπάρχει τοιοῦτον δικούς φυσικῆς κατά τὸ Ν. Δ. 92)46. 'Εάν οἱ εἰσπράξεις τῶν ἀποζημιώσεων εἰσέπραξε ταῦτην εἰς τὴν ἐπιφύλαξην παντὸς δικαιομάτου τούς, η ἐπιφύλαξης οὐδὲν ἀποτέλεσμα εἴχει, ἔφοδον δὲν ησκήθη ἐφεσις κατὰ τῆς ἐπιδικασίας τῶν ἀποζημιώσεων ἀποφάσεως και ἐγένετο αὕτη τελεοδίκος και ἀμετάκλητης (ἀριθ. 217 Ν. 4442). 'Η ἀπόφασις, μὴ προσβληθεῖσα παρήγαγε δεδικασμένον, μὴ διγόμενον ὑπὸ τοῦ λόγου Ν. Δ. 'Εάν, δημος, αἱ ἀποφάσεις αὗται προσβλήθησαν νομίμως δι' ἐφέσεων και αἱ υποθέσεις ἔχονται δικαιούσαν τούς, τότε αὗται δέον νὰ κριθοῦν ἐπὶ τῆς βάσει τοῦ πραναγερούμενον Ν. Δ. τος.

ΖΗΤΗΜΑ 2ον: Λαμβανομένου ὑπ' ὅπρη διτι, απὸ τῆς 1.9.1939 μέχοι 16ης Νοεμβρίου 1944, η σχέσις τῆς χαρτίνης λίρας πρὸς τὴν δραχμὴν δὲν διέτασι νομοθετικῶς η δι' ἄλλης ἐποιημένη πράξεως τῆς Πολιτείας, τὸ Νομικὸν Συμβούλιον, λόγῳ ἀνταρτόζας νόμου, φρονεῖ, διτι πρόκειται περὶ ζητήματος πραγματικοῦ, ὑπόκειμον εἰς τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Ε.Ν., και ἀδυνατεῖ νὰ ἐπφέρῃ γνώμην περὶ τοῦ ζητήματος, ἀπὸ ποιὸν χρονικοῦ σημείου η δραχμὴ περιέπεσεν εἰς τὴν σχέσιν τοῦ πλήθυστον νομίμωτος μέχοι τῆς ήμέρας τῆς 16.11.44, διτι ἐγένετο η πρώτη μετὰ τὴν ἀπελευθερώσεων σταθεροποίησις τῆς δραχμῆς και η ισοτιμία αὐτῆς πρὸς τὴν χαρτίνην 'Αγγλικήν λίραν, διὰ τὸ τόπον ἔκποτε και ἐφ' ἔξης χρόνον.

Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ὁ εἰσηγητής κ. Λάιος, μειονήτον, ἔξέρεσε τὴν γνώμην, διτι, ἔφοδον ὑπάρχουν η ηδελον ὑπάρχει περιπτώσεις φυσικῶν δραχμῶν μὲ ισοτιμία χαρτίνης 'Αγγλικῆς λίρας, διὰ τὸ ποιόν διάστημα ἀπό 1.9.39 μέχοι 16.11.44 (πρώτη μετὰ τὴν ἀπελευθερώσεων σταθεροποίησις), είναι δὲ γεγονός ἀναμφισβήτητον διτι, κατὰ τὴν περιόδον ταῦτην, η ισοτιμία τῆς δραχμῆς πρὸς τὴν 'Αγγλικήν λίραν (τ. 'Αγγλ. Λίρα δοχ. 550), διεπαρχήθη ὑσιδωδῆς και η τιμὴ τῆς 'Αγγλικῆς λίρας ἀνήλθεν δύλιγον μὲν ἐν ἀρχῇ, ἀλιτωδῶς δὲ δραδίτερον, εἰς δεκάδας και ἐπιστολάδας κιλαίδων δραχμῶν, τὸ πραγματικὸν δὲ τοῦτο γεγονός δὲν δύναται νὰ παρορθῇ και λογισθῇ η τιμὴ τῆς μᾶς χαρτ. ἀγγλικῆς λίρας κατὰ τὸ τόπον ἔκποτε η ηδελον δημοπλευρῆς, ἀλλ' είναι νόμιμον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅπρη δικούς η πραγματική κατάστασις και η φύσιμος τῆς τιμῆς τῆς λίρας πρὸς τὴν δραχμὴν νὰ γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν τιμῶν τῆς τότε ἐλευθέρας άγορᾶς ἔξενερσικούμενης διὰ πανιδός νο-



Compania Argentina de Navigacion
(ANGEL CARDELLA LDA)

Night and Day

TOWAGE
Services at
BUENOS AIRES
and La Plata
Sole European Agents:

Geo. C. Moody & Son,
38, Gt. St. Helens, London E.C. 3.

μέσον. Πρός τούτο δύνανται νά χρησιμεύσουν βοηθητικώς οι ύπό της Γενικής Δινεσεως Φορολογίας τοῦ "Υπουργείου Οικονομικῶν συνταχθέντες πίνακες (τεύχ. 1945) και πάν αλλο στοιχείον συντελούν πρός ανένευσην της ἐν τῇ έλευθερῷ άγορᾳ τιμῆς.

ZHTHMA 30ν καὶ 40ν (συναρρῃ): "Εάν δι' αποφάσεως τῆς 'Εκτιμητικῆς 'Επιτροπῆς ώρισθαις αποζημιώσις εἰς δραχμάς καταβλητέα κατὰ μήνα, τότε ἡ πληρωμή δέον νά γίνη δι' αναγωγῆς τῶν δραχμῶν εἰς λίρας κατὰ τὴν ισοτιμίαν τῆς λίρας πρὸς τὴν δραχμὴν κατὰ τὴν ήμέραν τῆς έκδόσεως τοῦ ἑντάλματος πληρωμῆς.

Τι γενιστεῖς δίως, ἔναν κατὰ τὸν μηχανισμὸν τῆς ἀρμοδίας οἰκονομικῆς ὑπηρεσίας δὲ ἐξόδετα ἔνταλμα πληρωμῆς, ὃς συνέβαντεν ἐν τῇ οἰκονομικῇ διαχείριση τοῦ Y.E.N. (δι. 21694 τῆς 29.11.46 ἔγγραφον Δ. Θ. M.), ἡ δὲ καταβολὴ τῆς ἀποζημιώσεως γίνεται κατὰ χρόνον, καθ' ὃν διὰ νέας σταθεροποίησες ηὔξησθη ἡ εἰς δραχμάς ἀξία τῆς λίρας;

Εἰς τὴν περίττων τάντην δέον νά θεωρηθῇ ὡς ἡμέρα ἐκδόσεως ἑντάλματος πληρωμῆς, ἡ ἡμέρα τῆς κοινοποίησεως τῆς ἐπιδικαζούσης τὴν ἀποζημιώσιν αποφάσεως τῆς 'Εκτιμητικῆς 'Επιτροπῆς, ἀφοῦ κατὰ τὸ ἄνω ἔγγραφο τῆς Δ. Θ. M., ἥπα τῇ κοινοποίησει τῶν αποφάσεων προσήχοντο εἰς τὸν Γεν. Διαχειριστὴν οἱ δικαιούχοι καὶ ἐπληρωνόντο. 'Εάν δὲ οἱ δικαιούχοι ἐπληρώνοντο ἡμίαν ὡς ἔξοδίκως ἐπληρωφοροῦντο, διτε ἔξεδόθησαν ὑπὲρ αὐτῶν ἀποφάσεις καὶ χωρὶς νά κοινοποιηθῶσιν αὐτοῖς τοιαῦται, τότε ὡς ἡμέρα ἐκδόσεως ἑντάλματος πληρωμῆς δέον, νά θεωρηθῇ ἡ ἡμέρα τῆς πληρωμῆς, ἀναλόγως δὲ τῶν περιστάσεων τούτων (ἡμέρα κοινοποίησεως τῆς ἀποφάσεως ἡ ἡμέρα πληρωμῆς) δέον νά γίγνεται καὶ ἡ ἀναγωγὴ τῆς λίρας εἰς δραχμᾶς ἐπὶ τῇ βάσει τῆς κατὰ τὰς ἡμέρας ταῦτας κρατούσης ισοτιμίας τῆς λίρας πρὸς τὴν δραχμήν.

'Εάν πρὸ τοῦ διοικού καθορισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως δι' αποφάσεως τῆς 'Εκτιμητικῆς 'Επιτροπῆς ἔχορηγήθη προσαταβολικῶς εἰς δραχμάς χρηματικὸν το ποσόν, ὑπὲρ τὸν ὅρον τοῦ συμφημισμοῦ τούτου εἰς τὸ δοστικὸν ἐπιδικασθόμενον ποσόν, τότε ἡ ὅλη ὑπόθεσης δέον νά θεωρηθῇ ὡς ἔκκρεμής καὶ γά γένεται νέος καθορισμός τῆς ἀποζημιώσεως κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ N. Δ. 92)46.

ZHTHMA 50ν: 'Εάν μὲν τὸ διά τῆς ἀποφάσεως τῆς 'Εκτιμητικῆς 'Επιτροπῆς καθορισθεν ποσὸν ἀποζημιώσεως εἰς δραχμάς ἔξοφλήθη ἐν τῷ συνόλῳ ὡς εἰρηται, ἡ ἀπόφασις ἔξετελέσθη καὶ δὲν ὑπάρχει ἀντικύμενον πρὸς νέαν κρίσιν καὶ προεμφορὴν συμφημισμοῦ εἴτε ὑπέροχον ὅρον τὸ ποσόν τῆς ἀποζημιώσεως, εἴτε ἡλαττωμένον. 'Εάν δὲ ἡ ἀπόφασις δέον ἔξοφλήθη ἐν τῷ συνόλῳ, ἀλλ' εἰχε δοῦλη προσαταβολή, τότε δέον νά θεωρηθῇ ὡς ὑπόθεσις ἔκκρεμης καὶ γά γένεται διτε ἀνατέρῳ εἰρηται (ζήτημα 30ν καὶ 40ν ἐν τέλει). Τέλος, ἔάν διά τῆς ἀποφάσεως καθορισθεῖσα ἀποζημιώσις ὁρεύεται διόλητης, τότε, κατὰ μείζονα λόγον, ἡ ὑπόθεσης δέον δια τοῦ νά θεωρηται ἔκκρεμής καὶ νά γίγνεται νέος καθορισμός τῆς ἀποζημιώσεως ἀτ' ἀρχῆς, κατ' ἔφαρμογιν τοῦ N. Δ. 92)46, ἐν συνδυασμῷ πρὸς N. 4442.

EIII TOY 60ν ZHTHMATOS ζέοντος οὕτω: «Η 'Εκτιμητική 'Επιτροπή ζητήσασα τὴν ἀξίαν τοῦ ἐπιταχθέντος ἀτμοπλοίου εἰς α' ποσὸν ἑκατομμυρίουν κατὰ μήνα Σεπτεμβρίου 1944 καὶ εἰς ποσὸν α-ζ κατὰ Μάρτιου 1946, είναι δινατάν δι' ἀναθεωρήσης, τότε, κατὰ μείζονα λόγον, ἡ ὑπόθεσης δέον δια τοῦ νά θεωρηται ἔκκρεμής καὶ νά γίγνεται νέος καθορισμός τῆς ἀποζημιώσεως».

'Επαναλαμβάνοντες περίον τὰ ἴδια ζητήματα: 'Εάν μὲν ἔξοφλήθη ἡ ἀποζημιώσις, ἡ ὑρισθεῖσα διά τῆς ἀποφάσεως τοῦ ἀτμοπλοίου εἰς α' ἑκατομμυρίουν, ἔξελται τὸ ἀντικύμενον καὶ οὐδεμία ἀναθεώρησης είναι δεκτή, καθ' ἡ προειρηται. 'Εάν δὲ πρόκειται νά καθορισθῇ νέα ἀποζημιώσις, αὐτή γενιστεῖ νῦν τὸ πρῶτον ἔλευθερος κατὰ N. Δ. 92)46, ἐν συνδυασμῷ πρὸς N. 4442 καὶ εἰνα δυνατή ἡ ἀναθεώρησης καὶ ὁ καθορισμός ἄλλου ποσού διαφόρου πρὸς τὸ ποσὸν τοῦ α' ἑκατομμυρίων. Ζητημα συμφημισμοῦ δέν ιδρίσταται.

EIII TΩN 70ν και 80ν ζητημάτιον δίδεται ἀπάντησης ἀνωτέρῳ.

'Ο Νομαρχός Σύμβουλος τοῦ Κράτους παρὰ τῷ Y.E.N.

ΣΤ. ΛΑΓΟΣ

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.

Καλωσορίζοντας τὸ πρῶτον "Λίμπερτο,"

Πρὶν λίγες μέρες, τὸ πρῶτο ἔλληνικό «Λίμπερτο» μπήκε στὰ φαναρία τοῦ Πειραιῶς. Λέμε ἔλληνικά καὶ ἐννοοῦμε ἐλλήνας ἡ ν ἵ καὶ δὲ δηλητή τὴν σημασία. Γιατὶ «Λίμπερτο» δῆθεν ἔλληνικά, μπῆκαν πολλές φρεστικές χρόνια τώρα, στὰ ἔλληνικά λιμάνια. 'Ελληνικά καὶ ἐμεταπλεύσεως σκάφη είλεαν τὴν ἔλληνικὴ σημαία γιὰ τὸν τέπο καὶ εὐτυχῶς ἔλληνικά πληρώματα γιὰ νά βγάζουν τὸ φρεάτικο τουν. Πέραν ἀπό αὐτό, τίποτε. Καὶ αἱ ναυλώσεις καὶ ἡ διάθεσις τῆς κυριότητος, ξένη «Ἀμερικανική». Ξενοῦντο κάτω ἀπὸ τὰ προστάγματα τοῦ «WAR SHIPPING ADMINISTRATION» καὶ γιὰ λογαριασμὸν τῆς ίδιας αὐτῆς ὑπηρεσίας εἰργάζοντο. Τὰ λέγαμε χρωτικά. 'Οντειρόησαν μερικοὶ ρωμανοί τοῦ μ' αὐτὰ τὸ φυτόριο καποιας Κρατικῆς Ναυτιλίας. Τὰ ωνόμασα, «εβαπόρια τοῦ λαοῦ» καὶ ἐξάναμπε πάνω τους τὸν ἀνεργιήγοντος πειραματίου μας.

Πάνω στὰ πολύταβα αὐτὰ πλεύσαμενα ἀσχημονήσαμε.

Σκληροὶ, πολὺ σκληροὶ ἡ λέξη, μά ἀποχάδης ἀληθεστάτη. Διαχειρίσεις, πληρώματα, Λιμεναρχεία, πολυποικίλοι κρατοὶ ἐντολοδόχοι, αὐτεξίλεγκτοι καὶ αὐτούς, ἀφηνίασαν γιὰ νά κορέουν πάση εἰδους ταπεινές ἐπιδεώξεις καὶ ἰδιοτήτες. Περίπτωτο τὸ πειρί της Κρατικῆς Ναυτιλίας ἔγινε φυτόριο μούχλας καὶ ἀποσυνθέσεως.

Ἐδυτυχώς, ἡ ιστορία αὐτή τελείωσε! Τελείωσε, γιὰ νά δικαιώσῃ, γιὰ μά ἀκόμη φρούριο, τὴν ἀποψη τῶν ἀλλοι, τῶν...καθυστερημένοντος, αὐτῶν ποὺ ἐπιμένουν νά νομίζουν, διτε μόνον ἡ ιδιοτικὴ πρωτοβούλιο μεγαλουργεῖ καὶ μόνον δύνανται ὑπάρχη μάτι πραγματικοῦ ἐνδιαφερούμενον, ἀναπόσπατα καὶ προσαγεται καθέ οἰκονομική ἐπιχείρησης καὶ ὑπόθεσις. Τὴ δέ «Εμπορική Ναυτιλία είναι οίκονομη ἐπιχείρησης 100.000».

Τὸ «Λίμπερτο» ποὺ ἀραιέται ποτὶ λίγες μέρες στὸν Πειραιᾶ, ἡταν τὸ «Γρηγόριος Κ. III.» τῆς ἑταίριας «Ἐλληνική». Τὸ φροτίον τον είναι καὶ πάλι, διποτὶ φρούριο καὶ προστατευόμενον τοῦ λιμανού.

Εἶχαμε τὴν εύτυχην νά αἰσθανθοῦμε πρῶτοι τὴν καρδιὰν ἀπὸ τὸ πρώτον ταξίδιον. Παραπλήσια διολογούμε μὲ εἰλικρίνεια, διτε ἐνοιώσαμε στὸν καμπούδα μας. Ξανά, υπερέστη απὸ μαρκῷ ἀναστολή, τὸ βάρος καὶ τὶς ἀνησυχίες εἰδυνών, ποὺ γιὰ κάμπτοσο καὶ ποτέ φανερα. Κακὰ τὰ φρέματα. Πόμπα—πλώρα, ζαναγροφεῖ, καὶ προπολεμάκι, η ναυτική ἔργασία ἀνδύνητη καὶ ἐπιλημμένη. «Ἄν θέλουμε, ἀς κάμονεις καὶ ἀλλοις. Θά φθάσουμε στὸ λιμάνι καὶ κάποιο μάτι ἀσυγκάντη καὶ διληρὸς δὲ ζητήση λόγο τῶν πράξεων μας. 'Η Λαρισσαὶ, η παρασκευή τοῦ Κράτους, καὶ ἀνθρώπων. Θά ἀναγνωρίσουμε στὸν «Γρηγόριον Κ. III.», καὶ τι, ποὺ νά μοιάζῃ μὲ τὸν τέως ἀπυγήσατα τὰ Φίλιππο, Μαί τι νά γίνη; «Ἔτσι είναι ἀκόμα ὁ παλιόσομος!...»

Λέμε, φθάσαμε ἡδη στὸν Πειραιᾶ. «Ἀπὸ τὴν ἡμέρα τῆς παραλαβῆς, μόλις ἔνας μῆνας πέρασε. Καὶ τώρα, προκαλό καθέ παστο ποτὸν Θωμᾶ νά ἐλθῃ καὶ νά θέσῃ «δάκτυλον στὸν τύπο τῶν ἥλων. Νά βάλῃ τὸ χέρι στὴν καρδιὰ καὶ νά δοκιμήσῃ καὶ πῶς νά κατευθύνῃ τὴν πληγίσηση τον. Καὶ θὰ προσήνη καὶ θὰ πάρῃ μάτι προπολεμάκι. Καὶ αὐτὸς καὶ ὅλοι οἱ ἄλλοι ἐφοπλισταὶ μας. 'Η Ναυτιλία ποὺ ὀγκώθηκε σὲ θαυμαστὸ ἐπίπεδο ἐδῶ καὶ λίγα μόλις χρόνια, σ' αὐτοὺς διετέλεσα πρὸ παντὸς. Στὸν Κουλουκούντη, στὸ Λιβανό, στὸν Γουλανδρή, στὸ Δραγούνη, στὸ Σταθάτο, στὸν Καλλιμανόπουλο, στὸν Κεφαλονίτες, τὸν Ανδριώτες, τὸν Χιώτες!...»

Βέβαια, καὶ οἱ ἔργαζόμενοι συνεισέφεραν τὴν ἔργασία τους. Τὴν πολλὴ καὶ τὴν καλή. Πιρηὶ πεῖρα, όμως, μᾶς πεῖσει, διτε ἡ προσφορὰ τοῦ ἔργαζομένου δὲν μπορεῖ, δυστυχῶς, γιὰ συντελέση στὸ ἄρτιον. Χρειάζεται, πολυχρονίζεται μάλιστα καὶ διεγοδότης μὲ τὴν πεῖρα καὶ τὴν ἀξία του! Ναυτιλίας είλεαν καὶ ἄλλοι. 'Η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Γαλλία. «Ἐπαναφ., όμως, νά τὶς έχουν, εἰδὺς δὲν έταφαν νά ὑπάρχουν καὶ διεγοδάτες. 'Ακόμα καὶ στὴ δική μας οἰκογένεια. Ναυτικοὺς καλούς, ἀρίστους ἔχει καὶ τὸ Γαλαξεῖδι καὶ τὸ Λιτόχωρο καὶ η Κύμη καὶ η Μάνη!.. Ναυτιλία, όμως, δὲν έχουν!..

Τὸ «Γρηγόριος Κ. III.» θὰ ἀπολογηθῇ ἀμέσως ἀπὸ πολλὰ ὄλλα ἔλληνικά, κανονιόγνα, μεγαλοπρεπὴ φροτηγά. Εὐτυχῶς. Τὰ δυνατά μας παίρνουν σάρκα καὶ δοτά. «Οσοι πατοὶ προσέλθετε. 'Ἄς κάμονεις τὸ σταυρὸν μας καὶ δις καταπαυστοῦμε μὲ εἰλικρίνεια, μὲ δοξεῖ, μὲ ζῆλο νά ξαναδημογήσουμε τὴν Ναυτιλία μας.

Μακάρι νά προκόψαμε μὲ τὰ «εβαπόρια τοῦ λαοῦ!.. Μακάρι τὰ ἔκατον «Λίμπερτο» τὸ πρῶτον καποιας Κρατικῆς Ναυτιλίας!.. Δικά μας εἰλικρίνεια!.. Οσοι περισσότερα γίνονται, τόσο εὐκολότερον είλεαν τὴν ήμερη σημαία της Κρατικῆς Ναυτιλίας!.. Μακάρι τὰ δικά μας εἰλικρίνεια!..

"Οσοι οἱ πατοὶ προσέλθετε τώρα. Καὶ αὐτὰ τὰ βατόρια δικά μας εἰλικρίνεια!.. Οσοι περισσότερα γίνονται, τόσο εὐκολότερον είλεαν τὴν ήμερη σημαία της Κρατικῆς Ναυτιλίας!.. Άλλα χρειάζεται μία προϊόντες: «'Οσο περισσότερο τὰ ποντίκια, μὲ δύστη, τόσο εὐκολότερα θα είλεαν τὴν ήμερη σημαία της Κρατικῆς Ναυτιλίας!.. Καὶ ξαναλέμειε εἰς τὸν τρόπον τοῦ πειράτη...»

ΘΑΝΑΣΗΣ ΙΙ.

ΣΑΦΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΤΟΥ Κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Τώρα, πού έτελείωσαν όλοι την άγοράν των έκαπον «Λίμεντς», τά δόται, διοικογνωμένως, πρόσκειται νά παιζον πρωταρχικόν ρόλον εις τήν μεταπολεμικήν ναυτιλασίην μας άναστργόρθησιν, ελεύθερης, νομίζουμεν, καρδός νά καθήσιμεν κάτω και νά έξετάσωμεν με ψυχαριάν και σοβαρότητα τά μεγάλα ναυτιλιακά μας προβλήματα με τήν άποφασιν νά μή σημειωθεί μέρος τό τρατέζ, αν δεν τά λάθοςμεν κατά τήν καλύτερον δινατόν τρόπον. Καί είναι πολλά και μεγάλης σημασίας διά τήν ναυτιλιακήν μας ιπόστασιν τά προβλήματα αντά. Διά νά καταλήξιμεν, δώρος, εις έπιτυχείς λύσεις, πρέπει, πρωτίστως, νά προεταμασθόμεν διανοητικῶς και ψυχικῶς όλοι οι ένδιαιρεφόμενοι και νά δημιουργήσωμεν τήν άτμοσφαραν τής καλής πίστεως και τής άμοιβαίς έμπιστοσύνης και τής άλληλο - κατανοήσεως, διότι, έταν έξακολονθήσιμων ο δένας νά λέγη μαρτίον και ο ἄλλος απόρο, καλύτερον είναι ωρές κάν νά έπιχειρήσωμεν τήν άντιμητάσιν τών ζητημάτων, άλλα διαθέτεις νά καθείς νά τραβήξῃ τών δόμον του, δώρος έγινετο μεχρι τούδε.

Καί πρώτα - πρώτα, πρέπει κατά βάσιν νά συζητηθή ποιά θά είναι η θέσις τών ναυτιλιακῶν έπιχειρήσεων άπέναντι τού Κράτους. Αντό είναι τό θεμελιώδες ζήτημα και έταν αντό τού θυμισθή κατά τρόπον σαφή και κατηγορητικόν και η θύμισης αντή κατοχυρωθή διά κάποιας έποισμον και άνεπεύστον παρεμπινούν πράξεις, ενώκαλα θά προχωρήσωμεν εις τήν έπιλυσιν τών άλλων προβλημάτων, τών δόπιων ή τοιωτή ή τοιωτή λύσης θά έξαρτηθή έτον τού βασικού καθορισμού τών σχέσεων μεταξύ Κράτους και ναυτιλιακῶν έπιχειρήσεων.

Προστάσιον τό ζήτημα τούτο, διότι, έταν άνασκοπήσωμεν τήν πρόσφατον, ίδιοις, ιστορίαις τής Εμπορικής μας Ναυτιλίας, θά ίδωμεν διότι μεγαλύτερα περιπτέται τής και αί άναστατώσις, ποι τήν κατέτροψαν και τήν έταλάντειαν, ώριειντον άπολετιστών και μόνον εις τήν άναμειν τού Κράτους εις τήν έσωτερον τών ναυτιλιακῶν έπιχειρήσεων. Καί ή άναμεις αντή, πού ηρχισε νά έδηλωσται ένεργότερον κατά τά τελευταία πρό τού πολέμου ετη, έγινεν έντονωτέρα κατά τήν πολεμικήν περίοδον και συνεχίζεται εισέται.

Πρέπει, λοιπόν, νά ξεκαθαρισθή, μιά γιά πάντα, τό ζήτημα αντό: Ποιαν θέσιν προτίθεται τό Κράτος νά λάβη ξαντή τής ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως; Θά έπιμεινή επί τής άσκησης ένεργον παρεμβατισμού; Θά περιορισθή μέσα εις σαφῶς περιγεγραμμένα δρια; Θά έλισσεται αναλόγως τών περιστάσεων και τών έκστοτε πνεόντων ίδεολογιών ανέμων; Θά έπαρξη μία καθαρό και σαφής και ήγγυημένη δήλωσις, διότι η ναυτιλιακή πολιτική τής Ελλάδος είναι ή Α ή Β, τήν δόπιαν ύποχρεωτικῶς θά άποκλουθήσουν αί διάφοροι κυβερνήσεις, άσχετως πολιτικῆς άποχρώσεως, ή με κάθε κυβερνήσεις άλλαγήν θά μᾶς πάντη ή άγωνία διά νά πληροφορηθῶμεν τί ίδεας έχει ο νέος ύπουνγός; Θά γνωρίζουμεν, διότι η Διαιρήσις τής Ναυτιλίας είναι τό άπρόσαπον Κράτος ή θά έξαρτομεθαί από τάς γνώμας και τά καπτίσια τού Α ή τού Β Διευθυντού ή άλλου άξιωματούν, ή ποιος, έν δόματι τού Κράτους, θά διευθύνη, δώρος αντός θέλει, πολλάκις με άντιμέτους κατευθύνεις άπό τών προσάπογχον των;

Αντά τά έρωτήματα πρέπει, κατά πρώτον λόγον, νά μᾶς άπασχολήσουν και έπ' αντόν πρέπει νά δοθούν σαφεῖς, κατηγορητικά και ήγυγημένα απαντήσεις. — Άλλα άπό ποιον, θά έρωτήση τις, άναμενομεν τάς άπαντήσεις αντάς; — Άπο ποιον άλλον, παρά άπό τό Κράτος. — Άλλ, άπό ποιον Κράτος; ήρκωσαν προσθέτες μόλις προσθέτες άπό έπιστημα χειλή. — Αφήσατε πρότον νά άποκτήσωμεν Κράτος και βλέπομεν. Αντή ή άπαντήσεις, διοικογνώμεν, διότι μᾶς άπεστόμωσε. Διότι, πράγματι, δυόμιση περίπτων χρόνια μετά τήν άπελευθέρωσιν, ή δύστυχος αντός τόπος ταλαντεῖται άπομη και χαροπαλείται και άναστατώνεται και αιματοκυλίταιται και έχει καταντήσει νά κάθεται εις τό έδωλον τού καπτηγορυμένου ένοπλον διεθνούς δίκαστηριού, νά δέχεται θύρεις και προσβολάς, έναντιν τών δόπιων δένημορφων ούτε κάν νά διαμαρτυρηθῇ. Βέβαια, ποδ τής καταστάσεως αντής, είμεθα ύποχρεωμένοι όλοι νά κυριούμεν τήν κεραμήν και νά δείχωμεν ήπομονήν και νά άναμείνωμεν τό πέρασμα τής θνέτης.

Πρόσφατον, έπομένως, θά ήδυνατο νά θεωρηθή τό νά διατυπώνωμεν τήν άξιωσην νά ίδωμεν ένα Κράτος ήρεμον και μελετημένον και έλενθέρον από πέμπτες και άγωνίας, διά νά συζητήσωμεν ψυχαριάις περὶ ναυτιλιακῆς πολιτικῆς και κατά μείζονα λόγον νά άξιωσωμεν νά μᾶς δώση σαφεῖς

άπαντήσεις εις τά άνωτέρω έρωτήματα και νά μᾶς έγγυηθῇ διότι αί ληφθούμεναί άποφάσεις θά τηρηθοῦν.

Παρα τάδε, δύως, έστω και ίπέ τάς παρούσας συνθήκας, θά ήμπορισμενάν ή αντιμετωπίσωμεν τό ζήτημα, τούλάχιστον, κατά βάσιν και εις τάς γενικάς του γραμμάς. Τώρα, μάλιστα, δην εις τήν Κυβερνητικών συμμετέχουν όλα σχέδιον τά πολιτικά κόμιματα, τά δόται - αίς έλλισσομεν - θά διευθύνη εις τό μέλλον κατ' έναλλαγήν τάς τύχας τής ζήτημας, θά ήτο δινατόν διά τά καταλήγοντας ένεργητούς προτοριούν στόλον, νά τόν διατηρηθοῦν και νά τόν άναπτεξῃ; Έναν έχουμεν ούμπων γνώμην έπ' τού έρωτήματος αντόν και έναν ή βασική αντή άρχη θεωρηθή ής άπαράβατος και ής άνστηρως σεβαστή και από τούς έκαστοτε ήπουνγούς και από τά δργανα τής Διαιρήσιος Ναυτιλίας, τότε θά γνωρίζουμεν διότι ούσιονδήποτε θά τημα έμφανται πρός γένουσιν, θά ενηρη ένδολως τήν λίστην του και διότι η ναυτιλιακή έπιχειρήσης θά άπαλλαγή άπό τάς άγωνίας και τούς έφιάλτας και τάς καταληπτικάς γρατικάς παρεμβάσεις, αί δόπια πολλάκις τήν έφεραν εις τήν άπογνωσιν.

Έαν τό αίτημα αντό γίνηται ξεκαθαριστόν σύμβολον πίστεως τών διαφόρων πολιτικών κομμάτων, τά σοβαρώτερα έπ' τών σήμερον έκκρεμοντων ναυτιλιακῶν ζητημάτων θά έλλονται ταχέως και αίτομάτως. Τό ζήτημα, αίφνης, τής φροδοτογίας τής Ναυτιλίας δέν θά άντεμετωπίσετο από τό Κράτος με τήν στενήν δημιουργικήν αποφένη, άλλα θά έφρασμετο με τό εύρη πνεύμα τής προστασίας μιάς άτομικής πρωτοβούλιας έξαρτητος συμφερούσης και εις τό Κράτος και εις τό Κοινωνικὸν Σύνολον και εις τό Εδών, μιάς άτομικής δημιουργικότητος άξιας πάσης κρατικής ήποτηρίσεως και ένθαρρυνσεως. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατανήσηται γάγγρανα, ποδ τόπον γράφεται τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τά άλλα, έπιστης, ζητήματα, ποδ έχονται δημιουργηθή κατά τόπον πολέμου και μετ' αντόν, διστού ούδαφοι πρατικού στόλο, αί άπεστη πιέσεις τών περιστάσεων και τών άγκωντος ήπουνγούν και πράγματα και άναμενοντα και άναμενοντα εις ναυτιλιακή έπιχειρήσεις εις τήν ναυτιλιακήν έπιτηματα τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τά άλλα, έπιστης, ζητήματα, ποδ έχονται δημιουργηθή κατά τόπον πολέμου και μετ' αντόν, διστού ούδαφοι πρατικού στόλο, αί άπεστη πιέσεις τών περιστάσεων και τών άγκωντος ήπουνγούν και πράγματα και μή έχονται ήπουνγούν ίδεας περὶ Ναυτιλίας, τάς άπομικάς τον πραταλήρησεις και έπιδιώξεις, αί δόπια ένιοτε τείνονται πρός ναυτιλιακήν έπιχειρήσεις εις τήν ναυτιλιακήν έπιτηματα τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηροῦνται έπ' ζηζη. Τό ναυτεργατικόν ζήτημα αφ' έτεσσον, τό δέπιον τένει νά κατατηρήσηται έπιγραφανα, ποδ ούρασμα τού ναυτιλιακού μαζ διαγνωσιού, θά έταπτοπετέο ένδολως κατά τόπον τού ούτεν, δισταί και αί δίστα και λογικαί άποψεις τών ναυτεργατών νά Ιστονούνται και αί ναυτιλιακή έπιχειρήσεις νά διατηρηθοῦν τήν έκαντητα νά συναγωνίζονται έπιτυχως τάς άπτηζούς σημασίας και νά διατηρο

καὶ τάναλιν. Καὶ τοῦτο δύναται γὰρ γίνη ἀριθμὸς σήμερον, δόπτε εἰς τὴν Κυβέρνησιν συμπτόμτουν ὅλα σχεδὸν τὰ πολιτικὰ κόμματα, τὰ δόπια ὃν ἀσκήσουν τὴν διακυβέρνησην τῆς χώρας ἐπὶ μαρχῶν —άς ἐλπίσωμεν— χρονικὴ περίοδον. Καὶ, ἀριθμῶς, λόγῳ τοῦ γεγονότος αὐτοῦ, θὰ δηνάμεθα γὰρ πιστεύουμεν, ὅτι ἡ χώραξες σήμερον μᾶς κρατικῆς ναυτιλίας πολιτικῆς εἰς τὰς γενικὰς της γραμμὰς θὰ ἔχῃ βάσιμον σταθερότητα, ἀφοῦ θὰ ἔχῃ γίνει ἀποδεκτὴ ἀπὸ τὸν πολιτικὸν κόσμον τοῦ τόπου ἐν τῷ μεγάλῃ πλειονηφίᾳ του.

Σαφῆ, λοιπόν, καὶ σταθερὰν κρατικὴν γνωτιλιακὴν πολιτικὴν κέχειται νῦν κυβερνήσις τὸ Κράτος σήμερον, εἰς μίαν στιγμὴν κρίσιμον, τῷ ὅντι, διὰ τὸ γνωτιλιακὸν μέλλον τῆς χώρας.

Βέβαια, όποις είπομεν, πολλά καὶ μεγάλα ἄλλα ζητήματα γενικωτέρας καὶ ἐθνικῆς σημασίας ἀπόφοιτον τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐπομένως διὰ μέντος διὰ τὴν ἔξτατην εἰδικωτέραν ζητημάτων, διὰ τὴν γαντιλακά. Δυστυχῶς, δημοσ., τὰ ζητήματα αὐτά δὲν δύνανται νὰ παραμένουν ἐπ' ἄπειρον ἐκπεμψῆ, ἀναμένοντα τὸν εὐθετώτερον χρόνον, ὃ ὅποιος τόσον δραστήριος δεν εἴναι ὁ ὄγκος ὃς τὸν τομέα τῆς γαντιλακῆς μας δραστηριότητος δεν είνεια διεύθευση νὰ κεριτῶμεν ἐντὸς τῶν στενῶν ἀλληγορικῶν πλασιών. Ἡ Ναυτιλία μας δὲν είναι μία τοπική βιομηχανία, παρακολουθῶντα τὰς ἔξελιξεις τῆς ιδικῆς μας οἰκονομίας είναι ἐμπειρεγμένη εἰς τὸν παγκόσμιον γαντιλακὸν ὄργανομόν, τοῦ ὅποιού ἀποτελεῖ ἀξιόλογον μέρος. Εἴμεθα, ἐπομένως, ὑποχρεωμένοι νὰ παρακολουθῶμεν τὰς παγκοσμίους γαντιλακάς ἔξελιξεις, νὰ κεριτῶμεν κατεύλητος μέσα σὲ διεθνῆ πλασιά, νὰ στέκωμεν πάντοτε ἀγραντοί καὶ νὰ ἀλισσώμεθα ταχεῖα, εἴτε διὰ νὰ παραπέμψουμε πλήγματα, εἴτε διὰ νὰ καταλάβουμεν δέσις, εἴτε διὰ νὰ ἀποσπάσουμεν ἀπό πανισχύρους συναγωνιστὰς καὶ νὰ τὰς διατηρήσουμεν.

"Η Ναυπίλια μας δὲν δημιορεῖ νὰ ἀνιψέντ τὴν τακτοποίησιν ἄλλων Σητημάτων ἐξ ίσου, ἔστι, ἐπειγόντων. Πρότερι, ἀφοῦ κανονίσῃ τὴν θέσιν τῆς Ἐσωτερικῶς, νὰ ἀποκτήσῃ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἡρεμίαν, διὰ νὰ ἐπιδοθῇ ἀπερισπαστός εἰς τὸν σκληρὸν καὶ δύσοσὸν ἀγώνα εἰς τὸν διεθνῆ στύβον. Καὶ αὐτὸν ἐπέρχεται καὶ ἔξακολονθεῖ νὰ είναι τὸ παραπόνον τῆς Ναυπίλιας μας: "Οτι, δηλαδή, καταπούστεται καὶ ἀπασχολεῖται μὲν ἔχηματα δημιουργούμενα εἰς τὸ Ἐσωτερικόν, διὰ ἀντητετοῖται ἀντιδράσεις καὶ δισχερείας ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς καὶ ἔστι ἔξαντλεῖται καὶ χάνεται τὴν ἡρεμίαν σκέψεως καὶ τὸ θάρρος νὰ δειξαγάγῃ τὸν ἀγώνα πρὸς τὸ Ἐσωτερικόν, δύον αὔριοντος είναι τὸ πεδίον τῆς δράσεώς της. Τὸ ἀποτέλεσμα τῶν περιπτετῶν της αὐτῶν είναι νὰ χάνωνται πολλάκις καταὶ εὐνοιαῖς πάροις Σημίαν καὶ τοῦ ἐπιχειρήσεων καὶ τοῦ Κράτους καὶ τοῦ Κονωνικοῦ Σύνολου καὶ τοῦ Ἔθνους.

Επομένων, λοιπόν, διὰ χρειαζόμενα σαφῆ καὶ σταθεράν κρατικήν ναντιλακήν πολιτισμὸν εἰς τὰς γενικὰς της γραμμάς, καὶ εἰδικότερον τὸ εἶδος τῆς σχέσεως μεταξὺ Κράτους καὶ ναντιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τὸν βαθὺν τοῦ παρεμβατισμοῦ τοῦ πρώτου εἰς τὴν δειπέραν. Λέν ζητοῦμεν τίποτε δὲ παράδοξον ὃ τὸ ἀνεβολόν. Ζητοῦμεν νῦ γίγνη καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδα διὰ τὴν ἔγινε καὶ εἰς τὰς Ἀλας ναντιλιακὰς χώρας, δύον τὰ σφράγια καθορίσθισαν αἱ σχέσεις ἀττά. Ἀκόμη καὶ εἰς χώρας, δύον τὰ μοντέρνα σοσιαλιστικὰ κηρύγματα τίθενται εἰς ἑραρχογήν, καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ εἰς τὴν Νορθηργίαν καὶ εἰς τὰς ἀντὴν ἀδόμη τὴν ἑπερσοσιαλίζουσαν Γαλλίαν, διὸ Κράτος ἔξεδρόθι καὶ καθόλος τὴν σχέσιν τοῦ ἀπέναντι τῆς Ναντιλίας καὶ ταῖς εἰλέταις: Καίτοι ἡ ἰδεολογία ποὺ πρεσβεύει ἡ πρέπει νὰ ἑρμανωθῇ εἰς ἄλλους τομεῖς τῆς οἰκουμενῆς δραστηριότητος τῶν ἑπτάσιμων μον., ἡ Ναντιλία πρέπει νὰ μείνῃ ἔξω ἀπὸ τὸ πεδίον ἑρμανωγῆς τῶν σοσιαλιστικῶν πειραμάτων, διότι δὲν σηκώνει παρεμβατισμὸν καὶ κρατικοποίησις. Καὶ ἔται, οἱ ναντιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι τῶν χωρῶν αὐτῶν γνωρίζουν διὰ ἀφίνοντας ἐλεύθερον νῦ συνεχίσσοντας τὴν δραστικήν των, πωρίς φόβους καὶ ἀγωνίας περὶ τὴν τύχην τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς. Ἀλλὰ καὶ κάπι ἄλλο σοβαρότερον συνέβη εἰς τὰς σοσιαλιστικάς χώρας σχετικῶς μὲ τὴν Ναντιλίαν των. Λύτο τοῦτο τὸ Κράτος ἔσχεται συνεπίκουφον εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν τῶν ναντιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν διὰ παντὸς μέσου, ποὺ διαβέτει. Πρόκειται, δηλαδή, ερι τσανδάλου διὰ τοὺς ἡθωτικοὺς καὶ ὄρθδοζούς σοσιαλιστάς, διὰ οὓς δύοποις τέτοιο συμπεθερῷ μεταξὺ ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ σοσιαλιστικῶν Κράτους, ἀποτελεῖ καταραγὴν καταπάτησην τῆς σοσιαλιστικῆς δεολογίας. Καὶ δημος, ἐκεῖνο ποὺ διευθύνουν τὰς τύχας τῶν μεγάλων ωρῶν κάτι ξενίουν περισσότερον ἀπὸ τοὺς φανατικοὺς ἀπὸ καθέδρας επωφητικούς ἡ ἀπὸ τοὺς ἡμιαθεῖς καὶ πιθηκίζοντας γνεδονοσαλιστάς, ἡ δύοποι ὑπὸ τὴν μάσκαν τῆς ἰδεολογίας ὑποκρύπτουν ἀπομικλά συμφέροντα. Ἀλλὰ δὲν ἔχουν ἀνάγκην νὰ μιηθῆσον τοὺς ξένους, ἀπόντες καὶ ὄντος διότι είναν μεγαλύτεροι μας καὶ ναντιλιακῶν ἴσχυρότεροι. Τὰ ἐντιὸν τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ ἐπιχειρήσεως διὰ τὴν χάραξην μῆτρας απιλιακῆς πολιτικῆς δινάμεδα νῦ ἀντλήσουμεν ἀπὸ τὴν ἰδικήν μας ναντιλιακήν ἴστοριαν, ἡ οποία μας διδάσκει ὅτι ὅπουδήποτε τὸ Κράτος ἡθέψει νὰ παιρέψει ἐνεργοῦν εἰς τὴν Ναντιλίαν, τὰ ἔκαπε κωνιολεκτικῶς ἀλλοσεις καὶ προξένησες ἡμίας καὶ καταστοφάς ἡ κατέφερε βαρύτατα λήγματα κατ' αὐτῆς ταῦτης τῆς ναντιλιακῆς μας ὑποστάσεως, ἀπὸ τὰ ποια ἀδόμη δὲν δινάμεδα νὰ συνέλθωμεν. Είναι πασίγνωστα τὰ κρατικὰ ἀντὸ παρεμβατικά καὶ ἔχουν ἔτεθη κατὰ κύρων καὶ ἀπὸ τῶν τηλῶν τῶν «Ναντικῶν Χρονικῶν», ὥστε είναν περιττῶν νῦ τὰ ἐπαναλόμενον. Ποσ διεβίλοτα τὰ μεγάλα ἀντά λάθη, ἐπίσης είναν γνωστόν. ἔβαινα, πταιόντων καὶ τὰ πόρσωτα, ωρισμένα πόρσωτα, τὰ δύοπια κατὰ καινοὺς δημιύσιναν, ἐν δύναμι τοῦ Κράτους, τὰς τύχας τῆς Ναντιλίας, εἴτε διὰ τὴν ἀνίσαντα καὶ ἀνεπαροχή διὰ τοιωτῆς δλῆς ἔργων, εἴτε δι' ἀλλαγῆς λόγους. Ἀλλ' οὐδὲ μὲταπορούσιν νῦ κύρωνται μὲ κάποιαν ἐπικείμενα τὰ πορώπωτα. Ξύνοτες μὲ δύον διὰ τὰς χώρας μενταλίτερας ἀ-

πό ήμας, παρόμοια σφάλματα έχοντα διαπραγμή από τούς διοικήσαντας την Ναυπλίαν των και διευμενεῖς κρίσεις περὶ αὐτῶν διαβάζουμε εἰς τὸν ξένον ναυτιλιακὸν τύπον. Ἀλλαχοῦ πρέπει νὰ ἀναζητήσωμεν τὴν αἵτιαν τοῦ καυοῦ: Εἰς αἴτην τὴν φίλαν τοῦ, δηλαδή, εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὴν Ναυπλίαν είναν ἔνας ίδιωτικος τομέας τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τοῦ ἄνθρωπου, ὁ οποῖος δὲν πρέπει καρπούν παρεμβασιόν, ἐστω ἀσκούμενον καὶ μὲ καλὰ ὅργανα. Ἐάν, λοιπόν, πρέπει γὰρ ἐπιρρόψωμεν εὐθύνας εἰς τοὺς διοικήσαντας τὴν Ναυπλίαν μας, δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ τοὺς κατηγορήσωμεν τόσον διὰ τὴν ἀνεπάρκειάν τοῦ καὶ τὴν ἀπικάνθητά των, ἀλλὰ ίδιον διότι καὶ ἡ ἀρχὴν ἐσόντησαν καὶ ἀπεράσισαν γὰρ ἀστήσουν κρατικὸν παρεμβασιόν εἰς τὴν Ναυπλίαν, διὰ τὴν όποιαν οὗτος είναι πραγματικὴ καταστροφή.

Ἐχομεν, λοιπόν, νομίζω, θετικά δεδομένα πρὸς ἡμῶν διὰ γὰρ ἀντιμετωπίσωμεν κατὰ βάσιν τὸ ζῆτημα τῆς χαράξεως μᾶς σαφοῦς χρατικῆς γαυπιλακής πολιτικῆς εἰς τὰς γενικὰς της γραμμάς. Καὶ ἔτοι εἰς τὸ ἐρώτημα ποδὲ οὐδέπουμεν παραπάνω δινάμευσα νὰ ἀπαντήσουμεν ἀδίστακτα καὶ κατηγορηματικά: «Ο παρεμβατισμὸς τοῦ Κράτους εἰς τὴν Ναυπίλιαν είναι κατ’ αρχὴν ἐπιβλαβῆς».

Ἐάν τὸ ἀξιώμα αὐτὸ γίνη κοινὸν σύμβολον πίστεως διὰ τὸν πολιτικὸν μιας κόσμου καὶ ἔαν ή φράσεις αὕτη ἀναγραφῇ μὲ πόρινα γράμματα εἰς πνακίδα καὶ ἀναρτηθῇ εἰς ὅλα τὰ γραφεῖα τῆς Διοικήσεως Ναυπλίας, διὰ γὰ τὴν ἔχουν πρὸ διθύματος τὰ δργανά της εἰς πάσαν στιγμήν, εἴτε ὅταν ἀνοίγουν τὸ στόμα των διὰ νὰ δηλώσουν, εἴτε ὅταν πάρουν τὴν πένναν των διὰ νὰ γράψουν, τότε ἡμιτοροῦμεν νὰ εἴπωμεν ὅτι νέα λαμπρὰ περιόδος ἥντοιζε διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυπλίαν.

Γνωρίζομεν, βεβαίως, ότι ή εντελής ἀποχὴ τοῦ Κράτους ἀπὸ κάποιαν παρέμβασιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, είναι ἀδύνατος. Θὰ ημεθα πείσμονες ὑ- ναγχοριστιαὶ, ἐκάιη ἡρούμεθα, ὅτι αἱ τεώτεραι πολιτικο-οἰκονομικο-κοινω- νικαὶ συνθήκαι εἴναι τελείως διάφοροι ἐξεινῶν, ποὺ ἔνθυμονταναὶ οἱ εγ- γοντότεροι, ὥποτε ἡμιπονῆσαι κακεῖς νά δρᾶση ὡς ἐντελῆς ἐλευθερία καὶ ἀνέξαρτης μονάς, ἀγνοοῦσα καὶ τὸ Κράτος καὶ τὸ Κοινωνικὸν Σύνολον. Καὶ δικαιώμα, ἀλλὰ καὶ ὑποχρέωσιν ἔχει τὸ Κράτος νά παρεμβαίνῃ εἰς τὰς διαφόρους ἐκδηλώσεις τῶν ὑπρέπων του, νά ουθμῇ ἀνιμαλίας καὶ νά ἐναρμονίῃ συμφέροντα. 'Αλλ' ἐδῶ ἔγκειται ή λεπτότης τοῦ ζητήμα- τος; Εἰς τὴν ἀρχήν ἐκτίμησον ἀπὸ αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν καὶ περιπτώσεων ἔκπτωσης ἐκδηλώσεως καὶ εἰς τὸν ἀντοπεριο- φισμὸν τῆς παρεμβάσεως του ἐντὸς ταύτων ὁρίων, ὥστε οἱ παρεμβατι- σμοὶ νά είναι ὠφέλιμος καὶ δχι ἐπιβλαβής.

'Αλλ' αὐτὸν ἔλειψεν ἀπὸ τοὺς διοικήσαντας τὴν Ναυτιλίαν. Καταχώμενοι τῆς κρατικῆς ἔξοδοις, δὲν ήθελησαν νὰ μελετήσουν τὰς εἰδικὰς συνθήκας ὃντὸς τὰς δύοις δημωφοργεῖται, συντηρεῖται καὶ ἀναπτύσσεται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις καὶ ἀντὶ νὰ ἀσκήσουν ἔνα παρεμβατισμὸν ἐλαφρὸν καὶ εὐέργητόν τον, «έπειταν» ἀέρας, κατὰ τὴν κοινὴν ἔκφραστην, καὶ τὸν παρεμβατισμὸν μετέβαλον εἰς ἀχαλίνωτον δεσποτισμὸν μὲ τὰς γνωστὰς συνεπείας.

Ἐάν, λοιπόν, πρόκειται νὰ χαράξουμεν μίαν νέαν γνωτιλιακήν πολιτικήν, τὸ πρότον δῆμα πρέπει νὰ είναι ή βασικὴ ἀλλαγὴ νοοτροπίας καὶ ὁ καθολισμὸς τῶν δρίών του κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Καὶ αὐτὰ τὰ δράμα πρέπει νὰ τηροῦνται μὲν θρησκευτικὴν πίστιν καὶ ἐὰν κάποιο δύγανον τῆς Διοικήσεως, ἐμποτισμένον μὲν τὰς παλαιάς παρεμβατικάς δο-
κισσιάς, ἐπιχειρήση ποτὲ, εἴτε νὰ καταπατήσῃ τὰ δρία αὐτά, εἴτε νὰ τὰ παρακάλψῃ μὲ τοὺς συνήθεις πλαγίους καὶ ὑπούλους χειρισμούς, νὰ κτε-
πισθῇ κατακέφαλα.

Κατ' ἐπανάληψην εἰπομεγά ἀνωτέρω, διτὶ αὐτὴν τὴν στιγμὴν ἐκεῖνο ποὺ
χρείαζεται εἶναι ὁ κατὰ βάσιν καὶ εἰς τὰς γενικὰς του γραμμὰς καθορι-
τικὸς τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, μιᾶς πολιτικῆς σαφοῦς καὶ
ἐγγυωμένης σταθερότητα. Δὲν εἰσερχόμεθα εἰς τὰς λεπτομερείας τῶν δια-
ράφων ἐκφραστῶν την ζητημάτων, διότι διὰ τὴν ἔστοιχον καὶ σύντομον, ἀνέ-
τυχεὶν τον ἀπατοῦντα πολλαὶ σελίδες τῶν «Ναυτικῶν Χρονιζῶν». Ἐ-
κεῖνο, ποὺ ἐνδιαφέρει πρωτίστως τὴν Ναυτιλίαν, εἶναι νὰ μάθῃ τὶ σκέπτε-
ται τὸ Κράτος περὶ τῶν σχέσεων του μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησην, τὶ
δέας ἔχει τὸ πολιτικός μας κόσμος περὶ αὐτῆς καὶ δταν αἱ ίδεαν αὐταὶ
γνωσθοῦν καὶ εἶναι, ὅπως ἐλπίζουμεν, σύμφωνοι μὲ τὴν λογικὴν καὶ τὰ
γενικότερα συμφέροντα τῆς ναυτικῆς Ἑλλάδος, πότις θὰ ταυχογωθοῦν
ἡνὶ νὰ ἀποτελέσουν τὸν βασικὸν καταστατικὸν χάρτην τῆς Ἑλληνικῆς
Ναυτιλίας, ὁ δόποις δὲν θὰ ἐπιδέχεται παραβάσεις καὶ καταστρατηγή-
τεις διὰ μακράν χρονικὴν περίοδον καὶ ὑψ' οἰασδιήποτε περιστάσεις κι-
εροποιῶν μεταβολῶν.

Έπειτα τούτο γίνεται ή ἐπίλυσις τῶν διαφόρων ἐκκρεμούντων ζητημάτων που λουστεύεται καὶ γίνεται εὐχερής. Διότι αἱ ἐμφανίζονται σήμερον ως αντιπέρβλητοι δυσχέρεια δὲν θρεπούνται εἰς τίποτε ἄλλο παρόν εἰς τὴν λειτουργίαν σαφῆς καὶ καθιστομένης πρατικῆς ναυπιλακῆς πολιτικῆς λόγῳ τῆς δοπίας ἀποκατεῖ κάποια σύγχυσις καὶ πρατικότητας εἰς τὴν Δικαιοσύνην τῆς Ναυπιλίας, η δοπία δὲν δύναται νὰ ἔργασθε θετικῶς καὶ δημιουργικῶς ώς σύνολον, ἀλλ' ἀφίεται γὰρ δορ ομηρώνως πρὸς τὰς ἐμ-

νεύσις τῆς στιγμῆς καὶ τὰς προσωπικὰς γνώσιας τοῦ Α ἡ τοῦ Β δράγανον.
Δέν θέλουμεν νὰ εἴπωμεν, ότι πτώσιν πάντοτε τὰ πρόσωπα, η τοιλάδιον
οὖτα πρόσωπα, ποὺ ἀποτελοῦν τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας. Τι
μποροῦν νὰ κάμουν τὰ κρατικὰ δργανα, διαν δὲν λαμβάνουν σαφεῖς κα-
κευθύντες ἄνωθεν ἢ δύναν πολλάκις λαμβάνουν ἀλληλοσυγχρονούμενα
ματαζ; "Υπάρχουν μεταξύν ἀντὸν ἀνθρώπων, ποὺ ἔχουν καὶ τὴν θέλη-
ταιν καὶ τὴν ἴκανότητα διὰ νὰ ἐργασθῶν καὶ νὰ ἀποδώσουν." Ας τοῖς δο-
κοῦν ἄνωθεν αἱ κατευθυντήριοι γραμματικοὶ τῆς ναυτιλιακῆς πο-
τικῆς, μᾶς πολιτικῆς, διότι εἰπούν, σαφοῦς καὶ σταθερᾶς, διὰ νὰ
νορίζουν καὶ αιτάν, ἀλλὰ καὶ ὅλοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν Ναυτιλίαν,
ποτέται νὰ κάμουν καὶ τοῦ τοπεῖν τὰ δεδομένα της ΚΑΤΙΩΝΑΜΠΗΣ

ΤΑ ΠΕΝΤΕ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Προ τινων ήμερων κατέπλευσαν εἰς Πειραιά, προερχόμενα ἐκ Βοστώνης τῶν Ηνιούμενών Πολιτειῶν, πέντε ἀλευτικά πλοῖα ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἀποτελοῦτα τὴν ἡμέρασθυμηναὶ οὐρανὸν, οὗτοι εἶπεν, τοῦ ὑπὸ τῆς Οὔνορα παραστηθέντος εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀλευτικὸν στολίσκον, διὰ τὴν δογμάτων τῆς ἀλειαίς.

"Αλλα τέσσαρα παρόμια ἀλευτικά ἀπέπλευσαν πρὸ ἔβδομάδος ἀπὸ ἀμερικανικὸς ἰχθυλιμένας τὸν Εἰρηνικὸν καὶ διῆλθον διὰ τῆς διώρυγος τὸν Παναμᾶ, κατευθυνόμενα πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὰ δὲ ὑπόλοιπα θάλασσῶν ἁσσούπιο ἀπὸ διαφόρους ἄλλας περιοχάς πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπόν, δηλαδή, τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας.

Κατὰ τὰς ὑπὸ τοῦ Λιμεναρχείου παραστηθείσας πληροφορίας, ὃ πλοῦς διηγήσεως σαφάντα περίπου ἥμερας — ἀπὸ τὰς 19 Δεκεμβρίου 1946, μέχρι τῆς 30ῆς Ταυναρίου 1947 — μὲν σφρόδαν τρικυμίαν ἐν τῷ ὄπεαν, χωρὶς ὅμιος τὰ πλοῖα νὰ ὑποστοῦν οἰλανδῆποτε ζημίαν. "Οταν ἡ περὶ γηροποιητὴ ἔφθασεν εἰς Γιβραλτάρ, κατόπιν ἑνὸς τόσουν κοραστικοῦ καὶ δυνοκόλου ταξιδίου, τὰ καταπεπονημένα ἀπὸ τὰς καυκυχίας πληρώματα, ἀδέησε νὰ ἀναταύθον δλίγον, διὰ νὰ ἐπαναπλήσσουν δυνάμεις καὶ συνεζήσουν τὴν τολμηρὰν τὴν ἔξθυμην ἀπὸ τὸν Νέον Κόσμον μέχει τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Ο διαδικός ἀντὸς πλοῦς πέντε μισρῶν ἀλευτικῶν πλοίων, εἶναι ἔνας πράγματικὸς ἄθλος καὶ ἔρχεται νὰ ἐπιβεβαιώσῃ ἐν πλάτει, ὃσα ἐπὶ σεργάνων μελετῶν μου ἀπεστηρίξα, ὃτι «Ζῆτημα ἀποστάσεως διὰ τὴν ἀλειαίν δὲν ἔριστατα σήμερον». "Ενα καῦλο πλοίον, μὲ καλή επίσης μηχανήν καὶ καταλήλως ἐπανδρωμένον, πηγάνει εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου, μὲ ἀπόλυτον ἀσφάλειαν. Ή Ἐλληνικὴ Κυβερνητική, δεόντως ἐκτιμῶσα τὴν θαυμασίαν αὐτήν ναυτικὴν ἔπιδοσιν, ἀπένειπε παράσημα εἰς τὸν γενναῖον ἀμερικανὸν πλοιαρχὸν κατὰ τὴν τελετὴν τῆς παραδόσεως τῶν σταφῶν εἰς τὰς ἀμοδίας τοῦ Κράτος ἀρχάς.

"Εδώ περατωτέαν η ἔπειθασις τῆς «Οὐνρρά» καὶ τῶν ξένων πληρωμάτων καὶ ἀρχίζει η ἔνθηνη τῆς Ἐλληνικῆς Πολιτείας.

- α) Τι θὰ γίνονται αὐτὰ τὰ πλοῖα;
- β) Εἰς ποιόν θὰ τὰ ἐμποτευθῶμεν;
- γ) Πῶς καὶ ποῦ θὰ τὰ χρησιμοποιήσωμεν;
- δ) Εἰς ποιάν τιμὴν μᾶς παρεχοῦμεν;
- ε) Εἰς ποιάν τιμὴν θὰ κοστολογηθῶν ὑπὸ τοῦ Κράτος καὶ πῶς θὰ πληρωθῶν ὑπὸ τῶν ἐνδεχομένων ἀγοραστῶν;

"Ίδον μερικά ἔρωτήματα, εἰς τὰ δύοπιν, διῶς δικαιολογημένως, πρέπει νὰ δοθῇ η σχετικὴ ἀπάντησις.

• • •

Γέρω ἀπὸ τὴν ὑπόθεσιν τῶν ἀλευτικῶν τούτων, τοῦ θαυμασίου τῶν ταξιδίων εἰς τὸν Ἀγλαντικὸν καὶ τῆς αἰσιας ἀμιζέως τῶν εἰς Πειραιά, ἔγινε πολὺς θόρυβος καὶ μεγάλη διαφήμιση. Πλὴν, ἐπεκτὸν τῶν ἀνεν σημασίας εἰδησεογραφικῶν τούτων πληροφοριῶν, τίποτε ἄλλο δὲν ἔχει γνωσθῆν. Είναι, λοιπόν, εἰδόντων νὰ ἔχῃ δημωπογηθῆνεις τὴν κοινὴν γνώμην η ἀπόθυμια νὰ πληροφορηθῇ καὶ δλίγα πινά ἐπὶ τῶν ἐν γένει προσόντων τῶν πλοίων, νὰ μάθῃ λ. χ. ἂν εἶναι κατάλληλα διὰ τὰς θαλάσσας μας καὶ ἀν πρόγματι εἶναι ἀταραίτητα διὰ τὸν σκοπόν, διὰ τὸν δύοπιν ἐστάλησαν ἔδω.

Διότι καὶ ἄλλην μάγι φοράν, πρὸ δλίγων μάλιστα μηνῶν, ἔγινε παρόμιος θόρυβος, μὲ τὴν ἀποστολὴν 60 πετρελαιομηχανῶν διὰ τὴν ἀλειαίν — ἐκ τῶν ἀπερδικασίων ποὺ παρηγέλθησαν εἰς Ἀμερικήν — πλὴν η ἔγαριστος συγκίνησης τοῦ ἀλευτικοῦ μας κόσμου δὲν διηγήσει πολὺ, διότι ἀπερελαιομηχανῶν ἀπεδειχθήσαν τελείως ἀκατάλληλοι. Τόσον μάλιστα ἀκατάλληλοι, ποὺ αὐτὴν τὴν στιγμὴν εἶναι πεταγμένες κάπου εἰς τὴν πα-

χάριστος συγκίνησης τοῦ ἀλευτικοῦ μας κόσμου δὲν διήρκεσε πολὺ, διότι δὲν εὑρίσκω καταλληλότεραν ἔκφρασιν. "Αγ ἔλεγα τοποθετημένες, τοῦτο θὰ ἔξελαμβάνετο ὡς ἀλλήλες, διηλαδή τὰ κιβώτια εἶναι τοποθετημένα ἐντὸς ἑστεγασμένης ἀποθήρης, ἐνῷ τούναντιον εἶναι ἐκτεθειμένα εἰς τὸ παταρόν, χωρὶς καν νὰ εἶναι σκεπασμένα μὲ μουσαμάδες, διὼς συνήθως ποέπει νὰ γίνεται.

"Εζον οὐδὲ δημιουργοῦ μηδὲν πούλανται τὸν ἀπερελαιομηχανῶν πλοῖον εἰς Ἀμερικήν καὶ ἔσχολιαστο τὸ γεγονός ὡς παράδειξον. Διὰ γὰρ εἶμα, μάλιστα, πλέον σαφῆς, ἀναφέρω διη τὴν ἐποχὴν ἐπεσκεψθῆντας πετανελαιομηχανῶν τὸν ἐντεταλμένον τῆς «Οὐνρρά» διὰ τὴν ἀλειαίν κ. Μάλιστες, προσκομιστας διάφορα σχέδια ἀλευτικῶν, ἐπονηθέντα τῇ αἰτήσει μου ὑπὸ τῶν καλλιτέρων Εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων, ἀποκλειστικῶς διὰ τὰς θαλάσσας μας. Εἰλικρινῶς ἐπιθυμῶ σήμερον νὰ διαλυθῶν αἱ μαρτιβολίδες μου καὶ ἵστως αἱ παρατηρήσεις μου εἰς ἡς ἔμμενον γάροντας μηδεμίον γὰρ ἔξετασθη τὸ ζῆτημα τῶν πλοίων προσεκτικότερον.

Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ Πειραιῶν εἰς ἡς ἀποτίθενται διὰ νὰ ἐπισκεψθῶ τὰ πλοῖα, μὲ τὴν εὐγένειαν καὶ προθυμίαν ποὺ χαρακτηρίζουν τὸν ἀξιοματικούς μας, μοὶ ἔρχονται πάντα κάθε χρήσιμον πληροφορίαν καὶ δημιουργῶνται τὴν προστάθειά μου νὰ ἐπιθεωρήσω τὰ σάρη, ποὺ εἶναι ἀγκυροβόλημένα νὰ ἔναντι τοῦ Λιμεναρχείου. Συνέπειος, μάλιστα, τὴν ἡμέραν ἔκεινην (Σάββατον 22α τρέχοντος) τὸ ἔνα νὰ τῶν ἀλευτικῶν, τὸ «Σειρίν», νὰ ἔχῃ δοκιμάσει μίαν μικράν ἀλευτικὴν ἔξόρμησιν, ἥτις ἀπέτυχε, διότι ἐπὶ τούρων ἀλειαίν, μόνον ἔνας Σαυπέρος τῶν τρακασίων δραμίων ἡλιεύθη.

Διὰ γὰρ κρίνη κανεῖς τὴν ἀξίαν ἐνὸς ἀλευτικοῦ πλοίου, διὰ ταταλλήλων μέσων, διὸς ἀπαραίτητον ἔργαλειον, διὸς τεχνικοῦ δργάνου διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἔξασησην τῆς ἀλειαίν εἰς μίαν χώραν, δὲν θὰ βασιοῦθη, βεβαίως, μόνον καὶ μόνον εἰς τὴν ὡραίαν ἐμφάνισην τοῦ σκάφους καὶ εἰς τὸν ἡροεῖν τοῦ χρωματομούς, οὐτε εἰς τὴν συνήθη διαφήμισιν, διη τὸ ἐν λαγῳ σκάφος ἔκαμψε διαμάτια εἰς τὸ τάδε μέρος καὶ ἐφάφεν χιλιάδες ὀκάδες ψάρια εἰς κάθε ἔξόρμησιν τοῦ. Δὲν ἔχει καμίαν σημασίαν, ἐάν εἴναι πλοίον ἔχῃ ἐπιτυχίας εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, τὸν μπλάνον τοῦ Λαμπτικοῦ διὰ τὸν κάλπον τοῦ Μεσοκού. Αὐτὸ δὲν θὰ εἰπῃ πῶς τὸ ίδιο πλοίο θὰ ἔχῃ ἐπιτυχίας τῆς αὐτῆς ἀναλογίας εἰς μίαν ἄλλην χώραν, μὲ διαιφροτεικήν ὑφαλοκοπίδα, μὲ ἐντελῶς ἀλλην γεωλογικήν διαιμόρφωσιν τοῦ βυθοῦ τῶν θαλασσῶν τῆς.

"Υπάρχουν διοικέντων τεχνικαὶ κανόνες, ἐπιβληθέντες ἀπὸ τὰς συνεχεῖς τελεοποιήσεις καὶ τὴν μαρχάν περίαν, ποὺ πρέπει αὐτοτρόπως νὰ τηρηθῶν. Δὲν προτίθεμαι, βεβαίως, νὰ κάμω εἰς τὸ συνοπτικόν μου αὐτὸς σημείωμα, ἐπιδειξιν πολυμαθείας, οὐτε νὰ ἔξασκησω τὸ όχληρον τῆς πορτικῆς ἔργων. Είμαι, δημος, ὑποχρεωμένος, ἐφόσον ἀρθρόγραφο, νὰ ἀναφέρω μερικὰ παραδείγματα, τὰ δύοπιν ἔκπλακανή γάροντας τὸν γεωλογικὸν ζευγάρων ἀγγείων τοῦς περιστατικούς μας. Είληνας, εἶναι, ὅμως, γνωστότατα εἰς τὸν παντού.

"Ἄπο τὰς χιλιάδας ἀλευτικῶν πλοίων ποὺ εἶναι σκοποσμένα ἀνά τὰς διαιφρόδιτες καὶ τῶν ωκεανῶν περίαν, ποὺ πρέπει αὐτοτρόπως νὰ τηρηθῶν. Δὲν προτίθεμαι, βεβαίως, νὰ κάμω εἰς τὸ συνοπτικόν μου αὐτὸς σημείωμα, ἐπιδειξιν πολυμαθείας, οὐτε νὰ ἔξασκησω τὸ όχληρον τῆς πορτικῆς ἔργων. Είμαι, δημος, ὑποχρεωμένος, ἐφόσον ἀρθρόγραφο, νὰ ἀναφέρω μερικὰ παραδείγματα, τὰ δύοπιν ἔκπλακανή γάροντας τὸν γεωλογικὸν ζευγάρων ἀγγείων τοῦς περιστατικούς μας.

"Ἄπο τὰς χιλιάδας ἀλευτικῶν πλοίων ποὺ εἶναι σκοποσμένα ἀνά τὰς διαιφρόδιτες καὶ τῶν ωκεανῶν, τὰ σκάφη κάθε χώρας ἔχοντας διαφόρων τόπων καὶ δὲν ὅμοιάσων μὲ τὰ σκάφη τῆς ἀλλῆς χώρας, διον πλησίον καὶ ἀν αὐταν εργάσκονται. Τὸ γαλλικὸν ψαφάδικο ζευγάρων εἰπεὶ τὸ άγγλικό, τὸ ὄλλανδρικό ἀπὸ τὸ Δανικό, τὸ νοθηγικό ἀπὸ τὸ σον-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Tηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI

Tηλέφωνον AVENUE 3733

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2, Τηλ. 40-628.

HOLLAND HOUSE, 1/4 BURY STREET

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE, ASSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.

Tel. AVENUE 3733.

BRANCH AT PIRAEUS: RETHYMNI & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.

IPPOKRATOS 2, TEL. 40-628.

HOLLAND HOUSE, 1/4 BURY STREET

LONDON E.C. 3.

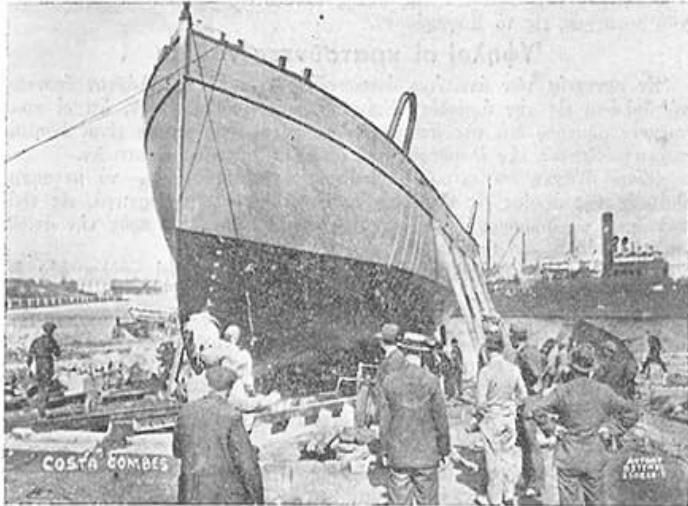
δικό, το πορτογαλικό άπό το ισπανικό και ούτω καθεξής. "Ολα δέ μαζί πάλιν ξεχωρίζουν αναμεταξύ των, άπό το κόψιμο των σάρωσιν, άπό το καραβίνη, άπό την άρματωσι. Από μακρά οι φαράδες γνωρίζουν τα πλοιά και διακρίνουν τό Μπουλονέζικο άπό τό Γιανουσιθίνο.

Συνέπεσε νύ αγοράσιος έπανειλημμένως άλλανδιζά γαλλικά και άγγλικά άλιευτικά και γά τα μεταρέφω εἰς Βέλγιον πρὸς έξιμετάλλευσιν. Έδεισε νύ τά τα μετατρέψιο τελείως, νά άλλαξι σχεδὸν τόν ξεστόλισμόν των, διά νά τα προσαμόσου πρὸς τας συνηθείας και άντιληψιες τόν Φλαμανδῶν φαράδων. Έν τούτοις, όλαι αντά αι χώραι, δέν άλεχον πολὺ νά μια τῆς άλλης. Αι πρακτικά συνήθεια και αι άντιληψιες τόν άλιευτον κάθε χώραι είναι βαθειά τραχιώνειν εἰς τό μιαλό των φαράδων ἐκ κληρονομίας, άπό γενεᾶς εἰς γενεάν και δέν άλλαζον ἐντός 24ώρων, σον τέλεια και ἄν είναι αι έφενορθεις, αι μέθοδοι και οι γενιτερισμοὶ πού είναι δινατόν νά τόν παροντισμόν κανείς.

"Ηκουονται οι θέλησις μας γά τέλεον:

—Δέν θά βάλω στό χερί κανένα άπό αντά τά άμεριζάνικα! Νά δής πέταγμα, πού θά φάν αντά τα μπαχλιμπίδια, πού έχουν έπάνω. Θά τό φτιάχω έγω, δπως ζέρω έγω και δπως καταλαβαίνω, και νά δής δούλεμα υπερασπίσα...

Αντά τά λέγονται οι φαράδες οι έπειδη είναι εἰς θέσιν νά κρίνουν τά



Τό άλιευτικόν άνοικτης θαλάσσης τόν Οδυσσεύς. Φαίνονται εύκρινῶς

αι ώραια ναυτηγικά των γραμμών.

προσόντα ένος πλοίου και νά έκτημισον τόν πραγματικήν των άξιαν, άλλ' έπειδη είναι προσκεκολημμένοι εἰς μίαν φοντίναν και δέν παραδεχονται τόπον τό τελείωτερον, έκτος άπό αντά, πού άσυναρτήτως έξειμαθαν... εστά κοντούρον.

Και τώρα, άς έπανελθωμεν εἰς τά πλοία.

"Η πρώτη έντύπωσις άπό τά πέντε άλιευτικά, είναι οτι τά πλοία είναι θωμάσια, ήλιαν στρεσά, γαντηγμένα με έξαιρετην ξηλείαν και άριστων έξιωπλισμένα. Είναι τά γνωστά τούλερος, πού κατά έσαντοντάς άλιεύονται εἰς τόν κόλπον τόν Μέσιν, γύρω άπό τας νησίδας Ράτζετ πλησίον τόν Πόρτλαντ, εἰς τόν πορθμόν τόν Φούντυ ήσος τόν Νέαν Σκωτίαν. Τά μεγάλυτερο τοι ίδιον τόπον είναι τόν Νέαν Γήν, εἰς τό άνωντον πέλαγος, παρά τόν ποταμόν "Αγκόν Λαρεντίνον. Τά δέ μικρότερα περιορίζονται τόποι τόν δραστικών τον κατά μήκος τόπον τόν Ατλαντικόν άπτης τόν Ήνωμένων Πολιτειών ήσος τόν κόλπον τόν Μεξικού. Κάθε λιμήν έχει και τά φαράδικά των, τά όποια δροῦν εἰς τά πλησιοχώρων περιοχάς, πλήν αι μεγάλαι άλιευτικά έξειμητεις έχουν ως άμετηριαν τόπος βορείων λιμένων, έκ τόν όποιων έξειμονται θέσιν κατέχει ο Ιζηνδούλινην τής Βοστώνης. Τά πλοία αιτά έχουν μεγάλα πρωτεύοντα, έχουν όμως και μεγάλα μειονεκτήματα, διά τόπο ένδισομα εἰς άμηκανιαν νά κρίνω, πού βαρύνουν περισσότερον, έξειταζόμενα διά τά παρ' ήμην συνηθήκας έξασκησιος τής άλιείας ήν γένει. Κατά τόν Πολόνιον, δΧαλεπόν ούτω τι ποτσιστα, όποια μηδέν ήμαστεν.

Θά έξειάσιστεν, λοιπόν τά προτερήματα και τά μειονεκτήματά των, με τήν άχριβειαν, δοσε, μήτε τά πρώτα νά έχογκώσιμεν, μήτε τά δευτέρα νά άποκρωμεν, με τόν άντικευμενικόν πάντοτε σκοπόν —πός θά είναι δινατόν νά χρηματοποιήσιμεν έπωφελῶς τά πλοία αντά, προσαρμόζοντές τα πρὸς τας παρ' ήμην συνηθήκας έξασκησιος τής άλιευτικής βιομηχανίας.

Εις τά προτερήματά τών θά καταλογίσωμεν, οτι είναι έξαιρετικής κατασκενής, νεότερητα, με άριστην ξηλείαν και τέλειον ξεστόλισμόν διά γρίπων εἰς έκτεταμένα οινίτερα. Άι πετρελαιομηχανά πρώσωσις είναι διά μὲν τά δύο, τό «Σειρήν» και τό «Γλάρος», 220 ίππων, έξακούλινδροι πάρκας «SUPERIOR», δηζελ. Διά δέ τά άλλα τρία, τό «Γρίτων», «Ποσειδῶν», «Αιματίτη», πετρελαιομηχανά 180 ίππων, μάρκας «FAIR-BANKS» δηζελ., πεντακούλινδροι. Άι μηχανά αιτά είναι πρώτης τάξεως άπό πάπης πλευρᾶς. Διά τόν άλιείαν, όμως, εἰς τόν Εδρώπητην τούλαχιστον, άποφεύγοντα αι πολυκύλινδροι μηχανάι. "Η έπανειλάξις μας εἰς τό σημείον τόπο ορέπει νά είναι μεγάλετέρα, διότι εἰς τήν χώραν μας δέν έχουμεν ειδικευμένους μηχανάις διά τοιάντας πετρελαιομηχανάς και θά δισκολεύθωμεν εἰς τήν έξιερειν καταλήξιν μοτοριστῶν, τώρα, μάλιστα, πού μὲ τήν έπανδρωσιν τόν «Λίμπετεν», οι ναυτεργάται και οι

μηχανοί μας φεύγονται άθρότως διά τήν παραλαβήν τῶν πλοίων. Όπωδηποτε, αι πετρελαιομηχανά τῶν άλιευτικῶν είναι σπουδαῖαι, έφρσον θὰ είμεθα εἰς θέσιν νά τάς χρηματοποιήσωμεν. Ή γέρνησα τῶν πλοίων είναι άριστων έφωδοιασκένη με διάφορα μηχανήματα, ώς και μὲ θυμοτετήσιεσ διά τού ηγου. Τό βαρούλκον είναι βαρός τέπον Β.δ., δύναται δέ νά περιλαβή περὶ τάς 500 άργινάς σύρματος εἰς άμφοτερα τά τύμπανα. "Οσον άρφοφ τάς άποθήκας των, τάς προσωρισμένας διά τό ενταβής αντό φορτίον — τά γάρια — θά τάς καταλογίσωμεν ώς μειονεκτόνως. Διότι είναι μὲν ενύχωροι, πλὴν ή έσωτερη των διαρρόματις πρέπει τελείως να μεταποταπλα.

Καθώς πορεύονται, τά άλιευτικά αιτά έξασκον τήν διά τού γρίπου άλιευτικά εἰς έκτεταμένα οινίτερα (μπάνκον), δοπον γριπάζονται κατά μέσον θρόνον χίλια κατά ίχθνων περίποτον, κατά καλάδαν τριῶν ώρων. Τό γάρια πλένονται με τήν μάνιτα με θαλάσσιον θυμό, έσπλαγχνίζονται και τοποθετούνται με θρύμψατα πάγου εἰς τάς άποθήκας. Εἰς τά μέρη έχεινα, δης γνωστόν, δέν ιπάρχει άνάγκη μεγάλης ψύξεως τῶν ίχθνων, διότι τό πλοίον, πατόπων έβδομαδιάς άλιευτικής έξοδημήσεως, έπιστρέφει εἰς τόν ίχθνα, ή δέ διά τού πάγου συντηρούσας τόν ίχθνων είναι άρκετη, διά νά μεταφερθούν ούτοι εἰς τήν άγοραν έκ άριστη καταστάση. Σημειωτέον, θοι οι άλιευόμενοι εἰς τόπον μπάνκον αιτά έπονται με θρύμψατα πάγου εἰς τάς άποθήκας. Ή γέρνησα θυμό, δέν ιπάρχει άνάγκη μεγάλης ψύξεως τῶν ίχθνων, διότι τό πλοίον, μεγάλο, (Μπαζαλάροι, Χάδος, Λέγκες, Πεσκανδρίτες τεράστιες, Καλανία, Γλώσσες, Σάνας, Χριστόπαρα, Βατίδες, διάφοροι μέχρι τριακούσιον κατά, Καλαμάρια) και πολλά άλλα είδη ίχθνων, τά άπειρα διά νά παραθυμήσου πρέπει νά γεμίσω πολλάς σελίδας.

Και τώρα άς ίδωμεν τά μειονεκτήματα τῶν πλοίων τόπων. "Αν έλεγχα έποντης άρχης, θοι, αι ναυτηγικά των γραμμών δέν είναι ίδεωδεις, τούτο θά έθεωρετο ώς άπεροβολή. "Εν τούτοις είναι τόπο άλληθες. Οι εύωπαι παντηγοί, σχεδίζονται και κατασκευάζονται άλιευτικά πλοία, κατά πολὺ άντερα από έχεινα πού ναυτηγοίν πού άμεριζανοι συνάδελφοι τῶν. Τόπο άλλωστε είνε εύνόποτον, διότι, οι άμεριζανοι, δέν είναι και πολλά ζερόν πού έπεδόθησαν με ζηλού εἰς τήν άλιευτα, τήν όποιαν άλλωστε έδιδάχθησαν άπό τόπον ένδισομάτων μετανάστας, οι άποιοι και τήν ναυτηγικήν των τέχνην μετέδοσαν. Τό μεγάλο προσόν τόπον Νέον Κόσμον είναι διά έπαρχονται εἰς τάς θαλάσσας, μιθώδεις περιοχαί άλιευτας, ώστε «τό άγονη ξυντηρά τόν άγωγιάτη». Πάντως, αι ναυτηγικά γραμμών δέν παζουν πρωτεύοντα φόλον, άδω μάλιστα, δέν είνεθα συνηθίσμενοι νά βλέπουν πολλάγραμμα πλοία. Χονδρό, πλατύ, φαρδύ, μακρύ, βαθύ, αιτά δέν έχουν σημασίαν, φθάνει ένα πλοίον νά... πλέρ. Τό πονδωδιότερον άπό θά είναι νά πληροφορηθώμεν, νά γνωρίσωμεν θλαστάς τάς λεπτομερείας, νά πεισθώμεν άπό τά πλοία αιτά είνε καταλήλητα διά τάς θαλάσσας μας, δην δυνάμεθα νά τά χρηματοποιήσωμεν έπωφελῶς, χωρίς νά υποβληθώμεν εἰς διαπάνας μετατρόποταν πού θά μάς θύησουν εἰς ένοχλητικών συνδυασμούς. ΝΑΙ ή ΟΧΙ!

"Εάν μὲν, νάι, τότε θά έπανδρώσωμεν τά πλοία και διά άριστη ή τακτική των έργασια. "Έάν δέ, όχι, τότε θέλοντες και μή θά άναθεωρήσωμεν τάς έποντας τόποιν περιόδον τόπον «ρεαλισμού», περιόδον κατά τήν όποιαν, τά φανομενικά δομών, μετατρέπονται εἰς ΡΟΔΑ ΤΟΥ ΗΛΙΟΓΑΒΑΛΟΥ.

Θά συνεχίσω εἰς τό προσεχές.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

Υ. Γ. Τά διά τάς γαντηγήσιες σημειώματά μον έγιναν μάρομη νά λάβω πολλάς και διαφόρους άπαστοις. Θά άπαντήσω προσεχώς. Κ.Κ.

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° LTD

SHIPBROKERS,
STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

Α.Ε ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

(ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ)

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, 'Αγοραπωλησίαι πλοίων και πάσης φύσεως έμποροναυτικά έργασίαι.

'Αντιπρόσωποι εἰν 'Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS LTD

Γραφεία εἰν Πειραιεῖ : 'Ακτή Ποσειδῶνος 28 τηλέφ. 41-479

> > Αθήνας : Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21.441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις έξωτερικού «UNION»

> > έξωτερικού «OUNION»



Αίγυπτος

Νέα υπερωκεάνιος γραμμή

Τέσσαρα μεγάλα πλοῖα, έπειταρηγά και φρεγάτη, παραγγέλθησαν τελευταίως εἰς Ιταλία και άγγλικά ναυπηγεία παρά μάς αίγυπτικής έταιρίας, ή δύο προτίθεται από τον προσεχούς έτους νά έγκαταστήσῃ ηπειρωτικών τακτικήν γραμμήν μεταξύ Αλεξανδρείας και Νέας Υόρκης, μέ προσέγγισην εἰς τούς κωμοπόλεων μεσογειακούς λιμένας. "Ένα έκ τον έν λόγῳ πλοίων, παραγγέλθηται εἰς τα άγγλικά ναυπηγεία, θύ έχη, ώς άνεκονθή, χωρητικότητα 5700 τ. γκρός, θύ έχη διαμερίσματα α' θέσεως μόνον διά 40 επιβάτας και θύ είνε δηλεοκίνητον.

Γαλλία

Δέν κρατικοποιείται ή Ναυτιλία

Τὸ ζήτημα τῆς κρατικοποίησεως ἡ μὴ τῆς γαλλικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐργούμενη πρὸ δημερῶν δι' ἀποφάσεως τοῦ γαλλικοῦ ὑπουργικοῦ συμβουλίου. Ναυτιλίας ἐν τῷ συνόλῳ τῆς. Κατὰ τὰς δηλώσεις, εἰς δὲ πρόσθη ὁ γάλλος ὑπουργός τῶν Οἰκονομικῶν, αἱ ναυτιλιακὰ ἐπιχειρήσεις θύ ἔξακολονθήσουν νά είνε ίδιοκτήται τῶν πλοίων των. Προκειμένον διός δι' ώρισμένας μεγάλας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν, εἰς τὰς δημόσιας ἀνέκαθεν τὸ Κράτος κατείχε τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν μετοχῶν των, τὸ 80 οὐ περίτον, προερχόμενο νά διατηρηθῇ τὸ ηπιαστάμενον καθεστώς. "Οσον ἀφορᾶ τὰς ὑπολοίπους ἐπιχειρήσεις, τὰς εἰδικῶν ἀσχολιούμενας εἰς τὴν ἔξυπητητην τακτικῶν γραμμῶν, θύ ίδιωσθῇ ἡ Έθνικὴ Ναυτιλιακὸν Συμβούλιον ἐπιφορτισμένον νά συντονίσῃ τὰς ἐγασίας των πρὸς κατανομὴν τῶν κατευθύνσεων τῆς δραστηριότητός των και ἀποφυγήν τοῦ μεταξύ των ἑπεζημίου συναγωνισμοῦ. Κατὰ τὰ ἄλλα αἱ ἐν λόγῳ ἑταρίας θύ διατηρηθήσουν ἀνάλλοιστον τὸν χαρακτῆρα των ώς ιδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Η ἀπόδοσις τῶν ναυλωμένων

Ανεκοινώθη πρὸ δημερῶν ἀπό τὸν Ναύαρχον Σμύτ τῆς «Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς», διτὶ ἡ Ἀγγλία ἔζητησε τὴν ἀγορὰν 115 ἀμερικανικῶν φρεγτηγῶν σκαφῶν ἐπά τὸν 306 παρ' αὐτῆς ναυλωμένων. Πρόσειται κυρίως περὶ «Λίμπερτζ» σκαφῶν, τοῦ βελτιωμένου τύπου «Φαιρφήλδ», μὲ τὰ ἐλάσματά των καρφωμένα. Θύ κατανεμθοῦν μεταξὺ τῶν «Ἀγγλῶν ἐφαπλῶν, ποὺ ἔζητησαν τὴν ἀγοράν των.

Ο ς. Σμύτ ἀνεκοινώσει πρόσειται τὴν ἀποφασιν τῆς ὑπὸ αὐτῶν ὑπηρεσίας, διτὶ ζητηθῆ ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν και τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν ἡ ἐπιστροφὴ τῶν κατὰ τὸν πόλεμον ναυλωθέντων εἰς αὐτὰς σκαφῶν. Εξυπακούεται, διτὶ ίδιωντα νά κρατήσουν μόνον δύο προσφέρονται νά ἀγοράσουν ἐπὶ ποτίσαι, βάσει τοῦ νόμου Μπλάντ.

Εἰς τὸ ἀτέμα τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν περὶ ἐπιστροφῆς τῶν πλοίων, ἡ Ἀγγλία πρόσειται τὴν βαθμαίαν ἀπόδοσί των μέχρι τὸν 1949. Η Ρωσία τούναντιον οὐδεμίαν ἔδωσεν ἀπάντησιν. Διαχειρίζεται και ἀλλή ὑπὸ τὴν σημαίαν της 95 ἀμερικανικὰ σκάφη, ἐπά τὸν πόλεμον τὰ πλεῖστα είνε τοῦ τύπου «Λίμπερτζ». Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ ὅλον ζήτημα έχει φθάσει πρὸ τοῦ Κογκρέσου, διτὶ και πρόσειται τελικάς ἐπ' αὐτοῦ νά λάβῃ ἀπόφασις.

Πρόγαματι, ἐνώπιον τῆς Κοινοβουλευτικῆς Επιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐκλήθη ὁ ὑφυπουργός τῶν Εξωτερικῶν κ. Κλάρτον, ἵνα γνωρίσῃ τὰς λεπτομερείας τῆς ἑπεζημείας τῶν ναυλωμένων εἰς συμμαχικὰ χώρας πλοίων και συγκεντρώνεις εἰς τὴν Ρωσίαν και τὴν Μεγάλην Βρετανίαν.

Καὶ διὰ μὲν τὴν Ρωσίαν ς. Κλάρτον ἀπεκάλυψεν, διτὶ εἰς τὸ ἀτέμα τῆς Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως περὶ ἐπιστροφῆς ἡ ἀγοράς τὸν 95 ὑπὸ ναυλωσιν σκαφῶν, ἡ ἀπάντησις τῆς Ρωσίας δὲν ήτο ἀίκανονοιτική. Δὲν ήθελησε, πάντως, νά ἀνακοινώσῃ τὰς λεπτομερείας τῆς ἀπαντήσεως, διτὶ τοῦτο ἔζηγετο τὸν διπλωματικὸν έθμον.

Οσον ἀφορᾶ τὰ ὑπὸ ἀγγλικὴν διαχειρίσιν σκάφη, ς. Κλάρτον ὑπερημένη τῆς σημερινίας, τὴν ὑπόναιον ς. Κογκρέσον, ώς Διευθυντής τῆς Πολεμικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, συνῆψε, κατὰ Φεβρουάριον τὸν 1945, μὲ τὴν Ἀγγλίαν. Βάσει αὐτῆς, καταβάλλεται μίσθωμα 25 ἑκατομ. δολλαρίων ἑτησίως εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Επιτροπήν» ἐπὶ ἀξίας σκαφῶν 200 ἑπατομυριών δολλαρίων. «Ἄς σημειωθῇ — προσεθηκεν δ. ς. Κλάρτον — διτὶ ή Μεγάλη Βρετανία δὲν ήτο ὑποχρεωμένη νά πληροῦσῃ και ἔνα σέντως ὡς ἐνοίκον τῶν εἰς χειρῶν τῆς σκαφῶν». Παρὰ τὴν ἐκφρασθεῖσαν εἰς τὴν Επιτροπήν ἀντίθετον γνόμην ἀπὸ μέρους τῶν Ρεπουμπλικάνων βούλευτῶν, ς. Κλάρτον ἐπέμεινεν εἰς τὴν ἀπονήν του, διτὶ ή ἀμερικού προτεροφή τῶν πλοίων δὲν θύ προσεκάμψεν δηλεός τι εἰς τὸν ἀμερι-

κανούς ἐφοπλιστάς. «Θύ προσετίθεντο και τὰ σκάφη αὐτὰ εἰς τὰ 16 ἐπατομιών τοῦ ἀργοῦντος ἀμερικανοῦ τονῶν».

Προφατέρω ς. Κλάρτον, διτὶ σημειωτέον είναι διό εἰδικός ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων ὑφυπουργός, ἐγγύωσεν εἰς τὴν Επιτροπήν, διτὶ οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ σάντικοντας κέρδη ἀποκομίζονται μεταπολεμικῶς ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των και θύ κατεδεικνύετο τοῦτο ὑπὸ μητρούσαν τοὺς πραγματικοὺς ισολογισμούς των. Τέλος, ς. Κλάρτον ἀνενοίνωσε τὰς ἀγγλικὰς προτάσεις διά τὴν ἀγοράν 115 ἐπὶ «Λίμπερτζ» και τὴν ἐπιστροφήν περὶ τὰ μέσα τοῦ 1948 τῶν ἑπολοίων 191.

Συζήτησις ἐνούτερα ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἑπεζημείας προβλέπεται νά διεξαχθῇ προσεχῶς εἰς τὸ Κογκρέσον.

Τύφλοι οι κρατοῦντες ναῦλοι

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀνωτέρω ἀνακοινώσεων των ς. Κλάρτον ἔσπενε νά δηλώσῃ εἰς τὴν ἀμοδίαν Κοινοβουλευτικήν, διτὶ οἱ κρατοῦντες σημειώσουν τὴν ἀπεριφόραν ναῦλον μεταφοράν ναῦλον είναι ὑψηλός, παρεμποδίζοντες τὴν ἐλευθέρων τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ἀνάπτυξιν.

«Ἐίναι ἀνάγκη ἐπιτακτική — ἐτόνισεν ς. Κλάρτον — νά μεταφεροῦνται τῆς ἀγγίας εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν πλοία φρεγτηγά, εἰς τούτων ὥστε νά δημιουργηθῇ τὸ ἀντίδοτον μιᾶς συνεχοῦς πρὸς τὴν ἀνιούσαν χωρούσαν φρεγτηγάς».

Ο ς. Κλάρτον ἐξέφρασε τὴν γνώμην, διτὶ οἱ ὑψηλοὶ ναῦλοι δὲν θύ κρατήσουν εἴλη πλοίων. «Ἀλλως κατάρρενται τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν θύ ἐπήρχετο. Τὸ σημειωνὸν ὑπερβολικὸν κόστος τῶν μεταφορῶν πρέπει μᾶλλον ν' ἀποδοθῇ εἰς μιὰν «επεχνητὴν ὅλως κατάστασιν», προερχομένην ἀπὸ τὴν ἐξαφετικήν, λόγῳ τῶν μεταπολεμικῶν συνθηκῶν, μεταφορὴν κίνησιν μεταξὺ τῶν δύο ήμεσων πλοίων.

Η πώλησις τῶν πλοίων

«Ἐνα δισεκατομμύριον δολλαρίων ὑπολογίζεται, διτὶ θύ εἰσπράξῃ ἡ «Ναυτιλιακὴ Επιτροπή» ἀπὸ τῶν ἐπιλόγων τοῦ Κρατικοῦ Εμπορικοῦ στόλου. Τὸ παρελθόν ἔτος τοῦ ἐπωλήθησαν 818 ἐπὶ δηλοφήν διαφόρων τόπων ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν 732 ἐκ. δολλαρίων. Απομένουν ἀκόμη πρὸς ἔχονταν αἵτησις διά 400 σκάφη. Οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ὑγρόσαραν τὰ κατευθέων τύπων πλοία. Ἐκ τῶν 400, ποὺ ἔχεχωρηθησαν εἰς τοὺς 'Αμερικανούς, τὰ ήμίστη καταλέγονται μεταξὺ τῶν τύπων «C 2» και «C 3». Εκ τῶν 800, ἐξ ἄλλων, τῶν πωληθέντων εἰς τοὺς Σένους ἐφοπλιστάς ή ἀτ' εὑθείας πρὸς τὰς ξένας Κυβερνήσεις, τὰ πλεῖστα ἀνήκονταν εἰς κατηγορίας πλοίων, μη ἀνεκοινώνων ἀπὸ τοὺς 'Αμερικανοὺς πλοιοκτήτας.

Η κρατικὴ διαχείρισις

«Ἡ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Κοινοβουλευτικὴ Επιτροπή εἰς τελευταίαν συνδόμεσιν τῆς ἀπεριάσισ τὸν παρατείνει μέχρι 1ης Ιουλίου τὴν κρατικὴν διαχείρισιν ὡρισμένου ἀριθμοῦ πλοίων. Η ἀπεριάσισ ἐκλήθη κατόπιν σχετικοῦ μηνύματος τοῦ Προέδρου Τρούμαν, λόγῳ τῶν ἐξαφετικῶν μεταφορικῶν ἀνά τὸν Κόσμον ἀναγκῶν. Υπερεξαύδωσα σκάφη, ἀπασχολούμενα κυρίως εἰς τὰς μεταφορὰς χωανθεάκων και σητηῶν θύ διατηρηθοῦν οὕτω τον ἔν κινησία. »Αν δὲν παρετένετο η διὰ λογισμού τοῦ Κράτος διαχείρισις τῶν πλοίων τῶν τούτων, σοβαρός θύ ἐπήρχετο ὑφωτικὸς ἀντίκτυπος εἰς τὴν ναυλαγορὰν και δυσχέρεια ἀνυπέρβλητοι διὰ τὴν εἰς πλωτά μέσα ἐπάρκειαν.

Αι μεταφοραὶ κατὰ τὸ 1947

Εἰς διλίγοντος ἀριθμοῦ, ἀριθτὰ ὥμιντος χαρακτηριστικούς, ἀντικαποτοργεῖται η ζητηματικὴ μεταφοραὶ εἰςαγωγικῆ και ἐξαγωγικῆ κίνησις, η προβλεπομένη καθ' ὅλον τὸ τρέχον ἔτος ἀπὸ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας.

PORTLAND, MAINE (U.S.A.)

CHASE, LEAVITT & Co.

ESTABLISHED 1871

Tel. 2-3751

Cables: LEAVITT

STEAMSHIP AND FORWARDING AGENT

179 Commercial Street

PORLTAND 3, Maine, U. S. A.

Είς 10 δισεκατομμύρια δολλαρίων ύπολογίζονται αἱ ἀμερικανικαὶ ἔξαγοραὶ κατὰ τὸ 1947, ἔναντι 8.200 ἑκατομμυρίων κατὰ τὸ 1920, τὸ θεωρούμενον ὡς τὸ ἀνότατον μέχρι τοῦδε διορῶν ἔξαγορικῆς δραστηράτος, καὶ εἰς 6 δισεκατομμύρια αἱ εἰσαγωγαὶ. "Ἄν συνυπολογισθοῦν αἱ ἰδιωτικαὶ ἔξαγοραὶ (δέματα) καὶ τὰ δονήματα τῆς «Οἴνορφας» ἡ ἔξαγορικὴ κύνησις θὰ φθάσῃ τὰ 11 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Κατὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς παρατηρητὰς ἡ δύγκωδης αὐτὴ μεταφορικὴ κύνησις θὰ δημοσηγορῇ ἔξαρετικὴν ναυτιλιακὴν δραστηράτητα. Τὰ πλοῖα — λάνερς καὶ τράμπες — εὐχερῶς θὰ ἀνευρίσουν τὴν ἀπαχόλησιν τῶν μὲν γαύλους ἐπικερδεῖς. Τὸ ἀμερικανικὸν τοννᾶς προβλέπεται νὰ συμμετάσῃ εἰς τὴν κίνησιν αὐτὴν κατὰ τὸ ἥμισυ καὶ πλέον ἐπὶ τοῦ δύκου τῶν μεταφερομένων φροτίων.

Τὰ δεξαμενόπλοια

Μὲ τὴν αὖτανομένην συνεχῶς κατανάλωσιν πετρελαίου ἀνὰ τὸν Κόσμον αἱ μεταφοραὶ αὐτῶν εὐνύτητα ἄνεν προηγουμένουν προσλαμβάνουν καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον ἔρχεται εἰς τὴν πρώτην σειρὰν τῶν μεταφορικῶν ἀπὸ θυλάσσης μέσων. "Ολαὶ αἱ ναυτικαὶ χώραι — ἔξαρον μένενται τῆς Ἑλλάδος — ἀνησύχως στρέφονται εἰς τὴν πρόσπεστην χωρητικότητος «τάνκερεζ». Πεντήκοντα δύο δεξαμενόπλοια ναυτηγούνται ἥδη εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, τριάντα δύο εἰς τὴν Σουηδίαν, ἔνδεκα εἰς τὴν Δανίαν, ὅπιοι εἰς τὴν Ἰταλίαν, ἐπτά εἰς τὴν Γαλλίαν, τέσσαρα εἰς τὴν Ισπανίαν καὶ ἀνά ἓν εἰς τὸ Βέλγιον καὶ τὴν Νορβηγίαν, χωρητικότητος ἄνω τῶν 2000 τόννων ἔκαστον.

Αἱ Ἕνωμένας Πολιτείαι εἴς ἄλλου κατέχουν ἥδη τὸν μεγαλύτερον στόλον δεξαμενοπλοίων. Εἰς ἴδιότας ἐφοπλιστὰς καὶ ἑταῖρας πετρελαίουν ἀνήκουν 267 σκάφη, χωρητικότητος δ. w. 3.985.100 τόννων. Τὸ Κράτος ἐπώλησεν ἥδη 172 δεξαμενόπλοια εἰς ἴδιότας ἀμερικανοὺς καὶ κατέχει τὸ ὑπόλοιπο τῶν ναυτηγικήτεντων κατὰ τὸν πόλεμον τάνχερς, ὑπολογίζουμενον εἰς 300 περίπου σκάφη. Τὸ μεγαλύτερον ἐπίσης δεξαμενόπλοιον, 27 χιλ. τόννων, ναυτηγεῖται ἥδη εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας.

Ἐλάχιστα ἀμερικανικά δεξαμενόπλοια ἐπωλήθησαν μέχρι τοῦδε εἰς τὴν ἔργον ἐφοπλιστάς. "Εποτιμήσαν ὅποιος τὴν ναυτηγίην παρὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων πολεμικῆς κατασκευῆς, ὑψηλῶν εἰς τιμὴν πωλήσεως καὶ ἀκαταλήκουν ἐν πολλοῖς διὰ τὴν οἰκονομικήν τῶν ἐκμετάλλευσιν.

Ἀπαισιόδοξοι προβλέψεις

Οἱ πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως τῶν ἀμερικανῶν ναυτηγῶν κ. Νιούελ εἰς τελευταῖς ἐκφωνημένεται λόγον τοῦ ὑπεστήριξεν, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ Ναυτιγικὴ ἀντιμετωπίᾳ κρίσιν παρομοίαν ἔχειν τοῦ ἱκολούθησε τὸν προγόνουμενον πόλεμον. "Η συνεπεία τῆς λήξεως τοῦ πολέμου ἐπελθοῦσα διακοπή τοῦ τεφαστοῦ ναυτηγικοῦ προγράμματος τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν εἰς πολεμικὰ καὶ ἐμπορικὰ πλοῖα κατεδίκασε τὰ ἀμερικανικὰ ναυτηγεῖα εἰς πλήρη σχεδὸν ἀργίαν. Συνέπεια τῆς ἀπολαξίας αὐτῆς εἶνε, ὅτι τὸ εἰδικευμένον προσωπικὸν τῶν ναυτηγῶν διασκορπίζεται στραφέται πρὸς ἔτερας ἔργασις. Πρότει — κατὰ τὸν κ. Νιούελ — νὰ θέσῃ εἰς ἔργαμον ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησης ἵνα περιωρισμένον, ἔστο, ναυτηγικὸν πρόγραμμα, ἵνα δυνηθοῦν καὶ διατηρηθοῦν ἐν ἡσῇ τὰ κυριότερα ναυτηγεῖα τῆς χώρας.

Συνεχίζοντος ὁ κ. Νιούελ ἐτόνεσσε, ὅτι ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν εἶνε μὲν μεγάλος εἰς δύκον, ἀλλ' ἀποτελεῖται κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ πλοῖα μὴ δυνάμενα ἐν καιῷ εἰρήνης νὰ ἔργασθον ἴσχανοι ποιητικῶς, συναγωνιζόμενα τὰ πλοῖα ἑτέρων σημαδιῶν. Εἶνε ὅτεν ἀπαραίτητον — εἴτε — δὲ ἀπό τὴν ταῦτην τὴν ὑπαρξίαν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν νὰ ἔχουν αὐταὶ ἕνα κατάλληλον καὶ ισχυρὸν ἐμπορικὸν στόλον, δύος ἔχουν καὶ πολεμικὸν ναυτικόν. «Κατὰ τὸ διάστημα τοῦ πολέμου — ἔξηπολούθησεν ὁ κ. Νιούελ — ἐδαπανήσαμεν 16 δισεκατομμύρια δολλαρίων, διὰ νὰ κατασκευάσουμε ἐμπορικὰ πλοῖα καὶ ἔνα ἀλλό τεφαστοῦ ποσὸν διὰ πολεμικὰ καὶ τοῦτο, διότι κατὰ τὸ μεσολαβῆσαν μεταξὺ τῶν δύο πολέμουν χρονικὸν διάστημα ἔχουμεν παραπλεύσει κατὰ τὸ πολεμικὸν στόλον καὶ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Ἔναν εἴχουμεν διάστημα περί τὸ ἥμισυ μόνον τοῦ τόκου τῶν ἐν λόγῳ ποσῶν, θὰ εἴχουμεν ναυτηγήσει τὰ πλέον συγχρονισμένα καὶ ἀποδοτικά πλοῖα, τὰ δόποια καὶ θὰ εἴχουμεν ἀμέσως πρόσειρα διὰ χρηματοποίησιν, διαταγμένης ἔχειν τὰ πόλεμον μία ἵκανη ἐπί πλεόν χωρητικότης».

Ίταλία

Ναυτιλία καὶ λιμένες

Οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῆς Ιταλίας περιελάμβανε τὴν Ἰταλίαν τοῦ ιανουαρίου 6. ζ. πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 800.000 τ. γρούς περίπου, ἔναντι 300.000 τ. τοῦ Ιούνιου 1946. Η χωρητικότης αὐτῆς, μετὰ τὴν πρόσκτην τῶν ἀμερικανῶν «Λίμπερτζ» ἀναθεύασε τὴν σημερινὴν δόναμιν τῆς Ιταλικῆς Ναυτιλίας εἰς 1.300.000 τ. γρούς περίπου. Σημειωτέον, διὰ τοῦ ἀντότεροῦ ἀριθμοῦ περιελαμβάνονται αἱ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος διλγάριδοι Ιταλικαὶ ναυτηγῆσεις, καθὼς ἐπίσης 6 Ιταλικὰ φορτηγὰ ἐπαστρο-

THE EASTERN SHIPPING & TRADING CO LTD

"E.S.T.A.,"

Μέγαρον Ἐμπορικῆς Τραπέζης
Δ. Γούναρη 3.—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Άριθμὸς γραφείου 8. Τηλέφωνον 45-429 ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλεγραφικὴ διεύθυνσις : ESTA — PIRAEUS

Πρακτορεύσεις, ναυλώσεις, ἀγοραστικήσια, ἀντιπροσωπείαι,
ἀνθρακεύσεις, ἀτμοπολίων καὶ πάσι ἐν γένει ναυτικὴ ἔργασία.

Πρόκτορες τῆς ORIENTAL NAVIGATION Co LTD.

φέντα ὑπὸ τῆς Ἀργεντινῆς, ἔτερα τινὰ πλοῖα ἐπιστραφέντα ὑπὸ τῆς Ισλανδίας καὶ μερικὴ ὑπεροφεάνια ἀποδοθέντα ὑπὸ τῶν ἀμερικανῶν. Εἰς τὰ τελευταῖα τάῦτα περιλαμβάνονται, ὡς γνωστόν, τὸ «Σατούρνα», τὸ «Βούκανάνια» καὶ τὸ «Κόντε Μπανγκάμαν». "Ηδη, ἡ κυβέρνησης τῆς Ρώμης οὐδεμίαν πλέον ἔχει ἀνάμειν εἰς τὰς ἔργασίας τῶν ἰταλικῶν ναυτιλικῶν ἐπιχειρήσεων, μίνινες καὶ ἀφέθησαν εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβούλιον.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν κατάστασιν τῶν ἰταλικῶν λιμένων, οἱ μεγαλύτεροι ἔχειν ἀπόνταν ὑπέτησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου σοβαροτάτας ζημίας, σύντονοι ὅμως ἀπὸ μηρῶν καταβάλλονται προσπάθεια διὰ τὴν ταχτέραν ἀποκατάστασιν τῆς προπολεμικῆς αὐτῶν δυναμικότητας. Ή πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἰταλικὴ προσοχὴ στρέφεται ἰδιαίτερος πρὸς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας, διὰ τὸν ὄποιον ἐδαπανήθησαν κατὰ τὸ παρελθόν 2 δισεκατομμύρια λιρετῶν, διετέθη δὲ καὶ τὸ τρέχον ἔτος νέα πόσιον ἔξι 1,2 δισεκατομμύρια. Λιρεττῶν. 'Ο λιμὴν οὗτος ἀνέτησεν ἥδη τὰ 800 οἱ τῆς προπολεμικῆς τοῦ δυναμικότητος, οἱ δὲ ἀριθμοὶ κύριοι ἔχουν νὰ ἔχῃ πλήρως ἀποκατασταθῆται μέχρι τέλους τοῦ 1947. Σημαντικαὶ ἐπίσης πρόσδοταν ἐπετελέσθησαν καὶ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ λιμένος τῆς Νεαπόλεως, ἀν καὶ ὁ λιμὴν οὗτος ἔχει ἀνάγκην πολλῆς ἀκόμη ἔργασίας, ιναὶ ἀπαλλαγῆ ἀπὸ τὰ ἐν αὐτῷ βυθισμένα πολυάριθμα πλοῖα. Σοβαρὸς βοήθειας διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἰταλικῶν λιμένων παρεσχέθη ὑπὸ τῆς «Οἴνορφας» ἀναφέρεται δὲ ὅτι 5000 τ. διαφόρων ὑλικῶν ἔφθισαν ἀκόμη πρὸ ἔβδομάρδος εἰς τὴν Ιταλίαν καὶ κατανέμονται ἥδη τὰς κυριωτέρας τέσσερας λιμένων.

Μεγ. Βρεταννία

Απὸ τῆς Ἀγγλικῆς πλευρᾶς

Ανακοίνωσες τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου τῶν Μεταφορῶν καθορίζει τὴν δέσμην τοῦ ζητήματος τῶν ναυλωμένων ἀμερικανικῶν πλοίων ἀπὸ τῆς δρεπανικῆς πλευρᾶς. Οὕτω, ἡ Ἀγγλία προτίθεται νὰ ἐποτερέψῃ εἰς τὰς διαπολεμικές πλοιάς την πολιτείαν 129 ἐκ τῶν παραπάνω 230 ἐν ὅλῳ «Λίμπερτζ». Απὸ τὸν ἔργον μένον τὴν διαπολεμικήν τοῦ Ιούνιου θὰ παραδίδωνται δέκα καὶ μῆνα, ἐνῷ τὰ 100 ὑπόλοιπα θὰ ἀγορασθοῦν διὰ λογαριασμὸν ἰδιωτικῶν ἀγγλικῶν ἔταφιδων.

Η ἀνακοίνωσης προεκλήθη ἀπὸ τὰς διατυπωθεῖσας ἀπὸ μέρους μελῶν τοῦ Κογχρέσου πλευρῆς διὰ τὴν καταρράτησην τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Ἐπειδὴ τοῦ ὄποιον μετέχουν μὲν ἐφοπλιστικὴ δραστηριότητος — προσθέται νὰ μεταφεύσουν ἐπὶ τῶν ναυλωμένων ἀμερικανικῶν σκαφῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Η διαθέσιμης ἀγγλικὴ χωρητικότης δὲν ἐπαρκεῖ εἰσέστη εἰς τὰς μεταφοραὶς ἀνάγκας τοῦ Ἕνωμένων Βασιλείου καὶ ἡ ναυτηγικὴ διοικησία δὲν κατώθισεν ἀκόμη νὰ καλύψῃ τὰ τοῦ πολέμου κενά.

Ἀπεκαλύψθη ἀκόμη, ὅτι ἡ Ἀγγλία προσέφερε 500 χιλ. δολλαρίων διὰ τὴν ἀγορά τῶν «Λίμπερτζ» καὶ 1 ἑκατονταριάδα δολλαρίων δι' ἔτερον 42 τύπων «Βίζτορους» σκαφῶν, τῶν τελούντων ὑπὸ τὴν διαχείρισί της. Δύο δισεκατομμύρια δολλαρίων καταβάλλονται μηνιαίως εἰς τὴν «Ναυτιλίαν Ἐπιτροπής» ὡς ἔνοικον τῶν ναυλωμένων τοῦντα.

Διεθνής Ναυτιλιακὴ Διάσκεψις

Μετὰ ἐννεαετῆ διακοπὴν τῶν ἐργασιῶν τῆς συνῆθε πρὸ τοῦ ἐν Λογδίνῳ ἡ «Διεθνῆς Ναυτιλιακὴ Διάσκεψις», μόνιμος, ως γνωστόν, «Οργανισμός, εἰς τὸν ὄποιον μετέχουν μὲν ἐφοπλιστικὴ δραστηριότητος — προσθέται νὰ μεταφεύσουν μὲν σκαφῶν. Εἰς τὴν διάσκεψην μετέσχουν ἀντιπροσωπεῖα τῶν ἐφοπλιστικῶν «Ενόπλεων Βελγίου, Καναδά, Δανίας, Φενλανδίας, Ἐλλάδος, Μεγ. Βρετανίας, Όλλανδίας, Ἰνδίδων, Νέας Ζηλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας καὶ Ἕνωμένων Πολιτειῶν.

Οἱ ἐκλεγεῖς πρόεδρος σέρβος Ζέζεφ Μακλαίν, κηρύσσων τὴν ἔναρξην τῶν ἐργασιῶν τῆς διάσκεψης ἀπενθύμησεν, διὰ τοῦ μίαν ὀλόκληρην εἰκοσιπεντατέλην ἡ «Διάσκεψις» αὐτὴ σημαντικότερα συνέβαλεν εἰς τὴν κατανόησην τῶν προβλημάτων, που ἐκάστοτε ἀπησχάλουν τὴν διεθνῆ Ναυτιλίαν, δημόνον ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις. Εἴτενος περιτέλεων, ὅτι ἡ σημερινὴ διεθνής ναυτιλιακὴ κατάστασις διαφέρει φιλικῶς ἀπὸ τὴν προπολεμικήν.

«Οἱ ὄφοι — εἴτε — τοῦ διεθνούς ἐμπορίου ἀνετράπησαν. Αἱ κυβερνήσεις, πολλοὶ καὶ διάφοροι οὐρανιγνοί, ἀναμμένοι ταῖς σήμερον εἰς τὴν διεξαγορὴν ἀριθμοῖς πράξεων, ἔχουν δὲ ἐπιβλῆτη τόσοι περιορισμοὶ καὶ ἔλεγχοι, ὃστε ἡ ίδιωτικὴ ἐπιχειρήσης νὰ συναντῇ μεγάλας δυσχερείας. Η κατανομὴ ἀφ' ἑτέρου τῆς ὑπαρχόντης χωρητικότητος ἔχει ὑποστῆ ἴσωντας μεταβολάς, ἐν συγκριτικῇ μὲ τὴν προπολεμικήν περιόδον, η δὲ σημερινὴ χωρητικότης, δημόνος καὶ εἰνὲ ὑπερέσσα τῆς προπολεμικῆς, ἐν τούτοις ἡ κερτομποιουμένη ὑπολογίζεται ισάποσος τῆς προπολεμικῆς.

«Ἄγνοοιμεν — συνέχισεν ὁ ὀμιλητής — ποία πρόκειται νὰ είνει ἡ μέλ-

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOVIS»

Steamship Agent,
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

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

λονσα ποσοτική ἀνάπτυξης τῶν διεθνῶν ὑπερβαλασιών μεταφορῶν, παρατηροῦμεν δῆμος δὲ τὰ διάφορα κράτη συντόνους καταβάλλουν προσπαθείας, δῆμος διὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ τῶν Ἕνωμένων Ἐθνῶν ἐπιτεγχθῇ ή εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν δῖον αὔξησις τῶν διεθνῶν ἀνταλλαγῶν τάσσης φύσεως ἐμπορευμάτων. Ἡμεῖς, δῶς γαντικοὶ ἐπιτεγχματίᾳ, διφεύλοιμεν νὰ παρακολούθωμεν τὴν σίνην ταύτην, ἐλπίζομεν δὲ καὶ εὐχόμεθα νὰ ἐπιτύχῃ αὕτη. Πρέπει δὲ ίδιος νὰ συγκεντρώσωμεν τὰς προσπαθείας μας, ἵνα ἐμποδίσωμεν τὴν διάλυσιν ομηρίας καὶ ἐπιτύχωμεν τὴν ἀρσον διαφώνων φραγμῶν, ποὺ διοχεράνονται τὴν διεύθυνσον τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου σίνησιν.

«Καίτοι, κατά τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν περίοδον κατέστη ἀνάγκαια ἡ συνέχισις τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως εἰς τὰς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις, ἐν τούτῳ, πός τὸ συμφέρον τῆς πραγματικῆς πρόσδομον, η ἴδιωτική ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις καὶ ἡ ἴδιωτικὴ πρωτοβούλιον πρέπει νὰ τύχουν κάθε δυνατῆς ἐνθαρρύνσεως, διὰ νὰ διατηρηθοῦν καὶ ἐνσυγχωνοῦν. Αἱ κυβερνήσεις καὶ διάφοροι διακριτικοὶ ὅργανοι συγχροτοῦνται συνήθως ἀπὸ πρόσωπα στεφούμενα γνώσεων καὶ πελάς διὰ τὰ πολύπλοκα ναυτιλιακά ζητήματα, μὲ τὰ ὅποια καλοῦνται νὰ ἀπασχοληθοῦν καὶ ἔξενφουν τὰς καλυτέας λόγους. Είνε διὰ τοῦτο ἐπάναγκες, αἱ κυβερνήσεις καὶ οἱ διενεβές Ναυτιλιακοὶ Ὁργανισμοί νὰ συμβούνενται τὰς ἀρμόδιωτέας ὅργανοις».

Ο συνηδός ἀντιπρόσωπος διμήνισας ἐν συνεχείᾳ καὶ ἀναφερθεὶς ἐπὶ τοῦ προεδρικοῦ λόγου, ἐτόνισεν ὅτι καμία βιωτικανία δὲν ἔχει τὸν διεθνῆ χαρακτῆρα τῆς Ναυτιλίας καὶ εἰς οὐδεμίαν ἄλλην βιωτικανίαν ὁ προσωπικός παράγων τοῦ ἐπιχειρηματικού πατέρες τόσον πρωτεύοντα φύλον, δύον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησην. «Ἐλλαία ἀδόντων — προσέθηκε — γάλη προδρεύσην ἡ διεθνῆς Ναυτιλία, ἐάννα τεῦθι ἐντὸς περιορισμῶν καὶ διεθνῶν μορφῆς κλεισθνῶν πλαισίων. Εἴδομεν εἰς ἄλλας οἰκονομικάς ἐκδηλώσεις ποιάν ἀποτιχίαν είχον αἱ προσπάθειαι ὑπαγωγῆς των ἐνδό διεθνεῖς περιορισμούς καὶ δυνάμειβα νὰ φαντασθῶμεν πόσον καταστρεπτικά θὰ ἤσαν παρόμοια σχέδια διὰ τὴν τόσον εὐταῦρη ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησην». Καταλήγοντο δ ὁ συνηδός ἀντιπρόσωπος ἐξέφρασε τὴν ἐλπίδα, ὅτι συντόμως ἡ διεθνῆς Ναυτιλία θέλει ἀπαλλαγὴ τῶν διαφόρων παρεμβασιῶν καὶ ἐλέγχους καὶ ὅτι θὰ ἀποδοθῇ πλήρης ἐλευθερία εἰς ἔκεινον, εἰς τὸν διοίκησην καὶ στίνες κατέχουν τὴν πείρων καὶ τὴν ἴκανότητα γὰρ τὴν διατηρήσουν καὶ τὴν ἀνατίνεον.

"Η Διάσκεψις ἐχώρισεν είτα εἰς τὸ ἔγον της καὶ προῆλθεν εἰς ἀρκεῖας ἀποφάσεις. Συμφώνως πρὸς αὐτὰς θέλει παταβλήθη προσόντα πρὸς διειθνὴ πραγματικὴν τῶν ομιλεόδοτων τῆς Ναυπλίας ἐπὶ ζητημάτων γενικωτέρων ἐνδιαιρέσθων. 'Απεφασίσθη ἐπίσης, ὅπως η Διάσκεψις παραμείνῃ ὡς σῶμα, ἀποτελουμένον μόνον ἀπὸ τὰς ἐπαγγελματικὰς ἐφοπλιστικὰς ὁργανώσεις, ἀποκλειούμενον τῶν κρατικῶν ὁργανισμῶν οἰασθήποτε μορφῆς. Περιτέρῳ, εἰδικαὶ ἀποφάσεις ἐλλήρθησαν ἐπὶ ζητημάτων ἀργούντων τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων, συμφώνως πρὸς τὰς νέας τεχνικὰς καὶ ἐπιστημονικὰς προδόσους, τὴν λειτουργίαν τοῦ ἀσφαλάτου τῶν πλοίων, τὴν κατάπτωσιν διεθνῆ συμβάσεων Ναυτικοῦ Δικαίου, τὴν ἐλευθέραν με-σα τῆς διόδουντος Σονές ναυπλιούμενην πλ.

Η «Διάσκεψις» θὰ συνέλθη ἐκ νέου τὴν ἀνοίξην τοῦ 1948.

Οι γένοι οῷοι ἐργασίας τῶν πληρωμάτων

Από πολλάν ήδη μηνών συνεχίζονται αἱ διαπραγματεύσεις μεταξύ τῶν ἄγγλων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, μέσφ τοῦ «Ἐθνικοῦ Ναυτιλακοῦ Συμβούλιου», διὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν νέων ὅρων ἔργασίας τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν δρεσενικῶν πλοίον. «Ἐλπίζεται, ότι ἐντὸς τῶν πρόπτων τῶν ἡμερών τοῦ Μαρίνου αἱ διαπραγματεύσεις αὗταν ὅταν ὅλη προσλήψουν τῶν μορφῶν μαζὶ τελικῆς συμφωνίας. Αἱ ὑπὸ τῶν ναυτεργατῶν δργανώσεων ἐποβλήθεσια προτάσεις, ἔχουν ώς κάτωθι, εἰς τὰ βασικὰ αὐτῶν οημεία:

Μισθος: Προτείνονται νέαι βασικοὶ μισθοί, —καταργούμενοι τοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος—προσηρμοσμένοι πρὸς τὰς συνθήκας τοῦ 1947. Ως πρὸς τοὺς ἀξιωματικοὺς προτείνεται ἡ πληρωμὴ ἐπιδόματος «ἀρχαρχοῦτος ἀντρεργάσια» καὶ ως πρὸς τὰ κατώτερα πληρωμάτα «ἐπιδόματος ἔνεγοντος ἀντρεργάσιας».

Ωραί αι ἐρ γα σιά εις: Προτείνεται ή ἑφαδιογή τῆς ἑδομάδος τῶν 48 ὡρῶν, ὡς αὕτη ἔγνετο ἀπόδεκτή κατὰ τὴν Διάσκεψιν τοῦ Σημάτη, μὲ δικαίωμα ἀδειας διὰ τὴν κάλυψην τῶν ἐπὶ πλέον 8 ὧρῶν, τὰς ὁποίας τὸ πληρώματα θύν ἐργασθοῦν ὑποχρεωτικὸς ἐν πλῷ. 'Αφ' ἔτεστον ἤτετον ἡ κατάρρησις τῶν ἐπὶ πλέον ὑποχρεωτικῶν ὧρῶν ἐργασίας κατὰ τὰς ἡμέρας ἀπόποιον καὶ κατάπλοιον. Διὰ τὰς ὑπερσφίας, οἱ μὲν ἀξιοματικοὶ θύν ἀμύβονται δι' ἀδειας τὸ δὲ λιοτόν πλήσιομα δι' εἰδιζῆς τινος ἀ-

τὰ αἰτιῶντας οἱ πολεῖς, τούς τούτουν μητρόπολες οἱ εποίησις καὶ

μοι βῆς.

Ἐτησία ἀδεια: Προτείνεται ή υποχρεωτική παροχή ἐπησίας ἀδειας ἐπὶ πλησιωπῇ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ μετ' ἐπιδόματος διατροφῆς.

Μισθός ἀσθενῶν: Προτείνεται, όπως διατηρηθῇ κατά τὸν πόλεμον καιμεριθεῖσα συνήθεια καταβολῆς εἰδίκου μισθοῦ εἰς τοὺς ἀσθενεῖς.

Κλίνοσκεπάσματα: Ζητείται νά έφαρμοσθή εις διά τὰ πλοῖα, ποντολόφα και ἀκτολόκα, η παροχὴ κλίνοσκεπασμάτων, προσοψίων και σάπουνος.

Συνέχεια ἐργασίας: Τέλος προτείνεται ἡ ἔξειρεσις τρόπου ουθίμιστου τοῦ ζητήματος τῆς τακτικῆς, κατά τὸ μᾶλλον ἡ ήττον, ἀπασχολήσεως τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῆς πληρωμῆς ποσοῦ τινὸς κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα τὸ μεσολαβοῦν μεταξὺ δύο ναυτολογήσεων τοῦ ναυτεργάτου.

Τὰ πρωτήρια συστήματα

Τό πρόβλημα της έξουσιον μήσεως χώρου διὰ τῆς προσφυγεστέρας διαρρυθμίσεως τοῦ μηχανοστασίου τῶν δεξαμενοπλίων ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν δύσκολον. Ἀνιμετωπίστηκε ἀπὸ τοὺς νωπηγοὺς ἡ ἀνάγκη τῆς τοποθετήσεως μηχανῶν μεγαλυτέρας ὅλοὲν ἐπιδονάματος εἰς τὸν μικρότερον δυνατὸν χώρον, εἰς τόπον ὃστε η μεταφορὴ ίκανότης τοῦ σκάφους πα-
ραταλήλως νὰ ανδέσται. Τόσα, ποὺ τὰ ἔξοδα κενήσεως βαίνοντας συνεχῶς διογκούμενα, ἔπι ὁζέτερον καθίσταται τὸ πρόβλημα τούτο.

Και διά μὲν τὰ προπολεμικά σχάρη τῆς περιοδισμένης ταχύτητος διάφοροι συνδυασμοί, όπωσδήποτε ἐπιτυχεῖς, ἔξενοι σχέθουσαν καὶ ἐφηρησθησαν. Μία ἡ. χ. μηχανή Ντήζελ, λέβοντες εἰς τὸ δεύτερον κατάστρωμα τοῦ σκάφους ὑπέρ τοὺς ἀτμοστορβίλους εἰς τὰ πλοῖα μὲ πρώθαν καταδρομοῦν, καὶ ἄλλα τινές ἐφαυγαγοῦ ἐπετεύχθησαν. Διὰ τὰ γενέτραια, ὅμως, τὰ ταχύτερα σχάρη ἄλλα, πλέον ἐπαναστατικά διαφυγοῦσι τοῦ μηχανοστασίου χρειάζονται. Οἱ Ἀμερικανοί τεχνιοί μετεχειρίσθησαν ἥδη τὴν στραβιλοπέλεκτρικήν πρόσωπον καὶ τὸν ὑδραυλικὸν λέβητα, τὸν δχ̄ βέβαια δυγκώθη. Οἱ ἄγγλοι, ὅμως, δὲν θεωροῦν καὶ ταῦς λύσεις αντάς ὡς τελεκάς, οὐδὲ τὰς πλέον ἰδεώδεις. Ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάκηρην νέων βελτιώσεων.

Ούτω, εἰς ναυπηγούμενον ἥδη «έάνκερ» τῆς Anglo — Saxon τοποθετοῦνται μηχαναὶ πρώσεως δηξελοηλεκτρικαὶ. Τὸ γεῦμα προεβλέπετο ἀρχικῶς γὰ παιείσθε απὸ τέσσαρα χωριστὰ ἡλεκτροπαγωγά συστήματα. Μία θά το ἡ ἔπει. Ἐν συνεχείᾳ, διως, τῶν προσαταρικῶν δομικῶν ἀπειραισθή ἀπὸ τοὺς ἀγγλίους τεχνικοὺς ἡ ἀντικατάστασις ἐνὸς ἐκ τῶν 4 συστημάτων δι' ἐνὸς ἀεριστροβίλου (gas turbine) τῆς αὐτῆς ἵπαδονάνως. "Αν ἡ πρωτοπεριαὶ αὐτὴ ἐφαρμογὴ ἐπιτύχη εἰς τὰ πρακτικὰ της ἐφαρμογῆς, προβλέπεται, διποὺς εἰς σχεδιαζόμενον κένον δεξιαιενόπλοιον τοποθετηθῆ ἔνας καὶ μόνος ἀεριστροβίλος 6.500 ἵππων.

·Η ελλειφίς τῶν γαιανθράκων

Εις πρόσφατον λόγον του, ό προεδρος του «Οργανισμού Γιαννιθράκων της Εύρωπης, έτοινος μεταξύ άλλων, ότι ή ήλλειψις τῶν πολυτίμων τούτων καινοτόμων ἀπέβη ἡδη λιαν ἀνηγχυζητή διὰ τὴν Εὐρώπην. Πρὸ τοῦ πολέμου τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον ἐκάλυπτε τὰ 32 ο) τῶν εἰς γιαννιθράκας ἀναγκῶν τῆς Εὐρώπης, ή δὲ Γερμανία τὰ 40 ο). Σήμερον αἱ μὲν ἔξαγωγαὶ ἀγγλικῶν γιαννιθράκων εἰς τὴν Εὐρώπην σχεδὸν ἔξεμηδενίσθησαν, αἱ δὲ γερμανικαὶ ἔξαγωγαὶ περιωρίσθησαν εἰς ἔνα ποσοστὸν 15 ο) μόνον, ἔναντι τῶν προπολεμικῶν. Η Πολωνία ἔξι ἄλλου, ητος ἐκάλυπτε πρὸ τοῦ πολέμου τὰ 10 ο) τῶν εὐφωταῖῶν ἀναγκῶν, δὲγ διατηρεῖ σήμερον εἴμι τὰ 7 ο) τῶν προπολεμικῶν τῆς ἔξαγωγῶν, ἐνῷ καὶ αἱ λοιπαὶ χώραι, αἵτινες ἐκάλυπτον τὰ ὑπόλοιπα 18 ο) τῶν εὐφωταῖῶν ἦν ναγκῶν, σήμερον δὲν παρέχουν πέραν τῶν 7 ο). Ἐν συμπεράσματι, αἱ διάφοραι χώραι αἱ τροφοδοτοῦσαι προπολεμικῶν μὲ γιαννιθράκας τὴν εὐφωταῖήν ἀγόραν, παραστάζουν σήμερον ἔνα ἔλλειμα ἀνεργόμενον εἰς 71 ο), ἔναντι τῶν πρὸ τοῦ πολέμου ἔξαγωγῶν τῶν καὶ ἀναφερόμενον, ποσοτικῶς, εἰς 52 ἑκατομμύρια τόννους γιαννιθράκων.

Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι, αἱ δόπια πρὸ τοῦ πολέμου δὲν ἔζηγον διὰ τὴν Εὐρώπην ἀξιολόγους ποσότητας γιανθράκων, καλύπτοντα σήμερον κατὰ ἓνα ποσοστὸν 27 αἱ τὸ παραπάταιον ἔλλειμμα, ἔζηγονας 20 ἔκατ. τ. ἐτησίως. Καὶ πάλιν ὅμως παραμένει ἀκάλυπτον ἓνα ἔλλειμμα 32 ἐκ. τόνων γιανθράκων ἐτησίους, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπὸ ὄφην καὶ τὸ γερόν, ὃι σήμερον πολλὰ εἰνδιατάξαι κωρᾶς ἔχουν ἀνάγκην μεγαλύτερου ποσοτήτου γιανθράκων διὰ τὴν ἀνασυγκρότησί του. Σημειωτέον ἀρ' ἔτερον, ὃι η ἔξ. Ἀμερικῆς προμήθεια 20 ἔκατομμαρίων τόνων γιαν-

MOORE DRY DOCK COMPANY

BALFOUR BLDG. CALIFORNIA STREET, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA U. S. A.
Cable address: MOORSHIP, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA, U.S.A.

SHIPBUILDERS - SHIP REPAIRERS - ENGINEERS
ESTABLISHED OVER 40 YEARS

A MODERN PLANT — LARGE DRY DOCKS — UP-TO-DATE FACILITIES
SKILLED ENGINEERS AND MECHANICS
FOR EVERY KIND OF SHIP REPAIRS

θράκων δημιουργεῖ σοβαράν ἑπαδάρυνσιν τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας, τόσον δύστι ή πληρωμή των γίνεται εἰς δολλάρια (περίπου 400 ἑκατ. δολλαρίων ἐτησίως), δύσον καὶ λόγῳ τῆς μεγάλης ἀποστάσεως (3000 μίλια), μὲ συνέπειαν τὴν πληρωμὴν ὑψηλῶν ναύλων καὶ τὴν ἀπασχόλησην σημαντικῆς χωρητικότητος. Υπολογίζεται ὅτι 500 «Λίμπερτες» πρέπει ν' ἀπασχολοῦνται συνεχῶς διὰ τὴν ἐπησίαν μεταφοράν 20 ἑκατομ. τ. γανθιδάρων ἀπὸ τὰς Ἰνδονήσιας Πολιτείας εἰς τὴν Εὐρώπην. Τέλος, παρ' ὅλην τὴν ἀμερικανικήν εἰς γαλάνθρακας προσμίθεαν, προβλέπεται βασικός, ὅτι τὸ εὐρωπαϊκὸν διὰ τὰ ἐν λόγῳ καύσμα ἔλλειμα θὰ ἀνέλθῃ κατά τὸ 12μηνον Μαΐου 1946—Ιουνίου 1947 εἰς ποσὸν 17 ἔως 42 ἑκατ. τόννων, τῶν δύο τούτων ἀριθμῶν σχετιζόμενον μὲ τὸ ἔλάχιστον καὶ μὲ τὸ ἀνώτατον ὅριον ικανοποιήσεως τῶν εἰς γαλάνθρακας ἀναγκῶν τῆς Εὐρώπης.

Γυναῖκες ἔργατριαι Θαλάσσης

Ο πόλεμος ἔφερε τὴν γυναικαίαν ἔγγύτερα πρὸς τὰ σκηνήρωτερα τῶν ἀπαγγελμάτων. Η θάλασσα εἶλυσεν ἐπίσης τὸ ἀσθενές, διὰ τοὺς παλαιῶν καλούς καιφόν, φύλον. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν πλείστους δύο γυναικες ὑπηρέτησαν ἐπὶ μικρῶν σκαφῶν διὰ βοηθητικάς ὑπηρεσίας, πολλαὶ δὲ ἐξήτησαν, χωρὶς δέσμων καὶ νὰ γίνονται δεκταί, τὴν πρόσληψήν των εἰς τὰ πολεμικά πλοῖα.

Ηγέθη τότε τὸ ζῆτημα κατὰ πόσου θὰ ἔφερε γὰρ προσληφθοῦν αἱ γυναικες εἰς τὰ ἔμπορικά σκάφη. Ἐτονεῖτο σχετικῶς, ὅτι εἰς τὰ Σκανδιναϊκά πλοῖα οἱ γυναικες ἀπέδουσαν ὑφέλμημον ἔργον. Η ἰδέα συνήντησε τὸν ἀντίδρασιν τῶν ναυτεργατικῶν κύρων.

Τόρος ἐπὶ τῆς «Βασιλίσσης Ἐλισάβετ» ὑπηρετοῦν τέσσαρες γυναικες εἰς τὸ λογιστικὸν τμῆμα τοῦ πλοίου. Εἰς τὸ μετασενάκωμενον, δύος μότορων «Κορδιλλέρα» τὸ προσωπικόν τοῦ μαγειρείου καὶ τῶν διὰ τοὺς ἐπιβάτας διαιρεισμάτων ἀπαρτίζεται ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ γυναικας.

Αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις παθητικῶς ποιεῖ ἀντέδρασαν. Οἱ προστάτευον αὐτῶν δὲν θεωροῦν καὶ ἀσκοποῦν τὴν παρονοίαν τῶν γυναικῶν εἰς τὸ ὑπηρετικὸν προσωπικὸν τῶν πλοίων, διότις καὶ εἰς τὴν παρασκευὴν τῶν ἐδοσμάτων. Πράγματι, πολὺ τὰς τόσας σχολάς διὰ τοὺς μαγειρείους, τὰ παράπονα τῶν πληρωμάτων τῶν ἀγγλικῶν πλοίων, εἰς τινὰς δὲ περιπτώσεις καὶ τῶν ἐπιβάτων, δὲν είναι ὀλίγα.

«Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἐπὶ τοῦ μόσχου «Κορδιλλέρα» τὰ διαιρεισμάτων τοῦ γυναικῶν πληρώματος είναι δῆλως χωριστά. Πιστεύεται δὲ γάρ ἀποτέλεσον ὑπόδειγμα καθαριότητος καὶ εὐτρεποῦς παραστάσεως διὰ τοὺς ἀρρενας συναδέλφους των.

Νορβηγία

Η σύνθεσις τοῦ ἔμπορικοῦ τῆς στόλου

Ο νορβηγικὸς ἔμπορικὸς στόλος περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1946 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 3.300.000 τ. γκρός ή 4.950.000 τ. d.w. Τὰ πλοῖα αὐτά κατανέμονται κατὰ κατηγορίας ως ἔξις (διὰ τὰ 500 τ. d. w. καὶ ἄνω) :

Τράμπτες	500—1999 τ. d. w.	85	...	110.000	τ. d. w.
	2000—3999	»	»	125	...
	»	4000	καὶ ἄνω	»	137
Φορτηγὰ γραμ.	500—3999	»	»	83	...
	»	»	4000	»	95
Ἐπιβατηγά γραμ.	500	τόν.	20	...	42.000
Τάνκερς	500—1499 τ.	...	24	...	15.000
	1500—3999 τ.	...	1	...	3.000
	4000 καὶ ἄνω	...	178	...	2.209.000
Σύνολον	748	4.798.000	»

Εἰς τὴν ἀνωτέρῳ δέναμυ δέοντα γάρ προστεθοῦν 63 φαλανθρητικὰ καὶ 7 πλωτὰ ἐργοστάσια κατεργασίας φαλανῶν, χωρητικότητος 30.000 τόν. d. w. τὰ πρώτα καὶ 130.000 τόν. d. w. τὰ δευτέρα. 'Αφ' ἐτέρον ή μέση ἡλικία τοῦ νορβηγικοῦ ἔμπορικοῦ στόλου ἀνήσχετο τὴν 1ην Ιανουαρίου εἰς 15 12 2 έτη, ἀντὶ 12 12 τοῦ 1940. «Οօσον ἀφορᾶ τὰ συστήματα προώσεως, τὰ 69 οἱο τῆς νορβηγικῆς χωρητικότητος ἀναφέρονται εἰς σκάφη δηξελούντηα, ἔναντι ποσοστοῦ 63 οἱο διὰ τὸ 1940. Εξ ἄλλου, τὴν 1ην Ιανουαρίου ἐ. ἔ. ἐτέλει ὑπὸ παραγγελίαν εἰς διάφορα ναυτηγεῖα ἡ

R. S. STERN

BALTO. SALES & SUPPLY Co.

JOS. J. KEEGAN & C°.

(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)

SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine
Deck and Steward Supplies.

Telephone :
Plaza 4700

424 W. Conway St.
BALTIMORE 30, Md

κάτωθι χωρητικότης διὰ λογαριασμὸν νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν:

Εἰς τὴν Νορβηγίαν	...	154	πλοῖα	...	213.000	τ. γκρός
Εἰς τὴν Δανίαν	...	16	»	...	97.000	»
Εἰς τὴν Σουηδίαν	...	120	»	...	769.000	»
Εἰς τὴν Ἀγγλίαν	...	79	»	...	265.000	»
Εἰς τὴν Ολλανδίαν	...	8	»	...	44.000	»
Εἰς τὴν Ιταλίαν	...	9	»	...	27.000	»
Εἰς τὸ Καναδάν	...	3	»	...	5.000	»

Σύνολον 389 » 1.423.000 »

Ἐπὶ τῆς χωρητικότητος ταύτης 77 σκάφη, 650.000 τ. γκρός ἔσται δεσμευόμενα.

Ἐπέκτασις τῶν ναυπηγείων

Τὸ ὑποργεῖον τοῦ Ἐμπορίου, εἰς τὸ όποιον ἀπάγεται καὶ ἡ διοίκηση τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κατήριπος πρὸ προς μελέτην ἐπεκτάσεως καὶ περιπτέων ἀναπτύξεως τῆς νορβηγικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Προβλέπεται δι' αὐτῆς ἡ ἔδοσις ὑπὸ ἐπτὰ ναυπηγεῖον εἰς δημοσίαν ἔγγονα φημεῖ δανείου 1.5 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἔγγονην. Οταν, αἱ βάσει τοῦ δανείου τούτου τούτου ἀναληφθοῦμενα ἔργασια πελτιστῶν καὶ ἐπεκτάσεως τῶν ναυπηγείων περισταύοντα μετὰ παρέλευσιν τοῦ διατηρητικοῦ πληθυσμοῦ, ἡ παραγωγὴν δυναμισθήσεται τὸπα τέλος ναυπηγείων θὰ αὐδήθῃ ἀπὸ 50 εἰς 135 κιλ. τ. γκρός ἐτησίως. Καὶ τὰ ὑπόλοιπα δύος νορβηγικῶν ναυπηγείων ἔχουν ἀπὸ τοῦδε ἀναλάβει μίαν προσπάθειαν συγχρονισμοῦ καὶ ἐπεκτάσεως τῶν ναυπηγείων τον. Οταν καὶ τὸ ἔργον αὐτὸν συμπληρωθῇ, ἡ συνολικὴ παραγωγὴ τῆς τέλος νορβηγικῆς βιομηχανίας νίας προβλέπεται ν' ἀνέλθῃ ἀπὸ 150 εἰς 280 κιλ. τ. γκρός ἐτησίως. Θεῖνε οὕτως εἰς θέσιν τὰ νορβηγικά ναυπηγεῖα νὰ καλύψουν τὰ 2) τῶν εἰς νέα πλοῖα ἀναγκῶν τῆς νορβηγικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὰ προσεχῆ δέκα

Ἴδιατέρᾳ καταβάλλεται φροντίς, διότις τὰ νορβηγικά ναυπηγεῖα καταστῶν ίσανά νὰ συναγωνισθῶν τὰ ξένα, εἰς τὴν ναυπηγησίαν κυρίως σκάφων μεγάλης χωρητικότητος, εἰς τόπον ὃστε οἱ νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ νὰ δίδονται τὴν προτίμησιν τον εἰς τὰ ἔντικα ναυπηγεῖα. Πρός τὸν οποῖον πάντας ἡ κυβέρνησης τοῦ «Οοδό προτίθεται ἀφ' ἐνὸς μὲν γὰρ τοῦ παραγγελίας διὰ κρατικὰ πλοῖα καὶ ἀφ' ἐτέρους τοῦ ισχύοντας φορολογίαν, ὃστε νὰ καταστῇ δυνατὴν ἡ ἐπικερδής ἐργασία τῶν ναυπηγείων καὶ ἡ παραγωγὴ τῶν καθαρῶν περιθεματῶν καὶ κεφαλαίων. Παραλλήλως ἡ κυβέρνησης θέλει μεριμνήση διὰ τὴν τεχνικὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ νέου προσωπικοῦ ποὺ θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν νέων ναυπηγείων ἐξαπατάσαντα κερδίων ἀπὸ τὴν ἀρμονικήν συνεργασίαν ἐπιχειριματῶν, ἔργατων καὶ Κράτους, ὑπὲρ τῆς όποιας θέλει κάθε προσπάθεια καταβληθῆ ἐξ ὀλίγων τῶν ἐνδιαφερομένων πλευρῶν.

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

“Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ
‘Αγγλίας—Κόντινεντ—Μεσογείου

ἀ)π “ΕΛΛΑΣ,,

θέλει φροτώση ἐν ‘Αγγλίᾳ
πρῶτον δεκαήμερον Μαρτίου.

ἀ)π “ΡΟΔΟΠΗ,,

‘Αναμένεται εἰς Πειραιᾶ
τὴν 8(3)47.

ἀ)π “ΒΟΡ. ΕΛΛΑΣ“

ἀφίχθη εἰς Πειραιᾶ
τὴν 26ην Φεβρ.

Δεξόμεθα φροτία δι’ Ἀγγλίαν καὶ Ἀμερικαν.

Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον:

ΑΟΝΔΙΝΟΝ — BROWN JENKINSON & Co Ltd, 17 — 18
BILLITER Str.

ΑΙΒΕΡΠΟΥΑ — AMERICAN STEAMSHIP LINES AGENCY
Ltd, 5 RUMFORD PLACE.

ΜΑΝΤΖΕΣΤΕΡ — HERBERT WATSON & Co Ltd, 2 BANK
STREET, St. ANN'S Sq.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ — Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Εταιρίας, ὁδὸς Νικήτα
17 — Τηλ. 43.027.

Πρωτορεία εἰς ὅλους τὸν λιμένας τῆς Ελλάδος
καὶ τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου.

•Ολλανδία

Η ναυτιλιακή άνασυγκρότησις

Είς τὸ τέλος τοῦ 1946 ὑπῆρχον ὑπὸ ναυπηγησιν εἰς τὰ ὄλλανδικὰ καὶ τὰ ξένα ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν ὄλλανδρον ἑφοπλιστῶν 75 ἐν ὅλῳ σκάφῳ, συνολικῆς χωρητικότητος 283.000 τόννων γυρός, ἄτινα παρηγένθησαν πρὸς μερικὴν ἀναπλήσιον τῶν ἀπολεσθέντων κατὰ τὸν πόλεμον ὄλλανδικῶν πλοίων. Η 'Ολλανδία εἰσῆλθεν εἰς τὸν πόλεμον μὲ 537 πλοῖα, 3.424.000 τ. d.w., τὸν δὲ 'Ιουνίου τοῦ 1946 ἡρίθμιει 291 μόνον πλοῖα, 2.035.000 τόννων d.w.

Κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον ὁ ὄλλανδικὸς ἑμπορικὸς στόλος εἶχεν ὑποστῆ ἀκροτέρας ζημίας, κατὰ δὲ τὸ διάστημα 1914-38 ἡ χωρητικότητα τοῦ ηδεῖσθαι κατὰ 52 πλοῖα, τὸν πόσοτον ταῦτην αἴξαντι ἔβαλτισθή καὶ ποιοτικῶς ἡ 'Ολλανδία Ναυτιλία, διότι τὰ ὄλλανδικὰ πλοῖα ἔχονται ποιοτικούσιν διὰ τὴν πρώσιν τῶν τὴν δηξελομηχανήν, ἀντὶ τῆς ἀτμομηχανῆς.

Τὰ ὑδη̄ ὑπὸ κατασκευὴν ὄλλανδικὰ πλοῖα ἀνήκουν εἰς δλας τὰς κατηγορίας. Έξ τὸν ναυπηγούμενὸν ἐν 'Ολλανδίᾳ 52 σκαφῶν, ἐν ὅτῳ ἐπιβατηρίῳ ὑπεροκεάνων 21.000 τόννων γυρός, 41 φορτηγὰ γραμμῆς 142.000 τ. γυρός καὶ 10 τρόμπες, χωρητικότητος 46.000 τ. γυρός. Τὰ ναυπηγούμενα ἐξ ἄλλου εἰς τὸ ἔξωτερον ὄλλανδικὰ πλοῖα περιλαμβάνονταν 17 φορτηγὰ γραμμῆς, συνολικῆς χωρητικότητος 74.000 τόννων γυρός.

Παναμᾶς

Τὰ ξένης ιδιοκτησίας σκάφω

Ἀνακονωθὲν τοῦ ἐπονηργείου τῶν Οἰζονονικῶν τοῦ Παναμᾶ ἀναφέρει διὰ εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου 1500 ἐν ὅλῳ σκάφῃ ἕφερον τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν. Αἵτισεις διὰ τὴν ἐγγαφὴν πλοίων εἰς τὸ νησόλογον τῆς μακροῦ Δημοκρατίας ἀθύως εἰσέπει ὑποβάλλονται. Πλοῖα ἀμερικανικῆς, βρετανικῆς, συνηδικῆς καὶ ὄλλανδικῆς πλοιοκτησίας φέρουν ἥδη τὴν παναμαϊκήν, λόγῳ ἐπῶν πλεονεκτημάτων τῆς νομοθεσίας καθ' ἡ τὸ ἀνακοινωθὲν τονίζει.

Σουηδία

Τὸ νέον μισθολόγιον

Ἐξ Στοκχόλμης μετεδόθη ἡ πληροφορία, καθ' ἣν συμφωνία ἐπῆλθεν, δῶν ἀφορεῖ τὸ νέον μισθολόγιον διὰ τὸ πληρόματα τῶν συνηδικῶν ἐποριῶν σκαφῶν. Τὸ νέον μισθολόγιον ἐμφανίζει ἀνέσην 60 φ.ο. ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μέχρι τοῦδε ισχόν. Οἱ μισθοὶ τοῦ νάυτου ὁρίσθη εἰς 390 κορώνας (περίπου 27 λίρας) μηνιάσι, ηδεῖσθαι δηλαδὴ κατὰ 88 κορώνας. Μέχρι τοῦ Αὐγούστου 1939, ὁ μισθός τοῦ συνηδοῦ νάυτου ἦτο 170 κορώνας, ἦτο 9.10.0 λίραι.

Διὰ τῆς ίδιας συμφωνίας δῆλα τὰ μέλη τοῦ πληρόματος δικαιοῦνται ἀδείας δύο ίμισεον ίμιερῶν κατὰ μῆνα καὶ μετὰ ἔξαμηνον ὑπηρεσίαν εἰς τὴν ἀτῆτην ἑταῖριαν, τοιῶν ίμισεων ἵμερῶν. Λί ἀδειαὶ αὗται δύνανται νὰ λαμβάνονται ἐν συνεχείᾳ, ἐφόσου τὸ ἑπτάρεπον ἀ ἔργασία τοῦ πλοίου.

'Αφ' ἐπέρον, ἀ δῶρα ἔργασίας κατὰ τὰς ίμιεράς κατάπλουν καὶ ἀπόπλου μειοῦνται ἀπὸ 10 εἰς 8 διὰ τὰ ἄνω τῶν 1800 τόννων d. w. σκάφη,

τὸ δὲ ἐπίδομα ἀσθενείας αὐξάνεται ἀπὸ 6 εἰς 7 κορώνας ήμερησίως, ἐφόσον τὸ πλοίον ἐνίσκεται εἰς Σουηδίαν καὶ ἀπὸ 9 εἰς 10 κορώνας, ἐφόσον τὸ σκάφος ἐνίσκεται εἰς τὸ ἔξωτερον. Τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα κατηγόρηθη.

Καὶ ἄλλαι παραλαβαῖ "Λίμπερτος",

Ἐις τὸ τεῦχός μας τῆς 1ης Φεβρουαρίου ἐ. ἔ. εἰχομεν δημοσιεύσει κατάλογον μὲ τὰ νέα καὶ τὰ παλαιὰ ἀτῶν ὀνόματα, ἡλικίαν καὶ χωρητικότητα γυρός, τῶν πρώτων παραληφθέντων 35 «Λίμπερτος». Κατωτέρῳ παραθέτομεν τὸν κατάλογον ἐτέρων 35 σκαφῶν, παραληφθέντων κατὰ Φεβρουαρίου. Ταῦτα ιδιοκτησίας τῶν νέων ἀτῶν πλοίων δέλπει ὁ ἀναγνώστης μας εἰς τοὺς πίνακάς μας τῶν «Γαξιδεντώντων Ἐλληνικῶν Φορτηγῶν»:

Νέον "Όνομα	Πάλαιον "Όνομα	Ναυτ. Τ. γυρὸς
36) "Αγιος Νικόλαος"	ex CUSHING EELLS	43 7175
37) "Αζτή"	» W. B. RODGERS	44 7176
38) "Άλεξανδρος" Κορυζῆς	» I. N. van NUYS	44 7207
39) "Άλαξιμον"	» DUDLEY M. HUGHES	43 7176
40) "Αταλάντη"	» THOMAS J. WALSH	43 7176
41) Βιργίνια	» LYRA C. HAWILAI	43 7176
42) Γεώργ. Δ. Γράτσος	» CHIEF ORSEOLA	44 7176
43) Δημιούρης Πανταλέων	» SCULPTOR	43 7176
44) Δίρφις	» FRANK WIGGINS	43 7176
45) 'Επτάνησος	» CLARK HOWELL	44 7198
46) Εύανθια	» GEORGE BELLOWS	43 7244
47) Εύρυμέδων	» WILL. D. HOARD	43 7176
48) 'Ιγδο	» PHILIP C. SHERA	43 7176
49) 'Ιω. Η. Γονιλανδοῆς	» ELWOOD MEAD	44 7176
50) Κ. Χατζηπατέρας	» GEOR. C. CHILDRESS	43 7244
51) Κάπταιν Ι. Ματαράγκας	» JAM. L. ACKERSON	44 7240
52) Κρήτη	» ANDREW BRISCOE	44 7244
53) Κόμη	» ERASTUS SMITH	43 7244
54) Κοστῆς Λαμδός	» ANS. BURLINGAME	43 7176
55) Λεόντιος	» THOMAS CONDON	43 7176
56) Νέδων	» WILL. W. CAMPELL	43 7176
57) Νέστος	» MARY LYON	43 7176
58) Νικ. Καΐοης	» R.M. WILLIAMSON	43 7244
59) Νικ. Πατέρας	» BENJ. BONNEVILLE	43 7194
60) Νικολάου Γεώργιος	» FREDERIC TRESKA	44 7240
61) Νικολάου Ζωγραφία	» RAYMONT T. BAKER	44 7207
62) "Ορος" Αθώος	» J. MAUR. THOMPSON	43 7176
63) Παναγία Καθαρίωπασσα	» ALB. A. MICHELSON	43 7176
64) Παναγίωτης	» LUTH. BURBANK	43 7176
65) Παναγ. Κουμάνταρος	» JOSE G. BENITEZ	44 7244
66) Πεταλοὶ (δῆλι Λίμπ.)	» COASTAL SKIPPER	45 3822
67) Σταύρος Κουμάνταρος	» JOHN M. BROOKE	44 7176
68) Σῦδρος	» R. P. WARREN	43 7176
69) Φωτεινή	» FRAK J. CUHEL	44 7176
70) Χρονή	» FRANC. MORAZAN	44 7176

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ Α.Ε.

Ίδρυθεῖσα τῷ 1934, Συνέχεια τῆς 'Ετ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ, 1δρ. τῷ 1926

Ναυτικοὶ Πράκτορες, Διαχειρισταὶ ἀ)π, Μεσίται Ναυλώσεων, Αγοραπωλησιῶν, Ασφαλίσεων

·Αδελφὸς Οίκος ἐν Λονδίνῳ:

THE ITHACA SHIPPING COMPANY LTD.

Bevis Marks House, Bevis Marks, Telegr. «ITHACA»

Γενικοὶ Πράκτορες ἐν Ἑλλάδι:

AMERICAN PRESIDENT LINES, SAN FRANCISCO

DAMPSKILSES KABET "TORM", COPENHAGEN

ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝ)ΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΝΗΣΩΝ (Συν.Π.Ε.)

ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΝΗΣΩΝ Ανων, Έταιρ. Γεν. Ασφαλίσεων

Πάσης φύσεως ναυτιλιακαὶ καὶ ἀσφαλιστικαὶ ἔργασίαι.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Μεγ. Βρετανίας 8 Τηλέφ. 41.968, 41747. Τηλεγραφ.: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ».

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Έλευθερίου Βενιζέλου 19. Τηλέφ. 27.56. Τηλέγρ. : «ΦΙΛΙΣΣΙΑ».

·Αντιπρόσωποι εἰς δόλους τοὺς Ἐλληνικούς Λιμένας.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
Δεκαπεντήμερος έμποροναυτικής επιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | Λεωφ. Βασ. Κονσταντίνου 27α—Τηλ. 40658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΟΡΟΙ ΕΠΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Συνδρομαί Δεσμοτερικού Δρ. 25.000 Έξωτερικού Α.'Αγγλ. 3.15.0
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
Αντιπρόσωπος μας εἰς τὴν Ἀγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE»
91/3 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

'Ο κ. Σοφ. Βενιζέλος διά τὴν Ναυτιλίαν'

Μετά τὴν ἀνάληψη τοῦ ἑπούγειον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁ κ. Σ. Βενιζέλος πρόσβητος εἰς ἀνακοινώσεις πρὸς τὸν ἄντιπροσώπους τοῦ τύπου καὶ πρὸς τὸ συμβούλιον τῆς Π.Ν.Ο. «Ἄλι προσπάθεια μας εἴπε—θὰ ἀποβλέπουν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν συνηθηρῶν ἐκείνων, αἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν, μὲ τὴν ἀρμονικὴν συνεργασίαν πλοιοστητῶν καὶ ναυτεργατῶν, νῦ ἀναπτυχθῇ ἡ ἔνθησις μας Ναυτιλία. Δὲν θὰ ἐπιτρέψουμε οὐτε εἰς τὸν ἐφοπλιστᾶς νῦ παρίδοντας τὰς ἐποχερεύσεις τῶν πρὸς τὰ πληρώματα, ἀλλ᾽ οὐτε καὶ εἰς τοὺς ναυτεργάτας νῦ στασιάζουν. Πρότερον γένεται τὸ φαινόμενον νῦ πειθαρχῶν τὰ πληρώματα μας εἰς τὰ ὑπὸ Σένας σημάνας ἀλλ᾽ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σάφῃ καὶ νῦ ἐμφανίζονται αὔτιθαρχοι εἰς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικῶν σημάνων. Οἱ ψυμφόρους ναυτεργάται—κατέληξεν ὁ κ. 'Υπουργός—θὰ μὲ εὑρούν παρὰ τὸ πλευρὸν τῶν. Κανένα δίσαιον αἴτημα τοῦ δὲν θὰ ἀποφύγω, ἀλλὰ καὶ κανένα αἴτημα, προύν πολιτικῶν ἐλαχίσιον, δὲ πρόσκειται ποτὲ νῦ ἀποδεῖδων».

Εἰς συντάξην ἀφ' ἑτέρου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ κ. Σοφ. Βενιζέλος ἐδήλωσε τὰ ἔξης: «Ἐδίσκουμαί ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῆς μελέτης τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων. Ἐν καῷ θὰ ἔξαγειλομεν τὰ μέτρα, τῶν ποιῶν θὰ προστίνωμεν τὴν ἐφαρμογὴν καὶ αἵτινα θὰ χαράσσουν τὰς γενικὰς γραμμὰς τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς. Ἐπεινό, ποὺ δόναμαι ἀπὸ τοῦδε νῦ βεβαώσω, εἰνὲ δὴ εἰς προσεχὲς ὑπουργικὸν συμβούλιον θὰ εἰσηγηθῶ τὸ ζητημα τῆς ἐπιτοίσεως τῶν 6 κρατηρῶν φροτηγῶν τῶν ἀγορασθέντων κατὰ τὴν διάφορειαν τοῦ πολέμου ὑπὸ τῆς ἀποδήμου κυβερνήσεως. Εὐθὺς δὲς λάβω τὴν σχετικὴν ἐξουσιοδότησην θὰ προσθῶ τὸ ταχύτερον εἰς τὴν προσήκουσαν τῆς σχετικῆς δημοπρασίας.

»Πλὴν τούτου, ἔχορκολονθησεν ὁ κ. Βενιζέλος, θέλουμεν προσῆγε τὸ συντομότερον εἰς τὴν κατάργησην τῆς Φαντιλιακῆς Ἐπιτροπῆς Λονδίνου, διότι αὕτη, κατὰ τὴν γνώμην μας, δὲν ἔχει πλέον κανένα λόγον ὑπὸξεως, διότι δὲν ἔφιστανται ἡδη ἐπίτακτα πλοῖα.

'Επανῆλθεν ὁ κ. Σκαρπέτης

Ἐπανῆλθε τὴν 26η Φεβρουαρίου ἀεροπορικῆς ἐν Ν. Υόρκης ὁ γεννὴς διειθυντῆς τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Βασ. Σκαρπέτης πλοιαρχος-λιμενικός, διότι δὲς γνωστόν, είχε συνοδεύσει τὸν κ. Αδραϊάν Αμερική διὰ τὴν ἀγοράν τῶν 100 Λιμενοτήτων.

Ο κ. Σκαρπέτης ἀνέλθεν ἡδη ἐν νέον τὸ καθίκοντά τον.

'Αγορά γερανῶν καὶ ναυαγοσωστικοῦ

Πληροφορούμεθα διτὶς ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομικὴ ἀποστολὴ εἰς τὰς Ἰνδονέας Πολιτείας πρόσβητος εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦδε πλοτῶν γερανῶν, ἀπολύτως συγχρονισμένων, ἀνηφοτικῆς ικανότητος 50—60 τόνων καὶ ἐνὸς ναυαγοσωστικοῦ ἀνοικτῆς θαλάσσης, ναυπηγήσεως τοῦ 1944 ἵποδυνάμεως 2000 ὑποτον, μὲ πρωτοτυχίουν σύστημα δηξελογετερικόν.

Οι γερανοὶ θὰ παραληφθοῦν εἰς τὸ Σατατή, εἰς τὴν Ἀκτὴν τοῦ Ειρηνικοῦ καὶ θὰ ψυμφοργήσονται ἀπὸ τὸ ἀγορασθέντεν οψιονύζοντες εἰς τὸν Πειραιά. "Ηδη τοῦτο ἐπισκευάζεται εἰς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ ἔχοταί τοι.

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΪΑΝΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Μέγαρον Γιαννουλάτου

Α' δροφος, άριθ. 1.—Τηλέφωνον 41143

Τηλεγρ. διεύθυνσις : ΘΑΛΑΣΣΙΑ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Έκτελοῦνται πάσης φύσεως
ναυτικοὶ ἐργασίαι.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν
εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τῆς Ἑλλάδος.

Κεντρ. Πράκτωρ : 'Εταιρίας «Θαλάσσιοι Σιδηρόδρομοι»

μὲ τὰ διάφορα ναναγοσωστικὰ ἐργαλεῖα.

Ο ναναγοσωστικὸς Οίκος τῆς Νέας Υόρκης Μοράν ἀνέλαβεν ἐπὶ προμηθεία τὴν δῆλην μεταφοράν. Ἀμερικανικὴ πλήρωμα ἐκ 19 ἀνδρῶν, εἰδυλλεύμενον εἰς τὰς τοιαύτας ὑπερωκεανίους ψυμφοργήσεις, θὰ ἐπιβῇ τοῦ ναναγοσωστικοῦ σπάροντα διὰ τὸ μέχρι Πειραιῶς.

'Επωλήθη τὸ «Ορενόκο»

Πληροφορούμεθα διτὶς τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν ὑπερωκεάνιον «Ορενόκο» τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ ἐπολύθη εἰς ἀργεντινὸς ἐφοπλιστάς. Θὰ διατεθῇ διὰ τὴν γραμμὴν Ταϊλαϊ—Νοτιον. Αμερικῆς.

'ΕΛΛΗΝΙΚΑ ναυτικά γραφεῖα εἰς Ν. Υόρκην

Παρὰ τοῦ κ. Μανόλη Κουλουκούντη συνεστήθη Ναυτικὸν Γραμματεῖον εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «MAR AND TRAD CORP» καὶ διεύθυνσις: 44 WHITEHALL.

—Συνεστήθησαν ἐπίσης εἰς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ τὰ κάτωθι νέα ἐλληνικὰ ναυτικὰ γραφεῖα:

«Δ. Ι. Νεγρεόποντης» Ινναν μὲ τὴν συμμετοχὴν τῶν κ. Ζ. Δ. Νεγρεόποντη καὶ Δ. Ανατοίτου.

«Δ. Ζ. Πεζᾶς» Ινναν μὲ τὴν συμμετοχὴν τῶν κ. Ζ. Δ. Αδελφῶν Κ. Δ. Ζ. Αποστόλου Πεζᾶ.

—Παρὰ Στ. Αιγανοῦ συνεστήθη ἐπίσης εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἑταῖρος τοῦ Σ. Ζ. ΛΙΒΑΝΟΣ ΚΟ, ΙΝ.

Νέαι ναυτικοὶ ἐταιρίαι

Συνεστήθησαν ἐν Λονδίνῳ, αἱ κάτωθι νέα ναυτικαὶ ἐταιρίαι:

«NORTHAM STEAMSHIP CO, LTD» μὲ κεφάλαια 1.000 λιρῶν καὶ διεύθυντας τοὺς κ. Ζ. Νιζ. Γ. Νιζολάου, Μιζ. Ε. Λεντάζην καὶ Νιζ. Μ. Γιανναϊάν.

«S. ANDREADIS CO, LTD», μὲ κεφάλαια 5.000 λιρῶν.

—Καὶ «ST. CATHERINE SHIPPING CO, LTD», μὲ κεφάλαια 30.000 λιρῶν.

Δωρεαί

Ο κ. Ι. Γ. Π. Λιβανός, ἐπ' εὐκαιρίας τῆς παρ' αὐτῷ ἀγορᾶς ἐνὸς ελιμπετρίων μᾶς ἀπέστειλε λίρας ἑκατόν, ἵνα διανεμηθοῦν εἰς ἀπόφοιτον τοῦ Παναγ. Γ. Π. Λιβανοῦ ἐπιστρόφου ἀνθυπολούσιον, ὑπηρετοῦντος εἰς τὸ S. T. O. Αθηνῶν καὶ ἀποβιώσαντος ἐν δυνατήματος τὴν 29 Αὐγ. 1945.

Νέα Υόρκη...γιόκ!

Μὲ τὸ αίγυπτιακὸν «Ελ. Σούδαν» ἔφθασαν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τὴν 21ην Φεβρουαρίου 130 Ἑλλήνες ναυτεργάται, η πρώτη διὰ τὰ «Λίμπετρι» συγκροτημένη ἀπόστολο.

Ἀπεργίαστοι ἐπῆρξαν, κατὰ τὰς ἐν Νέας Υόρκης πληροφορίας, αἱ περιπέτεια τῶν ναυτικῶν μᾶς καθ' δὲν τὸ μέχρι τῆς Αμερικῆς ἐξ Αλεξανδρείας ταξιδίων των. Χίλιοι περίουν ἡσαν οἱ ἐπιβάται ἐξ Αίγυπτου, Συρίας καὶ Παλαιστίνης. Υπὸ τὰς χειροτέρας τῶν συνηθηρῶν συνεστήθησαν εἰς τὰ καταστρώματα τοῦ σκάφους, τοῦ προοριζόμενου μόνον διὰ τὴν μεταφοράν στρατοῦ. Η τροφὴ τῶν ἐπιβατῶν ἦτο ἐλειπεῖ καὶ τὸ νερό παρείχετο μὲ τὸ σταγονόμετρον.

Αἱ ἐφημερίδες τῆς Νέας Υόρκης πληροφορίας, αἱ περιπέτεια τῶν ναυτικῶν μᾶς καθ' δὲν τὸ μέχρι τῆς Αμερικῆς ἐξ Αλεξανδρείας ταξιδίων των, ἐπειδὴ τὸ μέχρι τῆς Αίγυπτου, ἐπειδὴ τὸ μέχρι τῆς Συρίας καὶ Παλαιστίνης.

Κατηγγέλλει τὸ πράγματα καὶ ἀπὸ τοὺς ἄγγλους ἐπιβάταις, διτὶς τὸ σκάφος ἔφθασε τὸν Παραγγελτοῦς θέρητος οἰκοδομήσεως, ἐνῷ ὁ πλοιαρχὸς τοῦ σκάφους δὲν ἐπέτιχε νῦ πλεύση κατ' εὐθείαν πρὸς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ τοῦ, τὴν Νέαν Υόρκην.

Κατηγγέλλει τὸ πράγματα καὶ ἀπὸ τοὺς ἄγγλους ἐπιβάταις, διτὶς τὸ σκάφος ἔφθασε τὸν Παραγγελτοῦς θέρητος οἰκοδομήσεως, ἐνῷ ὁ πλοιαρχὸς τοῦ σκάφους δὲν ἐπέτιχε νῦ πλεύση κατ' εὐθείαν πρὸς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ τοῦ, τὸν Παραγγελτοῦς θέρητος οἰκοδομήσεως.

Αἱ ἀγορασταὶ ἀρχαὶ διεξάγουν ἀνακοίσεις ἐπὶ τῶν καταγγελθέντων

καὶ τῶν παραπόνων τῶν ἐπιβατῶν, φαίνεται δέ, διτὶς δὲν ἐπιτρέψουν τὴν παραλαβὴν ἐν Νέας Υόρκης ἐπιβατῶν.

Τὰ ἀμφισβητούμενα ἐπιδόματα

Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, προκειμένον νῦ συμβιάση ὁριστικῶς τὸ ζητημα τῆς συνεχίσεως ἡ μὲ τὴς καταβολῆς τοῦ ἐξ 20 λιρῶν ἐπιδόματος διὰ τὰς περιπτώσεις τῆς συνεχοῦς ἐπὶ ἔξαμηνον ενδοκίμου ὑπεροχίας τῶν ναυτεργάτων ἡ τῆς ἀδικαιολογήσης ἀπὸ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν ἀπολύτεσσών των, ὡς προβλέπει ἡ παρ. 2 τοῦ κεφ. Γ. τῆς συνδικαλιστῆς συμβιάσεως 219)43, ἀπέστειλε τὴν κατωτέρω τηλεγραφικὴν διαταγὴν πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προδεσικὰς ἀρχὰς:

«Ἐχοντες ὑπὸ ὄφη τὰ μέχρι σήμερον ἀποτελέσματα τῆς δημιουργηθεῖ-

SERAPHIM VAYANIS

STEAMSHIP AGENT

Yannoulatos Buildings

Ist Floor No 1.—Teleph.No 41143

Telegrams : THALASID PIRAEUS

All kinds of Maritime enterprises

Agencies in all the Hellenic Ports

Sole Agent For : The Maritime (Express) Train Co

σης και παρατεινομένης έκπρεμότητος έκ της προσωρινής ρυθμίσεως διά προγενεστέρων διαταγών τοῦ YEN τῶν ἐγερθεισῶν τότε ἀμφισβήτησεων, δύον ἀφορᾶ τὴν συνέδαιαν ἑφαδομογῆς τῆς παραγράφου 2, Κεφαλαίου Γ' τῆς Συλλογῆς Συμβάσεως θας Σεπτεμβρίου 1943 καὶ προτιθέμενοι, ὡς πας ὅρθιμον ἀφιστικῶς καὶ ταχέως τὸ ἔκπρεμον τοῦτο ζήτημα, ἐντελλόμενα, ὅπος μέχρι νεωτέρας διαταγῆς μας, ἑφαδομόζητε τὰς ἀνωτέρους διατάξεις τῆς Συμβάσεως πλήρως καὶ ὡς αὐταὶ ἑφαδομόζοντο πρὸ ἐκδόσεως τῆς διαταγῆς μας περὶ παρακαταθέσεως εἰς ἑπτησίαν σας τῶν ἀμφισβητούμενών ὑπὸ τῶν ἑφαδοπιστῶν ποσῶν ἐπιδομάτων. Κατὰ συνέπειαν ἀπάντα τὰ παρακαταθέντα μέχρι λήρωσης τῆς παρούσης ποσά, δέοντας ν' ἀποδοθῶσιν εἰς τὸν δικαιούχον ναυτικού.

Ἡ ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν πρόνοια

Ὑπὸ τοῦ ὑπονοματοῦ Ἐμποροῦ, Ναυτίλιας μελετᾶται, ὡς πληροφορούμενο, ἡ λῆψις νέων μέτρων προνοίας ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν. Μεταξὺ τῶν μέτρων αὐτῶν καταλέγεται ἡ ἔξενθετις τρόπον ἀσφαλίσεως τῶν ἑργατῶν ἀνάλασσης τόσον κατὰ τῆς ἀνεργίας, δύον καὶ κατὰ τῶν ἐπαπειλούντων τὰ πληρώματα ἐπαγγελματικῶν κυνδύνων ἐκ νόσων ἢ ἀτυχημάτων ἐπερχομένων κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐργασίας των ἐπὶ τῶν πλοίων.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν κατατίθεται ἡδη ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑπονομάρχου—λιμενοῦ κ. Χριστοφοροῦ, εἰς τὴν ὁποίᾳ μετέχουν ὁ διευθυντής τοῦ Α.Ο.Κ.Π. κ. Κωνσταντίνος, ὁ ἀντιπλοίαρχος—οἰκονομός τοῦ Β. Ν. κ. Κ. Ἀθανασιάδης, ὁ ἀσφαλισταὶ κ. κ.Ν. Τοματαρκλίδης καὶ Σ. Μουσούρης, ὁ ἑφαδοπιστής κ. Π. Κυριακίδης καὶ ὁ πρόεδρος τῆς «Ἐνόντων Πλαισίουν Ε. Ν.» κ. Μελέτης.

Ἡ ἐπιτροπὴ θὰ μελετήσῃ τὴν φιταμένην σήμερον νομοθεσίαν τὴν ἀνανεφορμένην εἰς τὴν πρόσφατην ὑπὲρ τοῦ Ἐργάτων θαλάσσης καὶ θὰ ἀποδάλη τὰ πορισμάτα τῆς εἰς τὸ ὑπονοματοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτίλιας, ἔχοντα ἐπ' ὄψιν της καὶ τὰς ὑποδείξεις, αἵτινες διετυπώθησαν ἀπὸ τὰς διεθνεῖς Διασκέψεις τῆς Κοπεγχάγης καὶ τὸν Σημάτη.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Διὰ τὴν ἱαρίην περιθαλψίαν, 50 ναυτεργατῶν ἐνίστικομένων εἰς τὸ Μοντεβίδεο, τὸ ὑπονοματοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτίλιας δέθεσε τὸ ποσόν τῶν 100 λιρῶν ἐπὶ τοῦ «Κεφαλαίου Ἀνεργίας».

—Τὸ πρῶτον δεκαήμερον τοῦ Μαρτίου ἀπέπλευσαν ἐξ Ἀγγλίας διὰ Πειραιᾶς αἱ δύο νέαι κορδέτται αἱ ὀποῖαι ἡγοράσθησαν τελενταῖς διὰ τὴν ἔξτατητησην τῶν ἀκτοπλούσιων μας συγκοινωνίαν.

—Τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Ελλήνις», τὸ ὅποιον τὸ ναυάγιον ἀνενρέθη εἰς τὴν Νεάπολην τῆς Ἰταλίας, δὲν εἶναι δηνατόν γὰρ ἐκποιηθῆ, διότι αἱ ναναγοσιωστικαὶ ἑταῖραι δὲν προσφέρονται νὰ τὸ ἀνεκτήσουν καὶ τὸ ἐπλοήσουν, λόγῳ τῶν βαρειῶν ζημιῶν των.

—Τὸ ὑπονοματοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτίλιας θὰ προσθῇ ἐν καιρῷ εἰς τὴν ἐποίησιν τοῦ ναυάγιον τοῦ ἀτμοπλοίου «Νιζόλας Νομικός», ἐνίστοκομένων εἰς τὴν τὴν ἀκτὴν τοῦ Περάματος.

—Τὸ ἔπειτα κατὰ σειρὰν ἀλευτικὸν, ἐπὶ τῶν παραχωρηθεντούν ὑπὸ τῆς «Οὖρων» θὰ μεταφρηθῇ δι' ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ μέχρι τῆς Τεργέστης. Ἐκεῖθεν θὰ παραληφθῇ ὑπὸ Ἑλληνικοῦ πληρώματος καὶ θὰ πλεύσῃ εἰς Πειραιᾶ.

Ἄτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγά

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ» (Λίμνετρο): Κατευθυνόμενον ἐπὶ Χάμπτον φόδος μὲ φορτίον γιανθρώπων διὰ Τρίπολην (Αιγαίον), ἔξεπεμψε τὴν 11ην π.μ. τῆς 17ης Φεβρουαρίου τὸ σήμα κινδύνων S.O.S. ἐκ θέσεως πλάτους 34–24 Β. καὶ μήκους 25–33 Α., ἥτοι ἀνοικτά τῆς Κορίτης, μὲ τὴν προσθήκην, ὅπι εἶχεν ἀνάγκην ἀμέσων βοηθείας, δότι προσέπροντον ἐπὶ νάρων. Πρόγραμμα ἐπλευσαν εἰς βοηθείαν τοῦ τὰ ἀτμόπλοια «MARINE CARP»,

«INDIA VICTORY» καὶ «Εργούπολις», ἐν τῷ μεταξὺ ὥμως τὸ «Καλλιόπη» ἐπέτυχε νὰ φθάσῃ ὑπὸ ἵδρων ἀτμῶν εἰς ἀβαθῆ ἀμμόδιον θέσιν τοῦ ἀπονοματοῦ Σίδερο, ἔνθα καὶ ἡγυανθοβόλησε. Τὸ πλοῖον εἶχεν ἴποστη σοβαρὸν οργισμόν εἰς τὰ ὑγρά τοῦ κόπτου Νο 5, ἐσπηλειοῦντα δὲ διαρροὴν καὶ εἰς τὸ κόπτο Νο 4. Ἐν συνεχείᾳ ἐφθασαν παρὰ τὸ πλοῖον τὰ ναναγοσιωστικά «Ἐλένη II» καὶ «Ἄγιος Γεώργιος» τοῦ κ. Βεργίου. Διὰ τὴν παροχὴν βοηθείας ἑπεργάρη πινθόλαιον τύπου Λόιδη. Κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας ἐξερροτώθησαν 400 τ. γιανθρώπων καὶ ἐγένοντο διὰ τοιμέντου προσωρινά ἐποκενά. Ὅπολογίζεται ὅτι κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαρτίου θὰ δυνηθῇ τὸ πλοῖον νὰ κατευθυνθῇ εἰς τὸ προοιμιόν τοῦ πρὸς ἐποκενά. (Φεβρ. 17–28)

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Καὶ κατὰ τὸ 6' 15θμερον τοῦ Φεβρουαρίου ἀνηγγέλθησαν νέα τινὲς ἀκόμη ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων. Οὕτω ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν ἡγγέλη ἡ παρὸν τοῦ κ. Ἀντ. Μιναρούη ἀγορὰ τῶν ἀγγλικῶν φορτηγῶν «ΝΟΕΜΗ» 3932 τ. γκρός, (τοῦ 1914), «SAN ANTHONY» 4388 τ. γκρός (τοῦ 1924) καὶ «SAN NICOLAS» 2229 τ. γκρός (τοῦ 1908). Τὸ τελευταῖον πρόκειται νὰ μετονομάσθῃ «Α γι ο ε Ν ι κ ό λ α ο ε σ», τιθέμενον ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν. Τὸ ἀγορασθὲν ἐξ ἄλλου, παρὰ τῆς ἑταίρας «Λουτσία» μικρὸν δεξαιενόπλοιον «PETRELLA» 480 τ. γκρός (τοῦ 1918) ὑφιστά τὴν παναμαϊκὴν καὶ μετονομάσθη «Κ α π τ α i n M ι κ ό ε s», ἐνῷ τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Ζ. Λαμπού καὶ Πατέρα φορτηγὸν «ΒΑΥΣΤΩΡ» 4950 τ. γκρός (τοῦ 1927), ὅπερ ἐτέθη, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζ, ὑπὸ τῆς Κυανόλευκον, μετονομάσθη «Κ υ ε ο ν ή τ ή ζ». Τὸ ἀγορασθὲν ἐπόπης παρὰ τοῦ κ. Ἀλεξ. Γ. Τσαβλίον μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «EMPIRE CONTINENT» 842 τ. γκρός (τοῦ 1908) παρέμεινεν ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «Μ α σ τ ε ο Ν ι κ ό λ α ο ε». Ἐπίσης παρὰ τῆς ἀτμοπλοίας «Παρνασσίδος» ἡγοράσθη ἀγγλικὸν γιώτ 400 τόνων καὶ νεωτέρας ἡλικίας. Τὸ ἐν λόγῳ σύάρος τίθεται ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ θὰ δομολογηθῇ ἐντὸς τοῦ Μαρτίου εἰς τὴν χραιμῆν Χαλκίδος—Βόλου.

Ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην ἀφ' ἐτέρου ἀνηγγέλθησαν νέα τινὲς ἀγοραὶ. Οὕτω ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ ἀμερικανικὸν δεξαιενόπλοιον «MISSISSIPPI» 6416 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ παραληφθὲν εἰς Βόρειον Αμερικὴν μετονομάσθη «Ν α φ τ δ λ α» καὶ ὑφιστήση τὴν παναμαϊκήν. Τὸ ἀγορασθὲν ἀφ' ἐτέρου παρὰ τῆς ἑταίρας «CATHERINE» 5869 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἐτέθη ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ καὶ ἀπό, μετονομάσθη «Ε θ ς ο δ α μ α ζ». Ἡγοράσθησαν ἐπίσης τοῖα «Διάμπετρες» τοῖς μετρητοῖς, ἔνα παρὰ τοῦ κ. Θεοφ. Βάτη ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Χονδρώνας, μετονομάσθη «Ν ο ο λ ά μ ι ο ε» καὶ διό ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν, ἥτοι ἔνα παρὰ τῆς Ναύτιας Σούντης Αμερικάνων μετονομάσθη «Σ α ρ ά γ ι ας καὶ ἔτερος, παρὰ τοῦ κ. I. M. Καρρά. Εξ ἄλλου πληροφορούμενα, διό κ. Στ. Νιάρχος παραλαμβάνει ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν ἓνα «Βίζιον» ἐπὶ τῶν τριῶν πρὸ πολλῶν μηνῶν ἀγορασθέντον παρ' αὐτοῦ ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Επιτροπήν».

Ἄγοραί τινες πλοίων ἐπαγματοποιήθησαν καὶ εἰς τὸν Πειραιᾶ. Οὕτω, διὰ Ενάγγ. Τόγιας ἡγόρασε τὸ παναμαϊκὸν γιώτ «Ζ ο ν ά ν» 437 τ. γκρ. (τοῦ 1913) καὶ οἱ κ. ἀδελφοὶ Τυπάλδον ἡγόρασαν τὸ ἐπίσης παναμαϊκὸν γιώτ «Η λι ο ο ν π ο λ ί ξ» 626 τ. γκρός. Ἀφ' ἐτέρουν δὲ Ο. Α. Ν. ἐπόλησεν εἰς δημιορασίας τοῖα σκάφη: Τὸ Ιταλικὸν «VESTA» 3351 τόν. γκρός (τοῦ 1923) ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Παύλου Φουγκούλη ἀντὶ 362 ἔκατ. δρ. πρόκειται νὰ ἐποκενασθῇ πρὸ περαιτέρῳ ἐμμετάλλευσιν. Τὸ Ιταλικὸν «TZINETTO» 1000 τόνων, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. ζ. ἀδελ-

Γιὰ τοὺς ἐπιβάτας σας, γιὰ τὰ πληρώματά σας

Προτιμᾶτε τὰ εἰδη τῆς Ποτοποιίας

KONIOPRADOY

OYZO

KONIAK

ΛΙΚΕΡ

ΒΕΡΜΟΥΤ

KRASIA

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΚΑΣΠΙ, ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ
"Έτος ιδρύσεως: 1933"

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

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

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

Telegrams: PRAKTEL, HAIFA.

P.O.B. 27, Haifa

ΘΕΟΔ. Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Καλαποθάκη 5.

Τηλ. Δ)σις: ΚΑΡΑΒΙ

Τηλέφ. 33—55

Γ. ΜΙΜΗΚΟΠΟΥΛΟΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Πράκτωρ ἀκτοπλοϊκῶν καὶ φορτηγῶν
ἀτμοπλοίων

Τροφοδοσίαι—Άσφαλειαι—Άντιπροσωπειαι

Πλατεία Κουντουριώτου 25, Τηλ. 37—18

Τηλ. Διεύθ.: ΠΡΙΚΟΝΗΣΟΣ & ΚΥΡΣΙΠ

ΗΛΙΑΣ Α. ΚΑΡΑΠΙΤΕΡΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΒΗΡΥΤΤΟΣ

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ εἰς ΜΕΡΣΙΝΑΝ

Πρόσκτορες εἰς: ΤΡΙΠΟΛΙΝ, ΛΑΙΟΔΙΚΕΙΑΝ,
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΤΤΑΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

The oldest Greek agent in Palestine

L. LOUISIDIS KAMENOS

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

Agent of the Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd
Piraeus

Tel. Address: «LOUKAM»
JAFFA-HAIFA.

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

**Ο ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΣΟΥΖΕ**
DIACARIS SHIPPING AGENCY

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

SUPPLY OF STORES

SPECIAL TOURIST BRANCH ORGANISED.

P. O. B. 23
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

Tel. Address: PRAKTEL-BEIRUT Office 59.33
Residence 58.39

S. G. COTTAKIS

GENERAL AGENT
FOR

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

Mohamed Aly Square 10.

P.O.Box 977

ALEXANDRIA

Tel. Address: COTTAKIS Alexandria

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΙΑΡΟΥΤΣΟΣ

**ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΒΕΓΓΑΖΗ (ΛΙΒΥΗΣ)**

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ P.O. 548

Tηλεγραφήματα: «ΑΙΤΟΥΡΑΝ» Τηλέφ. 29.965

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.

Teleg. address: «PAPESHIP»

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

'Αγία Βαρβάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	εἰς 'Αιγαίοσαν ἀπὸ 14 Φεβρ., ἐποικευὴ
'Αγία Θαλασσινή	Δ. Κεφάλης	11	3508	ἔφθ. Σφάξ 20 Φεβρ.
'Αγία Μαρίνα	«Κάσος» Α. Ε'	12	4151	ἀνεγ. Νικαύδ 12 Φεβρ. διὰ Χάδων
"Άγιοι Βίκτωρες	νιοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	διῆλθε Πόρτα Σάδ 16 Φεβρ. δι' Ἀμβοῦργον
"Άγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρή	18	2974	ἀνεγ. Γρεεντενγκάστον 21 Φεβρ. δι' Ἀμβοῦργον
"Άγιος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Χάϊφαν 16 Φεβρ. καὶ Τρίπολιν 24
"Άγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	43	7176	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν
"Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς λιμένα 'Ηνωμ. Πολιτειῶν
"Άγιος Γεώργιος	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Κων(πολί) 15 Φεβρ.
Αικατ. Κουμαντάρου	Δ. Κουμανταροί	17	7777	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Φεβρ.
'Ακτή	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς Τζέμις Ρίβερ
'Αλεξανδρα	Κ. Καρρᾶς καὶ νιὸς	13	4355	ἀνεγ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ. δι' Ὁλλανδίαν
'Αλέξανδρος Κορυζῆς	Στρατῆς Ἀνδρεάδης	44	7207	εἰς Τζέμις Ρίβερ ὑπὸ παραλαβὴν
'Αλιάκμων	Στ. Λιβανός	43	7176	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν ὑπὸ παραλαβὴν
'Αλίκη	ἀδ. Λιβανοῦ	43	7194	διῆλθε Τρίνιταν 12 Ιαν. διὰ Ρίον Ἰανέζον
'Αλφειός	ἔτ. «Θεοφανῶ»	44	7176	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 22 Φεβρ.
'Αμερική	Α. Λούζης	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 22 Φεβρ.
'Αμφίπολις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	325	εἰς Πειραιᾶ 28 Φεβρ.
'Αναστ. Πατέρας	ἀδ. Πατέρα	43	7177	ἀνεγ. Ἀμβέρσαν 15 Φεβρ. διὰ Ν. 'Υόρκην
'Αντίκλεια	Π. Τζανετάτος	92	951	εἰς ταξίδια Μέσης Ἀνατολῆς
"Άννα	Ν. Λαυραρδόπουλος	19	5173	ἀνεγ. Μασσαλίαν 22 Φεβρ. διὰ Καζαππλάγαν
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἀνεγ. Κον(πολί) 12 Φεβρ., 'Οράν 22 διὰ Ν. 'Υόρκην
"Άννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλης	42	7191	ἀνεγ. Τσάρλεστον 12 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
"Άννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19	2431	διῆλθε Τρίνιταν 12 Ιαν. διὰ Ταρραγόναν
"Άννα Ρέντερ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	725	εἰς Λύμπετ 28 Φεβρ.
"Άννα Σταθάτου	ἔτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἀνεγ. Μόπτη 7 Φεβρ. διὰ Νότ. Γαλλίαν
'Αξιός	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 23 Φεβρ.
'Αργολικός	Μαρῆς 'Εμπειρόκος	21	4786	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αργώ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Φεβρ.
'Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 22 Φεβρ. δι' Ἐνδώπτην
'Αρχάγγελος	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	17	5692	ἔφθ. Πόρτα Μπάν 8 Φεβρ. καὶ Μασσαλίαν 20
'Ασπασία Νομικοῦ	«Θησαύλη» Α. Ε'	38	4854	ἀνεγ. Λορέντζο Μαρκές 19 Φεβρ. δι' Ἀλεξανδρείαν
'Αταλάντη	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα
Βάρτμπρουγκ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	900	ἀνεγ. Χούλλη 23 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκης	44	7176	εἰς λιμένα 'Ηνωμ. Πολιτειῶν ὑπὸ παραλαβὴν
Βόλλιν (τάνκερ)	'Ελληνικὸν Δημόσιον	17	2564	εἰς λιμένα Δανίας 26 Φεβρ.
Βόλος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	23	1175	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ.
Βόρειος Ἐλλάς	'Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 26
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἔφθ. Σάν 'Αντόνιο 23 Φεβρ. (δι' Ἐνδώπτην)
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπατης	18	4289	εἰς Μαδαγασκάρην 25 Φεβρ.
Γεώργιος Ζ.	Μιλ. Ζωγράφος	05	480	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Φεβρ.
Γεώργ. Δ. Γράτσος	ἀδ. Γράτου	44	7176	ἀνεγ. Βαγυούδεο 24 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Γεώργ. Ποταμίδηνος	«Ηπειροτιή» Α.Ε.	13	4044	ἐπὶ πλῷ ἀπὸ Σπαλάτων διὰ Κούβαν, 27 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος	ἔτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Τάν 23 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Λιβανός» Α. Ε.	38	5482	ἔφθ. Σιδένιο (Αντσαλίας) 19 Φεβρ.
Γεώργ. Φ. Ἀνδρεάδης	ἀδ. 'Ανδρεάδη	43	7176	ἀνεγ. Φάλμουθ 16 Φεβρ. διὰ Κόλπου Μεξικοῦ
Γκλουκάουφ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	31	200	εἰς λιμένα Β. Ισπανίας 27 Φεβρ.
Γρηγόριος Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἀνεγ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ. διὰ Θεσσαλίην
Δέσποινα	ἔτ. «Μιχαλίδες»	06	3016	ἔφθ. Ρουέν 16 Φεβρ.
Δημ. Τιγγλέσης	νιοὶ Δ. Τιγγλέση	18	5275	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Φεβρ.
Δημ. Χανδρῆς	Ἐνύ. Ι. Χανδρῆ	10	4643	διῆλθεν 'Αζόρας 13 Φεβρ. διὰ Γάνδην
Δημοσθένης	«Αιγαῖον» Α. Ε.	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ.
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & Β. Πανταλέων	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα
Διαμαντῆς	Διαι. Πατέρας	19	5253	εἰς Τάν 24 Φεβρ.
Δίρφυς	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	εἰς Τζέμις Ρίβερ ὑπὸ παραλαβὴν
Δωρίς	'Ηλίας Χατζήλιας	17	4604	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ.
"Έθη Λιθανοῦ	Ν. Λιβανός	37	4839	ἔφθ. Ρεονίδον 22 Φεβρ.
"Έθρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	25	1412	ἔφθ. Πόρτα Σάδ 19 Φεβρ., παρέμενεν 28
"Έθρος	ἔτ. «Θεοφανῶ»	43	7244	διῆλθε Φαγιάλ 15 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν, ἔφθ. 24
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	ἔτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	ἔφθ. Χάδων 19 Φεβρ. καὶ Ρούέν 23
'Ελένη Δ.	Δ. Δάμπατης	44	7176	ἔφθ. Χονολούνδ 17 Φεβρ.
'Ελένη Κουλουκουντῆ	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 24 Φεβρ.
'Ελένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν
'Ελίζα	Α. Γ. Παπαδάκης	19	1986	παρέμενεν εἰς Πειραιᾶ 28 Φεβρ.
'Ελισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Βορδώ 22 Φεβρ.
'Ελλάς	'Ελληνική Α. Ε.	16	2081	ἀνεγ. Χάϊφαν 16 Φεβρ. διὰ Λιθερόπολ.
'Ελλάς	Γ. Χρ. Λαμπός	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 19 Φεβρ.
'Ελληνική Ακτή	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	εἰς λιμένα 'Ηνωμ. Πολιτειῶν ὑπὸ παραλαβὴν
'Ελληνικός Αστήρ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 16 Φεβρ.
'Ελληνικόν Κύμα	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ὑπὸ πόρτωσιν εἰς Ν. 'Υόρκην
'Ελληνικός Ούρανός	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν
'Ελπίς	Ν. Πόντεζης	19	1492	ἀνεγ. Ζογούνδας 12 Φεβρ., Τύνδα 21 διὰ Σέτταν
Ἐπτάνησος	Νεγρετ. — Σταθάτος	44	7198	ἔφθ. Τοκούλλας 17 Φεβρ.
'Ερμούπολις	'Ελληνικόν Δημόσιον	21	2369	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διὰ Λιθερόπολ.
Εύανθια	νιοὶ Π. Γουλανδρῆ	43	7244	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς Βίλμυτων
Εῦηνος	«Αιδανός» Α. Ε.	19	5627	ἀνεγ. Νόστη 12 Φεβρ. διὰ Ντιέγκο Σοναρέζ, ἔφθ. 13
Εύθαλια	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3551	ἔφθ. Βαλτιμόρην 16 Φεβρ.
Εύρυμεδων	Π. Μαρκεζίνης	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς λιμένα 'Ηνωμ. Πολιτειῶν
Εύσταθιος Γιάνναγας	Μ. Κούλουνθος κλπ.	43	7176	εἰς 'Αμβούργον 27 Φεβρ.
"Εῦκε	'Ελληνικόν Δημόσιον	30	255	ἔφθ. Ρουέν 16 Φεβρ. καὶ Τάν 24, προσήραξε
Ζέφυρος	«Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	ἔφθ. Μπέρνατ 22 Φεβρ. (διὰ Γένοβαν—Πειραιᾶ)
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Φεβρ.
"Ηπειρος	'Ελληνικόν Δημόσιον	18	5572	ἀνεγ. έπ. Χάμπτον ρόδος 15 Φεβρ.
"Ηρα	«Εμπορ. — 'Εφοριαστική	43	7244	φθάνει Πειραιᾶ 1 Μαρτ. ἐπ Θεο(ν)ίνης
"Ηράκλειον	'Ελληνικόν Δημόσιον	25	964	εἰς Πειραιᾶ 27 Φεβρ., ἐποικευὴ
"Ηρων	Δ. Ν. Κουφός	06	1516	

Θεμιστοκλῆς	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἔφθ. Χάλιφαξ 16 Φεβρ.
Θεομήτωρ	νίοι Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Ταζοράντη 21 Φεβρ.
Θεοφανώ Λιθανού	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	εἰς Ρίον 'Ιανέριον 27 Φεβρ.
Θέτις	'Ηλ. Χατζήλιας	30	4123	ἀνεγ. Πενσαζόλαν 10 Φεβρ. διὰ Μπουνένος "Αὔρες
Θηρασίσια Νομικού	«Θηρασίσια» Α. Ε.	88	1356	ἀνεγ. Πειραιά 23 Φεβρ. δε' ἀνοικτήν θάλασσαν
Θράκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	41	7460	ἔφθ. Χάμπτον φόδες 18 Φεβρ.
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	ἀνεγ. Μπέιρα 20 Φεβρ. διὰ Ντωμπιταν, ἔφθ. 24
'Ιγόρ	Λῶς & Πεζᾶς	43	7176	εἰς Βαλτιμόρην ὑπὸ παραλαβὴν
'Ιθακος	Γ. Δρακούλης	06	3916	ἔφθ. 'Αιμπούργον 7 Φεβρ.
'Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 22 διὰ Πόρτ Σάϊδ
"Ινα Μπλούμενταλ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	1549	εἰς 'Αμερικανούς 27 Φεβρ.
'Ιόνιον	'Ελληνικὸν Δημόσιον	42	7035	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. δι' 'Αλγέριον, ἔφθ. 23
'Ιρις	'Ιω. Παλαιοχαρασσᾶς	11	1881	ἀνεγ. Ντωμπιταν 13 Φεβρ. καὶ Μούπτασσα 23 διὰ Χάμφαν
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα
'Ιω. Φράγκος	Μάρος. Φράγκος	12	3442	εἰς 'Αιμερέσαν ἀπὸ 12 Ιαν., ἐποκενή
'Ιωνία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	13	4916	εἰς Γλασκώδην 28 Φεβρ., ἐποκενή
Κ. Χατζηπατέρας	'Ιω. Χατζηπατέρας	7244	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 18 Φεβρ. διὰ Σαδόναν	
Κάθος Ματαπάς	Πέπλα - Κουμανταρέα	01	1129	διῆλθε Κολόμπα 22 Φεβρ. διὰ Σαγκάνη
Καθαριώτισσα	νίοι Γ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. Λονδίνον 24 Φεβρ.
Καλλιόπη	ιδ. Πατέρα	43	7244	προσηργαμένον εἰς Κρήτην 26 Φεβρ.
Κάππαιν Ι. Ματαράγκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	ἔφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 11 Φεβρ.
Κάππαιν Κ. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	ἔφθ. Γκότεμπονγκ 24 Φεβρ.
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	ἔφθ. Ρίο Γκράντε 12 Φεβρ., καὶ ἀνεγ. 24 διὰ Πλέιτ
Κάστωρ	ἀδ. Γράτσου	44	7198	ἀνεγ. Βαγκούδερ 11 Φεβρ. διὰ Σαδόναν
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νίοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἀνεγ. Νάντην 14 Φεβρ. διὰ Χονέλβαν
Κερβίντερ (ἐπιθ.)	'Ελλην. Δημόσιον	01	541	Ίδε: «ΧΑΛΑΚΙΔΙΚΗ»
Κεχρέα	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ὑπὸ παραλαβὴν
Κονίστρα	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	παρέμενε Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ.
Κορινθία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	11	3874	ἀνεγ. 'Αλεξάνδρειαν 27 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Κόχολουτ	'Ελληνικὸν Δημόσιο	20	844	εἰς Κιέλον 27 Φεβρ.
Κρήτη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	20	7744	παρέμενε Νιούπορτ 20 Φεβρ., ἐποκενή
Κρήτη	Γ. Μοάτσος καὶ Σία	44	7244	ἀνεγ. Γράλεβεστων 16 Φεβρ., Σάνι Τόμας 24 δι' Ινδίας
Κριός	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	ἔφθ. 'Αιμερέσαν 18 Φεβρ.
Κυθερήτης	Λαμδές καὶ Πατέρας	27	4950	ἀνεγ. Τάιν 18 Φεβρ. διὰ Χάμπτον φόδες
Κυκλάδες	'Ελληνικὸν Δημόσιον	41	7157	ἔφθ. Τόνιδα 22 Φεβρ.
Κῦμα	ἀδ. Λιβανοῦ	43	7244	εἰς Τζέμις Ρίβερ ὑπὸ παραλαβὴν
Κωνσταντίνος Η.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	ἀνεγ. Νταζάρ 17 Φεβρ. διὰ Λόμη
Κώστας Μίχαλος	Ν. 'Απόδακος	45	7176	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταυ
Κωστής Λαμδές	νίοι Κ. Η. Λαμδοῦ	43	7176	ἀνεγ. ἐκ Ν. 'Υόρκης 12 Φεβρ.
Κωστής Λώς	ἀδ. Λώς & Α. Πεζᾶς	43	7176	ἀνεγ. 'Αιμερέσαν 10 Φεβρ. διὰ Χάμπτον φόδες
Λειθαθό	Γ. Μ. Σταματελάτος	03	1667	ἀγορεὶς 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 2 Αύγ. 1944. Ἐπωλήθη
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργάζος	43	7176	εἰς Μόμπικ ὑπὸ παραλαβὴν
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἀνεγ. Ρούέν 23 Φεβρ. δε' 'Αλγέριον
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	ἔφθ. Λούπτιο 9 Φεβρ.
Μαίανδρος	ιτ. «Λιθινός»	45	7177	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 24 Φεβρ. διὰ Βέλγιον
Μακεδονία	'Ελληνικὸν Δημόσιον	42	7044	ἔφθ. Χάλαρπον 17 Φεβρ.
Μαλιακός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 9 Φεβρ. καὶ Περναπούκον 20
Μαργαρίτα	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	ἔφθ. Κονγκολίν 18 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 23
Μαργ. Χανδρῆ	Εὐγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	ἐν πλῷ ἐκ Καλκούτας διὰ Μασσαλίαν 25 Φεβρ.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμδοῦ	12	4707	ἀνεγ. Νταζάρ 17 Φεβρ. διὰ Λόμη
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	ἀνεγ. 'Αιμερέσαν 15 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	ἀνεγ. Ρίον 'Ιανέριον 22 Φεβρ. διὰ Μπουνένος "Αὔρες
Μαριάμ	Μανυφορέιττας-Πατέρας	44	7176	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 11 Φεβρ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
Μαρίκα Πρωτοπατᾶ	Π. Πρωτοπατᾶς	15	4447	παραμένει εἰς Καζαμπλάγκαν μὲ ζημίας
Μάρπησσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	ἔφθ. Κάρδιφ 26 Φεβρ.
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἔφθ. Γένοβαν 14 Φεβρ.
Μιμόδας	«Εμπορική-Έφορπλιστική»	05	3071	εἰς Ντόμπιταν 27 Φεβρ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	πλο. Α. Καμπάνη	20	5227	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 22 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Μιχαήλ	Κόνσ. τ. Λαμδοῦ	43	7207	ἀνεγ. Λόδς "Αντζελες 14 Φεβρ., Παναμᾶν 25 διὰ Ρόττερνταυ
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	44	7176	ἀνεγ. 'Αιμερέσαν 10 Φεβρ. διὰ Ν. 'Υόρκην
Μιχ. Λ. 'Εμπειρίκος	άτ. Σ.Γ. 'Εμπειρίκον	18	5202	ἀνεγ. Ντούπορτ 19 Φεβρ. διὰ Χάμπτον φόδες
Μπλυγκίτ	Π. Πρωτοπατᾶς	21	325	Ίδε: «ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ»
Ναντού	Ερπορ. - 'Εφορπλιστική	04	3582	ἔφθ. Μπουνένος "Αὔρες 23 Φεβρ.
Ναύαρχος Κουντουριώτης	ιδ. Καρδας	45	7247	ἔφθ. Χάμπτον φόδες 19 Φεβρ.
Νέα Έλλας	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	16991	εἰς Γλασκώδην 27 Φεβρ., διασκενή
Νέδων	Α. Καλλίνικος	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς Τζέμις Ρίβερ
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	ἀνεγ. 'Αγ. Φραγκίσκον 19 Φεβρ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
Νηρέυς	'Ηλ. Χατζήλιας	37	5205	ἀνεγ. Γκάλεστων 27 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	ἀνεγ. Ν. 'Υόρκην 24 Φεβρ. διὰ Βραζιλίαν
Νικ. Καΐρης	Ε. Κουλου-.Ι.Καΐρης	43	7244	ἀνεγ. Ιμπαγκα 12 Φεβρ. διὰ Νόρδερν φέντες
Νικ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα
Νικ. Πατέρας	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	ἐπ. Βόρεον 'Αιμερικήν ὑπὸ παραλαβὴν
Νικολάος Γεώργιος	άτ. Γ. Νικολάου	44	7240	εἰς Βόρεον 'Αιμερικήν ὑπὸ παραλαβὴν
Νικολάος Ζωγραφία	άτ. Γ. Νικολάου	44	7207	εἰς Βόρεον 'Αιμερικήν ὑπὸ παραλαβὴν
Νικολάος Μαρία	άτ. Γ. Νικολάου	27	6525	εἰς Χάροην 20 Φεβρ.
Νίκος Τ.	«Καφρεύς» Α.Ε.	19	5175	ἔφθ. Χάροην 24 Φεβρ.
"Οθων	'Αθ. 'Αναστασίου	44	7176	εἰς Βόρεον 'Αιμερικήν ὑπὸ φόρτωσιν
"Ολγα	'Εμπορ.- Έφορπλιστική.	43	7244	εἰς Ρόττερνταυ 20 Φεβρ.
"Ολυμπίας	Κούλουνθρος - 'Εμπειρ.	18	5216	ἔφθ. Γάνδην 15 Φεβρ.
"Οντρι	Κ. Γράτσος	45	7176	παραμένει Σάντος 19 Φεβρ.
"Ορος "Αθως	Βασ. Σκαρβέλης	43	7176	ἀνεγ. Νέαν 'Υόρκην 23 Φεβρ. διὰ Νιούπορτ Νιούς
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	ἀνεγ. Οράν 21 Φεβρ. διὰ Ρούέν
"Ορος 'Ελικών	«Τράμπτο» Σο	18	5525	ἀνεγ. Γένοβαν 22 Φεβρ. διὰ Χάμπτον φόδες
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθίμ. - Κουλουκουντῆς	17	8704	ἔφθ. 'Αλγέριον 17 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 21
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	ἔφθ. Γοναδελούπην 14 Φεβρ.
'Οττίλι	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	725	εἰς Κίελον 27 Φεβρ.
Ούρανία Γούναρη	'Ελληνες ἀγορασταί	19	5701	ἐπ. πλῷ ἐκ Βορείου διὰ Νότιου 'Αιμερικήν 20 Φεβρ.
Παναγής	Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	διῆλθε Νταζάρ 12 Φεβρ. διὰ Μπουνένος "Αὔρες

Παναγία Καθαριώτισσα	Α. Καραβίας	43	7176	άνεγ. Βαλτιμόρη 25 Φεβρ. δι' Όλλανδίαν
Παναγιώτης	'Ιω. Λιβανός	43	7176	έπò παραλαβήν εις Τζένης Ρίβερ
Παν. Θ. Κουμάνταρος	Π. Κουμάνταρος	44	7244	άγεγ. Βαλτιμόρη 14 Φεβρ. διὰ Γαλλίαν
Πειραιεύς (έπιθατηγόν)	'Ελληνικὸν Δημόσιον	29	1493	άνεγ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ. διὰ Θεσσαλονίκην
Περικλῆς	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	έπò παραλαβήν εις ἀμερικανικὸν λιμένα
Πεταλοί	Μαρ. «Εμπειρόκος»	45	3822	εις Νέαν Υόρκην ὑπò παραλαβήν
Πετροῦ	«Τρανσπετερόλ» Α. Ε.	03	4634	εις ταξίδια Σονέζ — Ερυθρᾶς Θαλάσσης
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἔφθ. Νεκτοσέα 13 Φεβρ.
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτος	04	2650	ἀργεὶ Ντόρμπαν ἀπò 31 Ιαν. 1944. Ἐπωλήθη.
Πόδεντ Κλήραρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	άνεγ. ἀπò Μαρατσέιμπο 18 Φεβρ.
Πότη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	ἔφθ. Σέτταν 17 Φεβρ.
Πρέντον	ἰδ. Κατούλα	06	2088	άνεγ. Χούλι 22 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	ἴτ. «Γαλαξίας»	45	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρη 23 Φεβρ.
Ροδόπη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	άνεγ. Ἀμερικανία 22 Φεβρ. διὰ Κωνιπολίν
Σαλαμινία	Ε. Πετρούπολης-Γ. Τάνες	01	3634	ἔφθ. Βενετίαν 12 Φεβρ.
Σκρά	'Ελληνικὸν Δημόσιον	27	757	άνεγ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ. διὰ Καλάμας
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	άνεγ. Χάμπτον ρόδες 19 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέον
Σπυρίδων II	Λεια πολέμου	17	4387	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. δι' Αμερικανίαν
Στάμος	Δ. Φαραλίδης	14	3801	άνεγ. Μασσαλίαν 23 Φεβρ. διὰ Καζαμπλάγκαν
Σταύρος	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἔφθ. Γκάλιεστων 21 Φεβρ.
Σταύρος Κουμάνταρος	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	έπò παραλαβήν εις Βαλτιμόρην
Στέφανος Σ.	Π. καὶ 'Ιω. Σαμονᾶ	04	646	ἔφθ. Λονδίνου 21 Φεβρ. καὶ Ιμπριγκαμ 24
Στρυμών	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ. διὰ Θεσσαλονίκην
Σύρος	Κατσουλάκος	20	471	εις ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπò παραλαβήν
Τάκης Κ.	ἀδ. Λαμπού	13	4221	εἰς πλόας ἐν Ελλάδι
Ταξιάρχης	Κουλόνθουν - 'Εμπειρίου	18	5687	ἔφθ. Ρούνε 19 Φεβρ.
Ταύγετος	Γ. Δρακούλης	11	3658	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 Φεβρ. διὰ Χάδρην
Τηλέμαχος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	11	1459	διῆλθεν Ἀλγερίου 15 Φεβρ. διὰ Μπουζί, ἔφθ. 16
Τήνος	Π. Χριστάπουλος	22	2038	εἰς Πειραιᾶ 28 Φεβρ.
Υδρούσσα	ἀδ. Συνοδενοῦ	09	1459	εἰς λιμένας Δυτικῆς Αφρικῆς 18 Φεβρ.
Υπανίς	Λουκᾶς Νομικός	21	1788	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπò μηνὸν μὲ ζημίας
Φλώρα Νομικοῦ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	ἔφθ. Γένοβαν 19 Φεβρ.
Φρέδ	I. M. Καρράς	44	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Φεβρ.
Φωτεινή	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	ἔφθ. Λόδης Αντζέλες 15 Φεβρ.
Χαδιώτης	'Ελληνικὸν Δημόσιον	01	541	άνεγ. Χάμπτον ρόδες 13 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
Χαλκιδικῆ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	20	985	εἰς Πειραιᾶ 28 Φεβρ., ἐποσενή
Χάνς Σχούλτε	'Ελληνικὸν Δημόσιον	45	460	εἰς Αμερικανίαν 28 Φεβρ.
Χέμψιγκτετ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	εἰς Κίελον 27 Τεβρ.
Χέλαστρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	15	999	ἔφθ. Αμερικανία 20 Φεβρ.
Χέχτ	«Αιβανός» Α. Ε.	39	5250	εἰς Φλένσμπουργκ 28 Φεβρ.
Χίος	νῖοι Π. Γουλανδρῆ	44	7176	άνεγ. Καλκούταν 13 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
Χρυσῆ	'Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	ίτων Πανεπίστειον 6 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδες, ἔφθ. 24
Ψαρά	Πολ. Λύρας	09	4798	άνεγ. Μασσαλίαν 21 Φεβρ. διὰ Καζαμπλάγκαν

Τὰ ύπò σημαίας Παναμά καὶ Χονδούρας πλοῖα μας

'Αθάμας II	ἴτ. «Πάραλος»	19	3537	εἰς Νέαν Υόρκην ἀπò 19 Δεκ. Διασκευή.
Αίτζιαν Στάρ (έπιθ.)	ἴτ. «Τσάγκρες»	98	1573	εἰς Αμερικανίαν 28 Φεβρ., ἐποσενή
Αντιόπη (τάνκερ)	N. Κονιάλιδης	14	4046	άνεγ. Αρούμπα 16 Φεβρ. διὰ Μαρατσέιμπο
Αντώνιο Κ.	ἴτ. «Πονούκα»	04	4784	άνεγ. Αλεξάνδρειαν 20 Φεβρ. διὰ Σφάξ
Ασύροπα Μπορεάλις	ἴτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	ἔφθ. Βαλτιμόρην 10 Φεβρ.
Αρρής	'Ελληνες ἄγορασται	44	7248	ἔφθ. Βαγκούνερ 16 Φεβρ.
Αριστείδης (Χονδ.)	'Αρ. Ωνάσος	43	7191	άνεγ. Νάντην 10 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδες
Αρίσταρχος (Χονδ.)	'Αρ. Ωνάσος	43	7176	ἔφθ. Τούλιδαν 20 Φεβρ.
Αριστογείτων	'Αρ. Ωνάσος	42	7176	εἰς Σάντος 20 Φεβρ.
Αριστοκράτης (Χονδ.)	'Αρ. Ωνάσος	43	7176	άνεγ. Σάνιν Ναζαρίου 13 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδες
Αριστομένης (Χονδ.)	'Αρ. Ωνάσος	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 3 Φεβρ. διὰ Βαταβίαν
Αριστότοις	'Αρ. Ωνάσος	43	7176	άνεγ. Αλεξάνδρειαν 12 Φεβρ. διὰ Σάντος
Αριστοτέλης (Χονδ.)	'Αρ. Ωνάσος	43	7244	διῆλθε Χονολούνος 8 Φεβρ. διὰ Νέαν Ζηλανδίαν
Αρόζα	'Ιω. Η. Χαδούλη	22	1979	ἔφθ. Σαντάντερ 20 Φεβρ.
Ατλαντικ	ἀπτολοίδια Διεθνῆς	19	5524	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ.
Ατλαντικ Σουαίθ	ἴτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεγ. Βαλτιμόρην 7 Φεβρ. διὰ Λοριάν
Ατλαντικ Γουνίτ	ἴτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἔφθ. Κολόμπο 15 Φεβρ. (διὰ Μπρισμπάην)
Ατλαντικ "Εϊρ	ἴτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεγ. Τρίνινταντ 17 Φεβρ. διὰ Μπρινένος "Αὔρες
Ατλαντικ Κόστ	ἴτ. «Ατλάντικας»	44	7176	άνεγ. Νέαν Υόρκην 8 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Ατλαντικ Μπρίς	ἴτ. «Ατλάντικ»	43	7200	παρέσεινε "Σάντος 20 Φεβρ.
Ατλαντικ "Οσεαν	ἴτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άνεγ. Αμερικανία 16 Φεβρ. διὰ Κόλπου Μεξικοῦ.
Ατλαντικ Σίψ	ἴτ. «Ατλάντικα»	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ.
Ατλαντικ Τρέιντερ	ἴτ. «Ατλάντικα»	44	7247	ἔφθ. Χάμπτον ρόδες 24 Φεβρ.
Αρτεμίς (τάνκερ)	ἴτ. Ουρουγούανης	19	6599	ἔφθ. Αρούμπα 10 Φεβρ.
Βαΐμεα	ἴτ. «Κρούζες»	19	5670	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 15 Φεβρ.
Βικτώρια	ἴτ. «Λάμα»	43	7176	εἰς λιμένα Ήνωμένου Πολιτειῶν ὑπò παραλαβήν
Βιντονέντσια (τάνκερ)	ἴτ. «Λάμα»	20	6886	εἰς Νέαν Υόρκην ἀπò 28 Νοεμ., ἐποσενή
Βιράγκο	ἴτ. «Λάμα»	43	7176	εἰς λιμένα Ήνωμένου Πολιτειῶν ὑπò παραλαβήν
Βύρων	τ. «Βυρόνα»	05	339	εἰς Φρειδρικσβάρεν 20 Φεβρ.
Γαρουφαλιάς	Σ. Λαμός	18	5222	διῆλθε Μπάρου "Άλιαντ 9 Φεβρ. διὰ Κάμπτεν
Γεροδῆμος	'Εμμ. Γιανουλάτος	99	3076	ἀργεὶ Βιζαγκαστάμι ἀπò 7 Νοεμ.
Γεώργιος	ἴτ. «Λεβάντες»	17	5915	ἔφθ. Χάμπτον ρόδες 23 Φεβρ.
Δημήτριος	ἴτ. Μεσογείου	19	2512	ἔφθ. Βαλτιμόρην 13 Φεβρ.
Δωδεκάνησα	ἴτ. «Μηραφλόρες»	19	812	εἰς πλόας Ευρυθᾶς Θαλάσσης — Μ. 'Ανατολῆς
"Ελλενικ (χονδ.)	ἀπολοίδια Διεθνῆς	20	7631	ἔφθ. Σαγγάρην 16 Φεβρ.
"Ελλεν	Π. Γ. 'Αλεξιάδης	18	2117	εἰς πόρταν ("Ορεγκον) 20 Φεβρ.
"Ερατώ	ἴτ. «Διεθνῆς»	43	7225	άνεγ. Ρούνε 11 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδες
Εύρυδάμας	ἴτ. «Σάν Νικόλας»	19	5869	διῆλθε Τρίνινταντ 12 Φεβρογραΐου διὰ Ρίον Ιανέον
"Ηέη Γ.	νίων Γουλανδρῆ	43	7176	εἰς Σάν Τζένα 15 Φεβρ.
Θέτις (σημ. Χονδ.)	ἴτ. «Διεθνῆς»	43	7200	άνεγ. Ρίον Ιανέον 12 Φεβρ. διὰ Σάντος — Πλέιτ
"Ιλλινδίς (τάνκερ) Χονδ.	ἴτ. «Διεθνῆς»	21	6448	ἀργεὶ εἰς Βαγκούνερ ἀπò 11 Σεπτ. 1946
"Ιντρέπιντο	ἴτ. Νιάνα	20	2310	ἔφθ. Μόμπιλ 5 Φεβρ.

"Ιόνιαν Λήντερ	"Ελληνες ἀγορασται	44	7176	εἰς Ρίον 'Ιανέριον 25 Φεβρ.
"Ιόνιαν Τρέιντερ	«Κρίστομπαλ»	44	7193	ἔφθ. Μοντεβίδεο 18 Φεβρ.
"Ιωάννης Λιθανός	"Ιω. Λιθανός	18	7914	εἰς Λίθεροντζ 24 Φεβρ.
Καλλιρρόη (τάνκερ)	N. Κοναλίδης	22	8432	διῆλθε Μπαλιμπά 13 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα, ἔφθ. 16
Καντούλε	"Ελληνες ἀγορασται	12	3923	ἔφθ. Γάνδην 15 Φεβρ.
Κάπταιν Μικές	«Λουτσίντα»	18	480	εἰς Αλεξανδρειαν 26 Φεβρ.
Κατούμπα	«Ντέλ "Εστε»	13	9424	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ. ἐπιστενή
Κένταυρος	«Κένταυρος»	19	6064	εἰς Μασσαλίαν 26 Φεβρ. ὑπό ἐκφόρτωσιν
Κοκερέλ	«Κάντια»	04	3479	ἔφθ. Νεοτούέα 9 Φεβρ.
Κουλέμπρα	Παναμαϊκή ἔταιρ.	11	7527	εἰς Ντουάλα 16 Φεβρ.
Κυρήνεια	"Ιω. Λιθανός	10	610	ἀνεγ. Ούντλιγκτον 12 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Λέανδρος	«Διεθνής»	43	7176	ἔφθ. Χάιφαν 12 Φεβρ.
Λητώ (σημ. Χονδ.)	I. Δ. Χαδούλης	09	655	ἔφθ. Ανδίνον 14 Φεβρ.
Λίλα	«Άτλαντικού	16	5505	ἀνεγ. Καλλάο 15 Φεβρ. διὰ Τάλαρα
Λόιντα (τάνκερ)	Σιληνες ἀγορασται	23	1827	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 15 Φεβρ.
Μανχάσσετ	«Κρούζες»	17	5924	ἀνεγ. Σαΐγκον 3 Φεβρ. διὰ Μανιλλαν
Μακίκι	«Φωσίαν»	44	7176	ἔφθ. Λισσαβόνα 17 Φεβρ.
Μάντω	«Πούντα "Άλτα»	19	2660	εἰς Νονέτηας 10 Φεβρ.
Μόρζουρ	Π.Δούζος καὶ Σια.	20	7207	ἔφθ. Χάμπτον φόδος 16 Φεβρ.
Μαριώ	N. Κοναλίδης	19	7588	διῆλθε Πειραιά 15 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
Μαρκέλλα	«Ελληνες ἀγορασται	11	4083	ἔφθ. Βαλτιμόρην 10 Φεβρ.
Μερόπη (σημ. Χονδούρας)	«Ελληνες ἀγορασται	44	7196	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 12 Φεβρ.
Μολντόθα	Π.Δούζος καὶ Σια.	20	3483	ἔφθ. Λάδης 5 Φεβρ.
Μόριαμ	N. Κοναλίδης	19	7588	δηλήθε Σονές 10 Φεβρ. διὰ Βαταβίαν
Μυρτώ	«Ελληνες ἀγορασται	11	4083	ἀνεγ. Κουρασάω 1 Φεβρ. δι' "Αμστερδαμ
Νάντα	«Ελεθνής»	43	7176	ἔφθ. Σαΐνη Ναζαρί 18 Φεβρ.
Ναφτόλ (τάνκερ)	Θ. Λ. Τεριάζος	19	2720	εἰς Αμέρικαν 28 Φεβρ.
Νίκη	«Ελληνες ἀγορασται	20	6416	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 16 Φεβρ.
Νορλάντια	«Λάμα»	20	6021	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 16 Φεβρ.
Νορλάγκο	«Σύλετα»	42	7191	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ἐπό παραλαβὴν
Νουέθα Φορτούνα	Θεόφ. Βάτης	44	7176	ἔφθ. Χερσόδογκον 14 Φεβρ. καὶ Ρονέν 21
Ούρανία Γούναρη	«Φάραλον»	43	7176	ἀνεγ. Πενσασόλαν 5 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Οῦταχαν	«Ελληνες ἀγορασται	19	5701	διῆλθε Κουρασάω 15 Φεβρ. δι' "Αμστερδαμ
'Ολύμπια (ἐπιθ. υπερωκ.)	«Γρεβάτη»	19	7031	ἀνεγ. Σεπτέμβριαν 20 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
"Οσεαν Γουαϊή	Νομικός - Επιφανειάδης	28	9660	ἀνεγ. Βορδώ 15 Φεβρ. διὰ Χάμπτον φόδος
"Οσεαν Ρόθερ	«Στέτιτζα»	19	4990	ἔφθ. Βαλτιμόρην 13 Φεβρ.
"Οσεαν Τρέιντερ	«Τζένεραλ»	19	4988	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διὰ Χάμπτον φόδος
Παναγιώτης	«Στέτιτζα»	19	5101	ἔφθ. Πειραιά 16 Φεβρ.
Πάραλος II.	«Σάντενθενγκ»	01	3568	ἔφθ. Νάντην 10 Φεβρ.
Πασίφικ "Οσεαν	«Πάραλος»	18	6049	ἔφθ. Χάδηρην 18 Φεβρ. καὶ Ρονέν 23
Πηνελόπη	«Πασίφικο»	44	7212	ἀνεγ. Υμούντεν 14 Φεβρ. διὰ Χάλιψαξ
Πόλις τῶν 'Αθηνῶν (Χονδ.)	Σ. Π. Παραμυθώτης	19	6495	ἔφθ. Πειραιά 25 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Χάδηρην
Πουκού (τάνκερ)	B. Χανιώτη	20	7783	ἀνεγ. Νέαν 'Υόρκην 13 Φεβρ. διὰ Μπλάγιε
Πριμασέρα	«Λάμα»	36	7104	ἔφθ. Αμέρικαν 23 Φεβρ.
Πριμασίστα	Ι'. Κοσμᾶς	20	6027	παρέμενε Μπονένος "Αὔρες 20 Φεβρ.
Ρένα (ἐπιθατ.)	Ι'. Κοσμᾶς	18	5695	εἰς Μασσαλίαν 10 Φεβρ.
Ριζάκουα	Δ. Πετρόπουλος	06	1619	ἔφθ. Χάδηρην 9 Φεβρ.
Ρούλ (παναμ.)	Ι'. Πελτέκη	21	1925	ἀνεγ. Πειραιά 18 Φεβρ. δι' 'Αλεξανδρειαν
Σαντιάγκο	S. Γ. Εμπειρίκος	99	1106	ἔφθ. Βούλόνην 22 Φεβρ.
Σαπφό	«Διεθνής»	08	3864	διῆλθε Κουρασάω 15 Φεβρ. διὰ Ντωμπιταν
Σαράγια	«Ναβ. Σούντ 'Αμερικ.»	44	7212	εἰς "Αγιον Φραγκίσκον ἐπό παραλαβὴν
Σίγκνετ	«Αλκυώνη»	11	3726	ἔφθ. Καζαμπλάγκαν 26 Φεβρ.
Σόνια	«Μαράτο»	19	5354	ἀνεγ. Γουαδελέουπην 15 Φεβρ. διὰ Χάδηρην
Σουέρτε	Κομικ. «Βαπόρες»	10	3649	εἰς Καλαί 18 Φεβρ.
Στάμο	«Πούντα "Άλτα»	18	2858	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 Φεβρ.
Σωκράτης	N. Κοναλίδης	21	7409	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 12 Φεβρ. (δι' 'Ιταλίαν)
Φαίσα II	Σ. Π. Παραμυθώτης	44	7060	διῆλθε Τρίνιταντ 15 Φεβρ. διὰ Κουρασάω
Φίλιππα	«Πανέλλενικ»	02	10375	ἔφθ. Γένοβαν 3606
Φοίνιξ	Χατζηλία καὶ Σια	15	1255	ἀνεγ. Χάμπτον φόδος 14 Φεβρ. διὰ Βραζιλίαν
Φρίξος II.	Κρίστομπατ	19	5055	ἔφθ. Χαδάνναν 13 Φεβρ.
Χρυσόστομος	«Ελληνες ἀγορασται	43	7176	ἀνεγ. Βαλτιμόρην 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
"Ωκεάνικ" (σημ. Χονδούρας)	άτμοπλοτά Διεθνής	20	7583	

E. H. M. MOHIDEEN & Co.

ESTABLISHED 1918

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES
IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS50, Baillie Street,
Postbox, 284, Fort,40, Church Street
TRINCOMALEE

COLOMBO

Telegrams: MOHISHIPCO
Telephone: 3870-91021Codes:
Scott's 10th Edition
A.B.C. 5th Edition, Bentley's.LONDON AGENTS: JAS. A. MCAREN & CO.
BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2

FURNITURES MARITIMES

IMPORT—EXPORT

XENOPHON ILIAS

SFAX (Tunisie)

R. C. SFAX : 694

FREE SERVICE TO SHIOPWNERS

A. E. SHEPPARD & CO.CONTRACTING AGENTS BY APPOINTMENT
TO SHIOPWNERSOver 1000 ports throughout the World regularly
circularised for latest information useful
to shipownersKeen quotations; consistent with efficient service for
STEVEDORING TOWAGE
DUNNAGING STORES

TALLYNG REPAIRS etc.

WRITE: «Ethslburga House» Teleph. LONDON Wall 2281
91-3, Bishopsgate, Downland 3606
LONDON E.C. 2. Telegrams: AESALPORTS, Stock
Cables: AESALPORTS, LondonForeign agents are invited to co-operate by sending
us latest information