

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1949

Αρ. Φύλλου 333/92

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 333/92

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1949

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΔΙΑ ΤΟΝ Κ. ΥΠΟΥΡΓΟΝ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΟΙΚΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΕΚΔΟΤΟΥ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ"

Αξιότιμε κ. Χέλμη,
Πρίν ή είσελθω εἰς τὸ κύριον θέμα τῆς παρούσης ἐπιστολῆς, θὰ μοῦ ἐπιτρέψετε νὰ σᾶς ὑπενθυμίσω μίαν παλαιάν, λησμονήμενην ἀσφαλῶς ἀπὸ ύμας, ὑπόθεσιν. Τὴν διαχείρισίν της ἔτυχε νὰ ἀναλάβετε τὸ 1935, κατὰ τὴν πρώτην σας εἰσοδον ὡς ὑφυπουργοῦ εἰς τὸ "Υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν". Ἐπρόκειτο περὶ τῆς συμβάσεως μὲ τὴν "Εθνικὴν Ἀτμοπλοΐαν" διὰ τὴν ὑπερστατικὴν γραμμήν.

"Η σύμβασις ἔκεινη, προϊὸν μακρᾶς μελέτης καὶ ὄρθων εἰσηγήσεων τῆς ἐπιτροπῆς Μιχαλακοπούλου, ἀπέβλεπεν εἰς τὴν διατήρησιν τῆς τακτικῆς γραμμῆς "Ἐλλάδος—Βορ. Ἀμερικῆς".

Προεβλέπετο ἡ ναυπήγησις παρὰ τῆς "Εθνικῆς Ἀτμοπλοΐας" καταλλήλους ὑπερωκεανίους καὶ ἡ κρατικὴ ἐπιχορήγησις—έλαχιστη πάντως εἰς ποσὸν—εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ ἀπόδοσις τῆς γραμμῆς δὲν διησφάλιζε τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν κεφαλαίων, ποὺ θὰ διειθεντο. Ἐφημρόζετο, δηλαδὴ, ἐν τινι μέτρῳ καὶ παρ' ἡμῖν, πᾶν ὅ, τι εἰς ἄλλας χώρας—μηδεμιᾶς ἔξαιρουμένης—ἡτο πλέον ἀρχὴ καθιερωμένη, προκειμένου περὶ τῶν ὑπερωκεανίων τακτικῶν γραμμῶν.

"Η τότε Κυβέρνησις, μετὰ τὴν ἐπίμονον ἄρνησιν τοῦ "Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν", ὅπως ἐκπληρώσῃ τὰς συμβατικάς του Κράτους ὑποχρεώσεις, τὰς κυρωθείσας μάλιστα δι' ἀνεκκλήτου διαιτητικῆς ἀποφάσεως, ἔγκατελειψεν ἔκθετον τὴν σύμβασιν, ὑπεχρέωσε δ', ὡς ἡ τούτου τὴν "Εθνικὴν Ἀτμοπλοΐαν, τὸν ὑποδειγματικῶτερον "Ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν ὄργανισμόν, νὰ αὐτὸν διαλύθῃ. Τὰ σκάφη τῆς ἔξεποιήθησαν εἰς ζένους, αἱ γραμμαὶ Νέας Υόρκης καὶ Μασατλίας διεκόπησαν, ἔκατοντάδες ναυτεργατῶν καὶ ὑπαλλήλων ἀπέμειναν ἄνευ ἐργασίας, ἡ Μητρόπολις ἔχασε τὴν δι' Ἐλληνικοῦ σκάφους ἐπικοινωνίαν τῆς μὲ τοὺς ἀπόδημους ὁμοεθνεῖς τοῦ Νέου Κόσμου, φόρου ὑποτελεῖς εἰς τὰ "Ιταλικὰ ὑπερωκεανίας ἀπέβησαν οἱ "Ἐλληνες οἱ πρὸς τὴν Ἀμερικὴν καὶ ἔξ αὐτῆς ταξιδιώται καὶ συνάλλαγμα σημαντικὸν ἔχαθη διὰ τὴν οἰκονομίαν μας. Μετὰ μίαν τετραετίαν, χάρις εἰς τὴν νέαν σύμβασιν διὰ τῆς ὁποίας καὶ ἀνεγνωρίζετο ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους τὸ διαπραχθὲν σφόλμα, ἡ γραμμὴ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς ἀποκατεστάθη, κρατικὴ καὶ πάλιν ἐπιχορήγησε, χάρις ὅμως νὰ ὀποκτήσῃ ἡ Κυανούλευκος τὸ νεότευκτον ὑπερωκεανίον, ποὺ προέβλεπεν ἡ σύμβασις τῆς "Εθνικῆς Ἀτμοπλοΐας. "Η εὐκαίρια τῆς ναυπηγήσεως εἶχε πλέον χαθῆ. Ἐξηρέσθημεν εἰς τὸ "Νέα Ελλάς". Μόλις κατωθώσαμεν νὰ τὸ παραλάβωμεν καὶ ὁ πόλεμος ἐκπέρυχθη.

Ἀνατρέχω εἰς τὸ παρελθόν, διότι αὐτὸν πάντοτε μᾶς διδάσκει καὶ συχνὰ μᾶς ὑποδεικνύει τὰς κατευθύνσεις διὰ τὸ μέλλον. Πρὶν ἡ ὅμως καταλήξω εἰς τὰ διδάγματα τοῦ παρελθόντος, ἐπιτρέψατε μου, κ. "Υπουργέ, νὰ σᾶς ὑπενθυμίσω μίαν λεπτομέρειαν τῶν τότε διὰ τὴν ἀκύρωσιν τῆς συμβάσεως συζητήσεων. Εἶναι χαρακτηριστικὴ τῆς στενῆς νοοτροπίας ποὺ ἐπρυτάνευσεν εἰς τὰς ἀπόφεις τῶν κυβερνητικῶν παραγόντων, εἰς ύμας, τὸν ἀρμοδιώτερον, ιδιαιτέρως καὶ τῆς καταφώρου ἀγνοίας τῶν στοιχειωδεστέρων ἀρχῶν διὰ τὴν ἐνάσκησιν κρατικῆς τινος ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Τότε ὑμεῖς, φίλος στενὸς τῆς "Καθημερινῆς" καὶ τοῦ κ. Βλάχου, τακτικῶς ἐπεσκέπτεσθε τὰ γραφεῖα της. Τότε καὶ ἔγω, ὡς συντάκτης τῆς "Καθημερινῆς" διὰ τὸν Πειραιά καὶ εἰδικώτερον διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα, ἔσχον τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσω. "Η ὑπόθεσις τῆς συμβάσεως φυσικὸν ἦτο νὰ ἀπετέλει μὲ τὸν κ. "Υφυπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν θέμα συζητήσεως. Σᾶς παρεκάλεσα καὶ εἶχατε τὴν καλωσύνην νὰ μοῦ ἐκθέσετε τὰς ἀντιλήψεις σας. Κατ'

αὐτὰς τὸ Κράτος ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ δὲν θὰ ἔπειπε νὰ δαπανήσῃ καὶ δραχμὴν ἔστω διὰ τὴν ὑπερωκεανίον γραμμήν. "Ἐνθυμούμαι καλῶς, ότι μοῦ προεβλήθησαν ἀπὸ μέρους σας αἱ ἀπορίαι: «Δὲν ἔχω ἀκόμη ἀντιληφθῆ—μοῦ ἐτονίσατε—διατὶ θὰ πρέπει νὰ ἐπιχορηγήσῃ τὸ Δημόσιον τὴν "Εθνικὴν Ἀτμοπλοΐαν. Ποία θὰ είνε τὰ πλεονεκτήματα διὰ τὸ Κράτος ἀπὸ τὴν σύμβασιν αὐτήν; Θὰ ἐπεθύμουν νὰ τὰ ἀκούσω καὶ νὰ τὰ διαπιστώσω».

Δὲν παρέλειψα, φυσικά, νὰ σᾶς ἀναπτύξω τὰ σχετικὰ ἐπιχειρήματα, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ἐπιτύχω τὴν ἀπὸ μέρους σας κατανόησιν τοῦ ζητήματος. "Η σύμβασις, τελικῶς, δὲν ἐφημρόσθη, ἡ "Εθνικὴ Ἀτμοπλοΐα διελύθη καὶ ὁ δημιουργός της ἀείμηντος Λεωνίδας "Εμπειρίκος—οἱ κατ' ἔξοχὴν "Ἐλλην ἐφοπλιστής—έξεπτρίσθη καὶ ἀπέθανεν εἰς τὴν ζένην.

Παρῆλθον ἔκτοτε δεκατέσσαρα ὅλα ἔτη. Διὰ τοὺς ζῶντας ὅμως τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, διὰ τοὺς δυναμένους νὰ ἐκτιμήσουν τὶ σημαίνει διὰ τὴν θαλασσινήν ἐπίδοσιν μιᾶς χώρας ἡ δημιουργία ἔθνικῶν ναυτικῶν ἑταιρικῶν ὄργανώσεων διεθνοῦς κύρους καὶ φήμης καὶ τὶ σημαίνει διὰ τὴν οἰκονομίαν της μία τακτικὴ ὑπερωκεανίος γραμμή, θὰ χρειασθοῦν δεκαετήριδες πολλαὶ ἀκόμη, ἵνα πληρωθῇ τὸ κενόν, τὸ δημιουργηθὲν ἀπὸ τὴν διάλυσιν τῆς "Εθνικῆς Ἀτμοπλοΐας. "Ετι δυσαναπλήρωτον θὰ ἦτο τὸ κενόν αὐτό, ἀν οι κ. κ. Ἀδελφοί Γουλανδρή δὲν ἡκολούθουν τὴν παράδοσιν τῶν Ἀνδρίων ἐφοπλιστῶν καὶ δὲν ἀνελάμβανον τὴν καλὴν προσπάθειαν τῆς ἐπανασυστάσεως τῆς γραμμῆς, ητις, ἀφοῦ σῶν μᾶς ἀπεδόθη μετὰ τὸν πόλεμον τὸ "Νέα Ελλάς", ἐκτελεῖται καὶ τώρα.

Τὶ τὸ πολύτιμον διὰ τὸν τόπον μας ἀποδίδει ἡ ὑπερστατικὴ γραμμὴ δὲν χρειάζεται νὰ σᾶς ὑποδείξωμεν. "Αν τὸ πολύασχολον ὑμῶν σᾶς ἐπέτρεπε, κ. "Υπουργέ, μίαν κάθιδον εἰς τὸν Πειραιά κατὰ τὸν κατάπλουν ἢ τὸν ἀπόπλουν τοῦ ὑπερωκεανίου μας—τοῦ μοναδικοῦ, σημειωτέον—θὰ σᾶς ἔπειθεν, ἔστω καὶ ἐκ τῶν ὑστέρων, ὅτι ἐσφαλμένη βασικῶς καὶ ὀλεθρίως διὰ τὰ ναυτιλιακά, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ ἔθνικὰ συμφέροντα ἥτο η τότε, κατὰ τὸ 1935, ἐπίμονος ἀντιληφτίς σας περὶ μὴ ἐκπληρώσεως τῶν κρατικῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων πρὸς τὴν "Εθνικὴν Ἀτμοπλοΐαν.

Στενώς, ἀπὸ τῆς ταμιευτικῆς της πλευρᾶς, ἐκρίνατε τότε τὴν ὑπόθεσιν τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς. Δὲν θὰ πρέπει κανεὶς νὰ σᾶς ἀδικήσῃ. Διὰ πρώτην φοράν εἶχε φθάσει μέχρις ὑμῶν ἐνα ζήτημα, προϋποθέτον γνῶσιν τῶν βασικῶν στοιχείων τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Αὐτὴ η γνῶσις σᾶς ἀπέλιτεν. Εἴθισται, ἀλλως τε, ὁ "Υπουργός τῶν Οἰκονομικῶν νὰ ἀντιτίθεται εἰς παροχάς, μὴ ἀποδιδούσας ἄμεσα τὰ ἔσοδα εἰς τὸν δημόσιον κορβανᾶν.

"Οπωσδήποτε, εἴτε διότι σᾶς διέφυγεν ἡ εύρυτέρα τῆς συμβάσεως σημασία, εἴτε διότι ἡ προκατάληψις εἶχε κυριαρχήσει εἰς τὴν σκέψιν σας, φέρετε καὶ ὑμεῖς τὸ βάρος τῆς κυρίας εὐθύνης διὰ τὴν διάλυσιν τῆς "Εθνικῆς Ἀτμοπλοΐας, διὰ τὴν διακοπὴν τῶν γραμμῶν της, διὰ τὴν μὴ ναυπηγήσιν τοῦ ὑπερωκεανίου καὶ τὴν πώλησιν εἰς ζένους τοῦ "Βύρωνα" καὶ τοῦ "Πατρίς II".

Αὐτὸν είνε τὸ παρελθόν. "Ανάγεται εἰς τὴν πρώτην σας ὑπουργικὴν δρᾶσιν, ὃσον ἀφορά τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας.

Τώρα, μετὰ δεκατέσσαρα χρόνια, ἔλαχε καὶ πάλιν εἰς ύμας, κ. Χέλμη, νὰ διαχειρισθῆτε τὴν φορολογικὴν ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλί-

ας. Τότε η παρέμβασίς σας άνεφέρετο εις ένα μόνον τμήμα τής Έλληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητος. Τώρα καλύπτει αύτη τὸ σύνολον. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς πρώτης σας παρεμβάσεως εἰνε γνωστά. Εύχομαι νὰ μὴ ἀποφέρῃ τὰς αὐτὰς, ἐκτάσεως πάντως μεγαλυτέρας, θλιβεράς συνεπείας ἡ ἐπιδιωκομένη φορολογική ἀπομάστευσις τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Εὔχομαι νὰ μὴ ἴδωμεν ἀπονοῦσαν παντελῶς τὴν προσπάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως καὶ νὰ μὴ δεχθῆτε τὸ βάρος τῶν ιστορικῶν πλέον εὐθυνῶν διὰ τὴν ὄριστικὴν διάλυσιν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας. Αὐτὸ ἀκριβῶς εἶναι καὶ τὸ κύριον θέμα τῆς ἐπιστολῆς μου.

Οφείλω κατ' ὄρχην νὰ σᾶς δηλώσω, ὅτι δὲν είμαι ἔξι ἑκαίνων ποὺ πρεσβεύουν τὴν ἀσύδοσίαν. Ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν καὶ εἰς ἰδιαιτέρας συζητήσεις μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἐδὼ καὶ εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ὑπεστήριξε τὴν ἀπαρέγκλιτον ὑποχρέωσιν τῆς ναυτιλίας ἀφθονον νὰ παράσχῃ τὴν φορολογικήν τῆς συμβολὴν εἰς τὰς τοστὰς κρατικὰς ἀνάγκας. Ἀπὸ τοῦ σημείου, ὅμως, αὐτοῦ, μέχρι τῆς ἐπιδιωκομένης ἑξαντλήσεως διὰ τῆς φορολογίας κάθε οἰκονομικῆς ἱκμάδος τῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως ἡ ἀπόστασις εἶναι μεγάλη. Ή ναυτιλία πρέπει νὰ ἐπιζήσῃ καὶ τῆς φορολογίας, πρέπει νὰ ἀναπτυχθῇ, ἵνα ἀκριβῶς φορολογοῦνται καὶ αἱ ἀποδόσεις τῶν πλοίων τῆς.

Δὲν χρειάζεται, πιστεύω, ἡ ἀναδρομὴ καὶ εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν. Τὰ γεγονότα εἶνε ἀκοετὰ γνωστά. Τὰ ἔχησατε ἡ μᾶλλον τὰ ἐδημιουργήσατε. Ὅπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων ἐπεζητήσατε, καθ' ὃ ἄλλως τε εἴχατε ὑποχρέωσιν, τὴν ἐπαύξησιν τῶν φορολογικῶν συντελεστῶν διὰ τὴν ναυτιλίαν, παραβλέποντες ἔστω τὴν ἀνειλημένην συμβατικὴν τοῦ Κράτους ὑποχρέωσιν. Ή πρώτη σας προσπάθεια ἀπέτυχε, διότι τότε οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν είχαν ἀγοράσει τὰ «Λίμπερτους» καὶ διότι τὰ κέρδη τῶν πλοίων ἦσαν ἀκόμη μικρά. Πρὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς ἀντιδράσεως ὑπεχρεώθητε νὰ ἀποσύρετε τὸ νομοσχέδιον. Τὰ κέρδη, ὅμως, εὐθύνη μετὰ τὴν ἀγορὰν τῶν σκαφῶν, κατὸ μίαν ὀλιγόμην περίοδον τοῦ 1947, ἦσαν μεγάλα. Ό θρύλος τὰ ὑπερεξώγκωνεν, ὁ κακόπιστος δημοκοπικὸς θόρυβος τὰ ἐνεφάνιζεν ὡς σκανδαλον. Οἱ φορολογικοὶ συντελεσταὶ ἐπρεπε πράγματι νὰ αὐξηθοῦν.

Η εύκαιρια διὰ τὸν οἰονδήποτε «Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν, τὸν ἀναζητοῦντα παντοῦ τὸ φορολογικὸν περιεχόμενον, ἢτο μοναδικῆ. Ή Κοινὴ Γνώμη ἢτο προτοιμασμένη, ὁ Ἀμερικανικὸς παράγων τὸ ὑπεδείκνυε καὶ εἰς ὑμᾶς, κ. Χέλμη, ἐνδιάθετος ἢτο ἡ δικαιολογημένη πάντως ἐπιθυμία τῆς φορολογίας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου. Κάποια πικρία θὰ σᾶς ἀπέμεινεν, ἄλλως τε, ἀπὸ τὴν ἀποτυχίαν τῆς πρώτης φορολογικῆς προσπάθειας. Τώρα ἡ παρέμβασίς ἀδικαιολογεῖτο καὶ ἐπεβάλλετο ἀπὸ τὰ πράγματα. Κανεὶς δὲν ἡμπορεὶ νὰ σᾶς ἀδικησῃ. Ή ναυτιλία ἐπρεπε νὰ πληρώσῃ κατὰ μεγαλύτερον ποσοστὸν τὸν φόρον ἐπὶ τῶν κερδῶν τῆς.

Θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃτε, ὅμως, κ. «Υπουργέ, νὰ σᾶς ὑποδείξωμεν, ὅτι ἡ ναυτιλία, καὶ μάλιστα ἡ Ἐλληνική, ἡ ἐκ φορτηγῶν σκαφῶν, ὅχι γραμμῶν, ἀλλὰ ἐλευθέρων «τράμπτης ἀπαρτιζομένη, μὲ ὑψηλὰς τὰς δαπάνας τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἔχει ἰδιάζουσαν τὴν ἐπιχειρηματικήν της συγκρότησιν. Ή φορολογικὴ μεταχειρίσισις τοῦ πλοίου ἀπὸ ὅλα τὰ Κράτη, τὰ προγιμένα εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν καὶ μὲ παραδόσεις θαλασσινάς, ὑπῆρξε πάντοτε διάφορος τῶν χερσάριων ἐπιχειρήσεων. Τὸ φορτηγὸν σκάφος ὑπόκειται κατὰ τὴν ἀπασχόλησίν του εἰς ἀποτόμους, χρηματιστηριακῆς μορφῆς, μεταπτώσεις. Κάθε διεθνὲς γεγονός, πολιτικὸν καὶ οἰκονομικόν, ἀπὸ τὰς μεταφορὰς θὰ ἔχῃ τὴν ἐκδήλωσίν του. Ή κρίσις ἀνέκαθεν ἀπὸ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἀρχίζει καὶ εἰς αὐτὴν τελειώνει. Εἶναι κλάδος παραγωγικός, ἔχοχως εὐπαθής. Διὰ

νὰ κρατήσῃ μία ναυτιλία τὴν θέσιν τῆς εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ἐν ἐλευθέρῳ συναγωνισμῷ, χρειάζεται ὄργανωσιν, σώφρονα πρόβλεψιν, κατὰ τὰς καλάς, τὰς ἀποδοτικὰς περιόδους, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν κρισίμων ἡμερῶν, ἀποθεματικὰ δηλαδή καὶ ἀνανέωσιν σταθερὰν τοῦ πλωτοῦ τῆς ὑλικοῦ. Τὴν φορτηγὸν τῶν «τράμπτης» σκαφῶν ναυτιλίαν διέπουν διεθνοῦς πλέον μορφῆς. Δὲν εἶναι ἐγχώριον ἔξαγόμενον προϊὸν διὸ νὰ πριμοδοτηθῇ ἀπὸ τὸ Κράτος. Δὲν ἔχει καμμίαν ἀμεσον σχέσιν μὲ τὰς διακυμάνσεις τῆς τοπικῆς ἐκάστου κράτους, τῆς Ἐλλάδος ἰδιαίτατα, οἰκονομίας. Δὲν ζητεῖ τίποτε ἀπὸ τὴν ἐγχώριον κατανάλωσιν. Δὲν τὴν ἐπιβαρύνει, δὲν εἶναι δασμοβοηθημανία. Κινεῖται μακρὰν εἰς ἔννοιαν θαλάσσας καὶ μὲ μόχθον, ἀγνωστὸν εἰς ὑμᾶς, κ. Χέλμη, ἀναζητεῖ τὴν ἀπασχόλησίν του καὶ ἀποκομίζει τὰ κέρδη, ὅπαν ὑπάρχουν, διὰ νὰ τὰ φέρῃ ἐδῶ ὑπὸ μορφὴν συναλλάγματος, χωρὶς κανένα ἀνταλλαγματα.

Νὰ φορολογηθῇ, λοιπόν, καὶ τὸ φορτηγὸν πλοίον, ἀνάλογα ὅμως μὲ τὰς συνθήκας ὑφ' ἣς ἐργάζεται, ἀνάλογα μὲ τὰς σᾶς ἡ διεθνῆς του θέσις ἐπιβάλλει προϋποθέσεις. Ή φορολογία θὰ πρέπει: Νὰ μὴ περιορίζῃ τὴν συναγωνιστικὴν ἰκανότητα τοῦ πλοίου, νὰ διευκολύνῃ τὴν ταχυτέραν διόπτρεσιν τῆς ὁξίας του, δεδομένου ὅτι αἱ μεταπτώσεις τῶν τιμῶν τῶν πλοίων καὶ τῶν ναυλῶν εἶναι συχναὶ καὶ ἀπότομοι, καὶ νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἀνανέωσιν διὰ ναυτηγήσεων ἡ ἀγορῶν καλυτέρων πλοίων, ὀργάνων ἀποδοτικοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν.

Αὐταὶ, κ. «Υπουργέ τῶν Οἰκονομικῶν, εἶναι αἱ βασικαὶ ἀρχαὶ ἀπὸ τὰς ὁποίας παντοῦ, εἰς ὅλας τὰς ἔννοιας ναυτικὰς χώρας, μεγάλας καὶ μικράς, διέπεται ἡ φορολογικὴ τῆς ναυτιλίας νομοθεσία, ἀνεξαρτήτως τῶν τόσων καὶ τόσων πλεονεκτημάτων προστασίας, καλῆς διοικησεως καὶ κρατικῆς στοργῆς, ποὺ ἀπολαμβανοῦνται ὅλα, πλὴν τοῦ «Ἐλληνικοῦ, τὰ ἔννα πλοῖα.

Δὲν θὰ σᾶς κουράσω μὲ τὰ ὅλα ἐφαρμόζεται καὶ τὶ τώρα εἰς τὴν Ἀμερικὴν θεσμοθετεῖται, διὰ τὴν φορολογίαν τῆς ναυτιλίας. Δὲν παρέλειψαν εὐκαιρίαν αἱ στήλαι αὐταὶ νὰ ἀναφέρουν σχετικὰς λεπτομερείας. Δὲν πιστεύω ὅμως νὰ σᾶς ἀπέμεινε, δυστυχῶς, ὁ καιρὸς νὰ διαβάσετε τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», τῶν ὅποιών ὅμως τοὺς τόμους ἐφροντίσατε νὰ ἔχετε.

«Ἄλλὰ θὰ μοῦ προβληθῇ: Ή Ἐλλὰς εἶναι χώρα μὲ κατεστραμμένην τὴν οἰκονομίαν τῆς, μὲ μυρίας ἀμέσους ἀνάγκας, εἶναι ἐμπόλεμος. Δὲν ἡμπορεῖ καὶ ἀν θέλῃ, νὰ ἐφαρμόσῃ ὅτι τὰ ὄλλα κράτη, - ἀ ὑπωδήποτε εὐημεροῦντα, ἔχουν καθιερώσει. Πράγματι διάφορος ἡμπορεῖ νὰ εἶναι ἡ φορολογικὴ μεταχειρίσισις κάθε ἐγχωρίας ἐπιχειρησεως, κάθε ἐκ τῶν ἔσω ἐδῶ ἀποκομίζομένου κέρδους, ὅχι ὅμως καὶ τῆς Ναυτιλίας. Αὐτὴ ἐκφεύγει τῶν ἔθνικῶν ὄριων, διεθνῆς εἶναι ἡ ἐργασία της καὶ ἡ ἀγοραὶ τῶν ὄρχων, ὑφ' ἣς τὰ ἔννα κράτη μεταχειρίζονται τὰ ἴδια τῶν πλοίον φορολογικῶν, θὰ σημάνῃ τὴν ὑπέρμετρον ἐπιβάρυντα τοῦ κόστους τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἰδιοκοῦ μας σκάφους, τὴν μὴ ἔγκαιρον δημιουργίαν ἀποθεματικῶν, τὴν ἀνικανότητα τῆς ἀνανέωσεως, τὸν περιορισμὸν τῆς συναγωνιστικῆς ἰσχύος τοῦ ἔθνικου πλοίου, τὸν μαρασμόν, τὴν ἔκπτωσιν καὶ τὸν ἀφανισμὸν ἡ τὴν ἀναπότρεπτον φυγὴν τοῦ κεφαλαίου ἀπὸ τὴν σημαίαν, ποὺ δὲν θὰ εἶναι εἰς θέσιν στοργικὰ νὰ καλύψῃ τὴν δραστηριότητά του.

Πιστεύετε, κ. «Υπουργέ, ὅτι ὁ καταρτισθεὶς ἀπὸ τὴν φοροτεχνικὴν σας ὑπηρεσίαν τοῦ «Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τοὺς πανδάμιους συμβούλους σας νόμος καλύπτει τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις; Ό πρώτος, τῶν τεκμαρτῶν καὶ ὀμαζήτων κερδῶν, ὁ κυρωθεὶς ἀπὸ τὴν Βουλήν, κατ' ἐπίμονον ἀπαίτησιν σας ἄνευ τροποποιήσεων, ἀπεδείχθη ἀνεφάρμοστος. Προϊὸν συγκεχυμένης σκέ-

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay-SINGAPORE

Cables "LATHIPHIA," Telephone No.6810
Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores
Provision Merchants, Lighter Suppliers.
Ship Chandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND
CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

Agents in United Kingdom: JONES ROBERTS & Co.
26, Chapel Street. LIVERPOOL 3.

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &
Tramp Owners

ψεως ήτο. Ο δεύτερος δὲν είναι καλύτερος. Διευκολύνει ἀπλῶς καὶ νομοτύπως τὴν ἐπιβολὴν φορολογίας ἐπὶ κερδῶν μὴ βεβαιωθέντων, ἀνυπάρκτων, καθιερουμένου τοῦ πρωτοφανοῦς συστήματος τοῦ «καναλαρίθμου» καὶ «ξειδαρίθμου», ἀγνώστου εἰς τὰ παγκόσμια ναυτιλιακὰ χρονικά, χωρὶς καὶ γὰ παρέχῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἀνταποδείξεως. Σκοπὸς ἔνας καὶ μόνον: 'Η ἀπομάστευσις τῆς ναυτιλίας.

'Ἀλλὰ ὁ σκοπὸς ἀγιάζει τὰ μέσα, θὰ μοῦ ἀπαντήσετε. Αἱ ταμιαῖαι ἀνάγκαι τοῦ Κράτους είναι μεγάλαι, ὁ συμμαχικὸς παράγων προβάλλει τὴν ἀξίωσιν τῆς ἐπιβολῆς τῆς φορολογίας ἐπὶ τῶν μεγάλων κερδῶν καὶ ἐπὶ τέλους οἱ ἐφοπλισταὶ εἰναι πλούσιοι.

Πράγματι οἱ ἐφοπλισταὶ εἰναι πλούσιοι, χωρὶς νὰ παύουν νὰ εἶναι καὶ ριφοκίνδυνοι ἐπιχειρηματίαι, βαρυνόμενοι μὲ δάνεια σοσαρά. Παράδειγμα ἀπότον τὰ δεξαμενόπλοια. Περιουσίαι ἔκατομμυρίων δολαρίων διακυβεύονται τώρα. Εἰναι πάντως πλούσιοι οἱ ἐφοπλισταὶ, ὥχι ὅμως καὶ ἡ Ναυτιλία. 'Ετερον ἔκατερον. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον εἰναι πτωχόν, πάμπτωχον, ἀκριβὸν εἰς τὴν διαχείρισίν του, ἀνίκανον καὶ τώρα νὰ ἀντιπαλαίσῃ πρὸς τὰ ξένα. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔπεισαν ἐγκαίρως νὰ διαχωρίσουν τὰς περιουσίας των ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν. Οἱ πλείστοι ἔξ αὐτῶν ἔχουν ἔνα ἢ δύο Ἑλληνικὰ σκάφη καὶ δέκα ὑπὸ τὰς ξένας σημαίας. Τὰ Ἑλληνικὰ ἔπαισαν νὰ τους ἐνδιαφέρουν. 'Απέκαμον ἀπὸ τὰς ἀντιδικίας μὲ τὸ Κράτος, ἀπὸ τὰς διοικητικὰς ἀναταραχάς, ἀπὸ τὰς ἔκαστοτε κατ' αὐτῶν ἐκτοξευμένας ἐντεύθεν υἱρεις. Τὰ ξένα εἰναι τὰ κύρια τῶν ἐπιχειρησών των ὄργανα. 'Ορίζοντες εὔρυτέρας δραστηριότητος διανοίγονται εἰς αὐτοὺς ὑπὸ τὴν θερμὴν προστασίαν τῶν ξένων, δυστυχώς, σημαιῶν.

Δὲν φορολογεῖτε, συνεπῶς, τοὺς ἐφοπλιστάς, κ. Χέλμη, μὲ τὰ τεκμαρτὰ καὶ ἀμάχητα κέρδη. Αὐτοί, δυστυχώς, διαφεύγουν τῆς φοροτεχνικῆς ἴκανότητος τῶν συμβούλων σας. Διὰ τῆς ἐπιδιωκομένης φορολογίας καὶ τοῦ αὐθαιρέτου ὑπολογισμοῦ τῶν κερδῶν καταδικάζετε τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον εἰς τὸν μαρασμόν. Θὰ ἀποσυρθῇ ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν, θὰ παροπλισθῇ, κατ' ἀνάγκην, ἐνῷ τὸ κεφάλαιον πανικόβλητον θὰ ἀγνοήσῃ ὁριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως τὴν Ἑλληνικὴν ἐπιχείρησιν. Σὺν τῷ χρόνῳ ἡ σημαία μας θὰ ἐκλείψῃ ἀπὸ τὰς θαλασσαῖς.

'Υποθέσωμεν, ὅτι κατωρθώσατε νὸν εἰσπράξετε τὸ ἔκατομμυρία τῶν δολαρίων, ποὺ θὰ ἀξιώσῃ αὔριον ὁ ἔφορος ἀπὸ τὰ 100 «Λίμπερτζ», ἐπὶ πλέον δὲ τὰ ἄλλα τῆς εἰσφορᾶς. Σᾶς ὑποβάλλω, κ. 'Υπουργέ, τὸ ἔρωτημα: Αὔριον—ὑπάρχει, νομίζω, καὶ αὔριον διὰ τὰς κρατικὰς ἀνάγκας—τὶ θὰ ἔχετε νὰ προϋπολογίσητε εἰς ἔσοδα ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν, ὅταν τὰ σκάφη τῆς τὰ δύλιγα, δυστυχώς, ὑποχρεωθούν εἰς παροπλισμὸν καὶ τὰ πληρώματα, τὰ τόσα εἰς τὸν τόπον μας εἰσκομίζοντα, ἔξελθουν αὐτῶν;

Καὶ τὶ θὰ ἡτο προτιμότερον δι' αὐτὸν τὸ Δημόσιον κορδανᾶν; 'Η μικρὰ τῶν 200 ποντοπόρων σκαφῶν ναυτιλία, ή ὑπὸ τὸ βάρος ἐπαχθοῦς φορολογίας παρωπλισμένη, ή ὀλονὲν περιοριζομένη εἰς χωρητικότητα ἡ ἡ μεγάλη τῶν ὑπερπεντακοσίων πλοίων, τὴν ὅποιαν, ἀσφαλῶς, θὰ ἐκέρδιζεν ἡ Κυανόλευκος, ἐὰν ἡ φορολογία ἦτο λογική, δικαία, προσγειωμένη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα καὶ ἐπεβάλλετο ἐπὶ τῶν πολλῶν πλοίων καὶ τῶν σταθερῶν ἀποδόσεών των;

Εύκαιρια μοναδική, ὁμολογῶ δὲ καὶ ἀπροσδόκητος, μᾶς παρέχεται τώρα νὰ ὀλοκληρώσωμεν τὴν ναυτιλιακήν μας ἀποκατάστασιν, νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν στροφὴν πρὸς τὴν σημαίαν μας ὅλων τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν. Δὲν είναι δύλιγα. Εἰς ἔνα ἔκατομμυρίον τόνων ὑπολογίζονται. 'Υπερωκεάνια μεγάλα, νεότευκτα δεξαμενόπλοια καὶ φορτηγὰ καταλέγονται μεταξὺ αὐτῶν. Τὸ Κράτος ἔχει ὑποχρέωσιν, ἐν τῷ ίδιῳ αὐτοῦ συμφέροντι, νὰ διευκολύνῃ τὴν ιστορικὴν αὐτὴν ἐπάνοδον.

Πῶς ὥμως νὰ τολμήσῃ ὁ ἐφοπλιστὴς τὴν ἐπιστροφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον τῶν πλοίων του, ὅταν ἐλλοχεύουν τὸ τεκμαρτὸν καὶ ἀμάχητον τοῦ φορολογικοῦ νόμου, ἡ ἀδιάλειπτος μὲ τὸ Κράτος καὶ τὸν δημόσιον εἰσπράκτορα ἀντιδικία, ἡ ἀπροκαλυπτὸς ἔχθρότης τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν κρατικῶν ἐκπροσώπων πρὸς κάθε τι σχέσιν ἔχον μὲ τὸν θαλασσαῖον μας δραστηριότητα;

Εἰσθε, δυστυχώς, ξένος καὶ ὑμεῖς, κ. 'Υπουργὲ τῶν Οἰκονομικῶν, πρὸς τὴν ναυτιλίαν. 'Αγνοεῖτε τὸ παρελθόν της, τὰς ὑπηρεσίας της, τὰς ἀνάγκας της, τὰς ἀγωνιώδεις ἡμέρας τῆς μακρᾶς σταδιοδρομίας της, τὰς δυσκολίας τῆς χθές, τὰ ἐμπόδια τῆς σήμερον καὶ τὴν ἀγωνίαν διὰ τὴν αὔριον. Δὲν ἔχετε ποτὲ πληροφορηθῆ πῶς ἄνευ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, ἐν ἀγνοίᾳ αὐτοῦ, ἵσως μάλιστα ὑπὸ τὴν διώξιν του, ἐδημιουργήθη καὶ ἐσταδιοδρόμησεν ἡ Ναυτιλία αὐτή.

Κακή, λ. χ., ὀλεθρία ὑπῆρξε κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον ἡ διαχείριση τῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλίας ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως Τσουδερού. 'Η ἀσυνέπεια καὶ ἡ κακοπιστία ἡσαν τὰ κύρια γνωρίσματα κάθε ἐνεργείας τῆς τότε κυβερνήσεως. 'Ως ἀποκορύ-

φωμα τῆς οἰκτρᾶς τοῦ Κράτους παρεμβάσεως ὑπῆρξεν ἡ ἐπιδίωξις τοῦ κ. Βαρβαρέσσου, ὅπως ἰδιοποιηθῇ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποζημιώσεις τῶν πλοίων. 'Απετράπη, χάρις εἰς τὴν Ἀγγλικὴν δικαιοσύνην. 'Ολα τὰ κακὰ προηγούμενα ἐκλόνισαν πρόρριζα τὴν ἐμπιστοσύνην πρὸς τὸ Κράτος καὶ πρὸς τὰ πακ' αὐτοῦ θεσπιζόμενα μέτρα.

'Ἀλλὰ τὶ ἔπραξαν καὶ αἱ μεταπολεμικαὶ κυβερνήσεις, ἵνα τὴν ἐμπιστοσύνην, τὸν ἀπαραίτητον αὐτὸν παράγοντα κάθε οἰκονομικῆς προσγωγῆς, ἐπαναφέρουν εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, τὸ ὅποιον, σημειώτεον ἐκτήθη εἰς τὴν ξένην καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐκτείνονται αἱ συναλλαγαὶ του; Τὰ πάντα, κ. 'Υπουργὲ τῶν Οἰκονομικῶν, διὰ νὰ δικαιολογήσουν, δυστυχώς, τὴν πανικόβλητον φυγήν, τὸν ἐκπατρισμόν. 'Η ὑπόθεσις τῶν «Λίμπερτζ» τὴν ὅποιαν ἔζησα ἐκ τοῦ σύνεγγυς, ἀποτελεῖ τὴν θλιβερὰν κατακλείδα. Αὐτὴ εἶναι ἡ ἀπροκαλυπτὸς ἀλήθεια.

'Εξεταστέον ὥμως—διότι πράγματι ἀρχίζω νὰ ἀμφιβάλλω—ἐπιδιώκει τὸ Κράτος τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας; 'Εξετίμησαν ποτὲ οἱ διαχειριζόμενοι τὰ κοινὰ τὴν γενικοτέραν συμβολὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν οἰκονομικὴν τῆς χώρας ἀνασυγκρότησιν; 'Εμελέτησαν ποτὲ οἱ 'Υπουργοὶ καὶ οἱ προϊστάμενοι τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τὸ πολύτιμον, τὸ ἔξοχως παραγωγικόν, θὰ ἡτο δυνατόν γὰ κερδίσῃ ἡ οἰκονομία τῆς χώρας—ὅπως ὅλων τῶν ξένων κρατῶν—ἀπὸ μίαν ναυτιλίαν σταθερώς ἀναπτυσσομένην καὶ ἀποδίουσαν; Μὲ λύπην μου, δυστυχώς, εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ διαπιστώσω ὅτι τὸ Κράτος ἡγόνησε καὶ ἀγνοεῖ τὴν ναυτιλίαν, τὰ ζητήματά της, ἀκόμη δὲ καὶ τὰς δυνατότητας τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἔξ αὐτῆς πόρων τῆς οἰκονομίας μας. 'Υμείς λ. χ., κ. Χέλμη, ὅπως ἄλλως τε καὶ οἱ προκάτοχοι σας 'Υπουργοὶ τῶν Οἰκονομικῶν, ἐνθυμεῖσθε τὴν ναυτιλίαν ὅταν πρόκειται νὰ ἐσοδεύσετε φόρους. Τώρα εἰναι τὸ κάρφος εἰς τὸν ὁθολαμούς τῶν φοροτεχνικῶν σας ὑπηρεσιῶν. Τὸ ἔγκλημά της εἰναι τὸ ἀποδοτικὸν ἔχαμην τοῦ 1947. Αὔριον, ὅταν καὶ πάλιν ἡ κρίσις ἐκσπάσῃ, ὅταν αἱ ἀξίαι ἐκπέσουν καὶ πυκναὶ αἱ σειραὶ τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν ἀναμένουν τὴν σφύρων τοῦ διαλυτοῦ, σεις δέσμα, ἡ ὁ οἰσοδήποτε 'Ελλην 'Υπουργός, θὰ κλείσετε ἐρμητικῶς τὴν θύραν τοῦ γραφείου σας εἰς κάθε αἴτημα τῆς ναυτιλίας. Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν παχειών ἀγελάδων νὰ ναυτιλία απομαστεύεται, κατὰ τὴν περίοδον τῶν ισχνῶν ἀγνοεῖται. 'Η ιστορία καὶ τώρα ἐπὶ τῆς ὑπουργίας ὑμῶν, κ. Χέλμη, ἐπαναλαμβάνεται.

Κύριε 'Υπουργὲ τῶν Οἰκονομικῶν, εἰς χειράς σας τώρα κεῖται, κατὰ κύριον λόγον, ἡ λύσις τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Μεγάλην καὶ πάλιν ναυτιλίαν μὲ ἔσοδα πολλὰ διὰ τὸ Κράτος καὶ τὴν οἰκονομίαν του θ' ἀποκτήσωμεν, ἀν ύμεις ἔχαρθητε ὑπὲρ τὰς στενάς τοῦ δημοσίου εἰσπράκτορος ἀντιλήψεις καὶ θεμελιώσετε τὴν ναυτιλιακὴν ἀποκατάστασιν.

Προσαρμόσατε τὴν φορολογίαν τῶν ἀποδόσεων τῶν πλοίων πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα. 'Ακολουθήσατε τὸ παραδίειμα τῶν ἄλλων, τῶν Αμερικανῶν, ὃν θέλετε. Κατοχύρωσατε τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας, τὴν πραγματικήν της, διὰ νόμου σαφῶς καθορίζοντος τὰς φορολογικάς τῆς ὑποχρεώσεις, ἴκανον ν' ἀποδώσῃ ἀμέσως εἰς τὸ Κράτος τὸ ἔσοδον. Κανεῖς, πολὺ δὲ περισσότερον ἔγω, δὲν πρόκειται νὰ ὑποστηρίξω τὴν ἀσυδοσίαν. Φόρον, ἐφόσον θὰ κερδίσουν, δέχονται δῆλοι προφόρων νὰ πληρώσουν. Μὴ πιστεύετε τὸ ἐναντίον διὰ τὴν ναυτιλίαν. 'Ἐπλήρωσε πολλὰ καὶ εἰς τὸ παρελθόν. Εἰς 14 ἔκατομμύρια λιρῶν ἀνέρχεται ἡ εἰσφορά της κατὰ τὸν πόλεμον.

Καλέσατε, κ. Χέλμη, τοὺς δυναμένους ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην εἰς μίαν κοινὴν σύσκεψιν. 'Ακούσατε τὰς ἀπόψεις των. Εἴμαι δέσμαιος, ὅτι θὰ εὐρεθῇ ἡ λύσις. 'Ας ἐκκαθαρισθῇ τὸ κακὸν παρελθόν τῆς ἐκτέρωθεν δυσπιστίας καὶ ἀς ἀντιμετωπισθῇ τὸ μέλλον. 'Η προκαταλήψις δὲν πρόκειται νὰ ὠφελήσῃ καὶ τὸ πεῖσμα δυσάρεστον, θιλιβεράν θὰ προσδώσῃ εἰς τὴν ὄλην ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλίας τροπήν, ἐνῷ ἡ εὐκαιρία διὰ νὰ κερδίσωμεν τὴν πλήρη ἀποκατάστασιν τῆς θαρέλθη. Αὔριον θὰ είναι ἴσως ἀργά.

Πιστεύσατε με, κ. 'Υπουργὲ τῶν Οἰκονομικῶν. 'Οσα εἰς τὴν μακρὰν αὐτὴν ἐπιστολὴν μου ἀναφέρω εἰναι τὸ ἀπαγγασμα μακρᾶς, πολυετοῦς μελέτης τοῦ ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος. Κατὰ τὴν πρώτην, μὲ ὑμᾶς, συζήτησιν, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως τῆς 'Εθνικῆς 'Ατμοπλοΐας, ἀπέτυχα εἰς τὴν προσπάθειάν μου νὰ σᾶς ἐνημερώσω ἐπὶ τῆς γενικωτέρας σκοπιμότητος, τὴν ὅποιαν ἡ σύμβασις ἐκείνη ἐκάλυπτε. Θὰ ἀποτύχω καὶ τώρα εἰς τὴν ἐκκλησίν μου, ὅπως προσέξετε, χάριν τῆς ναυτιλίας, τῆς ρωμαλεωτέρας αὐτῆς ἐκδηλώσεως τῆς 'Ἑλληνικῆς Φυλῆς, τὰ ὄσα ἡ ἀπροκαταληπτος γγώσις τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων ὑπαγορεύει; Μὲ ἄλλους λόγους θὰ ἀποτύχῃ τὸ ἔργον τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας;

Μετὰ πάσης τιμῆς
Δ. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὰ Παναμαϊκά

‘Από τὰς μέχρι τούδε πληροφορίας ὁ ἀποκλεισμὸς τῶν Παναμαϊκῶν καὶ τῶν Χονδουριανῶν σκαφῶν ἀπὸ τὴν «Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν» φαίνεται, ὅτι πρέπει νόθωρηθή γεγονός τετελεσμένον. Ή ἔναρξις του καθωρίσθη ἡδη διὰ τὴν Ἰην Μαΐου. Κατὰ τὴν συνελθουσαν τὴν 28ην Μαρτίου εἰς τὴν Βαλτιμόρην γενικήν συνέλευσιν τῆς «Διεθνοῦς Ἐνώσεως τῶν Ναυτιλούμενων», τῆς ἀνηκούσης εἰς τὸ συγκρότημα τῆς μεγάλης Ἀμερικανικῆς ἐργαστικῆς ὄργανωσεως AFL, ὁ πρόεδρος αὐτῆς κ. Λάντεμπεργάν ἀνέκοινωσε τὴν ἀπόφασιν τῶν Ἀμερικανῶν λιμενεργατῶν, διπάς ἀρνηθούν τὴν φορτεκφόρτωσιν τῶν Παναμαϊκῶν καὶ τῶν Χονδουριανῶν σκαφῶν. Τὸ «μπούκοτάζ» θὰ ἀρχίσῃ ἐφαρμόζομενον εἰς ὥρισμένην ἡμερομηνίαν καὶ θὰ είναι διεθνές. ‘Ολαι αἱ ναυτεργατικαὶ καὶ λιμενεργατικαὶ ὄργανωσεις τοῦ κόσμου, αἱ ἀνήκουσαι εἰς τὴν «Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν», ἡς 5 ἑκατομμύρια μέλη —θὰ συμμετάσχουν.

‘Ο γενικὸς γραμματεὺς τῆς ἐν λόγῳ ὄργανωσεως κ. ‘Ολντεμπροκ, παρέστη κατὰ τὴν συνέλευσιν τῆς Βαλτιμόρης καὶ συνεσκέψθη μὲ τοὺς Ἀμερικανούς ἐργαστικούς ἑκπρόσωπους. ‘Ο κ. ‘Ολντεμπροκ ἀνέπτυξε διὰ μακρῶν τὸ ζῆτημα καὶ διέγραψε τὰς ἐνεργασίας τῆς «Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν». Ἀνεκούνωσεν, ὅτι περὶ τὰ μέσας Ἀπριλίου θὰ συνέλθῃ εἰς τὸ Λονδίνον ἡ ἐκλεγεῖσα ἐπιτροπὴ τοῦ «μπούκοτάζ», ἥτις καὶ θὰ ἐκδώσῃ ὄνομαστικὸν πίνακα τῶν ὑπὸ λιμενεργατικοῦ πλοίων. ‘Οδηγίαι θὰ δοθοῦν εἰς ὥλας τὰς τὰς ναυτεργατικὰς καὶ λιμενεργατικὰς ὄργανωσεις τῶν διαφόρων χωρῶν, τὰς ἀνηκούσας εἰς τὴν δύναμιν τῆς «Διεθνοῦς», διπάς οἱ μέν ναυτεργάταις ἀπεργήσουν ἡ ἀποφύγουν τὴν περαιτέρω ναυτολόγησιν τῶν εἴτι τὸ πίνακα περιλαμβανομένων πλοίων, οἱ δὲ λιμενεργάταις ἀρνηθοῦν τὴν φορτεκφόρτωσιν τῶν.

‘Ο κ. ‘Ολντεμπροκ ἐπέχηγεν, ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ὁ ἀποκλεισμὸς θὰ βαίνῃ προσδευτικῶς ἐντεινόμενος, ὅπως «ἡ χιονοστιβάς, ποὺ κυλίεται πρὸς τὰ κάτω τοῦ λόφου». Θὰ ἀρχίσῃ μὲ ὅλιγα πλοία, τῶν ὅποιων τὰ ὄνόματα θὰ γνωστοποιηθοῦν εἰς τὰ πληρώματα καὶ τοὺς λιμενεργάτας εἰς ὥλους τους λιμένας, σὺν τῷ χρόνῳ δὲ ἡ κίνησις τοῦ μπούκοτάζ θὰ περιλάβῃ τὸν μέγιστον ἀριθμὸν τῶν σκαφῶν, χωρητικότητος γύρω τῶν 2 ἑκατομμυρίων τόννων.

«Μία σημαία — ἡ τοῦ Παναμᾶ — ἔτοιμεν ὁ κ. ‘Ολντεμπροκ — ὑπῆρεν ἀνέκαθεν τὸ κέντρον τῶν περὶ παρανομίας ὑποψιῶν μας. ‘Ο Παναμᾶς είναι μία χώρα 500 χιλ. κατοίκων, μὲ ναυτιλιακὴν δύναμεως 2 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόννων. Δὲν ὑπάρχουν ἕκει ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις, οὔτε καὶ ναυτικὴ παράδοσις. Ἐπὶ ἀριθμοῦ 50 χιλ. ναυτιλλομένων, ποὺ ἀπασχολοῦνται ἐπὶ τῶν 800 περίπου Παναμαϊκῶν σκαφῶν, οἱ 200 μόλις είναι Παναμαϊκῆς ἐθνικότητος. Ἀπὸ τριετίας τῆς «Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν» ἀσχολεῖται καὶ παρακολουθεῖ τὸ ζῆτημα. Διότι, ὅμως, δὲν κατώρθωσαν οἱ ἐργάταις νὰ τύχουν τῆς κρατικῆς κατὰ χορας ὑποστρίζεις, ἀπεφάσισαν νὰ λύσουν αὐτοῖς, μὲ τὸν ἴδιον τῶν τρόπον τὸ ζῆτημα. Τώρα εἰμεθα — κατέληξεν ὁ κ. ‘Ολντεμπροκ — ἔτοιμοι πρὸς δρᾶσιν καὶ θὰ πρέπει ἔντονος μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος νὰ ἐπιτύχωμεν».

Σημειούνται, ὅμως, μεταξὺ τῶν κύκλων τῶν Ἀμερικανῶν λιμενεργατικῶν ὄργανωσεων ὠρισμέναι ἐπιφύλαξεις, ὃσσον ἀφορά τὴν ἐπιβολὴν τοῦ μέτρου τοῦ ἀποκλεισμοῦ. ‘Η συμπαράστασις τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου ‘Εργασίας ἐξητήθη ἀπὸ τίνας σημαίνοντας ἑκπρόσωπους τῶν λιμενεργατῶν, διαπραγματεύσεις δὲ σύντονοι διεξήγοντο εἰς τὰς ‘Ηνωμένης Πολιτείας, ἵνα ναυτεργάταις καὶ λιμενεργάταις ἔνισιον ἐμφανίσουν μέτωπον κατὰ τὸν «πταραγόμων» σημαῖαν.

‘Ἄλλὰ καὶ τῶν Παναμαϊκῶν καὶ τῶν Χονδουριανῶν σκαφῶν κίνησις διμέτωπον ἔχει τὴν προέλευσιν. Τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν προηγήθη ὁ ἀποκλεισμὸς ἀπὸ τὰς ναυλώσεις τοῦ σχεδίου. ‘Ἐν συνεχείᾳ τὸν σχετικῶν μὲ τὴν ἀκύρωσιν ναυλοσυμφώνων διὰ συνεχῆ ταξίδια πληροφοριῶν καὶ πρὸς κατοχύρωσιν τοῦ μέτρου, ἐγνώσθη, ὅτι παρὰ τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Μάνιουσον κατετέθη πρὸ εἰκοσαπερέους εἰς τὸ Κογκρέσσον νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιου ρητῶν ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις σκαφῶν ὑπὸ τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδούρας διὰ τὴν μεταφορὰν φορτιῶν τοῦ σχεδίου. Τὸ νομοσχέδιον προβλέπει τὴν τροποποίησιν τῶν ισχυουσῶν διατάξεων περὶ μεταφορῶν. Θὰ καθορίζεται ὁ ἀποκλεισμὸς καθε πλοίου, καλυπτομένου ὑπὸ ἀλλην σημαίαν ξένην πρὸς τὴν ἐθνικότητα τῆς πλοιοκτησίας ἢ τῶν προσώπων, τῶν ὅποιων τὰ συμφέροντα ἐκπροσωπούνται εἰς αὐτήν.

Κατὰ σχετικὴν δῆλωσιν τοῦ καταθέσαντος τὸ νομοσχέδιον γερουσιαστοῦ, δὲ προβλέπεται, ὅπως ἀποκλεισθοῦν τὰ σκάφα τὰ μὴ ἀνήκοντα λ. χ. εἰς ὑπέκουο τοῦ Παναμᾶ ἐφοπλιστάς καὶ ὅχι ἡ Παναμαϊκὴ σημαία ἐν τῷ συνόλῳ της. ‘Οπωδόποτε, σκαφὴ 2.500.000 τόννων, ἀνήκοντα εἰς ‘Ελλήνας, ‘Αμερικανούς, Σουηδούς, Νορβηγούς, ‘Ιταλούς καὶ Πορτογάλων ἐφοπλιστάς, θὰ ἀντιμετωπίσουν σοδαράς δυσχερείας εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν.

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ νομοσχεδίου ἀναφέρεται, ὅτι ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου μέχρι τοῦ Νοεμβρίου παρελθόντος ἔτους 42 Παναμαϊκά καὶ 28 Χονδουριανά φορτηγά συμμετέσχον εἰς τὰς μεταφοράς γαιαν-

θράκων καὶ σιτηρῶν τοῦ σχεδίου πρὸς τὴν Εὐρώπην. Καὶ ἡ ἔκθεσις καταλήγει: «Ἡ ψύσις ἐπὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν τῶν σημαίων τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδούρας, ἀπόδειπτε εἰς τὴν ἀσυνδοσίαν. Εἰς τὴν διεύθυντην τῶν φορολογικῶν ὑποχρεώσεων τῆς ζένων πρὸς τὰς σημαίας αὐτὰς ἐφοπλιστῶν, εἰς τὴν καταστρατήγησιν τῶν περὶ ἀσφαλείας καὶ συναλλαγμάτος διεθνῶν καὶ κατὰ χώρας κανόνων».

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὸν Παναμᾶν, κατὰ σχετικὰς ἐκεῖθεν πληροφορίας, ἐντένεται ἡ προσπάθεια τῆς ἀντιδράσεως κατὰ τοῦ ἀποκλεισμοῦ. ‘Η «Ἐθνικὴ Διάσκεψις τῆς Ναυτιλίας» ἔξεδωκε μακρὸν ἀνακοινώθεν, διὰ τοῦ ὅποιού ἀνασκευάζονται αἱ περὶ καταστρατηγήσεως τῶν διεύθυντων κανονισμῶν ἀσφαλείας, μισθοδοσίων κλπ., κατηγορίαι, συνιστάται δὲ πρὸς τὴν κυβέρνησην, ὅπως ζητήσῃ τὴν ἐρευνὴν τῶν συμβατικῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν πάρα διεθνοῦς ἐπιτροπῆς τοῦ Γραφείου ‘Εργασίας καὶ τὴν ἀμεσον κύρωσιν τῶν συμβάσεων τῆς Διασκέψεως τοῦ Σηάττλ.

Διεμαρτυρήθη, πράγματι, ἐντόνως ὁ Παναμᾶς εἰς τὸ «Διεθνὲς Γραφείον ‘Εργασίας» διὰ τὴν ἀπότελεσμα προσδόκησης τῶν κρατικῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων του, ὅπως ἔχαρκτηρίσειν ὁ ἑκπρόσωπος τοῦ Παναμᾶ εἰς τὴν Γενεύην τὸν ἀποτελούμενον ἀποκλεισμόν.

Τὸ Συμβούλιον τοῦ Γραφείου ‘Εργασίας, κατόπιν αἰτήσεως τοῦ Παναμᾶ, θὰ διεγαγάγῃ ἐρευνὴν παρά εἰδοφεύς διεθνοῦς ἐπιπλούσιον, συσταθεὶς ἀπὸ ἓνα κρατικὸν ἑκπρόσωπον, ἀπὸ ἓνα ἐφοπλιστήν καὶ ἓνα ναυτεργάτην. ‘Ο Βέλγος γερουσιαστής κ. ‘Ερρίκος Βός διωρίσθη ὡς κρατικὸς ἑκπρόσωπος, ‘Ολλανδὸς ἐπελέγη διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ‘Αγγλος θὰ διωρίσθη διὰ τὴν ναυτεργατικὴν παράταξιν. ‘Η ἐπιτροπὴ θὰ ἐπισκεφθῇ εἰς ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας τὰ Παναμαϊκά σκάφη, θὰ ἐκτείνῃ δὲ τὴν ἐρευνὴν τῆς κατὰ εἰς τὸν Παναμᾶν.

Κοινὸν μέτωπον

‘Εκεῖνο, ὅμως, ποὺ ὀμολογούμενε, ὅτι μᾶς ἐκπλήσσει, εἰνε ἡ ἀποστία τοῦ ναυτεργατικοῦ παράγοντος ἀπὸ τὴν ὅλην συζήτησιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποβέσεως, ιδιαίτερως δὲ τῶν Παναμαϊκῶν. ‘Αμεσώτατα τοὺς ναυτεργάτας, περισσότερον, γερουσιαστής, καὶ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἐνδιαφέρει ἡ τροπὴ τοῦ ζητήματος αὐτῶν. Κέρδος μέγας διὰ τοὺς ‘Ελληνας ναυτιλούμενους η ὑψωσις τῆς Κυανολεύκου, ζημία τούναντίον ἀνεπανόρθωτος διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας οἰκογένειαν παρὰ πολλοῖς οἰσανδήποτε σημαίαν ἀναγκαστική τῆς πλοιοκτησίας φυγῆ.

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν ἔπειτο περίπου χιλιάδες ‘Ελλήνων ναυτικῶν ὑπηρετοῦν ἐπὶ τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν. ‘Ανελογίσθησαν οἱ καλοί μας ὄμροδοι καὶ οἱ ἑκπρόσωποι τῆς ναυτεργατικῆς μας τάξεως, ποιαίσθαι ἔτινε αἱ τραγικαὶ συνέπειαι καὶ ὁ κοινωνικὸς σᾶλος ἀπὸ μιαν ὀμαδικὴν καταδίκην εἰς τὴν ἀνεργίαν καὶ τὴν ἔξαθλίωσιν τῶν σημαίων διοπλασιῶν.

Δὲν χρείαζεν νὰ ὑποδειχθείωνε εἰς τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις τὴν ὑποχρέωσίν των, ὅπως λάδουν σαφῆ καὶ ἐνεργὸν θέστιν εἰς τὸ ζῆτημα. ‘Οφείλουν νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἐνημερώσεως τοῦ κρατικοῦ παράγοντος, νὰ πλέουν ἀκόμη, ἵσως θὰ ἐπέπειτε, διὰ τὴν ἀμέσων ληφθεὶν τῶν δύνων προπούτησθενται μέτρων, ίνα τὰ Παναμαϊκά ὄχρος ἐπανέλθουν εἰς τὸ ‘Ελληνικὸν Νησοδόγιον.

‘Η ‘Ελληνικὴ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις κοινὴ ἐν τῷ συνόλῳ της εἶναι διὰ τε τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτεργάτας. ‘Η ἀνάπτυξις καὶ η εὐήμερία τοῦ ‘Ελληνικοῦ πλοίου συμφέρει εἰς τὰς ἀμφοτέρους τοὺς δημιουργούς της. Καὶ οἱ δύναται πρέπει νὰ προστείσουν τὴν Ναυτιλίαν, νὰ τὴν προστίξουν ἀπὸ τὴν ἐπιβούλην, τὰς ὀλεθρίας τῶν τρίτων παρεμβάσεις.

Πρός τοὺς ‘Ελλήνων ναυτεργάτας, ὡς ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς σημαίας τῆς Ναυτιλίας, ἔχουμεν νὰ συστησωμεν τοὺς ‘Αγγλους καὶ τοὺς ‘Αμερικανούς συναδέλφους των. Κοινὸν μέτωπον ἐμφανίζουν οὗτοι εἰς κάθε πρὸς τὸ Κράτος διάβαση, ποὺ ἀπόσκοπει τὴν προστασίαν καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ναυτιλίας. Τὸ φορολογικόν, λ. χ., η συμμετοχὴ εἰς τὰ φορτία τοῦ σχεδίου, ὁ ἀποκλεισμὸς ἀπὸ αὐτὸν τῶν Παναμαϊκῶν, αἱ ναυτηρηγάταις τῶν ιδιοκτησίας σκαφῶν.

‘Ο κ. Γουλανδρής συνυπίζει τὰ προτεινόμενα εἰς τὰ ἔξης:
1) Πνεύμα εἰλικρείας καὶ καλής θελήσεως εἰς τὰς σχέσεις Κράτους καὶ ναυτιλίας.
2) Κατάργησης περιορισμῶν μεταδιάσεως πλοίων καὶ ἀπόδεσμευσης τοῦ παρακράτηματος Α. N. 545/1945.
3) Χαμηλὴ καὶ σταθερὴ φορολογία.
4) Προσάκουσης πλοίων καὶ ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν ‘Ελληνικὴν σημαίαν, πράγμα τὸ δύον πάρα καρπὸν τὴν Ελλήνημένην ναυτιλιακὸν κέντρον, ἵντι ἀπόλως νὰ τὴν διατηρήσῃς ὡς πατρίδα ναυτικῶν καὶ ναυτόδειμων πλοίων πλοίων.
5) Κατάργησης τοῦ Λιμενικού Σώματος ‘Εξωτερικού.

Δὲν ἔχουν τὰ ἀλλα νὰ προσθέσουν αἱ στήλαι αὐταὶ εἰς τ’ ἀνωτέρω. Τὰ αὐτὰ ἀπὸ χρόνου μακρού ὑποδεικνύουν. Μὲ ἀλήγην καλὴν θέλησιν καὶ χωρὶς καμιάμια τοῦ κρατικοῦ συμφέροντος ἐπιδάρμυσην ἡ ‘Ελλὰς θὰ ἀνακτήσῃ τὴν ναυτιλίαν τῆς. Τώρα ούσιαστοκάς την ἔχει χαμένην, ἀφοῦ κανένα σκάφος δὲν προστίθεται εἰς τὴν δύναμιν τῆς σημαίας μας, ἐνώ καθ’ ἡμέραν τὰ παρόλικα ἔξερχονται καὶ ἀφοῦ κινδυνεύειν ἀπὸ τὴν ἐλεύθερην ἀκριβιώτατην κατανοήσεως νὰ χαστούκων δριστικῶς καὶ τὰ Παναμαϊκά.

Καθ’ ἀπὸ Ε. Ν. ‘Υρκος μᾶς γράφουν, τὸ ἐνδέχομενον τῆς ἐπανόδου συζητεῖται πλέον ἀπὸ τοὺς σοδαρέτερους τῶν ἔκει ἐφοπλιστῶν μας. Προϋπόθεσιν δὲν ἔχει ἀπόδολον—καὶ πολὺ λογικά—τὰ ὄστα περίπου τοῦ Γουλανδρής προτείνει.

‘Ἄς σημειωθεῖ, δητὶ δὲν ἀποκλείονται, δυστυχῶς, καὶ αἱ ἐκπλήσσεις, αἱ θλιβεραὶ διὰ τὸ μέλλον τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς μας ἐπίδοσεως. Εἰμεθα πράγματι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι ἡ φυγὴ πρὸς τὴν νοτιοαφρικανή σημαίαν, τὴν ‘Αγγλικήν, ἀκόμη καὶ τὴν ‘Ιταλίκην ἀντιμετωπίζεται ὡς διεύδοσις, ἀν τὸ ‘Ελληνικὸν Κράτος ἀγνοήση τὴν ὑπόθεσιν ἡ οἱ ἀρόδιοι τοῦ δεν ἔπιστειν τὴν δύσουσαν κατανόησην.

‘Ίσως ὅμως νὰ ἔπρεπε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς ἀμεσωτέρων νὰ προέλθουν μὲ τὴν Κυβερνήσην ἐπαφὴν διὰ τὸ ζῆτημα τῆς ἐπανόδου. Δύο ἑκπρόσωποι τῶν, δεδούτε, ἔξουσιοδημένοι, σκόπιμον θὰ ἦτο νὰ παρίστανται κατὰ τὰς σχετικὰς συζητήσεις.

Εἰς πλείστους δύος έκ τῶν ὄμροδίων καὶ σύμπασαν τὴν Κοινὴν Γνώ-

ROGER MARGOSCHES
SHIPPING, CHARTERING, FORWARDING
& INSURANCE AGENT
SALE & PURCHASE BROKER
HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE «NEPTUNIA»
Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli
Telegrams NEPTUNIA Phone: 40-613
P.O.B. 20 Phone: 45-337
Sub Agencies in all the Hellenic Ports

μην και τὸν Τύπον διεγνώσαμεν τὴν καλὴν θέλησιν νὰ διευκολύνουν τὴν προσπάθειαν. Ποθουν εἰλικρινῶς τὴν ἑκκάθαρισιν τῆς παρούσης καταστάσεως. «Αγούν τὸν ὄμα τὰ ζητήματα καὶ ζητοῦν κάπτως πλέον υπεύθυνος τὰς προτάσεις καὶ τὰς ὑπόδειξεις. «Ἄν πράγματι οἱ ἐφοπλισταὶ μᾶς πιστεύουν εἰς τὴν ὑπόθεσιν, διατὶ νὰ μὴ ἔλθουν ἀπὸ τὸν Λονδίνον ἢ τὴν Ν. Υόρκην δύο ἔστω ἕδω; Θά ἐπιδράσῃ σημαντικά ἡ ἐπίσκεψις τῶν εἰς τὰς ἀπόφασις τῆς Κυβερνήσεως. «Ο τόπος μας, ἀλλως τε, τὴν ἐποχὴν αὐτὴν τῆς ἀνοίξεως, εἶναι τόσον ὥραιος, ἀσυγκρίτως ὥραιότερος ἀπὸ τὴν ὁμίχλην τοῦ Λονδίνου καὶ τὴν πνιγηρὰν τῆς Ν. Υόρκης ἀτμόσφαιραν...»

* * *

Ἐξαιρετικὴ εἶναι ἡ ἱκανοποίησις τῶν στηλῶν αὐτῶν διὰ τὴν ὑψωσιν τῆς Κυανολεύκου ἐπὶ τὸν ὑπερωασίουν «Νεπτούνια» τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ. Εἶναι ἡ πρώτη ἀπόνδος, ἥτις πολλὰ τὰ καλὰ μᾶς ὑπόσχεται ἐν συνεχείᾳ, ἐφόσον δέσμαια καὶ τὸ Κράτος ἐπιδεῖξη τὴν δέουσαν κατανόησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Τὸ «Νεπτούνια»—θὰ παραμείνῃ ἀρά γε καὶ ὡς Ἑλληνικὸν μὲ τὸ αὐτὸν ὄνομα;—εἶναι χωρητικότητος 10.474 τόννων, ναυπηγήσασ τοῦ 1920. Ριζικὴ τώρα ὑφίσταται μετασκευὴν εἰς τὴν Γενοβαν, ἐκ τῆς ὁποίας θὰ ἔξελθῃ πλήνως ἀνακαινισμένον καὶ μὲ νέον ἔμφασιν καὶ ναιῶν διλογίμων θέσεων καὶ αιθουσῶν. Διαπάντην ὑπερδιακοσίων χιλιάδων λιρῶν προβλέπεται, ἵνα τὸ δεύτερον μας ὑπερωκεάνιον προσαρμοσθῇ εἰς τοὺς περὶ ἀσφαλείας καὶ ἀνέσεως συγχρόγους κανονισμούς τῆς γραμμῆς Βοο, Ἀμερικῆς. Η χωρητικότης του θέλει αὐξηθῆ, λόγω τῶν μετασκευῶν καὶ ἡ ταχύτης τοῦ θὰ ὑπερβῇ τὰ 15 μίλια.

Περιγραφὴν λεπτομερῆ τοῦ σκάφους θὰ δημοσιεύσωμεν ἐν καρό.

Ἡ πραγματικότης

Δὲν ἀρκοῦν τὰ ὄσα ἔξαγγέλλονται ἀπὸ τὸ «Ὑπουργεῖον μέτρα διὰ νὰ διευκολυνθῇ ἡ ἐπάνοδος τῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας» ξένων σκαφῶν. Νόμον σαφῆ καὶ ἀδιάβλητον ζητοῦν, καὶ πολὺ δικαίως, οἱ ἐφοπλισταί, νόμον ἐπιλυόντα ὅλα τὰ ζητήματα, φορολογικά, διοικητικά καὶ τὰν σχέσεων μὲ τὰ πληρωμάτα, διὰ νὰ ὑψωσουν τὴν Κυανολεύκον. Τὸ νόμον αὐτὸν δὲν τὸν βλέπομεν θεσμοθετούμενον καὶ αἱ ὑποσχέσεις περὶ κατατίξομενον σχετικοῦ νομοσχεδίου δὲν διαλύουν τὴν καχυποψίαν καὶ τὴν προκατάληψιν.

Τὸ ὄμροδίον ὑπουργείον ὄφειλε νὰ γνωρίζῃ τὴν κατάστασιν καὶ τὰς ἀπόψεις τῶν ἐφοπλιστῶν. «Ἄς μὴ αὐταπατᾶται, ὅτι μὲ τὰς ὑπουργικὰς ἀποφάσεις καὶ τὰ τηλεγράφηματα θὰ ἐπιτύχῃ τι. «Ἀπλῶς ἐπιτείνει τὴν δυσπιστίαν καὶ ἀπομακρύνει· ἔτι πλέον τὴν πιθανότητα νὰ ἴδωμεν τὰ Παναμαϊκά νηολογούμενα εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐπὶ τέλους, διὰ μίαν ἔστω φοράν, ἀς καταλάβουν οἱ ιθύνοντες τὴν πραγματικότητα. «Η σημερινὴ περίστασις δὲν ἐπιδέχεται συζητήσεις καὶ ἀναβολάς.

* * *

«Υπὸ τοῦ «Ὑπουργείου» Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκοινοποιήθη εἰς τὰς Ἑλληνικὰς Ἐφοπλιστικὰς Ἔνωσεις τοῦ «Εξωτερικοῦ καὶ τίνης «Ενωσιν» Ἐλλήνων» Ἐφοπλιστῶν τηλεγράφημα διὰ τοῦ ὅποιου ἀνακοινοῦται ἡ λῆψις μέτρων διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἀναγνωρίσεως τῶν ὑπὸ ξένην σημάτων ὡς Ἑλληνικῶν.

Κατὰ τὴν ἐπίσημον ἀνακοίνωσιν τοῦ ὑπουργείου «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» εἰς τὰ ἀπό τὸ 12 Ἀπριλίου ἐ. ἔ. νηολογούμενα Ἑλληνικά πλοῖα θὰ χωρηγήσουν ταύτοχρόνως καὶ ἡ ἀδεια ἐλευθέρας πωλήσεως ἡ ὑποθήκευσέως τῶν εἰς ἄλλοδαπούς, ἐνώ μέχρι τουδε διὰ τὴν πώλησην ἡ ὑποθήκευσιν πλοίου εἰς ἄλλοδαπὸν ἀπατεῖται προγονούμενη ἀδεια τοῦ «Ὑπουργοῦ» Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἐπίσης, διὰ τοῦ ιδίου τηλεγραφήματος, ἀνακοινοῦται, διὰ διά καταρτιζόμενου νομοσχεδίου παρέσχονται εἰς τὰ ἀπό τὸ 12ης Ἀπριλίου ἀναγνωριζόμενα ὡς Ἑλληνικά πλοῖα διευκολύνσεις διὰ τὴν ἀπόδεσμευσιν τοῦ παραρκατήματος ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως τῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἀπολεσθέντων πλοίων καὶ εὐνοϊκότερα φορολογική μεταχειρίσιται.

Τὰ φορτία τοῦ σχεδίου καὶ ἡ ναυλαγορά

«Ἔχομεν ύπ’ ὄψιν μας τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ «Οργανισμοῦ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου διὰ τὸ δεύτερον ἔτος τῆς ἐκτελέσεως αὐτοῦ (1 Ιουλίου 1949–30 Ιουνίου 1950). «Η πρώτη ἐπὶ τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν διατίστωσις συνοψίζεται εἰς τὰ ἔξης: Περιορίζονται σημαντικῶς τὰ εἰς δολλάρια κονδύλια τῶν ναύλων, τὸ μὲν διότι αὐλάνεται ἡ συμμετοχὴ τῶν Εὐρωπαϊκῶν σημαδίων εἰς τὰς ἔθνη κάτικές ἐκάστης χώρας μεταφοράς, τὸ δὲ διότι ὁ δύκος τῶν εἰς χῦμα κυρίως φορτίων προβλέπεται αἰσθητῶς μικρότερος καὶ ἡ περίοδος τοῦ «ἀνωμάλου» ρυθμοῦ (1946–47) εἰς τὰς μεταφορὰς τείνει νὰ παρέλθῃ.

Εἰς 475 ἑκατομμύρια δολλαρίων υπολογίζεται τὸ σύνολον τῶν καταβλητῶν εἰς Ἀμερικανικὸν νόμισμα ναύλων διὰ τὸ ἔτος 1949–50, ἔναντι 600 ἑκατομμυρίων διὰ τὸ 1948–49. Αἱ εἰσαγωγαὶ λ. χ. γαιασθράκων ἔξ. «Ηνωμένων Πολιτειῶν προβλέπεται νὰ ἐκπέσουν εἰς τὰ 11 ἑκατομμύρια τόννων διὰ τὸ 1949–50. Εἰς 16.3 ἑκατομμύρια ἀνήλθον διὰ τὸ 1948–49. Σιτηρά θὰ ἐξαχθούν πρὸς ὅλον τὸν κόσμον 168 ἑκατοντάρια, μπούσελς. Εἰς 2.7 ἑκατομμύρια τόννους φορτίου υπολογίζονται τὰ Ἑλληνικά σκάφη «τράπτες» καὶ «λάστινες», πού θὰ ἀπασχοληθοῦν ἐν συνεχείᾳ ὑπερβεσία εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου κατὰ τὸ ἀρχόμενον τὴν 1ην Ιουλίου ἔτος. Αἱ εἰς ναύλους διὰ διάταξιν παρέσχονται ὑπολογίζονται εἰς 230 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Σκάφη, ἐπίσης, ἐνός ἑκατομμυρίου τόννων φορτίου, μὴ φέροντα τὴν Ἑλληνικὴν σημαδίαν, ἀλλὰ μὲ ναύλους εἰς δολλάρια, θὰ ἀπασχοληθοῦν διὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου. Τὸ δι’ αὐτὰ πολογιζόμενον τόννων 1ην Ιουλίου 1949–50 περίπου 80 περίπου ἑκατοντάρια. Καὶ τέλος διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων, οἱ ναύλοι τῶν ὅποιων καταβλητῶνται εἰς δολλάρια, θὰ διατεθοῦν Ἀμερικανικά «τάνκερς» 1.9 ἑκατομμυρίων τόννων καὶ ἔναν 0.5 ἑκατοντάρια. Τόννων 40. Οἱ ναύλοι καθορίζονται: 125 ἑκατοντάρια. διὰ τὰ πρώτα καὶ 40 ἑκατοντάρια. διὰ τὰ δεύτερα.

Εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς θὰ περιορισθῶνται. Εἰναιὲ ἀρκετοὶ, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τοὺς σχετικοὺς μὲ τὸν δύκον τῶν εἰς χῦμα πρώτων ὑλῶν, τροφῶν καὶ ἔφοδίων εἰσαγωγῶν τῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου, θάσει τῶν ἔξ. αὐτοῦ πιστώσεων, νὰ μᾶς παράσχουν ὥρι-

σιμένας ἐνδείξεις περὶ τῶν διαγραφομένων κατευθύνσεων εἰς τὴν ναυλαγοράν καὶ τὴν ἀπασχόλησιν τῆς φορτηγού ναυτιλίας, τῆς Ἐλληνικῆς Ιδιαιτερότητος. «Ἄς σημειωθῇ, διὰ τὸ μεταφορὰ τοῦ σχεδίου ἀποτελοῦν τώρα σημαντικὸν τῆμα τῶν ἀπὸ τὴν οἰκονομικήν παγκόσμιων μεταφορῶν.

Ἐκ τῶν ἀριθμῶν, λοιπόν, διαπιστοῦται, διὰ δολιγώτερα φορτία γαιασθράκων καὶ σιτηρῶν — αὐτὰ ἐνδιαφέρουν τῶν ναυτιλίαν τῶν «τράπτες» — θὰ μεταφερθοῦν ἔξ. «Ηνωμένων Πολιτειῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ 1949–50, ἔναντι τοῦ προγονούμενου ἔτους. «Ολιγότερα, συνεπῶς, θὰ ἀπασχοληθοῦν σκάφη, ἐνῷ τῶν Ἀμερικανικῶν ἡ ἀναλογία συμπεισοῦχη ἀκεραία θὰ διατηρηθῇ εἰς τὸ ίμιστον τῶν φορτίων. Τὸ κονδύλιον τῶν ναύλων εἰς δολλάρια διὰ τὰ ἔνα σκάφη εἰναιὲ ἀρκετά δηλωτικόν. Προδιαγράφει τὸν δύκον καὶ τὴν διανατόητητα ἀπασχολήσεως τοῦ δύκου εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου. Εἰς τὰ δικτύα, περίπου, ἑκατομμύρια τόνων διάφορων σκάφων, πλὴν τῶν πετρελαίων. Τὰ δυνάμενα νὰ μεταφερθοῦν ἐπὶ ξένων σκάφων, πλὴν τῶν πετρελαίων. Τὰ προσφερόμενα σκάφη εἰναιὲ σημαντικῶς περισσότερα. Αποτέλεσμα θὰ είναι ἡ ἔκπτωσις τῶν ναύλων ἀπὸ τοῦ ἐρχομένου ἡδη μηνὸς. «Ηρίσειν, ἀλλως τε, νὰ ἐκδηλοῦται η τοιαύτη πρὸς τὴν χαλαρότητα φορά τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τοὺς τομεῖς τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαίριου.

Δὲν θὰ ἐπρεπε, θέσθαι, ἡ ἀναμένεται μία ἔκπτωσις τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα κρίσεως. Θά περιορισθοῦν, πάντως, αἱ τιμαὶ αὐτῶν εἰς σημειούν, μὴ ἐπιτέρποντας τοὺς πηγαδίους εἰς τὰ δικριθότητα τὴν διαχείρισιν σκάφη. Τρεῖς θὰ είναι οἱ πρόσθετοι παράγοντες, οἵτινες θὰ ἔχουν τὴν ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὸν φορτίον, ἀνάλογον δὲ τὸν δικριθότητα τὴν διαχείρισιν σκάφων. Θά περιορισθῇ κατὰ τὸν τόπον τῶν ναύλων εἰς τὸν φορτίον τῶν Παναμαϊκῶν πρὸς τὸν σχεδίου μηνὸς: Οἱ ἀποκλεισμοὶ τῶν Παναμαϊκῶν ἀπὸ τὰ φορτία τοῦ σχεδίου καὶ τέλος η ζωηρότητα τῶν πρὸς τὰς τομεῖς τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαίριου.

Πρέπει, δῆμος, νὰ ληφθῇ ύπ’ ὄψιν, διὰ τὸν προσφοράν παγκόσμιον τούνας, ὑπερκαλυπτεῖ τὴν ζήτησιν. Τὸ διεθνές ἐμπόριον δὲν ἔθασεν ἀκόμη εἰς τὴν προπολεμική του εύρυτητα, ώρισμένα, μάλιστα, σημεῖα ἐπιτέρπουν τὴν πρόθλεψιν τοῦ περιορισμοῦ. Εναντί αὐτοῦ τοῦ παρελθόντος ἔτους. Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ «Ἀμερικανικοῦ» σκαφῶν, θὰ περιορισθῇ κατά 6 %, διὰ τὸν δύκον τούνατον αὐτῶν θὰ περιορισθῇ κατά 4 %. «Η ἀνώμαλος κατάστασις εἰς τὴν προπολεμική της Εὐρώπης καὶ τὴν πρόθλεψιν τοῦ περιορισμοῦ ἔναντι αὐτοῦ τοῦ παρελθόντος τούς Παναμαϊκῶν σκάφων μηνὸς: Οἱ ἀποκλεισμοὶ τῶν Παναμαϊκῶν ἀπὸ τὰ φορτία τοῦ σχεδίου καὶ τέλος η ζωηρότητα τῶν πρὸς τὰς τομεῖς τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαίριου.

«Η θέσις τοῦ «Ἀλιβερικοῦ πλοίου» — ιδιαιτέρως αὐτοῦ — ἐλάχιστα ἰκανοποιητική προβλέπεται. Θά συναντήσῃ δυσχερεῖς μεγάλας διὰ τὴν ἀποδοτικήν ἀπασχόλησιν τοῦ. «Ο τομεῖς τῆς Βορ. Ἀμερικῆς θὰ παύσῃ ἀπὸ τοῦ θέρους νὰ είναι η κυρίστις θέσης τῆς έξορμήσεως του, ἔφοδον τὰ φορτία τῶν γαιασθράκων θὰ περιορισθοῦν καὶ τὰ σιτηρά θὰ ἀποτελέσσουν τὸ μῆλον τῆς Ερίδος διὰ τὴν πληθωρικήν χωρητικότητα.

Ναῦλοι, λοιπόν, χαλαροί, δυσκολίαι απασχολήσεως, ἐντατικός διαταγματισμός, αὐτά είναι οἱ πρόθλεψις διὰ τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς, ἔκτος, θέσθαι, ἀπρόσπτου. Οἱ ἀστάθμητοι παράγοντες συνέτειναν ἀνέκαθεν εἰς τὴν ζωηρότητα τῆς συντηρητικής, συνεπῶς, ἀποφίεις διὰ τὰς κατάστασις τῆς σημάτων τοῦ στράμπου.

Χάριν τῆς ιστορίας

«Ἐνα ὄλοκληρον ἔτος ἔχειασθη ἡ Γνωμοδοτική «Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων, διὰ νὰ ἐκδώσῃ καὶ ὑποβάλῃ πρὸς ύπογραφὴν εἰς τοὺς ἀριθμούς «Ὑπουργούς, τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐπὶ τοῦ «καυλαρίθμου» καὶ «ξεδοστίμου» τῶν «Λίμετρες» διὰ τὸ 1947. Τὸ αὐτό, ίσως, χρονικὸν διάστημα θ’ ἀπαιτεῖται αἱ διάταξις διαφόρων τύπων σκάφων.

Τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν δημοσιεύσουμεν κατωτέρω, ἀρκούμενοι εἰς μίαν καὶ μόνη δηλωσιν: Οἱ καθορίζομενοι ἐν αὐτῇ «ξεδοδρίθμοι» καὶ «καυλάριθμοι» κείνται ἀπολύτως εκτὸς τῆς πραγματικότητος, δὲν είνε τὸ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ

Προμηθευταὶ Υλικῶν καὶ Τροφίμων,
Ἐλληνικῶν καὶ Σκανδιναυϊκῶν πλοίων

Ἐμπορεύματα "IN TRANSIT,"

Κεντρικὸν Γραφεῖον:

Ismail Street, No. 39
P.O.Box 78.—Tel. 2585
PORT-SAID

Rue Worms—Bardissi Bld
P.O.Box 31—Tel. 499 Suez
PORT-TEWFIK (SUEZ)

σεως. Αύτα πρὸς τὸ παρόν. Τὸ θέμα εἶνε ζωτικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὸν τόπον μας καὶ χρειάζεται παρακολούθησιν.

* * *

Ίδου ἀκόμη μία ἀπόδειξης τῆς κρατούσης εἰς τὸν λιμένα ὀρρυθμίας: 'Απὸ διάφορα ναυτικὰ γραφεῖα μᾶς διατυποῦνται παράπονα διὰ τὴν ἀνεπάκειαν τῆς πλογικῆς ὑπεροείας, ὅπως ἀμέσως, χορὶς ἐπίζημους καθυστέρησις, ἔχουπρεπη τὰ καταπλέοντα σκάφη. Συμβαίνει συχνὰ διο καὶ τρεῖς ὥρας νὰ περιμένουν πλοιαὶ γραμμῆς τὸν πλογὸν διὰ νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸν λιμένα, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξῷ οἱ απὸ τῆς πραγματεύσης ὄριοθέντες λιμενεργάται περιμένουν διὰ νὰ ἀρχίσουν τὸν φοιτοφόρτωσιν.'

Ως δικαιολογίαι εἰς τὰ παράπονα προβάλλονται ἡ ἐλλειψις ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ πλοηγῶν καὶ ἀκόμη πλοηγίδος διὰ νὰ φθάσῃ μέχρι τοῦ πλοίου ὁ πλαταράς.

Ἄλλα αἱ καθυστέρησεις σημαίνουν ζημίαν, τὴν ὅποιαν δὲν πρέπει νὰ πιστεύωμεν διὰ τὴν πληρότητα τὸ πλοίον. 'Ο ναῦλος, αὐτὸς τελικῶς θὰ ἐπιβαρυνθῇ, τὸ ἐμπόρευμα, δηλαδή, θὰ στοιχίσῃ ἀκριδώτερα κατὰ τὴν μεταφοράν τοῦ Ειρηνικοῦ.

Εἰς τὸ προγούμενον τεῦχός μας ἐγράψαμεν διὰ τὰ δικαιώματα ρυμουλκήσεως. Τώρα μᾶς ἀπασνολεῖ ἡ πλοηγικὴ ὑπερεσία. 'Αν δὲν ἀπατώμεθα τὸ Λιμεναρχεῖον Πειραιῶν πρέπει νὰ ἐφορεύῃ ἐπὶ τὸν ζητημάτων αὐτῶν τοῦ υποδεικνύουμεν τὸν καθήκοντα.

Η γραμμὴ Αὔστραλιας

Τὸ «Κυρήνειον» τῆς «Ἐλλαῖς» ἔφθασε τὴν 7ην τρέχ. εἰς τὸν Μελβούρνην, ἐκτελοῦν τὸ πρώτον τακτικὸν τοῦ δρομολόγιον εἰς τὴν γραμμὴν Γένοβας—Αὔστραλιας. Τὰ ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου τεξιδίου ὑπῆρχαν ἔξοχας ἐνθαρρυντικά. Οἱ ἐπιθέσαις διεδήλωσαν, κατὰ τὴν ἀποβίσασιν τῶν, ἀπόλοντα τὴν ἱκανοποίησιν διὰ τὴν περιποίησιν, τὴν καλὴν καὶ ἀριθμον τροφὴν, τὴν ἀνεσιν, ποὺ συνήντησαν ἐπὶ τοῦ σκάφους. 'Ιδιαιτέρως, τονίζεται εἰς εὐχαριστήρια γράμματα πρὸς τὴν πλοιοκτήτην εἰταιρίαν ἡ ὑπόδειγματικὴ συμπεριφορὰ τοῦ πληρωμάτος καὶ ἡ ἐντὸς τῶν τοκτῶν ἡμερῶν, χωρὶς τὴν καθυστέρησιν καὶ μιᾶς ὥρας, ἐκτέλεσις, μὲν μετον ταχύτητα 15 μιλίων, τοῦ δρομολογίου.

'Η ἐπιστροφὴ, ἐπίσης, ἐξ Αὔστραλιας τοῦ «Κυρήνειον» ὑπῆρξεν ικανοποιητική. 'Αρκετὴ ἐπιβατικὴ κίνησις συνεκεντρώθη. Τὸ σκάφος εἶνε γνωστὸν εἰς τὴν Αὔστραλιαν—ἐκεῖ πρὸ τῆς ἀγορᾶς του ἀπὸ τὴν «Ἐλλαῖς» ἔξετέλει γραμμὴν — καὶ αἱ καλαὶ ἐντυπώσεις τῶν ἀποβιδισθέντων ἐπιθέσαις ἐπέδρασαν εἰς τὴν ἔξασφάλισιν ὑπερεκατὸν θέσεων ἐπιστροφῆς.

'Η γραμμὴ, λοιπόν, ἐδραιοῦται καὶ θὰ συνεχισθῇ μὲν σταθερὰς πλέον τὰς ἐπλίδες περαιτέρω ἀναπτύξεως. Τὸ εὐχόμεθα πρὸς τὸ καλὸν τῆς προσγωγῆς τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. Διὰ πρώτην φοράν 'Ελληνικὸν ἐπιβατήγον σκάφος τακτικῆς γραμμῆς διῆλθε τὸ Σούνει. Εἰνε ἔνα παρήγορον πρὸς τὰ ἐμπρός δῆμα. Πολλὰ δυνατόν νὰ μᾶς ἀποκομίσῃ ή νέα αὐτὴ προσπάθεια.

Ω τῆς μακαριότητος!

Χωρὶς κανένα ἀπὸ μέρους μας σχόλιον, δημοσιεύουμεν κατωτέρω τὴν ὑπ' ἀριθ. 15032)1153 τῆς 17ης Μαρτίου ἔγκυλιον τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας πρὸς τὰς Λιμενικὰς καὶ Προξενικὰς Ἀρχὰς. Κοινοποιεῖται δι' αὐτῆς ἀπόφασις τῆς ἀποδῆμου κυβερνήσεως εἰς τὸ Κάιρον, πρὸ πεντετείας ἐν πολέ μεριθείσα. 'Ο ἀναγνώστης παρακολεύεται νὰ συναγάγῃ τὰ συμπεράσματα.

«Κοινοποιεῖται καὶ αὐτὸς κατωτέρω τὴν ὑπ' ἀριθ. 1958)29.6.44 ἡμετέραν ἀπόφασιν, ηῆται, κατὰ πληροφορίας μας, δὲν περιῆλθεν εἰς τὴν ὑπερεσίαν σας, ἵνα ἔχτε-

τούτην ὑπ' ὅφιν σας, δὸσον ἀφορᾷ τὴν ἐγκριθεῖσαν αὐξησιν τῆς καθ' ἔρων ὁμοιότητος τῶν ὑπεροφίων κατὰ τρεῖς πεννας πλέον τῶν ἐν τῇ Συλλογικῇ Συμβάσει τοῦ 1943 καθοριζομένης καὶ διὰ ποσας τας ἐν αὐτῇ περιπτώσεις.

Ἐντοῦτη ὑπουργοῦ δὲ Γεν. Διευθυντής

Β. ΣΚΑΡΠΕΤΗΣ

Υπονομάρχος - Λιμενικός

Κάιρον τῇ 29.6.44

Ίδου καὶ ἡ ἀπόφασις:

ε' Αριθ. Πρωτ. 1958

ΑΠΟΦΑΣΙΣ

Ἐχοντες ὑπ' ὅφιν:

1) Τὸ ὄρθρον 5 παρ. 2 τοῦ Α. Ν. ὑπ' ἀριθ. 3276)1944 επεὶ Συλλογικῶν Συμβάσεων ἐν τῇ Ναυτικῇ Ἐργασίᾳ καὶ

2) Τὴν ἀπὸ 28 Ιουνίου ἐ. Ε. ἔξουσιοιδησιον τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου

Ἀποφασισ ἐξ ίζο μεν

Παρατείνομεν τὴν ισχὺν τῆς κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου ἐ. Ε. ληγούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως τῆς 2 Σεπτεμβρίου 1943 ἐπὶ ἐν τρίμηνον μὲ τὰς ἔξης τροποποιήσεις:

α) Παρέχεται κατὰ τὸ διάστημα τοῦ δικαιοίαμ ὑπερωρίων καὶ εἰς τὸ δοθητικὸν προσωπικὸν καὶ β) αὐξάνεται κατὰ τρεῖς πεννας η καθ' ὥραν ὁμοιότητα περιπομένας περιπτώσεις.

Κοινωνικήτων δεντόντως.

Ο 'Υπουργός

Γ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

Η πειραικὴ σιδηροδρομικὴν

Παρακαλοῦνται οἱ κ. κ. 'Υπουργοί, οἱ Διευθυνταὶ καὶ οἱ προϊστάμενοι τὸν ἀρμοδίων ὑπερσιῶν νὰ κατέλθουν εἰς τὸν Πειραιᾶ, νὰ περιδιαβάσουν τὸν λιμένα καὶ νὰ ἀκούσουν τὴν κραυγὴν ἀπογωγῶσεως ὅλων τῶν ἀπόδωντων ἀπὸ τὴν κίνησίν του, διὰ τὸν μαρασμὸν καὶ τὴν ἐρήμωσιν τοῦ μοναδικοῦ μετροδρομογικοῦ κέντρου.

Ράσμος ὁ πλατὸς τῆς ζωῆς τοῦ λιμένος. Τὰ παραλιακὰ καφενεῖα γεμάτα ἀπὸ ἀνέργους θαμώνας. 'Εναὶ καὶ μόνον σκάφος ἔξερπτων πρὸ πλερῶν τὸ φοιτού τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων εἰς τὸ πρὸ τοῦ Αρισταϊκοῦ ἀγυροδούλιον. Κενά ὅλα τὰ λοιπὰ κρηπτιδώματα τῆς βορείας πλευρᾶς. 'Εναὶ νιαφάν πλευράν τοῦ λιμένος ἐπὶ τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς καὶ δεύτερον, τὸ «Εὐηνός», εἰς τὴν νιαφάν πλευράν τοῦ λιμένος, ἔχρωματιζόντο διὰ νὰ ἀποτέλεσουν μετα τινας ἡμέρας. Συμπλήρωμα της εικόνος τὰ γνώριμα σκάφη τῆς ἀκτοπλοΐας. Αὐτὸς εἶνε σὸμερινός λιμένιος δὲ πρώτος τῆς χώρας, δὲ ἀλλοτε προπολεμικὸν σύνζευκον ἀπὸ ζωῆν, κινητόν, παραγωγικὸν ἔργον.

'Η πειραικὴ σιδηροδρομίαν· πνία, η πεντακισχιλίους συνεχῶς ἀπασχολοῦσα ἀλλοτε ταχίντα, η ἀπόδοσασα σφραγία ὑπὲρ τῆς οικονομίας τοῦ τόπου τὰ ἀγάθα, καὶ χάρις εἰς τὴν ὅποιαν μέγα μερός τῆς ναυτιλίας μας ἔδω διενήργει τὰς ἐπισκευές τῶν πλοίων της, ἔχει τώρα κυριολεκτικῶς ἀφανισθῆ. Άπο μηνῶν πολλῶν ἔχει νὰ ἐπισκεφθῇ τὸν λιμένα σκάφος τι πρὸς ἐπισκεψῆ. 'Ολοὶ τὴν Γένοβαν προτίμους, διοτι ἐκεῖ η ἐργασία εἰνε εὐθύνη, ταχύτατα ἐκτελεῖται, αἱ συναλλαγματικαὶ καὶ αἱ τελωνειακαὶ διατυπώσεις εἰνε ἀπλούστεμέναι τὰ υλικά ὑπεραφθούν, οἱ πάντες καὶ τὰ πάντα διευκολύνουν τὴν προσέλευσιν τῶν πρὸς ἐπισκεψην πλοίων.

'Έδοθε τὸ ἀντίθετον συιδούνει. 'Επειδερύναντεν τὴν δινοιχήν τινας εἰνε την προσέλευσιν τῶν ἐπισκεψην τοῦ κόστος της ἐργασίας τοῦ παναγίνεται τὸν πόλεμον εἰνε την προσέλευσιν τῶν πρὸς ἐπισκεψην πλοίων. 'Εδοθε τὸ ἀντίθετον συιδούνει. 'Επειδερύναντεν τὴν δινοιχήν τινας εἰνε την προσέλευσιν τῶν πρὸς ἐπισκεψην πλοίων. 'Υλικά—ἐλάσματα καὶ σιδηρογνία—δὲν υπάρχουν καὶ δοσα προσφέρονται εἰς τὴν ἀγοράν εἰνε παναγίνεται. 'Η λίρα καὶ τὸ δολάριον ἀγόραζεται ἀπὸ την Τράπεζαν τῆς Ελλάδος εἰς την πιμήν κατὰ 40 τοῖς ἐκατον τακτωτέρων τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς, γεγονός ποὺ ἐπιφέρει τὴν αὐξήσιν τοῦ κόστους τῶν ἐπισκεψην, ἐνώ αἱ τελωνειακαὶ γραφειοκρατικαὶ διστυπώσεις ἔκινουνται μέχρις ἀπαγορεύσεως καθε συναλλαγῆς μὲ τὸν λιμένα. 'Ας προστεθῇ εἰς τὰ ἀντότερων τὸ καθυστερημένον εἰς τεχνικά μέσα καὶ ἐργαλεῖα της πειραικῆς σιδηροδρομικής, διά να ἔχωμεν πλήρη τὴν ἐξήγησιν τοῦ συντελουμένου ἀφανισμοῦ αὐτῆς.

Οἱ Ιταλικοὶ λιμένες, η 'Αινδέρεσ καὶ τὸ Ρόττερνταμ, διὰ νὰ μη ἀνα-

1938 - 1949



Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθεῖσα τὸν Ιούλιον τοῦ 1938,
εἰδικεύεται ἀνέκαθεν τὴν ἀσφάλειαν Ἑλληνικῶν πλοίων.

ARGO INSURANCE CO. LTD.

UNDERWRITING OFFICE
LLOYD'S BUILDING
LONDON E.C. 3.

MANAGERS A.LUSI LTD.

14 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.

φέρωμεν τούς 'Αγγλικούς καὶ τοὺς 'Αμερικανικούς, συγκεντρώνουν τὸ ἄπαντον τῶν ἐπισκευῶν τῆς ναυτιλίας. Πρόκειται περὶ ἑκατομμυρίων δολαρίων ἑπτοῖς ὥρας.

Σωρεία τὰ ὑπομήνυτα καὶ αἱ κατὰ καιροὺς διαμαρτυρίαι τῶν σιδηροδρομικῶν πρὸς τὸ Κράτος καὶ τὰ διάφορα ὑπουργεῖα του. Στὴλαι πολλαὶ ἔχουν γραφῆ ἕδω καὶ εἰς τὸν καθημερινὸν τύπον διὰ τὴν ἑκπτωσιν μιᾶς τόσον ζωτικῆς διὰ τὴν οἰκονομίαν μας διομηχαίας. 'Αποτέλεσμα μηδὲν. Φωνὴ δωρῶντος ἐν τῇ ἐρήμῳ. 'Η νωχελεια τῆς σκέψεως, ή ἐγκληματικὴ ἀδιαφορία τῶν κυβερνῶντων εἶναι προφορά. Δὲν τοὺς συγκεντεῖ τὸ κατάντημα, διότι δὲν ἥλθον ποτὲ εἰς ἐπαφὴν μὲ τὴν οἰκτρὰν πραγματικότητα. 'Ἄσχολούνται μὲ δι. τοὶ τὸ κόμια ἐπιτάσσει, ἀγνοοῦντες τὴν ἔργαζομένην Ἐλλάδα, τὰ ζητήματά της καὶ τὸ δόλειξον εἰς ὃ αὐτὴ ἔχει περιέλθη.

Αἱ στήλαι αὐταὶ ἔλαχιστην πτέλεον ἔλπιδα, ὅτι μὲ τοὺς ἀνθρώπους ποὺ κυβερνῶν τὸν τόπον μας θὰ ἀνέρουν τὴν λύσιν των τὰ παραγωγικοῦ προβλήματα. 'Αν ἐπανερχόμεθα καὶ εἰς τὸ ζῆτημα τῆς σιδηροδρομικῆς, τὸ πάρτομεν ἐκ καθηκόντων, ἀνταντορίωνειν εἰς τὰς ὑποδείξεις τῶν ἐνδιαφερομένων. Πρέπει πάντος νὰ ἀπετίθησον καὶ αὐτοὶ διὰ τὴν οἰανδήτοτε κρατικὴν ἔνισχυσιν. 'Ἄς φροντίσουν μόνοι των νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν δύσκολον, πράγματι, θέσιν εἰς ἣν ἔχουν περιέλθει.

'Ιδου καὶ μία ἐπὶ τοῦ θέματος ἐπιστολή:

Κύριε Διευθυντά,

Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς παρακαλέσωμεν, ὅπως δημοσιεύσητε εἰς τὸ περιοδικὸν σας τὰς κατωτέρα ἀπόφεις μας ἐπὶ ἑνὸς ὑεμάτου, τὸ οποῖον θεωροῦμεν ὡς ζωτικὸν διὰ τὴν Ἐπορικήν μας Ναυτιλίαν καὶ ἐν γενει διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας:

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΝ ΧΑΙ ΝΑΥΠΟΓΡΙΚΗΝ. 'Η Ἐλλάς, χώρα μὲ περαστίν ναυτιλίας, μὲ πολλαπλὰ διομηχανίκαν ἀνάγκας, μὲ πλήθων ἀργατικῶν χειρῶν, μὲ ἀνεργίαν, ητις μαστίζει τοὺς ἔργατος τοῦ μεταλλου, εργιστεῖται, ἀτυχῶς, εἰς τὰ σπάργανα διὰ τὴν σιδηροδρομικήν καὶ τὴν ναυπηγικήν.

'Η ἀλλοτε ἀνθύσου ναυπηγικὴ διομηχανία τῆς Σύρου, ποὺ στὸ παλιὸν χρόνια κατεσκεύαζεν ἀκτοπλοϊκὰ ποῖα καὶ σοδαρὸς ἐπισκευαὶς Ἐλληνικῶν καὶ ξενῶν φορτηγῶν ἔκεινα, σημερον εἶναι νεκρά. 'Εκαποντάδες νέων εἰργάζονται εἰς τὰ ἐν Σύρῳ διομηχανικά ἔργοστάσια καὶ ναυπηγεῖς εὐδοκίμως καὶ ὑπετείσαν τὰ χρόνια ἵκεντα τὸ ϕυτών τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε. N.

'Πριεταίς, η κυψέλη αὐτῆς τῆς τε σιδηροδρομικής καὶ τῆς ναυπηγικῆς, ἀνασυγκροτούμενος δρόσεως, ἡμιπορεὶ νὰ ἀπιτελέσῃ θεύματα ἀπὸ ἀπόφεις ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῆς μηχανικῶν. 'Ἄση σημειωθῆ, ὅτι η ναυπηγικὴ διομηχανία καὶ σχέδιον τὸ πλεῖστον τῆς σιδηροδρομικής τοῦ Πειραιῶς διευθύνεται ἀπὸ παλαιοὺς μηχανικούς, ἀπόφοιτοὺς τῶν Σχολῶν «Πειραιών» καὶ «Προμηθέως», οἵτινες εἰν μηχανικοὶ ἀποχρίστονται τοῦ Β. N. η μηχανικοὶ Ε. N.

'Πρισμένα ἔργοστάσια, ηντας ἡ Α. E. «Ροντήρης—Στρουμπούλης & Σιασ», τὰ Ναυπηγεῖς «Βασιλειόδης», ἀπιτελοῦνται ἔργα ἀσύλων, τόσον εἰς τὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν, ὅσον καὶ εἰς τὴν σιδηροδρομικήν. 'Ἐκ παραλλήλου καὶ τὰ ἄλλα τοῦ Πειραιῶς ἔργοστάσια καὶ ναυπηγεῖς ημιπορούν ικανά νὰ ἀποδώσουν.

Τὸ κόστος τῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν τούτων δύναται μὲ τὴν κρατικὴν ὄργανην νὰ γίνη εὐδύντερον, κατωτέρων τοῦ εἰς τὴν ἀλλοδαπή.

Πολλοὶ νέοι ποὺ ἔργαζονται τὰς τρέσσαστα σάτα θὰ γίνουν οἱ μελλοντες μηχανικοὶ τοῦ Ε. N. μετὰ τὴν φοίτησιν των εἰς τὰς Σχολὰς μηχανικῶν καὶ ὅχι μόνον τούτο, ἀλλὰ θὰ είναι οἱ μελλοντες τεχνίται καὶ ἔργοδηοι, ποὺ θ' ἀναλάδουν σοδαρτέρας ἔργωνται εἰς τὸ μέλλον.

'Οτι μέχρι τοῦδε συντελέσθη ὁ διεῖλεται εἰς μόνη τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν. Τὸ ἐπίσημον Κράτος καὶ εἰδικῶς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας σύδειν καὶ ἐν προκειμένῳ ἔπραξε. Ποιαὶ μέριμναν ἔξεβλαστα διὰ τὴν ναυπηγικὴν εἰδικῶς διομηχανίαν τοῦ τόπου μας; Ποιαὶ δύσησιν ἔδωσε πρὸς προσωγωγὴν τοῦ κλάδου τούτου, όχι μόνον διὰ τὴν ἐνίκητην αὐτὴν διομηχανίαν, ποὺ εἰν διορισμαὶ τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν μόρων τεχνίτων καὶ μηχανικῶν διὰ τὸ Εμπορικὸν Ναυτικόν;

'Η χώρα μας, ἀτυχῶς, εἰν πολὺ ναυπηγεῖς καλούς μηχανικούς, καλούς τεχνίταις, ἐν τούτοις οὐδεμία σοδαρὰ ναυπηγικὴ ἔργασια γίνεται. Μελετάται η ναυπηγησία ἐπιβατηγῶν ποίων εἰς τὸ Ιταλίαν, ἐνταὶ τῶν πολεμικῶν ἀποζητισμῶν. Τὸ ζῆτημα τούτο δὲν θὰ ἐπρέπει νὰ είχεν ἔμβαλεις εἰς σοδαρὸς σκέψεις τοῦ Υ.Ε.Ν.; Δὲν θὰ ήτο δυνατόν, διὰ καταλλήλων κρατικῶν ἐνέργειών, νὰ κατορθώσωμεν ὅπως ναυπηγηθούν εἰς τὰ ναυπηγεῖς τοῦ Πειραιῶς τὰ μικρότερα τῶν πλοίων αὐτῶν; Δὲν θὰ ήτο δυνατόν νὰ δοθῇ μια ὥσθισις, ὥσθισις σοδαρὸς εἰς τὴν ναυπηγικὴν μας διομηχανίαν;

Δὲν δύναται νὰ κατανοήσῃ τὸ Κράτος, ποιαὶ θὰ είχεν σημειώσαντες ἐπὶ τῆς ὅλης τῆς χώρας μας οἰκονομία, ἐάν ενεβαρύστε τὸ πρόγραμμα αὐτὸν. Δὲν δύναται νὰ κατανοῆσῃ πόσον η ἀνέργια θὰ κατεπλεύσετο; Τὶ κινήσις θὰ έδιετο στὸν Πειραιό; Πόσοι νέοι, τεχνίταις καὶ μελλοντες μηχανικοὶ θὰ ἀπέταν πολυτέλειαν πειραιῶν; Πόσον θὰ ενεβαρύσουν οἱ Ἑλλήνες ἐφοπλισταὶ διὰ νὰ φέρουν τὰ πλοία τῶν πρὸς ἐπισκευὴν εἰς τὸν Πειραιά η τὴν Σύρον;

Οἱ ἐφοπλισταὶ, εἰς τὸ ὑπόμνημά των πρὸς τὴν διακομιτικὴν ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, συνιστοῦν τὴν ἐνισχυσιν τῆς σιδηροδρομικῆς, διὰ νὰ ξεσηφαλίσουν εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν τὰ μέσα της ταξειδος καὶ εὐηγνής επισκευῆς τῶν πλοίων, μὲ πρόδειψιν δὲ πειρατέρα σημειώσαντες.

'Εμεὶς δχι μόνον συμφωνοῦμεν ἀπόλυτα μὲ τοὺς ἐφοπλισταὶς ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, ἀλλὰ καὶ ὑπερθετικῶς, ἔτοντες ὅπως η σιδηροδρομικὴν τοῦ τόπου μας, δέν μητροπεῖ μια χώρα νὰ προσδεψηται διὰ τὴν διομηχανίαν, ὅπως ναυπηγηθούν εἰς τὰ ναυπηγεῖς τοῦ Πειραιῶς τὰ μικρότερα τῶν πλοίων αὐτῶν; Δὲν θὰ ήτο δυνατόν νὰ δοθῇ μια ὥσθισις, ὥσθισις σοδαρὸς εἰς τὴν ναυπηγικὴν μας διομηχανίαν;

Εἰναι καιρὸς πλέον οἱ θεύματα τοῦδε συντελέσθησαν ἀπὸ τὴν ἔργωνται τῶν.

Εἰναι καιρὸς νὰ ἔργωσθων, νὰ ἔργωσθων όλοι. Εἰναι καιρὸς ὅπως ἔργοδηται καὶ ἔργομενοι, δοι μαζύ, καταδάλωμεν πάσχων προσπάθειαν τὸ Κράτος νὰ κινηθῇ. Τὸ μέλλον τῆς Πατρίδος μας, τὰν οἰκογενειῶν μας, τῶν παιδίων μας, η ὑποκινηθήσει.

στοισις αὐτῆς τοῦ «Ελλους» ἔσπειρται ἀπὸ τὴν διομηχανίαν. Ειδικότερον εἰς τὴν ναυτιλίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ τὴν προσοχὴν του.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως προσφέρεται καὶ ἐκμαθάνει. Τὸ ἔχει ἀποδεῖξει πειρατῶν, διὰ τὴν παντού, ὅποιος καὶ εἰργάζει.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

Ο 'Ελληνες εἰνες εὐφύης, εὐκόλως διομηχανίαν διομηχανίαν πρέπει τὸ Κράτος νὰ στρέψῃ προσφέρειν του, ποὺ καὶ γι' αὐτὸ δὲν είνε σύτος ὁ ὑπεύθυνος.

I. A. KOTROZOS

Πειραιώς, 7 Απριλίου 1949 Γεν. Γραμματεὺς Παν. Ενωσίσμ. Μηχανικῶν Ε.Ν.

Διὰ τὰ παιδιά τῶν Θερμαστῶν μας

Εἰς ἓνα παρὰ τὴν ἀκτὴν τῆς Ραφήνας πεύκουφτον γήλοφον καὶ εἰς ἕκτασιν 20 ώλων στρεμμάτων ή «Ενωσίσμ. Θερμαστῶν» προχιενόργανοισα τὴν θερινήν κατασκήνωσιν διὰ τὰ παιδιά τῶν μελών της.

Ο χώρας ἔχει τὰρα περιμανδροῦ, τὰ κτίρια ἀνεγείρουσι, τὰ σκηνάς καὶ πρόσθια στρεμμάτων της θερινής κατασκήνωσιν διὰ τὰ παιδιά τῶν μελών της.

Εἰς τὴν θερινήν κατασκήνωσιν διὰ τὰ παιδιά τῶν μελών της.

Ο χώρας ἔχει τὰρα περιμανδροῦ, τὰ κτίρια ἀνεγείρουσι, τὰ πάντα προβλέπονται, ὥστε τὴν θερινήν κατασκήνωσιν διὰ τὰ παιδιά τῶν μελών της.

Ο χώρας ἔχει τὰρα περιμανδροῦ, τὰ κτίρια ἀνεγείρουσι, τὰ πάντα προβλέπονται, ὥστε τὴν θερινήν κατασκήνωσιν διὰ τὰ παιδιά τῶν μελών της.

Ο χώρας ἔχει τὰρα περιμανδροῦ, τὰ κτίρια ἀνεγείρουσι, τὰ πάντα προβλέπονται, ὥστε τὴν θερινήν κατασκήνωσιν διὰ τὰ παιδιά τῶν μελών της.

Η Κοινή Γνώμη

Μέ εξαιρετικόν ένδιαφέρον, άλλα καὶ σαφή τῶν πραγμάτων γνῶσιν παρακολουθεῖ ὁ ήμετερος τύπος τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ ἐπιστημόν Κράτος, η Κοινὴ Γνώμη ἔμφανεται κατανοούσα πλήρως τὰ ζητήματα τῆς ναυτιλίας.

Οὕτως εἰς τὴν «Καθημερινὴν» πρὸς τὴν 31ης Μαρτίου ἐδημοσιεύθη μακρὸν καὶ ἐμπεριστατῶν ἄρθρον τοῦ κ. Μιχ. Πολέμη, εἰς τὸ ὅποιον διεκτραγωδεῖται ἡ οἰκτρὰ κατάστασί τῆς ναυτιλίας μας καὶ μέτρα πρακτικὰ προτείνονται διὰ τὴν θεραπείαν αὐτῆς.

«Η Καθημερινὴν» πρὸς τὴν 1ης Απριλίου ἔγραψεν ἐν ἀρθρίδιῳ τίτλῳ Εξής:

«Οὐαὶ ἐστεθησαν ὅπὸ τὸν ἀρμόδιον ὑπουρὸν πρὸς τὴν διακομματικὴν ἐπιτροπὴν τῆς Ἑμπορικῆς ναυτιλίας ἐν σχέσει τὰ ὑπὸ ἔιναν σημαῖαν ἐλληνικὰ πλοῖα, πρέπει νὰ μελετηθοῦν μὲ προσοχὴν καὶ ἔνδιαφρον ἄπὸ τὴν Κυβέρνησιν. Λόγοι ἔθνικῆς σκοπιμότητος, ἀλλὰ καὶ λόγοι οὐσιαστικοὶ ἐπιβάλλουν νὰ ἀνατηθῆται τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν ἢ ποντοπόδην ναυτιλίας που κατέφυγεν ὑπὸ τὴν προστασίαν τῶν σημαίων τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Κονδυλίας. „Ἄν τὸ Κράτος ἀντιτευτοποίη τὸ ζητήμα με καλὴν θέλησιν καὶ μὲ πρακτικὸν πενύμα, εἶμενα δέδοιτο ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ δένθ' ὀρνήθουν νὰ κατανοῦν τὸ έθνικὸν καθέκον των. Διότι τὸ ζητήμα πρίκης νὰ προκαλῇ διεισεῖς συζητήσεις, ἡ ἀντίτυπος τῶν όποιων ζημιῶνει τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, ὀλλὰ πρωτίστως ζημιῶνει τὰ ουρφέρων τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας.»

Γράφει ἡ «Ελεύθερη τοῦ ιανουαρίου» τῆς Ζητῆσης τοῦ Απριλίου:

«Τὸ ζητήμα τῶν ὑπὸ ἔιναν σημαῖαν ἐλληνικῶν πλοίων, εὐρίσκεται, κατὸ τὸ τελευταῖον διάστημα, ἐν ὅλῃ του τὴ ἐκφαντί. Τούτο διότι τὴν 1ην προσεχούς Μαΐου ἀρχίζει τοῦ μποκοτάς τῶν ὑπὸ παναμαϊκῆς σημαῖας πλοίων ὑπὸ τῆς Διεύθυνσος Ὀμοσπονδίας τῶν ἔργων μεταφράσων καὶ αἱ ζημιώσεις, πρὸς ρύμισιν τῶν θεμάτων τὸ σποῖον προκύπτοντος τοῦ τούτου πρέπει νὰ συμπτυχθοῦν μέχρι τέλους Απριλίου. „Ηδη ἔκτος τῆς πληροφορίας, τὴν ὅποιαν ἐδημοσιεύεται ἡ «Ἐλεύθερη», περὶ συζητήσεων διὰ τὴν προσχώρησιν εἰς τὴν ἀδημοσιεύσην σημαῖαν πολλῶν ἐν τοῖς πλοίοι τούτων, ἀλλαὶ πληροφορίας δεδαινουντον ὅτι ἡ κυβέρνησης τοῦ Παναμᾶ δηλώνει ὅτι εἶναι διατεθεῖμενη νὰ συμφωνῇ μὲ πρός τὰς ὑποδείξεις τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων καὶ ὅτι πολλοὶ «Ἐλληνες» ἐφοπλισταὶ σκεπτονται νὰ θέσουν τὰ πλοιά των ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαῖαν. Καὶ αἱ δύο αὐτοὶ πληροφορίαι εἰναι διὰν ἀνησυχητικοῖ, πολὺ περισσότερον μαλισταὶ ἀφοῦ ἡ «Ἐλλάς» εὐρίσκεται ὄχικον εἰς τὸ στάδιον τῶν συζητήσεων πρὸς λόγιν τὸ ζητήματος. Οὐ πάντας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

Εἰς σειράς ἄρθρων «Ελδίκοδος» συνεργάτης τοῦ «Ἐθνικοῦ Κήρυκο» (φύλλα τῆς 10ης, 12ης καὶ 13ης Απριλίου), ἀναλύει τὸ πολύπτυχον ναυτιλιακὸν πρόβλημα, παρέχων πλήρη τὴν εἰκόνα τῆς κακῆς τροπῆς ποὺ ἔλαβε μεταπολεμικῶς. «Ἄξιοπρόσεκτοι οὐτοδείξεις διατυπούνται διὰ τὴν ἐπάνωδον τῶν έξιν πλοίων εἰς τὴν σημαῖαν μας καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔγχωριας σιδηροδρομικήν της διά της ιδρύσεως ναυτικῆς δόσεως εἰς τὴν Σούδαν τῆς Κρήτης.

«Η «Ελεύθερη» τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς θερπίσθη τὴν σύντομον ρύμισιν, διὰ τοῦτο δὲ καὶ τὸ θέμα πρέπει νὰ εἰσαχθῇ σύμεων εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Καὶ πρέπει ἀπόκινον νὰ γίνονται τὰ κατάλληλα διοικήσεις τούτων πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Καναδᾶ, δύον καὶ πρὸς τὴν Ἐκτελεστικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας διὰ τὴν λόγιν ὀρισμένων μέτρων υποδομητικῶν τῶν προσποθεσίων τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Πάσα όριοταρα πάπι τοῦ προκειμένου διὰ εἶναι καταστρεπτική καὶ ἐγκληματική.»

«Η «Ελεύθερη» τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις ἔχει δικαιολογία τὴν εἰδύνην διὰ τὴν ἐπωρεύτη λόγου τοῦ ζητήματος τούτου, πρέπει νὰ προχωρήσῃ ραγδώνεις εἰς ἀπόφασεις. Η διαδικασία τῆς διακομ

ΟΤΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΙ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ

ΤΑ "ΜΗΤΡΩΑ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ",

"Από τάς άρτιώτερον ωργανωμένας δημοσίας υπηρεσίας είναι άσφαλως ή τών «Μητρώων Εργατών Θαλάσσης», τού ύπουργειού Ναυτιλίας. Σημαντική είναι ή αποστολή της έν λόγω υπηρεσίας. Αποτελεῖ την βάσιν έπι της δύοις στηρίζεται οι συναρφείς του ύπουργειού υπηρεσία και είναι, πράγματι, ο θεματοφύλαξ της υπηρεσίας των ναυτικών μας. Διαφοράσσονται είς αύτην τα άπο του 1860 και ἐνεύθεν ναυτολόγια τα περιέχοντα την διαυθείσαν ἐπί έλληνικών ἐμπορικών πλοίων υπηρεσίαν ὀλῶν τῶν ναυτιλλομένων μας. Είναι τάς Μ.Ε.Θ. περιέρχονται, ώς γνωστόν, τελικώς τὰ ναυτολόγια ὀλῶν τῶν ὑπό έλληνικήν σημαίαν πλοίων και ἐξ αὐτῶν καταχωρείται εἰς τάς οικείας μερίδας η ἐπί τῶν πλοίων διαυθείσα υπηρεσία ὑπό τῶν θαλασσινών μας. Τα «Μητρώα Εργατών Θαλάσσης» ωργανώθησαν τελευταίως ἐπί συγχρονισμένης βάσεως, ητοις ἐπιτρέπει τὴν ταχείαν και ἀπρόσκοπτον διεκπεραϊσών της ἔργασίας, μὲ τὴν ὅποιαν ἡ ρηθείσα υπηρεσία είναι ἐπιφορτισμένη.

Τὰ ἄλλοτε ἔγκαταλειμένων μητρώων, ἀπό τὰ δύοις ἔξηρτάτο ή παροχή τῶν ἀπάρτιτῶν στοιχείων διὰ τὴν συνταξιοδότησιν, τὴν χορήγησιν πιποτοποιητικῶν θαλασσίων υπηρεσίας πρὸς συμμετοχὴν εἰς ἔξετασεις κ. λ. π. περιουσελέγουντα, ἀπανομοδηθησαν, ἐδίνοιδετηθησαν καὶ μὲ τάξιν, ὁμολογουμένων ὑποδειγματικήν, ἐποπθετήθησαν εἰς εἰδικάς ἀρχειοθήκας. Εἶναι δυνατόν ηδη νὰ παρασχθῇ ἀνὰ πάσαν στιγμὴν καὶ ἡ ἐλαχιστὴ λεπτομέρεια ἐπὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας ἐνδὸς ἐκάστου τῶν ναυτιλλομένων μας. Διὰ τὴν ριζικήν αναδιοργάνωσιν τῆς υπηρεσίας ἔχεισθησαν χρόνος μαρκός καὶ ἐμπειρισταμένην μελέτη, ἀλλὰ καὶ προσπάθεια κοπιώδης. Τὸ δόλον ἔργων εὐωδώθη χάρις εἰς τὸν πραγματικὸν ἔλλον τοῦ προτισταμένου τῶν Μ.Ε.Θ. πλοτάρχου-λιμενικοῦ κ. Γεωργ. Δρακοπούλου, ὁ ὄποιος εἰργάσθη μὲ ἀξίεπαινον αὐτούσιον καὶ ἐπιμονήν. Αποτελεῖ τιμὴν διὸ τὸ ύπουργειον τῆς Ναυτιλίας ἡ ὄργανωσί τῆς υπηρεσίας ταῦτης, ἡ δύοις λειτουργεῖ σήμερον μὲ ἀξιοθάμαστον εὐρύμημαν καὶ ταχύτητα. Η πρὸς αὐτὴν ἐμπιτοσύνη τῶν ναυτικῶν μας πρέπει νὰ είναι ἀπόλυτος. Τὸ κακὸν παρεθόντος καὶ ἡ καθιερωμένη ἐπώδος τοῦ «χαρδή η υπηρεσία, μού «έκλεψε τὴν υπηρεσία» παρῆλθεν. Οἱ ναυτεργαταί μας πρέπει νὰ είναι δέσσαιοι.

Η ὄργανωσί τῶν Μ.Ε.Θ. ἥπχισεν ἀπό τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ «Ἀρχείου τῶν Ναυτολογίων». Εἴτε τὰς ἔκδοσέντων ἀπό τοῦ 1860 μέχρι τοῦ 1946 καὶ περιελθόντων εἰς τὰ Μ.Ε.Θ. υπετριακούσιων χιλιάδων ναυτολογίων, τὰ παλαιότερας ἔκδοσεῖς ἀτίαν ἡστατηστραμένα, εἴχον ἐντοπισθεῖ εἰς πεπλασιαμένας ἀσχοιοθήκας καὶ δὲν ἦδυνατο πλέον νὰ χρησιμοποιηθῶν. «Ἄλλως τε καὶ δὲν ἐνεφανίζαν καμμιάν πρακτικὴν ἀξίαν. Διὰ τὴν πλήρη καὶ ριζικήν αὐτῶν ἔκκαθάρισιν ἀπέφασισθη πρώτον ἡ καταστροφὴ τῶν φυλασσομένων ναυτολογίων ἔκδοσεώς 1881 μέχρι 1889, δεύτερον διὰ συρραφῆς εἰς σώματα περιουσιαλόγη καὶ συγκρότησις τῶν ναυτολογίων ἔκδοσεως 1908 ἔως 1939 καὶ τρίτον ἡ καταστροφὴ τῶν ἀζητητῶν ναυτικῶν φυλαδίων. «Ἀκολούθως ἐδίνοιδετηθησαν τὰ ναυτολόγια 1908 μέχρι 1918 εἰς μίαν σειράν. 1889 ἔως 1918 εἰς δευτέραν σειράν καὶ 1919 ἔως 1938 εἰς μίαν τρίτην σειράν.

Κατεκευασθησαν νέαι ξύλοι άρχειοθῆκη, εἰς τὰς δύοις καὶ ἐποπθετήθησαν τὰ ἀνασυγκρότημέντα ναυτολόγια, μετὰ προηγουμένην ἔνταξην τῶν ἔντός ἡριθμημένων φακέλλων. Μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς ἔργασίας ταῦτης ἥρχισε κατὰ τὸν ἴδιον τρόπον ἡ τακτοποίησις τῶν ναυτολογίων τῆς τελευταίας (1938—1947), καὶ οὕτω ευρισκούνται ἡδη ταξινομημένα ὅλα τὰ ἀπό τοῦ 1898 μέχρι σήμερον ἔκδοθέντα ναυτολόγια. Τὰ παλαιότερα κατεστράφησαν, δυνάμει ἀποφάσεως τοῦ ύπουργειού «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», ητοις ὡρίεν, ὅπως τὰ εἰς τὰ Μ.Ε.Θ. τελικῶς περιερχόμενα ναυτολόγια φυλάσσωνται ἐπί μίαν πλήρη πεντηκονταετίαν, ἀναδρομικῶς μετρουμένην ἀπό τοῦ ἀμέσως προηγουμένου ἔτους. Τὰ πέραν ταῦτα καταστρέφονται.

Εἰς τὸ «Ἀρχεῖον Ναυτολογίων» ἔθεστί θητή η δημιουργία εἰδικῶν φακέλλων διὰ τὴν φύλαξιν ὀλῶν ἑκείνων τῶν δικαιολογητικῶν, ἀτίαν, ώς ἀποτελούντα ἀποδεικτικά στοιχεῖα ἀποκτηθεῖσης υπηρεσίας η εἰδικῶν προσόντων ἐν μέρους τῶν ναυτικῶν, καταχωρούνται εἰς τὰς οικείας μερίδας τῶν. Επίσης τὰ εἰς τὸ αὐτό τὸ «Ἀρχεῖον πεγιερχόμενα ἀντίγραφα ναυτολογίων καὶ ἀποτάσματα μεταβολῶν συγκεκριτυμένων πληρωμάτων συσχετίζον-

ται καὶ ταξινομούνται εἰς εἰδικοὺς φακέλλους. Ταῦτα διατηρούνται μέχρι τῆς παραλαβῆς ἀπό τὰ Μ.Ε.Θ. τοῦ προτύπου ναυτολογίου, ὅποτε καταστρέφονται. Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος είναι ἔτοιμα ἀνά πάσαν στιγμὴν τὰ Μητρώα ναυτολογίου καὶ νὰ διασφαλίσουν τοιούτοις πότως τὰ δικαιώματα του Ν.Α.Τ. καὶ τῶν δύο Ταμείων Προγοίας τοῦ Ε.Ν., ἀλλὰ καὶ τὰ δικαιώματα τῶν ναυτικῶν διὰ τῆς καταχωρίσεως τῆς υπηρεσίας των. Τὸ «Ἀρχεῖον Ναυτολογίων» τόσον εἰς ὄργανωσιν, δύναται εἰς εἰδικάνισιν, ἀποτελεῖ πρότυπον δημοσίας υπηρεσίας. Θά την ἐξάλειπε σιδηρόποτε τραπεζιτική η ἀλλή ὄργανωσις.

Πρός τὸ σκοπὸν ἐξ ἀλλού τῆς πλήρους διασφαλίσεως τῆς υπηρεσίας τῶν ναυτιλλομένων ἐδημιουργήθη εἰδικὸν βιβλίον, εἰς τὸ ὅποιον καταχρέεται ἡ κτητήσις ὑπηρεσίας παρὰ προσώπων μη ἀνευρισκομένων εἰς τὰς μερίδας τῶν Μητρώων. Συμβαίνει, πράγματι, πολλάκις, εἴτε λόγω σφάλματος ὡς πρὸς τὸν ἀναγραφόμενον εἰς τὸ ναυτολόγιον ἀριθμὸν μητρώου, εἴτε λόγω σφάλματος ὡς πρὸς τὸ δινοματεπώνυμον κλπ. σποτεία, ὥστε πρόσωπα σιδηρόποτεν εἰναι ἐν τῷ ναυτολόγῳ νὰ μη ἀνευρίσκωνται εἰς τὰς οικείας ἡερίδας. Η υπηρεσία τῶν προσώπων αὐτῶν, χαρακτηρίζομένη πρότερον μὲ τὴν λέξιν «ἀφινθολία», οὐδαμόν κατεχωρεῖτο, ἐνώ σήμερον καταχωρεῖται εἰς εἰδικὸν βιβλίον, η δὲ ἀνεύρεσις καὶ πιστοποίησίς της, συσχετίσιμη πρὸς τὰ ναυτολόγια, ἐφ' ὧν ἐκτήθη, εἶναι ἀμερικός καὶ εὔχορης.

Πρόνοιας ὡσαύτως ἐλήφθη διαχωριστὴν τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν ἀπὸ τοὺς παρεμπιπότοντας εἰσερχομένους εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα διὰ τῆς ἀποκτήσιας ναυτικού φυλλαδίου. Απὸ τοῦ 1908 μέχρι σήμερον ὑπάρχουν 200.000 ναυτικῶν φυλλαδίων, χωρὶς κανεὶς νὰ γνωρίζῃ πόσοι καὶ ποιοὶ είναι οἱ πραγματικοί ναυτικοί. Η κολοκοθήθη ἐπίσης τὸ ἐπιστημονικὸν σύστημα των «δελτίων μητρώου» (καρτελῶν), ἀτίνα φυλάσσονται ἐντὸς εἰδικῶν χαλδίδινων ἀρχειοθήκων, αἱ ὅποιαις κατεσκευάσθησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἀμερικήν. Διὰ πάντα ἐφαδιασμένον μὲ ναυτικὸν φυλλάδιον ἀκμειρώθη ἀπό τοὺς πρακτικούς τοῦ σταδιοδρομίαν στοιχείων.

Πρός διαχωρισμὸν τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν, η υπηρεσία τῶν Μ.Ε.Θ., εὐθὺς ὡς ἀπογραφεῖς ὡς ναυτικὸς συμπληπτὸς διετίαν, τὸν μεταφέρει εἰς τὸ τμῆμα τῶν ἐπαγγελμάτων ναυτικῶν. Διὰ τὴν ταχύτερα δεῖ τοις ταῦτα τὰ στοιχεῖα τῶν ἀπογραφέντων ἐδημιουργήθησαν λεξικογραφικά ὑερέτρια, διὰ μικρῶν καρτελῶν, ποὺ εἰναι ἐπίσης τὸ ποθοθετημέναι ἐντὸς χαλδίδινων ἀρχειοθήκων. Τὸ πόστυμα τῶν χαλδίδινων δελτιοθήκων καὶ ἀρχειοθήκων ἀκμειρώθη ἀπό τὰ στατιστικά στοιχεῖα ποὺ δύνανται νὰ ἀρισθῇ τὸ ύπουργειον ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ πρακτικού τοῦ σταδιοδρομίαν στοιχείων.

Διὰ τὴν ἀνεύρεσιν ἡ τοιούτην υπηρεσίας παρ' οἰουδήποτε ἐνδιαφερομένου, ἀρκεῖ ἀπλῶς καὶ μόνον νὰ δοῇ τὸ δινοματεπώνυμον τοῦ αἰτούντος. Διὰ τῆς προσφυγῆς εἰς τὰ λεξικογραφικά ὑερέτρια ἐξακριθοῦται ὡς ἀριθμός τοῦ μητρώου του, η δὲ υπηρεσία συμβούλευται τὴν εἰδίκην ἀπομικλὴν «καρτελλάν», ἐφ' ἡς καὶ ἀναγράφεται ἡ ἐπί έλληνικῶν πλοίων κτηθεῖσα υπηρεσία τοῦ αἰτούντος. Διὰ πάσαν ἀλλήν πληροφορίαν ἀνευρίσκεται ὁ εἰδικὸς ἀπομικλὸς φάκελλος. Εξ ἀλλοῦ, ἔταν δι' οἰονδήποτε λόγον παρίσταται ἀνάγκη νὰ ἀναζητηθοῦν καὶ τὰ ναυτολόγια εἰπὶ τῶν δύοιων ἐκτήθη ἡ υπηρεσία του, τὸ διότι δέ τοις ἀρμόδιος ὑπάλληλος προσφεύγει εἰς τὸ «Ἀρχεῖον Ναυτολογίων» καὶ ἔχει ἀμέσως εἰς τὴν διάθεσίν του τὸ ζητούμενα ναυτολόγιον. Η δὲ αὐτὴ ἔργασία συντελεῖται ἐντὸς ἐλαχιστού χρόνου.

Εἰδικὸν τημῆμα ἔχει ἐπιφορτισθῆκε μὲ τὴν τήρησιν τῶν μητρώων τῶν μεμονωμένων ἔργων τῶν θαλασσών, λεμβούχων καὶ ἀλιέων. Υπάρχει ὡσαύτως εἰδικὸν ἀρχείον ἀπό την ιστορική της περιοχής, μεταλλικάς ἀρχειοθήκας, ἐνθα διατίθενται ἐντὸς τὰς ναυτικὰ φυλλάδια, ἀτίνα ἔχουν ἐγκαταστάθη ἡ ἀπτεροθή πότε τῶν κατοχών των. Τέλος, φυλάσσονται μετ' ἐπιμελείας ὑπὸ τῶν Μ.Ε.Θ. οἷοι οἱ φάκελλοι τῶν ἀπομικλῶν ποθοθετημένων, καὶ οὐτοὶ ἐντὸς μεταλλικῶν ἀρχειοθήκων. Οἱ φάκελλοι οὗτοι χρησιμεύουν πρὸς παροχὴν ὀφελίμων πληροφοριῶν διὰ τὴν συνταξιοδοτήσιν τῶν συγγενῶν του παθόντων.

Δύναται, ἐν κατακλειδί, νὰ τονισθῇ, οἵτις ἡ σημερινὴ κατάστασις τῆς σπουδαίας υπηρεσίας τῶν «Μητρώων Εργατών Θαλάσσης» παρέχει μίαν εἰκόνα πολιτισμού, ητοις προδίδει τὴν υπαρχειν ἐνός ναυτικῶν προγρέμενου Κράτους.

M. S.

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS BROKERS for SALE and PURCHASE

CHARTERING

COAL EXPORTERS

STEAMSHIP AGENTS

OIL FUEL

INSURANCE

LAMBERT BROTHERS, LIMITED

CUNARD HOUSE, 88, LEADENHALL ST., LONDON E.C. 3.

Telegrams: (Inland) LAMBERT, Telex. LONDON; (Foreign) LAMBERT, LONDON

ALSO AT:

Telegrams

CARDIFF — The Exchange)
 NEWPORT, MON.— 116 Dock St.) LAMBERT
 PORT TALBOT — Exchange Bldgs.)
 NEWCASTLE-ON-TYNE—Exchange Buildings LAMBROS
 BLYTH — 3 Ridley St.)
 WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace ...) LAMBERT
 SUNDERLAND — 13 John St.)

GLASCOW — 78 St. Vincent St.)
 METHIL—235 High St.) LAMBERT
 BURNTISLAND—20 High St.)
 HULL — Paragon Buildings Paragon St.) LAMBROS
 GRIMSBY — 9 Cleethorpes Rd.) LAMBROS
 IMMINGHAM — Dock Offices) GRIMSBY
 LIVERPOOL 3 — 28 Chapel St.) LAMBERT

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΨΑΡΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΝ

Του κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κατά το τελευταίον δεκαπενθήμερον, αἱ ἀγοραὶ Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶν κατεκλύσθησαν ἀπό ἄφθονα ψάρια παντὸς εἰδοῦς, μικρὰ καὶ μεγάλα, (ψαργίρια, συναγρίδες, σφυρίδες, ροφούς, σκαβάρια, τσιπούρες, μουσουμίλια, γουφάρια, μυλοκόπια, σκιούς, κουρμπίνες, λιθοκέφαλους, καστανιόλες, γλωσσες κτλ.) καὶ πολλὰ ἄλλα εἶδος ἄγνωστα εἰς τε τους ἀλιεῖς καὶ τοὺς ἰχνωπόλας μας.

Τὸ εὐχάριστον αὐτὸν γεγονός δὲν οφείλεται θεοῖς εἰς τὸ τὸ διτὶ αἱ θαλάσσαις μας ἐπλούτισαν ὡς διὰ μαργείας ἀπὸ ἴχθυς, ἢ ὅτι οἱ φαράδες μας ἔγιναν ἐντὸς ὀλίγον ἡμερῶν πιὸ ικανοὶ καὶ πιὸ τυχεροὶ. ὅλλα ἀπλούστατα εἰς τὴν ἀπόφασιν δύο ξένων ἑταῖρων, νὰ στείλουν—κατόπιν ὑπόδειξεν—τὰ ἀλιευτικὰ τῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ νὰ φέρουν ψάρια ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικόν.

Αὐτὸν δηλαδὴ ποὺ δὲν ἔφανμεν ικανοὶ νὰ πραγματοποιήσωμεν ἡμεῖς, ὁ ἔδωκός ναυτικὸς λαός, παρὰ τὰς περὶ ὄργανώσεως καὶ προσαγωγῆς τῆς ἀλιείας ἔξαγγελιας καὶ παρὸ τὴν ἔξ Ἀμερικῆς δοθείσαι εἰς χρῆμα καὶ ἔφοδια, τὸ ἐπραγγελτοποίησαν διὰ λογαριασμὸν μας οἱ ζένοι καὶ μᾶς ἔδωσαν ἔνεις αυστηρὸν τὰ ἀλιευτικὰ πλοία.

Ἐδῶ δικαιολογίας δὲν χωροῦν, οὔτε λόγια μεγάλα, οὔτε μεγαλεπήδολα σχέδια, οὔτε κομπρομητασύνα. «Οταν τὸ δρός δὲν ἔρχεται πρὸς τὸν Μωάμεθ, ὁ Μωάμεθ πηγαίνει πρὸς αὐτὸν». Ἀφοῦ ψάρια ἀρκετὰ δὲν ἔχομεν ἐμπρὸς στὴ μύτη μας, πρέπει νὰ πάμε νὰ τὰ βρούμε ἔκει ὅπου ὑπάρχουν, ὅπως τὸ κάμινον, λιαν ἐπιτυχῶς, τόσοι ἄλλοι λαοί. Χωρὶς πολλὰ λόγια, δύο μόνον συγχρονισμένα, ἀλιευτικὰ πλοία καὶ ὀλίγων ἡμερῶν πλους ἔξω τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν, ἔλυσαν τὸ παρ' ἡμῖν ἐπὶ τριακονταετίαν χρονίζοντας ἀλιευτικὸν πρόδηλημα.

Εἰς τὰς 27 τρένους, τὸ Μαροκινὸν ἀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης «ΕΛ MOYZAXINT» μᾶς ἔφερεν ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικὸν 60 τόνους ἴχθυους.. ἀρίστης ποιότης. Τὰ ψάρια ἐπωλήθησαν εἰς μὲν τοὺς ἴχθυοπόλας χονδρίκως πρὸς 9.000 δραχ., εἰς δὲ τὴν ἀγορὰν πρὸς 11.000 τὸν ὄκαν. Τὸ ὄλον φορτίον, ἀπαριουμένων τῶν εἰς τὸν λιμένα ἐπιθεραύσεων, ἀπέδωσε περὶ τὰ 400.000.000 δραχμῶν. Τὰ ἔξοδα τοῦ πλοίου δὲν ὑπερβαίνουν τὰ 100.000.000 δρ., κατὰ μηνὰ—μισθωτροφόδοσια, καύσιμα, ἀσφαλίστρα, ἀπόσθεσις κεφαλαίου, φθοράν μηχανισμάτων καὶ δικύων, φορολογικὰ καὶ διάφορα ἄλλα,—ἀλλὰ ἡ πουμε πώς εἰνε καὶ 120.000.000. Η διαφορὰ μεταξὺ κόστους καὶ ἀπόδοσεως είνε τόσον μεγάλη, ὥστε καὶ τρεῖς μόνιν ἔξορμησεις κατ' ἕτος ἐὰν ἐπιχειρῇ ἔνα τοιούτον πλοίον, πάλιν ἡ ἀπόδοσης δέοντας νὰ θεωρήται ἰκανοποιητική.

Ἐν συνεχείᾳ, πρότινων ἡμερῶν κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα, τὸ Γαλλικὸν ἀτμοκίνητον ἀλιευτικὸν «ROUGET» μὲν 100 τόνους ψάρια. Τὸ ὄλον ἀλιεύμα, μὲ τὰς ἴδιας ὡς ἄνω τιμὰς, θὰ ἀποδώσῃ τὴν 700.000.000 δραχμῶν. Λέγαθε ἀπόδοση, διότι τὴν ὥρα ποὺ γράφω τὸ σημειώματος, τὸ πλοίον ξεφόρτωνται ἀκόμη. Ο κόστος ἔφαγε καὶ θὰ τρώγη εἰς τὸ ἔξην, ψάρια ἄφθονα, εὐθυνὰ καὶ καλά, μὲ τὴν καρδιὰν τοῦ, διότι καὶ ἄλλα πλοία εὐρίσκονται ἐπὶ πλῷ, διὰ τὴν Ἑλλάδα, μὲ ἀλιεύματα ἀπὸ 50 ἔως 100 τόνων ἔκαστον.

Η εἰδησης τῆς ἔκ τοῦ Ἀτλαντικοῦ μεταφορᾶς ἴχθυων εἰς τὴν χώραν μας, ἔθορύσθε τοὺς ἔπι τῆς ἀλιείας σπουδαρχίδας, διότι ἡσαν τῆς γνῶμης, ὅτι τούτο ἡτο ἀδύνατον καὶ ἀντέδων μὲ πείσμα, εἰς κάθε ἀπὸ Ἑλληνικῆς πτλευρᾶς προσπάθειαν, ἐκδηλούμενην πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην. Η κατακραυγὴ τῶρα τῆς κοινῆς γνώμως καὶ τὸ ἔρωτα: «Γιατὶ νὰ ἀγοράζωμεν ἀπὸ τοὺς ζένους ἔνα εἶδος, τὸ ὅποιον εἰμεῖς εἰς θέσιν νὰ παράγωμεν μόνοι μας;» ἔρχονται νὰ ἀπόδειξουν καὶ νὰ ὑποδειξουν, ποὺ ἐπὶ τέλους εὐρίσκεται ή ἀλήθεια εἰς τὸ ὄλον τῆς παρ' ἡμῖν ἀλιείας πρόδηλημα καὶ ποίας κατεύθυνσης δέοντας νὰ ἀκολουθήσωμεν.

Τὰ πλοία αὐτὰ ἀντί «εἰνε Μαροκινὸν» ή Γαλλικά, δὲν ἡμποροῦσαν νὰ εἰνε Ἑλληνικὰ ἀλιευτικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης; Τὸ ἔρωτημα αὐτὸν εἰνε τῆς ἡμέρας καὶ κυκλοφορεῖ δό μόνον μεταξὺ τῶν οικονομικῶν μας παραγωγῶν, ἀλλὰ καὶ μεταξὺ τῶν ἀλιευτικῶν μας ἀκόμη κυκλών, οἱ ὅποιοι, ἔνως χθες, τυρωμένοι ἀπὸ τὰς ἐσφαλμένας τοῦ ἀρμόδιου ὑπουργείου κατεύθυνσεις, ἐνδύμιζον, ὅτι ματαιοποιούντες εἰς τὰς πτωχάς εἰς ἀλιείαν θαλάσσας μας, θὰ ἡσαν ὄφεποτε εἰς θέσιν νὰ ὄργανωσουν ἀξίαν λόγου ἀλιευτικήν διοικησίαν εἰς τὴν χώραν μας.

Ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων, ἐπὶ χρόνια τώρα, δὲν ἔπαισαν νὰ ὑποστηρίζω, ὅτι ὄργανωσις τῆς ἀλιείας θὰ πη ΠΛΟΙΑ. Πλοία συγχρονισμένα, μικρὰ καὶ μεγάλα, διότι ἀνευ πλοίων δὲν νοεῖται ὄργανωσις καὶ προσαγωγὴ τῆς ἀλιείας, οὔτε θεοῖς εἰνε δυνατὸν νὰ φαντασθῇ κανεῖς, διότι τὰ ψάρια

θὰ πλημμυρίσουν τὰς ἀγοράς μόνον μὲ λόγια, μὲ προγράμματα καὶ ἔργα! Συγκεκριμένα, μάλιστα, μετὰ τὴν κατοχὴν καὶ τὴν ἀφίενσην τῆς «ΟΥΝΠΡΑ», ὅταν ἐτέθη τὸ ζῆτα τῆς ἀνασυγκροτήσεως ἡ μάλλον τῆς δργανώσεως τῆς ἀλιείας, (διότι συγκροτημένη ἀλιευτικὴ διοικησία δὲν ὑπήρχε ποτὲ εἰς τὴν χώραν μας), ὑπέδειξα, διότι ἔξ ὑπαρχής ἐπρεπετε νὰ στραφῶμεν πρὸς τὴν ἔξω τῶν θαλασσῶν μας ἀλιείαν, ναυπηγούντες πρὸς τούτο κατάληπα πλοία, χωρὶς θεοῖς να περιφρονήσωμεν τὴν παρακτίον μας ἀλιείαν.

Σημειώτον, ὅτι τὴν ἐποχὴν ἐκείνην, ὅλοι οι σχεδὸν οι ἐμπόλεμοι, μικροὶ καὶ μεγάλοι, ἔκτος τῶν ἀμερικῶν, εὑρέθησαν χωρὶς ἀλιευτικὰ πλοία, τὰ ὅποια εἶχον καταστραφεῖ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Εύρισκομεθα, λοιπόν, καὶ ἡμεῖς εἰς τὴν ίδιαν μεταξὺ ἀλιευτικῶν πλοίων, καὶ πρωτίστως διὰ τὸν εἰς ἴχθυς ἐπιστίστησό μας. Καθ' ἣν στιγμὴν ὅλοι οἱ ἄλλοι ἡρήσαν νὰ ναυπηγούν πλοία καὶ νὰ αὐξάνουν βαθμηδὸν τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν τῶν, ἡμεῖς περιώρισθημεν εἰς τὴν συγκρότησην ἐπιτροπῶν καὶ ὑποεπιτροπῶν διὰ τὴν μελέτην τοῦ ζητημάτος, καὶ εἰς τὴν διὰ τὸν πάπιον ἔξαγγελίαν προγραμμάτων καὶ σχεδίων, οὐσιαστικῶς ὅμως ἐμείναμεν μὲ τὴν χειραπεταμένην, ἀναμένοντες τὴν έξη της Αμερικῆς δοθείσαι.

Αὐτὰ δὲν εἰνε λόγια τοῦ ἀέρος, οὔτε γράφονται μὲ κακὴν πρόθεσιν. Εἰνε ἡ πραγματικότης, ὅποια εἴπιτε εἰς τὴν ἀντίληψιν διὸ τοῦ κόσμου. «Η ἔξ Ἀμερικῆς δοθείσαι μᾶς ἡλθει ἔγκαιρος! Χρίματα ἀφθονα, ἀλιευτικὰ ἔθοδια, ίδιεις νὰ ναυπηγήσεις, πετρελαιομηχαναί, πλοία, όλα αὐτὰ μᾶς ἐστάλησαν καὶ ἔξακολουθηθήσεις μᾶς στέλλονται. Ποία εἰνε παρακαλῶ τὰ ἀποτελέσματα; Τὸ καλὸ πλαίσιο πωλεῖται εἰς τὴν Ἑλλάδα 30 ἔως 35.000 δραχμάς τὴν ὄκαν, τινὶ τελείως ἀπόροιστον διὰ τὸν ἔργαζόμενον κόσμον, δοτεῖς τὸν ἔλαφον, διὰ τὴν τραφή, τὰς ἔπι τοῦ ζητημάτος, παλαιμίδας καὶ ἄλλα ὑποδειξτέρα πλαίσιο πωλεῖται εἰς τὸν ἔκ τοῦ δελτίου μπακαλιάρον καὶ τὰς ρέγγας.

Οινὸν πρὸ διετίας, κατοικία φορά, ἐγένετο λόγος περὶ ναυπηγήσεως πλοίων καὶ τῆς γενικοποίησεως πρὸς τοῦτο τῆς πολυτίμου ἔλειας που διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀκριβῶς μᾶς ἐστάλη ἔξ Ἀμερικῆς (13.500 κυβικά μέτρα), ἡ συνελθόντα πλαίσιο πετρελαιοποίησης 2.000, σημειώσατε παρακαλῶ τὸν ἀριθμόν, δύο χιλιάδων λέιδων. Αὐτὰ δὲν εἰνε διὰ νὰ τὰ γράψῃ κανεῖς, εἰνε νὰ τὰ ψιθυρίσῃ κλαίων. Νὰ ναυπηγηθοῦν λέμοι διὰ τὸν πολύτιον τοῦ ζητημάτος, διὰ τὴν τραφή, τὰς ἔπι τοῦ κράτους, παλαιμίδας πλαίσιο πωλεῖται εἰς τὸν ἔκ τοῦ μπακαλιάρον πλαίσιο πούλησεν τὸν πολύτιον τοῦ ζητημάτος.

Ποίας ἡσαν καὶ εἰνε αἱ προσπάθειαι τῶν ἄλλων λαῶν καὶ δὴ τῶν γειτόνων μας εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διοικησίαν, αὐτὸν εἰνε γνωστὸν τοῖς πάσι. Διὰ νὰ μὴ ἐπαναλαμβάνων διὰ συνεχῶς τὰ ίδια, θὰ ὑπενθύμισος εἰς τὸν δρμοδίους, διότι οἱ νεοί μας γείτονες, οἱ Ἐβραίοι, πρὶν ἀποκτήσουν οἰονδόποτε ἐμπορικὸν ἢ πολέ·ικὸν πλοίον, ἐσπευσταν νὰ ἀγοράσουν πλ. οἱ αἱ λιανικοὶ, διότι τοῦ ιανικοῦ, καθὼς ἐτόνεσιν εἰς τὸν προγραμματικὸν λόγον τοῦ, διὰ τὸν πολυθρόνυγό τοῦ νέου κράτους, πρέπει νὰ ἔξασφαλίσωμεν, πρὶν ἀπὸ δόλια, ἀφθονον τροφήν εἰς τὸν λαόν μας. Κατόπιν θὰ φροντίσωμεν δι' αἱ ἀλιευτικὰ πλοία.

«Οπως εἰπε, οὔτω καὶ ἔγένετο. Η γεωράσθησαν ἀμέσως διάφορα ἀλιευτικὰ πλοία, μικρὰ καὶ μεγάλα, ιδρυθησαν ἑταῖραι μὲ μεγάλα κεφαλαῖα, (ἡ ἐσχάτως ιδρυθεῖσα ἔχει εἰς τὴν διάθεσιν της 300.000 λιρῶν), καὶ ἐδημιουργήθη οὔτω μία ἀλιευτικὴ διοικησία εἰς τὸ νέον κράτος τοῦ Ἰσραήλ, μικρὰ μὲν πρὸς τὸ παρόν, πολλὰ δὲ μίας ὑποσχόμενη διὰ τὸ μέλλον. Διὰ νὰ ἔξηγουμα δε καὶ σαφεστέρον, οἱ Ἐβραίοι ἔχουν αὐτὴν τὴν στιγμὴν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν καλύτερα καὶ μεγαλύτερα ἀλιευτικὰ πλοία απὸ τὸν ἡμάς τῶν σπουδαίους ναυτιδίους «Ἑλληνας. Εἰνε δὲν εἰνε μαστίγωμα αὐτὸν; Αἱ μᾶς ποὺν οἱ ἀρμόδιοι ποίοι εἰνε τὸ μεγαλύτερον ἀλιευτικὸν πλοίον. πόσων μηχανὴν ἔχει καὶ ποὺν ψαρεύει!

Ἐγώ γνωρίζω ποιά εἰνε τὰ ἀλιευτικὰ μας καὶ πόσα εἰνε. Δὲν θὰ τὰ ἀναφέρω, διὰ νὰ ἀποφύγω τοὺς σαρκασμοὺς τῶν ξένων. Παρεμπιπτόντως θὰ ἀναφέρω ὅμως καὶ πάλι, διότι τὰ ωραῖα αὐτὰ πλοία ποὺ μᾶς ἐστάλησαν ἀπὸ τὸν Αμερικήν καὶ τὰ ὅποια διενεμήθησαν εἰς διαφόρους συνεταιρισμούς, ἀντὶ νὰ ψεφεύσουν, μεταφέρουν σημερόν ἐπιδιάτας καὶ μικροφόρτια. «Οστις ἀμφιβάλλει περὶ τούτων, ἀς κάμη ἔνα περίπατον εἰς τὸν λιμένα διὰ νὰ πληροφορηθῇ. Πού λοιπόν εἰνε η ὄργανωσις καὶ εἰς ποὺν σημείον εύρισκεται ή ἀνασυγκρότησης τῆς ἀλιευτικῆς μας διοικησίας;

Ἐπανέρχομαι εἰς τὰ δύο πλοία ποὺ μᾶς ἔφεραν τὰ ἀφθονα ψάρια ἀπὸ τὸν Ατλαντικόν. Τὰ ἐπεσκέφθην, ἐπανειλημμένως, συνεχῆτησα ἐπὶ μακρὸν μὲ τοὺς πλοιάρχους (patrons πλέιστοι) καθὼς καὶ τὰ ἔγκαταστάσεις τῶν.

Τὸ πρώτων πλοίου, τὸ «ΕΛ ΜΟΥΖΑΧΙΝΤ» ὑπὸ Μαροκινήν σημαίαν, εἰνε ἡμικρατικόν, ἐναυπηγήθη εἰς Βέλγιον καὶ ἀνήκει εἰς τὴν σειράν τῶν 18 ἀλιευτικῶν τοῦ αὐτοῦ τοπου παρηγγέλθησαν υπὸ τῆς Γαλλίας εἰς διάφορα Εύρωπαϊκά ναυπηγεία. Εἰνε πετρελαιοκίνητον μὲ μηχανὴν προώ-

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

σεως 420 ίππων, ἔχει μῆκος εἰς τὰς καθέτους 32 μέτρα καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα τακτικήν 11 μιλλιών τὴν ὥραν. Τὸ ψυγεῖόν του λειτουργεῖ μὲν χλωρίον μεβλύον καὶ δύναται νά ἐναποθηκεύῃ ἑκατὸν τόνους ίχθυών περίποι. Τὸ πλοίον εἰνέ καθ' ὅλα ἄριστα ἐξωπλισμένον καὶ ή μικρότερον ἀκόμη λεπτομέρεια ἔχει καλῶς μελετηθῆ. Κριστεῖς δὲν είνε δυνατόν νά γίνουν ἐνός τοιουτου κοινωνοτεχνήματος. Θά τολμήσω ὅμως νά παρατηρήσω ότι η περιποίησις τῶν ίχθυών καὶ ή ἐν τῷ ψυγείῳ τοποθέτησίς των ή-το πλαισιεύει.

Τό δεύτερον πλοίον, τό «ROUGET», υπό Γαλλικήν σημασίαν, είνε ένα πλασιόν ατμοκίνητον Γερμανικὸν «τράωλερ», πλασιόν τύπου τῆς Βορείου θαλάσσης, τό δύοιον παρεχωρίθη εἰς τοὺς Γάλλους ἔναντι ἐπανορθώσεων. Έχει μῆκος 54 μέτρων καὶ ἀνάπτυξην ταχύτητα 10—11 μιλλίων τὴν ὥραν. Τό ψυγείον του λειτουργεῖ μὲν ἀμμωνίαν καὶ διασείται εἰς δύο μεγάλους βαλαμώς, δύον δύναται νά ἐναποθηκεύθυν 150 τόννοι ιχθυών περίπτου. Τό πλοίον αὐτὸν δὲν εἶναι βεβαίως τέλειος συγχρονισμένον, διότι ἀφ' ἑνός, ὡς ἀτμοκίνητον, είναι πολυδάπανον καὶ ἀφ' ἔτερου τό λειτουργοῦν δι' ἀμμωνίας ψυγείον του δὲν εἶναι βεβαίως ἐνδειγμένον διό την περιποίησην καὶ συντήρησην τῶν ιχθύων μολούντο δὲν ἐσημειώθησαν βλάσει εἰς τὰ ἔγκαττάσεις του. Παρότι τὰ μειονεκτήματά του, τό πλοίον ἔκπρεπει κανονικά τους σκοπούς διό τούς δύοποιους διετέθη, ἐκτελεῖ μηνιαίας ἔξορμησεις καὶ θά μαζ ἐπισκεφθῇ προσεχώς.

Δεν πρόκειται δεδομένως εἰς τὸ συνοπτικὸν μου αὐτὸν σημείωμα νὰ ἐπεξηγήσως τὰ εἰναι αὐτά τὰ πλοία ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόψεως, νὰ ἔξυπνως τὰ πλεονεκτήματα ἢ νὰ κατακρίνω τὰ τυχόν μειονεκτήματα των. Θά αναφέρω ἐναὶ μόνον γεγονός ἀναμφισβήτητον, ὅπερ καὶ μᾶς ἐνδισφέρει: "Οτι τα πλοια αυτά, τὸ ἑνὸ απὸ τὴν Καζαμπλάκαν καὶ τὸ ἄλλο ἀπὸ τὴν Μασ-σαλίαν ἔφυγαν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν, ἐπτύγαν εἰς τὰ ἐκτεταμένα ἀλιευτι-κα πεδία τῆς Μαυριτανίας, ἐψάρεψαν κανονικά, ἐναποθήκευσαν εἰς τὰ ψυ-γεῖα τὸ ἀλιευμά των καὶ τὸ μετέφερον εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Αύτο είνε τό σημείον που μάς ἐνδιαφέρει καὶ δι' αὐτὸν έπι τόσα χρόνια γράφω καὶ κόπτομαι. Ζήτημα ἀποστάσεων καὶ συντήρησεών των ιχθύων δὲν υπάρχει σημερον εἰς τὴν ἀλειπτικὴν διομήχανιαν. Τὰ σύγχρονα ἀλειπτικὰ πλοια φεύγουν ἀπό τὸν λιμένα των καὶ πηγαίνουν όπουδήποτε υπάρχει ἀλιεύμα. Εάν υποθέψουμε, οὐτὶ ἔνα ἀλειπτικὸν ἀνοικτὸς θαλάσσης υπό Ἀλιπικήν σημαῖαν, φύγη ἀπό τὸν Πειραιᾶ ἢ τὰς Πάτρας διὰ να ψαρέψῃ εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν, εἰς τὰ ίδια ἀλειπτικὰ πεδία δόντων ψαρεύουν Πορτογάλοι, Ισπανοί, Γάλλοι, Μαροκινοί, Ἰταλοί, Ἀγγλοί καὶ τόσοι ἄλλοι, θά επιτύχη, ἀναμνησθήτως, τὰ ίδια ἀποτελέσματα. Θὰ ἐπιστρέψῃ δηλαδή εἰς τὸν λιμένα του μὲ ἀλιεύμα 20—40 η 100 τόνων, δῆπας καὶ τὰ ἄλλα πλοια.

Ισως η άρχη να είνει δύσκολος, διότι διά πρώτην φοράθα έπιχειρηθούν τοιασταί έξορμήσεις από Ελληνική πλευράς. "Οπας χιλιάκις έτοινα, χρειάζεται ή πρός τὸν σκοπὸν τοῦτον δέουσα προεργασία. "Η προεργασία δὲ αὐτὴ δὲν είνει κανένας γρίφος, διότι ἡ δλὶ επιτυχία τούτου έχειρήματος συνίσταται εἰς τὴν ἀπόκτησιν ἐνὸς συγγονισμένου πλοίου καὶ εἰς τὴν ἐπιμελῆ περιποίησιν τῶν ἀλιευσμένων Ιχθύων. "Οταν δὲ λέγω ἐπιμελῆ περιποίησιν τῶν ιχθύων, ὑπὸνού τὴν ἀρτίαν καθ' ὅλα ἔγκατάστασιν τῶν ἐντὸς τοῦ πλοίου ψυγείων.

Ενα ή δυο πλοιά είς την αρχήν θά άνοιξουν τούς νέους αύτούς όριζοντας διά την αλειφετική μας διομήχαναν. Περιορισμοί είς την ανοικτήν θάλασσαν δεν υπάρχουν, έξω από τα χωρικά υδάτα, φάρεύει κανείς όπου θέλει. Είς τα δύο πλοιά θά προστεθή και τρίτον με όλας τας τελειοποιήσεις που θα ιππεόσουν έπι, αυτού οι έτι τών πρώτων πλοιών τεχνικοί και παραποτατοί, θά έπακολουθήσουν τέταρτον—τέμπτον, δέκατον, έκαστοτάν κ. ο. κ. Τα πλοιά αυτά έναλλασσόμενα κατά περιόδους και έποχας και κατευθύνοντας είς τά κατάλληλα πεδία δράσεως, θα άποκομιζουν είς την χώραν μας τόν έναλιον πλούτον, τού όποιου τόσην άναγκην έχομεν διά τόν έπιστιομόν μας.

Έαν υποθέσωμεν, ότι ένα πλοίον άποκομίζει κατ' έλάχιστον οριον 25.000 κιλά ιχθύων μηνιαίως είς δέκα έξορμησεις, που δύναται νά έπιχειρήσῃ κατ' έτος, θα άποκομίστη 250.000 κιλά ιχθύων άριστης ποιότητος. Εκατόν πλοίων, θα άποδώσουν 25.000.000 κιλά, διακόσια πλοίων θα άποδώσουν 50—ή 60.000.000 κιλά κ.ο.κ. Δεύτερα τα μεγαλύτερα πλοία των όποιων ή άποδοσις είνε κατά πολὺ ανωτέρα. Ήδου που γέγκεται τό μυστικόν της οργάνωσεως και προσαγωγής της άλειας είς μιαν χώραν. Είτε το δύναμιν του αλιευτικού στόλου και είς την ικανότητα των έπι των πλοιών ανδρών. "Όλα τα άλλα είνε φιλολογία και άποδειξίς άμαθειάς.

Η ἀφίξεις τῶν δύο ἀλιευτικῶν εἰς τὸν Πειραιό με τὸ πλούσιον ἀλίευμά των, δὲν ἔγινε μόνον ἀφορμή νὰ φάγῃ δὲ Ἐλληνικός λαὸς φάρια ἄσθοντα καὶ εὐθηνά, ἀλλὰ ἔγινεν ἀφορμή νὰ ἀλλάξῃ καὶ ἡ ἐπὶ τοῦ ἀλιευτικοῦ μας ζητήματος νοοτροπία τῶν ἀμροδίων. «Ηκουσαν νὰ λέγεται, διτὶ θά υποβληθεῖ πρότασης ναυπηγήσεως τεσσάρων ἀλιευτικῶν πλοίων ἀνοικτῆς βαλλάσσης, τοῦ πλέον συγχρονισμένου τύπου, ἐντὸς τοῦ σχεδίου ἀνασυγκροτήσεως διὰ τὸ 1949—50. Η πρόταση δὲ θά γίνη ἐμέρους ἑκείνων που πρὸ τινῶν ἀκόμη ἐδδοιάδων ἀντέδρουν εἰς κάθε τοιάντη φύσεως προσπάθειαν, καὶ διετείνοντο, ἀποτεινούμενοι πρὸς τοὺς ἐκπροσώπους της ἀμερικανικῆς ἀπόστολης, διτὶ η ἔξω τῶν Ἐλληνικῶν βαλλασσῶν προσπάθεια είνει τυχοδιωκτισμός καὶ δέοντα νὰ θεωρήται ἀσκόπος πρὸς τὸ πασάν.

Τὸ περίεργον εἶνε, ὅτι παρ' ὅλιγον νὰ παρασύρουν καὶ τοὺς ἀμερικανοὺς πρὸς τὰς ἀπόψεις των, έναν συνέβαινε νὰ ἀναμιχθοῦν εἰς τὴν συζήτησιν καὶ πρόσωπα μὲ εὐρύτεράν την προποτική εἴτε τοῦ ζητήματος. Εύτυχώς πως τὰ γραμμένα δὲν μιτορούν νὰ ἔξαφανσην μὲ τὴν γομολάστιχα. Τὸν λόγον ἐπὶ τῆς ἀνασυγκρότησεως τῆς ἀλιείας μας πρέπει νὰ ξέχουν ἑκεῖνοι ποὺ πιστεύουν, ὅτι ὁ κλάδος οὗτος εἶνε ζωτικής σημασίας διὰ τὴν χώραν μας, ἑκεῖνοι ποὺ ἔχαραδν τὰς κατευθυντήριους γραμματικοὺς πρὶν φθάσουν ταῦτα ἔνα πλοιά. Έὰν συμβῇ τὸ ἐναντίον. τότε—τυφοί, τυφλοίς καὶ πάλιν ὄθιονούν.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

Ο ναυτιλιακός έθνικισμός

Ἡ πρὸ ἡμέρων, καθ' ἀ τηλεγραφεῖται ἔξ Οὐαστικάνος, κυρωθεῖσα ἀπό τὸ Κογκρέσσον ἀπροκαλπίτος διάκρισις τῆς Ἀμερικανικῆς σημαίας εἰς τὰ φορτία του σχεδίου Μάρσαλ, πρέπει νὰ θεωρήται ὡς τὸ σοδαρώτερον πλήγμα, ποὺ ἐδέχθη μέχρι σήμερον ἡ Ἐλευθερία τῶν ἀπό θαλάσσης παγκοσμίων μεταφράμνων. „Ολαὶ αἱ τελευταῖαι ἀποφάσεις τῆς Γενεύης καὶ τῆς Χαβάνας, αἱ τείνουσαι, ἀκριβῶς, εἰς τὴν κατάργησιν τῶν κατὰ χώρας διακρίσεων ἀπονοῦνται καὶ δεν θὰ δύσκολος ἡ πρόθεως τὶ πρόκειται νὰ ἐπανολούθῃ τὴν ἀποφάσιν αὐτῆν τοῦ Κογκρέσου.

Τις αὐτούς τοὺς οὐαστικάνους λέγεται διάκριση παρὰ μὲν εἶναι

Τό καθεστώς της διευθυνομένης ναυτιλίας δεν ημπορεί πάρα πολύ εύρη απόλυτου την δικαιολογίαν και είς τὰ λοιπά κράτη. Καθένα θὰ ἐπιδίωκεν τὴν ὑπὲρ τοῦ ἔθνικοῦ του πλοίουν καὶ κατὰ ποσοστὸν σημαντικώτερον διαφύλαξιν τῶν ίδιων αὐτοῦ μεταφορῶν καὶ δῆλοι αἱ χώραι, αἱ ἀναυτοὶ μέχρι τοῦ πλοέμοντος καὶ ἐπιδίωκουσαι ἡδη την ναυτιλιακὴν τῶν χειραφέτησιν, βάσιμον θὰ ἀνένδουν ἐπιχείρημα ἵνα προώθησον ἔτι μᾶλλον τὴν προσπάθειάν των.

Από τούς ναυτιλιακούς κύκλους δὲν παρέρχεται, πράγματι, ἀπαρατήρητον ἔνα γεγονός, δυνάμενον σὺν τῷ χρόνῳ νὰ προκινδυνεύῃ τὴν ἀσκουμένην δῆθι γεγονίνα εἰς τὰς παγκοσμίους υπέρπετωνίους μεταφοράς ἀπό τὰς Ἕνωμένας Πόλεις, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ ωρίσμενα ναυτικάς χώσας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Είνε τὸ γεγονός τῆς ὀλονέν μεταπολεμικῶν ἀναπτυσσόμενης ναυτιλιακῆς ίσχυος κρατών ελαχίστην ἄλλοτε κεκτημένων χωρητικότητα. Τὸ σύνθολον σχεδὸν τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῶν χωρῶν αὐτῶν διὰ τῶν πλοίων τῶν Εὐρωπαϊκῶν σημιαῖν διεῖχετο πρὸ τοῦ πολέμου.

Αι Ἰνδίαι, ή Ἀργεντινή, ή Βραζιλία, ή Αίγυπτος, ο Καναδάς, ή Αύστραλία, ή Νότιος Ἀφρική χώρις νότι είνε αὐτά και μόνον, σταθερώς προσπαθούν νότι επαυξήσουν τὸ ἐμπορικὸν των ναυτικῶν. Ο ἀντίκτυπος, δέναια, ἀπὸ τὴν προστάθειαν αὐτῆς δὲν ἡμπορεῖ παρό δυσάρεστος νότι είνε διὰ τὰς ἐκ παοαδόσεως ναυτικάς χώρας και τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἀρκεῖ νά σημειωθῇ ὅτι κατὸ τὸ 1948, τὸ τελευταῖον πρὸ τοῦ πολέμου ἦτο, ἐνέψη Ἀρωπαϊκά κράτη, ἄτινα ἔχεπροσώπων τὰ 29 τοὶς ἐκατὸν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, μετέφεραν διά τῶν πλοίων των τὰ 85 τοὶς ἐκατὸν αὐτοῦ και τώρα πάλιν ἔχουν ἐξασφαλίσει τὰ 75 τοὶς ἐκατὸν.

Μία τρίτη δύναμις ναυτική, όχι ολιγάτερων σημαντική των δύο υφισταμένων, τών χωρών της Δυτ. Εύρωπης και τών Ήνωμένων Πολιτειών, τείνει συν τώ χρόνω νό δημιουργηθή. Διατι νό μέλι επικήπτησουν και τά δύο τώρα αναπτυσσόνται ναυτιλιακώς κράτη την καθιέρωση της ἄρχητων 50 + 50 τών φορτίων, πόπως και αί Ήνωμέναι Πολιτείαι και τούτο δεδίσαι καθ' δ μέτρον ή δύναμις της ναυτιλίας των θά τό έπιτρέψει;

Δέν θα πρέπει νὰ παροράται, ὅτι αἱ συναλλαγματικαὶ δυσχέρειαι, ἡ στενότης τῶν διαθεσίμων δολλαρίων, ἐπιτείνει τὴν ἀνάγκην τῶν ἔθνικῶν ἡ ἑκάστην χώραν πλοίων. Ἀρκεῖ νὸ σημειωθῆ ὅτι μόνον αἱ Ἰνδίαι καταδάλλουν ἐπιστρέψαντες περὶ τὰ 165 εἰκαστομύρια δολλαρίων εἰς τὰς ζένας σπομαίας διὰ τὰς μεταφορικὰς των ύπηρεσίας, ἐκ τῶν ὧδοίων τὰ 25 τοῖς ἐκατὸν πληρωνούνται εἰς δολλάρια καὶ τὰ λοιπά εἰς λιρας.

Τά αυτά κατ' ανάλογιαν προβλημάτων ως βάσιμος δικαιολογία άπο την 'Αργεντινή, τὸν Κακαδύν καὶ τάς λοιπάς χώρας, αἵτινες σταθερῶς ἐπιδιώκουν τὴν ναυτιλιακὴν τῶν χειραφέτησιν.

“Υπὸ τὸ καθεστώς τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν διαιρέσεων αἱ ναυτικαὶ χώραι μὲν μικρὰν μεταφοικήν κίνησιν καὶ μὲ γεγάλην ναυτιλίαν (‘Ελλαὶ καὶ Σκανδιναϊκαὶ χώραι) βαρύτερον καὶ ἀμεσώτερον θά̄ ύποστον τὸν ἀντίκτυπον. Τὰ Σκανδιναϊκὰ δῆμος κράτη ἐμφανίζουν τοιαύτην συγκρότησην τῆς χωρητικότητος των, τοιαύτην κατανομὴν εἰς κατηγορίας πλοίων, ώστε νὰ δύνανται μὲ διλγωτέρας ὅπωσδήποτε ζημίας νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν ἀναπτυσσόμενον ναυτιλακὸν Ἑθνικισμὸν. Ή ‘Ἐλλας δῆμος, ἡ καὶ ηδὴ διὰ τὰς μεταφορὰς τῆς φόρου ὑποτελῆς εἰς τὰς ξένας γραμμάς, θά̄ ύποστη τὸν τῷ χρόνῳ περιστολὴν τῆς θαλασσινῆς τῆς δραστηριότητος, τῆς περιοριζόμενης, ως γνωστόν, εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν εἰς χώμα φορτίων. Ήτάντα, κατ’ ἀρχήν, θά̄ ἐπιδιώκουν, σύν τῳ χρόνῳ, νὰ διασφαλίσουν ὑπέρ των πλοίων των χώρων ἀργαγγικαὶ πρώτων ὑλῶν, ὅπως ὁ Καναδᾶς, αἱ Ινδίαι, ή Ἀργεντινὴ κλπ.

Τὸ καθεστὸς τῆς ἐλευθέρας προσφορᾶς τῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν ἐπέτρεψε ἡ ἀναπτυχθῆ καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Τώρα τὸ καθεστὸς τῆς ἐιδυσμόνες ναυτιλίας ἀποτελεῖ τὸν σοβαρώτερον κίνδυνον διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς.

Αυτή καθ' έσυτην ή άρχη τής διακρίσεως, ή διά της άποφάσεως τών 50 + 50 του Κογκρέσου κυρωθείσα, δεν πρόκειται νά εχῃ παρά δυσάρεστα διά το 'Ελληνικού κυρίων φορτηγούν άποτελέσματα. Ή βαθμία και άπο τις άλλας χώρας παραδοχή της θα σημάνε την περιστολήν της ναυτιλίας μας δραστηριότητος, την άνικανοτήτα κάθε μελλοντικής άναπτυξέως. Ο 'Ελλην έφοριστης θα άναψητη καταφύγιον εἰς τας μεγάλας σημαίας, την Αγγλικήν και την Αμερικανικήν, ίνα διατηρήση την έπαγγελτικήν του ύπόστασιν.

LIVIERATO & C^o.

Telegrams: «PIRAMIS»

ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS

PORT SAID

746 P. O. Box 55 P. O. Box
Members of The Baltic and International Maritime Conference.

δηγίας διά καταλλήλου ποσότητος θερμού ἀπεσταγμένου υδατορ και ἀποφυγή καλύψεως του συστήματος διά ένον σώματος.

Τὸ σύστημα διά τὴν ἔγκατάστασιν τῶν ὑδροβεκτοῦ ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου (Ege-hy) στριζεται οὐσιαστικῆς ἐπὶ τῆς ὄρχης τῶν συγκονιωνούντων δοχείων μὲν ὑγρὰ ἀνίστοι εἰδικοῦ δάρους. Σωλὴν σχήματος Ζ συγκονιωνεῖ διέ εἰδικοῦ θαλάμου μὲν τὸν ὑδροθάλαμον διά τοῦ ἑνὸς σκέλους, ἐνώ τὸ ἄλλο σκέλος πληροῦσται ὑπὸ ὑγροῦ δαρυτέρου τοῦ υδατορ, καλουμένου νιζζεν. Διά καταλλήλου διατάξεως τὸ ἑνὸς τοῦ ὑδροβεκτοῦ τοῦ μηχανοστασίου ἐμφανίζομενον ύγρὸν παρέχει τὴν πραγματικήν στάθμην τοῦ υδατορ εἰς τὸν λέβητα. Κατὰ ώρισμένον χρονικά διαστήματα ἡ ὅταν ἡ στάθμη δὲν συμπωνῇ μὲ τὴν πραγματικήν, ἀπαιτεῖται καθαρισμὸς διε εἰδικοῦ υγροῦ καὶ πλήρωσις του συστήματος σύμφωνα μὲ τὰς δόηγίας.

Τέλος τὸ σύστημα ρυθμίζεται τῆς καύσεως (hagan system) ποὺ ἀποτελεῖ οὐσιώδη παράγοντα εἰς τὴν οικονομικήν ἐκμετάλλευσιν καὶ διαληπτικήν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς, ὡς ρυθμίζον τὴν πίεσιν τοῦ ἀτμοῦ καὶ τὴν σχέσιν ἀέρος καὶ πετρελαίου καύσεως. Τὸ δόλον σύστημα λειτουργεῖ τὴν δονθεῖαν πεπιστεμένου ἀέρος 60 λιτρῶν παρεχομένου ὑπὸ ἀεροσυμπιεστοῦ. Πλῆθος δαλβίδων, διαφραγμάτων, σωληνώσων καὶ διακοπτῶν ἀποτελεῖ τὸ δόλον σύστημα. Διά νὰ ἀπλοποιηθῇ ἡ περιγραφὴ του καὶ νὰ γίνη περιστότερον ἀντιληπτή, ὡς ὑποθέσωμεν ὅτι, ἡ πίεσις τοῦ ἀτμοῦ πίπτει κάτω τῆς ἐκ τῶν προτέρων καθορισμένων τῆς διαευθυνόντης δαλβίδος, τοῦ master. Μόλις λοιπὸν τὴν πίεσιν τοῦ ἀτμοῦ κατέλθῃ ἐπὶ τοῦ τυμπάνου τοῦ master ποὺ δέχεται τὴν πίεσιν τοῦ ἀτμοῦ, θα ἔξασκηται μικούτερα πίεσις, δόποτε θὰ κινηθῇ ἡ ναστούς μοχλός, θὰ ἀνοίγη μία δαλβίδη περισσότερου ἐπιτρέπουσα σύτῳ νὰ διέλθῃ ὑψηλότερον φορτίον πεπιστεμένου ἀέρος, τὸ δόποιον, κατευθυνόμενον εἰς τὸν ἐλεγκτήν ροῆς ἀέρος, θὰ μετακινήσῃ τὸ ὑπάρχον ἔνδιολον, ώστε νὰ ἀνοίξῃ περιστότερον τὸ διάφραγμα τοῦ ἀνεμιστήρος, με τὸν ὄποιον συνέδεται διὰ μοχλῶν καὶ περιστότερος ἀέρος θὰ φάσσῃ πρὸ τῶν καυστήρων. Ἀπὸ δὲ τὴν πρακτολούμενην αὐτὴν ἀλλαγὴν τῆς καταστάσεως εἰς τὸν χώρον τῶν καυστήρων ἐπωφελεῖται ὁ ἐλεγκτής ροῆς πετρελαίου μὲ τὸν ὄποιον ἐπικοινωνεῖ προφανός, ὁ δόποιον, ἡ ἐπιτρέψη μεγαλύτερον φορτίον πεπιστεμένου ἀέρος ἐπὶ τοῦ διαφράγματος τῆς δαλβίδος πετρελαίου, εὐρύσκομένης ἐπὶ τῆς σωληνώσεως παροχῆς πετρελαίου εἰς καυστήρας αὐτὴ δὲ μὲ τὴν σειράν της θὰ ἀνοίγη περιστότερον, σάρα μεγαλύτερα πίεσις πετρελαίου πρὸ τοῦ καυστήρα, ἔως δουτὸν τὸ ἀτμοῦ ἐπανελθῃ εἰς τὴν καθωρισμένην τιμὴν καὶ ἀποκατασταθῇ ἡ τάξις. Τὸ ἀντίστροφον συμβαίνει εἰς περιπτώσιν ἀνδρού τῆς πιέσεως τοῦ ἀτμοῦ. Οὐ master, ποὺ εἶναι ὁ γενικός ρυθμιστής, ἐργάζεται καὶ διὰ τὸν δύο λέβητα. Δυνάμεθ διὰ τῆς δαλβίδος μεταφορᾶς νὰ θεωρῶν ὑπὸ τὸν ἐλεγκτὸν μας τὸν ἔνο λέβητα, ἐνώ δὲ ἀλλοὶ νὰ λειτουργῇ αὐτομάτως, δηποτες ἐπίσης εἶναι δυνατὸν νὰ συμβῇ αὐτὸς καὶ διὰ τοὺς δύο λέβητα. Τότε ἡ ἀνωτέρω δαλβίδης θὰ τεθῇ εἰς τὴν θέσιν «ελειτουργία διὰ τῆς χειρὸς» ὡς καὶ ὁ ἐλεγκτής ροῆς ἀέρος καὶ ἡ δαλβίδης πετρελαίου θὰ ἀπομονωθοῦν, τοῦ πετρελαίου παρεχομένου διὲ ἀλληλης σωληνώσεως.

Κατὰ τὸ ἄναμμα τοῦ λέβητος πρέπει νὰ ἔχωμεν πάντοτε λειτουργίαν διὰ τῆς χειρὸς, νὰ ρυθμίζωμεν μόνοι μας τὴν πίεσιν τοῦ ἀέρος εἰς 0,5'', τὴν πίεσιν τοῦ πετρελαίου εἰς 175λ, χρησιμοποιούντες τὸ μικρότερον μέγεθος ἐγχυτήρος (μπέκ), ἐναλλάσσοντες δὲ τὴν θέσιν τοῦ μόνου λειτουργούντος καυστήρος καὶ σθνούντες αὐτὸν κατὰ διαλέματα, ώστε ὁ ἀτμός να ἀνέλθῃ εἰς τὴν κανονικὴν πίεσιν ἐντὸς 2½ ωρῶν, τούλαχιστον. Τότε ἔρχομεθα εἰς τὴν αὐτομάτων λειτουργίαν, ἐνεργούμενον ἐπὶ τοῦ master ρυθμίζοντες αὐτὸν διὰ τὸν δέκιτην τοῦ καπτνοῦ ἡ τὴν καπνοδόχον νὰ μὴ ἐέρχηται μαύρος καπνός, που σημαίνει ἐλλειψιν ἀέρος καὶ ατελή καυσίν η ἀσπρος καπνός, που σημαίνει πλεόνασμα ἀέρος, παρὰ ἐνα τίχοις ὄρατης ὁμίλης. Οὲν δόγμα ρυθμιστής ἐχει ωρισμένην διά καθε μέγεθος ἐγχυτήρος, ώστε καλὸν εἶναι νὰ χρησιμοποιούμενον εἰς δόλους τοὺς καυστήρας τὸ αὐτό μέγεθος, ἀλλως τὸ σύστημα δὲν θὰ ἀποδώσῃ πλήρως καὶ ὁ λέβητος θὰ υφίσταται ἀνίστοιν καταπόνησην. Εἰς τὴν θέσην αὐτῆς διατρούμενον τὸν ρυθμιστὸν ἐδέσσοντος θὰ παραμένην ἡ αὐτὴ ἔντασις καύσεως, πλὴν τῆς περιπτώσεως τοῦ καθωρισμοῦ τῶν αὐλῶν, που αὐδανούμεν τὴν πίεσιν τοῦ ἀέρος 1—2 ἵντσες, ἐπαναφέρομεν δὲ μετὰ τὸν καθωρισμὸν τὸν ρυθμιστὸν εἰς τὴν ἀρχικήν θέσιν.

Οταν καὶ οἱ δύο λέβητες λειτουργούν αὐτομάτως πρέπει διὰ τὴν καλυτέρων ἀπόδοσιν νὰ ἐπιτύχωμεν τὰς αὐτὰς πίεσεις πετρελαίου καὶ ἀέρος, τὸ master νὰ εἶναι εἰς θέσιν 40—60 τῆς κλίμακος του. «Ἄνω τῶν 60 α-

παιτεῖται ἐντατικῷτερά καῦσις, δηλαδὴ περισσότεροι καυστῆρες ἐν λειτουργίᾳ ἢ μεγαλύτεροι ἐγχυτήρες. Τὸ ἀντίθετον διά τιμὴ κάτω του 40. Μικρὰ διαφορὰ ἐλκυσμοῦ εἰς τοὺς δύο λέβητας καὶ πιεσεως πετρελαίου ρυθμίζεται διά εἰδικῆς βαλδίδου.

Τὸ σύστημα λοιπὸν τὴν ἀποτελεῖται ἀπὸ λεπτούς καὶ πολυπλόκους μηχανισμοὺς διὰ τὴν ρύθμισιν καὶ συντήρησιν τῶν ὅποιων ἀπαιτεῖται προσοχὴ καὶ ἀποφυγὴ σκοτῶν χειρισμῶν. Ή γράμματος τοῦ πεπιστεμένου ἀέρος πρέπει νὰ καθαρίζεται καὶ ἐλέγχεται ὡς πρὸς διαρροάς. Ή ύγιασις εἶναι ἀδύνατον νὰ λείψη ἀπὸ τὸν πεπιστεμένον ἀέρα, εἴς αὐτῆς δὲ ὑπάρχει πάντοτε ὑδωρ εἰς τὸ σύστημα, ποὺ πρέπει νὰ ἀφαιρῆται διὰ τῶν κρουών τῶν φίλτρων.

Ἐντὸς τοῦ λειτουργούντος πετρελαίου, ἔργασμονοι ἐναλλάξ, με κατάλληλον σωλήνωσιν καὶ ἐπιστομία πρὸς ἀποστολήν εἰς περίπτωσιν διασπορῆς. Ή ἐπιτυχανούμενον διὲ αὐτῶν τὸ πεπιστεμένον ἀέρα πρέπει νὰ γίνη περιπτώσιν διασπορῆς. Ή ἐπιτυχανούμενον διὲ αὐτῶν τὸ πεπιστεμένον ἀέρα πρέπει νὰ γίνη περιπτώσιν διασπορῆς.

Ἐκ τῶν δύο προθερμαντήρων τοῦ τροφοδοτικοῦ υδατορ, πρώτης καὶ δευτέρας διαθεβατίσεως, ο τελευταῖος εἶναι συνήθους τούτου εἰν ἀντίθεσει πρὸς τὸν πρώτον ποὺ παρουσιάζεται ἐνδιάφερον, διότι ἀφ ἐνὸς προθερμαντήρα πρέπει νὰ διάρκειεται διὰ ἀκροφυσίου εἰς τὸν θάλασσαν ψευδαίσεως διὰ τὸν ἀναμιγνύεται με μὲ τὸν ἀτμὸν τὸν προερχόμενον ἀπὸ τὰς ἔξατμησεις τῶν δοθητικῶν μηχανημάτων ἡ τὴν μηχανῆς πλεσεος 10—12 λ. Ο ατμὸς ἀναμιγνύεται μὲ τὸ υδωρ ἀφ' ἐνὸς μὲν δερματίνου εἰς τὸν πρώτον ποὺ εἶναι συνήθους τούτου εἰν ἀντίθεσει πρὸς τὸν πρώτον ποὺ παρουσιάζεται ἐνδιάφερον διέλθηται τὸ μίγμα δι' εἰδικῆς δαλβίδος ἡ ὅποια προστατεύεται απὸ τὰς δονήσεις τοῦ πλοίου διὰ συστήματος ἐλαστηρίων καὶ μοχλῶν. Καὶ τὸ μὲν υδωρ πρέπει εἰς δεσμευτή, δὲ δὲ πολειτόπομενος ἀπό μαζεύεται μὲ τὸν ἀέρα ἀνερχόμενοι δερματίνουν τὸ κατεχόμενον υδωρ, ψυχόμενοι δὲ ἐνὸς μικροῦ ψυγείου, διά τοῦ διόποιού διέρχεται τὸ υδωρ κατὰ τὴν εἰσοδόν του εἰς τὸν προθερμαντήρα, ἔξερχονται εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν. Δομηπτήρες μὲ τὴν προστηράσσουν τὴν μεγίστην καὶ ἐλαχίστην στάθμην τοῦ υδατορ, εἰνές διὸ τοῦ προθερμαντήρος, κινούμενοι ἀνάλογα μὲ αὐτὴν, ώστε νὰ ἐπιτρέψουν τὴν δι' εἰδικῶν δαλβίδων παροχὴν πεπιστεμένου ἀέρος ἐπὶ δαλβίδος ἡ τὴν σωληνώσεων τῆς συμπληρωσεως τοῦ τροφοδοτικοῦ υδατορού.

Θὰ ἀσχοληθῶ κατωτέρω μὲ μερικὰ δοθητικὰ μηχανημάτα, τὰ δόποια διαρύνουν περιστότερον εἰς τὴν κανονικήν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς. Σπουδαιότερον δὲ δόλων εἶναι δοθητικὴ γεννήτρια, της δόποιας ἡ ἀποστολὴ εἰνε ἔξ ίσου σοβαρά μὲ τὴν τῆς κυρίας μηχανῆς, σταμάτημα δὲ αὐτῆς θὰ νεκρωσῃ τὰ πάντα. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ὑπάρχουν δύο, ἔργασμον εἰν αλληλησίᾳ πεπιστεμένους μικρούς πετρελαίους, τοῦ πρώτου ποὺ εἶναι συνήθης τοῦ προθερμαντήρος, κινούμενοι ἀνάλογα μὲ αὐτὴν, ώστε νὰ ἐπιτρέψουν τὴν δι' εἰδικῶν δαλβίδων παροχὴν πεπιστεμένου ἀέρος ἐπὶ δαλβίδος ἡ τὴν σωληνώσεων τῆς συμπληρωσεως τοῦ τροφοδοτικοῦ υδατορού.

Η δοθητικὴ γεννήτρια ἀποτελεῖται ἀπὸ ἔνα ἀτμοστρόβιλον μὲ τρεῖς διαθεβατίσεις ἀπὸ δύο σειράς πετρουγίων ἑκατόστος, ισχύος 525 κιλοβατ., 5645 στροφῶν, πιεσεως ἀτμοῦ 450 καὶ θερμοκρασίας 700 F. Διὰ συστήματος δοθητων τροχών αἱ στροφαὶ πτίπουν εἰς 1200, ἐπὶ ἐνὸς δὲ ἀρχοντος εἰνε προστηρομεναι πρετρει γεννήτριαι ἡλεκτρικοῦ ρεύματος. Η πρώτη ἐναλλασσομενον τριφασικοῦ ρεύματος, ισχύος 400 κιλ., τάσεως 450 δολ., συγχότητος 60 κύκλων καὶ συντελεστού δυνάμεως 0,8, παρέχει ρεύμα διά τὴν κίνησιν τῶν δοθητικῶν μηχανημάτων καὶ φωτισμὸν μέσω μετασχηματιστοῦ, ποὺ ὑποβιδάζει τὰ τάσιν εἰς 115 δολ. Η δευτέρα συνεχούς ρεύματος ισχύος 75 κιλοβατ., τάσεως 110 παρέχει ἀποκλειστικῶν ρεύμα

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



Docking, undocking and moving ships in New York harbor is just one of the tasks that keeps Moran's diversified fleet of Diesel-electric tugs busy day in and day out. The company's powerful deep-sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE, - NEW YORK. - CABLE: "MORANTOW,"
NEW YORK • NORFOLK • NEW ORLEANS • SAN FRANCISCO

**A. E. SHEPPARD & CO.
brokers for
STEVEDORING, TOWAGE, STORES & PROVISIONS
TALLYING, WATER, REPAIRS, Etc.**

We have correspondents at over 1,000 ports throughout the World, and are free to negotiate with all contractors in the interests of Shipowners.

We are not committed to any contractors & work entirely for Owners.

OWNERS ARE INVITED TO MAKE USE OF OUR EXCLUSIVE SERVICE

Apply to:
**A. E. SHEPPARD & CO.
«ETHELBURGA HOUSE»
91-8, BISHOPSGATE, LONDON E. C. 2
Telephone: LONDON Wall 2281.
Cables: AESALPORTS, LONDON**

Contractors and/or agents are invited to cooperate by sending us latest information

διὰ τὴν διέγερσιν τῆς κυρίας μηχανῆς, γεννητήριας καὶ κινητήρος, ἐκ τούτου δὲ καταφάνεται ὅτι σταμάτημα τῆς δονθητικῆς θά προκαλεῖται ἀμεσον τοιούτον καὶ τῆς κυρίας μηχανῆς. Ἡ τρίτη, τέλος, συνεχούς ρεύματος 55 κιλ., τάσεως 120 βόλτ., παρέχει ρεύμα διὰ τὴν διέγερσιν τῶν δύο προπονημένων διὰ μερικὸν φωτισμοῦ καὶ τὴν γυροσκοπικὴν πυξίδα. Μέσω ιμάντων ἐκ τοῦ ἄκρου τοῦ ἀξόνου κινούνται δύο μικραὶ γεννητήριαι, αἵτινες ἐπενεργοῦνται αὐτομάτως ὡς ρυθμισταὶ τῆς τάσεως.

Οἱ πρὸς μείωσιν τῶν στροφῶν ὀδοντωτοὶ τροχοὶ εἰνες κλεισμένοι ἐντὸς χώρου εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ ὅποιού σχηματίζεται δεξαμενὴ ἑλαῖον λιπάνσεως ἐκ τῆς ὅποιας ἀντλίας λαμβάνουσα τὴν κίνησιν ἐκ τοῦ ἀξόνου τῶν γεννητηρῶν, ἀναρροφᾶ καὶ καταθίβει ἑλαιον λιπάνσεως πρὸς τὸ σύστημα τοῦ ρυθμιστοῦ καὶ μηχανισμοῦ ἀσφαλείας, ἀπτίτη, με πίεσιν 50—60 λ., καὶ πρὸς τὰ ἔδρανα μέσω μειωτικῆς βαλδίδος καὶ φίλτρων με πίεσιν 10—12 λ., με ἐπιτρεπόμενον δὲ ὄριον θερμοκρασίας 110—130ο F. Τὸ ἔλαιον διερχόμενον διὰ μικροῦ ψυγείου με κυκλοφορίαν θαλάσσης, φύχεται πρὸ τῆς εἰσόδου εἰς τὰ ἔδρανα. Ἀνώτερον δριον θερμοκρασίας κατὰ τὴν ἔξαγωγὴν ἀπὸ τὰ ἔδρανα 160ο F. Σημειώτεον, ὅτι ἡ πίεσις τῆς θαλάσσης πρέπει νὰ εἰνε κατωτέρα τῆς τοῦ ἑλαίου, ἵνα τυχούσῃ διαρροὴ τοῦ ψυγείου ἀνάμειν τὴν θαλάσσης με τὸ ἔλαιον λιπάνσεως, ρυθμιστικὴ δὲ βαλδίδης ρυθμίζει τὴν ἐν λόγῳ πίεσιν. Μία δονθητικὴ χειροκίνητος ἀντλία, ἐφωδιασμένη με βαλδίδης ἑλέγχου διὰ νὰ μὴ ἐπιτρέπουν τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ ἔλαιου μέσω αὐτῆς, παρέχει ἔλαιον κατὰ τὴν Ἑκκίνησιν διὰ τὴν λιπάνσεων καὶ διὰ τὸ ἀνοιγμα τῶν βαλδίδων εἰσαγωγῆς τοῦ ἀτμοῦ.

Τὸ σύστημα παροχῆς αὐτοῦ, τοῦ ρυθμιστοῦ καὶ τοῦ «τρίπτ», εἰνε σχεδὸν ὅμοιον με τὸ κυρίας μηχανῆς. «Ἄξιοσημέτως διαφορά εἰνε ἡ τῶν πέντε μικρῶν βαλδίδων ἀντί μιάς στραγγαλιστικῆς, με διαφορετικὸν μῆκος βάκτρων, ἵνα μὴ καὶ οἱ πέντε ἀνοιγούν συγχρόνως, ἡ Ἐλλειψις χειροστρούον τῆς μηχανῆς ἐπομένων καὶ ἡ σταθερά αὐτῆς ταχυτῆς καὶ συνοήτης. Ἡ βαλδίδης ἑλέγχου τοῦ δι' ἔλαιου ρυθμιστοῦ ὑφιστάσει τὴν ἐπίδρασιν τοῦ ρυθμιστοῦ μεταβαλτῶν βαρύνων, ὡς, καὶ εἰς τὴν κυρίαν μηχανήν, καὶ τοῦ μηχανισμοῦ συγχρονισμοῦ, ἐπὶ τοῦ ὅποιού ἐνέργουμεν διὰ τῆς χειρὸς ἡ μέσω μικροῦ κινητήρος ἐκ τοῦ πινακοῦ, ἀφ' ἐνὸς διὰ νὰ καθορίσωμεν τὴν θέσην τῆς βαλδίδης ἑλέγχου καὶ τὴν ταχυτήτα τῆς μηχανῆς, ἀφ' ἐτέρου διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου ἐκ τῆς μιάς γεννητρίας πρὸς τὴν ἄλλην. Καλὸν εἰνε νὰ μὴν ἐνέργουμεν ἐπὶ τοῦ υπομοχλίου τοῦ μοχλοῦ τοῦ μηχανισμοῦ αὐτοῦ οὔτε ἐπὶ τῶν περικοχλίων ποὺ καθορίζουν τὰ δρισί τῆς ταχυτῆτος, ἡ ρυθμιστοῦ δὲ αὐτὴ νὰ ἀνατίθεται εἰς ἐργοστάτων ποὺ δισέθεται τὰ κατάλληλα μέσα ρυθμίσεως. Διακλάδωσις ἀτμοῦ 1—2 λ., διὰ τὸ σφράγισμα τῶν στυπειοθίτων, πλήθη δὲ θλιβομέτρων, θερμομέτρων καὶ ἡλεκτρικῶν ὄργανων ἐπιτρέπουν τὴν παρακολούθησιν τῆς λειτουργίας. Η μετὰ τὴν Ἑκκίνησιν τοῦ ἀτμοστροβίλου ἡ μεταφορά φορτίου εἰνε κάπτων πολύπλοκος, εἰνε δὲ ἀπάραστος ἡ ἀκριβῆς ἐφαρμογὴ τῶν ὅδηγιών χειρισμοῦ καὶ πλήρης κατανόσιτος αὐτῶν.

Εἰς περίπτωσιν ποὺ καὶ αἱ δύο δονθητικαὶ γεννητρίαι θὰ ὑποστοῦν βλάβην καὶ τὰ πάντα νὰ ἔχουν νεκροῦ, μία μικροτέρα δονθητικὴ γεννητρία, ισχύος 50 κιλ., ἐναλλασσομένου τριφασικοῦ ρεύματος, τάσεως 440 βόλτ. καὶ συνοήτης 60 κ., ἥτις λειτουργεῖ με πίεσιν ἀτμοῦ 75 λ., καὶ ἔξαγωγην εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν, δύναται νὰ διατηρήσῃ ἐν ἐνέργειᾳ ἔνα μόνον λέπτον με μειωμένας τιμάς, ἀρκετάς δύος διὰ νὰ θέσουν εἰς κίνησιν μίαν ἐκ τῶν δύο ἄλλων καὶ ἀποκατασταθῆ ἡ ταξίς. Ἡ μικρὴ αὐτὴ γεννητρία κινεῖται ἀπὸ ἔνα ἀτμοστρόβιλον ἡ πετρελαιομηχανῆς. Ὁ ἀτμοστρόβιλος ἔχει δύο σειρὰς πετρελαϊών, 3600 στροφῶν καὶ φυγοκεντρικὸν ρυθμιστήν ποὺ διατηρεῖ σταθεράν τὴν ταχύτητα τῆς μηχανῆς, μηχανισμοῦ δὲ ἀσφαλείας πρὸς προστασίαν αὐτῆς εἰς περίπτωσιν ἀποτυχίας τοῦ ρυθμιστοῦ. Οὕτως ἀποτελεῖται ἀπὸ ἕνα πέριον, ἐκκεντρικῶς τοποθετημένον ἐπὶ τοῦ κυρίου ἀξονος καὶ ἔνα ἑλατήριον ποὺ συγκρατεῖ αὐτὸν. Ὁταν ἡ μηναγὴ ὑπερταχυνθῇ, θὰ ὑπερνίκησῃ τὴν τάσιν τοῦ ἑλατηρίου, θὰ προσκρούσῃ ἐπὶ ἐνός μοχλοῦ ποὺ θὰ κλείσῃ τὴν βαλδίδη τοῦ ἀτμοῦ. Ὑπάρχει εἰς διέγερτης 1 κιλοδάτη καὶ τάσεως 120 βόλτ., ἀπ' εὐθείας συνδεδεμένος ἐπὶ τὴν γεννητρίας, ἡ δὲ ψυξῆς τοῦ ἑλαίου λιπάνσεως γίνεται με κυκλοφορίαν θαλάσσης γύρω απὸ τὰ ἔδρανα.

Ἐκ τῶν ἀντλιῶν τοῦ πλοίου αἱ περιστροφαὶ εἰνε περιστροφικαὶ, ἡ ἡλεκτροκίνητοι, πλὴν τῶν δύο τροφοδοτικῶν διὰ τὰ περιστρότερα πλοία, ποὺ τὰς κινεῖ ἀτμοστρόβιλος δύοις τύπου πετρελαϊών με τὴν προηγουμένην καὶ τριῶν ἄλλων πετρελαϊών συνήθους τύπου διὰ τὴν δονθητικὴν τροφοδότησιν καὶ μεταφορὰν πετρελαϊού. Ἐκ τῶν ἡλεκτροκίνητων ἀλλαὶ μὲν εἰνε κατακόρυφοι καὶ ἀλλαὶ ὄριζόντιοι μὲν ἐνσφαίρους τριβεῖς, τῶν δὲ περιστροφαὶ ὡρισμένων οἱ στυπειοθίταις σφραγίζονται διὰ τοῦ υγροῦ διὰ τὸ ὄποιον εἰνε ἐγκατεστημένα. Δὲν παρουσιάζουν οὐσιώδεις διαφοράς ἀπὸ τὰς συνηθισμένας περιστροφικὰς ἀντλίας, ἀπατούν δὲ κατὰ ὠρισμένα χρονικὰ διαστήματα τριῶν ἡ ἔνη μηνῶν, ἀνάλογα μὲ τὰς ὠραῖς λειτουργίας, καθαρισμὸν τοῦ κινητήρος, ἔδρανων, εκ νέου λιπάνσεων καὶ μετὰ προσοχῆς ἀλλαγὴν καὶ ρύθμισιν τῶν παρεμβούσμάτων. Διὰ κάθε κινητήρα ὑπάρχει χωριστὸν κιβώτιον μὲ ἔνα συνήθη διακόπτην, ἔνα αὐτόματον διὰ τὴν περιπτώσιν υπερφορτώσεως, ἔνα κύκλωμα διὰ τὴν ἐνδεικτικὴν λυχνίαν λειτουργίας του

εἰς τὸν πίνακα καὶ ἀσφάλεια. Διὰ τὰς ἀντλίας φορτίου, ποὺ εἶνε τρεῖς μεγάλαι, 150 πίπτων καὶ ἀπόδοσεως 2000 γαλόνιαν ἀνά λεπτὸν ἑκάστη, καὶ δύο μικραὶ διὰ τὴν ἀποστράγγισην τῶν δεξαμενῶν φορτίου, ὑπάρχει χωριστὸς πίνακας ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως. Οἱ κινητήρες τῶν ἀντλιῶν φορτίου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου κινούνται ἐκ τοῦ ρεύματος τῆς κυρίας γεννητρίας μέσω μετασχηματιστοῦ ποὺ τὸ ὑποβιδάζει ἀπὸ 2300 εἰς 440 βόλτ. Ὁταν δημως εύρισκωμεθα ἐν δρυμῷ διὰ τὴν ἑκάστρωσιν τοῦ πλοίου πρέπει νὰ τεθῇ εἰς λειτουργίαν ἡ κυρία γεννητρία ἡ ὀποία τότε θὰ διδη προφανῶς ρεύμα μόνον διὰ τὰς ἀντλίας τοῦ φορτίου. Ἐλάχιστον δριον συχνότητος λειτουργίας τῶν κινητήρων τῶν ἀντλιῶν φορτίου εἶνε 45 κ., ἐὰν δὲ συχνότητας κατέληπτη χαμηλότερον λειτουργεῖ αὐτόματος διακόπτης, διακόπτην τὴν παρονήν ρεύματος. Ἐπιπροσθέτως δύνανται νὰ λειτουργήσουν καὶ μὲ ρεύμα παρεκμόνευτον ὑπὸ τῶν δονθητικῶν γεννητρῶν, μιὰς δι' ἑκάστην ἀντλίαν, μὲ σταθεράν δημως συχνότητα τῶν 60 κ. Ἡ χρονισμοποίησης αὐτοῦ τοῦ κυκλώματος γίνεται συνήθη προκειμένου περὶ δενζίνης ἡ ἐλαφροῦ ἑλαιοῦ.

Θὰ ἀπῆται πολὺς χρόνος καὶ πολὺς χώρος ὡς καὶ πλῆθος σχημάτων διὰ νὰ περιγραφούν λεπτομερῶς ἡ ἑκκίνησης τῆς κυρίας καὶ δονθητικῆς γεννητρίας, οἱ διάφοροι χειρισμοὶ αὐτῶν τοῦ πινακοῦ, διάφοροι αὐτόματοι μηχανισμοὶ, προθεμαντῆρες, ψυγεία, βραστήρες, ἀεροσυμπιεσταί, τὸ ἡλεκτρούδραυλικὸν πηδάλιον, ἡλεκτρικά κυκλώματα καὶ σωληνώσεις ἀτμοῦ, ἑλαιοῦ, τροφοδοτικὸν ὑδατοῦ, ὡς καὶ τῆς παροχῆς θερμοῦ θαλασσίου ὑδατοῦ διὰ τὰς δεξαμενές φορτίου τὸν εἰδίκιων στροβίλων. Ἐκ τῆς συντόμου αὐτῆς περιγραφῆς καθίσταται φανερόν, ὅτι μὴ εἰδίκευμένον προσωπικὸν θὰ συμνατήσηται πολλὰς δυσκολίας καὶ αὐτὸν εἰνε ἔνα ἀπὸ τὰ μειονεκτήματα τῶν μηχανῶν αὐτῶν, διότι τὰς περισσότερας φορτίων αἱ ζημιαὶ ὀφείλονται εἰς ἀγνοίαν, ἀδεξιότητα ἡ ἀπρόσεξιαν. Ἀσφαλῶς μίας βλάβης εἰς τὸ ἡλεκτρικὸν μέρος πιθανὸν νὰ είνε δύσκολον καὶ νὰ ανευρέσῃ καὶ νὰ ἀποδιορθωθῇ εντὸς τοῦ πλοίου καὶ ὑπάρχει δέσμος αἴτιος της περιστροφῆς τοῦ πινακοῦ ποὺ προσεκτίστηκε αὐτὸν τοῦ παρουσίας τοῦ πινακοῦ, διὸλαδή, ὁ ἔνεκα μὴ ἀναστροφῆς τῆς κινήσεως πρόσθετος ἀτμοστρόβιλος τοῦ ἀνάποδα, πλεονεκτῶν δὲ τῶν ἄλλων ναυτικῶν μηχανῶν, διότι ἔχουν χαυπηλὴν κατανάλωσιν λιπαντικοῦ, δὲν υπάρχει τοιούτον εἰς τὰς ἔξαγωγας τοῦ ἀτμοῦ, προκαλούν μικροτέραν δόνησην, δύσιομόφρον στρέψιν, δὲν υπάρχουν ἐπιόψειαι μὲ τριβάς, πλὴν τῶν ἔδρανων, ἔχουν μεγαλυτέραν ίκανότητα ὑπερφορτώσεως, κατασκευάζεται μία καὶ μόνον μηχανή μεγάλης ἑπταποδίνης τοῦ καθαριότητος καὶ τὸ σπουδαιότερον εἰνε οἰκονομικώτεραι, διότι δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν ἀτμόν ὑψηλοτέρας πιεσεώς καὶ θερμοκρασίας ὡς καὶ μεγαλύτερον κενὸν ἀπὸ τὰ πλινθρωπικά. Τὸ πρόβλημα τῆς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς πλοίου εἶνε, ὡς γνωστόν, ἀρκετά πολύτοκον, ἔξαρτόν περισσούντων ἀπὸ τὸν τύπον τοῦ προσωρισμοῦ τοῦ πλοίου, ἐκ τῶν ταξιδίων που θὰ ἐκτελή, τοῦ χώρου που θὰ διασέθεται, τὸ βάρος τοῦ φορτίου που θὰ μεταφέρει, τὸ ἀρχικὸν κόστος ἔξοδα κινήσεως καὶ τὴν τιμὴν καυσμού εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ποὺ ἔχει ἀπασχολήσαι. Τὸ στροβίλοηλεκτρικὸν σύστημα εἶνε, δημως, καταφανῶς οἰκονομικώτερον προκειμένου περὶ μεγάλων πλοιών επιβατηγῶν ἢ καὶ μικτῶν, δὲς ἐπίσης καὶ διὰ ἑπταποδίνης αἴνωτέρων τῶν 5000 πίπτων καὶ κυρίων διὰ δεξαμενόπλοια. Παρέχουν εἰς αὐτά μέσον ταχύν καὶ οἰκονομικόν διὰ τὴν ἑκάστρωσιν τοῦ φορτίου των, χωρὶς ίδιας τείτερων ἐγκαταστάσιν διὰ τὴν κινήσην τῶν ἀντλιῶν. «Ἔτοι τὰ T2 κατορθώνουν νὰ μεταφέρουν 17000 τόνους μὲ μέσην ταχύτηταν 14 μιλῶν, κατανάλωσιν 50 τόνων περίποτο, καὶ νὰ ἑκοφτώνουν περὶ τὰ 6000 γαλόνια ἀνά λεπτόν».

Τὰ ἀντότερα, ἐπαναλαμβάνων, προϋποθέτουν εἰδίκευμένον προσωπικόν, θὰ ἔπιει διακείνυτος ἀπὸ τὰς δονθητικὰς ἀντλίας λειτουργίαν καὶ συντήρησιν τῆς μηχανῆς καὶ τῶν μηχανημάτων, δεδομένου ὅτι καὶ ἡ ἐλαχίστη ἀμέλεια ἡ ἀπροσεξία δυνατῶν νὰ προκαλέσῃ τεραστίας ζημιάς, δημως ἀποδικεύεται καὶ ἐπιστοκής διατάξιμης ἀντλίας πετρελαϊκού περιοδικού, σύμφωνα μὲ τὴν ὄποιαν τὰ 90% τῶν ζημιῶν προκαλούνται ἀπὸ τὸ προσωπικόν, μόνον δὲ τὰ 10% ὀφείλονται εἰς φθοράς, ποὺ καὶ αὐτῶν ἀκόμη, διὰ καταλλήλων παρακολούθησης, δύνανται νὰ περιορισθῇ ἡ ἐκτασίας εἰς ζημιάς. Τὰ πρέπει, λοιπόν, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὰς μηχανᾶς αὐτὰς νὰ αποκτήσουν μεγαλυτέρην ἐμπιστοσύνην εἰς τὰ διδλιά νειρισμῶν καὶ συντηρήσεως τῆς μηχανῆς καὶ τῶν διαφόρων μηχανημάτων, νὰ μελετοῦν αὐτὰ καὶ νὰ ἐφαρμόζουν μὲ σχολαστικότητα τὰς δόησις των. Μὲ τὴν πρόσδοτην διημηχανίας ἔχει ὅδη ἀρχίσει ἡ περίοδος νὰ παίζῃ τὸν μοναδικὸν ρόλον. Τὰ διαρέα καὶ διαδυκίνητα μηχανήματα ἀντικαθίστανται μὲ ἐλαφρά καὶ πολύστροφα, αἱ δὲ χειρουργικαὶ ἐπεμβάσεις πρέπει νὰ γίνωνται μόνον εἰς περίπτωσιν ἔξαιρετικῆς ἀνάγκης, καθ' ὅσον ἀνίσος κατανομή τοῦ διάρους ποὺ προκαλέσῃ καταστροφήν τοῦ πολυστρόφου μηχανήματος.

K. ΔΑΝΙΟΛΟΣ

Telephone: WHitehall 4-8835

ORION SHIPPING &

MANAGERS

OPERATORS

80 BROAD STREET.

TRADING CO., INC.

AGENTS

BROKERS

NEW YORK, N.Y.



Γαλλία

‘Η γραμμή τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ

Μὲ τὴν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς 'Ιουλίου ἐπάνοδον εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν τοῦ ὑπερωκεανούς «'Ιλ ντε Φράνς», ἐπισκευαζόμενον ἡδη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαΐν Ναζαίρ καὶ μὲ τὴν ἀνακατασκευὴν τοῦ «Λιμπέρτε», παραδιδομένου τὴν ἄνοιξιν τοῦ 1950, ἡ «Γαλλική Υπερωκεανὸς Ατμοπλοία» ἐπαναλαμβάνει τὴν προπολεμικὴν τακτικὴν ἔδομαδισιαν γραμμῆν τῆς μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Γαλλίας καὶ τῆς Νέας Υόρκης. Σημειούται ἐπί εὐκαιρίᾳ, ὅτι τὸ «Λιμπέρτε», 47.946 τ. γκρός, εἶναι τὸ τρίτον εἰς μέγεθος ὑπερωκεανού ἐν τῷ κόσμῳ, μετὰ τὰ δύο βρετανικά «Κουνίγ». Μετὰ τὴν συμπλοκὴν τῆς ἀνακατασκευῆς τῆς Βαρούσιας ἀσθὴν ἐντὸς διάφορων εἰς πλούτον διακοσμήσεως, εἰς ἀνέσεις, ίσως δὲ καὶ εἰς δύκον, παρ. ὅτι πᾶν ὑπὸ τὴν γερμανικὴν σημαίαν ως «Εὐρώπη». Ή αἰσθητικὴ τοῦ γάλλου τεχνίτην ἐκπροσωπεῖται εἰς τὴν διαρρύμασιν ὅλων τῶν θέσεων καὶ τῶν κοινωχρήστων χώρων τοῦ ὑπερωκεανού. Ωρισμέναι τροποποιήσεις τοῦ σκάφους προστίναι δι'. εὐνόητος λόγους μυστικά. Φαίνεται πάντως ὅτι τὸ «Λιμπέρτε» θὰ ἀναπτύξῃ ἡδη ταχύτητα μεγαλύτεραν τῆς ἀρχικῆς του.

Γερμανία

Ἐπετράπησαν αἱ ναυπηγήσεις

Χωρὶς νὰ γνωσθοῦν εἰσέται σχετικὰ λεπτομέρεια, ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμέρων ἡ ληφθεῖσα ἐν Λονδίνῳ ἀπόφασις τῶν συμμάχων, ἀναφορικῶς μὲ τὴν διάλυσιν τῶν γερμανικῶν βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως ἐπετράπη εἰς τοὺς γερμανοὺς ἡ ναυπηγήσις ὀκεανοπόρων πλοίων χωρητικότητος μεχρις 7.000 τόνων. Ἀποτελεῖ τοῦτο μίαν σημαντικὴν ὑποχώρησιν ἐναντὶ τῶν ἐν ίσχυι περιορισμῶν, ἐπὶ τῇ δάσει τῶν ὄποιων ἐπετρέπετο ἡ κατασκευὴ πλοίων μέχρι 300 τόνων, ἀνηκόντων κυρίως εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἀλιευτικῶν.

Ἐγνώσθη ἀκόμη, ὅτι ἡ ταχύτης τῶν νέων γερμανικῶν πλοίων δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβαίνει τὰ 12 μῆλλα καὶ δῆτα μόνον σκάφη καταναλίσκοντα γαιάνθρακα ἐπιτρέπεται νὰ κατασκευάζονται εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα. Οἱ γενιανοὶ ἐφοπλιστικοὶ καὶ ναυπηγοὶ κύκλῳ ἐξεδήλωσαν τὴν ἴκανοποιίσιν τῶν διὰ τὴν συμμαχικὴν ταύτην ἀπόφασιν τὴν ὄποιαν θεωροῦν ὡς ἀπαρχὴν ἀπελευθερώσεως τῆς γερμανικῆς βιομηχανίας ἀπὸ τὰ δεσμὰ τῶν ἀπαγορευτικῶν συμφωνιῶν τοῦ Πότσδαμ.

Ήνωμ. Πολιτεῖται

Τὰ φορτία τοῦ σχεδίου Μάρσαλ

Κατὰ τοὺς μῆνας 'Ιανουάριον καὶ Φεβρουάριον τὰ 43% μόνον τῶν ἔχαρθντων ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας φορτίων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ἐφοτρώθησαν ἐπὶ ἀμερικανικά πλοίων. Ἐκ τοῦ ποσοστοῦ αὐτοῦ, 10% μετεφέρθησαν ἀπὸ τὰ σκάφη τὰ ἀπασχολούμενα παρὰ τὴν στρατιωτικῆς διοικήσεως καὶ συνεπῶς μόνον 33% ἀνέφερον εἰς τὸν ἰδιωτικὸν ἐφοπλισμόν, ἐναντὶ τῶν 50% τῶν ὑπὸ τοῦ σχετικοῦ νόμου καθοριζομένων. Ἡ «Ἐνωσίς» τῶν ἀμερικανικῶν ἐφοπλιστών ἀνακοινώστηκε τούς ἀνώτερους ἀριθμοὺς προσέθηκεν, ὅτι ἐλάχιστον ὑπῆρξε τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς τοῦ ἀμερικανικοῦ σκαφῶν εἰς τὰ φορτία τοῦ σχεδίου, τὰ εἰς παραλαβὴν τῶν ναυτικῶν χώρων τῆς Βορείου Εὐρώπης.

Πράγματι ἀπὸ τοῦ 'Αποιλίου 1948 μέχρι τοῦ Φεβρουαρίου 1949 ἐκ τῶν δι'. 'Αγγλίαν φορτίων μόλις τὰ 17.6% μετεφέρθησαν δι' ἀμερικανικά σκάφων. Τὸ ἀντίστοιχο ποσοστό διὰ τὸν 'Ολλανδίαν ἦσαν 29.8%, διὰ τὴν Δανίαν 17.7% καὶ διὰ τὴν Νορβηγίαν 30.7%. Ἐφόσον αἱ χώραι αὗται—τονίζεται εἰς τὴν ἀνακοινώσιν—δὲν ἐπέτρεψαν τὴν νόμιμον κατὰ 50% συμμετοχὴν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰς φορτώσεις τοῦ σχεδίου, ἀνακύπτει ἡ ανάγκη, στοις ἡ «Διαχειρίσις τοῦ Σχεδίου» κατανειμεῖ τὰ φορτία κατὰ χώρας.

Σημειούται σχετικῶς, ὅτι πλείσται σσοι αἱ ἀμερικανικαὶ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν ἐκτελοῦν πυκνά καὶ τακτικὰ ταξίδια πρὸς τους λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώπης ἐπὶ τῇ δάσει συμβολάσιων τῶν μὲ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν.

Τὸ νέον "σοῦπερ-λάϊνερ,"

Ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμέρων ἀπὸ τὴν «Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν», ὅτι τὰ σχέδια διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου ἀμερικανικοῦ «σοῦπερ λάϊνερ», δλαι αἱ ιεχνικαὶ αὐτοῦ προδιαγραφαὶ καὶ ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ κόστους του, θὰ εἶναι ἐποίησις ἐπόκτιμος. Ἐναὶ ποσὸν μεχρις 25 ἑκατομμυρίων δολλαρίων κατ' ἀνώτατον ὄριον, πρόκειται νὰ διαθέσῃ διὰ τὴν ναυπηγησιν τοῦ νέου ὑπερωκεανού—ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία, ἐναντὶ προϋπολογισμού κόστους κυματομένου γύρω τῶν 70 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, τὸ δὲ υπόλοιπον θὰ καταβληθῇ ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον καὶ ἀπὸ τὰ πολεμικὰ ὑπουργεῖα. Ως εἰναι ἡδη γνωστόν, τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούς προσέφεραν διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς ἀνώτατης κατασκευῆς τὴν δασικὴν τιμὴν τῶν 67.5 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Ἡ ταχύτης τοῦ νέου ὑπερωκεανού—μεγαλύτερα τῶν δύο «Κουνίγ»—ὑπολογίζεται ὅτι θὰ εἶναι ἀνώτερα περὶ τῶν 34 μιλλίων, πράγμα ὅπερ θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ σκάφος νὰ διεκδικήσῃ τὸν «Κυανούν» Ἐπιτροπίοντα μολονότι παραμένει ἀγνωστὸν εἰσέτι, ἀνὴ ταχύτης του αὐτῆ θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἐμπορικὴν τοῦ πλοίου ἐκμεταλλεύσεων. Τὸ σκάφος τῆς ἔχη χρωτήκοτη προσφέρει 48.000 τ. γκρός, μὲ ικανότητα μεταφορᾶς 2000 ἐπιβατῶν, ἐνῷ ἐκκαστὸν τῶν δύο 'Αγγλικῶν ὑπερωκεανῶν μεγαλύτερων κατὰ 1)3 ἀπὸ τὸ νέον ἀμερικανικόν, ἔχει ικανότητα διὰ 2100 μόνον ἐπιβάτας.

Ἐξαίρεται ιδιαιτέρως ὑπὸ τῶν τεχνικῶν, ὅτι αἱ τελειοποιήσεις εἰς τὰς

μηχανὰς προώσεως τοῦ πλοίου θὰ συντελέσουν εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεώς του. Τονίζεται σχετικῶς, ὅτι ἡ χρησιμοποιοῦσις προσφάτως ἐπιτευχθέντων μεταλλικῶν κραμάτων, ικανῶν νὰ κρατήσουν τὰς ὑψηλοτέρες δυνατάς θερμοκρασίας καὶ πιέσεις, πρόκειται νὰ ἐκλεγούν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν προώσεως τοῦ νέου ὑπερωκεανού. Τούτη ἀκριβῶς ἀποτελεῖ καὶ τὴν κλείδια τῶν μυστικῶν σχεδίων καὶ τῆς ἀναλύσεως τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεώς του. Ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου, ὅτε ἐγένοντο κατ' ἀρχῆν δεκταὶ αἱ προσφοραὶ τῶν ναυπηγείων τοῦ Νιούπορτ Νιούς, ἔξι ἐπιτροπαὶ ἐπελήφθησαν τῆς ἐκπονήσεως τῶν ὁριστικῶν σχεδίων, ἀτιναὶ καὶ θὰ εἶναι ἐποίησις, ὡς γράφομεν ἐν ἀρχῇ, ἐντὸς μίας ἐδουάδος.

Τὰ κυριώτερα τεχνικὰ προβλήματα ποὺ ἀντιμετώπισαν αἱ ἀρχαὶ ἐπιτροπαὶ ἡσαν τρία: Τὸ ζῆτημα τῆς μεγαλύτερας ταχύτητος τοῦ πλοίου, ἡ ικανότητας διὰ τὴν μεταφοράν 2000 ἐπιβατῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν καριότερόν τον ἔναντι τῶν δύο «Κουνήν» δύον τοῦ ποτού, καὶ ἡ δυνατότης, ἐν καριότερου, μεταφορᾶς παρ' αὐτοῦ—ώς μεταγωγικοῦ—12.000 στρατιωτῶν μὲ πλήρη ἐξάρτησιν.

Ἐνδιαφέρει ἐν κατακλείδιοι νὰ σημειωθεῖ, ὅσον ἀφορᾷ τὸ κόστος ναυπηγήσεώς του, ὅτι κατὰ πρόσφατον δηλώσιν τοῦ διευθυντοῦ τῆς βρετανικῆς «Κιούναρ-Ούάιτ Λάιν», ἡ σημειρινὴ τιμὴ ἀντικαταστάσεως ἐνὸς «Κουνήν» εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα, δέν θὰ υπερέβαινε τὰ 21 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

‘Η πρὸς τὴν Παλαιοτίνην γραμμὴ

Διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν Βορείου Αμερικῆς—Ισραὴλ ἔνα νέον ὑπερωκεανόν πρόκειται λίαν προεχών νὰ δρομολογήθῃ, δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ 1200 ἐπιβάτας. Ἡ γεωράσθη πρὸς τὸν σκοτὸν αὐτὸν ἀποβατικὸν σκάφος ἐκ τῶν μεγαλύτερων ἀμερικανικῶν τοιούτων καὶ συντόμως θέσεις διασκευασθεῖ εἰς ἐπιβατήγον πλοίον, μὲ μίαν μόνον κατηγορίαν θέσεως, ἥτις ὅμως θὰ παρέχει πάσας τὰς στοιχειώδεις ἀνέσεις. Τὸ ἀγορασθὲν πλοίον ἔχει μῆκος 600 ποδῶν, ἡ δὲ χωρητικότης αὐτοῦ, μετὰ τὴν διασκευὴν του, προβλέπεται νὰ εἴναι ἡ τοῦ 9000 τόνων γκρός. Θὰ ὀνομασθῇ «Αστὴρ Τζαϊδαίας» καὶ θὰ ταξιδεύῃ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

Τὰ σχέδια τῆς διασκευῆς τοῦ ἐξετέθησαν πρὸ τινῶν ἡμέρων εἰς τὴν προθήκην τῶν ἐν Νέα Υόρκη γραφείων τῆς «Αμερικανοῦ—Ισραὴλ Λάιν». Σημειούται ἐπὶ εὐκαιρίᾳ, ὅτι ἐπυρτάτη είναι ἡ ζῆτησις θέσεων διὰ ταξίδια φοιτητῶν κυρίων, καὶ θρησκευτικῶν ὄμιλων πρὸ τὴν Παλαιοτίνην. Τὸ νέον ὑπερωκεανόν, ὅπερ διὰ πάροτρηση κατὰ τὴν διασκευὴν του καὶ «Χάρβρα», ἀναμένεται νὰ ἐκτέλεσῃ τὸ πρώτον δρομολόγιον τὴν Ιην 'Ιουλίου, μὲ ναύλους εύθυνούς, ὅρισθεντας δηλαρία τοῦ 175 δολλάρια κατ' ἐπιβάτην μετά τροφῆς ἡ 350 δολλαρία διὰ ταξίδιον μετ' ἐπιστροφῆς.

Τὰ νέα λάϊνερς τῆς "Εξπόρτ"

Τὴν 29ην Μαρτίου διεξήχθη, ὡς ἀνεγάφωμεν συντόμως εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἡ τελετὴ τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ, τῆς Μασατσουσέττης, τοῦ πρώτου ἐκ τῶν δύο νέων ὑπερωκεανῶν τῆς «Εξπόρτ Λάινς», τῶν προοριζόμενων διὰ τὴν ταχείαν γραμμῆς Νέας Υόρκης—Μεσογείου. Κατὰ τὴν τελετὴν ὁ ἀντίπροσθρος τῆς ἐταιρίας ἀπεκάλυψε καὶ τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου: «Ἐντεπέντεν» («Ανεξαρτήσια»), ἐναὶ δύο—επί—πλούσιον εἰς ἐννοίας διὰ τὰς της Ήνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Ιταλίαν. Η τρόπης τοῦ διεύθετος τοῦ διεύθετού του δρομολόγιον τὴν Ιην 'Ιουλίου, μὲ ναύλους εύθυνούς, ὅρισθεντας δηλαρία τοῦ 175 δολλάρια κατ' ἐπιβάτην.

Διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν βωξιτῶν

Οἱ βωξῖται τῆς ὀλλαδικῆς Γουιάνας πρόκειται ν' ἀποκτήσουν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους νέας ἐγκαταστάσεις, ἐκ τῶν μεγαλύτερων περιοχῶν πλούσιων πετρών. Πίστη Τιμπλαντόρα, τῆς Τρίνινταν, κάριν τῆς ταχυτήσας μεταφορᾶς τοῦ πλοίου τοῦ ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τῆς φορτώσεως αὐτῶν ἐπὶ τῶν πλοίων. Αἱ ἀρχαὶ ἐγκαταστάσεις, φειλόμεναι εἰς τὴν γνωστὴν ἀμερικανικὴν ἐταιρίαν ἀλουμινίου «Αλίερα», θὰ στοιχίσουν διὰ ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ἐχειρίσθη τὸ κατασκευὴ τοῦ νέου τουτου τούτου φορτώσεως, διότι τὰ μεταλλικά, κείμενον ἑκεῖθεν ποταμῶν μὲ μικρὸν δύνθισμα, δὲν ποτέ εἰχαν εἰς τὰ πλοία τὴν δυνατότητα νὰ παραλαμβάνουν ἐπάλληλα φορτίον. Αἱ σχετικαὶ ἐργασίαι ἥρχισαν τὸν Ιανουάριον τοῦ 1948, ὅπαν δὲ τὸ νέον κέντρον ἀποπετρωθῆ ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν, θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ μεταφέρῃ διὰ τῶν ἐγκαταστάσεων του ἀπὸ τὰ μεταλλεία ἔως 1200 τ. δι. βωξίτην τοῦ ορίου της Βρετανίας καὶ ταύτοχρόνως νὰ φορτώνει 2000 τ. ἀπὸ τῶν πλοίων.

‘Η ἡλεκτρόλουσις διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ύφαλων

Νέος μέθοδος καθαρισμοῦ τῶν ύφαλων τῶν πλοίων ἀνευ δεξαμενισμοῦ πρόκειται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας διὰ τὰ παρωπλισμένα ἀμερικανικά κρατικά φορτηγά. Εἰς τὴν ἀνακοινώσιν ταύτην προέβη ὁ πρόεδρος τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς ναυαρχος κ. Σμιθ. Σχετικῶς μὲ τὴν συντήρησιν τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἐγίγνεται ἡ ζῆτημα κατεῖν τῶν ἰδιωτικῶν ναυπηγείων καὶ τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς, ἥτις πρὸς οἰκονομίαν ἥθελησε νὰ χρησιμοποιήσῃ τὰς κρατικὰς δεξαμενάς. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι ναυπηγοὶ ἀπησθύνουσι εἰς τὸ Κογκρέσον, ἐνώπιον δὲ τῆς ἀρμοδιούς κοινού διευθυντικοῦ ἐπιτροπῆς δ. κ. Σμιθ ἀνεκοινώσεων, ὅτι πειράματα διεζήγοντο, μὲ προσπτικὴν ἐπίτυχων ἀποτελεσμάτων, ἵνα διὰ μίας μεθόδου ἡλεκτρολύσεως ἀπαλλάσσωνται τὰ ύφαλα τῶν πλοίων κάθε ἐπ' αὐτῶν ξένου σώματος. 'Ηλεκτρικὸν ρεύμα—είχεν ἐπειγήσης ὁ, κ. Σμιθ—

Άσιας έστεοσης τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν σημαντικῆς μεταφορικῆς ἀπασχολήσεως. Τὰ φορτία τῶν κυάμων Μαντζουνίας ἐπαυσανά ἀπὸ καριοῦ νὰ φορτωναντὶ δι' Ἀγγλίαν καὶ Σκανδινανίαν. Αἱ ζαχάρεις τῆς Ἰαβάς καὶ οἱ δρύζαι τῆς Βιρμανίας δὲν ἔχονται πλέον εἰς τὴν Εὐρώπην. Τῷρα, αἱ μικραὶ ποσότητες ὄρυζης τῆς Βιρμανίας καὶ τῆς Ἰνδονησίας ἐπειγόντως ζητούνται ἀπὸ τοὺς λιμοκτονούντας ίνδους. Σήμερον, οἱ δρύζαι φορτώνεται ἀπὸ τὴν Αγύπτων διὰ τὴν Ἀνατολήν, ἐνώ μεγάλαι ποσότητες σ' οἴουν ἀπὸ τὰς δύο ἀκτὰς τῆς Βορείου Αμερικῆς, ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν καὶ ἀπὸ τὴν Αυστραλίαν φορτώνονται ἐν σπουδῇ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν Ἰνδίων καὶ ἀπασχολούν εἰς μακρᾶς διαρκείας ταξίδια μίαν μεγάλην χωρητικότητα.

Θά προσθέσωμεν εἰς τὰς ἀνωτέρας περιπτώσεις καὶ μερικάς ἄλλας, ἀναγομένας εἰς παλαιοτέραν περίοδον. Ἡ ἔξαγωγὴ λ. χ. ξυλείας ἐπίτεπταῖ, ἀπὸ τοὺς ἀμερικανίους λιμένας τοῦ Κόλπου, ἐπαυσανά πρὸ τῶν ἑτῶν, διότι ἡ ξυλεία ἔχειάστη διὰ τὴν ἔγχωρον κατανάλωσιν. Ἡ μεταφορὰ ἐξ ἄλλου τῶν πετρελαίων εἰς βαρέλια ἐπὶ συνήθων φορτηγῶν σκαφῶν ἀπὸ τὸν Κόλπον Μεξικοῦ διὰ τὴν Βραζιλίαν καὶ ἄλλας χώρας, διεκόπη, ἀφ' ὅτου τὰ δεξαμενόπλοια διποκλύνουν τὰς εἰς χῦμα μεταφοράς. Ἡ Αὐστραλία ἔχηγεν ἀνέκαθεν μεταλλεύματα, ἀλλ' ἀπὸ ἑταῖς ἐπαυσανά τὰς φορτώσεις, συνεπείᾳ τῶν ἀναγκῶν τῆς ἔγχωρον βιομηχανίας. Ἐπίσης, ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ἐφορτώνεται ἐπὶ σειράν δολοκλήρων ἐτῶν ἀράδοσιτος. «Οτε, πρὸ διετίας, κατεύθηται ἡ σχετικὴ παραγωγὴ, ὡς ἀράδοσιτος εἰσιτοῦ εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν ἀπὸ τὴν ἀγορὰν τῆς Ἀργεντινῆς. Ἐπανελήφθη δέδαια κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἡ νοτιοαφρικανίκη αὐτὴ ἔξαγωγὴ, ἀλλ' εἰς περιορισμένην κλίμακα, λόγῳ τῶν μεγάλων ἀναγκῶν τῆς ἔγχωρον κατανάλωσεως. Ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθη ὁ γαιάνθραξ τῆς Νότιον Αφρικῆς μετεφέρετο εἰς τὴν Ἀργεντινήν, ἐνώ σήμερον ἐκτείνεται, μὲν ἀρκετὴν μάλιστα κίνησιν, πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Ἰνδικοῦ ὥκεανου καὶ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης.

Όλαι αὐταὶ αἱ μεταβολαὶ εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον παρέχουν καὶ τὴν ἀπάντησιν εἰς τοὺς πιστεύσαντας, διότι ἡ κατηγορία τῶν «τράμπες» φορτηγῶν βαίνει ὀστημέραι ἀχρηστευομένιο.

Ἡ παγκόσμιος χωρητικότης

Εἶχομεν δημοσιεύσει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς τοῦ «Λόδης Ρέτζιστερ» ἐπὶ τῆς δυνάμεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος κατ' Ιουνίον τοῦ 1948, ἐν συγκρισεί πρὸς τὸν ἀντίστοιχον μῆνα τοῦ 1939. «Ἐναντὶ 68.500.000 τ. γκρός τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἑτού, εἶχομεν πέρυσι μίαν δύναμιν 80.292.000 τ. γκρός, ἐμφανίζουσαν αὔξησιν κατά 17.2%. Ἐκ τῆς ἀναλύσεως ὅμως τῶν ἀριθμῶν, δύον ἀφορᾷ διὰ τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς συνιστώσης τὴν ἀνωτέρῳ δύναμιν χωρητικότητος, ἀποδεικνύεται διότι ἡ ἐν ὑπηρεσίᾳ δύναμις ὑποδιδέζεται εἰς τὰ 67.000.000 τ. γκρός περίποτο, εἰνὲ δηλαδὴ κατωτέρᾳ τῆς συνολικῆς δυνάμεως τοῦ 1939.

Ίδου πῶς ἀναλύονται οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί: Τὸν παραβόλθοντα 'Ιουνίον, εἰς τὸν ὃποιον ἀναφέρεται ἡ στατιστικὴ τοῦ «Λόδης Ρέτζιστερ», σκάφη 11.000.000 τ. γκρός ἀνήκοι εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου καὶ ἥσαν παραπλησμένα. Ἐπὶ πλέον, ἀλλοθι ὑπὸ ὄψιν, διότι ἡ καταμέτρησις τῆς χωρητικότητος τῶν «λίμπερτος» (2500 ἐν ὅλῳ σκαφῶν τοῦ τύπου τούτου) μὲν «κλειστοῖς σέλτερ-ντέκ», διδεῖ εἰς αὐτὰ 7.170 τ. γκρός κατὰ πλοίον καὶ διότι θά δεῖ διοί τοις χώροις των—κατὰ τὴν συνήθη προπολεμικὴν περίπτωσην—νὰ μετεπέρποτε εἰς «ανοικτά σέλτερ-ντέκ», τότε τὸ τονάκι ἔκαστου «λίμπερτο» θά περιφέρεται κατὰ 1800 τ. γκρός. «Ἐχομεν συνεπῶς μίαν ἐπὶ πλέον χωρητικότητα 4.500.000 τόνων γκρός ἐκ τῆς καταμέτρησεως τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν μὲν κλειστὸν σέλτερ-ντέκ, ἐαν δὲ ἡ ἐπὶ πλέον αὐτὴ χωρητικότητα μέρους διὰ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ «λίμπερτο», τότε θά ἐπέτρεπε καὶ πάλιν νὰ ἀφαιρεθοῦν 2.000.000 τ. γκρός ἀπὸ τὴν ἐν ὑπηρεσίᾳ παγκόσμιον χωρητικότητα. Καταλήγομεν θθεν εἰς τὸ συμπέρασμα, προκειμένου νὰ ἐκτιμήθῃ ἡ θεσις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, διότι 13.000.000 τ. γκρός ἐπίπτωνται ἀπὸ τὸν δύναμιν τῆς μετά τὴν ἀφαίρεσιν τῶν παραπλησμένων καὶ τῶν καταμετρημένων ὡς «κλειστῶν λίμπερτο».

Θά ἔπειτε ὅμως νὰ ληρθῇ ὑπὸ ὄψιν, διότι ἡ μέση ταχύτης τῶν σημερινῶν πλοίων είνει μὲν ἀνωτέρα τῆς τῶν προπολεμικῶν, ἀλλ' διότι ἀντίθετας ὁ χρόνος παραμονῆς, τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας ηὔδηθη μεταπολεμικῶς, οὕτως ὥστε ἀγεταὶ τις εἰς τὸ συμπέρασμα, διότι ἡ σημερινὴ μεταφορικὴ ικανότης τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου δέν είνει μεγαλυτέρα, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς περίοδου.

Σχετικῶς μὲν τοὺς αριθμοὺς τοῦ «Λόδης Ρέτζιστερ» ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἔκπτωτης χώρας, παραπτεῖται διότι εἰς τὴν ἀγγλικήν ναυτιλίαν, μὲν δύναμιν 18.025.000 τ. γκρός, ἔχουν προστεθῆται τὰ πέρα τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως χρονοναυλωμένα ἀμερικανικά καὶ καναδικά πλοία, ἀτίνα περιλαμβάνουν μίαν δύναμιν 260.000 τ. γκρός τὰ πρώτα καὶ 643.000 τ. γκρός τὰ δευτερεῖα. «Ἐάν τὰ σκάφη ταῦτα ἀφαιρεθοῦν ἀπὸ τὴν ἀγγλικὴν χωρητικό-

τητα, τότε αὐτὴ ἐπανέρχεται εἰς τὰ 17.000.000 τ. γκρός, διότε καὶ εἰνε κατωτέρᾳ τῆς προπολεμικῆς. Ἡ αὐτὴ παρατήρησις ισχύει, ἀντιστρόφως μέσων καὶ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν τονάκι. «Ἐντὸ τοῦ ἐμφανίζεται στήμερον μὲ δύναμιν 1.286.000 τ. γκρός, ἵτοι κατά 27.8% κατωτέρον τοῦ προπολεμικοῦ (1.781.000 τ. γκρός), ἐάν προσμετρηθοῦν τὰ Ἑλληνικῆς Ιδιοκτησίας, ἀλλ' ὑπὸ ζένας στηματίας τελουντα σκάφη, θά ἀποδειχθῇ ἡ σημερινὴ δύναμις τῆς Ἑλληνικῆς γωρητικότητος κατὰ πολὺ ἀνωτέρα τῆς προπολεμικῆς.

Παλαιοιστίνη

Ο λιμὴν τῆς Χάϊφας

Ο λιμὴν τῆς Χάϊφας, ὡς ἀνεκοίνωσεν ὁ πρόεδρος τῆς ἑκεῖ Λιμενικῆς Επιτροπῆς, πρόκειται νὰ ἐξοπλισθῇ διὰ τῶν καταλλήλων μηχανικῶν μέσων, εύθὺς ὡς κατασκευασθοῦν τὰ νέα κρηπδώματα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθισταται εὔχερης ἡ μέσω σάτου διοχέτευσις 2.000.000 τόνων ἐμπορευμάτων ἐπηρίσιως. Ἡ ἐκτέλεσις τοῦ δόλου σχεδίου, ἐτοίμου ήδη, θά ἀπατήσῃ 18μηνον χρονικό διάστημα, τὰ δέ ἀπαιτούμενα κεφαλαια τίσεις εἰσερευθοῦν ἀπὸ σχετικὸν ἀμερικανικὸν δάνειον πρὸς τὸ Κράτος τοῦ Ισραήλ.

Πασά τὰς ἀνωτέρας διετίωσεις, ἀρμόδιοι κύκλοι τῆς Χάϊφας καὶ τοῦ Τέλ, Ἄδιβ θεωροῦν τοὺς ὅμιους λιμένας ὡς ἀνεπαρκεῖς διὰ μίαν κίνησιν 3.500.000 τόνων φοστίου ἐπηρίσιως, εἰς ὃ δηλαδὴ ποσὸν ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὸ 1952 ἡ εἰσαγωγική καὶ ἔξαγωγική κίνησις τοῦ Ισραήλ. Σημειωτέον, ἀκόμη, διότι ἡ κατάστασις δυσχεραίνεται ἐτι περισσότερον, δεδομένου, διότι ἡ Χάϊφα προσορίζεται νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ὡς διαμετακομιστικός λιμὴν τῆς Υπεριορδανίας.

Πολωνία

Ἡ σύνδεσις Βαλτικῆς καὶ Εύξείνου

Τὸ σχέδιον διαμοιξεως μιᾶς ἑστωτερικῆς ὑδατίνης ἀφορίας, ήτις θά ἡγούνεται τὴν Βαλτικήν μὲ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ὑπῆρχεν ἀπὸ τὴν 14η ἀκούμη ἑκατονταεπτηρίδος τὸ δύνειρον τῶν κρατῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Τὰ πρώτα πρακτικά δημόσια πρὸς τὸν κρατῶν τοῦ σχέδιον ἐξεδηλώθησαν τὸ 1912 μὲ τὰς τότε γενομένας ἐπιθεωρήσεις καὶ μὲ τὴν ἔνορξην ἐκσκαφῶν ἀπὸ τοὺς αὐτοτριακούς εἰς πλησιόχωρον τῆς Βιέννης περιοχήν. Ο πόλεμος τοῦ 1914 ἀνέστειλε καθε πετριτεροπόρων προσπάθειαν.

Μετὰ τὴν προσάρτησην τῆς Τσεχοσλοβακίας εἰς τὴν Γερμανίαν κατὰ τὸ 1939, ἐξεδηλώθη τὸ ἐνδιαφέρον τῶν γερμανῶν, ὅπερ ὅμως ἐλάχιστα ἀπέδωσε, διότι τὸ 1943 ἐλλειπεὶ ἐργατικῶν χειρῶν, ἐγκατελειφθησαν τὰ ἐργα, συνεπείᾳ τῶν στρατιωτικῶν ἀναγκῶν εἰς τὸ Ανατολικὸν μέτωπον. Τὸ 1947 μιᾶς μικτῆς ἐπολιον καὶ τεσσαροστάδας ἐπιπρόπητη συνεστήθη, ὅπως ἔξειρύ τὰ κατάλληλα διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σχεδίου μέσην, ὅτι δὲ, ὡς ἀναγγέλει τὸ πρακτορεῖον «Ρώτερ» ἐκ Βαρσοβίας, τὰ τελικά σχέδια κατεστρώθησαν πλήρως καὶ τὸ ἔργον ἀρχίζει ἐντὸς τῆς ἀνοίξεως.

Η δὲ διώρυξ προβλέπεται νὰ ἔχῃ μῆκος 200 μιλλίων καὶ μέσω τοῦ Οντερ καὶ τοῦ Δουνάβεως θά ἐνώπιον τὴν Βαλτικήν μὲ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, εἰς τρόπον ὥστε μιᾶς θαλασσίας διαδρομής 3000 μιλλίων θά ἔχοι κονουπῆται διὰ τὰς μεταφοράς πρὸς τοὺς Βαλτικούς λιμένας. «Η διώρυξ ἐσχεδιάσθη νὰ είνει πλωτή διὰ σκάφη χωρητικότητος μέχρι 1000 τ. κατ' ἀνάτοντας δροῖον, τὰ πλείστα δὲ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων προβλέπεται νὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ πολωνικά ναυπηγεία. Μόλις 28 μιλλία τῆς διώρυγας θά διέρχωνται τοὺς πολωνικούς ἔδαφους, θά διασκήνη ἐν συνέχειᾳ αὐτὴ τὰ τσεχοσλοβακικά σύνορα εἰς τὴν Σουδητίαν καὶ μέσω τῆς Ν. Δ. Τσεχοσλοβακίας θά εισέρχεται εἰς τὴν Αὐστρίαν καὶ θά συναντήσῃ τὸν Δουναβίν ἀνατολικῶς τῆς Βιέννης.

Μεγάλα δεβαίων κεφάλαια θὰ ἀπαιτηθοῦν διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ ἔργου. «Ἡ Πολωνία καὶ ἡ Τσεχοσλοβακία ἀναλαμβάνουν τὸ μέγιστον μέρος τῶν δαπανῶν, ἀναμένεται ὅμως διότι ἡ Οὐγγαρία, ἡ Αὐστρία, ἡ Γιουγκοσλαβία καὶ ἡ Ρουμανία, αἱ χώραι δηλαδὴ αἱ ὅποιαι θὰ ἐπωφεληθοῦν τῶν μεταφορικῶν εὐκόλων, μέσω της ὥρισης διώρυγος, θὰ μετάσχουν κατὰ ἔνα ποσοστόν εἰς τὸ συνοικιόν κόστους. «Ἄς σημειωθῇ, διότι πλήν του πολυτίμου μεταφορικοῦ ἔργου που θὰ εἰσφέρῃ ἡ ἐνώπιον στάση τὰς δύο ταυτάς θαλασσάς διώρυξ, θά ενισχυστῇ καὶ τὸ ὑπάρχον δίκτυον τῶν διατηνικῶν συγκοινωνιῶν τῆς Βορείου Ευρώπης. «Ο ποταμὸς Οντερ συνδέεται μὲ τὸν Βιστούλαν καὶ συνεπάση μὲ τοὺς λιμένας τῆς Γδύνιας καὶ τοῦ Δάντσιγκ, ἐνώ παραλλήλως συνδέεται, μέσω τῆς διώρυγος Οντερ—Σπέρα, μὲ τοὺς ποταμούς «Ελδαν», Βέζερ καὶ Ρήνου, ἐπομένως δὲ μὲ τὸν λιμένα τοῦ Αμδούρου.

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

‘Αναχωρήσεις ἀνὰ πενθήμερον. Γίνονται δεκτὰ φορτία
ἐξ ὅλων τῶν Ελληνικῶν Λιμένων διὰ τὴν ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ
καὶ τάναπαλιν.

Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον:

“Ν.Ε.Π.,”

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Μέγαρον Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων

Τηλέφωνα: 40.143, 41.496, 43.321

Η ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΙΣ ΤΗΣ ΕΝΟΣΕΩΣ ΘΕΡΜΑΣΤΩΝ



Ο όγισμός ἐπὶ τῇ θεμελίωσί τῶν οἰκοδομῶν τῆς κατασκηνώσεως διὰ τὰ παιδιά τῶν θερμαστῶν μας, περὶ ης γράφομεν εἰς τάς πρώτας σελίδας.

Τὰ ἀσφάλιστρα τοῦ Α. Ο. Κ. Π.

Τὸ ὅπο μαρκοῦ ἐκκερμοῦν ζήτημα τῆς ἀπόδοσεως τῶν κατακραυμένων ἀσφαλίστρων τῶν ἐπιτόκων πλοίων, παρεπέμφθη ἐκ τοῦ Α. Τρήματος τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους εἰς τὴν Ὀλομέλειαν οὐτοῦ, διὰ νά λόδη αὐτὸ σχετικὸς ἀποφάσεις, λόγῳ τῆς οδοφορήτος τοῦ ζητήματος.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Παρεγγέθη ἡ ὅδεια παλῆσσας εἰς ἀλοδοποὺς τῶν παραγγίκων φορτηγῶν μας «Σ τά μ ο ξ» 3801 τ. (τοῦ 1914) καὶ «Τ ἡ λ ἐ μ α χ ο ξ» 3658 τ. (τοῦ 1911). Ἡ ὅδεια ἔχοργήν ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐν καιρῷ ἀντικαταστάσεως τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν διὰ νε-
ωτέρων.

— Η τιμὴ παλῆσσας εἰς τούρκους ἐφοπλιστᾶς τοῦ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγοῦ ἐγ τώρι οις Κάννιγκ ικ 4300 τ. d. w. (τοῦ 1918) εἶναι ἡ τῶν 30.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Τ ε ὑ κ ρ ο ξ» 1972 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἐνεγράφη μὲ ιδιοκτησίαν τῆς ἑταῖριας «Ολυμπίος» τῆς Κύπρου, (διευθυντής ὁ κ. Ν. Π. Λανίτης).

— Οἱ σημειώσις εἰς τὸν ὑπὸ ἀγγλικὴν 14 καὶ 15 συμπληρωματικὴ τεύχη τοῦ «Λό-
ῦς» ἐπέξτερα ἐδεξαμενίσθησαν προσφάτως δι᾽ ἐπισκευας ἡ ἐπιτελερήστης τὰ φορτηγά «Βασ. Κουλουκούνη» εἰς Λασίνιον «Ἐλενή Κουλουκούνη» εἰς Μασσαλίαν, «Ιω. Φράγκος» εἰς Αλη., «Κάσσος» εἰς Νέαν Υόρκην καὶ τὰ ὑπὸ ζένα σημαίας «Μαΐρη Κ.» εἰς Μπλάθη, «Αμαθίδαιος» εἰς Νιούπορτ Νιούσ, «Παρίτα Μπαΐνι Χάρτελεπούλ, «Πα-
ποχριστίδης Βασίλειος» εἰς Λιβερπούλ καὶ «Τεύκρος» εἰς Αλεξανδρείαν.

'Ατυχήματα εἰς Ελληνικά φορτηγά

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» : Προσήραξεν εἰς τάς ὄκτας τῆς Βορείου «Ολλανδίας, ὅλλα» ἀνειλιύσθη ἐγκαίρως καὶ ἔξηκολούθησε τὸ ταξίδιον του. (Άπρ. 11—12)

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» : Συνεπεῖς βλάσφημος τῆς Ἑλικός του, παρέμεινεν ἀκύρευτον εἰς τὴν Καραϊβικήν βάλασσαν καὶ ἔζητησε δοθεῖσαν. Ἀμερικανικὸν ναυσιγοσυ-
στικὸν τὸ ἐρρυμούλκησεν εἰς Μόρμπι.

«ΜΑΡΠΙΟΝ» : Απὸ Γιβραλτάρ δι᾽ Υμούτεν τον συνεκρούσθη μὲ τὸ μικρὸν ἰρλανδικὸν φορτηγὸν «City of Waterford» 1.334 τ. γκρός (τοῦ 1921), ὅπερ κατ-
ηύθυνετο ἐξ Ἀμερικῆς εἰς Δουβλίνον. Τὸ ἰρλανδικὸν, ὑπόστον βαρείας ζημιάς, ἔβι-
θεῖσται ἐντὸν τριῶν τετρατῶν τῆς ὄπανας. Τὸ πλήρωμα ἐπέδη δύο σωστικῶν λέμβων καὶ περιουσελέγεν ἀπὸ τὸ «Κέινες ἀπεβίδησθε εἰς Σαουθμπορτ». (Άπρ. 16)

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III.» : Συνεπεῖς διάληξ τῶν μηχανῶν του εἰς τὸν πο-
ταμὸν Σηκουάναν καὶ ἀπαλείας τῶν ἀγκυρῶν του, προστραζεῖν, ὅλλα ἀνειλιύσθησεν. Τὸ σκάφος τοῦ ἐπέστρεψεν καὶ τὸ σκάφος, συνο-
δεῖσι ρυμουλκῶν. Ήθα πλύνεται εἰς Χάρην πρὸς ὄντικατάστασιν τῶν ἀγκυρῶν του, μεδ-
οῦ θά προχωρήσῃ εἰς Ειδονεύσθαι.

«ΣΑΡΑΓΙΑ» (παναμ.) : Εἴκ. Χερδούργου διὰ Ρουέν μὲ ὑπόλοιπον φορτίον γαι-
νούριάν, προστραζεῖ, συνεπεῖς πυκνῆς ὄμηρης, παρὰ τὸ Κόμπουργκ, εἰς τάς ἔκ-
βολας τοῦ ποταμοῦ, πλησίον τοῦ Καιν. Ρυμουλκά έσπευσαν εἰς δοθεῖσαν καὶ ἥρ-
χισαν νά ἐλαφρύσουν τὸ σκάφος διὰ τηματικῆς ἐκφορτώσεως. (Άπρ. 2)

«Φωφά» : Εἴκ. Λανίδιον διὰ Γκάλεστον, συνεκρούσθη εἰς τὸ στενὸν τῆς Μογχής μὲ τὸ σουσδικόν «Καρπαΐνα», δισκρούσθη πυκνῆς ὄμηρης. Τὸ «Φωφά» δὲν ὑπέστη
ζημιάς καὶ συνέχισε τὸ πλοῦν του.

'Η ναυλαγορά

Ο τόνος τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς διετηρήθη σταθερὸς καὶ κατὰ τὸ πρώτον δε-
καπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς. Αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν παρέμειναν ἀναλλοίω-
τοι. Τὰ σιτηρά καὶ οἱ γαιανθράκες ἥσαν τὰ κύρια φορτία τῶν διαταγῶν, ποὺ ἐ-
κκυλισθρόσαν εἰς εὐρέων κλίμασα. Απὸ τὸν τομέα Βορ. Αμερικῆς μία ἔρχοντας ζη-
μιὰ ἐλείσθη ἐργασία. Κατὰ δεκάδας ἐναυλώντο τὰ σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν γαι-
ανθράκων ἀπὸ τὸ Νόρδερν πείντε, εἰς Γαλλίαν καὶ Ιταλίαν. Τὰ Αμερικανικὰ διε-
τηρήσαν ἀπόλοντας τὴν ἀναλογίαν συμμετοχῆς των εἰς τὰς ναυλώσεις (τὸ ἥμιον τῶν φορτίων), μὲ τοὺς γνωστοὺς ναύλους δι᾽ Απρίλιον δέσις 11 δολ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν. Πολλὰ Ιταλικά ἐναυλώθησαν δύο Δυτ. Ιταλίαν εἰς τὰς 8.50 δολ. διὰ Νόρδερν πείντε. (Άπρ. καὶ Μάιον). Διὰ Ρόττερνταμ ἐπληρώνοντο τὰ 6.60 μόνον δολ. ἐν Νόρδερν πείντε.

Η ἔξαγωγὴ ὑπὲρ τὸ ἐκτομπύριον τόννων γαιανθράκων προβλέπεται ἐξ Ηνωμένων Πολιτειῶν τὸν τρέχοντα μῆνα διὰ Γαλλίαν καὶ Ιταλίαν. Ζήτησεις, ἐπισήσης, ση-
μειούσις διὰ τὴν Ισπανίαν εἰς τὰ 13 δολ. ἀπὸ Χάρτοντον πόδες.

Τὰ σιτηρά εἰς τὰ 18 δολ. η σελ. 95 δι᾽ Ινδίας ἀπὸ τὸν Κόλπον, Απρίλιον.
δι᾽ Αγγλίαν, — Κόντινεντ 13— τὸ κουώρτερ, μὲ τάς γυμνᾶς ὄφιν, Μάιον. Ορίζεις εἰς σάκο-
κους ἀπὸ Κόλπον διὰ Μανίλαν εἰς τὰ 18.25, Απρίλιον.

Απὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν μία καὶ ἑργασία ἐκλείσθη γενικὸν φορτίον Βαγκού-
βερ—Αγγλίαν εἰς τὰ 80 σελ. Τὸ Πλεῖτον ὀνειρεῖσθαι. Μεταλλεύματα ἀπὸ
Μιτάχια Μπλάγκαν διὰ Βαλτιμόρην εἰς 5.75 δολ.

Η Μαύρη Θάλασσα μὲ τὸν χαμηλὸν ναύλον τῶν δολ. 12.50—12.75 ἐκλείσθη με-
ρικὰ σκάφη δι᾽ Ινδίας (σιτηρά). Μεταλλεύματα ἀπὸ Μπόναν διὰ Βαλτιμόρην εἰς
τὰ 3.40 δολ. Τοιμέντα ἀπὸ Σπαλάτον διὰ Μπουένος Αύρες εἰς τὰ 8.25 δολ.

Πυρίτης Χαυέλδα—Ρόττερνταμ σελ. 25.

Οἱ πέραν τοῦ Σουνέζ τομεῖς μὲ περιωρισμένην τοπικής ἐκτάσεως κίνησιν. «Αλας ἀπὸ Αντέν διὰ Καλκούταν ρούπες 29. Γαιανθράκες ἀπὸ Ντόρμπον διὰ τὸ «Αντέν 45»— καὶ 42) διὰ Τιμπούτι. Ορίζεις ἀπὸ Κοστοτάγκ διὰ Κοχίν 42)6. Γαιαν-
θράκες Καλκούτα— Χόγκ Κούρι 45).

Οἱ ἀγγλικοὶ γαιανθράκες μὲ μετρίας ζητήστησε εἰς τάς γνωστὰς τιμὰς.

Τὰ ετοιμ-ταόρτερα εἰς τὰ 16)3 διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Νοτ. Αφρικῆς, μεγάλο
σκάφος καὶ 22)6 διὰ ταξίδιον ἀπόλουν «Απω Ανατολῆς ἀπὸ τὸ Κόντινεντ. Παράδο-
σις Σαγκάν.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» ἐκ Γανδῆς 5500 τ. λιπασμάτων δι᾽ Ελλάδα 31)6, φίο
βάσιν ἔνα λιμένα, ὀμέσος φόρτωσις.

«ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΥΣ» (παναμ.) ἐκ Βαγκόκ μὲ συμπλήρωσιν εἰς Κοτσιτούγκ 6500 τ.
ὅρντης εἰς σάκους δι᾽ Ενίδιας 45)— φόρτωσις Απρίλιον.

«ΠΑΝΑΓΗΣ» ἐξ ἀγίους 16)3 διὰ λιμένα Ινδίων 45)— φόρτωσις Απρίλιον.
«ΤΡΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ» (Χανδρῆ) 40.000 κουώρτερες σίτου δι᾽ Αγγλίαν, Αμβέρ-
σον, Αμδουργόν ρείντ 10)3 τὸ κουώρτερ, φίον Σαιν Τζάν 9)9, φόρτωσις 12—
30 Μαΐου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Χάλιφας 42.000 κουώρτερες σίτου δι᾽ Αγγλίαν, Αμ-
δέρσον, Αμδουργόν ρείντ 9)3, φίον ἀπὸ λιμένας Ηνωμένων Πολιτειῶν (οὐχὶ βο-
ρειότερον τοῦ Χάττερεας) σελ. 10)3, ὀφιν ἀπὸ Κόλπον 10)—, φόρτωσις Απρίλιον.
«ΤΡΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ» (Χανδρῆ) 40.000 κουώρτερες σίτου δι᾽ Αγγλίαν, Αμδέρσον, Αμδουργόν ρείντ 9)3, μὲ πλήρη φίον φορτώσεις καὶ ἐκφορτώσε-
ως, Απρίλιον—Μάιον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.» ἐξ Αυτοράλιας 9000 τ. γεννημάτων χύμα δι᾽ Ινδίας 53)—, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.» ἐξ Αυτοράλιας 9000 τ. γεννημάτων χύμα δι᾽ Αγγλίαν 82)6, φόρ-
τωσις 10—31 Ιουλίου.

«ΚΑΣΟΣ» ἀπὸ λιμένας Ηνωμένων Πολιτειῶν (οὐχὶ βορειότερον τοῦ Χάττερεας)
9000 τ. γεννημάτων διὰ Δυτικῆς Ιατίλιας δολ. 11, φόρτωσις 15—30 Απρίλιον.

«ΕΥΡΩΠΗ» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Κούδας 7500 τ. ζαχάρεως δι᾽ Αγγλίαν 66)—, φίον
ἀπὸ Σάντο Ντομίτικο 66)—, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΑΛΑΝΤΙΚ ΠΑΙ-ΛΟΤΑ» (παναμ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9400 τ. γεννημάτων δι᾽ Ινδίας 90)—, φόρτωσις 10—31 Ιουλίου.

«ΑΡΜΑΘΙΑ» (παναμ.) ἐκ Καλκούτας 7000 τ. γαιανθράκων διὰ Ραγκούν 30 ρουπίας, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΑΙΓΑΙΟΠΑΙΟΝ» ἀπὸ Αμδέρσον ἡ Ρόττερνταμ 7500 τ. γαιανθράκων διὰ Γενο-
βαν—Σαδόνων δολ. 6.40 Απρίλιον—5.

«ΘΕΤΙΣ» (παναμ.) ἀπὸ Τραπανί, Καλκούτα, Μοναστήρι, Τορρεβιέζα ή Ιδίζια 9000
τ. δλατος δι᾽ Ιαπωνίαν δολ. 13.75 ἔνα λιμένα, μὲ 50 σεντς ἐκφορτωτικά, Μαίου 1—20.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) ἐκ Χουέλδας 8000 τ. γεννημάτων δι᾽ Αμδέρσον ή
Γάνδιαν 26)—, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΕΜΑΝΤΩΝ» (παναμ.) ἐκ Δάντων ἡ Γδανσίας 9200 τ. γεννημάτων διὰ Σαδόνων δολ.
6.40, φόρτωσις 1—15 Απρίλιον.

«ΑΙΜΠΟΛΙΟΝ» ἀπὸ Αμδέρσον ἡ Ρόττερνταμ 8000 τ. γαιανθράκων δι᾽ Ελλάδα 30)—
— ἔνα λιμένα, 31)6 διό λιμένας, καντσέλλο 14 Απρίλιον.

«ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ» (λίμπετρο) ἐκ Νόρδερν πείντ 9000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών δολ. 7, φόρτωσις Απρίλιον—Μάιον.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ» (παναμ.) ἐκ Χάμπιτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων δι᾽ Ιαπωνίαν δολ.
13, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΑΙΜΠΕΡΙΟΝ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰ-
δῶν διὰ Κέιπ Τάουν—Λαρέντζο Μαρκές δολ. 160.000 φίο, κατ᾽ ἀποκοπήν, φόρτωσις
τοῦ 15 Μαΐου μέχρι 15 Ιουνίου.

«ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ» (λίμπετρο) ἀπὸ Φιλιππίνας 9000 τ. χρωμάτων διὰ Νόρδερν
πείντ 12—10, 50, δολ. διά Μάρτιου 11.50, φόρτωσις 5—15 Απρίλιον.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (άπ.) ἀπὸ Χαρνάλη Λαράσσης 8200 τ. γεννημάτων διὰ Βορδάνη ή Μαντράς
δολ. 12.75, ἔνα διά Βορδάνη—Λαράσσης 13.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (άπ.) ἀπὸ Χαρνάλη Λαράσσης 8200 τ. γεννημάτων διὰ Βορδάνη ή Μαντράς
δολ. 12.75, ἔνα διά Βορδάνη—Λαράσσης 13.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρτωσις 10—25 Απρίλιον.

«ΕΥΗΝΟΣ» (άπ.) ἀπὸ Σκιλέτων 8000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσα-
βών διά Μάρτιου δολ. 10.50, φόρ

Τά ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	έφθ. Ντακάρ 7 'Απρ. (είτα Κάρδιφ)
ΑΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΣΙΝΗ		Λ. Κεράνης	11	3503	είς 'Αρντρόσσαν 4 'Απρ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		υἱοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	είς 'Ολλανδίαν 12 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ		Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	έφθ. 'Αρντρόσσαν 1 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διήλθε Ντόρερ 14 'Απρ. έκ Γδύνιας
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	είς λιμένας Ιαπωνίας 4 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Νικ. Χατζηπατέας	43	7176	έφθ. Φρητσαν 5 'Απρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	είς Μπάχρειν 2 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	είς 'Αμβούργον 8 'Απρ. έπισκεψή
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ		Σ. Καναδαριώτης	22	988	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 14 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ		άδ. Κουμάνταροι	17	7777	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Απρ.
ΑΚΤΗ		«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	άνεκ. Ήστ Λόντον 13 'Απρ. διά Ντώρμπταν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατής Άνδρεάδης	44	7207	άνεκ. από Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	είς Μασσάραν 10 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ		«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Γένοβαν 10 'Απρ.
ΑΛΦΕΙΟΣ		Α. Λούζης	43	7176	έφθ. Βαγκούμερ 2 'Απτ.
ΑΜΕΡΙΚΗ		'Αν. Καλλίνικος	22	578	άργει Πειραιά από 18 Αύγ.
ΑΜΦΙΑΛΟΣ		Λαμιόδης και Πατέρας	21	325	είς άκτοπλοϊκά μεταφοράς
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ		Ίω. Μ. Γουλανδρής	43	7177	διήλθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Βομβάνη
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Π. Τζανετάτος	22	2038	έφθ. Βενετίαν 1 'Απρ.
ΑΝΑΡΙΟΣ		Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	951	είς ταξίδια εν 'Ελλάδι
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ		άδ. Γουλανδρή	21	5173	έφθ. Ταϊταγκόργκ 12 'Απρ.
ΑΝΝΑ		Ν. Κονδύλη	42	4358	έφθ. Μπανταρ Σαπούρ 13 'Απρ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		έτ. «Σταθάτος»	18	7191	έφθ. Σαβάναν 13 'Απρ. (διά Κρίστομπαλ)
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ		«Λιβανός» Α. Ε.	43	5685	άνεκ. έκ Σιγκαπούρης 9 'Απρ.
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Λαμιόδης και Πατέρας	43	7176	άνεκ. Χερβούργον 9 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΞΙΟΣ		Μαρής Έμπειρηκός	21	4786	έφθ. Βαγκούμερ 8 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ		«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιά 16 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	έφθ. Χάμπτον ρόδς 15 'Απρ.
ΑΡΓΩ		άδ. Γιανναγά και Σια	19	4683	έφθ. Καλκούταν 7 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	έφθ. Κατάνην 8 'Απρ. (είτα Πειραιά)
ΑΡΜΑΘΙΑ		«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	έφθ. Μόμπιλ 10 'Απρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	διήλθε Κολόμπο 7 'Απρ. διά Περσίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 1 'Απρ. διά Τιέν Τσίνη
ΑΣΤΕΡΙΣ					
ΑΤΑΛΑΝΤΗ					
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ					
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		άδ. Κουλουκούντη	43	7176	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	άνεκ. Λομπίτο 2 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		Άντ. Παπαδάκης	44	7176	είς Χονολουλού 16 'Απρ.
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Γιασβάτα 10 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.		Ρ. και Π. Βεργωτής	20	6343	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.		«Άλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	είς Παλέρμο 1 'Απριλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	έφθ. Σφάξ 12 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ		άδ. Γράτσου	44	7176	άνεκ. Πάτρας 10 'Απρ. διά Κατάνην
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	είς Βηρυτόν 6 'Απρ. είς Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΟΡΑΣ		έτ. Σ. Γ. Έμπειρηκός	21	5728	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Απρ. διά Δανίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		Θ. Έπιφανειάδης	43	7176	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 13 'Απρ. διά Μαδαγασκάρην
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII		άδ. Ανδρεάδην	43	7176	έφθ. Βοσδώ 2 'Απρ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ		Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 14 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		άδ. Συνοδινού	24	2740	έδεξανενίσθη είς Πειραιά 16 'Απρ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		Ίω. Παράσηχος κλπ.	06	3016	άνεκ. Κολόμπο 29 Μαρτ. δι' 'Ακυάμπη
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		υἱοὶ Δ. Ιγγλεσόπ.	18	5275	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	είς Βενετίαν 12 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		«Αίγαινο» Α. Ε.	44	7207	έφθ. Αμστερταμ 4 'Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		Π. και Β. Πανταλέων	43	7176	έφθ. Καλκούταν 30 Μαρτίου
ΔΙΡΦΥΣ		Διαμ. Πατέρας	19	5253	διήλθε Σουέζ 11 'Απρ. διά Βομβάνη
ΔΙΡΦΥΣ		άδ. Πατέρας	43	7176	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		N. Λιβανός	37	4839	
ΕΒΡΟΣ		Καδίω Σιγάλα	25	1412	
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Σ. Γ. Έμπειρηκός	27	4163	
ΕΛΕΝΗ Δ.		«Άλκωνά» Α. Ε.	44	7176	
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		άδ. Κουλουκούντη	38	5548	
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος και Σια	43	7176	
ΕΛΕΥΣΙΣ		Τεργιάζος και Λυκούρης	21	1549	
ΕΛΑΣΗ (έπιβατ.)		Ίω. Τόγιας	29	1493	
ΕΙΣΙΑΣΑΒΕΤ		άδ. Μαζαράκη	22	3553	
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαζαρός	44	7176	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Καλλίμαν.	44	7207	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	
ΕΠΙΣ		Α. Πρίντζης	19	1492	
ΕΑΠΙΣ		Άντ. Χάλαρης	44	452	
ΕΝΟΣΙΣ (ψυγείον)		Ίω. Παράσηχος κλπ.	43	235	
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Καδίω Σιγάλα	21	2369	
ΕΥΑΝΘΙΑ		υἱοὶ Π. Γουλανδρή	43	7244	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΑΡΗ		Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	
ΕΥΗΝΟΣ		«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	
ΕΥΘΑΛΙΑ		άδ. Γουλανδρή	18	3551	
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		Π. Μαρκεστήνης	43	7176	
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκούντη	38	5548	
ΗΠΕΙΡΟΣ		Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	
ΗΡΩΝ II.		Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	
ΟΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	
ΟΕΜΩΝΗ		«Κάσος» Α. Ε.	44	7198	
ΟΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)		«Ελευθερίαδης - Σκριβάνος	10	5237	
ΟΕΟΔΩΡΟΣ		Μιχ. Θ. Μπακόπουλος	42	2600	
ΟΕΟΚΥΝΤΩΡ		Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	
ΟΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	
ΟΕΤΙΣ		Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	
ΟΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	
ΙΑΚΩΒΟΣ		Γ. Αγγελίδης	01	2107	
ΙΓΟΡ		Λώς και Πεζάς	43	7176	
ΙΘΑΚΟΣ		«Εκτωρ Δρακούλης	06	3916	
ΙΙΛΙΣΣΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	

ΙΡΙΣ	'Ιω. Παλαιοκρασδάς	11	1881
ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οικού.	44	7176
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Μαρκέτος - Αγγελάτος	27	1600
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νομικός	28	1594
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	«Χανδρής» Α. Ε.	42	7035
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμαντάρος	45	7240
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανειάδης	44	7176
ΚΟΖΑΝΗ	«Ελληνικόν Δημόσιον	30	255
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. «Επιφανειάδης	43	7176
ΚΟΝΙΤΣΑ	«Ελληνικον Δημόσιον	22	269
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	11	3874
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάτσος	44	7244
ΚΡΙΟΣ	Μ. Έμπειρικός	45	3805
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7244
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρας	43	7176
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υἱοί Κ. Η. Λαιμού	43	7176
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	44	7176
ΚΩΣ	Έμμ. Καραδία	21	900
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Λακωνική» Α. Ε.	25	964
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176
ΛΥΡΑΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	19	4046
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	20	5401
ΜΑΡΙΑ Λ.	Κ. Η. Λαιμός	12	4707
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	33	486
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α. Ε.	44	7176
ΜΑΡΙΟΣ II	Μίχ. Καραγεώργης	23	1175
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Εύσταθιον	19	5476
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ί. Θεοδωρακόπουλος	44	7198
ΜΕΜΦΙΣ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	1996
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρ. Λ. Καμπάνη	20	5227
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιον	44	7176
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικού	18	5202
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	45	7247
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991
ΝΕΔΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176
ΝΗΡΕΥΣ	Έμμ. Χατζηλιάς	37	5205
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σια	43	7176
ΝΙΚΟΛΑΣ	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7244
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Καΐρης	43	7244
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφηρέν» Α. Ε.	19	5175
ΞΑΝΘΗ	«Ελληνικόν Δημόσιον	41	674
ΟΘΩΝ	Φαφαλοί καὶ Σια	44	7176
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	43	7243
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κουλουμπός - Εμπειρ.	18	5215
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσου	45	7176
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπη» Σό	18	5525
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182
ΠΑΝΑΓΗΣ	N. Λυκιαρδόπουλος	20	5194
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Α. Καραβίας	43	7176
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Λιβανός	43	7176
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	N. Νικολαΐδης	21	601
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμαντάρος	44	7244
ΠΑΡΓΑ	Κ. Σκριβάνος καὶ Σία	15	999
ΠΑΤΜΟΣ	Σίμου - Δούκας	31	200
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακάρων	20	1130
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Έμπειρικός	45	3822
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III τάνκερ	M. Νομικός	43	10448
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υἱοί Π. Γουλανδρή	43	10448
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος & Ε. Νομικός	43	7176
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	«Ελληνικόν Δημόσιον	43	3610
'Ιωνίας έκ Γλασκώνης 13 'Απρ. έφθ. Χάμπτον ρόδις 12 'Απρ. άνεχ. Μπιζέρταν 14 'Απρ. διὰ Βασόραν άνεχ. Φοναχέλ 4 'Απρ. διὰ Χάρην οις Αιδέρσαν 10 'Απρ. έπισκευή. άνεχ. Πειραιά 16 'Απρ. διὰ Τεργέστην οις Γάνδην 6 'Απρ. (διὰ Πειραιᾶ) διῆλθε Μαδέρας 25 Μαρτ. διὰ Νέαν Όρλεάνην άνεχ. Πειραιά 9 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν			
'Ιωνίας έκ Γλασκώνης 13 'Απρ. έφθ. Χάμπτον ρόδις 12 'Απρ. διὰ Χάρην οις Γάνδην 6 'Απρ. διὰ Βασόραν άνεχ. Φοναχέλ 4 'Απρ. διὰ Χάρην οις Αιδέρσαν 10 'Απρ. διὰ Τεργέστην οις Γάνδην 6 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ 16 'Απρ. διῆλθε Σουεζ 9 'Απρ. διὰ Νέαν Όρλεάνην οις κρατικά μεταφοράς εν 'Ελλάδι άνεχ. Βικτώρια (Βρ. Κολομβ.) 9 'Απρ. διὰ Σίδνευ οις άκτοπλοικά δρομολόγια άνεχ. Πειραιά 16 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν άνεχ. Βικτώρια (Βρ. Κολομβ.) 9 'Απρ. διὰ Σίδνευ οις άκτοπλοικά δρομολόγια άνεχ. Βατλιμόρην 7 'Απρ. διὰ Ρίον Ιανείρου άνεχ. Καράτσι 14 'Απρ. δι.' Άδεν διῆλθε Σουεζ 10 'Απρ. διὰ Βομβάνη άνεχ. Λός Αντζελες 23 Μαρτ. διὰ Λονδίνον έφθ. Ιψουΐτης 3 'Απριλίου έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. άνεχ. Βανκούμερ 5 'Απρ. διὰ Βομβάνη άνεχ. Βορδώ 30 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδις οις περιφερικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου έφθ. Βατλιμόρην 6 'Απρ. έφθ. Νοδορωσίσκην 16 'Απρ. άνεχ. Βατλιμόρην 8 'Απριλίου έφθ. Χάρην 12 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν διῆλθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διὰ Μίδδλεσμπρο			
'Ιωνίας έκ Γλασκώνης 13 'Απρ. έφθ. Βατλιμόρην 13 'Απρ. διὰ Μπέιρα άνεχ. Μαρικίον 9 'Απρ. δι.' Άγγλιαν έφθ. Καλκούταν 1 'Απρ. έκφοτών εις Χάιφαν 16 'Απρ. άνεχ. Λίνερπούλ 8 'Απρ. διὰ Σέττιν έφθ. Αλλέπετεύ 13 'Απρ. διῆλθεν Αζόρας 5 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις οις μεταφοράς εν 'Ελλάδι έφθ. Λισσαδώνα 8 'Απρ. έφθ. Μαρακάτιμο 21 Μαρτίου οις Τεργέστην 16 'Απριλίου διῆλθε Χορβαλτάρ 8 'Απρ. δι.' Ύμουντεν άνεχ. Χάμπτον ρόδις 8 'Απρ. δι.' Ιαπωνίαν άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 'Απρ. διὰ Καλλίδρην άργει εις Αμβούργον 16 'Απρ. διῆλθε Παναμάν 11 'Απρ. διὰ Λονδίνον άνεχ. Τάϊν 12 'Απρ. διὰ Γδυνιαν άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 'Απρ. διὰ Σαιν Τζών, έφθ. 11. έφθ. Γλασκώνηρ 13 'Απρ.			
διῆλθε Μάλταν 4 'Απρ. διὰ Ρωσίαν διῆλθε Λισσαδώνα 15 'Απρ. διὰ Νέαν Υόρκην έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 'Απρ. διῆλθε Σουεζ 10 'Απρ. δι.' Ιαπωνίαν άνευ. Α'-παντάν 1 'Απρ. δι.' Άγγλιαν εις Ντρόμπιαν 10 'Απρ. άνεχ. Βομβάνη 5 'Απρ. διὰ Καράτσι άνεχ. Γκάλεστον 28 Μαρτ. δι.' Ινδίας έφθ. Σφάρ 6 'Απρ. και Τύνιδα 11 άνεχ. Μελλίλιαν 6 'Απρ. διὰ Μπαρρόου, έφθ. 14 διῆλθε Παναμάν 9 'Απρ. διὰ Λονδίνον έφθασε Λονδίνων 11 'Απρ. διῆλθε Χονόλουλον 27 Μαρτίου διὰ Γκούλφορτ άνεχ. Κολομβίαν 28 Μαρτίου διὰ Πόρτ ντε Μπούκ εις Νιούπορτ από 4 Μαρτίου εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι άνεχ. Χάμπτον ρόδις 9 'Απρ. δι.' Ιαπωνίαν άνεχ. Σιγκαπούρην 12 'Απρ. διὰ Καλκούταν έφθασε Καλκούταν 29 Μαρτίου έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. άνεχ. Λάγκος 11 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν έφθ. Καλκούταν 8 'Απρ. έφθ. Κοσσέν 13 'Απρ. άνεχ. Σιγκαπούρην 1 'Απρ. διὰ Βαγκόκ άνεχ. Αμδέρσαν 8 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις άνεχ. Βατλιμόρην 30 Μαρτίου διὰ Κόρκ. έφθασε 15 'Απρ. άνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 'Απρ. δι.' Ιαπωνίαν διῆλθε Ιγραλτάρ 8 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις άργει Πειραιά 16 'Απριλίου άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 'Απρ. διὰ Χάρην εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι άνεχ. μεταφοράς εν 'Ελλάδι έτερης στην Τεργέστην 16 'Απρ. (διὰ Χάιφαν) εις λιμέναν Βορ. Γαλλίας 6 'Απρ. άνεχ. Κολόμπο 9 'Απρ. διὰ Μολέμεν άνεχ. Νέαν Υόρκην 13 'Απρ. διὰ Μπάρμπαντος έφθ. Σουάν 9 'Απρ. διῆλθε Κιουράσσο 1 'Απρ. διὰ Λάς Πάλμας έφθ. Στεττίνον 19 'Απρ. άνεχ. Χούστον 26 Μαρτίου διὰ Γενοβαν άργει Πειραιά 16 'Απριλίου.			

ΠΗΝΕΙΟΣ		44	7207	εις Βλαδιμούστοκ 1 'Απριλίου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	διήλθεν 'Αζόρας 14 'Απρ.
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει ,Αυτελάκι 16 'Απρ.
ΠΡΕΝΤΟΝ	Καττούλας και υιοί	06	2088	εις Πειραιά 16 'Απρ., έπισκευή.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάννης και Σιά	16	1765	εις 'Αμβέρσαν 19 'Απρ., έπισκευή.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ	«Γαλαξίας»	45	7176	άνεχ. Χάροην 9 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική A. E.	44	1923	εφθασε Πειραιά 7 'Απρ. και Κων) πολιν 14
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	17	4908	εφθ. Μάλταν 12 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ε. Πετρούτσης - Γ. Τάνες	01	3634	διήλθε Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Πειραιά
ΣΑΜΟΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	εφθ. Χάμπτον ρόδς 13 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλουκουντή	43	7207	άνεχ. Ρουέν 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΕΡΡΑΙ	«Ελληνικόν Δημόσιον	21	725	άργει Πειραιά από 12 'Ιουλίου 1948
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ	«Ελληνικόν Δημόσιον	22	4949	εις 'Αμβούργον 6 'Απρ. 'Έπισκευή.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	έφθασε Γκαλέστων 30 Μαρτίου
ΣΟΥΝΙΟΝ	Λώς και Πεδάς	43	7244	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Απριλίου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκουντής	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 29 Μαρτίου διά Μπαρρόου
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» A. E.	25	4853	έφθασε Κίελον 9 'Απριλίου
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	εφθασε Τσιτταγκόγι 21 Μαρτίου
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. και Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	άνεχ. Λός 'Αυτζέλες 9 'Απρ. διά Γιανδάτα
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» A. E.	19	5250	διήλθε Παναμάν 27 Μαρτίου δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	εις ταξίδια Πειραιώς—Θεσσαλονίκης
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	εφθ. Γάνην 2 'Απρ.
ΤΑΚΗΣ Κ.	Κατσουλάκος	20	471	άνεχ. Καλκούταν 1 'Απρ. διά Κολόμπο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	άδ. Λαμού	13	4221	άνεχ. Τεργέστην 14 'Απρ. δι' 'Ελλάδα
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλουθρού - 'Εμπειρίκου	18	5687	διήλθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Φαχαχέλ
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	εις Πειραιά 16 'Απρ. διά Εναυλώθη.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Δ. Ι. Χανδρής	43	10448	άνεν. Τεργέστην 1 'Απρ. διά Πειραιά
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Εκτών Δρακούλης	11	3658	εφθ. Λορέντζο Μαρκές 7 'Απρ.
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μιτάκιας κλπ.	11	1459	εφθ. Μίδδλεσμπρο 4 'Απρ.
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	άργει Πειραιά 16 'Απρ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Αθαν. Κουλούρας	30	4557	εις μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΥΠΕΡΙΩΝ	«Ελληνικόν Δημόσιον	43	6732	εις Σουέζ 10 'Απριλίου
ΦΛΟΓΑ	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδι)μοί	05	480	εις μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	εις Σουέζ 10 'Απριλίου
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σιά	20	985	εις μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	εις Κατάνην 16 'Απριλίου
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	εις Πειραιά 16 'Απρ. 'Έπισκευή.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	εφθ. Μόνιπλ 12 'Απρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» A. E.	45	7247	εφθ. Ρόττερνταν 5 'Απρ.
ΧΑΛΚΗ	«Ελληνικόν Δημόσιον	45	470	εις ταξίδια έν 'Ελλάδι
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	«Ελληνικόν Δημόσιον	01	541	εις δρουμολόγια Πειραιώς—Καδάλλας
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» A. E.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαρτίου διά Γαλλίαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» A. E.	39	5643	άνεχ. Ρουέν 8 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΡΥΣΗ	υιοί Π. Γουλανδρή	44	7176	διήλθε Παναμάν 10 'Απριλίου διά Βαλτιμόρην
ΨΑΡΑ	Άναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	άνεχ. Βανκούμπερ 1 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΩΚΕΑΝΟΣ	«Ελληνικόν Δημόσιον	43	6732	άργει Πειραιά 16 'Απρ.

Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγὰ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	άργει Χίον από 13 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Κεμπάκο»	43	7160	εις Σαλίμπασ 10 'Απρ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	εις Νοδορωσίσκην 4 'Απρ. ύπο φόρτωσιν
Α·Ι·ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (έπιβατ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	άργει 'Αμπελάκι από 5 Δεκ. 1947
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	εις Σητάπτλ από 19 Μαρτίου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	άνεχ. Κοσσιν 29 Μαρτίου διά Βαγκόκ
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα»	18	7717	εις Χάροην 10 'Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκο»	44	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαρτίου διά Σητάπτλ
ΑΝΝΙΤΣΑ	έλλινες άγροσται	45	7149	εφθ. Χούστον 30 Μαρτίου
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	διήλθε Σουέζ 31 Μαρτίου δι' 'Αμπαντάν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μηνάς»	08	1763	εφθ. Χούλλ 29 Μαρτίου
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	εφθ. Γδυνιαν 1 'Αποιλίου
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	εις Λουδίνων 2 'Αποιλίου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Τέλ 'Αβιδ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	42	7176	διήλθε Φινιστέρων 30 Μαρτίου διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	εις Νέαν 'Υόρκην 4 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Λισσαβόνα 28 Μαρτίου διά Νάρβικ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	εις Χάϊφαν 12 'Απριλίου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άργει Πειραιά 28 'Οκτωβρίου
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	εφθ. Λίβερπουλ 1 'Απρ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	«Πανιμένιαν Λάιν»	27	17226	άργει Πειραιά 15 'Απρ., διασκευή.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	έτ. «Νόρθ Αμέρικαν»	21	8206	εφθ. Ρουέν 27 Μαρτίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Χιλήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικο»	44	7247	άνεχ. Ρόττερνταν 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς 6 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	διήλθε Σαντάπτλ από 2 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Ι·Ρ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	άργει Πλάταν 2 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	εφθ. Όραν 4 'Απρ. (Είτα Βενετίαν)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικο»	44	7200	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Απρ. διά Γιβραλτάρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	έν πλώ έκ Νάντης διά Χάμπτον ρόδς 6 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	φθάνει εις 'Αλεξανδρείαν 24 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	48	10928	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Απο. διά Ρουέν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	49	10900	εφθ. Σαΐν Ναζάρι 30 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	εφθ. Καράτσι 26 Μαρτίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	άνεχ. Μελδούρην διά Δανίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικο»	44	7247	εις Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Απρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρονς»	27	4889	εφθ. Ντακάρ 29 Μαρτίου. (Είτα Πουάν Νουάρ)
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΛΕΡΟΖΟ	έτ. «Τριντεντε»	20	2310	άργει Φάλκεμπεργκ από 14 Νοεμβρίου
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	εις ταξίδια Αίγυπτου—'Ελλάδος
ΒΙΡΑΓΚΟ	έτ. «Βιρόνα»	05	339	εις ταξίδια λιμενών Βοο. 'Αμερικής
ΒΥΡΩΝ	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	διήλθεν 'Αδεν 20 Μαρτίου διά Κορέαν
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Δώρωφα»	19	640	εφθυ Χάροην 3 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας)	έτ. «Ούρουγουάνης»	13	5125	άνεχ. Χάροην 3 'Απρ.
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Άράσουκο»	12	6348	άνεχ. Χάροην 3 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Διεθνής»	49	10900	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 25 Μαρτίου διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ.)	έτ. «Σάμοσκο»	44	7216	εφθ. Νούεβιτας 25 Μαρτίου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Άρτεμίς»	17	3322	διήλθε Σιγκαπούρων 27 Μαρτίου διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Πάξε»	20	6157	άργει Πειραιά 17 'Απριλίου. 'Έπισκευή.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5490	άργει Σύρον 16 'Απρ.
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Κάρδιφ από 1 Φεβρ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Άλμπατρος»	20	5107	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 25 Μαρτίου διά Γιοκοχάμαν
ΕΚΟΥΑΤΟΡ				έφθ. Νούεβιτας 25 Μαρτίου

ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	άνεχ. Λός "Αντζέλες 20 Μαρτίου διὰ Τεργέστην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιας»	21	3345	έφθ. Κάρδιφ 2 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	'Εμμ. Γιανινούλατος	28	6252	άργει Μπάρου ἀπὸ 20 ΔΕΚ., διασκευή.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΓΑ	έτ. «Αταλάγιας»	10	1441	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 22 Φεβρουαρίου
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43	7207	έφθ. Χερδούργον 5 'Απρ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενοενάτας»	44	7207	άνεχ. Λός "Αντζέλες 25 Μαρτ. διὰ Χάβρην
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	εἰς λιμένας 'Ιαπωνίας 1 'Απρ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	διῆλθε Παναμάν 28 Μαρτίου διὰ Χαβάνναν
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνης»	19	2624	διῆλθε Τρίνινταν 30 'Απρ. διὰ Σάντος
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ	έτ. «Σάνι Νικόλας»	20	7582	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαρτίου
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάνι Νικόλας»	43	7176	εἰς Ναγκόγια 4 'Απρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάνι Νικόλας»	45	7176	έφθ. Ταματάδην 20 Μαρτίου.
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Βαλτιμόρη 30 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρο»	19	5524	έφθ. Τοιτταγκόγκ 30 Μαρτίου
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	έφθ. Βαλτιμόρην 4 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	εἰς Γκρήνοκ απὸ 24 Μαρτίου
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	εἰς "Αγ. Φραγκίσκου 10 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9096	εἰς Πουέρτο λά Κρουζ 4 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	εἰς ταξίδια 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Ρουέν 27 Μαρτίου
ΙΣΠΑΧΑΝ	Σ. Α. 'Ατυχίδης	19	5636	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 26 Φεβρουαρίου.
ΙΩΑΝ. ΛΙΒΑΝΟΣ	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 14 Σεπτεμβρίου.
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνα»	22	8432	εἰς ταξίδιον Βαλτιμόρης—"Αρούμπας
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	7710	άργει Γένοβαν ἀπὸ 19 Μαρτίου.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	διῆλθε Κρίστομπαλ 22 Μαρτίου δι 'Ιαπωνίαν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ·Ρέύ»	12	3923	εἰς Χουέλβαν 10 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μιτράϊτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Βοστώνη 30 Μαρτίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Λουστίντας»	18	480	άργει Πέραμας ἀπὸ 19 'Ιανουαρίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 26 Μαρτίου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	εἰς πλόας Χούλλ—Κιέλου
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	έφθ. Βηρυττόν 2 'Απρ.
ΚΑΤΟΥΜΠΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	9424	άνεχ. Τρίνινταν 28 Μαρτίου διὰ Μασσαλίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διῆλθε Κολόμπα 31 Μαρτίου διὰ Σιγκαπούρην
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Άριγκο»	43	7176	έφθασε Ρουέν 30 Μαρτίου.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	ἐν πλῷ ἐκ Γκάλεστων δι 'Ινδίας 8 'Απρ.
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντια»	04	3479	έφθασε Πειραιά 27 Μαρτίου.
ΚΟΡΑ	Π. Γασταρινάτος	06	817	εἰς ταξίδια Πόρτ Σαΐδ—Λιβύης
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5758	ἀσγει Μάλταν 16 'Απρ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγη»	06	704	εἰς Τρίπολιν (Λιβύην) 3 'Απριλίου.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Παναματική ἔταιρ.	11	7527	έφθασε Μελβούρην 7 'Απρ. καὶ ἀνεχ. 13 διὰ Κολόμπο
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Ρουέν 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Άτλαντικα»	43	7176	εἰς Γιοκοχάμαν 4 'Απρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικού	16	5505	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 27 Φεβρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Άντόρα»	21	8206	εἰς Νέαν 'Υόρκην 8 'Απρ.
ΜΑΙΡΗ	N. Γ. Λιβανός	48	5650	εἰς Χάρτλεπούν ύπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ορίων»	44	2883	άνεχ. Τρίνινταν 29 Μαρτίου διὰ Μοέγκο
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	ἐν πλῷ ἐκ Βορ. Ειρηνικοῦ δι 'Ινδίας, 6 'Απριλίου.
ΜΑΝΤΟΝΝΑ	Π. Φιλίνης	42	855	ἄργει Λήθ ἀπὸ 27 Ιουλίου 1948
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωστίαν»	42	7176	έφθασε Δουγκέρην 1 'Απριλίου
ΜΑΡΖΟΥ	έτ. «Πουντο "Άλτα»	19	2660	άνεχ. Τρίνινταν 28 Μαρτ. διὰ Μοέγκο
ΜΑΡΙΑ Γ	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	εἰς Βόλον 25 τίου
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάνι Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Τρίνινταν 28 Μαρτίου διὰ Πόρτ "Αλθούρ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρδ Πασιφίκ»	43	7176	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 30 Μαρτίου διὰ Βαλτιμόρην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	εἰς λιμένας 'Ινδιών 30 Μαρτ.
ΜΕΝΤΑΞ	Σ. Γ. Οικονομίδης	43	771	εἰς ταξίδια Γενίδας — Χάιφας
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	διῆλθεν "Άδεν 24 Μαρτίου δι 'Ινδίας
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Άριόνα»	19	7588	έφθασε Γκάλεστων 28 Μαρτίου
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	εἰς λιμένας 'Ινδιών 6 'Απρ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	έφθασε Βορδώ 3 'Απρ.
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 6 'Ιαν.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	εἰς Σεπτέμβριον 3 'Απρ. ύπὸ φόρτωσιν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαρτ. δι 'Αρούμπα
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 Μαρτίου διὰ Δουδλίνον
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Μαρτίου διὰ Χάβρην
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	10474	εἰς Γένοβαν 16 'Απρ. Διασκευή.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	εἰς Χάιφαν 5 'Απρ.
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	έφθ. Μασσαλίαν 25 Μαρτίου
ΝΟΡΑ	έτ. "Ηστερον Σιφάριγκ»	43	7176	εἰς Ντιέγκο Σουαρέζ 1 'Απρ.
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σὸν»	43	7176	διῆλθε Βιγραλτάρ 27 Μαρτίου διὰ Κιουρασάο
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σὶλετ»	42	7191	άνεχ. Κόμπτε 23 Μαρτ. διὰ Βαγκούδερ
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτ»	44	7207	εἰς λιμένας Βορ. Γαλλίας 10 'Απρ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	διῆλθεν "Άδεν 4 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάνηλην»	45	7148	διῆλθε Βιγραλτάρ 29 Μαρτίου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθασε Ρουέν 27 Μαρτίου
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	εἰς Ρουέν 1 'Απρ. ύπὸ έκφρτωσιν
ΝΤΕΡΝΑ	Τζών Λιβανός	15	5751	έφθ. Χάρδην 25 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κερτάκον»	21	5531	έφθ. Κοιλδοτάμη 1 'Απριλίου
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκακπόσ»	44	7244	εἰς Ντούκογκον ἀπὸ 29 Μαρτίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνα»	48	10750	άνεχ. Φαχαχέλ 27 Μαρτίου δι 'Αγγλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. Άλεξ. Γούναρης	19	5701	έφθασε Μούτιλ 23 Μαρτίου
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτ»	19	7031	εἰς Πουάν Νουάρ 2 'Απρ.
ΠΑΝ	έτ. «Άμαρυλλις»	20	5595	άργει Μπλάιθ 8 'Απρ. Εναυλώθη.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	έφθασε Χερδούργον 4 'Απρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 Μαρτίου
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	18	6049	εἰς Χάιφαν 1 'Απριλίου
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	19	5555	εἰς 'Υμούντεν 2 'Απριλίου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτίου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πασιφίκο»	44	7212	άνεχ. Κοστεν 30 Μαρτίου διὰ Βίλμιγκτων
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Ναβίερα»	19	6040	έφθασε Βιζαγκαπατάμ 30 Μαρτίου. (Εἶτα Χόγκ Κόγκ)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πλόλαρη»	19	6495	άνεχ. Κάδεξ 25 Μαρτίου διὰ Νέαν Γῆν
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναβίερα»	20	2606	διῆλθε Σουέζ 2 'Απρ. δι 'Ινδίας
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	6109	έφθ. Νεάπολιν. 28 Μαρτίου. (Εἶτα Γένοβαν)
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μιτράρου»	14	7475	διῆλθε Βιγραλτάρ 2 Απρ. διὰ Κοπεγχάγην
ΠΟ·Ι·ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	άνεχ. Κάδεξ 25 Μαρτίου διὰ Νέαν Γῆν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά. Πλάτα»	44	7163	έν πλῷ ἐκ Βορ. Γαλλίας διὰ Βόρ. Αμερικὴν 6 'Απριλίου.
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	έν πλῷ ἐκ Νοτ. Γαλλίας διὰ Περσίαν 10 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	ἀσγει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίντο»	19	5055	εἰς Χερσώνα 1 'Απρ. ύπὸ φόρτωσιν
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	άνεχ. Σιδένευ (Αύστραλ.) 29 Μαρτίου διὰ Νεάπολιν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσω»	42	7176	άνεχ. Νάρβικ 29 Μαρτίου διὰ Βαλτιμόρην

ΡΕΝΑ (έπιδατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	διήλθε Κορίν 25 Μαρτίου διά Μασσαλίαν
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλάξ»	20	5686	έφθασε Χάμπτον ρόδς 3 'Απρ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άργει 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 6 Μαρτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	ἔθ. Παραμαρίμπα 25 Μαρτίου
ΡΟΥΛ (παναμ.)	'Ι. Πελέκης	99	1109	άργει 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 8 Αύγ. 1948
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664	έφθασε Σιγκαπούρην ἀπὸ 20 Μαρτίου
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έθ. Σιγκαπούρην ἀπὸ 24 Μαρτ., ἐπισκευή.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	έθ. Καράτσι 1 'Απρ.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανάς»	16	4818	έθασε Γιοκοχάμαν 29 Μαρτίου
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	έθασε Νέαν Υόρκην 30 Μαρτίου
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διήλθε Κριστομπάλ 28 Μαρτίου δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7166	έπιστρεψε Ντούμπρονικ 3 'Απρ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	έπιστρεψε Ταξίδια Ν. Ύόρκης—Κολομβίας
ΣΑΝΤΟΥ· Ι· ΤΣ	έτ. «Άβια»	20	2606	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτίου διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν
ΣΑΝΦΩ	έτ. «Σούντ Αμερικάνα»	44	7212	έπιστρεψε Καμπούργκ προσπαραγμένον 2 'Απριλίου.
ΣΑΡΑΓΙΑ	«Ναβ., Σούντ. Αμερικ.»	44	7176	έφθασε Αμβούργον 1 'Απρ. (διὰ Βενετίαν)
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Αρένας»	11	3726	έφθασε Χάμπτον ρόδς 30 Μαρτίου
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθασε Μαντράς 23 Μαρτ. (Είτα Καράτσι)
ΣΩΝΙΑ	έτ. «Μαρίστας»	19	5354	έφθασε Κόμπε 26 Μαρτίου
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	5947	έπιστρεψε Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτίου
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	ἐν πλώ ἔξι Ιαπωνίας διὰ Β. Ειρηνικὸν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιόλος»	43	7199	έφθασε Παραμαρίμπα 1 'Απρ.
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Πούντα Άλτα»	18	2858	ἀνεχ. Φρόμαντλ 29 Μαρτίου διὰ Σούλι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριόνα»	21	7409	έφθασε Γένοβαν 28 Μαρτ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάϊν»	30	2480	έφθασε Πειραιᾶ 11 'Απρ.
ΤΕΤΗ (έπιδ.)	έτ. «Κάντια»	43	1742	εἰς λιμένας Ινδιῶν 28 Μαρτίου
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεν. Παγκούν 29 Μαρτ. διὰ Βαγκόκ
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αίσον»	14	3634	διήλθε Λάς Πάλμας 22 Μαρτ. δι' Αργεντινὴν
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Πανελλένικ»	02	10375	εἰς Σπέτζαν απὸ 20 Φεβρ., ἐπισκευή.
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Φλωρεντία»	14	7821	εἰς Αμέρεσαν ἀπὸ 7 Φεβρ.
ΦΟΙΝΙΞ	έτ. «Κρούστσες»	20	6090	διήλθε Κριστομπάλ 25 Μαρτίου δι' Ιαπωνίαν
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κριστομπάλ»	21	7460	ἀνεχ. Λουδίου 31 Μαρτίου διὰ Γκάλεστων
ΦΩΦΩ	έλληνες ἀγόρασται	43	7160	δργεῖ Αμπελάκι 17 'Απριλίου
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	1075	

Τηλέφωνα: | Middlesbrough 2140 (Γραφείον)
| Linthorpe 88602 ('Ιδιαίτερον)

J. R. FOSTER & SONS, 7, EAST ST. MIDDLESBROUGH

Προμηθευταὶ κρεάτων καὶ
νωπῶν τροφίμων διὰ τὰ πλοῖα

Κυριώτεροι προμηθευταὶ τῶν μεγαλυτέρων

ΑΓΓΛΙΚΩΝ, ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

Άριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλῆρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς όλους
τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας

Τηλεγραφικὴ Δοσις: ΜΑΤΑΚΟΜ. Τηλέφωνα: 45288—43331.

TELEM. MATARANGAS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: ΜΑΤΑΚΟΜ.

TELEF.: 45288—43331.

Τὰ ἀγγλικά ύφαλοχρώματα "CAMREX,"

Κατόπιν τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων χρησιμοποιοῦνται ηδη
καὶ παρὰ πλείστων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

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

"CAMREX, NON-OXIDIZING · PRESERVATIVE

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

"CAMARINE,, Ίδιαιτέρα συσκευασία πρὸς
διατήρησιν τῶν DEEP TANK
ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποθήκαια χεωμάτων εἰς τοὺς ἐν ROTTERDAM & ANTWERP
καὶ κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερῳ λιμένας.

Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.
Ίδιαιτέρα δοσις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF
Τηλεγραφικὴ: «CAMREX» Cardiff ή Sunderland
Κεντρικὰ Γραφεῖα: Hudson Road, Sunderland.

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON :

158/9, HIGH STREET, HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ :

31, North John Street,
LIVERPOOL, 2.

11, Bothwell Street,
GLASGOW, C. 2

ΕΠΙΣΗΣ:

E.E.SHARP & SONS (NORTHERN), LTD,
Borough Road, NORTH SHIELDS.