

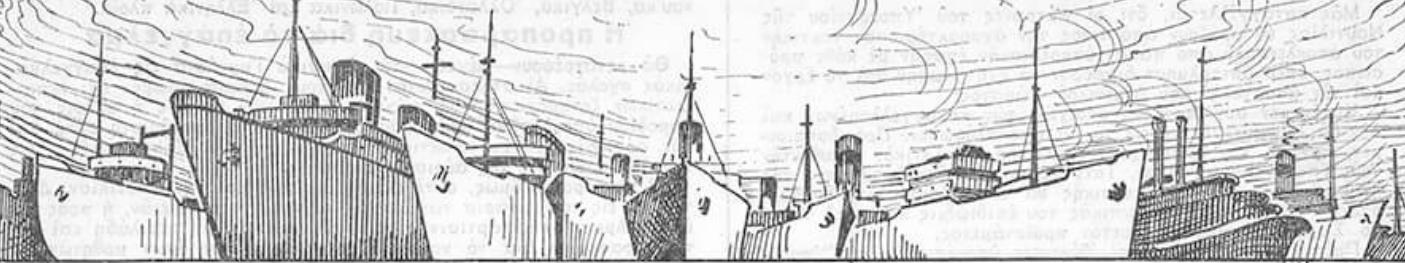
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1950

Αρ. Φύλλου 363/122

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 363/122

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1950

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'Αφυχολόγητοι ένέργειαι'

"Όλα τὰ κράτη—πλὴν τῆς Ἐλλάδος—ποικιλοτρόπως προστατεύουν τὸ ἔθνικόν των πλοίον. Έχουν τὴν δύναμιν νὰ τὸ πράξουν, ἔχουν, δύναμιν, καὶ τὴν ἐπίγνωσιν τὶ ἀποκομίζει ἡ Οἰκονομία τῶν απὸ τὴν κίνησιν τῆς ναυτιλίας.

Διότι, δύναμις, καταδικάζεται πανταχόθεν—πρὸς τὸ θεαθῆναι, τούλαχιστον—ἡ προστατευτική διάκρισις τῆς ἔθνικης σημαΐας. διότι ὅλαι αἱ ναυτικαὶ χώραι ὑποστηρίζουν τὸ καθεστὼς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν καὶ ἐπίσημον νὸς προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων τῶν εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ὄλλων χωρῶν, ἀδηλοὶ ἔξαγωγαὶ, διότι, τέλος, τὰ κράτη μὲν ἔθνικην μεταφορικὴν κίνησιν μικράν καὶ ναυτιλίαν μεγάλην, ὅπως η Νορβηγία καὶ η Ἐλλάς, ἔχουν κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον νὰ ἀφεθῇ πλῆρης ἐλεύθερος εἰς τὸν κίνησιν τοῦ διεθνοῦς ὑπερθελαστικοῦ ἐμπορίου, ἀδιακρίτως σημαίας, ὅλοι ἔμφανίζονται ἐπιμελῶς ἀποφέύγοντες κάθε ἐνέργειαν, κάθε ἀπὸ τὴν υρικὴν, οὐτῶς εἶπεν, ἐκδήλωσιν διακριτικῆς τῶν ιδίων τῶν πλοίων ἐπιδιώξεως.

Αὐτὴν τὴν πολιτικὴν ἀκολουθοῦν μεταπολεμικῶς ὅλαι αἱ χώραι, μικραὶ καὶ μεγάλαι. Κάθε μία, ἀναλόγως τῆς θέσεως τῆς καὶ τῆς ἔξαρτησεως τῆς ἀπὸ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, κατὸ ίδιον τρόπον προστατεύει τὴν ναυτιλίαν τῆς. 'Η Ἀργεντινή, λ. χ., ἀπροκάλυπτον ἀσκεῖ τὴν προστατευτικὴν πολιτικὴν ἔναντι τοῦ κρατικῆς, ἀλλας τε, ἰδιοκτησίας ἔθνικοῦ τῆς πλοίου. 'Άλλα κράτη, τούλαντιον, συγκαλύπτουν τὸν προστατευτικόν. Διαδηλοῦν τὴν προσήλωσίν τῶν εἰς τὰς ὄρχας τῆς κίνησης τοῦ διεθνοῦς ὑπερθελαστικοῦ ἐμπορίου, ἀδιακρίτως σημαίας, ὅλοι ἔμφανίζονται ἐπιμελῶς ἀποφέύγοντες κάθε ἐνέργειαν, κάθε ἀπὸ τὴν υρικὴν, οὐτῶς εἶπεν, ἐκδήλωσιν διακριτικῆς τῶν ιδίων τῶν πλοίων ἐπιδιώξεως.

Καὶ διὰ νὰ ἔλθωμεν εἰς τὴν ιδικήν μας περίπτωσιν: Δὲν τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ, ὅτι ἡ ἐνδειγμένη διὰ τὴν Ἐλλάδα πολιτικὴ συνίσταται εἰς τὴν ἔργων καὶ λόγω ἀσκησην τῆς φιλελευθέρας πολιτικῆς εἰς τὰ τῶν μεταφορῶν τῆς ἀδιακρίτως σημαίας. 'Η πολιτικὴ, δύναμις, αὐτὴ δὲν προϋπόθετει καὶ τὸν παντελὴ ἀποκλεισμὸν, ὑπὸ τὰς σημειρίας, μάλιστα, δυσκόλους συνολαγματικὰς καταστάσεις, τοῦ ἔλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὰς ιδίας ήμῶν μεταφοράς. Συμμετοχὴ αὐτοῦ κατὸ ἔνα ποσοστόν, κατὰ τὸ ημίσιον εστόν, δὲν σημαίνει διάκρισην προστατευτικήν.

Εἰς τὸν τόπον, δύναμις, αὐτὸν, ὃπου τὰ πάντα περιεργεύονται καὶ οἱ κρατικοὶ ἐκπρόσωποι ἀγνοοῦν τὰ στοιχειωδέστερα, ζητήματα τῆς Ναυτιλίας, δὲν ἔλειψαν ποτὲ οἱ ἀκρότητες. 'Ἐνῷ εἰς τὴν πραγματικότητα ἔχουμεν παραδόσει τὸ ἀπὸ τὸν τῆς μεταφορικῆς μας κινήσεως εἰς τὰ ἔνα πλοία, ἐνῷ δεκάδας ἑκατομμυρίων δόλαρίων καταβάλλομεν εἰς αὐτὰ διὰ τοὺς ναύλους τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου, ἐνῷ τὸ ἔλληνικον πλοίον οὐδὲ τὸ προπολεμικὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὰς ιδίας ήμῶν μεταφοράς δὲν ἐκράτησεν. ἔμφανίζομεν ἀπὸ τὰς ἀνόητος ἐνέργειας κρατικῶν τινῶν ὄργανων, ὡς ἀσκοῦντες ἔντονον προστατευτικὴν πολιτικήν, μὲν κίνδυνον πολλὰ νὰ ζημιώθοιν τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς μεγάλης μας Ναυτιλίας.

Καὶ καθ' ἦν στιγμὴ ἀγωνίζομεθα, ὡς χώρα ναυτική, νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἀπελευθέρωσιν ἀπὸ κάθε περιορισμὸν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν καὶ τὴν κατάργησιν τὰς πάσης διακρίσεως σημαίας, ὑπουργικαὶ ἔγκυκλοι, μηδένα ἐξυπηρετοῦσαὶ πραγματικὸν σκοπὸν καὶ χωρὶς ποτὲ νὰ προορίζονται νὰ ἐφαρμοσθοῦν, ὑποδεικνύοντας τὸ ἀντίθετον. Καὶ ἐνῷ ἡ Ἐλλάς, κατὰ τὰς διεθνεῖς σχετικὰς συζητήσεις, ζητεῖ ἐπὶ σήμων της κατάργησιν προστασίας, ἐπὶ τὴν ημέρας καὶ πλάνων καὶ διαμέτρων, ὅποια, μαλιστα, τυχάνουν εὐρείας δημοσιότητος, καθορίζει, χωρὶς κανένα θετικόν, τούλαχιστον, σφέλος, τὴν διάκρισιν τῆς σημαίας τῆς.

"Υπεδίζαμεν ἐν καιρῷ τὴν ἀμεσον καὶ παγηγειν τὴν ἀνεφαρμόστων μέτρων. 'Ἐπεστήσαμεν τὴν προσήκην τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐπιστεύσαμεν, διότι θὰ ἐφόδηται οἱ ἀρμόδιοι νὰ ἐνημερώσουν καὶ τοὺς ὄλλους ἐπὶ τῶν μεταφορῶν συναδέλφους τῶν διὰ τοὺς κινδύνους, ποὺ περικλείουν αἱ τοιάσται ἀνεφόρμοστοι εἰς τὴν πράξιν διαταγαί.

Φαίνεται, δύνως, ὅτι ἡ τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας δὲν ἔσπευσε νὰ προβῇ εἰς τὰς καταλλήλους ὑποδείξεις, ἡ αἱ ὄλλαι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι δὲν ἀντελθήσαν τὸ πνεῦμα καὶ τὸν σκοπὸν τῶν ὑποδείξεων αὐτῶν.

Πῶς ἀλλως νὰ ἔξηγησων τὴν ἀφέλειαν, ποὺ διακρίνει τὸ κάτωθι ἔγγραφον τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους—μᾶς εἶνε ἀγνωτος ἡ ὑπηρεσία ποὺ τὸ ἀπέτειλε—ὅπερ ἀπημύνθη πρὸς τὸ ἀρμόδιον ιταλικὸν ὑπουργείον ἐν σχέσει μὲ τὰς μεταφορὰς τῶν ἀγοραζομένων διὰ τῶν ἐπανορθώσεων εἰδῶν εἰς τὴν Ιταλίαν; Διότι θέλουμεν νὰ παράσχωμεν

κάποιαν ὑποστήριξιν εἰς τὴν Μεσογειακὴν Ναυτιλίαν μας, τὴν σκληρῶν δοκιμαζομένην, διότι δὲν ἔχουμεν ἑταρές συνάλλαγμα, διὸ νὰ πληρώγωμεν ναύλους εἰς δολάρια εἰς τὰ ἔνα πλοία καὶ διότι τὴν αὐτὴν πολιτικὴν, ὅτι, δύναμις, ἐπὶ τοῦ ἐμφανούς, διὲ ἔγγραφων καὶ ἔγκυκλων, ἐφαρμόζουν ὅλοι οἱ ὄλλοι, προηλθομένοι, ἐπὶ τέλους, εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅπως μέρος τῶν ἔξι ἐπανορθώσεων διασφόρων μηχανημάτων καὶ λοιπῶν εἰδῶν εἰς τὸν πορθωτῶν ἔξι Ιταλίας ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ἐφόσον, δέδαισα, οἱ ζητοῦμενοι ναύλοι θὰ εἰνε συμφέροντες.

Καμμία ἀνάγκη δὲν μᾶς ὑπερχέων νὰ γνωρίσωμεν τούτο διὲ γύραφον εἰς τοὺς Ιταλούς, τῶν ὅποιων, ὄλλως τε, δὲν ἔχεισθετο καὶ ἀδεια. Δικαίωμά μας ήταν νὰ παραλάβωμεν τὰ ἐμπορεύματα φόρο μὲν καὶ νὰ ἀναζητήσωμεν τὸ προσφορώτερον μέσον μεταφορᾶς, νὰ τὰ φορτώσωμεν, ὅπου μᾶς συμφέρει. Παρὰ ταῦτα, ἀπευθύνομεν ἔγγραφον πρὸς τοὺς Ιταλούς ἀρμόδιους, διὰ τὸν ὅποιον, τίποτε ὀλιγωτέρον, ἐμφανίζομεθα δικαιολογούμενοι, διότι ζητοῦμεν τὴν ἄδειαν νὰ προτιμήσωμεν τὰς ἐλληνικὰ πλοία η νὰ διαθέσωμεν τὰς φορτωτέσις καθ' ὃν τρόπον πιστεύομεν ὅτι μᾶς συμφέρει:

"Ἐχουμεν τὴν τιμὴν—λέγει τὸ ἔγγραφον—νὰ σᾶς παρακλησώμεν, ὅπως ληφθῇ ἡ δέουσα φροντίς καὶ χρησιμοποιηθούν ἐλληνικὰ σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων (τῶν ἐπανορθώσεων) εἰς τὴν περίπτωσιν, δεδίαιοις, καθ' ἡν ἡ ἀπασχόλησις αὐτὴ δὲν ἀποδεικνύεται ἀδύνατος καὶ ἐφόσον οἱ προσφερόμενοι ναύλοι ἀπὸ τὰς ἐλληνικάς ναυτικάς ἐπιχειρήσεις ηθελοῦ θεωρηθῆ λογικοί.

Καὶ τὸ ἔγγραφον, μετὰ τὴν παρακλήσιν, προχωρεῖ εἰς τὴν δικαιολογίαν: "Καὶ τούτο λέγει—ἴνα ἀποφεύχθων διυσάρεστοι συνέπειαι διὰ τὴν ἔθνικην ναυτιλίαν, λόγω τῆς χρησιμοποιήσεως ξένων πλοίων διὰ τὰς μεταφορὰς πρὸς τὴν Ἐλλάδα καὶ ἐξ αὐτῆς καὶ ἵνα μὴ δημιουργηθῇ μία καστάσις δισκόποιος διὰ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν, εἰς ἐποχὴν καθ' ἦν ὅλα τὰ Κράτη ἀδιακρίτως λαυδάνουν μέτρα προστατευτικὰ τῆς ιδίας τῶν ναυτιλίας, ἐνώ τὰ ιδίακα πλοία διέρχονται σοβαράν κρίσιν".

Δεῖ πιστεύομεν ἄλλο κράτος ναυτικὸν νὰ ἔχῃ ποτὲ ἀπευθύνει πασούμοιον ἔγγραφον, προκειμένου νὰ διακανονίσῃ τὰ τῆς μεταφορᾶς τῶν ιδίων τοῦ φορτίου. Καὶ ἄν ἀκόμη διακριτικῶς θὰ ἐπροστατεύετο τὸ ἔθνικὸν πλοίον, η ἀποστολή τοιούτου ἔγγραφου ἥτο περιττή. 'Ιδού, ὅτι τώρα, ὡς πειτήριον, ἔμφανίζεται τούτο ἀπὸ τὸν ἐνδιαφερομένους Ιταλούς ἐφοπλιστάς, διὰ νὰ κατηγορηθῇ καὶ ἡ Ἐλλάς, ὅτι προβαίνει εἰς τὴν διακρισιν τοῦ ἔθνικοῦ τῆς πλοίου.

Πράγματι, κατὰ μίαν διόπου σύσκεψιν εἰς τὸ ιταλικὸν ὑπουργείον τοῦ Ἐμπορίου, σχετικήν μὲ τὰ ζητήματα τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας, ἀνεκοινώθη ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον ὑπουργὸν καὶ τὸ ἀνωτέρω ἔγγραφον τῆς ἔλληνικῆς κυβερνήσεως. Εἰς τὰ πρακτικὰ τῶν συζητήσεων, τὰ ὅποια ἔχουμεν υπὸ μας, ἀναφέρεται καὶ ἡ περιπτώσις τῶν ἔλληνικῶν φορτίων τῶν ἐπανορθώσεων, ὡς μία ἀπὸ τὰς πλέον χαρκτηριστικὰς ἀποδείξεις τοῦ ἀσκούμενου εἰς βάρος... τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας προστατευτισμοῦ!

Νὰ κατονομάσωμεν τὰς πολλὰς καὶ σοβαρὰς περιπτώσεις διακρίσεως αὐτῆς τῆς ιταλικῆς σημαίας, δὲν τὸ νομίζουμεν σκόπιμον. 'Αρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι οἱ σοφῶν διαδηλώνουται εἰς πάσαν περιστάσιν ἡ ἐπίσημος τοῦ ιταλικοῦ κράτους ἐπιδιώξεις, ὅπως εἰς πανεξήηση καὶ μεταπολεμικῶς εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ φορτίου τὴν συμμετοχὴν τοῦ ιταλικοῦ πλοίου εἰς τὰς ὄρχας τοῦ μεταφορᾶς. 'Η Ἐλλάς, τούλαντιον, παρὰ τὰς περὶ διακρίσεως κατηγορίας, παρὰ τὰς ἀφελεῖς ἔγκυκλων καὶ τὰς περιέργους ἀνώφελες ἐνέργειας κρατικῶν τινῶν ὄργανων, ἔξακολουθεῖ νὰ καταβάλῃ διάρτησην τὸν φόρον εἰς τὰς ζένας σημαίας διὰ τὰς μεταφοράς τοῦ συνόλου τῶν φορτίων τῶν ἐπανορθώσεων.

Οἱ Ιταλοί ἐφοπλισταὶ ἀξιοῦν νὰ ἔξασφαλίσουν διὰ τὰ πλοία τῶν τὰς προβλεπούμενας μεταφοράς, ὅχι, μόνον τῶν ἐπανορθώσεων, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἀντολλακτικοῦ μεταξὺ Ιταλίας καὶ Ἐλλάδος ἐμπορίου. (Βλέπε τεῦχος Μασίνης τῆς Ναυτικῆς ἐπιθεωρήσεως «Λά Μαρίνα Μερκαντίλε»). Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀδιώσεως αὐτῆς, προτείνουν, ὅπως δοθῆ ἐντοῦ εἰς τοὺς Ιταλούς φορτωτὰς καὶ τὰς ἀρμόδιας κρατικὰς ὑπηρεσίας, ἵνα ἐπιμέλως παρακολουθηταί, κατὰ τὴν παροχὴν τῆς ἀδειας ἔξαγωγῆς, ἡ ἔξασφαλίσιν τῆς σημαίας μας.

Κάποιος ὅποι τοὺς ὄλλοις ἀρμόδιοις καὶ ἐνδιαφερομένους θὰ ἐπρεπε νὰ παρακολουθήσῃ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς. 'Αξίζει νὰ πληροφορηθῶμεν, ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν φορτίων τῶν ἐπανορθώσεων οἱ Ιταλοί ἔξασφαλίσαν τὴν μερίδα τοῦ λέοντος, ἐνῷ ημεῖς κατηγορούμεθα ἐπὶ διακρίσει τῆς σημαίας μας.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Μάς καταγγέλλεται, ότι οι πάτρωνες τού 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας έφαρμόζουν ἀπό τινος την ἄχαρακτήριστον τακτικήν τοῦ ἀποκλεισμοῦ ἀπό πάσαν ὑπηρεσιακήν ἐπαφήν μὲ κάθε πρόσωπον, ὅπερ ἀπετόληπτος διάφορον νὰ ἔχῃ γνώμην διὰ τὸ ἔργον καὶ τὴν ἀποστολὴν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Κατέχομεν συγκεκριμένα στοιχεῖα τῶν καταγγελλομένων καὶ δὲν θὰ λείψωμεν ἐν καιρῷ νὰ τὰ ἀποκαλύψωμεν. Προειδοποιούμεν, πάντως, τὸν Πλοίαρχον—Λιμενικὸν καὶ Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ 'Υπουργείου κ. Ἀθαν. Τοεμπερόπολον, ὅτι η συνεχεία τῆς προκρίσεις ἀνόητον τακτικῆς θὰ είνει ἔξαιρετικός δισάρεστος δι' αὐτὸν, τὰς προσωπικός του ἐπιδιώξεις καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ Σώμα, τοῦ ὄποιον φέρεται προϊστάμενος.

Πρέπει νὰ καταλάβουν οἱ ιθύνοντες ὑπηρεσιακῶς τὸ 'Υπουργείον, ὅτι ἔταχθησαν ὑπέρεται διακονούντες τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ σχίζονται αὐτῆς.

Ο 'οἰσσόποτε ἐκπρόσωπος μικρὸν ἡ μεγάλων συμφερόντων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀνέκαρπτας τῶν ἀτομικῶν του πεποθήσεων περὶ τῆς ἀξίας καὶ τοῦ ποιοῦ τῶν ἀνθρώπων, ποὺ διοικοῦν τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, πρέπει νὰ είνει εὐπρόσδεκτος εἰς τὸ 'Υπουργείον. 'Οφείλουν οἱ θεράποντες τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως νὰ τὸν ἀκούσουν μετὰ προσοχῆς ἀναπτυσσόντα τὸ θέμα τῆς ἐπισκέψεως του καὶ νὰ ἔχουπρετον αὐτὸν, χωρὶς τοὺς γνωστοὺς δικολαβίσμούς, τὰς παραπομπὰς εἰς τὴν «ὑπρεσίαν», τὴν «Ἐγκρίσιον» τοῦ 'Υπουργοῦ καὶ τὰς χθαμαλάς ὑπεκφύγας.

Νὰ προσέξουν πολὺ τὴν ὑπόδειξην αὐτῆς οἱ ὥρισμένοι 'Ηρακλεῖς τοῦ Σώματος, οἱ καλοκαθισμένοι εἰς τὰς διευθύνσεις καὶ τὰ τμῆματα τοῦ 'Υπουργείου γραφειοκράται. 'Ἄς εχουν ὑπ' ὄψιν τῶν, ὅτι ἡ κοινὴ βοή συμπάντοντος της ναυτιλομένου κόσμου ἐγίερεται κατ' αὐτῶν. Τίποτε δὲν θὰ τοὺς κρατήσῃ εἰς τὰς θέσεις τῶν, ἂν μίαν ἡμέραν ἡ θεύλη τῶν διεμετριῶν διὰ τὴν διοικητικὴν κακοδαιμονίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπειλητικὴ ἐκστάση, διὰ νὰ σφράσῃ αὐτοὺς καὶ τὸ ἀμαρτωλὸν 'Υπουργείον των.

Κατὰ τὸν καλλίτερον τρόπον

Χάρις εἰς τὴν κατανόησιν καὶ τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Κωστοπούλου, τῆς 'Αμερικανικῆς 'Αποστολῆς καὶ αὐτῶν τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, ἡ μεταφορὰ ἐξ 'Αμερέσης εἰς τὴν Θεσσαλονίκην καὶ τὸ Πειραιά τοῦ σιδηροδρομικοῦ ὑλικού διεκανονίσθη κατὰ τὸν καλλίτερον τρόπον. 'Ἐπρόκειτο περὶ ἀξιολόγου, πράγματι, ὑποθέσεως. Εἰς ὁγδόνκοντα χιλιάδας τόννων, μὲ πιθανὸν τὸ διπλασιασμόν, ἀνέρχεται τὸ ὅλον φορτίον. Θὰ πρέπει νὰ μεταφερθῇ ἐντὸς ἑνὸς ἔτους.

Η μεταφορὰ ἀνέτεθη εἰς τὴν «Ἐλληνικήν», διὰ νὰ διενεργηθῇ μὲ τὰ πλοῖα τῶν τακτικῶν τῆς γραμμῶν, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ τὰ πλοῖα τῶν ἔνεντος ἐταιρῶν, ποὺ συμμετέχουν εἰς τὴν «Κόμφεραν» τῶν λιμένων Κόντινεντ—'Εγγὺς 'Ανατολῆς.

Δὲν ἡσκήθη, δηλαδή, καμία διάκρισις σημαίας. Τὰ ξένα πλοῖα λαμβάνουν τὴν μεγαλύτερα ποσότητα πρὸς μεταφοράν, διότι μετέχουν καὶ τῆς «Κόμφεραν» κατὰ σημαντικῶν ποσοστῶν. Ναῦλος στ. 54) 6 ἐλεύτερα ἐκφορτωτικῶν.

Διὰ τῆς μεταφορᾶς τοῦ σιδηροδρομικοῦ ὑλικοῦ μὲ τὸν ναῦλον τῶν 54) 6 διασφαλίζεται ἡ ἐκτέλεσις τῆς Ἑλληνικῆς τακτικῆς γραμμῆς· ήτις τώρα τελευταίας, λόγω τῶν ὑψηλῶν ἔξδων δισχειρίσεων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ λόγω τοῦ δύστατου συναγωνισμοῦ εἰς τοὺς ναύλους, ἐκινδύνευε, πρὸ τῶν διερυτῶν ζημιῶν, νὰ διακοπῇ.

Εὐτύχημα, ἐπίστις, εἶνε, ὅτι δὲν ἔχροντες ή ὑπόθεσις εἰς παρελκυτικάς συζητήσεις. Πολλά, πράγματι, ησαν τὰ συμφέροντα καὶ πολλοὶ οἱ ἀναπτυχθείσαι ἀντιδρόσεις, τὰς ὅποιας, σύμως, δὲν ἔλαβον ὑπ' ὄψιν τῶν οἱ διαχειρισθέντες τὴν ὑπόθεσιν.

Η ἄλλη σῆμα...

Ἐπιστολὴ, ναυλομεσιτῶν τοῦ Πειραιῶς ἐκθέτει τὴν ἀντίθετον ἀπόφευκα τῆς μεταφορᾶς τοῦ σιδηροδρομικοῦ ὑλικοῦ, ἐπικρινούσα τὴν ληφθεῖσαν ἐπ' αὐτὸν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως. Δημοσιεύουμεν τὰ κύρια σημεῖα τῆς ἐν λόγῳ ἐπιστολῆς, ἵνα, ἀκριδῶς, τὸ θέμα τοῦ, τῆς ἐλευθέρας συζητήσεως:

«Διατί—μας γρασθούν—νὰ μὴ διαφυλαχθῇ τὸ οἰονδήποτε ποσὸν ἐκ τοῦ φορτίου τῶν 160 χιλ. τόννων ὑπὲρ τῶν σκαφῶν τῆς Ἑλληνικῆς τακτικῆς γραμμῆς—δύσον θὰ ἡδύναντο τούτα νὰ μεταφέρονται—διὰ δὲ τὸ ὑπόλοιπον αὐτοῦ διὰτὶ νὰ μὴ γίνουν δεκταὶ οἱ ὑποβληθεῖσαι χαμηλότεροι, κατὰ δὲ καὶ πλέον σελλίνια, προσφοραί;

Τώρα, ἀφοῦ ἡ Ἑλληνικὴ τακτικὴ γραμμὴ θὰ μεταφέρῃ ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν τοῦ φορτίου, τὸ ὑπόλοιπον θὰ μεταφέρῃ ἀπὸ τὰ ξένα σκάφη τῆς «Κόμφεραν», ἄτινα καὶ θὰ ἀπολαύσουν οὕτω τὸν ναῦλον τῶν 54) 6.

Εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ἔξερεθοῦν πλοῖα μὲ καλλίτερον ναῦλον, καταλλήλοτερα καὶ ίκανα ταχύτερον νὰ περιστῶν τὴν μεταφοράν καὶ σχίζονται αὐτῆς.

* * *

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω παρατηρεῖται: Πρῶτον, ὅτι θὰ ἔπρεπε νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἡ ὑπηρεσία τοῦ ἀρμόδιου ὑπουργείου ἐπέζητε τὴν κατά μερίδας —2-3 χιλ. τόννων— μὲ μικρὰ σκάφη μεταφοράν τοῦ ὑλικοῦ καὶ τούτῳ, ἵνα μὲ δημιουργὴν συμφέροσις εἰς τὴν προκυμαίαν τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης καὶ πρόδηλημα δισταντρόν ταχυτέρας ἐπὶ τῶν κρηπίδων πρωθῆσεως. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ πλήρες φορτίον καὶ κίνδυνος πληρωμῆς ἡμεραργιῶν εἰς τὰ ἀναμένοντα τὴν φορτώσην. Δεύτερον, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμερικῆς κατὰ μικρὰ ἐπίσης μερίδας θὰ παρεδίδετο τὸ ὑλικὸν ἀπό τὰ ἔργοστάσια, εἰς τρόπον ὥστε θὰ ἐκινδύνευε τὸ Δημόσιον νὰ ὑποβληθῇ εἰς δαπάνας ἐναπόθηκεύσεως, ἵνα συγκεντρωθῇ ἐπαρκῆς ποσοτῆς διὰ π

σιν. Έκλέγει ώς έμπιστους συνεργάτας του μερικά στελέχη τού προσωπικού του κόμματος, παραμερίζει και βραχυκυκλώνει Ικανούς συναδέλφους του και άσκει την Διοίκησιν της Ναυτιλίας κατά τὰς προσπικάς του γνώμας, και ιθεολογίας άκομη. "Εν ειδός προσωπικής δικτατορίας είνε τό χαρακτηριστικόν της Διοίκησεως της Ναυτιλίας, οπως απόδεικνει, άλλως τε, περιτράνων, το γεγονός ὅτι, σάκις αναφέρουνται διάφοροι ἐποχαὶ τῆς ναυτιλίας περιπτείας κατά την παρελθόντα σαν τριακονταετίαν, αὐτοὶ δὲν συνδέονται μὲ στόματα Κυβερνήσεων Ὅ. Υπουργῶν, ἀλλὰ μὲ στόματα διαφόρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, οἱ διποῖοι κατά καιρὸν ἀσκοῦν τὴν προσωπικὴν ἔξουσίαν των εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας. Καὶ είνε μὲν ἀληθές, ὅτι ὑπῆρχαν καὶ παραδικαῖα ἀγαλασμάται καὶ μεμονωμέναι δημιουργικαὶ προσπάθειαι, ἀλλ' αὐται ὅχι μόνον δὲν είχον τὴν καθολικὴν μορφὴν συλλογικῆς δράσεως δόλοκήρου τοῦ Σώματος, ἀλλ' ἐν τέλει τόποντων καὶ παρέλουν λόγω λέπιεψων τού

Η διάσπασις αυτή της ένοτητος του Σώματος είχεν ως συνέπεια την άδυναμίαν μελέτης της νωτιλιακής υπόβασεων ύπο την πολύπλευρην μορφήν της ύπο τών μόνων άρμοδιων και την αντιπάρκιαν προγράμματος και πολιτικής σταφούς, ύγιους και σταθεράς. Η προσωποπαγίας ασκήσης της Διοίκησης θα Κατέληπνεν είς μίαν ασύναρτην έπιπολασματικήν και στασιμοδικήν άντιμετώπισην τών αναφυσιμένων Εηπτηλάτων, περὶ ώραν ούδεμια προμελέτη είχε γίνει ψυχρώ και πριν δημιουργηθούν, άλλοιδίσιος — και αὐτὸς είνε τὸ χειρότερον — εἰς ἓνα συγκεκαλυμένον ἄγνωνα επικρατήσεως μέσον εἰς τὸ Σώμα διὰ μιᾶς πολυπράγμονος και χωρίστης δράσεως ἐνὸς ἑκάστου τῶν μελών αὐτοῦ, πολλάκις ἀντίθετο πρὸς τὴν δρᾶσιν τῶν συναδέλφων του, μὲ μόνων σκοπὸν ὅπως ὁ καθειδικαιολογὸς τὴν ὑπαρξίην του καὶ δημιουργὴν τίτλους διὰ τὴν προαγωγὴν του ἢ τὴν κατάληψιν ἐπικαίρου θέσεως, ὅπαν θὰ «ἀλλάξουν τὰ πράγματα» καὶ θὰ ἔλθῃ καὶ κατάλληλος εύκαιρια.

‘Η δη τακτική τού Λιμενικού Σώματος κατά τὴν διαρρέουσαν πραγματείαν, ἡ δοπία περιστρέφεται σχέδον ἀποκλειστικῶν εἰς μιαν γραμμοκρατικὴν δημιουργίαν καὶ περιττέλειν ἀνυπόρκτων ζητημάτων καὶ εἰς τὸν ἀποπινγμὸν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος κατὰ ἄπο θουνάν ἀνθοῖς καὶ ἀδικαιολόγουτον κατὰ τὸ πλείστον νομιθετιμάτων, ποφάσεων, διαταγῶν κλπ., δὲν φεύγεται εἰς τίποτε ἄλλο παρὰ εἰς τὰ ὅτι τὸ Σώμα ἔχει χάστη τὴν πίστιν του εἰς τὸν ἀνώτερον προορισμόν, τὸν ὃποιον είχε νὰ ἐπιτελέσῃ, καὶ εἰς τὴν, ἐν συνεχείᾳ, προσπάθειάν του ὃπως δικαιολογῆ τὴν ὑπαρξίν του διὰ τῆς δημιουργίας περιπτελεγμένων ζητημάτων, τὸ δοπία ἀντὶ νὰ ἐπιλύωνται κάποτε, μεγαλύνουμε τὴν πρόδοσον τοῦ χρόνου, ως νὰ κυλούμενη χιονοστιβά.

‘Υπὲ τὰς τις θέματα, καὶ τὰς τις θυμηταρίες, μέρα εἰς τὸ Σώμα τὰς

Υπό τάς συνθήκας αυτάς της ανταρξίας μέσα εις το Σωμα της πίστεως εις την μεγάλην υπόθεσιν της Ἐλληνικής Ναυτιλίας και την ἐλλείψεως του πνεύματος της συμπαγούν και φαντακής ὑποστηρίξεως της ὑπ' αὐτοῦ πρὸς πάσας τὰς κατευθύνσεις και πρὸς τὰ ἄνω και πρὸς τὰ κάτω, εἰν αὐτούντον τὸ δῆτι η Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας ἀπάλλελη τούρος της ἀπέναντι τῶν ἄλλων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν οἱ ὀπίσται ρυθμίζουσαι τεραστίας σημασίας ζητήματα διὰ την Ναυτιλίαν αὐτοδουλίας, δὲν εἰσακούεται, ἀκόμη και ὅταν ὑποστηρίξῃ λογικάς και δικαίας ἀπόψεις.

Δέν επίτιμούμεν, ειλικρινῶς, νάθεωρθοῦν τὰ ἀνωτέρω ώς μία χαιρέκας καὶ ἄγονος κριτική ἐναντίου τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἐπὶ τούτῳ ποιοῖ οἶδοι ἐστηρίξαμεν τόσας ἀλπίδας, ἀπὸ τὸ ὅποιον ἐπέρασαν καὶ εἰς τὸ ὅποιον ἀκόμη ἀνίκουν ἀξιωματικοὶ ἄξιοι πάσης ἐκτίμησεως διότας ἀρετᾶς καὶ τας ἱκανότητας των. Διαπιστοῦμεν μόνον τὴν βαρείαν νόσου, ή ὅποια διέβροσε τὸ Σώμα καὶ παραλύει τὴν ἀγάθοποιον δραστηριότηταν του. Ἀλλά, ἀκόμη καὶ σήμερον πιστεύομεν, ὅτι δέν ἀντίρρασεων ἐπιθεραπείας, ή ὅποια, ὅμως, μόνον δι' ἀντιρράσεως ἐκ τῶν ἔσω, μέσον εἰς αὐτὸν τούτον τὸν νοσούντα ὀργανισμόν, δύναται νάθεωρθοῦν.

Υπάρχουν, εύτυχώς ἀκόμη ἀρκετά ύγιη κύτταρα μέσα εἰς τὸ Σώμας καίτοι, ως είπομεν, δχι μόνον οὐδεμίας κατέληθη προσπάθεια, ὅπως δοῦθι ή δυνατότης εἰς τὰ κατώτερα στελέχη νά ἐκπαιδεύσουν καταβόλως, νά ἐμπνευσθούν ταῦτα την πίστιν πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν καὶ νά καθοδηγηθούν εἰς τὰ πρώτα βήματα τῆς σταδιοδρομίας των ἄλλων αντιθέτων ἐνεποτίσθησαν ἀπό τὸ πνεῦμα τῆς ἀλληλοεξήντωσεως τῶν ἀνωτέρων στελέχων. Ὁπωσδήποτε, εἶνε γεγονός, δτι καὶ σήμερον ἀκόμη ἡμπορεῖ νά σωθῇ τὸ Σώμα, ἔαν ἀποκαθαρθῇ ἀπό τὸ πνεῦμα τῆς αυτοδιαλύσεως καὶ μὲν ἐπίμονον προσπάθειαν είναι δυνατόν νά ἀναψυχῇ εἰς τὴν θεσιν δι' ἓν ἀρχικῶν πρωρούμηθ, δηλαδὴ εἰς τὴν θεσιν δι' ἕν μιούργου μιας ὑγιούς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τὴν δποίσαν νά ὑποστηρίξῃ ὧς σύνοιλον, με φανατισμόν, σθένος καὶ αὐτοθυσίαν καὶ ώφρουρου ἀγρύπνου τῆς πολιτικῆς αὐτῆς με συνέπειαν καὶ συνέχειαν, ἀσέτως τῆς ἀλλαγῆς προσώπων.

Ούτω βάθια κατορθώθηκε την απόκτησην, κατί που δέν μάς έδωσεν την τριακονταετή ιστορία του Λιμενικού Σώματος, δηλαδή ένα καλώς με-λεπτημένου, σαφή και ασάλευτον Χάρτην της Έλληνης Ναυτιλίας, αντί του κεκενών τών άνοιχτων, σπασμωδικών και άλληστουγκρουσμένων νομοθετημάτων με τα όπια πνίγεται την Ναυτιλίαν ή προσωποπαγή, ένταλλοτερων και όληλεπτηγκρουσμένων Διοίγεις.

Αύτήν την έκκλησιν κάμμουν αι σπῆλαι αύταi πρός το Λιμενικὸν Σῶμα τοιχίστων πρός τὰ ύγιη στέλέχη αὐτοῦ. διὰ τὸ καλὸν καὶ αὐ-

ου, άλλα πρό παντός τῆς Ναυτιλίας μας.

Τά ξένα πλοιά καὶ τὰ δολλάρια

Αἱ διατυπωθεῖσαι εἰς τοὺς «Οἰκονομικούς Τάιμς» τοῦ Λονδίνου κατηγορίαι ἐνστὸν τῶν «Ἀμερικανῶν κερδοσκόπων», σίτινες ἔκμεταλευονταὶ τὰ ξένα πλοιὰ εἰς τὴν προσπάθειάν των, ὅπως ἔξερουν ναῦλους εἰς δολλάρια καὶ οἵτινες κερδίζουν οὕτω μεγάλας διαφορὰς ναῦλων, προεκάλεσαν τὴν ἐντονὸν διαμαρτυρίαν τῶν ναυλομεσιτῶν τῆς N.Y.όρκης.¹ Ἡ ἀμερικανικὴ «Ἐφημερὶς τοῦ Ἐμπορίου» γράφει τὰ ξένα εἰς τὸ φύλλον τῆς 27ης Ἰουνίου: «Οἱ ἐν Νέᾳ Υόρκῃ ναυλομεσιταὶ διαψεύδουν μὲ τὸν κατηγορηματικώτερον τρόπον τὰ ἀναγραφέντα εἰς τοὺς Λονδίνιους «Οἰκονομικούς Τάιμς», ότι οἱ ξένοι ἀγορασταὶ τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως «ἔλιμπερτοι» πειθανωκάρχονται νὰ πληρώσουν ὑψηλὰς προμηθείας, ἵνα ἐπιτυχούν ἡναὶ ναῦλον εἰς δολλάρια, μὲ τὸν ποῖον θὰ ἐκάλυπτον τὰς τοκοχρεωλυτικὰς τῶν ὑποχρεώσεων διὰ τὴν ὥραν τῶν σκαφῶν. «Ἐδήλωναν οἱ ἐν λόγῳ ναυλομεσιταὶ, ὅτι αἱ προμηθείαι εἰς τὰς ναυλομεσιτικὰς ἐργασίας εἴνει καθωρισμέναι ἀπὸ τὰς ἐκσταχοὺς κρατούσας τοπικάς συνηθείας, ίδιαιτέρως δι᾽ ἐκάστην ἀγόραν, καὶ ὅτι οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ δὲν πληρώνουν περισσότερα ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς συμαδέλφους τῶν διὰ τὰ παρόμοια φορτία διὰ τοὺς αὐτοὺς προορισμούς.

Αἱ κατηγορίαι — συνεχίζει ἡ Ἐφημερίς τοῦ Ἐπτορίου — ὅτι οἱ Ἑλλήνες καὶ ἄλλοι ἔνοι ἐφοπλισταί — αγοράσται τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, πίπτουν θύματα τῶν Ἀμερικανῶν κερδοβόκτων, ἐδόμεστοι θῆσαν εἰς ἄρθρον τῶν Ὀἰκουμενικῶν Τάγματος, τοῦ Λονδίνου. Εἴδη ρύ-

θέν ἄρθρον, ὑπογραφόμενον ἀπὸ «ένα ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἀνταποκριτήν», ἀνέφερε, ὅτι οἱ ξενοὶ ἐφόπλιτασι, οἵτινες ηγόρασαν τὰ ἀμερικανικά σκάφη ἐπὶ πιστώσαι καὶ οἱ ὅποιοι ἀντιμετωπίζουν τὴν πληρωμὴν τῶν δόσεων εἰς δολλαρία, υποχρεώνονται νὰ καταβάλλουν ἔξωφρενικά ἀξώσεις προμηθεῖν, διὰ τὰ ἓπιτίχουνα φορτία μὲ γαύλην εἰς δολλάρια. Ηδη μὲ «Ἐφομερις τοῦ Ἐμπορίου» προσθέτει ἐν τῷ ἀπάντησει τῆς ἐπὶ τῷ ἀνωτέρῳ κατηγοριῶν: «Καθορίζεται ἀπὸ τοὺς ἐνδισφερομένους κυκλούς, ὅτι ὁ μέσος ὄρος τῆς προμηθείας κυμαίνεται μεταξὺ 2 ½ ἐως 3 ¼ %, μὲ τὸ 1 ¼ % υπέρ του ἐκπροσωπούντος τὸ πλοίον μεσίτου καὶ μὲ τὸ ὑπόλοιπον ὑπέρ του μεσίτου τοῦ φορτίου ἢ καὶ ὑπέρ αὐτοῦ τούτου τοῦ φορτωτοῦ. Υπάρχουν περιπτώσεις, καθ' ὃς αἱ προμηθείαι εἰνε ἑστήφωνται πιο μεγαλύτερα. Τούτο, ὡμῶς, συμβαίνει εἰδίκατερον, ὅταν ὠρίσμενα φορτία ζητούνται ταύτοχρόνως ἀπὸ πολλὰ πλοία καὶ οὐχὶ λόγω τῆς ἔθνικότητος τοῦ πλοιοκτήτου.

»Συμβαίνει, δημως, ό όνος έφοπλιστής να καταβάλλει εις τὸν ἑκπρωτωπόντα τὸ σκόφος του Ἐρώτασιον μεστήν εις τὸ Λοιδίνων μιὰν προσθέτον προμήθειαν ἐφ' ἐκάστης ναυλώσεως 1 ¼ %. Ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν πρόσθετον ταῦτην προμήθειαν πολὺ ἀπέχει τὸ σύνολον τοῦ καταβαλλομένου ποσοῦ ἀπὸ τὰ 50 %, ποὺ ἀνέφερε τὸ ἄρθρον τῶν «Οἰκονομικῶν Τάξις». Πράγματι εἰς τὸν ἐν λόγῳ ἀρθρὸν ἀνεγράφετο: «Ἀμερικανοὶ ἔμποροι, καθὼς καὶ οἱ μεσάζοντες διὰ τὸν ναύλον, καρπούνται μιὰς πλουσίας συγκομιδῆς μὲ μιὰν διαφοράν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἔξικουσμένην συχνά εἰς τὰ 50 % τοῦ καταβαλλομένου ποσοῦ ἀπὸ τὸν ἀγοραστὴν τοῦ φορτίου. Οἱ μεσταὶ τῆς Νέας Υόρκης δηλώσουν, ὅτι μιὰ προμήθεια 5 ἕως 7 ½ % δέονται καθεύρηθη ὡς πρωτοφανῆς. Τὸ 50 %, που ἀναφέρουν οἱ «Οἰκονομικοὶ Τάξις» του Λοιδίνου δὲ συζητεῖται καν.

‘Ο ἐκ τῆς Κορέας ἀντίκτυος

Εις τελευταίον φύλλον, της ή «Έφημερίς του Έμπορίου» της Νέας Υόρκης, ανασκοπώσα τάς πιθανάς συνεπείας εν τού πολέμου της Κορέας, γράφει, ότι οι ένοι έφοδισται τών «τράπεζών» σκαφών πρήξισαν νά έμφανιζωνται περισσότερον διστακτικοί εις την ναύλωση τών πλοίων των και περισσότερον αισιόδοξοι, δύον άφορά την πορείαν των ναυλών. Πράγματι, ναυλωμέσται της Νέας Υόρκης άδηλωσαν, δῆτα καθημερινών λαμβάνουν δόηγιας, δύτως ζητούν υψηλότερους πως ναύλους, λόγω της κρισίμου καταστάσεως εις την «Απω Αντοκόλην. Οι Αμερικανοί έν τουτοις έφοδισται, καθώς καὶ οἱ οὖν Νέα Υόρκη διαμένοντες ένοι έφοδισται βλέπουν, δῆτα εἰνά άκμών ύποχρέωμένοι νά δέχωνται χαμηλούς ναύλους, διά νά επιτύχουν φορτία.

Εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν Λοιδίνου, ἀν καὶ δὲν πιστεύουν εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς πολεμικῆς θύελλης, προσβλέπουν, ἐν τούτοις, ὅτι αὐτὸς και μόνον ὁ φόδος του πολέμου θά είνει ἀρκέτος, διὰ να σταθεροποιήσῃ τοὺς ναυλους τῶν εἰς χώραν φορτίων. Υπάρχουν καὶ εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην κύκλῳ τινες συμμεριζόμενοι τὰς ἀνωτέρως ἀπότομες, δύσον καὶ ἔτεροι ἀποκρύπτουντες αὐτάς. Ἀπὸ τῶν μέσων Ματίου, πάντως, ἐπικρατεῖ μία κατάστασις ἀνεπαρκείας διαταγῶν, ἐνώ καὶ αἱ στρατιωτικαὶ ὑπηρεσίαι δὲν φαινεται γάλ εὖχον εἰσότι ἐπείγουσαν ἀνάγκην χωρικοτόπους. Τούτο ἐνίσχυει τὴν ἀποφίων, διτὶ ἡ περιπέτεια τῆς Κορέας δὲν πρόκειται να δημιουργήσῃ εύνοικην τινα κατάστασιν διὰ τὸ «τράμπ» φορτηγού. Πᾶν δ.τ., ἀλλως τε, θὰ χρειασθῇ τὸ ἐκστρατευτικὸν σώμα τῆς Κορέας εἰς υλικά καὶ ἔφδια, θὰ μεταφερθῇ διὰ τῶν ταχέων λαίνερς καὶ οὐχί διὰ τῶν βραδυκινήτων «τράμπ» φορτηγῶν.

Από τούς ἐν Νέᾳ Ὑόρκη, σῦμως, παραποτάτις τῆς καταστάσεως τονίζεται, οὗτοι και ἀνάκομη αἱ ἔχθροπραγίαι ήθελον, ὅπωσδποτε, ἑκατό — δὲ ἐν προκειμένῳ κίνδυνος ἔξαρταί εἰστιν ἀπό τὴν ὑπόθεσιν κυρίως τῆς Φορμόζης — δὲν προβλέπεται καὶ πάλιν νὰ προέλθῃ ἀνατίμοις τῶν ναύλων διὰ τὰ «τράμται», καθόδην ταῦτα καὶ ἐπιταχθῶν ἀπό τὰς Κυ-
βερνήσεις τοὺς μὲν ἔνα χαυμῆλον τίμημα χρονισανάλωσεως.
Ἐν τῷ μεταῖν ή ναυλαγορά τῆς Νέας Ὑόρκης παραμένει εἰς τὴν
ιδίαιν χαλαρότητα μὲν ὑπέμετρον τὸν προσφοράν χωρητικότητος καὶ μὲ
δυσμενή τὸν ἐκ τῆς Κορέας ἀγύτικυτον, διὰ τὴν ἀγοραστικήν κίνησιν
τῶν διαφόρων πρώτων εἰς χύμα ὑλῶν, κυρίως δὲ τῶν σιτοφορίων, ἀτίνα
μικρὸν ἐνεφάνισαν ἐνδιαφέρον, ἐνώ πρὸ τινων ἐδομάδων εἶχε διαφανῆ

Αἰχνη πάθεια λαμένη

Διά τον λίρεβα
Δέν είνε μόνον τὸ ὑψηλὸν κόστος τοῦ λιμένος Πειραιῶς οὔτε καὶ ἡ ἐπικρατούσα εἰς αὐτὸν πολυκοιρανία, ποὺ καταδεικνύουν τὴν λιμενικὴν κακοδαιμονίαν. Δείγμα ἀπὸ τῆς κακοδιοκήσεώς του είνε καὶ ἡ διαπιστουμένη ἀνέπαρκεια τῶν κρηπίδωμάτων, που διατίθενται πρὸς ἔκπρεπτον τὴν ἀκτοπλούσιτων σκαφών, φορητῶν καὶ ἐπιβατηγών, μὲν ἀποτελεσμα τὴν διαρροὴν τῆς κινήσεως αὗτης πρὸς τοὺς γειτονικοὺς

δρόμους.
Καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῶν κρηπιδωμάτων τῆς Βορείου πλευρᾶς τοῦ λιμένος ἀπό τοῦ Α—Β μέχρι καὶ τοῦ λιμένος τῶν Ἀλών πλευρίζουν τὰ ἔκ τούν ἔξωτερικού σκάφη, τὰ ἐκφορτώνοντα τὰ ὑποκείμενα εἰς τελωνεῖακούν ἐλεγχούν φορτία καὶ τὰ μεταφέροντα στρατιωτικά εἶδη. Δύο ἢ τρία καὶ συχνά κανένα φορτηγὸν εἶνε τὰ ἀπασχολοῦντα τὸ ἀποκαταστάθει διά τῶν νέων ἐργών τμῆμα αὐτὸν τοῦ λιμένος. Και ἐνώ χώρος πολὺς τῶν κρηπιδωμάτων αὐτῶν παραμένει συχνά ἀχρησιμοποιήτος, κενός

Cables:- "GENCOMCO..

B.O. Box 326

THE GENERAL COMMERCIAL CO.

SHIP CHANDLERS

Sutton's Chambers 35 High Street

Phone { Office L3412
After hours B9609

FREMANTLE
W. AUSTRALIA

πλευρισμένου τίνος σκάφους, ἐνώ τὸ ὑπόλοιπον τημῆα τοῦ παλαιοῦ λιμένος ἀσφυκτιᾶ, περιελήφθη κακῶς εἰς τὴν ζώνην τῶν τελεωνειακῶν ὑποκειμένων καὶ ὁ λιμὴν τῶν Ἀλῶν, ὁ ἀνέκαθεν, ἄφ' ὅτου κατεσκεύασθη, προοριζόμενος καὶ χρησιμοποιούμενος προπολεμικῶν διὰ τὴν κίνησιν τῆς ἀκτοπλούσης ναυτιλίας. Αὐτὴ εἶναι ἡ πρώτη ἀσύνεπαια τῆς διοικούσης τὸν λιμένα 'Αρχῆς.

Ἐρχόμεθα τώρα εἰς τὸ κεντρικὸν καὶ τὸ νότιον τημῆα τοῦ λιμένος. Εἰς τὴν Ἀκτὴν Τζελέπη ἔχουν περιορισθή τὰ ἐπιβατηγά τῆς ἀκτοπλοΐας. Ἡ θέσις τῶν, βεβαίως, θὰ ἔπειτε νὰ εἴνει, δῆπος καὶ προπολεμικῶς, εἰς τὸν λιμένα τῶν Ἀλῶν. Χάριν τῶν παντοπαλεών καὶ τῶν κασενείων τῆς Ἀκτῆς Τζελέπη ἐπειδὴν ὥρις δῆθεν ἀνάγκη τῆς προσώπων τοῦ Πειραιῶν ἀπό τοῦ κομματικοῦ σκοπιμότητα, ἡ πρυμνοδέσης τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν εἰς τὸν στενὸν χώρων τῶν ἔκει παλαιῶν κρηπιδωμάτων. Αἱ ἀπαλλάξουν, τούλαχιστον, τὸν χώρων αὐτὸν ἀπὸ τὴν παρουσίαν τῆς ὑπέρεσίας τοῦ Βασ. Ναυτικοῦ, τῆς «Σύρου», ητος εἰνεῖς ἐνσηνημένη μέσα εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν.

Ολόκληρον, ἐν συνεχείᾳ, τὸ κεντρικὸν τημῆα τῶν κρηπιδωμάτων μετὰ τὴν Βασ. Ἀποδράσιν, τὸ κεντρικότερον τοῦ λιμένος, ἔχει κακῶς καταληφθῆ ἀπὸ τὰ ρυμουλκά, τὰ πάντοι εἶδους καὶ ἀκαρδίστους ἀπόστολῆς πλεύσιμες καὶ τέλος ἀπὸ τὸ μεγαθήριον ὄρματαγωγόν τῆς Ναυτικῆς Βάσεως.

Τὰ ρυμουλκά πρώτον καὶ τὰ «εναυαγοσωστικά» δὲν θὰ ἔπειτε νὰ παραμένουν εἰς τὸ κέντρον τοῦ λιμένος. Εἰς κανένα λιμένα τοῦ κόρδου δὲν ὑφίσταται νηοδόχη διὰ τὰ ρυμουλκά ἐντὸς τοῦ κυρίου λιμένος. Εἰς τοὺς προλιμένας τοῦτον τοῦς πλησιοχώρων ὄρμους, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν τοιοῦτοι. Διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, κάπου εἰς τὸν προλιμένα, θὰ πρέπει νὰ μεταφερθῇ ἡ βάσις των.

Καὶ ἔρχομεθα εἰς τὴν Ναυτικὴν Βάσιν; Δὲν ἔχει θέσιν τὸ ὄρματαγωγόν εἰς τὸν κύριον λιμένα. Εἰς τὸν προλιμένα, ἐπίσης, ἀνὴρ μὴ εἰς τὸν Ναυταδόμον, ὅπουδηποτε ἀλλού καὶ δύο εἰς τὸ κέντρον τοῦ λιμένος πρέπει νὰ μεταφερθῇ ἡ Ναυτικὴ Βάσις. Πρέπει νὰ ἀπαλλαγῇ, ὅπωσδηποτε, ὁ λιμὴν τοῦ δύκου τοῦ ὄρματαγωγού. Ἡ σημερινὴ τοῦ θέσης ἔξυπνητεί μόνον τοὺς κ.κ. ἀξιωματικούς τῆς Βάσεως, ἀφ' ὅτου ὑπερχεώθησαν νὰ ἐγκαταλείψουν, ἐπὶ τέλους, τὸ Δημαρχεῖον, ἐμπόδιον, ὅμως, παρεμβαλλεῖ εἰς τὸν ἀνέστιον τοῦ λιμένος. Προχρούσιμον πρὸς τὴν προβλήτην Βασιλέων Κωνσταντίνου. Ἡ δεξιά της πλευρά ἀχροτιμοπότης, ὅπως καὶ τὰ ἔπις αὐτῆς κτίσματα. Πάντοι εἶδους πλοιάρια, ἀτάκτως ἡγυκροδηλούμενα, παρεμποδίζουν τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ἀπὸ τὰ μικρὰ ἀκτοπλοϊκά φορτηγά. «Εχει, ἄλλως τε, ἀνάγκην καὶ ἐπισκευῆς, ἔστω καὶ προσεχῆ.

Ἡ ἀριστερὰ πλευρά τῆς προβλήτης καὶ τὸ πέραν αὐτῆς κρηπιδωμάτων μέχρι τοῦ Λιμενάρχου εἰναι οἱ μόνοι χώροι οἱ διατιθέμενοι διὰ τὴν κίνησιν τῆς ἀκτοπλούσης ναυτιλίας. Δέν εἰναι, βέβαια, ἀρκετοί. Εἰναι ἀδύνατον νὰ ἔξυπνητείσθων αἱ ἀναχωρήσεις τοῦ Σαββάτου, κυρίως, ὅποτε ἔχουν 15 τούλαχιστον ἀπόπλους ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν καὶ ἄλλας τοσας ἐπιβατηγῶν.

Εἰναι ἀνεκδίηγον τὸ τὶ διαδραματίζεται εἰς τὸν λιμένα διὰ νὰ ἔξευρεθῇ μίσθιος πλευρίσεως, διὰ νὰ ἔξυπνητείσθῃ δηλαδή ἡ ἐμπορικὴ κίνησις καὶ ἐπιταχωθῇ ἡ φορτοεκφόρτωση μὲν ὀλιγωτέρας δαπανᾶς. Πλοιάριοι, πλοιοκτῖται, πράκτορες, ἐργάλαιοι καὶ ἀρμόδιοι τοῦ Λιμενάρχειου καὶ τῆς ἀγκυροδηλίας διαπληκτίζονται, ἀλληλοκατηγορούνται, μὲν ἀπότελεσμα νὰ μην ὑπάρχῃ χώρος διὰ τὴν ἐσωτερικὴν ἀκτοπλοΐαν, ὅπως ὁ γύρως κρηπιδωμάτων τῆς Βορείου πλευρᾶς εἰναι κενά, ὅπως δὲν πλωτὴ δεξαμενή μὲν τὸν δύκον της προβάλλῃ ὡς ἀνυπέρβλητον ἐμπόδιον μέσα εἰς τὸν στενὸν θαλάσσιον χώρων τοῦ λιμένος καὶ δην τὰ δλίγια διαδεσμία κρηπιδωμάτων καταλαμβάνουν τὰ ἔνα πρὸς τὸν λιμένος καὶ τὴν ἀπόστολήν του σκάφη.

Μέσα εἰς τὸν κυκεώνα τῶν «ἀρμοδίων» διὰ τὸν λιμένα — Ο.Π., Ναυτικὴ καὶ Στρατιωτικὴ Βάσις, Τελωνεῖον, Λιμενάρχειον, Αμερικανοὶ κ.ο.κ. — δὲν γνωρίζουμεν πρὸς ποῖον νὰ ἀπευθύνωμεν τὸν θερμὸν αὐτὴν σύντασιν: Εἰναι ἀνάγκη, ἐπὶ τέλους, νὰ νοικοκυρευθῇ ὁ λιμὴν. Ὁ καθείς, τὸ καθέ πλοιον, ἡ κάθητη πλοιού, νὰ καταλάβῃ τὴν θέσιν του. Εἰναι τὸν λιμένα νὰ παραμείνουν σοὶ ἔχυπτερούντων τὴν κίνησιν του, τὸν προορισμόν του. Οἱ ἄλλοι, οἱ παρείσακτοι, οἱ κακῶς εἰς τὸν κύριον λιμένα ἐγκατασταθέντες, οφειλοῦν νὰ φύγουν διὰ νὰ διευκολύνουν νὰ πλοια, τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος. Ἄνη δὲ ιδιοκησις τοῦ Ο.Π., συναπτήστη τὰς γνωστὰς ἀντιδράσεις, ίνα δὲ λιμὴν ἀποκτήσῃ τάξιν καὶ ἀνεστιν, ἀς κληθούν εἰς μίαν συνεδρίασιν, δημοσίαν ὅμως, δλαι, αἱ ἀνδιαφέρομεναι ὑπέρεσιαι, ἐνώπιον καὶ τῷ ωρίῳ διδύμων «Υπουργών». Ἅπαντας οὐδέποτε διέσπασται τοῦτο τὸ θέμα, ἀς ἀκούσθων αἱ ἀπόψεις ἐνός ἔκαστου καὶ ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τῆς Κοινῆς Γνώμης ἀς προβλεφθοῦν αἱ ἀντιδράσεις. Δεν θὰ τολμήσουν νὰ τὸ πράξουν πρὸ τῆς ἐπιταγῆς τῶν πραγμάτων.

Τὸ φορολογικὸν

Λόγω τῆς ἀπεργίας τῶν τηλεγραφικῶν πολλαλῆλων δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ διακριθῶνται ἀπὸ τὸν Υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ποῖα σκάφη ἐπλήρωσαν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τὴν β'. δόσιν τῆς φορολογίας διὰ τὰ ἔτη 1947 καὶ 1948. Πιστεύεται, πάντως, δτι μικρὸν θὰ εἴνει τὸ ἀπομένων ὑπόλοιπον πρὸς ἐξόφλησιν τοῦ ποσοῦ τῶν 10 ἔκατον μισῶν δολαρίων. Η προθεσμία διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ φόρου παρετάθη μέχρι τῆς 20ῆς Ιουλίου.

* * *

Ἐξ ἀλλου πρὸς τὰς προδεινικὰς ἀρχάς, τοὺς προδεινούς λιμενάρχας καὶ τὰς λιμενικὰς ἀρχάς, ἀπεστάλη ἀεροπορικῶν ἡ κατωτέρω κοινὴ ἀπόφασις τῶν Υπουργῶν Ἐξωτερικῶν, Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν:

«1. Ἐχούτες ὑπ' ὄψιν: α) τὴν διάταξιν τοῦ ἀσθρου 10 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1411)1950 Ἀναγκ. Νόμου «περὶ φορολογίας τῶν μηχανοκινήτων πλοίων τῶν ἐργασθέντων κατὰ τὰ ἀμερικανικά ἔτη 1947 καὶ 1948» καὶ β) ἀναφοράν τοῦ Ταμείου Εἰσπράξεως Εσδόδων Φορολογίας πλοίων Πειραιῶν δι' ἡσιοτοποιεῖται, δτι διὰ τὰ εἰς τὴν προστρημένην κατάστασιν ἀναφέρομενα πλοία νηολογημένα εἰς τὸν ἔναστον ἔκαστου σημειούμενον λιμέναν καὶ ὑπὸ τὸν ἀναγναρφόμενον ἀριθμὸν νηολογίουν δὲν ἔχωφθη ἐντὸς τῆς ταχθείσης προθεσμίας τὸ φειδόλμενον ὑπόλοιπον τοῦ φόρου Α. Ν. 1411)1950 τὸ βαρύνον τὰ πλοῖα ταῦτα διὰ τὰ ἡμερολογιακὰ ἔτη 1947 καὶ 1948.»

Ἐντελόμεθα τὰς Λιμενικὰς καὶ Προδεινικὰς ἀρχάς, δημοτικούς λιμενάρχας καὶ τὰς λιμενικὰς ἀρχάς διὰ τὸν λιμέναν των τῶν τῶν εἰς τὴν προστρημένην κατάστασιν ἀναφέρομενών πλοίων.

Πρὸς τοῦτο διὰ πάντων πλοίουν ἐκ τῶν ἀναφέρομενών εἰς τὴν συνημένην κατάστασιν εύρισκομένων εἰς τὸν λιμέναν ἡ καταπλέοντες εἰς αὐτὸν μετὰ τὴν λήψη τῆς παρουσίας καὶ ἀμα τὸν τηλεγραφικῶν ἀμέσως, τὴν ἀκτοφορούσα σχετικὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, δτι λόγω μη ἔξοφλησεως ἐντὸς τῆς ταχθείσης προθεσμίας τοῦ φόρου τοῦ βαρύνοντος τὸ

πλοίον διὰ τὰ ἡμερολογιακὰ ἔτη 1947 καὶ 1948, ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους τούτου.

2. Η λιμενικὴ ἡ Προδεινικὴ Ἀρχὴ ητος θὰ ἔφαρμόσῃ τὴν παρούσαν ἐντέλλεται, δημοτικὴ οἰκονομικῶν τηλεγραφικῶν, ἀμέσως, τὴν ἀκτελέσιν εἰς τὰς 'Υπουργεῖος Οἰκονομικῶν — Διεύθυνσιν Φορολογίας Προσόδων καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

3. Η πληρωμὴ τοῦ φόρου θὰ γνωστοποιεῖται εἰς τὴν ἀμοδίαν Λιμενικῆς η Προδεινικῆς Ἀρχῆς ητος ἀνέφερε τὴν παρεμποδίσιν τοῦ ἀπόπλου καὶ θὰ ἔχουσιο δοτήται ἀμα αὐτῷ διὰ τὴν ἄρσην τῆς ἀπαγορεύεσσαν τοῦ ἀπόπλου.

4. Κατὰ τὴν πληρωμὴν τῆς παρούσης διατασσομένης ἀπαγορεύεσσαν τοῦ ἀπόπλου τοῦ παρόπλου τοῦ ἀπόπλου τῶν πλοίων μόνον εἰς τὰς κάτωθι περιπτώσεις:

α) Εἰς πλοῖα τὰ διόπια προχισαν τὴν φόρτωσιν πρὸ τῆς λήψεως τῆς παρούσης παρὰ τῆς ἀμοδίας 'Αρχῆς.

β) Εἰς πλοῖα ἔμφορτα τὰ διόπια προχισαν τὸ ταξίδιον αὐτῶν πρὸ τῆς λήψεως τῆς παρούσης καὶ τὰ διόπια προσεγγίζουν εἰς ἐνδιαμέσους λιμένας, ἐφ' ὃν ἡ ἀπαγορέυεται τοῦ ἀπόπλου θὰ ἔφαρμοσθῇ εἰς τὸν λιμένα της τελικῆς ἐκφορτώσεως τοῦ φόρτου τὸ διόπιον φέρουν.

γ) Ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων τακτικὴν γραμμὴν (LINERS) καὶ προσεγγίζοντων εἰς τὴν ἐλληνικὸν λιμέναν. Η ἀπαγορέυεται τοῦ ἀπόπλου τούτων διατάπλωσης αὐτῶν εἰς τὸν λιμέναν.

5. Προκειμένου περὶ τῶν πλοίων τῆς παρούσης 4 τῆς παρούσης ἡ ἔνδιαμέσην προσέγγισις εἰς ἐνδιαμέσους λιμέναν καὶ ἡ προδεινομένη προσέγγισις εἰς 'Ελληνικὸν λιμέναν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν θὰ ἔξαρκισθούν υπὸ τῆς Λιμενικῆς η Προδεινικῆς Ἀρχῆς ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου καὶ θὰ καταχωρήσαι εἰς τὸ ἀμερικανικὸν προσεργεύοντος πρόσθιον τοῦ πράξης προσεγγίσιμου περὶ τῶν πλοίων περιπτώσεων παράγρ. 4α' καὶ β'. θὰ ἔχησην θὰ εἰδοποιεῖται ἀεροπορικῶς εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Οἰκονομικῶν — Διεύθυνσιν Φορολογίας Προσόδων καὶ 'Υπουργεῖον Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ δι' ὃν θὰ εἰδοποιεῖται ἀπὸ πλοίου περὶ τῶν πλοίων της παρούσης.

6. Η παρούσα περὶ τῶν πλοίων της παρούσης συνεχεῖται τὸν προστρημένην κατάστασιν. Αὕτη της συγκεντρώσει τῶν ἀπαρατίτων στοιχείων θὰ ἔχει παρακολούθηση συμπληρωματική κατάστασις τῶν πλοίων δι' ὃν δέν ἔχει φλόγη οἱ πόροι των φέρουν καὶ διὰ τὰ πλοῖα της παρούσης.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ έμφανισαν τὰ πλοῖα, διὰ τὰ διόπια τῶν πλοίων φέρουν αὐτά τὸ πρότονον, έδειν ἔξοφληθῇ ὁ βαρύνων τοῦ πλοίου φόρος.

Η παρούσα ἀφορά τὰ πλοῖα τὰ ἀναφέρομενα εἰς τὴν προστρημένην κατάστασιν. Αὕτη της συγκεντρώσει τῶν ἀπαρατίτων στοιχείων δι' ὃν δέν διέθεσην τοῦ πράξης των πλοίων στοιχείων της παρούσης.

7. Πλοιάριο φορτηγά: «Αγία Μαρίνα» 7.785, «Αης Γιώργης» 3.750, «Αντίκλεια» 615, «Αργολίδος» 14.050, «Αμφιλαός» 283, «Γεράσ. Βεργατῆ» 53.339, «Ερμούπολις» 2.101, «Ιάκωβος» 3.674, «Θεόδωρος» 938, «Λακωνία» 670, «Μάσσαντ' Ελλήνων» 30.855, «Νίκος Τ.» 19.706 «Πλούτος Γ.» 871, «Σαλαμίνια» 18.257, «Στέφανος Σ.» 1.077, «Ταξιάρχης» 17.382, «Φλώρινα» 109, «Φλόγα» 449.

* * *

Εἰναι πλοίον «Κεχρέα», εἶδος πλοίου «Λίμπερτο», δομένην ποσὸν φόρου εἰς δολλαρία 38.885.

«Πλαναγία Καθαριώτισσα» (Λίμπερτο) 54.931.

«Θεοδώρα» (Τάνκερ) 15. 631.

Πλοιάριο φορτηγά: «Αγία Μαρίνα» 7.785, «Αης Γιώργης» 3.750, «Αντίκλεια» 615, «Αργολίδος» 14.050, «Αμφιλαός» 283, «Γεράσ. Βεργατῆ» 53.339, «Ερμούπολις» 2.101, «Ιάκωβος» 3.674, «Θεόδωρος» 938, «Λακωνία» 670, «Μάσσαντ' Ελλήνων» 30.855, «Νίκος Τ.» 19.706 «Πλούτος Γ.» 871, «Σαλαμίνια» 18.257, «Στέφανος Σ.» 1.077, «Ταξιάρχης» 17.382, «Φλώρινα» 109, «Φλόγα» 449.

* * *

Εἰναι τελευταῖον φύλον του τὸ «Εκόνομιστ» τοῦ Λουδίου ἀσχολεῖται μὲν τὴν δημοσιονομικὴν κατάστασιν τῆς Ελλάδος. Γράφει μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἔντις:

«Αὔξησης τῶν κρατικῶν ἔσδων προσδοκῶνται κυρίων ἐκ τῆς ἀναμενόμενης ὑφίσεως τοῦ θερικού εἰσδόματος καὶ διὰ τῆς λήψης αύστηρων μέτρων ἐναντίον τῆς φοροδιαφύγης. Τὰ τελευταῖα διαβήματα ἐναντίον τῶν ἐφοπλιστῶν οἰτινές ὑφειλον καθαυτούς.

CONTRACTORS TO THE MAIN SHIPPING COMPANIES

ESTABLISHED 1875

Dekytspotter Brothers

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

NANTES

4, Rue Mathurin Brissoneau
(Angle Quai Fosse)

Delivery DONGES - ST. NAZARE
Tel. 154.91

Adr. Téleg. PROVISIONS-NANTES
R.C. 25-64 B.

DUNKERQUE

34-36, Rue du Collège

2-90 Boucherie & Bureaux

TEL. { 2-18 Chai a vin

{ 2-71 Privé

Adr. Téleg. PROVISIONS-DUNKERQUE

R. C. Dunkerque .8.913

ALSO CALAIS — Tel.: 10.55.

FRESH PROVISIONS
WINE AND SPIRITS

BONDED STORES

DECK AND ENGINE STORES

ΤΟ ΚΑΙΡΙΩΤΕΡΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΤΟ ΥΨΗΛΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΤΟΥ

ΑΙ ΔΥΟ ΑΠΟΨΕΙΣ

Παρά τού τέως Προέδρου του «Συνδέσμου Ραδιοτηλεγραφητών» κ. Αθ. Παπαναστασούλου έλαβομεν και δημοσιευμεν ευχαριστως την κάτωθι έπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Η προθυμία με την όποιαν τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» δέχονται να παρουσιάζουν τας έργατικας απόψεις, άλλα και ή παρακίνησις που συνχρινούνται από πολλούς γίνεται, όπως προσέλθουν εις άνοικτην συζήτησην και σοις αισθάνονται άνησυχιας διά το μέλλον του έλληνικού πλοιού, μού δίδουν τό δικαίωμα, στας παραθέσων ολίγα τινά.

Πιστεύων ότι έκπρωσω την γνώμην του γνησίου ναυτεργάτου. Τού ναυτεργάτου δύτις άνδροπρεπώς φέρει, πράγματι, τό έπαγγελμά του, δέν έπικητει την «εκαλοπέραση», με στοργήν παρακολουθει την ναυτιλία του και παντού προς χάριν της είνε έτοιμος διά σκληραγγίας. Αύτού τάς απόψεις και αύτού τάς αισθήματα, άπο πολὺ κοντά σταχωλογών έπι μακρά και συνεχή έτη έργασίας δίπλα του, νομίζω ότι καλῶντας κατέχω και καλῶν έπικαλούμαι.

Μέ κλαυθμυρισμούς και δικολαβισμούς δέν προσέρχομαι. Τό πνεύματος με παραπομπής κατέχει σκέψιν και γλώσσαν, ή δέ πλήρης έπιγνωσίας τής καταστάσεως είνε αι τροχιά, άπο τάς όποιας δέν πρόκειται νά έκπρωσε.

Ωστε θά ήμουν άσυνεπής πρός τὸν πρόλογόν μου, αν δέν ωμολόγουν πλήρη άποδοχήν τῶν έκδηλουμένων απασιοδοξίων.

Αι ολίγαις παραπρήσεις μου και τυχὸν δισφωνία μου, είμαι βέδαιος διότι ούτε αυθαίρετο είνε ούτε άσυνητη θά άπορριφθούν.

Στὴν ψυχὴ τοῦ ναυτεργάτου ὑπάρχει ριζωμένη μία προκατάληψις: «Οτι, ούδεποτε η τύχη του, ή ζωὴ του καὶ αἱ ἀνάγκαι του ἔτυχαν, αἱ δχι τοῦ ἔνδιαφέροντος ἄλλα τούλαχιστον τῆς προσοχῆς ἐκ τῆς ἔργοδοτικῆς παρατάξεως. «Ἐκκλησὶς γίνεται πρὸς συνεργασίαν και ἀνάληψιν τῆς οὐσιαστικῆς δυστυχίας, ποὺ ισως πηγάζει ἀπὸ τὴν μειωσιν τῆς ἀπόδοσεως τῆς ἐπιχειρίσεως. Ο «Ἐλλην ναυτεργάτης, όμως, δέν θυμάται καμιά, απολύτως καμιὰ περίπτωσι ποὺ νά ἀπέκομψε κάπιο δικαίωμα συμμετοχῆς «εἰς τὴν χαρὰν τοῦ Κυρίου του» κατὰ τὰς ἐπανεπίλημένας περιόδους ενεξίτας τῆς ἐπιχειρίσεως.

Αντιθέτως, ή «γλωσσοφαγία», οι υστερισμοὶ και κάθε εἶδους ἔκδηλωσεις ἔσυντρόφευσαν τὴν «ευνεργασίαν» και ή σπάθη τῶν περικοπῶν καλοκαιρινού παρεμετεινούσεις ευκαρίας δράσεως.

«Ἐκαθίσαμε, μᾶς θέλεγαν (ἐν ετεῖ 1947), ἐπάνω σὲ μιὰ πολεμικὴ Σύμβασι, ἀπὸ τὴν όποιαν δέν ἔννοούσαμε νά κινθούμε!...»

Τί είδους παχυλὲς ἀπόδοξες ήσαν έκπειτες ἀπὸ τὶς δέν τὸ κουνούσαμε, δέν ζύρω, σεύρω, όμως, δῆτι ή ἐπίθεσις ἐκ τῆς δεξιᾶς τοῦ ἐπαγγέλματος ἀπὸ τότε χρονολογεῖται, μὲ σειράν «ἔμμηνιν, ἐπινοήσεων, εύρημάτων και ἐφαρμογῶν» τοῦ πυεύματος τῆς Συμβάσεως. Ή δέ ούσια είνε, δῆτι «ευχάριστως» είδομες ἀρκετάς και σοβαράς περικοπάς τῆς μισθολογικῆς καταστάσεως ἐν τῷ ναυτικῇ ἔργασία.

Άλλας εἴπαμε δχι κλαυθμυρισμούς. Άλλα και ἀνάγκη, ἐπὶ τέλους, κάποιας καλής πιστώσεως και κάποιας ειλικρινείας.

«Ωστε, έμεις, παρερχόμεθα τῶν «χειρῶν ἀδίκων» χάριν τοῦ κοινοῦ μέλλοντος. Διό τὸ μέλλον πρόκειται. Αι δέ παρελθοντολογίαι δέν είνε πράγματα ἐποικοδομητικά.

Συμφωνοι λοιποί. Είμεθα πανέτοιμοι και θερμότατα πρόθυμοι διά καλόπιστον συζήτησην, δῆτις θά θεμελιώσῃ τὴν καλόπιστον συνεργασίαν. Και δηλούμεν, μιὰ για πάντα:

«Δεχόμεθα νά ἔργαζόμεθα, μὲ ἀνωιδήν τὴν ἀξίαν τῆς διατροφῆς ἐν Ελλάδι, Λιτώς, Ιταλία, διτότατα, μιᾶς ἀπλῆς οἰκογενείας, σὺν ἔνα έτη τοῦ δεξιᾶς τοῦ ποσόν, διά τὰ τελείων ἀπαραίτητα ἀτομικά μας ἔξοδα κατὰ τοὺς πλόας. Μὲ μιὰν μόνην διαφοράν, δῆτι ή πρέπει ὃ ὑπολογισμὸς νά ἔχῃ τὴν ἔννοιαν ἐπιτηδίων ἔξδουν και δῆτι μόνον τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογίσεως, δεδομένου δῆτι ἀπὸ τὰς ἀπόδοξας τῆς ναυτολογίσεως και μόνον καλύπτουμε τὰ ἔξοδα τῆς δῆλης συντηρήσεως.

Περίστευμα δέν άξιούμεν. Παραιτούμεθα. Τοῦτο ώς πρὸς τὰς ἀπόδοξάς.

Τροφοδοσία. Δέν ἀντιλαμβανόμεθα τὶ ἔνοει ή πρότασις τῆς τροποποιήσεως ἐπὶ τὸ πρακτικώπερον. Η σημερινὴ τροφοδοσία δέν ἀφισταται τῆς προπολεμικῆς. «Ἀν ἐμφανίζωνται ἔνιοτε νούμερα φουσκωμένα, δῆτα πολὺ φουσκωμένο είνε τὸ παρατιθέμενο, κάπου, κονδύλιον τροφοδοσίας εἰς 1.85 Δολλάρια ήμερητίων και κατὰ ἀτομον, ἔκεινοι ποὺ εύθύνονται διόλγωτερον είνε οι ναυτεργάται. «Ωστε περὶ κάποιας πλάνης, τούλαχιστον, πρόκειται.

Ψευδασθενεῖς δέν υπάρχουν σήμερα. Αντιθέτως, ύπαρχουν πολλαὶ περιπτώσεις ἀσθενεών, αίτινες, όμως, ἀποκρύπτουνται ἐκ φόβου ἀπωλείας τῆς πλοίων θέσεως.

Δαπάνες ύπερωριών ἐνέφανισθον ἀθρόαι μεταπολεμικῶν. Γίνονται οι περιστούρες διά τὸ συμφέρον τοῦ πλοίου. Γίνονται ἀπὸ τοὺς ναυτικούς μας τόσες και τέτοιες ἔργασίες, τὶς ὅποιες ἀλλοι ναυτεργάτες δέν θά έδενοντο νά συζήτησουν.

Δέν ἀποκλείομεν περιπτώσεις τινὰς ἔκβισταν. Οι ἔκβισταν, όμως, είνε ἀκτέρωθεν και ἀναλόγως τῶν περιστάσεων και τοῦ... γεωγραφικοῦ πλάτους. Τὴν ἀσχημίαν αὐτὴ θά ιστούσεμε μία καλή συνενόησης πρὸς τὴν όποιαν ή ἀπροθυμία δέν είνε φαινόμενο τοῦ ναυτεργάτου.

Έτελείωσα. Δέν διά τὴν φιλεργίαν, τὴν προθυμίαν, τὴν ἀποδοτικότητα και τὴν προκοπὴν τοῦ Ναυτικοῦ μας. Η σημερινὴ κατάστασις τῶν «ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ», εύρισκομένων τώρα, ύστερα ἀπὸ μιᾶς τετραετίας ἐργασίαν, εἰς ἀσυγκρίτως πολὺ καλλιτέρων κατάστασιν ἀπό έκεινην τῆς παραλαβῆς των, είνε τὸ ἀσφαλέστερον και ἀναμφισβήτητον πιστοποιητικόν.

Υπάρχουν Ναυτιλίες μὲ μισθολογίαν κατώτερα. Μισθολογία δημως. «Οχι ἀποδοχές. Μὲ νοικούρευμα τιμαρίθμου—πόρων—ζωῆς. Η θεραπεία τοῦ δικού μας φαινόμενο δέν είνε ἔργον τῶν ναυτεργάτων.

Τίποτε ἄλλο δέν θά ηθελα νά προσθέσω. Μία ἀτυχής, δημως, παράγραφος μιᾶς ἀλλης δημοσιευθείσης γνώμης, μὲ ἀναγκαζει νά τὴν σχολίασω.

«Διά τῶν προτεινομένων μέτρων, λέγει ή παράγραφος, δέν θά φθάσωμεν ἀμέσως τὰς οἰκονομίας τοῦ Ιαπωνικοῦ, τοῦ Γερμανικοῦ, τοῦ Τουρκικοῦ και τοῦ Ιταλικοῦ πλοίου. Θά πλησιάσωμεν, δημως, τὸ Αγγλικὸν κλπ.».

Ζανιαλέμε, δῆτι τὸ Αγγλικὸν ἐν τῇ ΟΥΣΙΑ τὸ υπερέδημεν. Τουρκικὴ ναυτιλία δέν υπάρχει, λόπον, τοὺς Ἰάπωνας και τοὺς Γερμανούς η τοὺς Ιταλούς στὸ σημερινὸ τους χάλι διά τὸ δόπιον εἰργάσθησαν και μας παρέσυραν; Αύτη, δηλαδή, είνε ή μοιρά μας; Γιὰ μιὰ τετοια τύχη ἐβασανίσθημεν μιὰ δεκαετία και αὐτὸ είνε τὸ ἐπαθλὸν τῶν θυσιῶν μας σὲ αἵμα και δάκρυα; Νὰ έπωμισθούμε μὲ τοὺς Ἰάπωνας και τοὺς Γερμανούς τὴν τιμωρίαν τῶν πράξεων και τὰς ιτιαριστὰς τῶν πράξεων και τὰς ιτιαριστὰς τῆς πῆπτε;

Νὰ δρέψουμε τὶς γνώσεις της και μαλιστα μέ... συναγωνισμό;

Νὰ ἐργασθούμε σάν... «Ἐλληνες τῆς πρὸ τοῦ 1915 ἐποχῆς, μας προτείνεμεν. Καὶ θά ἐπικρατήσωμεν.

Ρωτούμε, δημως: Θά τελείωσουμε ὅταν ἐπικρατήσουμε κατὰ τῶν Ιαπωνῶν, τῶν Γερμανῶν και τῶν Τούρκων; Μήπως κληθώμεν, χωρὶς ἀνάπλωμα, νὰ ἐπιδοθῶμεν σὲ νέους ἀγνῶνας κατὰ τῶν ναυτεργάτων τῆς Λιμπερτίας και τῶν Νεγρικῶν ὄλλων φύλων, τώρα δῆτου Νέγροι ἐφοπλισταὶ στὸ θαλασσοστό στίβο με καινούργη και συγχρονισμένα πλοῖα; Μήπως κληθώμεν νὰ ἀνταγωνισθῶμεν τοὺς ναυτεργάτας τῶν νήσων του Πρασινού Ακρωτηρίου, δεδομένου δῆτι εφοπλισταὶ τῶν τόπων εκείνων έτοιμαζονται νὰ ἀναπτήσουν τὴ σημαία τοὺς εύθυνος δῶδη η ἀδειος τῆς άθωσας... παλιήσων ελληνικῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς;

Μήπως ἐπειδὴ πολὺ ἀκόμη ἀπέχομεν ἀπὸ τὴν ἐποχὴν ποὺ ώραματίσθη τὸ Ρούζελτ, ἐποχὴν ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τὸν φόδον τῆς δυστυχίας, θά καλούμερα, ἔμεις οι ναυτεργάτες μόνον, εν δύοματι τῶν έθνων μας αἰσθημάτων νὰ συναγωνιζόμεθα τὴν δυστυχίαν ἐπὶ τὸ δυστυχέστερον στὸ διηνεκές;

Εὐχαριστούμε πολύ. Κατὶ τέτοιες ἀξιώσεις μπορεῖ νὰ υπάρχουν και εἴτε ούτε ούτε ούτε. Νὰ μὴν λέγωνται δημως. Άλλα περισσότερο νὰ μηδησιεύωνται.

Μια τέτοια ἀχαρις ἀλλα και δίκοιος ἐκστρατεία δέν είνε ὀφέλιμος σὲ τίποτε.

Η χολὴ κατὰ τὸν ἔργαζομένου, ἔστω και ἀν ποσκοπητὴ νὰ συγκινήσῃ και νὰ κινήσῃ τὴν προσοχὴν ἐπὶ ἀλλοι θεμάτων, κάνει κακό, πολὺ κακό. Καλλιεργεὶ ἔχθροτητα ἀτελεύτητον.

Απερείδαιμεν, δῆτι είμεθα πάντοτε καλοὶ και πάντοτε προκομένοι. Οι υπόκυναστες στὴν ἐπίδημα θεωριῶν αἵτιον ανιστρόπων ήσαν λίγοι, ποὺ είτε μᾶς ἀρέσασαν τὴν γνωιά εἴτε ἐσύνετίσθησαν.

Άλλα η ἀχαρις ἐκστρατεία κατὰ τὸ σημερινὸ ναυτεργάτου είνε διά την άποτησην της προσοχῆς πλοίων της πόλης τοῦ δρόμα και ἐλάτε υπέρτερα με καλοποιτία νὰ βάλουμε τὸ πλάνα μας. Θά μᾶς βρίσκεται και στὴ συζήτησι τόσο πρόθυμους και βολικούς δῆτι και στὴν ἔργασια.

Άλλα οχι μὲ δικολαβίσμους. Ούτε μὲ κλαυθμυρισμούς.

Εμεὶς έρουμε καλά, δῆτι και δωρέαν ἀν προσφερθῆ η ἔργασια μας και δινέ τροφῆς δῆτα προσέλθουμε, δέν είνε δυνατον να ἀλλαξούμε τὸν ρούν της τύχης τοῦ πλοίου μας. Άλλοι είνε δέ κόμπος. Μακριά ἀπὸ τὴν περιοχὴ τοῦ ναυτεργάτου.

Για δῆλα αὐτά, η ναυτεργάτης κόσμος παρακαλεῖ η συζήτησις αὐτὴ η κακή και δίκοις η τερματισθ. Η ἐκστρατεία διά τὴν σωτηρία τῆς ναυτεργάτης της προστατεῖται απὸ τὴν πρότη πρόσηπον της διά τὴν στραφὴ πρὸς τὰ ἔκει ποὺ πρέπει. Θά είμεθα συμπαρασταται, σύμμαχοι και ειλικρινεὶς συνεργάται. Αν, βέδαια, τὸ θέλεται και σὰς συμφέρεται.

Η συνέχισις τῶν αντεγκλήσεων και η παράταξις ἀριθμῶν ἀδασίμων κατὰ τὸ πλείστον, η ἀτυχεῖς ἀλλοι παραλληλισμοί, τούλαχιστον στὴν ταραχώδη ἐποχή μας δέν έχουν θέσιν.

«Ἐν πλῷ» Ιούλιος 1950

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Μὲ σᾶς γράφει ἀνωτέρω ὁ φίλος ἐπιστολογράφος, θίγει τὸ κυριώτερον ζῆτημα τοῦ ἔλληνικου πλοίου, τὸ κόστος τῆς διασχειρίσεως του. Θὰ συζητησωμεν τὰς ἀπόψεις του. Αποδοτική πιστεύομεν νὰ είνε ή καλόπιστος συζήτησις. Ισως νὰ πρέπει δημως καιτανότησις.

Η ναυτεργάτης ἀποψις ἔγκειται εἰς τὰ ἔχης: «Αναγνωρίζεται, δῆτι τὸ μισθολόγιον του ἔλληνικου σκάφους είνε μηφλόν. Εἶνε, πράγματι, ἐλαφρώς ἀντόπερον ἔναντι τοῦ Αγγλικοῦ, τοῦ Ιταλικοῦ και τοῦ Σκανδιναϊκοῦ διά τὰ κατώτερα πληρώματα (διά τὸν ναύτην τοῦ ἔλληνικοῦ £ 28, έναντι 24 τοῦ Αγγλικοῦ), υψηλότερον δέ διά τοὺς ἀξιωματικούς (£ 80.12.6 διά τὸν Ελληνα πλοίορχον και 100.0.0 κατὰ τὸ πλείστον, £ 60.0.0 διά τὸν Αγγλον, μὲ τὴν αὐτὴν σχεδόν ύπερτέλεον ἀνάλογίαν και διά τοὺς ἄλλους διαδικούς). Διαπιστούται, δημως, ἔξ ουδὲν δέπιτρεπτει ούδετε τὴν σκέψην μειώσεως τοῦ μισθολογίου.

Η ναυτεργάτης ἀποψις προχωρεῖ και εἰς εἰς μίαν ἀλλην ἀποτρόπεστον πλευρὴν τῆς ὑπόθεσεως: Αι ἀπολαυσι τοῦ «Ελληνος ναυτικοῦ δέν είνε μόνιμοι — λέγουν οι ναυτεργάται — και σταθεραί. Η περίοδος τῆς ἀνεργίας δέν σημειούται κατ' ἄραιας διαστήματα. Εἶνε, τούναντίον, συχνή και πολύμονος. Κατ' αὐτὴν ούδεν καταβάλλεται ἐπίδομα ἀνεργίας εἰς τὸν ἀκουσίων ἀρχούντα ναυτικόν μας, ἐνώ ὁ Αγγλος έχει τὸ πούλο. Αύτὸ τού έκπασθείται μέχρι έξευρεσεως ἔργασις τὰ στοι-

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 — ΤΗΛΕΦ. 42878 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλεγραφική διεύθυνσης: «ΠΑΠΑΛΟΟ» — ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ
ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

χειώδη χρηματικά μέσα διὰ τὴν συντήρησίν του. 'Ο Ιταλός, ὁ Γάλλος καὶ ὁ Σκανδιναϊκός ναυτικός ἀπὸ κάποιον «Ταμείον Ανεργίας» θὰ πάρῃ καὶ αὐτὸς τὸ επίδομά του.

Διὰ τὴν τροφοδοσίαν ἡ ναυτεργατική ἀποψίς δὲν δέχεται συζήτησιν οὐδὲ σύγκρισιν καν μὲ τὰ εἰς τὰ ξένα πλοιά καθορίζομενα. Δὲν εἶναι —λέγουν— πολυτελῆς ἡ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων στίτισις. Στοιχειώδως παρέχεται ἡ καλὴ τροφὴ διὰ τὸν σκληρῶν ἐργαζόμενον θαλασσινόν.

Ἄπο τὴν ἐφοπλιστικήν, ἔξι ἄλλους, πλευράν παρέχονται οἱ ἀριθμοὶ τοῦ κόστους τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐπανδρωσίν του. Προβάλλεται ἡ σύγκρισις τῶν σχετικῶν δαπανῶν ὥχι μὲ τὸ ἀγγλικόν, τὸ ιταλικόν καὶ τὰ ὅλλα ξένα, που ἔχουν, ὥσπερ ποτε, πολὺ ὀλιγωτέρας δαπάνας πληρώματος, ἀλλὰ μὲ τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκόν, τὸ ἐπηνδρωμένον καὶ αὐτὸς μὲ «Ἐλληνας ναυτικός». Τὸ μισθολόγιον τῶν δὲν εἰναι κατωτέρων ἀπὸ τοὺς ὡμοεθνεῖς συναδέλφους τῶν, τοὺς ὑπερτευτούντας ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τὸ σύνολον, ὅμως, τῶν ἔξιδων διαχειρίσεως τοῦ Παναμαϊκοῦ είναι κατὰ πολὺ χαμηλότερον. 'Ιδού καὶ οἱ ἀριθμοί:

ΑΠΟΔΟΧΑΙ — ΑΠΟΜΑΧΙΚΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ «ΛΙΜΠΕΡΤΥ» ΜΗΝΙΑΙΩΣ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ	ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ	Υπερωρίαι καὶ έξτρα	Απομαχικά Εισφορά πλ. του	Εισφορά ἐξ Ἐλλ. συνδ. ὑπέρ Κεφαλ. 'Ανεργ.	Τροφοδοσία	ΣΥΝΟΛΟΝ	Φήμιων ἢ συνεγγόσις. Υπάρχει, πράγματι, ἔδαφος, πιστεύοντες, άρκετόν, διὰ νὰ δια- πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Πλοιάρχος	£ 100. 0.0.	£ —	£ 9.13. 6.	—	£ 13.10.0.	£ 123. 3. 6.	Eἰς τὸ μέσον, ἀ- κριδῶς, τῶν διστα- μένων ἀπόφεων εὐ- ρίσκονται αἱ στηλα- άυταί. Δὲν θὰ παρα- λείψουν τὸ καθῆκον τῶν. Δὲν πάτεισον νὰ ἐπαναλάβουν τὰς ὅσας διαπιστώσεις ἀπεκόμισαν ἀπὸ τὴν ἐνδελεχὴ τῆς ναυτι- λικῆς ὑπὸ θέσεως παρακολούθησιν.
Υποπλοιάρχος	» 63.15.0.	» 16.0.0.	» 7.13. 0.	—	» —	» 100.18. 0.	Ἐχουμεν, λοιπόν, νὰ τονίσωμεν, ὅτι ἀ- κριδόν, πανάκριδον, είνε τὸ Ελληνικὸν σκάφος εἰς τὴν δια- χείριστον του.
Ανθυπολοιάρχος	» 52.10.0.	» 13.0.0.	» 6. 6. 0.	—	» —	» 85. 6. 0.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
»	» 52.10.0.	» 13.0.0.	» 6. 6. 0.	—	» —	» 85. 6. 0.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Ασυρματιστής	» 63.15.0.	» —	» 7.13. 0.	—	» —	» 84.18. 0.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Δόκ. Πλοιάρχος	» 28. 0.0.	» 7.0.0.	» 3. 7. 3.	—	» 13.10.0.	» 51.17. 3.	Εἰς τὸ μέσον, ἀ- κριδῶς, τῶν διστα- μένων ἀπόφεων εὐ- ρίσκονται αἱ στηλα- άυταί. Δὲν θὰ παρα- λείψουν τὸ καθῆκον τῶν. Δὲν πάτεισον νὰ ἐπαναλάβουν τὰς ὅσας διαπιστώσεις ἀπεκόμισαν ἀπὸ τὴν ἐνδελεχὴ τῆς ναυτι- λικῆς ὑπὸ θέσεως παρακολούθησιν.
Αρ. Μηχανικός	» 100. 0.0.	» —	» 9. 9. 0.	—	» —	» 122.19. 0.	Ἐχουμεν, λοιπόν, νὰ τονίσωμεν, ὅτι ἀ- κριδόν, πανάκριδον, είνε τὸ Ελληνικὸν σκάφος εἰς τὴν δια- χείριστον του.
2ος »	» 63.15.0.	» 16.0.0.	» 7.13. 0.	—	» —	» 100.18. 0.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
3ος »	» 52.10.0.	» 13.0.0.	» 6. 6. 0.	—	» —	» 85. 5. 0.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
3ος »	» 52.10.0.	» 13.0.0.	» 6. 6. 0.	—	» —	» 85. 6. 0.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Δόκ. »	» 28. 0.0.	» 7.0.0.	» 3. 7. 3.	—	» —	» 51.17. 3.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
8 Ναύται (πρὸς £ 28)	» 224. 0.0.	» 112.0.0.	» 26.18. 0.	—	» 108. 0.0.	» 470.18. 0.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
5 Θερμασταὶ (πρὸς £ 30)	» 150. 0.0.	» 60.0.0.	» 18. 0. 0.	—	» 67.10.0.	» 295.10. 0.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Μάγειρος	» 36. 0.0.	» 22.0.0.	» 4. 6. 5.	—	» 13.10.0.	» 75.16. 5.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Θαλαμητόλος	» 32. 0.0.	» 15.0.0.	» 3.16. 9.	—	» 13.10.0.	» 64. 6. 9.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Συλλογός	» 32. 0.0.	» 14.0.0.	» 3.16. 9.	—	» 13.10.0.	» 63. 6. 9.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Ναύληρος	» 32. 0.0.	» 16.0.0.	» 3.16. 9.	—	» —	» 65. 6. 9.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Ἀρχιθερμαστής	» 34. 0.0.	» 17.0.0.	» 4. 1. 7.	—	» —	» 68.11. 7.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Βοηθός Μαγείρου	» 20.16.0.	» 10.0.0.	» 2. 9. 10.	—	» —	» 46.15.10.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Βοηθός Θαλαμητόλου	» 20.16.0.	» 10.0.0.	» 2. 9. 10.	—	» —	» 46.15.10.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Βοηθός Θαλαμητόλου	» 20.16.0.	» 10.0.0.	» 2. 9. 10.	—	» —	» 61. 6. 9.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Λιπαντής	» 32. 0.0.	» 12.0.0.	» 3.16. 9.	—	» —	» 61. 6. 9.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
»	» 32. 0.0.	» 12.0.0.	» 3.16. 9.	—	» —	» 61. 6. 9.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
35 Πλήρωμα	£ 1.387. 8.0.	£ 408.0.0.	£ 161.12. 3.	£ 101. 0.	£ 472.10.0.	£ 2.530.10. 3.	πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.

«Ἔχει, λοιπόν, βάσει τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, τὸ Ἑλληνικὸν λίμπερτον μισθοδοσίαν 35 ἀνδρῶν κατὰ μῆνα, £ 1.387.8.0. 'Υπερωρίαις £ 408.0. Εἰσφορὰν πλοιοκτήτου εἰς τὸ NAT £ 161.12.3. Εἰσφορὰν εἰς τὸ NAT διὰ ἐλλιπῆ σύνθεσης πληρώματος £ 101.0.0 (κατὰ μῆνον ὥρον). Τροφοδοσίαν £ 472.10.0 (9 σελ. κατ' ἀποτομον τὴν ἡμέραν) καὶ σύνολον £ 2.530.10.3. Ἐπὶ πλέον τὴν διαχείριστον τὸν Ἑλληνικοῦ σκάφους δαρύνεται μὲ τὰς δαπάνας τῆς παλινοστήσεως καὶ ἀνακλήσεως πληρώματος καὶ μὲ τὴν «ἀπαλλαγὴν» (franchise) δι' ἑκάστην περίπτωσιν ἀσθενεῖς τῶν μικρασφαλεῶν, κατὰ μέσον ὥρων, 1.300 λίρ. ἐπησίων ἡ 108 λίρ. μηνιαίων. Σύνολον δαπανῶν ἐπανδρώσεως £ 2.638.0.0.

Τοῦ Παναμαϊκοῦ, τούναντίον, οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἔχουν οὕτω:

ΜΙΣΘΟΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΥ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΜΗΝΙΑΙΩΣ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ	ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ	ΥΠΕΡΩΡΙΑΙ	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	ΣΥΝΟΛΟΝ
Πλοιάρχος	£ 100. 0.0.	—	£ 13.10.0.	£ 113.10.0.
Υποπλοιάρχος	» 63.10.0.	£ 10.0.0.	» 13.10.0.	» 87. 0.0.
Ανθυπολοιάρχος	» 52.10.0.	» 8.0.0.	» —	» 74. 0.0.
»	» 52.10.0.	» 8.0.0.	» —	» 74. 0.0.
Ασυρματιστής	» 63.15.0.	—	» —	» 77. 5.0.
A. Μηχανικός	» 100. 0.0.	—	» —	» 113.10.0.
2ος »	» 63.10.0.	» 10.0.0.	» —	» 87. 0.0.
3ος »	» 52.10.0.	» 8.0.0.	» —	» 74. 0.0.
3ος »	» 52.10.0.	» 8.0.0.	» —	» 74. 0.0.
Ναύληρος	» 32. 0.0.	» 10.0.0.	» 11.10.0.	» 55.10.0.
Λιπαντής	» 32. 0.0.	» 5.0.0.	» —	» 50.10.0.
»	» 32. 0.0.	» 5.0.0.	» —	» 50.10.0.
Δόκ. Μηχανικός	» 20. 0.0.	» 5.0.0.	» —	» 38.10.0.
6 Ναύται (πρὸς £ 28)	» 168. 0.0.	» 48.0.0.	» 81. 0.0.	» 297. 0.0.
2 Ναύταπαδες	» 40. 0.0.	» 10.0.0.	» 27. 0.0.	» 77. 0.0.
Μάγειρος	» 60. 0.0.	—	» 13.10.0.	» 73.10.0.
Θαλαμητόλος	» 55. 0.0.	—	» —	» 68.10.0.
1 Βοηθός Θαλαμητόλου	» 27.10.0.	—	» —	» 41. 0.0.
1 Βοηθός Μαγείρου	» 27.10.0.	—	» —	» 41. 0.0.
3 Θερμασταὶ	» 90. 0.0.	» 24.0.0.	» 40.10.0.	» 154.10.0.
1 Καθαριστής	» 25. 0.0.	» 5.0.0.	» 13.10.0.	» 43.10.0.
29 Πλήρωμα	£ 1.209.15.0	£ 164.0.0.	£ 391.10.0	£ 1.765.5.0.
Απολλαγὴ 25% περιπτώσεων ἀσθενεῖς, άνακλήσεις καὶ παλινοστήσεις μηνιαίων		£ 108. 0.0.		
Σύνολον		£ 1.873. 5.0.		

«Ἡ μισθοδοσία 29 ἀνδρῶν — ἔναντι 35 τοῦ Ἑλληνικοῦ — ἀνέρχεται εἰς £ 1.209.15.0. Αἱ υπερωρίαις £ 164.0.0. Ἡ τροφοδοσία μὲ τὸ αὐτὸν ημερήσιον ἀντίτιμον 9 σελ. κατ' ἄνδρα, £ 391.10.0 καὶ αἱ παλινοστήσεις, καθὼς καὶ αἱ «ἀπαλλαγαὶ», κατὰ τὰς ἀποζημιώσεις δι' ἄ-

σθενείας, αἱ αὐταὶ μὲ τὸ Ἑλληνικόν, £ 108 μηνιαίως. Σύνολον δαπανῶν 1.873.5.0. Αἱ ποταμαϊκά δὲν υπάρχουν καὶ αἱ υπερωρίες μέναι.

Διαφορά σημαντική μεταξὺ τῶν δύο σημαιών: £ 773 κατὰ μῆνα. Μὲ τὴν σημερινὴν ναυλαγοράν ίκανοποιημένος θὰ είναι ὁ ἐφοπλιστὴς τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους, νὰ ἔχῃ καθερόν ἐξ αὐτούς τοὺς λογαριασμούς ταξιδίων τῆς μεγαλύτερας Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχείρησεως.

Διὰ τὴν τροφοδοσίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ φθάνει τὸ ήμερήσιον κατ' ἄνδρα ἀντίτιμον τὰ 9 σελ., ἔναντι τῶν 5 σελ. τοῦ ἀγγλικοῦ καὶ τῶν 6 σελ. τοῦ ιταλικοῦ σκάφους.

Θὰ πρέπει, δημως, νὰ συζητηθοῦν αἱ ἔκατέρωθεν συναδέλφους τῶν, τοὺς ὑπερτευτούντας ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τὸ σύνολον, ὅμως, τῶν ἔξιδων διαχειρίσεως τοῦ Παναμαϊκοῦ είναι κατὰ πολὺ χαμηλότερον. 'Ιδού καὶ οἱ ἀριθμοί:

ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ	ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ	ΥΠΕΡΩΡΙΑΙ	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	ΣΥΝΟΛΟΝ	Φήμιων ἢ συνεγγόσις. Υπάρχει, πράγματι, ἔδαφος, πιστεύοντες, άρκετόν, διὰ νὰ δια- πιστωθοῦν αἱ διαφο- ραὶ, διὰ νὰ περιορι- σθοῦν εἰς τὸ δυνα- τὸν ἐλάχιστον.
Πλοιάρχος	£ 100. 0.0.	—	£ 9.13. 6.	—	

καλή διάθεσις καὶ ἡ κατανόησις, κυρίως, τῆς ἀνάγκης, ὅπως ἐλαφρυνθῇ ἡ διαχείρισις τοῦ ἑλληνικού σκαφούς τῶν ἀδικαιολόγητῶν διώρων του, ἀπέναντι ἐπεδημηθεῖσαν ἀπὸ τὴν ἀνωμαλίαν τοῦ πολέμου.

Δὲν ἔγκεινται, δῆμως, αἱ οἰκονομίαι εἰς μόνας τὰς ὑπερωρίας. Εἰς τὴν σύνθεσιν, ἐπίσης, πρέπει νὰ προέλθουν ἀποφασιστικαὶ περικοπαί. Κατὰ τρεῖς εὐχερέστατας δυνατοῖς νὰ περικοπῆ ὁ ἀριθμός τῶν 35 ὑπηρετούντων ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ λίμπερτυ, «Ο, τι εἶνε παραδεδεγμένον διὰ τὸ ἄγγελον λίμπερτυ καὶ τὸ ἴταλικόν, πιστεύομεν, ὅτι ἡμπορεῖ νὰ γίνῃ καὶ ἐδῶ ἀπόδεκτον.» Ή τὸ πολυτέλειαν ή ἰδικὴ μας δὲν δικαιολογεῖται. Εἴμεθα ὁ πτωχότερος λαός, μὲ τὴν πτωχωτέραν Ναυτιλίαν τοῦ κόσμου τὴν κατωτέραν ποιοτικῶς, ἀσφαλιστικῶς καὶ εἰς ἀπόδοσιν κερδῶν. Καὶ δῆμως, ἔχομεν πολυτέλειαν διοικήσεως ἀδικαιολόγητον καὶ ἀλόγιστον τὴν σπαταλήν, εἰς πλείστην σαστικούς τῆς διασειρίσεως τῶν πλοίων μας. Διατὶ, λ. χ., ὁ δόκιμος πλοιαρχὸς, ὁ νεαρὸς ζηλωτὴς τῆς γεφύρας, νὰ πληρώνεται μὲ τὸν μισθὸν τοῦ ναύτου (§ 28) καὶ νὰ λαμβάνῃ καὶ ὑπερωρίας; «Ἀνέρχεται τοῦ πλοίου ἀναυτοὺς καὶ ἀνειδίκευτος, διὰ νὰ ἔκμαθῃ τὰ στοιχεῖα τῆς ναυτικῆς τέχνης, διὰ νὰ ἔθισθῃ εἰς τὴν ναυτικότηταν. Μετὰ τετραστὴν ὑπηρεσίαν θὰ ὑποβληθῇ εἰς τὰς ἔξετάσεις. Μισθὸς ἐνὸς καὶ πλέον ἑκατομμυρίου δραχμῶν μηνιαίων εἶνε πολὺς. Κανεῖς εἰς τὴν ἥρην δὲν τὸν κερδίζει. Τὸ ἥμισυ του εἶνε ἀρκετόν.» Οταν θὰ γίνη ναυτίλος ἀξιωματικός, θὰ δικαιούται τοῦ κανονικοῦ μισθοῦ. Πρόκειρον τὸ ἀνωτέρω παραδειγματικόν, ἐνῷ ὑπάρχουν καὶ τόσα ὅλλα. «Ο μάγειρος, ἐπίσης, καταντᾷ μὲ τὰς ὑπερωρίας νὰ παίρνῃ ὅτι, σχέδον, καὶ αὐτὸς ὁ πλοιαρχὸς. Εἰς κανέναν σκάφος δὲν πληρώνεται μὲ τόσους ὑψηλὸὺς μισθολόγιον καὶ μὲ τόσας ὑπερωρίας. Αὐτὰ καὶ ὅλλα πολλὰ φέρουν τὴν μισθοδοσίαν μετατὸν ὑπερωρίων εἰς ὑψηλόν, ποὺ δύσκολα ἡμπορεῖ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων νὰ ἀντικρύσῃ.» Έκ τῶν πραγμάτων εἰμεδα ὑποχρεωμένοι νὰ ἀκολουθήσωμεν, κατὰ τὴν σύνθεσιν, τὰ ἔναντι σκέψη. «Ο περιττὸς θὰ περικοπῇ. Η οἰκονομία ἐκ τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων εἶνε καταφανής. Κάθε καλότιστος θὰ τὸ ἀναγνωρίσῃ.

Καὶ προχωροῦμεν: Προσφάτως, εἰς προηγούμενον τεῦχός μας, ὑπερβείσαμεν τὰς ὑπερμέτρους δαπάνας, εἰς ἃς ὑποβάλλεται τὸ ἑλληνικὸν σκάφος ἀπὸ τὴν ἑκτὸν πάστην λογικῆς εἰσφορᾶν εἰς τὸ Ἀποκασικὸν Ταμείον, ἀπὸ τὰς συχνὰς παλινουσθήσεις καὶ ἀνακλήσεις πληρωμάτων καὶ ἀπὸ τὰς εἰσφορὰς, λόγῳ ἐλλιπούς πληρωμάτων. Αὐτὰ ὅλλα τὰ κονδύλια εἰνεὶς ἐπίσης πολλὰ καὶ ἐπιβαρύνουν τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου. Περιττεύει νὰ τὰ ἀναλύσουμεν καὶ πάλιν μὲ δριβύμους. Πρέπει νὰ περιορισθοῦν. «Ἄγι, πάντα, ἐπιμείνωμεν εἰς τὴν διατήρησιν τῶν, ἀν ἀγνοησιῶν, τὴν πραγματικότητα, τὸ ἑλληνικὸν σκάφος, ἀνίκανον πλέον νὰ σταθῇ εἰς τὴν ναυλαγοράν, θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἀποχωρήσῃ αὐτῆς. Τὸ δυστύχημα εἶνε, ὅτι οὔτε οἱ διοικοῦντες ἀπὸ τῆς Κρατικῆς πλευρᾶς τὴν Ναυτιλίαν, ὅλλα οὔτε καὶ οἱ ναυτεργάται, ἔχουν πλήρων κατανόησην τοῦ ἐπερχομένου κινδύνου τῆς πλήρους καταρρεύσεως. Οἱ ἐφοπλισταί, ἔξ ὅλου — οἱ πλείστοι ἔξ αὐτῶν — ἐπισυναντοῦν πλέον νὰ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Πανικόβλητοι ἐξεπατρίσθησαν, διωκόμενοι ἀπὸ τὸ ἐλλοχεύοντα Οἰκονομικὸν «Ἐφορον». Η Ἑλληνικὴ σημαία δὲν πρόκειται νὰ ὑψωθῇ πλέον ἐπὶ ὅλων σκαφῶν. Προσθήκη τινῶν εἰς τὴν δύναμιν της δὲν θὰ ἔχωμεν ὑπὸ τὰς παρούσας καταστάσεις.

Δὲν ἐνδιαφέρονται οἱ ἐφοπλισταί καὶ δὲν ὑποστηρίζουν, μὲ σηνθὸς θὰ ἔπρεπεν ἐπιμονὴν, τὰς ἀπόψεις των. Ἀγνοοῦν ἀκόμη καὶ κάθε σχετικὴν προσπάθειαν ἔδωκαν κατασταλμένην. Τὸ φορολογικὸν καὶ μόνον πρὸς στιγμὴν τοὺς συνεκίνησεν. Οἱ διακανονισμοὶ του θὰ προκαλέσουν καὶ τὴν πλήρη ἀδιαφορίαν διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιασκὴν ὑπόθεσιν. Αἱ ἔνεα σημαῖαι αὐτοῖς πλέον εἰνεὶς τὸ καταφύγιον τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος. Κέρδη ἀποδίδουν τὰ ἔνεα σκάφος, ἐκεὶ ὅπου τὸ ἑλληνικόν, μὲ τὰ ἀπειρά μειονεκτήματά του, ζημιώνει.

Σὺν τῷ χρόνῳ ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας θὰ περιορίζεται. Τὰ ἡδη παρθέλια σκάφη θὰ καθίστανται ἄχρηστα, θὰ πωλῶνται πρὸς διάλυσιν, θὰ διαγράφωνται τοῦ Ἑλληνικοῦ Νησογύιου. Θᾶ μείνωμεν μὲ τὰ «λίμπερτυ». Καὶ σύτῳ ἡ τύχη, μετὰ μίαν τετραστίαν, εἶνε ἀμφίβολος. Η ἀντικατάστασις τῶν ἔξερχομενών καὶ τῶν φθειρομένων δὲν γίνεται. Οἱ παραστοῦνται εἶνε τὸ μοιράσιον ἐπακολούθημα.

Αὐτὴ εἶνε ἡ θιλιερὰ πραγματικότης. «Οταν ὅλοι ἀποκτήσουν σαφῆ ἐπί αὐτῆς ἀντίληψιν, ἵσως, τότε, μία προσπάθεια συνεννοήσεως νὰ ἀποδοθῇ. Καὶ ἔφοδον θὰ κατορθώσωμεν τὰ κακῶς κείμενα νὰ διορθώσωμεν, ἔφοδον θὰ περιορίσωμεν τὰς δαπάνας διαχείρισεων τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ἔφοδον ἡ φορολογία τῆς Ναυτιλίας ρυθμισθῇ, σύμφωνα μὲ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιασκὴν πραγματικότητα, θὰ πρέπει νὰ ἐλπίζουμεν—τότε μόνον—τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν Κυανόδελτον τῆς φυγαδεύσεως πρὸς τὰς ἔνεας σημαῖαις ἑλληνικῆς ναυτιλιασκῆς δραστηριότητος.» Αν, ποάγυατι, ἐπανέλθῃ, τούτο θὰ ὀφείλεται — διατὰ γὰρ τὸ ἀποκρυφωμένον—εἰς τὸν ψυχρὸν ὑπολογισμὸν τοῦ συμφέροντος καὶ μόνον αὐτοῦ. Διότι, δῆμως, ὅλοι ἡμεῖς—τὸ Κράτος, οἱ ναυτεργάται καὶ ἡ Οἰκονομία τοῦ τόπου μας—ἔχομεν ἀνάγκην τῶν πολλῶν πλοίων. διὰ νὰ κερδίσωμεν ἀπὸ αὐτὰ εἰσόδημα ἔθνικὸν πολύτιμον, ἡμεῖς πρῶτοι ἔχομεν κάθε λόγου νὰ φροντίσουμεν πὼς θὰ καταστῇ ἡ σημαία μας καὶ πάλιν ἐλκυστική, ἐνδιαφέρουσα εἰς τὸν ναυτιλικὸν ἐπιχειρηματισμόν. Μόνον μὲ τὴν προϋπόθεσιν αὐτῆς, δικαιολογεῖται κάποια ἐλπίς διὰ τὸ μέλλον. Η ἐπιμονὴ εἶτα τὰ «κεκτημένα» καὶ η ἀγνοία τῆς πραγματικότητος, θὰ φέρουν ἀναποτέρευτα τὴν συμφοράν.

Ἄν έχομεν λάθος εἰς τὰς ἀπόψεις μας αὐτάς, παρακαλούμεν νὰ μᾶς τὸ ὑποδείξουν. Δεχόμεθα τὴν συζήτησιν ὑποθενήποτε προερχομένην.

MARYLAND SHIP CEILING C. INC.

Fittings for Grain Cattle & High Explosives.
Suppliers of Lumber & Dunnage.

BALTIMORE, Md. U.S.A.

London Agents: J. A. McLaren & Co
46, Bishopsgate, E.C. 2

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΠΡΟΣ ΦΙΛΑΤΑΤΟΝ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

«Αν τὸ καμουφλάρισμα τῆς ἀνωμαλίας τοῦ ἀγαπητοῦ μου πλοιάρχου δὲν ἔταν τόσο ἐπιπόλαιο, ἀν δὲν ἀνεγνώριζα στὰ ψηφία Σ. Α. Φ. τὴν παρουσία του μὲ πολλὴ κατάπληξη, πολὺ βαρύτερα θὰ ἐσχολίαζα τὸ γράμμα του.

Γιατί, εἶνε ἀλλήθεια, διὰ τὸ Σ.Α.Φ. εἶνε πράγματι διακεκριμένος. Εἶνε ἔνος ἀπὸ τους δέκα, ὅχι περισσότερους καλούς μας πλοιάρχους, Τὴν δὲ λέξιν καλός, ἔγω δὲν τὴν περιορίζω σε μιά ἐπερκεστάτη μόφωσι. Τὴν ἐπεκτείνω καὶ τὸν χαρακτῆρα καὶ σὲ ὅλα τῆς καλωσόντης τὰ χαρακτήρα. Ο δὲ σεβασμός μου πρὸς αὐτὸν δὲν πρόκειται νὰ μειωθῇ ἀπὸ κανένα περιστατικό καὶ ἀπὸ καμιαὶ διαφορὰ ἀντιλήφεων.

Τὶ τοῦ θῆρα, δῆμως, νὰ μὲ φέρη στήμερα στὴν ἄκρη τὸ ρόλο νὰ χειροκρότησω καὶ νὰ συγχαρώ θερμά τον Λιμενικό, για τὸν ὄποιον παραπονεῖται στὸ γράμμα του;

«Ἄλλα ἃς ἀφίσουμε τὴν εἰσαγωγὴ καὶ ἃς καταπικοθύμος μὲ τὸ γράμμα του. Έδημοσιεύθη στὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τῆς 15ης Ιουνίου μὲ ἐνισχυτικό τῶν ἀπόψεων του σχόλιο τῆς Συντάξεως.

«Γράφω τὴν παρουσίαν, λέγει, διὰ νὰ ἐκθέσω μερικά στραβά πράγματα. Πρόκειται περὶ στάσεως τῶν Λιμενικῶν καὶ ιδίως ἔκεινων τοῦ ἑξωτερικοῦ. Παραβλέποντες, διὰ ἔχομεν ίδιον ἔργον, μᾶς φορτώνουν μὲ ἔντυπα καὶ φόρμες, διαταγές καὶ καταλόγους ἀξιούντες ἀπὸ ημᾶς την μπλήσην των πλοίων.

«Τελευταίως μᾶς ἐπέβαλαν δύο Βιβλία νὰ τηρῶμεν, τῶν ὅποιων τὴν σύνταξιν ἐσοφίσθη ὁ κ. Κιζάνης. Πράγματα ἐκπληκτικά, καὶ ἀνθρώπως πράγματα. Κιζάνης θεωρεῖται, καὶ εἰναι πράγματα, πράγματα περιττά.

«Τὰ Βιβλία αὐτά, κατ' ἐμὲ τούλαχιστον, ἀποτελοῦν τὸ ἄκρον ἀντον τῆς λιμενικῆς διειδύσεως εἰς τὰ ἐσωτερικά τοῦ πλοίου. Εκτὸς τοῦ περιεχούν μιαν ἀντελπόντων παιδιαριώδη ἐρωταποκρίσιν, εἶναι ἀκριδῶν ὅτι χρειάζεται για νὰ βγάλουμε τὰ μάτια μας μὲ τὰ πληρώματα. Προύποθετεῖ ὑπαρξίαν ἐπιτροπῆς τροφοδοσίας, ἡ οποίας ἐπιτροπή θὰ μεταβληθῇ οὐκολόγως περιορίζοντας τὴν πληρώματα την ερωτώντας ἐπιτροπής. Καὶ ἔρωτό: πότε θὰ ἐργασθοῦν εἰς τὸ πλοίον τὰ μέλη τῆς ἐπιτροπῆς, ὅταν η ἀποστολή τους ἀπόρροφα τὰς ώρας!»

Παραπονεῖται, ἐν συνεχείᾳ, ὁ κ. Σ.Α.Φ. διὰ ὅλο Βιβλίον, ποὺ τοῦ ἐπιτροπής αναλυτικὴν τηρούν τὴν ὑπερωρίαν. Παραπονεῖται για τὰς ἔξαντητικὰς ἐπιτεληρώσεις ποὺ τοῦ γίνονται ἀπὸ Λιμενικάς Ἀρχάς. Καὶ ξενίζεται, γιατὶ τάχα οἱ ἐπιτεληρώντες τὰ πληρώματα τα ἐρωτώντας εἰναὶ εἰσχραστέοντα πάπορον τοῦ πλοίου!»

Καὶ τέλος, καταλήγει στὴν ἀγανάκτησι, ποὺ φθάνει νὰ μοιράζεται τὸν πλοιάρχο!

«Ἀκούσει, λοιπον, κ. Πλοιάρχε!

«Ο θεσμὸς τῶν ἐπιτροπῶν τροφοδοσίας δὲν εἶναι ἔργον οὐτε τοῦ κ. Κιζάνην, οὐτε κανενὸς Λιμενικοῦ. Ο ἐν ισχύι κανονισμὸς ἐργασίας ἐμπορικοῦ Πλοίου, τοῦ ὑπαρξίαν τοῦ διόπιον δέν δικαιολογεῖται νὰ ἀγνοοῦν οἱ κ. κ. Πλοιάρχοι καὶ ὁ διόπιος κανονισμὸς μᾶλλον βαρύς διὰ πληρώματα, ως συνταχθεῖς ἐπὶ Δικτατορίας, λέγει εἰς τὸ δάρθιον 97:

1.—«Ἐν τῷ πλοίῳ λειτούργει τὴν «Ἐπιτροπὴ Τροφίμων» πητὶ συγκρετίας ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου καθ' ἔδειμαδά εξ ἐνὸς ἀξιωματικοῦ καὶ ἐνὸς ὑπαξιωματικοῦ διαφόρου κλάδου τοῦ πληρώματος ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΡΟΠΩΝ ΜΗ ΠΑΡΑΚΩΛΥΟΝΤΑ ΤΗΝ ΚΑΝΟΝΙΚΗΝ ΔΙΞΑΓΩΓΗΝ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ!»

Πρὸς τοῦ πλοιάρχου μεριμνῶστε τὸ ἔργοντα νὰ γίνεται εἰς τὸν Πλοιάρχος ΚΑΙ ΝΑ ΜΗ ΕΡΓΑΣΙΜΟΥΣ ΚΑΙ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΕΙΣ ΑΥΤΑ.

2.—Κατ' ἀρχὴν πάντες οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ ὑπαξιωματικοὶ πλὴν Α' Μηχανικοῦ καὶ Α' Ἀξιωματικοῦ, τοῦ τροφοδότου, τοῦ θαλαμηπόδου καὶ τοῦ μαγείρου ἀποτελούσιν ἐπειρτροπῆς μέλη τῆς ἐπιτροπῆς.

3.—«Ἡ ἐπιτροπὴ τροφίμων, τελούστως ὑπὸ τὴν ἀνωτέρων ἐποπτείαν καὶ τὸν θεραπόντον τοῦ Πλοιάρχου, ἔχει καθῆκον:

α) Νὰ παρίστανται κατὰ τὴν ζύγιστον τῶν τροφίμων καὶ τὴν παραδοσίν των εἰς τὸν πλοιάρχον. β) Νὰ ἔξακριβώντων ἔαν τὰ τροφίμα εἰνεὶς καλλά εἰς ποιότητα καὶ σύμφωνα μὲ τὸ ἐπίσημον ἐδεσματολόγιον. γ) ΝΑ ΤΗΡΗ ΒΙΒΛΙΟΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ἐν ὃν καὶ καταχωρήται τὰς παραφήσεις της καὶ νὰ ὑποβάλλῃ τοῦτο πρὸς θεώρησιν εἰς τὸν Πλοιάρχον.

«Ἄν οἶδουμε τῶρα καὶ μιὰ ματιά εἰς τὰς παιδιαριώδεις, κατὰ τὸν ἐπιτολογράφον, ἔρωταπαντήσεις τοῦ Βιβλίου τῆς ἐπιτροπῆς. Παραβέτω δόληρόν ποτέ την θηρεύσιν σελίδα διὰ νὰ δοῦμε καὶ τὴν μεγάλη ἀπαντήσην τῆς ἐπιτροπῆς.

«Ἐν πλόῳ (ἡμερομηνία) κλπ.

‘Ἐπιτροπὴ 1) . . . (Ἀξιωματικός)

2) . . . (Ὑπαξιωματικός)

ΠΑΡΑΣΧΕΘΕΙΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

Κατὰ τὸ Πρόδειγμα: (γράφεται λεπτομερῶς τὶ ἐδόθη)

Κατὰ τὸ Γεῦμα » » »

Κατὰ τὸ Δεῖπνον » » »

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΙΣ ΤΑ ΚΑΤΩΘΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

1) Παρέστητε κατὰ τὴν ζύγιστον τῶν τροφίμων καὶ τὴν παραδοσίν των εἰς τὸν πλοιάρχον; Α' Πάντη σις: (Ναι η Ὀχι).

2) Τὰ παραδούμενα τροφίμα ήσαν καλλά εἰς ποιότητα καὶ ἐπειρτροπῆς; Α' Πάντη σις: (Ναι η Ὀχι).

3) «Εχετε τίποτε νὰ προσθέσετε; Α' Πάντη σις, σχετική.

‘Η ἐπιτροπὴ (ύπογραφα)

Καὶ ἔπειται ἡ θεώρησις τοῦ Πλοιάρχου Αὐτὸν εἶναι δόλο. Αὐτὸν τὸ ἐδεσματολόγιον βρίσκεται παιδιαριώδεις δ. Σ.Α.Φ. καὶ ἔξαντητας. Γιατὶ ἀρά γε; Ἄλλα πρόκειται περὶ ἐπιτροπῆς, ἀπὸ ἓνα ἀξιωματικὸν καὶ ἓνα ὑπαξιωματικόν της ἐκλογῆς του. Δὲν πρόκειται περὶ τῆς κουστωδίας δόληρού του πλορώματος μὲ τὴν ΚΑΡΑΒΑΝΑ ἐν τῷ μέσῳ, ποὺ βαδίζει γιὰ διεκδίκηση πρὸ του σαλονιού. Οὔτε εἶναι τίμιο νὰ λέγεται διὰ τὸ γράμμα του.

οι ἐπιτροπές αύτές θα μεταβληθούν σε ἐπιτροπές διοικήσεως, διαν πνεύσουν κατάλληλοι ἀνεμοί.

Κάτι τέτοιο ἐλέγετο καὶ γιὰ τὶς ἐπαγγελματικὲς ὁργανώσεις, διτάχα θὰ ἑκκολάψουν τὸν κομμουνισμό. Καὶ ἀπεδείχθη, ὅτι ἔγινε τὸ ἀντίθετο.

Ἀντέδρασαν ἀποτελεσματικῶτας καὶ ἔδωσαν τόσο αἷμα ποὺ καμμιὰ ἄλλη τάξις θα. «Ἄς σταμάτηση, λοιπόν, αὐτὸ τὸ παραμύθι.

Τὰ ίδια παράπονα, ἀσφαλῶς, ὑπάρχουν καὶ κατὰ τὸν βιβλίου τῶν ὑπερωριῶν. Καταλαβάνουμε.

Ἐπίστις ἄρκετα καταλαβάνουμε καὶ γιὰ τὸ ἄλλο του παράπονο, τὶς συχνῆς ἐπιθεωρήσεις τοῦ πλοίου του.

Ἐκεῖνο, δύος, ποὺ δέν μπορούμε νὰ καταλάβουμε, εἶναι τὸ παράπονό του γιὰ τὸν μπλε ποὺ τοῦ ἀνάβειν νὰ μισηράζῃ ἐντυπά στὰ πληρώματα ποὺ τοῦ χορηγούν τὰ Λιμεναρχεία. Γιατὶ δρά γε; Μήπως θεωρεῖ ὁ πλοίαρχος ἄρκετη πνευματικὴ τροφὴ τὸ «ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΒΗΜΑ», ποὺ φθάνει στὸ πλοία κατὰ τόνους;

Σέρουμε τὶ εἶναι τὰ ἔντυπα τῶν Λιμεναρχείων. Φυλλάδες εἶναι χωρὶς λογοτεχνικὴ ἀξία. Μιλούν, δύως, στὰ πληρώματα γιὰ ζητήματα ἐπωφελῆ. Εἶναι ἀντιδιαλυτικὲς συμβουλές. Εἶναι ἀποκαλύψεις ἀνανηφάντων ΣΥΝΑΓΩΝΙ ΣΤΩΝ. Εἶναι οἱ ἀποκαλύψεις του Κουφουδάκη καὶ Σία.

Εἶναι, κ. Πλοίαρχε, ἐνα χιλιοστὸν τῶν ὅσων ἔπρεπε νὰ γίνωνται καὶ ζητοῦμε, ἀκριβῶς ἐμεῖς, γιὰ νὰ γίνωνται. Εξητήσαμε καὶ ραδιοφωνά στὶς πλωρές, διοχετο ἀν σᾶς ἀντησχούν, γιὰ νὰ οθάνη τὸ «Εθνικὸ νέο καὶ ἡ Εθνικὴ φωνὴ ὃ τὸν ἀπόδημο ναυτεργάτη». Εξητήσαμε ἀκόμα καὶ κάτι ἄλλο: Νὰ διαθέτουν οἱ κ. κ. Πλοίαρχοι μερικὲς ὥρες τὸν μῆνα, ἀπὸ τὶς ἔξαντλητικὲς ἄλλες ἀπασχολήσεις τους, καὶ νὰ καταδέχωνται νὰ κάνουν κάποιο κήρυγμα «Εθνικό, Θρησκευτικό, Επαγγελματικό, Οἰκογενειακό.

Δέν πρόκειται νὰ τεθῇ ἐν μειώσει ἡ πλοιαρχικὴ ἀξιοπρέπεια. Δοκιμάζεται η Πλατρίδα μας, κ. Πλοίαρχε. Καὶ ἀπὸ δύος ἀξιώνται κάποια κατανόησης.

Τὴν κατανόησιν αὐτὴ, μὲ μεγάλη μας χαρὰ διαπιστώνουμε στὸν καλοὺς λιμενικοὺς ποὺ καταγγέλλετε. Ἐμεῖς, τοὺς συγχαίρουμε. Τὸν Νόμο τηροῦν, τοὺς κανονισμοὺς καὶ τὴν τάξιν τῶν πλοίων σέδουνται.

Τὶ νὰ γίνῃ; «Ισως κάποτε ἀξιωθούμε νὰ ξαναδούμε τὸν Πλοίαρχο ἀνώτατον καὶ ἀνεξέγεκτον ρυθμιστὴ τοῦ ΠΑΝΤΟΣ, τὰ δὲ κρατικὰ ὄργανα, δικά του πειθῶνται ἀκτελεστικό μέσα, πρὸς πλήρη ἀποκατάστασιν τοῦ πλοιαρχικοῦ ΚΥΡΟΥΣ, χωρὶς ἡ φθάνουν στὴν ἀδιακρισία τῆς διεισδύσεως των εἰς τὰ πλοία!

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΤΟ ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

«Ως ίδεα εἶναι ἔξαρτος. Η ναυτιλία μας ἀπέθελε πρὸς αὐτὸ ὡς τὴν μόνην ἀπομένουσαν ἐλπίδα τῆς καθυτερούσης ἀναδιογρανῶσεώς της. Ο ἡκιοτα πρακτικός, δύως, τρόπος καθ' ὃν ἐπεχειρήθη κατ' ἀρχὰς ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ὡραίας ίδεας καὶ ἡ παραπτηρίσια ἀρχικὴ ἀπούσια τοῦ ὄφειλομένου ζῆλου κατέσπαν αἱμάτιον ἀπό τὸ στιγμὴν τὴν ἐπιτυχίαν καὶ ἐνέπνευσαν τὸν φόβον μήπως ἀστοχήσῃ καὶ ἡ ὑστάτη αὐτὴ προσπάθεια. Δὲν θὰ ἔπρεπε, φρονοῦμε, νὰ συγκλήθῃ τὸ Ναυτιλιακὸν Συνέδριον προτὸν καλλιεργηθῇ τὸ ἔδαφος τῶν συνεννοήσεων διὰ μερικῶτερων προκαταβολικῶν συσκέψεων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, τῶν δὲ τοιούτων συσκέψεων θὰ ἔδει νὰ προηγηθῇ κατάλληλος διπαίδαιγγος τοῦ πλοίου. Ζέρουμε τὶ εἶναι τὰ ἔντυπα τῶν Λιμεναρχείων. Φυλλάδες εἶναι χωρὶς λογοτεχνικὴ ἀξία. Μιλούν, δύως, στὰ πληρώματα γιὰ ζητήματα ἐπωφελῆ. Εἶναι ἀντιδιαλυτικὲς συμβουλές. Εἶναι ἀποκαλύψεις ἀνανηφάντων ΣΥΝΑΓΩΝΙ ΣΤΩΝ. Εἶναι οἱ ἀποκαλύψεις του Κουφουδάκη καὶ Σία.

Ἐνεδίκνυται, τώρα, δύως οἱ ἀπειδίς άναλαβόντες τὴν διαχείρισιν τῆς ύποθέσεως ἀπόστειλονται εἰς τὰς προσκληθείσας ὁργανώσεις τοῦ τε ἐξωτερικοῦ καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἡμεροήσιας διατάξεις τῶν συζητηθομένων θεμάτων, μετὰ προκαταρκτικοῦ σχεδίου ρυθμίσεως ἀκάστου θέματος (ὑπάρχουσι δὲ ἀξιόλογοι σχετικοὶ μελέται) παρέχονται οὕτω τὴν εὐκαιρίαν εἰς πάντα ἐνδιαφερόμενον ἵνα γνωμοδοτήσῃ ἐπὶ αὐτῶν καὶ προσθέσθη τὰς ίδιας του προτάσεις πρὸ τῆς ταχείσθεντος διὰ τὴν συνέλευσιν ήμέρας. «Ἐκ τῆς συγκεντρωσεώς τῶν γνωμοδοτικῶν ἀπαντήσεων, ἡ διαχειριστικὴ ἐπιτροπὴ θέλει ἐνημερωθῆ ἐπὶ τῶν σημείων δημοσίου προκύπτει σύμπτωσις γνωμῶν, ἐπὶ ἑκείνων εἰς τὰ ὅποια εἰνει κατορθωθῆ ἡ συνεύσησις, κατόπιν συζητήσεως, ὡς καὶ ἐπὶ ποίας Βάσεως ἐνδείκνυται αὐτὴ νὰ στηριχθῇ, τέλος δὲ ἐπὶ τῶν σημείων δημοσίου προσκρούει καὶ διατί. Ποιούσα δὲ χρήστιν τῶν συμπερασμάτων τῆς ή «Ἐπιτροπὴ θὰ εἶναι προπομασμένη νὰ συνδιαλέξῃ τὰ διεστῶτα, νὰ διευθύνῃ ἔγκρατεστερον τὰς ἐργασίας τοῦ Συνεδρίου καὶ νὰ ἔπιταχύνῃ τὰς ἀποφάσεις του.

Ἀπὸ πρακτικῆς σκοπίας, τὰ θέματα τῶν δόπιων εἶναι ἀνάγκη νὰ ἔπιπθη τὸ Συνέδριον ἀνάγνωται εἰς τρία γενικά κεφάλαια, δηλαδή:

1) Πειραιώτική καὶ πλέον ἀπόδοτική ὁργάνωσις τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς μείωσιν τῶν ἔξόδων ἀκμεταλεύσεως αὐτοῦ.

Μὲ βάσιν ὑπολογισμοῦ τὰ φορτηγά πλοία τύπου «Liberty» εύρισκομεν, δῆτα ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον εἶναι κατὰ £ 40 ἔως £ 80 ἡμερησίων δαπανηρότερον τοῦ ὑπὸ ἄλλας εὐρωπαϊκας σημαίας δημοσίου πλοίου (μεταξὺ ἀγγλικοῦ μέχρι καὶ τοῦ τουρκικοῦ). Εἰς ἐν δηλαδὴ ταξίδιον τοῦ Πλείτ, διαρκεῖσαν 100 περίπου ἡμερών ἡ διαφορὰ ἀναβιδάζεται εἰς ποσὸν μεταξὺ £ 4.000 καὶ 8.000 εἰς Βάρος τοῦ Ἑλληνικοῦ. Ἀνάλογος εἶναι ἡ σχέσις πρὸς πλοία ἀλλού μεγέθους καὶ τούτου, ὡς καὶ πρὸς ἄλλα ταξίδια. Τὸ ἀπότελεσμα εἶναι ὅτι τὰ μὲν ἔνα πλοία ἐργάζονται ἀπικερδῶς καὶ συνεχῶς, ἐνώ τα Ἑλληνικά ή ζημιώνουν ἡ ἀναγκάζονται νὰ παροπλισθοῦν, μοιράσια δὲ θὰ παληθύνουν εἰς ἔκπτωσιν τημάτων τὰς παραπλανατικές των θα παραμείνουν ἀνέρες.

2) Παροχὴ εἰς τὰ πληρώματα ἀντισταθμισμάτων διὰ τὰς ἀπαρακτίτους ἐκ μέρους των συμβιστικάς ύποχωρήσεις πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν κρατουσών παρὰ τοῖς ἀλλοδαποῖς ανταγωνιστικῶν συμηκηνῶν καὶ ὑπὸ τὴν ἔνοιαν ικανοποίησεως μὲν τῶν φιλοτεμῶν, ἀποβολῆς δὲ τῆς ἀσυμβιδόστου πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπαγγέλματα μαθαβακότης καὶ τοῦ παρασιτισμοῦ.

3) Μεταρρύμισις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους μὲ τάσιν περιορισμοῦ τῶν ἀνυχολογήτων καὶ αποπνικτικῶν παρεμβάσεων εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀσκησίς δὲ τῆς ἔξουσιας κατὰ τρόπον ἀποκαθιστώτων τὴν επιποτοσύνην του ναυτικοῦ κόσμου ἐπ ἀυτήν.

Ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν τριών τούτων γενικῶν γενεθλίων, τὰς ὁποῖας συνοπτικῶς ἀνακεφαλαίωνται ὡς ἔχει:

Πρῶτον, Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Περικοπὴ τῶν ὑπέρ του ΝΑΤ καταθλιπτικῶν εἰσφορῶν, καὶ δῆ:

α) «Ἄντι τῶν σημειώνων τακτικῶν κρατήσεων, ἀνερχομένων εἰς τὸ προτάκουστον ποσόστον τῶν 20% ἐπὶ τῶν μισῶν, νὰ ὑποβιδάσθῃ ἡ κράτησης εἰς μόνιν 10%, κατανεμούμενή ἐξ ήμισεις μεταξὺ τῶν πληρωμάτων καὶ τοῦ πλοίου. Τοιουτοπόρως θ' ἀπέχωμεν ὀλιγώτερον ἀπὸ τὰς ισχυραί ταξίδια τοῦ πλοίου περίπου ὑπὲρ τοῦ ίδιοκτήτου καὶ 450 περίπου ὑπὲρ τοῦ πληρώματος πλοίου Liberty.

β) «Ἡ οἰκονομία ἐπ' ὠφελεῖς τοῦ πλοιοκτήτου θέλει αὐληθῆ κατὰ £ 500 ἐπτσίου περίπου, διὰ καταργήσεως τῶν ὑπέρ του ΝΑΤ κυρωτικῶν ἐπιβεβρύσεων λόγω ἀλιτούπος συνθήσεως, ἐφ' ὅσον δι' ἄλλης δικαιοτέρως διατάξεως ὡς μισθὸς τῶν ἐλλειπόντων καταβάλλεται εἰς τους ἀναπληρωτούς πλαισίους τοῦ ιδιοκτήτου καὶ 450 περίπου ὑπὲρ τοῦ πληρώματος πλοίου Liberty.

γ') Λογικὴ αὔξησης τῶν σημειώνων συντάξεων.

«Ἐναντὶ τῶν ἀνωτέρω τροποποιήσεων δέονται νὰ ἔπιδιωχθῆ:

α') Αὐστηρὰ οἰκονομία ἐν τῇ διαχειρίσει του ΝΑΤ καὶ ἀπαλλαγὴ αὐτοῦ ἀπὸ καταβολῆς μισθῶν, ἐπιδομάτων καὶ κοινωνικῶν βοηθειῶν, αἱ δοποῖαι εἰνει δικαιοτέρων νὰ βαρύνωσι τὸ Δημόσιον.

β') Αὐστηρὰ μέτρα πρὸς ἀνελλιπή εἰσπραξιν τῶν δικαιωμάτων τοῦ

NAT, ἀσφαλεστέραν δὲ καὶ ἀποδοτικωτέραν ἐπένδυσιν τῶν σημαντικῶν κεφαλαίων αὐτοῦ.

γ') Δωρεαὶ καὶ κληροδοτήματα ὑπὲρ τοῦ NAT.

Δεύτερον. «Οργανικὴ σύνθεσης προσποτικοῦ. Μεθοδικὴ τροποποίησης τῆς ὄργανης συνθήσεως τῶν πληρωμάτων, ἀφ' ἐνὸς μὲν παραβλάπτουσα τὴν ἐπάρκειαν αὐτῶν, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἐπιφέρουσα οἰκονομίας εἰς τὰς δαπάνας τοῦ πλοίου. Δύναται νὰ ἔπιστευχῃ οἰκονομία μέχρι £ 2.500 ἐπτσίου ἐπὶ πλοίον Liberty χωρὶς νὰ διακυβεύῃ ἡ ἀσφαλεία τῆς λειτουργίας του, ἀρκεῖ νὰ ἔπιδειχθῇ πανταχόθεν ἡ ὄφειλομένη καλὴ θέλησις. Ανάλογος οἰκονομία δύναται νὰ ἔπελθῃ καὶ ἐπὶ μικροτέρω πλοίων.

Ἄλλη ἔπιτυχία τοῦ μέτρου τούτου συνδέεται μὲ τὴν περιφρούρησιν, ἔστιν δὲ καὶ βελτίωσιν τοῦ ποιοῦ τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ, χάριν τοῦ ὄπιον συνιστάται:

α') Καθορισμὸς ίκανῶν προσόντων τῶν κατατασσομένων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ τήρησης ἐλέγχου τῆς ίκανότητος καὶ συμπεριφόρας αὐτῶν ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ των, ὡς καὶ σχετικοῦ φύλλου ποιότητος, πρὸς διάκρισιν τῶν καλῶν ἀπὸ τῶν κακῶν.

β') Διευκόλυνσις τῆς ἀκταινεύσεως καὶ τῆς προσαγωγῆς τῶν φιλοπρόδοβων ναυτικῶν καὶ εἰδικότητος τῶν εἰδικούς της υποχρεωτικῆς κατατάξεως τῶν ναυτιλομένων εἰς τὰς ωρισμένας εἰδικότητας καὶ τῆς υποχρεωτικῆς ναυτολογήσεως πτυχιούχων εἰς τὸν διαφόρους βαθμόν. Εξαιρέτει τῶν διπλωμάτων Πλοίαρχου, Αξιωματικῶν Ναυτιλῶν, Μηχανικῶν καὶ Ραδιοτηλεγραφών, πράττει τὰ ἄλλα διπλώματα καὶ πτυχία δέοντας νὰ είναι προαιρετικά, επαφιεμένης εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πλοιαρχοῦ τῆς ἐπιλογῆς, τῆς κατατάξεως, τῆς μεταθέσεως καὶ τοῦ προβιβασμοῦ τῶν πλοίων.

γ') Αποκλεισμὸς τῶν δομοφορέων καὶ ὑπονομευτῶν εἰς πρεσβύτεροις τῶν νομιμούς ναυτεργατῶν τόσως ἀτομικῶν δόσων καὶ συμπειακῶν, δὲν δικαιάζεται εἰς τὴν πατριωτικής σταθερότητος τῆς ΠΝΟ καὶ εἰς ἀναγνώρισην τῆς χάριν τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς ναυτιλίας μας συμβολῆς της.

Τρίτον. Συλλογικὴ Σύμβασις ἐπὶ τῶν δρῶν Ναυτικῆς Εργασίας, μὲ τὰς ἔξης προβλέψεις:

α) Σαφεστέρους καὶ πρακτικωτέρους, δρους ναυτολογίας, ἀπολύτων, ἀναπτηρωτικῶν εἰσφορῶν καὶ κλπ., ἀνταποκρινομένους εἰς τὰς ἀπατήσεις τὰς προκυπτάσαταις ἐκ τῆς μεταβέσεως τοῦ κέντρου κινήσεως τῶν ἀλληλικῶν φορτηγῶν μακράν τῆς Ελλάδος. Αποτελεῖ ἐπαίσχυντον στατάλων ἡ ἐπτσία περίπου τοῦ πλοίου διὰ μετακίνησην πληρωμάτων καὶ δι' ὅσης δικαιολογίτους, δῆθεν, ἀπολύτεις αὐτῶν. Τὸ κονδύλιον τοῦ δέοντος διαφέρει αὐτῶν £ 1.500 ἐπτσίων. Ομοίως, δέον νὰ περικοπῆται κατὰ £ 500 ἐπτσίων, τοῦλαχιστον, τὸ κονδύλιον εἰσφορῶν εἰς τὰς μικρασφαλείας (εἰσβολές) καὶ περιβολέων εἰσφορῶν εἰς τὰς πληρωμάτων διὰ φευδασθενείας, αἴτινες ἀποτελούμενης ἀλληγορίας δικαιίωσης τῆς έπιδειχθῆσας. Η υιοθέτηση τοῦ ἀγγλικοῦ συστήματος περιβάλλοντων τῶν δισθενούντων ναυτικῶν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν σχεδιαζόμενον κατ' αὐτής «Εθνικὸν Οργανισμὸν Κοινωνικῶν Α-

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED
STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &
Tramp Owners

σφαλίσεων». Ήδη έτακτοποιεί τό ζήτημα τούτο ίκανοτοπικώς.
Μεγάλως δ' θηλε συμβάλλει είς τήν καταπολέμησιν τῶν ἑκβιασμῶν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἡ ἐπαναφορά του δικαιώματος προσλήψεως ἀλλοδαπῶν τινῶν εἰς τοὺς κατωτέρους βαθμούς. 'Η καλὴ χρῆσις τοῦ δικαιώματος τούτου εἰς ἡγγυμένην ἐκ τοῦ γεγονότος, διτὶ οὐδένα συμφέρει νὰ γίνηται κατάχρησις αὐτοῦ, ὅπως δὲν γίνεται κατάχρησις καὶ ἐπὶ τῶν ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαίαν Ἑλληνικῶν πλοιών. Τούναντίον, οἱ νομοταγεῖς ναυτεργάται θὰ ἐργάζωνται ἀδιατάρακτα καὶ ἀνετώτερον. Μόνον οἱ κακοὶ θίγονται.'

Β') Κανονισμὸν Ἐσωτερικῆς 'Υπηρεσίας ἀντιστοιχούντα πρὸς τὸν ἐτεῖ 1939 ἐκδόθεντα ὑπὸ τοῦ Y.E.N. Εἶναι καρὸς πλέον νὰ ἔξοιστρακισθῶν αἱ κατὰ τὸν πόλεμον ἐμφιλοχωρήσασι, θεωρίαι περὶ «εἴκατον τῶν ἔργασιών» Πάσσαι αἱ ἐν τῷ πλοίῳ ἔργασιαὶ ὑπέρκαν ἀνέκαθεν ὑποχρεωτικαὶ διὰ τὸ πλήρωμα καὶ ἔξαιροι οὐθὺνι σὺντομοτέραν τὰς κόπτης καὶ τοῦ ἐπώνυμον τῶν ἔξωτερικῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους. 'Υπερωρίαι λογίζονται μόνον αἱ πέραν τῶν κεκανονισμένων ὥρων ἔργασιαί. Αἱ ἐπιβαρύνσεις τοῦ Ἑλληνικού πλοιού Liberty διὰ δῆμον «εἴκατον τῶν ἔργασιας καὶ ἀδικαιολογήσας ὑπερωρίανσι τὰς £ 2.500 ἐτησίως καὶ πρέπει νὰ καταργηθῶσι, διότι τούτο ἐπιβάλλει ὅχι μόνον ἡ ἀνάγκη οἰκονομιῶν ἀλλὰ καὶ ἡ ναυτικὴ εὐρυθμία.'

Γ') Κανονισμὸν τραφοδοσίας καὶ ἔδεσματολόγιον ἀνάλογον πρὸς τὰ τοῦ ἔτους 1939, τὰ δόποια οὐδεμίας ἔχοντας ναυτιλίας θὰ ὑστεροῦν. Τὸ σήμερον ἰσχύον ἔδεσματολόγιον, λόγω τῶν δυσκολιῶν τῆς ἐφαρμογῆς του προκατατάσσει δυσαρεσκείας καὶ ἀντιπειθαρχικὰς ἀντιδράσεις, συνάντησα δ' ἐπιφέρει ἀνωφελή σπατάλην πλέον τοῦ Ι σελ., κατ' ἄπομον ἡμερησίως, δηλαδὴ πλέον τὸ £ 500 ἐτησίως εἰς πλοιού Liberty.

Δ') Κανονισμὸν μισθολογίου ἐν συγκερασμῷ πρὸς τὴν Σύμβασιν Ναυτολογίας, προλαμβάνοντας τὰς σημειώνας ἔριδος καὶ τὰς καχυποφιας, ἐνθαρρύνοντα δὲ τὴν μακροχρόνιον ὑπηρεσίαν παρὰ τὴν ἡμερησία, κατὰ τὸ ἀγγελικὸν σύστημα περιοδικῶν προσαυξήσεων.

Κατά τὰς περιόδους τῶν παχιλῶν εἰσόδημάτων, σχετικὴ ἐπιδότησις τοῦ μισθολογίου ἐκάστου πλοίου θὰ είνει τοσον ἐποικοδομητικὴ δύσης καὶ δικαία.

ε) Συνοπτικὴ διατάπωσιν τῶν δρων τῆς δῆλης Συλλογικῆς Συμβάσεως ἐν ἐντύπῳ κατὰ τὸ ἀγγελικὸν ὑπόδειγμα, καταχωρούμενων εἰς τὰ ναυτολογίας, πρὸς τούτοις δ' ἀναρωταμένων ἐπὶ πίνακος εἰς ἐμφανές μέρος ἐντὸς τῶν διαιμερισμάτων τοῦ πληρόματος.

Τέταρτον Φορολογία. Εἰναι ἀδύνατον εἰς οἰανδήποτες ἐπιχειρήσιν νὰ προκύψῃ, ὅταν δὲν ἔχῃ σαφῆ γνῶσιν τῶν ὑποχρεώσεων τῆς ἐν τῷ παρόντι καὶ ἐν τῷ μέλλοντι. 'Η ἀστάθεια τῆς ναυτικῆς φορολογικῆς νομοθεσίας μας είναι μία τῶν κυριωτέρων αἰτίων διὰ τὴν προτίμησιν τῶν ἔξιν σημιών. 'Απατείται δῆμος ὁ καθορισμὸς παγίου φορολογικοῦ συστήματος ἀνταποκρινούμενον πρὸς τὰς ὑπαγορεύσεις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, ητίς ἀποτελεῖ τομέα ἐντελῶς χωριστὸν ἀπὸ τῶν ἄλλων τομείς τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας καὶ δύναται νὰ ἀποδώσῃ διπλῶν πολὺ περισσότερα παρὰ διὰ βεβιασμένων μέτρων.

Λαμβανομένης ὑπὸ διῆς τῆς ἐγκαταλείψεων του, ἐν ἀντίθεσι πρὸς τὴν παρεχομένην εἰς τὰ ἔξιν πλοῖα ἀποτελεσματικὴν ὑποστήριξιν ὑπὸ τοῦ Κράτους των, τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον πρέπει νὰ είναι ἀπηλλαγμένων πάστης φορολογίας, ὅταν τὰ ἀπίτεδα τῶν ναυλῶν είναι χαμηλά, ή δὲ φορολογικὴ ἐπιβάρυνσις νὰ ἀρχεται ἀπὸ σημειού ἐπιτρέποντος περιθώριον ἀντιμετωπίσεως τοκοχεωτικῶν ὑποχρεώσεων, ἀποσένεσες κεφαλαίουν καὶ ἀποθεματικῶν καὶ ν' ἀκολουθῇ μέθοδον δικαίων καὶ εὔξελεγκτον. Τοιάτη μέθοδος ἔχει ἐκπονηθῆ καὶ εύχαριστώς θὰ τὴν ὑποβάλλωμεν ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν ἐνδιαφερομένων.

Πέμπτον. 'Αναθεώρησις τῆς Ναυτικῆς Νομοθεσίας μὲ πρακτικάτερας καὶ συγχρονισμένας διαστάξεις καὶ κωδικοποίησεις ὀλῶν τῶν ναυτικῶν νόμων. 'Ιδρυσις εἰδικῶν Δικαστηρίων μετὰ ἑκειδικούμενων δικαστῶν ἀποκλειστικῶν διὰ τὰς ὑποθέσεις τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἔγγυωμενῶν τὴν ἀκριδικιάν καὶ ταχείαν διεκπεραίωσιν αὐτῶν. Σήμερον δὲ τὸ πότος τρώγει τὴν οὐσίαν. Πότε παρουσιάζεται σύγκρουσις ἀρμοδιοτήτων, ἀλλοτὲ ἀπούσια τοῦ ὄρμοδιου, ἀλλοτὲ παρεμβολή πεπαλαιωμένων θεσμῶν, μὲ ἀποτέλεσμα δητὶ τῆς Δικαιούσης ἐξυπρετεῖται πλημμελέστατα.

Ἐκτον., Διοικητικοὶ Πρόνοιαι.

α') Ἐνίσχυσις τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου δι' ἐπιμελούς παρακολούθησεως του, ἐν εὐθέτω δὲ χρόνῳ ίδρυσις οὐδεροῦ 'Ἑλληνικοῦ 'Ασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ.

β') 'Ιδρυσις ναυτικῆς πίστεως, ἔστω καὶ ὡς παράρτημα παρά τινῶν μεγάλων μας Τραπέζων.

γ') Προσφρονγή τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἀνάγκας.

δ') Ἀπελευθέρωσις τοῦ ἀστόχως δεσμευμένου παρακρατήματος.

ε') Χαλάρωσις τῶν περιορισμῶν πωλήσεως Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς, μὲ τάσιν βαθμιαίας ἀρσεως ἀπότομων.

στ') Προστασία τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας διὰ καταλλήλων συμβάσεων πρὸς ξένας χώρας. Καταπολέμησις τῆς διακρίσεως τῶν ναυλώσεων καὶ τῶν ἀσφαλίσεων εἰς Βάρος τῆς σημαίας μας.

ζ') Ανασύστασις τῆς Διεθνούς Συνεργασίας διὰ συγκράτησιν τῶν ναυλῶν ὑπέραν προκαθορισμένων κατωτάτων δρίων.

η') 'Ενέργεια παρὰ τῷ Διεθνεῖ Γραφείῳ 'Εργασίας ἵνα τεθῇ φραγμός εἰς τὰς ἑκτάσεις τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν ἐπὶ τοῦ μισθολογίου,

τοῦ ἔδεσματολογίου καὶ τῶν δρων ναυτικῆς ἐργασίας καὶ κοινωνικῆς προνοίας.

θ') 'Υποστήριξις τῆς ἐθνικῆς σιδηροδρομικής τοῦ πλοίου ίνα προσεγγίζουν εἰς ἑλληνικούς λιμένας, ἔστω καὶ μόνον ἐπὶ παροπλισμῷ. 'Αρσις διαφόρων ἀναυτών, τυραννικῶν καὶ ἐπιτζημών τελωνειακῶν παρεμβολῶν. Εἶναι κολοσσιαίη η ζημία τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας ἐκ τῆς ἀπεμπόλησης τοῦ κεφαλαίου του.

ι') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν ὑποδέσεων ἀποσφραγίζομενου δῆμης ὅπερισσας αὐτῶν δὲν συγχωρεῖται προστριβάς γραφειοκρατικάς πολὺ δὲ οἰλιγώτερον κωλυσιεργίας.

ια') 'Πιενόμα συνεργασίας καὶ ὑποστηρίξεως ἀπὸ τοῦ σήμερον κρατούντος πνεύματος ἀντιδικίας ἐκ μέρους τῶν περισσοτέρων κρατικῶν ὅργανων (έξαιρεται τοῦ YEN) πρὸς τὴν ναυτικήν ἐπιχείρισην, ἐπιστημονικής τῆς διεκπεραίωσης τῶν ναυτικῶν

αν τῶν ἀνέργων ναυτικῶν (ἰατρική, νοσηλευτική, φαρμακευτική περίληψη). Διὰ τὴν εἰδίκην προστασίαν τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν. Διὰ γένισχους τῶν ἀνέργων (ἔξοδα συντηρήσεως ναυτεργατικῶν ἀποστολῶν). Κατά τὸν τρόπον αὐτὸν, τὸ 30 % τῶν ἐσόδων τοῦ NAT ἀπορρέουν ἐποίως ὑπὸ τοῦ «Οἴκου», διετίθετο κατὰ 25%, περίπου, διὰ εἰονομικῆν γενικῶν προστασίαν καὶ κατὰ 5% διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἔργων. Ποσοστὸν σηματικόν, τὸ ὅποιον τοποθετούμενον εἰς τὴν οἰνομικήν χρήσιν τοῦ 1949—1950, μᾶς δίδει τὸν ἐπιβλητικὸν ἀριθμὸν ἐν 9,402 ἑκατομμύρια δραχμῶν, τὰ ὅποια διετέθησαν μόνον διὰ ἡτοιομικήν προστασίαν. «Ητοι· μόνον 5,765 ἑκατομμύρια δραχμῶν διὰ τὴν προστασίαν τῶν φυματικῶν καὶ 3,644 ἑκατομμύρια διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἄλλων ἀσθενῶν ναυτικῶν.

Αἱ σημαντικαὶ αυταὶ δυνατότητες δὲν ἡμπόδισαν, δυστυχώς, τὸν Σκοῦ τοῦ Ναύτου ἀπὸ τῆς ἰδρυσεως του, σχεδόν, νὰ ἀκολουθῇ τὴν επιούσαν. Ηὔχει, βεβαίως, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ αὐτοῦ προστατευομένων ἀπὸ 1,500 εἰς 20,000 ναυτικοὺς μετὰ τῶν οἰκογενειῶν των, περιωσθεῖσαν, ὅμως εἰς τὴν πράξην αἱ ἐπιδιώξεις τοῦ, ἀκόμη περισσότερον. Ιατρικὴ περιβαλτικὴ ητονησεν. Ἀντιθέτως, ηὔχει καὶ κακῶς, ἡ φαρμακευτικὴ Βοηθεία. Ενώ, κανονικῶς, μόνον ἡ νοσοκομειακὴ περιβαλλικὴ χρέεται. Διατί;

Τὸ 1936 — λέγουν οἱ ἀριθμοί — καὶ εἰς σύνολο 1,500 ἀπροθύμων εποτευομένων ναυτικῶν τὸ ὑπὸ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» διατίθεντον ὑγειονομικὸν προσωπικὸν (ἰατροὶ καὶ νοσοκόμοι) ἀγήρχοντο εἰς 3. Τὸ 1950, σπέρμερον, καὶ εἰς σύνολον 20,000 προθύμων διὰ ίατρικὴν ἀπρέθαλψιν προστατευομένων ναυτικῶν, τὸ ὑγειονομικὸν προσωπικὸν ἀνέρχεται πάλιν εἰς 18. Πολὺ φυσικόν, λοιπόν, ὅχι μόνον ἡ παρεκμένη σήμερον ιατρικὴ περιβαλλικὴ νὰ εἴναι ὑποτυπώδης, ἀλλὰ καὶ ἀντιτικῶς, μίας ἀδικαιολογίας πολυτέλης παροχῆς φαρμάκων, νὰ δίδεται τὸν πρώτον αἴτιοντα. Εἴη γούμεθα: «Ο ιατρὸς τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», δὲν προλαμβάνει, ἐντὸς λογικῶν χρονικῶν δριών, νὰ ἐπισκεφθῇ ἐπὶ οἰκοῦ δῆλους τοὺς ἀσθενεῖς οἱ ὅποιοι θὰ τὴν ζητήσουν. Καὶ αὐτοί, διάσις, δὲν ἡμποροῦν νὰ τὸν περιένουν οὔτε δύο, οὔτε τρεῖς, οὔτε σαρακατ, τὸ συνηθέστερον ηὔμερας. Καλούν, λοιπόν, ιατρὸν ιδιωτικόν, χίρουν τὴν συνταγὴν τῶν φαρμάκων τὰ ὅποια αὐτὸς ἔγκρινε, τὴν οἰκομίζουν εἰς τὸν «Οἴκου τοῦ Ναύτου», τὴν θεωρεί — τὶ ἄλλο νὰ ινη; — ὁ ιατρὸς ὑπηρεσίας καὶ χωρὶς νὰ ἔχῃ ἀντιληφτικῶν τῶν πραγμάτων τοῦ φαρμακευτικοῦ τοῦ ιατροῦ. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ περιπτώσις τοῦ ναυτικοῦ, ὃποιος μίαν συνταγὴν ιδιωτικού ιατροῦ τὴν ἔξετελεσσεν εἰς τὸ φαρμακευτικὸν τοῦ «Οἴκου», τέσσαρας φοράς συνεχῶς.

Διὰ νὰ ἀποτραπῇ ἡ μεγάλη αὐτὴ σύγχυσις καὶ νὰ ἀποκατασταθῇ ποια τάξις εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ὥστε κανονικῶς νὰ παρέχεται ὑπὲρ αὐτοῦ ἡ ιατρικὴ, ἡ φαρμακευτικὴ καὶ ἡ νοσητικὴ περιβαλλική, δὲν ἀπατεῖται, παρὰ μιὰ ἀνάλογος μὲ τὴν αὐξηθεῖν τὸν ἀριθμὸν τῶν προστατευομένων ναυτικῶν, ιατρικὴ ἐπάνδρωσις, πλουστάτη λύσις, ἔσδοσης οἰκονομικῆς δυσχέρειας δὲν ὑπάρχει, ἡ ὄσια, διάσις, δὲν είναι δυνατόν νὰ γίνηται πραγματικότητα, εἰς αντιδράσεως ὁ Γενικοῦ Λογιστηρίου. Περίεργον, ἀλλὰ ἀπόλυτως ἀληθινόν. Οἰαδῆτος πρόσληψης προσωπικοῦ εἰς ὀργανισμὸν μὴ συντρούμενον ὑπὸ δημιουργίας τοῦ χρήματος, προϋποθέτει ἔγκρισιν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου. Καὶ Γενικοῦ Λογιστηρίου δὲν ἔγκρινε τὴν πρόσληψιν νέων ιατρῶν εἰς τὸν Σκοῦ τοῦ Ναύτου. «Ο λόγος, ἀγνωστός. Ισχεῖ νὰ φρονῇ, διὰ αὐτὸν περοὶ νὰ ἀποτελῇ οἰκονομίαν. *

Κακοδιοίκησις, λοιπόν, εἰς τὸν «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Τώρα, ἡμποροῦν νὰ ἀπαντήσουμεν εἰς τὴν ἀρχικήν μας ἀπόριαν.

Κανεῖς δὲν θὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν διαπιστωσαν αὐτῆς, ὅταν γνωρίζει τὸ ιδρυμα αὐτὸν ἔχει τόσον καλῶν ἔξησθλισμένην τὴν οἰκονομικὴν οὐδούτθεσιν. καὶ διὰ τοῦ ἔχει σημειώσει μέχρι σήμερον τόσον δλίγην προπτῶν.

Ο νέος Διευθυντής τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ἀντιτύποιαρχος κ. Δραπιουλός, παρεδέθη, ἀντεμετώπισε καὶ ἐμέλετησε τὴν κακοδιοίκησιν, μὲ πολὺ διάθεσιν καὶ μὲ μεγάλην ὑπομονήν. «Ἔχει ηδη ἔτοιμα εἰς συμπεράσματά του, τὰ ὅποια, εἴτε υπὲρ τὴν μορφὴν εἰσηγήσεων του εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτύπων τοῦ ιδρύματος, εἴτε υπὲρ τὴν μορφὴν καταρτιζομένου ηδη νομοθεδίου, θὰ καταστήσουν ικανὸν τὸν «Οἴκου τοῦ Ναύτου», νὰ ἀνταποκριθῇ απόλυτως εἰς μίαν πλήρη ιατρικήν, νοσητικήν καὶ φαρμακευτικήν ιατριθλιών τῶν 20,000 προστατευομένων του καὶ θὰ τοῦ ἐπιτρέψῃ, ὅχι τὸ πολὺ ἀπότερον μέλλον, μίαν ἀκόμη προέκτασιν τῶν σκοπῶν καὶ ἡ ἐπιδιώξεων του. Αἰσιόδοξοι προσπτικαὶ αἱ ὅποιαι ἀναλυτικώτερον οὖν ὡς ἔξι:

Πλήρης καὶ ἀρτία ἐπιστημονικὴ ἐπάνδρωσις τοῦ ιδρύματος μὲ τὴν δικτήτη τοῦ παθολογοῦ, ὑπερτερουσάν εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ ιατρικοῦ προσωπικοῦ. Παροχὴ πραγματικῆς καὶ συστηματικῆς ιατρικῆς πεθάλψεως τόσον εἰς τὸ ιδρυμα δύον καὶ κατὰ οἰκον. Διατερεσίας τῆς περιοχῆς τοῦ Πειραιῶν εἰς τομεῖς, ἐπὶ κεφαλῆς τῶν διόπιστων θεατῶν, διὰ τὸν ιδρυματικὸν παρέκτασιν τῶν προστατευομένων νὰ γίνεται ἀπαξ τοῦ ἔτους καὶ διχεὶς εἰς κάθε προσέλισιν τῶν διὶ ιατρικήν ή φαρμακευτικήν περιβαλλινήν. Ἐπέκτασις ἀκόμη ἡ ἐπιδιώξεως καὶ εἰς τοὺς τοκετούς. Ἐπέκτασις τῶν ἔξιδων κηδείας καὶ εἰς τὰ μέλι τῶν οἰκογενειῶν τῶν ἀνέργων ναυτικῶν.

Ολαὶ αὐταὶ εἰνεὶ αἱ ἀμεσοὶ ἐπιδιώξεις. Αἱ ἐπειγουσαὶ φάσεις τῆς καδιοργανώσεως τοῦ μοναδικοῦ ιδρύματος, τοῦ ἀσκούντος κοινωνικῆν δύοντας διὰ τὸν «Ελληνικὸν ναυτικὸν». Υπάρχουν, διάσις, προσπτικαὶ τοσθετούμεναι καὶ καλῶς, εἰς τὸ προσεχές μέλλον. Ή σειρὰ τῆς πραγματικῆς τῶν ἔρχεται φυσικῶς, μετά τὴν νοικοκύρευσιν τοῦ ιδρύματος. Εἰνεὶ πολλαὶ καὶ χαρακτηριστικαὶ τὰς εὐρύτατας μὲ τὴν ὅποιαν ἐπέπεται ὁ νέος Διευθυντής αὐτοῦ. Ἀναφέρουμεν μόνον δύο: Τὴν ιδρυματικὴν παρέκτασιν τοῦ ἀνέργου ναυτικοῦ δικαιούντος τοῦ πατέρος τοῦ ιατροῦ, διὰ τὸν λείπει, εύτυχως, τώρα, οὔτε ἡ περισσότερον ἀναγκαῖα ιμιούργικη πνοή.

Εἶναι καιρὸς· νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς προσδοκίας τῶν 20,000 προστατευομένων του, διὰ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Τὸ ἀναγκαῖον χρῆμα δὲν τοῦ ἔπειται. Δὲν τοῦ λείπει, εύτυχως, τώρα, οὔτε ἡ περισσότερον ἀναγκαῖα ιμιούργικη πνοή.

ΕΥΣΤ. ΜΠΑΤΗΣ

ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝ
ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ:

ΠΛΗΡΗΣ

Ἐλαττώνεται τὸ ἔργον συν-
τηρήσεως εἰς τὸ καθάρισμα τῶν Αὐ-

τορέων διότι παρεμποδίζεται ἡ διάδρω-
σις τῶν TANKS, τοῦ καυστήρων καὶ τῶν θερμαντικῶν στοιχείων (Κόλλα), λό-
γω τῆς ἐπιτυχανούμενῆς ἀπαλλαγῆς τῶν καυστήρων ὅπε τὴν δέντρα, διότι
ἐλαττώνεται ἡ διάδρωσις τῶν καυνθα-
λάμων ἀπὸ τὰ θειουχα δέξα τὰ προκα-
λούνταναν αἰσθανέσις εἰς τοὺς ἀεροθε-
μαντήρας.

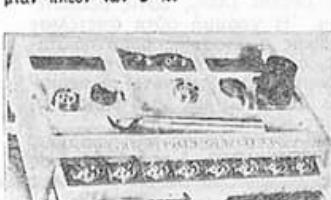
Αποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν
λεβήτων διατηρούμενων καθαρῶν τῶν προθερμαντήρων τῶν καυστήρων, ἐξ-
ουδετερουμένου τοῦ κινδύνου άναιρέσεως νερού μὲ τὰ καυστήρων καὶ παρεμποδί-
ζομένης τῆς ἀπανθράκωσεως τῶν καυ-
στήρων, τῆς προκαλούμενῆς ἐπὶ τοὺς υ-
πολείμματα τῶν καυστήρων.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ
σημεῖον ἀναφέλεσσα είναι ὑπεράνω τῶν
180. Φ. Δὲν ἀναδίδονται ἀρθρικές κα-
πνοι. Συντελεῖται ὁ καθάρισμός τῶν δι-
σκων τῶν καυστήρων, χωρὶς νὰ βλά-
πτωνται τὰ χέρια.

KAI Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων

μὲ τὴν χρησιμοποίησιν θερμαντικῶν μονάδων, αἱ δοποὶ διλλας θὰ ἔχαντο. Η Υ-
ΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΝ σᾶς προφέρει τακτικής ἐπιθεωρησίας, τὴν ρυμιστήρη τῆς τεχνήν παρέβασιν καὶ παρακολούθησιν ὀλοκλήρου τοῦ συστήματος καυστήρων. Επιτρέπεται μας νὰ σᾶς εἰδησθούμενος δύνασθε νὰ ἐλαττώσῃς μεγάλην κα-
τανάλωσιν καυστήρων εἰς τὰ πλοῖα σας, ἀνειδίσματας ὑποχρεώσεων ἐν μέρους σας.

Κοστίζει ολιγώτερον μὲ δαπάνην μικροτέρων τοῦ ήμισος τοῦ 1 % τῆς
ἀξίας του καυστήρων σας, ή ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐπιτυγχάνει οικονο-
μιαν πλέον τῶν 5 %.



Ο καθαριστήρ καυστήρων ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς έρθισει μὲ συρτάρια
ἐπενδεδυμένα μὲ τοσχαν διὰ τὴν φύλαξι
48 καὶ πλέον δίσκων καυστήρων καὶ δια-
μερίσματος διὰ τὸ καθάρισμα αὐτῶν. Ο
δινθρας δύναται νὰ ἀπολυθῇ ἀπὸ τοὺς
δίσκους τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐν-
τὸς διλγάνων λεπτῶν. Εύκόλως ἀντικαθιστά-
μεναι δρειχάλκιναι λεπίδες καθαρισμοῦ,
προλαμβάνουν ξυσίματα καὶ δδντώματα.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς διλλας τοὺς κυριωτέρους λιμένας ΗΝ.
ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ταϊλας. Γράψατε ή
τηλεφωνήσατε εἰς τὸ πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

The PEROLIN COMPANY, Inc.

Manufacturing Chemists since 1904
10 EAST 40th STREET, NEW YORK 16, N.Y.
MURRAY HILL 5-6940

ΜΙΑ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ "ΣΟΥΗΔΙΚΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ,, (S.O.L.)

ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΝΤΑΕΤΙΑ ΠΡΟΟΔΟΥ ΚΑΙ ΕΘΝΟΦΕΛΟΥΣ ΔΡΑΣΕΩΣ

"Η «Σουηδική Ανατολική Γραμμή» (*Swedish Orient Line*) είνε άπο δεκαετρίδων ήδη εύφημως γνωστή εις τὸν ναυτικὸν καὶ ἐμπορικὸν κόσμον τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἑλλάδος Ιδιαιτέρως. Εἰς τὸν κόσμον ποὺ συχνάζει ἡ ἀπλώς περιδιατάξει εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιᾶ καὶ ἀρέσκεται νὰ παρακολουθεῖ τὴν κίνησιν τοῦ, συχνὰ προκαλεῖ Ιδιαιτέρων ἐντύπων τὸ θέαμα δύο, τριῶν καὶ τεσσάρων πολλάκις παλέυκων μοντέρων εἰς τὴν ἐμφάνισιν τῶν, φορτηγῶν «λάτινερ», μὲ τὸ συμπλεγμα *A.B.* εἰς τὴν καπνοδόχον τῶν, τὰ όποια ἡγκυροβολοῦμενά η πλευρισμένα κατὰ μῆκος τῶν κρηπιδωμάτων τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, ἐνεργούν τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν.

Εἶναι τὰ σουηδικὰ τῆς «Ανατολικῆς Γραμμῆς», ποὺ ἔχουν τόσον γνώριμα καταστῆ, ὅχι μόνον εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐλληνικοὺς λιμένας, ἀλλὰ καὶ εἰς ὅλα τὰ μεγάλα λιμενικά κέντρα τῆς Βορείου Αφρικῆς, τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Εὔξενου Πόντου. Δὲν παρέχεται ημέρα, νὰ μὴ φιλοξενηθῇ εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν, τὴν Βηρυττόν, τὸν Πειραιά, τὴν Κωνσταντινούπολιν, ἔτι δὲ καὶ τὴν Κωνσταντζίαν, ἀνά ένα τουλάχιστον σκάφος τῆς ἑταῖρίας *S.O.L.*, ἡ ὁποία μὲ τὰ νεώτερα καὶ τὰ τέλεον συγχρονισμένα πλωτὰ μέσα ἔχει πρεπεῖ τακτικῶν, διευκολύνει καὶ προάγει τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Βαλτικῆς καὶ τοῦ Κόντινεντ πρὸς τὴν Ανατολικὴν Μεσογείον καὶ τάναταπλιν. Πράγματι ἡ «Σουηδική Ανατολική Γραμμή» ἀποτελεῖ μίαν ἀπὸ τὰ πλέον ὑποδειγματικὰς ὄργανωσίες τοῦ κόσμου δολοκήρου. Ή δράσις τῆς ὑπῆρχε, καταπληκτική καὶ ἡ γενικωτέρα ἀπόδοσις τοῦ ἔργου τῆς ἀξία πάσης ἀναγνώρισεων.

Ἀφορμὴν εἰς τὰς ἀνωτέρω γραμμὰς μᾶς παρέχει μία πρόσφατος στατιστικὴ δημοσιεύθεισα εἰς τὴν ἐφημερίδα *Sverige-Nytt*, τῆς Στοκχόλμης καὶ ἀναφερομένη εἰς τὴν προοδευτικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ σουηδικοῦ ἐξαγωγικοῦ καὶ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου μὲ τὰς χώρας τῆς Ἕγγυς Ανατολῆς. Ἀποτελεῖ ἡ στατιστικὴ αὕτη τὴν τραντούρων ἀπόδειξιν τοῦ δύναται νὰ ἐπιτελέσῃ μία ἀρτίως ὠργανωμένη τακτικὴ γραμμή, ὡς ὀργανον στενής ἐπικοινωνίας μεταξὺ διαφόρων χωρῶν καὶ εύρυτέρων ἀνάπτυξεως τῆς ἐμπορικῆς αὐτῶν κινήσεως.

Συμφώνως πρὸς τὴν ρυθμίσαν στατιστικὴν, αἱ κατὰ τὸ 1949 εἰσαγωγαὶ προϊόντων ἐξ Ἑλλάδος, Τουρκίας, Περσίας καὶ Αἴγυπτου ἔφθασαν, ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν, εἰς 129.387.000 κορωνῶν, ἔναντι 26.563.000 κορωνῶν διὰ τὸ 1939, 18.831.000 κορ. διὰ τὸ 1929, 5.152.000 κορ. διὰ τὸ 1919 καὶ 1.273.000 κορ. διὰ τὸ 1909. Αἱ ἐξαγωγαὶ ἀφ' ἑτέρου σουηδικῶν προϊόντων πρὸς τὰς ἀνωτέρως χώρας ἀνήλθον — κατ' ἀξίαν — εἰς 126.496.000 κορωνῶν διὰ τὸ 1949, ἔναντι 16.846.000 κορ. διὰ τὸ 1939, 23.324.000 κορ. διὰ τὸ 1929, 13.327.000 κορ. διὰ τὸ 1919 καὶ 5.818.000 κορ. διὰ τὸ 1909.

Οὕτω, κατὰ τὴν τελευταῖαν τεσσαρακονταετίαν, ἔκαπονταπλασιάσθη ἡ ἀξία τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Σουηδίας ἀπὸ τὰς ἐν λόγῳ χώρας, ἐνῶ καὶ αἱ ἐξαγωγαὶ σουηδικῶν προϊόντων πούνθησαν κατὰ εἰκοσι φοράς. Ή αὐτὴ περίπτως ἀνάπτυξις ἐμφανίζεται ἀπὸ τὰς στατιστικὰς καὶ διὰ τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν μὲ τὰς χώρας τῆς Συρίας, τοῦ Λιβάνου, τοῦ Ἰσραήλ καὶ τῆς Βορείου Αφρικῆς, εἰς τοὺς λιμένας τῶν ὁποίων τὰ σκάφη τῆς *S.O.L.* τακτικώτατα προσεγγίζουν.

Παραλλήλως, αἱ ῥηματίσαι στατιστικαὶ ἀπεικονίζουν ἐμφανῶς καὶ τὴν ἐπελθοῦσαν βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Σουηδίας κατὰ τὰς τελευταῖας τέσσαρας δεκαετρίδας. «Οποιθεν, δῆμος, τῆς βιομηχανικῆς ταυτῆς πρόσδομον κεῖται μία ἐνδιαφέρουσα πυτηχή καὶ τῆς σουηδικῆς ναυτικῆς ἴστορίας καταδεικνύουσα, στὶς ἀφοσίωσις καὶ ἡ πιοτὶς πρᾶς ἔνα γενικῶτερον σκοπὸν καὶ ὡς διορικότης ὀλίγων πετειωμένων ἐφοπλιστῶν, δύναται νὰ δημιουργήσῃ τὰς θεμελιώδεις προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως μεταξὺ δύμηλοι χωρῶν, τόσον μακράν ἀλλήλων εὐρισκομένων.

Αὐτή ἐν ἀμυδρᾷ σκιαγραφίᾳ είνε ἡ ἱστορία τῆς «Σουηδικῆς Ανατολικής Γραμμῆς», μίας δηλαδὴ ἑταῖρίας, ἥτις ἥρχισε τὰ πρώτα τῆς βῆματα πρὸ τεσσαράκοντα ἑτῶν μὲ μετριώτατα τὰ μέσα καὶ ἐπέτυχε βαθμοῦ — παρό τὸν δύνατον ἀνταγωνιστῶν καὶ τοὺς μεσολόγδησαντας δύο παγκόσμιους πόλεμους — νὰ ἀνδρωθῇ καὶ νὰ εἴνει στημένον μία ἀπὸ τὰς κυριωτέρας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τῆς Σουηδίας, μὲ στόλον 30 φορτηγῶν «λάτινερ», συνολικῆς χωρητικότητος 130.000 τόνων d.w.

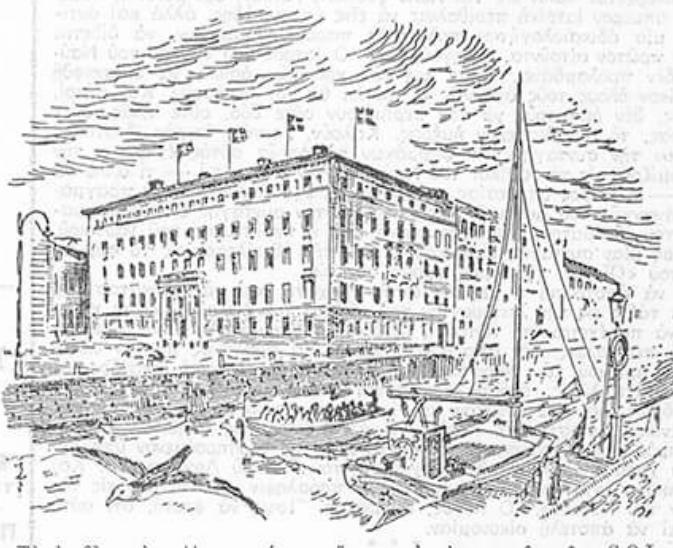
Η «Swedish Orient Line» είνε μία παραφάς τοῦ δύμηλου Brostrom, τοῦ μεγαλυτέρου δηλ., ναυτιλιακοῦ δύμηλοῦ τῆς Σουηδίας. Ή πρὸς τὴν Ἕγγυς Ανατολικήν τακτικὴ γραμμὴν ἐνεκανιάσθη τὸ 1911 παρὰ τοῦ K. Dan Brostrom ὑπὸ τὸν τίτλον *Swedish Levant Line*, στοις βραδύτερον μετεράπτω εἰς *Swedish Orient Line*. Η γραμμὴ αὕτη ἀπειλεῖ πρὸς τὸν πρώτον συνδετικὸν κρίκον τῆς σουηδικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος μὲ τὰς χώρας τῆς Ἕγγυς Ανατολῆς, ἀλλὰ καὶ ἐν σημαντικοῖς ἐχειρίσμασι δι. αὐτὸ τὸ σουηδικὸν ἔθνος δεδομένου διὰ ἔως τότε τὸ περιφερούμενον ἀνταλλακτικὸν ἐμπόριον μεταξὺ Σουηδίας καὶ Ἀγαλίας.

Τὸ ἀπόμελον *Upsilon* 3.400 τόνων, ὥπερ ἥρχισε τὴν γραμμήν, ἡ κολοσσιθή συντόμως ἀπὸ ἄλλα πλοῖα καὶ τὸ 1912, ἔνα δηλαδὴ ἔτος

βραδύτερον, 6 σκάφη 27.000 τόνων ἔτελουν ἐν ὑπηρεσίᾳ. Κατὰ τὸ πρώτον παγκόσμιον πόλεμον διεκόπησαν τὰ δρομολόγια, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸ ἀπετέλεσε πλήγμα διὰ τὰ πρώτα βῆματα ὄργανωσεως τῆς γραμμῆς. Εὔθυς ὡς ὁ πόλεμος ἐπειστάθη, τὸ σῆμα τῆς *S.O.L.* πρήστησεν ἐκ νέου νὰ κυματίζῃ εἰς τὴν Μεσογείον. Οκτώ μονάδες μὲ φορτία ἔλεισας, χάρτου καὶ ἄλλων περιήτητῶν σουηδικῶν προϊόντων ἐπεσκέπτοντο τακτικά καὶ ἀλληλοδιαδόχως τὰς χώρας τῆς Ἀνατ. Μεσογείου καὶ ἔξι-πεπτέρουν τὴν τακτικὴν ταυτήν γραμμήν, ἐπιστρέφοντα εἰς τὴν Σουηδίαν μὲ τὰ προϊόντα τῶν Μεσογειακῶν χωρῶν, ἀτίνα ἀπὸ ἑτῶ εἶχε νὰ ἰδῃ καὶ τόσον εἶχεν ἐπιβυμήσει ὡς σουηδικὸς λαός.

Κατὰ τὸ 1920 ἡ *S.O.L.* ἔδεσεν τὴν ὑπηρεσίαν τῆς τὸ πρώτον δηζελοκίνητον σκάφος τῆς, τὸ ὄπιον καὶ ἡ κολοσσιθή σεμίρα περισυγχρονισμένων δηζελοπλοίων, ειδικῶς σχεδιασθέντων διὰ τὴν ἔξιπρετησιν τῆς γραμμῆς Σκανδινανίας — Ἐγγύς Ανατολῆς καὶ μὲ ειδικὴν διάταξιν διὰ τὴν μεταφοράν τῶν συγχρονισμένων χωρῶν.

Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος ἐσήμανε μίαν δευτέραν ἀνάκοπὴν τοῦ ἔργου τῆς σουηδικῆς γραμμῆς. Τὰ σκάφη τῆς *S.O.L.* προσήγγιζαν καὶ πάλιν εἰς τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας, ἐρήμους τότε ἀπὸ κάθε ναυ-



Τὸ ἐπιβλητικὸν *Μπροστρόμια*, διηπού καὶ τὰ γραφεῖα τῆς *S.O.L.* τιλιακὴν καὶ ἐμπορικὴν κίνησιν, μεταφέροντα τὴν πολύτιμον εἰς τρόφιμα καὶ φάρμακα βοήθειαν τοῦ Διεθνοῦ Ερυθροῦ Σταυροῦ πρὸς τὸν λιμώνταντα ἐλληνικὸν λαόν. Ἐπὶ τέσσαρα ὀδόληρα ἔτη ὡς πληθυσμὸς ἔη ἡ περισσότερης ἐποικίας τῶν σουηδικῶν σκαφῶν, ἡ ἐμφάνισις τῶν ὁποίων ἐσκόπιτεν εἰς τὰς ψυχάς παροχείρων καὶ ἐνέβαλε τὴν ἐπίδια. Τὰ ὀπιτά σκάφη τῆς ἑταῖρας ἀποσχολήθησαν εἰς τὴν ἀσφαλῆ γραμμὴν Σουηδίας — Νοτίου Ἀμερικῆς, τινὸς δὲ καὶ εἰς τὴν συμμαχικὴν ὑπηρεσίαν. Αἱ πολεμικαὶ ἀπώλειαι ἀνέβησαν, διὰ τὸν πολέμον ἢ δηλίγον μετ' αὐτὸν, διὰ νέων συγχρονισμένων μοναδῶν, ποὺ ἦσαν προϊόντα τῆς σουηδικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Τὰ νέα ταῦτα σκάφη ἥσαν, κυρίως, 5.000 — 6.000 τ. d.w. χωρητικότητος καὶ διέθετον ικανὸν χώρων ψυγείου δι' εύπαθη φορτία.

Ἐν συνεχείᾳ ἡ σουηδικὴ γραμμὴ ἐπέτυχε νὰ ἐπαναλάβῃ πλήρως τὰ δρομολόγια τῆς καὶ μάλιστα εἰς μίαν αὐξουσαν κλίμακα, ἀνταποκρινούμενη πρὸς τὴν διλονένταν σύνεργυμένην ἐμπορικὴν δραστηριότηταν μεταξὺ τῆς Σουηδίας καὶ τῶν χωρῶν τῆς Βορείου Αφρικῆς καὶ τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου. Κατὰ κανόνα 4 ἔως 5 ἀνάχωρήσεις πραγματοποιούνται μηνιαίως ἀπὸ ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις, ἐνῶ καὶ ἔκτακτα δρομολόγια ἀναλαμβάνονται πρὸς κάλυψιν τῶν ἔκαστοτε ἐκτακτῶν μεταφορικῶν αναγκῶν. Ή τελευταῖα προσθήκη εἰς τὸν στόλον τῆς *S.O.L.* ἡ ποτὸς μοτοροπτ. *Vingaland* 5.850 τόνων d.w., περὶ τοῦ ὄποιον ἔγραψεν εἰς προηγούμενα τεύχη μας καὶ ὅπερ ἔξετελεσεν ἥδη πρὸ μηνὸς τὸ παρθενικὸν ταξίδιον προσεγγίσαν καὶ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Εἰς τὸ σκάφος αὐτὸν ἐνεσωματώθη μία σεμίρα ἀπὸ τὰς πλέον συγχρόνους τεχνικὰς ἐφαρμογάς, προεκάλεσε δέ, ὡς ἐκ τούτου, τὸ *Βίγκαλαντ* τὸ παγκόσμιον ἐνδιαφέρον τῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν κυκλῶν.

Τὸ *Βίγκαλαντ* είνε τὸ δεύτερον κατὰ σεμίρα σκάφος τῆς ἑταῖρίας

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° L^{TD.}

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἀγοραπωλήσεις πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

'Αντιτρόφωστοι ἔν τε Εὐλάδη τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Ἐργο-

Μεγάλη παρακαταθήη TRANSITO τῶν *NELSON* καὶ *EM-PIRE* COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεῖα: ἐν Πειραιεί *Ακτή Ποσειδώνος* 28 τηλέφ. 41-479
» » Αθήναις: Εύπολίδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις Εξωτερικοῦ: *UNION*
» » Εσωτερικοῦ: *OUNION*.

με τὸ αὐτὸ δῆμον. Τὸ πρῶτον ἐθύισθη τὸ 1942 εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν κατὰ μίαν γερμανικὴν ἀεροπορικὴν ἐπιδρομὴν. Φέρει 6 κύτη, μὲ 60.000 κ.π. ψυγείου ἢ εἴκαστον κύτων, διαθέτει πλεκτροκίνητα μέσα φορτεκφορτώσεων καὶ ἀνάπτυσσει ταχύτητα ἑξικούμενην μέχρι 18 μιλίων. Τὰ πάντα ἐν αὐτῷ ἀποτελοῦν τὴν τελευταῖαν λέξιν τῆς ἐφρι-
μοσμένης ἐπιστῆμαις καὶ τῶν παραδεδεγμένων νευτέρων συνθηκῶν ἀνέ-
του διαμονῆς τοῦ πληρώματος. Ἀς σημειωθῶ, ὅτι ἀδιπανήθησαν διά-
την κατασκευὴν του ἔξαρτεικῶς μεγάλα ποσά, προκειμένου τὸ σκάφος
να καταστῇ ἀσυναγώνιστον ὑπὸ οἰανδήποτε χαλαράν κατάστασιν τῶν
ναυλῶν Μεσογείου. Πλείστοι δέσσοι παράγοντες τῆς μαχητικότητος τοῦ
πλοίου τηροῦνται εἰςτεί μαχτικοί. "Ηδη τρία ἄλλα ἀδέλφα σκάφη τελούν
ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ βιόκτητα ναυπηγεία τῆς *S.O.L.*" εἰς τὸ *"Ερικ-
σμπεργκ."*

"Ενο γεγονός πού συνέβαλεν είς τὴν ἐπιτυχίαν καὶ εἰς τὴν βαθείαν ἑκτίμησην τῆς σουηδικῆς τάυτής γραμμῆς ἔγκειται εἰς τὴν ὄργανωσιν τῶν ἀντιπροσωπειῶν τῆς ἀνά τούς διαφόρους ξένους λιμένας. Οἱ πράκτορες τῆς ἑταῖρις δὲν ἀντι προσωπεύουσιν μόνον τὰ σκάφη καὶ τὰ συμφέροντά των, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐμπορικὴν ἀγορὰν ἐντὸς τῆς ὅποιας κινοῦνται ἐπαγγελματικῶς. Συμβάλλουν. οὕτω, εἰς τὴν τόνωσιν τῆς σουηδικῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος, διευκολύνουν τὰς συναλλαγὰς μεταξὺ Σουηδίας καὶ χωρῶν τῆς Ἐγγύς Ἀνατολῆς, παρέχουν πολυτίμους πληροφορίας εἰς τοὺς πελάτας των καὶ πᾶσαν δυνατήν συμβουλὴν σχετικὴν μὲ τὴν τοποθέτησιν τῶν προιόντων των εἰς τὰς ἀγορὰς τῶν χωρῶν τὰς ὅποιας ἔξυπρετεῖ ἡ «Σουηδικὴ Ἀνατολικὴ Γραμμή». Εἰδικοὶ ἐπόπται εἰς ἔκστον λιμέναν παρακολουθοῦν τὴν φόρτωσιν τῶν εὐπαθῶν φορτιών καὶ τῶν φρούτων, καθὼς καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν πλοίων. Σημειώτεον, ἐνταῦθα, ὅτι δι' ὀδόλκηρον τὴν Ἀνατ. Μεσογείουν, καθὼς καὶ διὰ τὴν Νότ. Ἀμερικήν, ἡ «Societe de Gestion Evges A.E.» ἔδρεύουσα εἰς τὴν Ἐλλείαν, ἔξυπρετεῖ τὸ σύνολον τῶν συμφερούτων τῆς «S.O.L» διὰ τὴν Μεσογείουν καὶ τὴν Βόρ. Ἀφρικήν.

Πέραν, δικαίως, τῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολήν, ἡ «Σουνιο-
κή Ἀνατολική Γραμμή» ἐκμεταλλεύεται καὶ ἀλλὰς τακτικὰς ὑπηρεσίας,
ἐν συνεργασίᾳ μὲν ἔτερας σουηδικάς ἑταῖρας. Οὕτω, μὲ τὰ γνωστά
πλοιά της, τὰ διαθέτοντα καὶ χώρων ψυγείου, ἔχει πρετεῖ τὴν γραμμὴν
Νοτίου Ἀμερικῆς — Μεσογείου μέχρι καὶ Μαύρης Θάλασσης, μὲ
προσεγγίσεις καὶ εἰς τοὺς πορτογαλικούς καὶ ισπανικούς λιμένας, ἐνώ
παροιμίας ὑπηρεσίας παρέχει διὰ τῶν σκοφῶν της καὶ μεταξὺ Νοτίου
Ἀμερικῆς καὶ ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῶν Ἦνωμενών Πολιτειῶν.

Η «Atlanttrafik Company», ηπίς συνεστήθη παρά της «S.O.L.» μαζί με την «Trelleborg Steamship Company» διατηρούν μίαν υπηρεσίαν του γύρου τού Κόσμου, με 6 σκάφη — ψυγεία κατασκευασθέντα πρό διάγων ύψων έτών είς τα σουηδικά ναυπηγεία, διαθέτοντα χώρον ψυγείου 230,000 κ. π. και άναπτυσσόντα ταχύτητα 16½ μιλιών. Τα σκάφη αύτη χρησιμοποιούνται έκστοτε διά την μεταφοράν κατεψυγμένων κρέατων από την Αργεντινή εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἐντεύθεν Ἑλληνικῶν σταφιδών διά τὴν Ἀγγλίαν.

Τὰ γραφεῖα τῆς «S.O.L.» είς τὸ Γκότεμπουργκ στεγάζονται ἐντὸς ἐπιβλητικοῦ πολυορφοῦ μεγάρου, ιδιοκτησίας τοῦ Οἰκού «Μπρόστρομ», ἐξ οὐ καὶ ἐπονομάζονται «Brostromia». Διευθυντὴς τῆς ἑταίριας είνε ὁ ἀποστράτεια ναύαρχος τοῦ σουηδικοῦ B. N. κ. Erik Wetter καὶ ὑπό-
διευθυντὴς δὲ William Thoren.

Συνδικαλιστικά

Κύριε Διευθυντά,

Επί τη εὐκαιρία τῶν διενεργουμένων εἰς τὸν Σύνδεσμον τῶν Ραδίτων, ἀρχαιρεσιών, μερικοὶ φίλοι καὶ συνάδελφοι μου μοῦ γράφουν καὶ μοῦ θέτουν τὸ ἐρώτημα, διατὶ δὲν ἐπανέρχομαι στὴν συνθικαλιστική δρᾶση.

Αποδέλως οἱ ἔρωτας εἶναι ἄγνοοι, ὅτι εἰ ἀπότασις κάποιας Γενικῆς Συνελεύσεως

Ασφαλώς οι ερωτώντες αγίους — και η μάθηση των πατέρων των Ραβδών, απότικον ήμενη από τίκοι συναδέλφους μας — ή όλητς, ως γνωστόν, των Ραβδών υπέρβανει τούς έκτακτοις — μου έπειδε τιμορίων πενταποτέ διαγραφής, διότι έτολμησα νά αντιτοχθώ εις τὴν ἐπὶ τῶν συναδέλφων ἀναγκαστικὴν περιπολίαν τῆς Διοικήσεως.

φορολογίαν την διοικήσεων.
„Ωστε, τυπικοί λόγοι, ἀπροσπέλαστοι, δημως, μὲν ἀποκλείουν νὸν ἀναιριχθῶ εἰς τὰ συνδικαλιστικά τοῦ Συνδέσμου μας, ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὸ δικαίωμα φύσου.

Αφού, λοιπόν, εὐχαριστήσω δι' ύμών τοὺς ἀγαπητούς μου Συναδέλφους, εὐχαριστώ τοὺς πληροφόρους, διτὶ ὁ ἐκτιθέμενος ὡς ὑπόψηφος Πρόεδρος τῶν Ριζοῦ τῶν Ιωάννης Καθενίτης, παρακληθείς παρ' ἔμου ἐπιμόνως, ἐδίχτη νά με ἀναπληρώσω εἰς τὴν ὑπερψηφιστητα.

Με τόν καλὸν αὐτὸν συνάδελφον μᾶς συνέδει ὅχι μόνον μία ἐπαγγελματική γνωριμία, ἀλλὰ τρικοποταστῆς συνεχῆς φιλία, συνεργασία καὶ ἀπόλυτος ταυτότης ἀντιλήψεων.

Θενώτας ήτο πάντοτε ειλικρίνης συνεργάτης και ἀφανῆς καλὸς Σύμβουλος.
Δέν προκειται, λοιπόν, περὶ πλάνης οὐτε περὶ βεδισμένης κρίσεως ὡς πρὸς τὴν
ἀξίαν του, πολὺ δὲ περισσότερον ὡς πρὸς τὸν χαρακτήρα του καὶ τας πεποιθήσεις
του.

Τόν συνιστώ ειλικρινώς, οι δέ φίλοι μου δύνανται νὰ τὸν ἐνισχύσουν ἀσύζητητι καὶ ἀνενδοιάστως, πρὸς τὸ καλὸν τῆς ὀλόθητος καὶ τοῦ Συνδέουμαν τῶν Ραδιοτηλεγραφών Ε. Ν.
Επικεφαλής δὲ τῶν αἰτοφεύτων ΑΘΑΝΑΣΙΑΣ ΣΩΠΟΥΛΟΣ

Εύχαριστών διά την φιλοξενίαν ΑΘΑΝ. ΙΩΑΝΝΑΣ ΤΑΖΟΥΠΟΛΑΣ
Παδ) της Ε. Ν.

ΤΟ ΔΙΛΗΜΜΑ

ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑ ή ΙΧΘΥΟΛΙΜΝΗ;

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

‘Η δργάνωσις καὶ προαγώγη, ἡ προστασία καὶ ἐνίσχυσις, ἡ ἀνόρθωσις καὶ ὁ αναγκήστης τῆς ἀλείας εἰς μίαν χώραν, δὰς αὐτὸς μαζί, ἐπιδιώκουμεν· ἢ οὐδὲ τὸ πρόσχρονα κρατητής ὑπέρπτες ἐνεταύγμενες εἰς τὸ ὄρμοιον ὑπουργεῖον, ἢ ὅτο τὸν τύπον αὐτούνομου ὄργανονος, εἴτε ὡς Ιδωτικὴ ἐπιχείρησις, ὁρεῖσιν νὰ ἀκολουθήσουν ἀπαρχεγκλίτας τάξ αὐτάς περίπου κατεύθυνσις. Εἰναι δὲ αὐτοὶ λιαν σαφῶς καθορίσμεναι σημεῖρος, ὡς ἔτη της πολεοῦσας πειράς καὶ ἐξ αὐτῆς ταῦτης τῆς δυνάμεως ταῦ προγράμματα. Τὸ δέξιωμα, μόρας, τούτο δὲν ἐνέκει καὶ τὴν ἐννοιαν, διὰ μία χώρα τυφλοὶ δύμασι πρέπει νὰ ἀκολουθῇ τὰς ἄλλας καὶ νὰ ἀντιγράψῃ εἰκῇ καὶ ὡς ἔτηκε τὰς ἀπόφεις καὶ ἀποφάσις των. Κάθε χώρα, σύμφωνα μὲ τὴν γεωγραφικὴν της θέσιν, τὸν πληθυσμὸν της, τὰς ἀνάγκας της καὶ τὴν οἰκονομικὴν της εὐρωστίαν, μελέτη ἓντα πρόγραμμα ὀργάνωσεν, τὸ οποῖον εἰς τὰς γενικός του γραμμές νὰ μὴ ἀφίσταται τῶν διειθῶν καθιερωθεισῶν κατεύθυνσεων.

Οι δασικοί τομείς δργανώσεων και προσαγωγής της άλειας είναι δύο: Πρότον, ή επί της ωδαδόσης δργάνωσις, ηής αποτελεί τό τεχνικόν μέρος της δόλης υπόθεσος και δασιζέται εἰς τα σύγχρονα άλιευτικά πλοιά, τα τελείως έξοντημένα πληρώματα και τόν καθορισμόν των άλιευτικών πεδίων δρόσεως ἀνά της θαλάσσας και τούς άκενούς και διέπεντον, ή επί τῆς έπραξης δργανώσις, ηής αποτελεί τήν έμπορικήν και οικονομικήν, ούτως επειν, διαχειρίσιν της και δασιζέται προτίστως εἰς τούς ίχνωντας, τοὺς ίχνωντος, την τοχεύνη μεταφοράν τούς άλιευμάτων εἰς τα ιεραρχικά της χώρας και εν γένει ἐπί της έπραξης ἔγκαταστάσεις. Πρέπει, δώμα, ἀπαραιτήτως ο δύο αὐτοὶ τομεῖς δργανώσεων νά συμβαθίζουν, νά συντονίζωνται, νά αποραιοθούνται, ούτως ὅπτε νά πάρει συγχρονισμός εἰς τάς ἐπικρίσεις, ἄλλως θά ἐπέλθῃ λίαν συντόμως σύγχυσις. Διότι οι καλλίτεραι και τελείτεραι ἐπί της έπραξης ἔγκαταστάσεις δὲν φθερούν εἰς τίποτε ἀνέψηκον παραγωγής ιχνών, ὡς ἐπίσης καὶ ή μεγαλύτερα εἰς ίχνους ἀπόδοσης δὲν είναι δυνατόν νά χρησιμοποιηθῇ ἑτα-
φελῶς ἀνέψηκον συγχρονισμένων ἐπί έπραξης ἔγκαταστάσεων.

Διὰ τὸν τομέα τῆς θελάσσης, τὰ σύγχρονα αλιευτικά πλοία, τὰ έξοπλισμένα πληρώματα καὶ τὰ αλιευτικά πεδία, όρκετά έγραψα εἰς προηγούμενα σημειώματα μου. Απομένει νῦν γράψω τώρα διάτινα τὴν ἐπὶ τῆς ξηρᾶς ὄργανων καὶ τὰς σχετικὰς ἐπὶ αὐτῆς ἐγκαταστάσεις. Οὐαὶ ὀρχίσιον πότι τοὺς ίχνωλιμένους καὶ τὰς ξεναγαράς, ἐπὶ τῶν οποίων στηρίζεται ἡ ἐπὶ τῆς ξηρᾶς ὄργανωσις. "Οπος εἰς τὸν τομέα τῆς θελάσσης οἱ θασικοὶ παράγοντες είνε τὰ σύγχρονα πλοία καὶ οἱ ἐπὶ αὐτῶν ἀνδρεῖς, σύτο καὶ εἰς τὸντομέα τῆς ξηρᾶς οἱ θασικοὶ παράγοντες είνε οἱ ίχνωλιμένες καὶ αἱ ίχνωροι." Αὐτοὶ συγχρονισμένων πλοίων καὶ τελείων ἐπὶ τῆς ξηρᾶς ἐγκαταστάσεων, είνε ἀδύνατον νῦν προσθῆ καὶ νά ευδικηθῇ ἡ αλιευτική διοικηση.¹ "Ολα τὰ ἄλλα είνε φλυαρίσια τῶν τριθόνων καὶ φιλοδογία τῆς κακῆς ὥρας, που ἀντὶ νά ὠφέλησουν εἰς κάτι, ὀλας ὀντιθέτως ἐκλόνισαν τὴν ἐμπιστοσύνην που οι οἰκονομικοί μες κύριοι είχον εἰς τὴν διοικησιν τῆς ἀλιείας καὶ τώρα, κατόπιν τῶν συνεχῶν ἀποτυχιών εἰς τὸν τομέα τῆς ἐπὶ τῆς θελάσσης ὄργανωσες, δὲν πιστεύει πλέον κανεὶς εἰς αὐτήν.

'Επιχειρήματα πολλά δύναμαι νά παρατάσθη διά νά ευρώνω την συγκρίσιν, χώρι συντομότερά δώμας θά περιορισθώ εις τά στοιχειωδέστερα: Ή άγραφα μας δεν είναι προτομαισμένη νά απόρροψη μεγάλους ποσότητας ιχθύων, δχ διότι δεν υπάρχουν καταναλωταί. Κάθε άλλο, Καταναλωταί υπάρχουν πολλοί και εις τας έποκάς, μέλιστα. Μάς λείπει ή όργανωσις συντηρήσεως και ταχείας μετακίνησις των άλιμων. Άπλως δεν υπάρχουν βαγόνια και αύτοκίνητα φυγεία, ουτάς ώστε νά διοχετεύεται τό προϊόν εις τό έσωτερικόν της χώρας και εις πολλάς ταύτοχρόνας κατευθύνονται. Επιπρόσθια, λείπει το ούσιωδέστερον πάντων, μία συγχρονισμένη άποδηκη-ψυγείου, πλησίον τών κρηπιδωμάτων, όπου νά έναποδηκευούνται και νά συντηρήσουνται οι πλεονάκοντες ιχθύες.

Καθημερινώς διαβιβάζουν είς τούς έφεμερίδες, διτί τόσες δικάδες παλαιμήδες έρριφθουν είς την θάλασσαν, ως ἀκάτοτάληκοι πρός βράσιν, τόσες χιλιάδες δικάδες συρρέουν έρριφθησαν είς την θάλασσαν, ἐπειδή δὲν ὑπέρων αγόρασται εἰς τὸν τόπον τῆς παραγγῆς καὶ τόπες χιλιάδες ἀπό διάφορα ἄλλα φάρις κατεστράφουν εἰς την ψυχεῖα, διότι ἡ συντήρησις των δὲν ἦτο κανονική· Η τούχη ποὺ ἐπιτιθάστει εἰς τὰς παλαιμήδας, τάς σαρρέλας καὶ τὰ διάφορα ἄλλα ψάρια, θὰ είνε ἡ αὐτὴ καὶ διά τὸ φορτίον τῶν ἀλιευτικῶν μας πλοίων, ὅταν ἔσχασαν κατερθάσουν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς εἰκοσι ἡ τριάντα πλοίοι ἀνοικτῆς θαλάσσης πλήρη λιθώνων. Ή μία περιπτωσις δὲν διαφέρει ἀπό τὴν ἀληνή· Τι σημασία ἔχει, εἴων τὰ ψάρια ἔρχονται ἀπό τὴν Κων/πολινή; Η ἀλιεύωνται ἀπό Ἑλληνικά πλοία εἰς τὰ παρόλια τῆς Ἀφρικῆς ἡ εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ἡ ἀλλοχοῦ.

Μέ ένα πρόχειρο λογαρισμό που έκαμπα, όποια τάξη σημειώσεις πού κρατάν, υπελόγιστο, ότι έντονης έτους κατερρόφησαν περί το ένα έκαπτωμαρίου κιλούριο. Ιχθύων είς διαφόρους της χώρας περιοχών. «Ασχέτως πρός τόπο Ημιούς των φωδών, δένον να ληφθεί υπ' ώφιν η σημαντική ποσότητα τροφής που αφήρεθη όποια τάξη έργαζομένας τάξεις. Δια ωρα μεταχειρισθώ δέ την λαϊκήν έκφρασιν, αυτό λέγεται «γρυσουσιάς», διότι είς κανένα μέρος του κόσμου τα φάρια δέν καταστρέφονται. Διότι και αν υπόθεσαμεν, ότι δι' ένα ή άλλον λόγον τά φάρια χάνουν την φρεσκάδα τουν, τότε χρησιμοποιούνται διάς το υπότροπόντας άλιεις, δηλαδή μετατρέπονται είς ιχθυάτιον, ιχθυδεύρων, λιπασμα κλπ. Ποτί ίδιας τό χρήστον και πλύσονται αυτό προϊόν δέν καταστρέφεται, λόγω...άμαρτειας. Αυτό θε πει κακομορία, δυντυχία, γρυσουσιάς και δεν συμφωνεις απόλυτως με τάς πρό τινων ήμερων δηλωσεις του υπά της Εθνικής Οικονομίας υπουργού κ. Ιο. Μελά επί τών...επιτευχθέντων είς τόν τομέα της άλιεις, με πρό-

θεσιν νότια προσπάτη τὸ εύκολον χειροκρότημα.
Είναι σήμερον γεγονός αναφορήδητον, ότι αἱ ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ο. (Δ)νισις 'Αλειάς) χαρακθείσαι κατευθύνουσι καὶ ἡ ἐπὶ αὐτῶν ἀκόλουθωνέντ μέχρις ὥρας πολιτική διὰ τὴν ὄργανων καὶ προσάγων τῆς ἀλειτικῆς μας διοικηνίας π α τ α γ ω δ ὁ ζ ἀπέτυχεν. Οὐ, τιδήποτε καὶ ὃν λεχθῇ ἡ γραφὴ ἐν μέρος τῶν ὑπεύθυνων ὑπερεστῶν πρὸς ὑποστήριξην τοῦ ἔναντι καὶ πρὸς συγκαλεσμὸν τῶν ἐξ ὑπατιοτήτων των πεπραγμένων, ὅταν ἀποδῇ εἰς μάτιν, διότι ἐκεῖ ὅπου ὄμιλούν τὰ γεγονότα, τὰ παραδείγματα καὶ οἱ ὄρθιοι, σοφοτείαι καὶ δειλοτυποὶ δὲν χροῦν. Πορά τε τὰ δεκάτα εκατοντάδες δολαρίων τῆς 'Αμερικανικῆς Βοηθείας, πότε ἐποπταλήθησαν διὰ τὴν ἀλειάν, οὕτα ένα σύγχρονον ἀλειτικὸν πλοιὸν ἔχομεν, τό δὲ σκάφη τῆς «ΟΥΝΠΡΑ» σαπιζόντων εἰς τοὺς λιμένας. Ής πρὸς τὰ φάρια, μόνον ὅταν ἔχῃ «εκποτάδιον» ἀλιεύονται κατέ περιόδους μερικά ἀνοστά μεταναστευτικά φάρια, τὰ ὅποια πωλούνται εἰς εὐτελεῖς τιμές, ὅστε δὲν πωληθούν, ρίπονται εἰς τὴν θάλασσαν. "Ολος ὁ κόσμος γνωρίζει, ότι τὸ κολόφωνο φάρι εἶναι σπάνιον καὶ πωλεῖται προνομιώκαν ἕνα τῶν 30.000 δραχμῶν κατ' ὁκάν. Έαν αὐτὸν λέγεται ἀνασυγκρότησις τῆς ἀλειάς, τότε αἱ λέξεις ἔχουσαν ἔνοιαν τῶν καὶ οἱ ὄροι τῆς σημασίας των.

Τόρα πάλιν γίνεται μεγάλος θύρων διὰ τὴν ἰχνουσκάλαν καὶ τὰ περὶ αὐτῆς.
Ἔχω ὅπ' ὅφιν μου ἀπὸ τὴν μιὰν πλευρᾶν ὅσα ἔγραφότην διὰ τὴν ἐν δόγμῃ ἰχνουσκάλαν,
τὰ κτίρια ποὺ θὰ ἀνέγερθοῦν, τὰς ἐγκαταστάσεις ποὺ θὰ γίνονται, τὰ σχέδια καὶ
τὰ προγράμματα ποὺ θὰ ἐφαρμοσθοῦν. Ποὺ θὰ ἐγκαταστήθῃ ἡ ἰχνουσκάλα, πόσα θὰ
στοιχίσῃ καὶ πῶς θὰ διοικηθῇ. Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρᾶν ἔχω όπ' ὅφιν μου διάφορα
ουργηράματα, πειριδικά καὶ σχέδια τῶν ἰχνουλιμένων καὶ ιχναγορῶν, ποὺ ὁ κοδωνό-
θησαν εἰς διφόρους χώρας τῆς Ἐύρωπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς. Ἀπὸ ὅλα αὐτὰ λαμ-
βάνων ἀφορμὴν, διὰ νὰ ἀποτολμήσω μερικὲς παρατηρήσεις, διότι φοδούμην μῆπος καὶ
εἰς τὸ τομέα τῆς ἑπτά ηπείρων δρυγανώσεως τῆς ἀλείας ληφθούν ἔξω τῆς ἀλληλο-
κής πραγματικότητος ἀπόσπασις καὶ διαταθούν ἀσκότων πολλὰ ἐκαπούμρια τῆς
ἀμερικανικῆς δονθείας, τὰ όποια, εὐστόχως τοποθετούμενα ἀλλοῦ, θὰ ὀφελήσουν,
τοὐλάχιστον, εἰς κάτι. Κατὰ πρώτων καὶ κύριον λόγον, διατὶ ἰχνουσκάλα καὶ ὅχι
ἰχνουλιμήν; Διατὶ ή ἐλκούν ἐγκαταστάσεως ταύτης παρὰ τὴν στενούχωρον Νησοδόχην
προπλημένους; Διατὶ, νὰ ἐντοχθῇ ἡ ἰχνουσκάλα εἰς τὴν διοίκησιν ἡ ἀρμόδιοτητα τοῦ



Ο πρόεδρος της «S.O.L» κ. Erik Wetter

τὸν Ἑγγὺς Ἀντό?

T. & C. PAPADOPOULOS
SHIPPING AGENTS

LATAM BARABORQUILLOS

Telephone 542

Ο.Α.Π.; Θά προσπαθήσω νά έπειγησώ δόσα αυτών και διά νά γίνη ή διατριβή μου πλέον καταληπτή και αί πληροφορία νά χρησιμεύσων εις κάτι, θώ αρχίσω άπο τους ίχνωντιμένας και τας ίχνηνγκοράς, οι οποίες διαφέρουν δόλων χωρών.

ΙΧΘΥΟΛΙΜΕΝΕΣ. — Ο τίτλος είναι όρκοντωνς ἐπειγηματικός, σύτως ώστε νόμη μή είναι ανάγκη νά ἔπιμειναν ἐπί του σημείου τούτου. Πρό τινων δεκατριῶν, λιμενίων ἀπόκλιτοικων τῆς διά την συγκέντρωσιν των φαρδών, των πλαίων των καὶ τοῦ ὄλιγοματος δὲν ὑπήρχον. Τὰ φαρδόνικα, μικρά καὶ μεγάλα, προσφύγγιζον ὄδιαικρίτων εἰς δόλους τοὺς λιμένας καὶ ξεφόρτων τὸ ἀλίευμά των. Οταν, δώμας, οὖν τῷ χρόνῳ, παραγωγὴ λιγνῶν ἔγενετο σημαντική καὶ τὰ πλαία ἥρχισαν νὰ μεταφέρουν ικανάς ποσότητας, τότε ἐγένετο αισθητὴ ἡ ανάγκη τῆς συγκέντρωσεως τοῦ θαλασσίου πλούτου, πρὸς ἐναποθίκευσιν, συντήρησιν καὶ εὔκολον μεταφορῶν εἰς τὸ ὑστερικὸν τῆς χώρας. «Ωπα κάβε ἀκέδηλως πρόσδου εἰς τὴν ζωὴν ἔχει κάποιους ὄρχην, καποιούς σταθμούς ἀπὸ ὃν ἥρχισεν ἡ καμπή πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν καὶ τὴν πρόσδου, οὕτω καὶ οἱ ιχθυολιμένες· ἔχουν τὴν ιστορίαν των. Ἰδού πως σύτη κατεχωρῆῃ εἰς τὸ χρονικά τῆς ἀλίευσις·

«Τὸ Κριούπη τῆς Ἀγγλίας πλησίον τοῦ λιμένος Χόσλ, ἦτο πρὸ ὅλιγων ἀκόμη λ-

τῶν ἔνα τέλος σημαίσιας χωριουδάκι φαρδόνων, δὲ δὲ λιμενίσκος του ὅσημάντος καὶ αὐτὸς ἔχρηστοποιεῖτο δι' ἐξαγούνη γαιασφράκων καὶ εἰσαγωγὴν ἑνίας. Σήμερον εἶναι δὲ μεγαλύτερος Ἰχνουλίσιος τοῦ κόσμου, ἐνδιὰ φορτεκθόρνωνται ἡμεροπίσια ἄνω τούτου ἔνος ἑκατομμυρίου χιλιογράμμων ἰχθών. Τούτῳ φρείται ἀπολειστικῶς εἰς τὴν πρώτην σιδηροδρομικήν ἑταῖροι Great Central Railway, ἥτις τὸ 1905 ἵσχε τὴν πρώτην πορειαναί τοις οἰκοδόμησιν κρηπιδωμάτων καὶ προβλήτων εἰδίκων διά τὰ διειστικά πλοιά. Κατόπιν ἡ σηχολήη μὲ τὴν ὄργανων τοῦ τρίματος τούτου τοῦ λιμένος, προσέξετε τὰς (σιδηρο)καὶ γραμμάς ἐπὶ τῶν κρηπιδωμάτων, οὕτως ὅστε ἡ ἐφόρτωσις τοῦ ἀλιεύτων νάγιεται ἀπ' εὐθίες ἐκ του πλοίου ἐντὸς τῶν βαγονιών. Ἀνήγειρεν ἀπόβηκας—φυγεῖα εἰς τὰ πλησίστερα σημεῖα καὶ οἱ ἕγενες ἐφοδίσαστον τὸν χώρον τούτον μὲ δλᾶς τὰς ἀλικαὶς, τὰς δηπότων ἔχουν ἀνάγκη οἱ ἀλεις πρὸς ἀνέφοδησιν τῶν πλοίων των. Ἡ ἑταῖρια προσέσθη εἰς δλᾶς αυτὰς τὰς δοπανάς, διὰ νὰ προσελκύσῃ τοὺς ἀλιεῖς της Βορείου Θαλασσῆς νὰ πλησιάσουν εἰς τὸ Γκρίσμπου καὶ νὰ ἐκφορτώνουν τὸ ἀλιεύμα των. Ἡ προσπάθεια αὐτῆς ἐπέτυχε πλήρως καὶ οι διά τὰ μεγάλα ἀλιευτικά πλοία ἡρίσκονται νά καταπλέουν ἐκεῖ, οἱ δὲ ἀλιεῖς ἔγινον σχὶς μόνον οἱ προμηθεῖται, ἀλλὰ καὶ οι καλλιτέροι πελάται τοῦ λιμένου. Ἡ ἑταῖρια ἡγόρασεν διὸ τὸ ἀλιεύμα, ἀλλὰ καὶ οι κιανωπικάς τημάς καὶ οὕτω ἐντὸς δλίγον τὸν μόνον τὰ ἄγγικά φαρδόνικα ποὺ ἐπλησίαζαν εἰς τὸ Γκρίσμπου διὰ νὰ ἐκφορτώσουν φάρια, δλᾶς καὶ ξένου πλοίου. Ολλανδικά, Δανικά, Γερμανικά καὶ Νορδρηγικά, ἔσπειδον νὰ παλησούν τὸ ἀλιεύμα των εἰς τὸ λιμένον τούτου.

πλησίον τῶν ἀλειπτικῶν ὑψηλεπίδων τῆς Βορείου Θαλασσῆς καὶ αἱ ἔτεραι εἰς ἄποστασιν πέντε περίποτο ώραν ἀπὸ τὸ Λοιδόνιον, δύοπις οἰσαδόποτε ποσάτης ἵκεν εἶνε ἐπύρθροδεκτός. Ἡ ἕταρις, λοιπὸν, ἐκαμε μίαν πρότης τάξεως ἐπικείρωσιν, ἡ δύοπις ἐπέτυχε καθ' ὅλα, τριασκόσια δὲ ἐν παντούσια βαγόνια ἴγνων μεταφέρονται ἡμερησίως εἰς Λοιδόνιον καὶ Νότιον· Ἀγγλίαν ἐτί τῶν γρυπών της. Ἡ πρόσδοτου λιμένους ηὔδανεν ἀλματωδώς, νέας κρηπιδώματα προσετέθησαν, νέαι ἀπόβηκαν, μεγαλετρεψαν, ἀγνήρθρονται, ἐδημιουργήθην μια μεγάλη κίνησις διὸ τα μηχανουργεῖα, τὰ καυπηγεῖα, προσετέθη εἰς τὸν λιμένα μια πλάτη δεδουμένη κατ' ὄρχας, κατόπιν ὁκοδομήθησαν δύο τεράστιαι δεξαμεναὶ καὶ τῷ 1908 Ιδρῦθη ἡ πρώτη ἰγνωσαγόρα. Ο συνδιαστός ἰχνωλίμενος καὶ ιχνωγαρός υπῆρξε τόσιν ἐπιτυχής, ὥστε ἔγινεν ἀφορμὴ για μηχανουργεῖα καὶ ἀλλοὶ πολλοὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν πρότοις καὶ κατόπιν εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ Ἀμερικήν.

Αύτή είναι η συνοπτική ιστορία των ιχνουλιμένων. Το περιόρι μάτια επιταχθήσαν ως παρόδηγμα και δώσαν το σύνθημα εύρυτερας εκμετάλλευσης της άλιευτικής διοικησιανής διά του έπιπλούν του συνδιασμού ιχνουλιμένων και ιχνουλιμένων. Δύν ήτα γράφω περισσότερα διά του λημένα τουών, το γεγονός μόνον, όπτι δενερείται σημερον δι πρώτος άλιευτικός λιμήν του κόσμου, όρκει διά να φαντασθή κανείς τό μέλγενος της έπιπλεοσθεσίς εργασιών και προδού, εις βαθμόν ώστε νά παρουσιαζέται ή αλιείας ού μια τών θετικοτέρων διοικησιανών.

Η εκμετάλλευσης των κρηπτηδαρμάνων, των αποθηκών-ψυγείων και έν γένει των ιχνουλιμένων ποτι. Γνωστήσαν έννια μία πονηρά πλάνου διά την Great Central Railways

λιμένος του Γκρίστου, εγγίνε μια πηγή πλωτού στην Great Central Railway.
Αλλά άγγικα και στρόφιδροικά έταπειρά, με φύδινον παρέπεμψαν τόπο και έσπευ-
σαν να μη μεμφθούν τόπο παράδειγμα. Πρώτη ή σιδηροδρομική έπαυρια «Λαγκαστάρ
Υπορκόπαιο» είναι την Δυτικήν πλευρών της μεγαλόπολης, ησοχόλη με την άξιοποί-
ση του λιμένος του Φλίτιγουντ, όποιος με τον αύτον ρυθμόν προδούσε έρεβασε νά
γίνει ένας από τους σπουδαιότερους ιχνωνιλίμενας της Αγγλίας. Οι δύο αυτοί ιχνώ-
λιμένες, το Γκρίστου και τό Φλίτιγουντ, έδωσαν τον τόνον και τό παράδειγμα, διλ-
γον δες κατ' ολίγους νέοι λιμένες, έντελος άνων συμπαρασίες εις την όρφη, μετεπρω-
πτερίζονται σε ιχνωνιλίμενα πολύ πιο γοητευτικά. Χρήσιμες είς τας έγκαταστάσεις του, όπως το

πρότις γράμμης, λέξης ή παραγράφου, συντομεύεται σε μία λέξη, η οποία αποτελεί την επίκεντρη της παραγράφου. Το πρώτο σύντομο όνομα που αναφέρεται σε αυτήν την παραγράφη είναι η Εύφορη, η οποία είναι η πρώτη λέξη της παραγράφου.

Σαίων Μαλό, Λάτρη Ροσσί, Λοριάν, Αρκασών και άλλοι. Σημειωθόν, όπου εις τη Γαλλίαν, πρό πολλών ἔτῶν, ὑπέρων λιμένες με συμπαραγόντα πληθυσμὸν ἀλλούν και ση αυτοτικὸν ἀλιευτικὸν στόλον, ώρς τὸ Σαίων Μαλό, πλὴν δὲν είχεν ἐφαρμοσθῆ εἰς αὐτοὺς τὸ ἀγύλικὸν σύντημα, συνδυασμὸν ίχνουσορᾶς και ίχνουλιμένους, με προέκτασιν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν μέχρι τῶν κρηπιδωμάτων. Ἡ ἀπότελεσματικότης τοῦ συντήματος τούτου παρεπήρη με τὴν ἀξιοποίησιν τῶν πρὸς τὸν Ἀτλαντικὸν ίχνος λιμένων τῆς Γαλλίας. Πρὸ τοῦ πολέουν, η γαλλικὴ κυβερνήσις ἰδεάσαντο περὶ τὰ τριακόσια πενήντα ἑκατομμύρια φράγκων διὰ τὸν λιμένα τῆς Ροσσί και ἄλλο τόσα οὗτον τὸν λιμένα τοῦ Λοριάν. Ή εἰς ίχνους ἀπόδοσις τῶν λιμένων τούτων ἐτριπλασίσθη τότεν ὅλιγων ἔτῶν, χάρις εἰς τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων και τῶν λιμενάτων τῶν ἀπό τῆς Βρετανίας μέχρι τῶν Ισπανικῶν συνόρων.

Ἐπίσης, ιχθυόλιμνες παρόροιοι ὅμηρογρήθησαν εἰς πολλοὺς Εὐρωπαϊκάς χώρας, Ισιτεράρδος ως αναφέρει τὴν Οστανδήν εἰς τὸ Βέλγιον, τὸ Ούμερούδεν εἰς τὴν Ολλανδίαν, τὸ Εσπερζεργκ εἰς τὴν Δανίαν, τὸ Μπέργκεν εἰς τὴν Νορδηγίαν, τὴν Ἀλτώνα εἰς τὴν Γερμανίαν κλπ. Ο κατάλογος θὰ μακρύνει πολὺ, ὅταν ἐνσάφερο τοὺς ίχνους λιμένων τῆς Πορτογαλίας, τῆς Ισπανίας, τῆς Ἰταλίας και διαφόρων ἀλλων χωρῶν τῆς Ασίας και τῆς Ἀφρικῆς. Πρέπει, ωρίς, να ὑποτιμώσουμε, ὅτι μετεξύ τῶν νεών ιχθυόλιμνων, ποὺ σημειώνουν σημαντικὰς προόδους, ή Καζαμπλάκιας με τὴν Φεγγάριαν

αις είς τὸ Μαρόκον καὶ ἡ Μομπάξ εἰς τὴν Κεντα τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς κατέχουν έχουσαν θέσιν.

Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, μολονότι ἐκινήθσαν πολὺ ὄγρά εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιευτικῆς διοικησίας, ἐν τούτοις, χάρις εἰς τὰ μέσα ποὺ διαθέουν, ἀποτελείσαν τοὺς ἔργωποις καὶ ἐντὸς ὅλιγων, ἔτοντας ἀδημούργησαν τεράστιον ἀλιευτικὸν στόλον καὶ σπουδαίους ἀλιευτικούς λιμένας. Ἐκ τούτων ὁ σπουδαιότερος είνε τὸ ἰχθυόλιμνην τῆς Βοστώνης, ὃντος συγκεντρώνεται τὸ μεγάλα ἀλιευτικά, πόρος ἐξόρμων πρὸς τὴν Νέαν· ἦν, τὸ Λαμπράδην, τὴν Γροιλανδίαν κλπ. Ἀπό τὴν ὅλην πλευράν, πρὸς τὸν Ειρηνικὸν, σπουδαῖοι ἔξι ἵσου ἰχθυολιμένες είνε τοῦ Σάν Πέρδο, Σάν Ντιέγκο, Σάν Φρανσίσκο καὶ ἄλλοι. Κατὰ τὰς τελευταῖς πληροφορίαις, ἡ κυβερνήσις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀπέσαπταις νά βελτιώσῃ τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ λιμένος τοῦ Ἁγίου

ΙΧΘΥΑΓΟΡΑΙ.— "Οταν κάμψα μνείαν περὶ Ιχθυαγορῶν, δὲν ἐννοῶ, βεβαίως, τὰ υπηρισμένα προτήρια πολιότεροι Ιχθύων, ὅπως εἰς τὰς Ἀθῆνας, τὸν Πειραιά καὶ ἀλλοὺς πόλεις, ἀλλὰ τὸ Ιδρύμα, εἰς τὸ διόποιον συγκεντρώνται ἀπολειπτικά ὅλα τὰ προτίστοιν τῆς Λειαίας, μολις φάσσουν τὰ ἀλιευτικά πλοῖα. Εἴκι γίνεται ἡ πάλιν τῶν Ιχθύων καθεὶ προϊ εἰς δημοπρασίαν, ὑπὸ τὴν δημοσίου ἀττίλερουν καὶ τὸν Ἀλεγονίον τὸν Δῆμον, παρουσίᾳ τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας καὶ τῆς Ἀγορανομίας, κόπτονται τὰ φοροδογκά διπότους καὶ ἀμέσως κατόπιν τὰ φάριά... λιθεάδες, αἱ ποῦμε, αἱ καταπλακαὶ μεταπλακαὶ, μεταπλακαὶ εἰς τὰ ἀποκαταστάτα τὰ μόντα ἡ ἀνταποκαταστάται

εἰς τὰ φυγεῖα. Ἐκεὶ οἱ ἔμποροι τῶν διαφόρων περιοχῶν καὶ τῆς ἐνδοχώρας κάμηνους καθ' ἑκάστην τάξ ἀγοράς των, ἐκεὶ γίνεται ἡ συντηρησις τοῦ πλεονάσματος τῶν λιχνίων εἰς τὰ φυγεῖα καὶ ὅπο ἐκεὶ πραγματοποιεῖται ἡ ταχυτέρα ἀποστολὴ των εἰς τὸ ὄστερικὸν τῆς χώρας.

Η ίχναγορά είναι το χρηματιστήριον των ίχνων, καθορίζεται καὶ ἡ τρέχουσα τιμὴ των, σύμφωνα μὲ τὸν προσφορῶν καὶ τὴν ζήτησιν. Οἰδῆστε ποσότης ίχνων καὶ ἐν κομισθῇ εἰς τὸ λιμένα, αὐτὴ δυναται νὰ πωλήθῃ ἑντὸς διλήγων λιπτών. Ο φαρᾶς εἰσπράττει ἀμέσως τὸ ἀντίτιμον τῶν προϊόντων του, ὡς μεριστὴ τὴν προμηθείαν του 1/2 έως 2½% εἰπὲ τοὺς διοίκου ποσοῦ καὶ ὡς ίχνευμπορος κανονίζει τὸ ἐμπορικὸν τοῦ κέρδους. Τοιουτοπράσις κανεῖς δὲν ἀδικεῖται, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς παρ' οἶνην πεπλανισμένας συνθείσεις, ὅπου ὁ φαρᾶς είνει φόρου ποτηλής εἰς τὸν εμπανδηγό, δύσις του πραγματοποιεῖ τὸ ἀλίευμα εἰς ἔξειταλικας τιμας, διὰ νὰ τὸ μεταπλάση σκριπτών τον καὶ ἀπὸ τοὺς κράτους ὀδύνη.

τοις δρόσοις είνε νόι ικανοποιηταὶ οἱ φύη, οἵτινες νὰ προσέδουν τὴν παραγωγήν, κλασσοῦς, οἱ πρώτοις δρόσοι είνε νόι ικανοποιηταὶ παραγωγῆς, εἰνε εὐκολον νά ἑννονθωνται, διατὶ οἱ φωράδες μας εἰνε τόσον δυνατεῖς και συνεπῶν διατὶ ή ἀλίεις μας εὐρίσκεται εἰς την ἀλίκαιαν και προβληματικαν αὐτήν καταστασιν. Εἰνε ἀνάγκη πείγουσα νά προστεθῇ, πριν ὅτι ὀλα, η συμπαθῆς αὐτή τάξις τῶν φωδόνων μας, διά νά παύση η ἐκμετάλλευσις των ἀπό τους διομέσιων. Ο μόνος θετικὸς τρόπος είνες η ὄργανωνται ιχνιαστηρῶν, ὅπως εἰς ὅλα τα πολιτισμένα κράτη του κόσμου. Μάνων με αὐτῶν των τρόπων, οι ἀλίεις μας, οι ὄποιοι ἔκοπισαν νύκτας και ἡμέρας παλαίσιοντες πρός τα στοιχεῖα τη φύσεως και τάς κακοκαιρίες, θὰ δύνανται νά εισπράττουν τη δικαίων αμοιβήν των κόπων των.

Διά νά δώσων μιαν ξωντανήν εἰκόναν του τρόπου, καθ' ὅ διενεργεῖται η πώλησις

Τα πολιού έκκινουν από τὸν λιμένα διὰ τὴν τακτικὴν ὀλίγευστην ἔξορμησίν των, τὰ
ἰχθύους εἰς μίαν ἐκ τῶν κοινωτέρων ἰχθυσιορωών τῆς. Εὔρωπη, θὰ περιγράφω ἐν συν-
τομοῖς μίαν ἀπὸ τὰς καθημερινὰς σκηνάς του Βελγικοῦ ἰχθυολιμένος—ἰχθυσιορωών τῆς
Αὐστάνθης.

τα ποιητικά έργα των αρχαίων Ελλήνων, τα οποία μεταφέρθηκαν στην ελληνική γλώσσα, ήταν μερικά δι’ άλιγας ώμερας, τα δέ μεγαλύτερα διά περισσότερα. Όταν περασθεὶ¹ η ἐκπροτεια² των, ἐπιστρέψαν εἰς τὸν λίμενα, κατὰ προτίμησιν τὰς βραδυνάς ώρας καὶ ἔγγραφονται με τὴν σειράν των εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον. Μόλις τὸ πλοῖον στερεώθη³ τὰς δεστές του εἰς τὸ κρηπίδωμα, ὀρχίζουν ἀμέσως οἱ προετοιμασίαι διε τὴν ἐφόρτωσιν τῶν ιχθύων. Η ὑπέρεσια, η ὅποια προμηβεῖ τὰ πανέρια—καλάθια, βάθια μεταφέρει ἐπὶ τόπου ὃς σητηθούν ἀπὸ τὸν πλοιάρχον καὶ βάθιστη⁴ η διαλογή τῶν φαριών καὶ η τοποθέτησις των κατὰ ποιότητα. Τὰ κάνιστρα εἰνὲ ὅλα ὄμοια καὶ κατὰ σκευασμένα διά νέα χωρέσσων πενήντα κιλὰ ιχθύων ἔκστον. Οὕτω, η καταμέτρησις γίνεται εὐκολώτερον καὶ μόλις περιθωτὴ⁵ η ἐφόρτωσις καὶ μετρηθοῦν τὰ πανέρια, οἱ ἐνδιαφερόντες γνωρίζουν, διτὶ τὸ ἀλίευμα ἀνέρχεται εἰς διακόσια—τριακόσια—πεντακόσια ἡ χιλιά φέρ⁶ εἰπεν πανέρια, τῶν πεντήντα κιλῶν. Τόσα ἀπὸ τὰ πρώτα φάρια, ἔσσα ἀπὸ τὰ δεύτερα καὶ τόσα ἀπὸ τὰ τρίτα. Τὸ μεγάλη κορμάτισ, δηλαδή τα χορτά φάρια, παλούνται κατὰ τεράξιον, ζηζίζουνται ιδιαίτερως.

ξειριπτικὸν τὸ θέαμα τῆς ἐκφορτώσεως πολλῶν πλοίων ταύτοχρόνως κατὰ μῆκος τῶν κρηπτιδιώματος. Εἰς τάς ἑπτά τὸ πρώι ἀνοίγει ἡ ἰχθυσιγγά καὶ τοῖς πάνερι μεταρρυθμοῦσι εἰς διά νά τοποθετήσουν ἐμπροσθεῖ τοὺς ἰχθυσιγγικοὺς γραφεῖον. Εἰς τάς 8 ὥριζει καὶ δημιουρσία καὶ πώλησις διενεργεῖται κατὰ σειρὰν ἀφίξεως τῶν πλοίων. Ὁ διοιλαζτὴρ (στοκέρ), ἀφοῦ ὄνταγειλὴ τὸ δόνυμα τοῦ πλοίου καὶ τὴν περιοχὴν εἰς ἣν τοῦτο ἥλιεσν, ὥριζει τὴν πλωπόν κατὸ ποιότητα, φωνᾶσσιν τὴν τιμὴν ἐπειδὸν πρὸς τὰ κάτω. Π.χ. φωνάζει εἴκοσι πανέμρια γλώσσες ἢ πενήντα πανέμρια βακαλάσσες,, λέγει τὴν μεγαλύτεραν τιμὴν καὶ βαθμόντων κατὰ μονάδας κατέρχεται. Οι πέρι εὐρισκόμενοι ἀγόρασται, σύμφωνα μὲ τάς ἀνάγκας των καὶ τὴν πελατείας των, ὑπολογίζουν ποιῶν τιμὴν πρόπει νὰ προσφέρουν καὶ εἰς τὴν καταλλήλον στιγμὴν σηκώνουν τὸ χέρι. Ἡ πράξις κατακυρώυται εἰς τὸν ἄλφα ἢ δῆτα ἀγοραστὴν, δύσις ἀμετών οὐ φροντίσει νὰ παραλάβῃ τὰ πανέμρια. Είναι δὲ τοσοῦ συνεπεῖς καὶ τίμοι εἰς τές συναλλαγὰς των, ώστε ποτὲ δὲν γίνονται λάθη. Ἐκεῖ δὲν χωρεῖ...εἰκάσια λάθος δὲ έσφαλμένον ὑπολογισμὸν ἡ μετενόσησ, αἱ κυρώσεις είνειν ὀυστηραὶ καὶ δὲ τυχόν δυστροπῶν χάριν γιαὶ πάντα τὴν ὑπόληψιν του. Σημειωτέον, οὐτὶ κοντά εἰς τὸν διαλαλητὴν εὑρίσκεται ὁ ἀστύστρος, ἔνας ὑπάλληλος τῆς ἰχθυαγορᾶς, ὄντι προσωπεύων τὸν Δῆμον, ἔνας τῆς Ἀγορανομίας, ἔνας ὑπάλληλος τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας καὶ δύο ἀστυνομικοῖ.

Μετά μιαν τὸ πολὺ δύο ὥρας, ὅτα τὰ φάρια είνε πουλημένα καὶ φορτωμένα εἰς τὰ ἐπὶ τούτων βαγόνια, διὰ νο μεταφερθούν εἰς τὸ ἑστερικὸν. Οἱ φαρός ἡ δὲ φορτι-
στῆς ἀλιείας, ποὺ παρακολουθούν τὴν ἀγόραπολιστίαν, μόλις ἀκούσουν τὸ ἀδρούσμα
τῆς πωλήσεως τοῦ ἀλιεύματος τῶν, πηγαίνουν εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ μεσίτου, περι-
μένουν δίλγια λεπτά διὰ να γινεῖ ὁ λογαριασμός ἔδυνα, φόρους κλπ., καὶ εἰσπρά-
τησον τὰ ἀλιών τοῦτο τὸ πωλήσαντον, μηδὲν δεσμεύεται καὶ καμινάει.

τουν το οπικον ποσον τη πωλησης, χωρις... δερεσδεια και καγωγεις! Εις αλλας Εωραιοπικας ιχυνογορας η τοπωποις γινεται δια πλειστηριασμου, δηλαδη εκ των κατω προς τα ανω. Εις την εποχην της ρεγγας, της σαρδελλας και αλλων μεταναστευτικων ιχυων, όποταν καταφθανουν εις τον λιμενα τερποση φορια, η παλησης διενεργειται με κινηταριστρηπη ταχυτητα. Χιλιαδες κιλων έκφορτωνται, πουλουνται και μεταφερονται εντος διοιγεων αρων. Ο συνδυασμος ιχυνομενος και ιχυνογορας επι των κρηπιδωμάτων, με πρεπειστον των σιδηροδρομικων γραμμων, έδεισε την τελικη θρησιν εις την θηριωση με μεγαλους κεντρων Δυρραγοπλαριδιας ιδιων μηνηιν κριτην, που αποτελεσμα εις την καταστρεψη των διαφορετικων βιολογικων

έργων και συντελεστών εις την καταπλήκτικη ανατυπών της αλειπτικής διορχήσας. Αύτά έν συντομία διὰ τούς ιχθυόμενάς και τάς ιχθυαγόρας. Θά γεννηθεί, δέσια, τὸ ἐρώτημα καὶ ἡ ἀπορία: Ποιῶν σχέσιν ἔχουν αὐτά τὰ κολοσσιαῖς ἔργα, ποὺ ἀνάφερον καὶ τοὺς ἐποιήσαντας ὑπέργοιο ποσό, μὲν τῷ πορῷ ἡμίν ἐγκατάστασιν ιχθυοκάτιον; Ἐχουν καὶ παρασέων, μάλιστα! "Ολοὶ οἱ ιχθυόμενες ποὺ ἀνέρεψαν, πριν γίνουν ἀξιόλογοι, ησαν μικρά χωριούδακια φαρόδων ἢ ἀνεν σηματίας μικρολίμνεων. Αι πρόσδοι των εποιήσασθαι βαθυδόν, σι εγκαταστοσίες νύξησθαν συν τῷ χρόνῳ νέαν κρηπιδωμάτων προστεθάσαν, σταν παρεπηρῆ ή σύνθησαν τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος και γενικός δῆλη ἡ ἐπέκτασις προσθρόδοθι πρὸς τὸ έκαστοτε ὄνταγκας. Ή ἀρχή, λοιπόν, ἔγινε ἀπό τίποτε σχέδιον. Οὔτε ὀμηρικανίκη δομεῖα ὑπῆρχε τότε, οὔτε σχέδιον Μαρσάλ διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν. Εύρισκομεθα, ἐπομένας, ἐνώπιον πολὺ εὐνοικωτέρων ὅρων διὰ τὸν δημιουργόν ιχθυόμενός εἰς τὴν χώραν μας, διὰ νὰ μη πεποιηθούμενός είναι ὁρίσκος διοιτίσθεντας ἀφέται χρημάτα διὰ τὰ βασικά ἔργα. Ο Πειραιεὺς εἶνε ἀπολύτως ἐνδειγμένος διὰ νὰ μετατραπῇ εἰς ιχθυόμενα πράττεις γραμμής και νὰ καταστῇ σύν τῷ χρόνῳ, ὁ σπουδαιότερος τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου εἰς τὸ εἰδός του.

Αλέγω λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, δὲν ἔννοω διὰ τὴν περίπτωσιν ποὺ μᾶς ἀπασχολεῖ τὸν κυριώς τοῦ ἐπίνειου λιμένα ή προδιλμένα, ὅλλα πλησιοχώρους ὄφρους ή λιμενισκους, οἱ δηποιοὶ εἰναι ἀτόλυτας κατάλληλοι με μικρὰ σχετικώς διατάνος νά μετατρόπουν εἰς ἔχουνοι μένοντας, δηπο νά πλησιάζουν όλα τὰ ἀλιευτικά πλοία της περιοχῆς καὶ δηπο νά συγκεντρωθῇ ἡ περὶ τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν κίνησης. Ἰχθυοκακές δύνανται νά γεγκατασταθούν εἰς όλας της χώρας μας περιοχές, δχι ὅμως καὶ εἰς τὸν Πειραιῶν

Έχομεν ἀπόλυτον ἀνάγκην ἰχθυοιλιμένος, ἰχθυαγορᾶς καὶ ὅλων τῶν συναφῶν ἐγκαταστάσων, ὡς προανέφερα. Οἱ Πειραιεῖς καὶ ἡ περὶ τοῦ ζώνη, εἰνὲ ὅλως ἑνδειγμένος διὸ τοιαύτης φύσεως ἐγκαταστάσεις. Ἔπειδὴ δὸ τζήπτα ματὸ δὲν ἔξαντείται μὲν εἴναι συνοπτικὸν σφημένω μόνον, θὰ ἐπανέλθω ἐπ' αὐτῷ εἰς τὸ προσεχὲς καὶ δὰ πειργῆσω τοὺς λόγους, διὰ τοὺς σποιός πρέπει νὰ ἀποκτήσωμεν ἰχθυοιλιμένα καὶ νὰ υποδειξί ποιοιστοὺς πρέπει, κατὰ τὴν γνώνην μου, καὶ ὡς εἰς οὐτῆς τοιαύτης της δυνάμεως τῶν πραγμάτων, νὰ ἐγκαταστῇ. Ή θὰ ὄργανωθῃ ἀλειπτικὴ διοικητικὰ εἰς τὴν Ἑλλάδα, η δχι. Μέσος δρος δὲν χωρεῖ. Εάν ναι, αἱ κατεύθυνσεις εἰνὲ σαφῶς χαραγμέναι καὶ δεν ἐπιδέχονται ἀμφιταλαντεύσεται. Εάν δχι, θὰ τὸ ρίζωμεν μοιολατρικὸν εἰς τὴν τύχην.

«Τύχην ἔχεις, ἄνθρωπε, μὴ μάτην-τρέχης,
εἰ δ' οὐκ ἔχεις ΚΑΘΕΥΔΕ, μὴ κενώς πόνεις

КОЛЛЕКЦИЯ КОМПЛЕКСА



Αἴγυπτος

Τὰ διόδια τοῦ Σουέζ

Οι Αμερικανοί ἐφοπλισταὶ ἔχουν ἀποδυθῆ, ἐν συνεργασίᾳ μετ' ἄλλων ζένων συναδέλφων των, εἰς τὴν προσπάθειαν περιορισμοῦ τῶν εἰ-
πραττομένων δικαιωμάτων ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν τῆς Διώρυγος τοῦ Σούελ.
Τούτουν εἴς σχετικήν ἀνάκοινωσιν των, διτὶ ἡ οἰκονομικῇ κατάστασις
τῆς ἐταιρίας ἐπιτρέπει τὴν ἐπίδικαιομένην μείωσιν, ηπειρὶ ἀλλοὶ τῆς διώ-
ρυγος.
Εἰδότε τούτην τὴν ἀνακοίνωσιν τῆς Διώρυγος τοῦ Σούελ

Εἰς ἀπάντησιν τῆς ἐφοπλιστικῆς ταύτης ἀξιώσεως δὲ Γάλλος πρόεδρος τῆς ἑταίριας ἐδήλωσε κατὰ τὴν τελευταίαν εἰς Παρισίους γενικήν συνέλευσιν τῶν μετόχων αὐτῆς, οὐτὶ πρὸ πάσας της συζητήσεως τοῦ αἵτηματος θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ δύνιν, διτὶ διαρκούντων τοῦ πολέμου δὲν κατεβλήθη μέρισμα εἰς τους μετόχους, καθὼς καὶ διτὶ ἡδη ἡ ἑταίρια προβαίνει εἰς ἔξαιρετικῶς διπλανῆρας βελτιώσεις τῶν Ἑγκαταστάσεων της διώρυγος. Ἀνέφερεν ἀκόμη δὲ ὁ ὅμιλος, διτὶ ἀπὸ τῆς 15ης Ἀπριλίου ἐξ Ἐπαυσεων εἰσόπτρατομενού τὸ δικαίωμα διοδίων διὰ τοὺς ἐπιβάτας, ινα ἀκριβῶν ἐλαφρύνθη πως, τὸ κόστος τῶν διελέυσεων.

Οι Αμερικανοί επόπτησαν τούς τους λόγους για την απόφαση της διώρυγας κατά το 1949 που έφθασε τα 10.420 διελεύσεις, με μίαν ρητορικότητα 68.862.000 τόνων νέτ. «Υπήρξε τούτο ένα ρεκόρ, είς την έπιτευξιν του όποιου ή συμμετοχή των διευθυντικών άναφερεται ώς έπτακις άνωτέρα, έναντι του 1938. Παραλλήλως τό βάρος των δικαιοσύνην διά τη διώρυγας φορτίων κατά το 1949 έφθασε τα 61 έκατομμύρια τόνων και ήτο ημένης κατά 24 % έναντι του 1948. «Αφ' έτερου, αἱ εἰσόπρατες τῆς ἐπαρισίας κατά τὸ παρελθόν ἔτος ἔφθασαν τὰ 25.936. 945. 898 φρ., μὲ αὐξησιν 48% έναντι του 1948, καὶ δέ διπλάνι αὐτῆς ἀνήλθον εἰς 11.040.238.698 φρ. καὶ ήσαν κατά 81% ημέναι, έναντι του 1948. «Η αὔξησις αὐτῆς τῶν δαπανῶν ὠφείλετο κυρίως εἰς τὴν ὑποτίμησιν τοῦ γαλλικοῦ φράγκου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ἐπιτελείου τῆς διοικήσεως καὶ τῶν υπηρεσιῶν τῆς Διώρυγος. «Ἐπίσης καὶ ἡ πρὸς τὴν αίγυπτιακὴν κυβέρνησιν ἐπίχορηγησις ημένη ήταν 300.000 λιρῶν Αίγυπτου εἰς 7% ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων κερδῶν.

από 300.000 λιρών Αιγυπτίων είναι 7% επί των ακαθαριών κερδών.
Συμφώνως πρός τὸν ἰσολογισμὸν τῆς ἔταιρίας του ὕστη, 1949, τὰ διατεθέντα πρὸς διανομὴν κέρδῃ ἐθίσσαν τὰ 14 δισεκατομμύρια φράγκων, μετὰ δὲ τὴν ἀφάρεσιν ὠρισμένων προβλέψεων πρὸς ἀπόδεσιν, ἀνάνεωσιν ἐγκαταστάσεων, πληρωμὴν φόρων κλπ. Διενεμήθησαν εἰς τοὺς μετόχους 8 ½ δισεκατομμύρια φράγκων, ἥτοι 7.500 φρ. κατὰ μετοχήν. Θά πρόπτη ακόμη να προστεθῇ εἰς τὸ ἀνωτέρω μέρισμα καὶ ἔνα ποσό

Θα πρέπει ακομή να προστευθεί εις το ανώτερο μερίσμα και ένα πούσον έκ 1.200 ρου. κατόπιν μετοχήν διά τους ίδρυτικούς τίτλους. Τό διαθέσιμον πρὸς διανομὴν ποσὸν ἀνῆλθεν οὕτω — μετατρεπόμενον εἰς δολάρια — εἰς 24 ἑκατομμύρια δολλ. διά τὸ 1949, ἔναντι 22 κατού. δολλ. διά τὸ 1948.

Η διοίκησης τῆς ἑταῖριας ἀφ' ἔτερου προβάλλει ἀκόμη ως ἐπιχείρησμα διὰ τὴν μη ἔκπτωσιν τῶν διοδίων, ὅτι τὸ προνόμιον τῆς ληγεῖ τὸ 1968 καὶ δῆτα θὰ ἐπρεπε ἔως τότε ἡ ἑταῖρις νὰ χρησιμοποιήσῃ κάθε διαθέσιμον πρὸς διανομὴν ποσόγυ, διὰ τὴν ἀπόσθεσιν τῶν ἔγκαταστάσεων της, ἀλλὰ καὶ τὴν ρευστοποίησιν, εἰς δυνατόν, κάθε ἐνεργυτικοῦ στοιχείου τῆς ἑταῖριας, προκειμένου η Διώρυξ νὰ περιέλθῃ εἰς τὸ Αίγυπτιακὸν Κράτος.

Ἀργεντίνη

Πρὸς ὑποστήριξιν τῶν ἀπεργῶν

Μετά τὸν ἀπό μηνῶν, ἦδη, διαφημίζομεν παρὰ τῆς «Διειθουσῶν τῶν Μεταφορῶν» ἀποκλεισμὸν τῶν παναμαξιῶν πλοίων, μίσ αλλη σημαῖα ἀπειλεῖται, ἦδη, νά ύποστη τὰ δεινὰ τὸ μηποκοτάζ. Πρόκειται περὶ τῆς 'Αργεντινῆς. Ή «Διειθῆς τῶν Μεταφορῶν», προκειμένου νά ύποστηρηται ἀπέργουντας 'Αργεντινούς καυτεργάτας καὶ λιμενεργάτας, προηλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νά ἀποκλείστη εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τὰ υπότιμα σημαῖα τῆς 'Αργεντινῆς πλοία, χωρίς, χωρίς, καὶ νά καθορίστη εἰσέστι τὸν χρόνον καὶ τὸν τρόπον ἐφαρμογῆς τοῦ ἐν λόγῳ «επτούσικοτάζ». Κατὰ τηλεγραφικὰς πληροφορίας ἐκ Στοκχόλμης ή «Ενωσις» τῶν Σουηδῶν ἔργωνται μεταφορών, ύπεικουσα εἰς τὴν διασταγὴν τῆς «Διειθουσῆς», δὲν θὰ προβαίνῃ ἀπό τοῦ ἔρχουμενον μηνὸς εἰς τὴν ἑκόρωσταν τῶν ἄσοντινῶν πλοίων τῶν καταπλεόντων εἰς τοὺς σουηδικούς λιμένας,

Γερμανία

Δοδοτροιότες χαμπρυόρεων

Ἐπ πλήρει ἀπόδοσί τε τελούν τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα τοῦ Βέζερ. Αἱ εἰς χεῖρας τῶν παραγγελίαι ἔχουν διασφαλίσει τὴν ἀπασχόλησίν των μέχρι τοῦ προσεχοῦ φθινόπωρου. Τὸ μεγαλύτερον ἐν τῶν διὰ γερμανικοῦ λ) σμὸν ναυπηγείων πλοίων ἐν τῷ «Ἀργκενφέλξ» 9.000 τ. δ.ώ., διὰ τὴν ἔταιρον «Χάνον». Τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόῦδη» ἔχει ὑπὸ ἐπισκευὴν εἰς τὰ Ιδιόκτητα ἐν Μπρεμερχάφεν ναυπηγεῖα του δώδεκα σκάφη, ἐν τῷ ὅπιοις των 6 διὰ ἕνον λογαριασμῶν. Τέλος τὰ ἐν «Αμβρούργῳ ναυπηγεῖα κατασκευάζουν διὰ λογαριασμῶν τῆς «Αμδουργοαμέρικαν» δύο μότορσίπες τῶν 7.200 τόννων, δόσον δηλαδὴ είνε τὸ ἀνώτατον ἐπιτρεπόμενον δρίον μεγέθους. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη προορίζονται διὰ τὴν γραμμὴν τῶν Λατινῶν «Ινδῶν».

Πέραν της άγνωτέρω έργασίας, η γερμανική ναυπηγική βιομηχανία έ

λαβε παρὰ τῶν ἀρχῶν κατοχῆς τὴν ἄδειεν, ὅπως συνάψῃ συμφωνίας διάτην κατασκευὴν 24 ὕκειντορῶν στακάδων διὰ λογαριασμὸν ἔξενων χορῶν. Αἱ παραγγελίαι προέρχονται ἀπὸ τὴν Γαλλίαν, Βραζιλίαν, Σουηδίαν, Νορβηγίαν, Ἐλβετίαν, Σιάμ καὶ Ἀδεν. Ἐπὶ τῷ βάσει, ὡς γνωστόν, τῶν ἐν ισχύι συμμαχικῶν περιορισμῶν, οἱ Γερμανοὶ ναυπηγοὶ δένουν τυχάνουν εἰδίκης ἄδειας, δασκάκις πρόκειται ν' ἀναλάσσουν τὴν ναυπηγίην πλοιών, πέραν τῶν καθωρισμένων δρίων ὡς πρός τὸ μέγεθος καὶ τὴν ταχύτητα αὐτῶν.

‘Ηγωμ. Πολιτεῖαι

Ναυτιλία και σχέδιον Μάρσαλ

Από της έναρξεως της έφαρμογής του Σχεδίου Μάρσαλ και μέχρι τέλους 'Απριλίου έ. έ. αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι έδωθησαν έμμενως τάς μετεχουσάς του σχεδίου εύρωπαικά χώρας μὲν ένα συνολικόν ποσὸν 104.300.000 δολαρίων πρός άνασυγκρότησην της 'Εμπορικής του Ναυτιλίας. 'Η βοήθεια αυτή παρεσχέθη εἰς την Γαλλίαν, την Γερμανίαν, την 'Ιταλίαν και την Ελευθέραν πολιν της Τεργεστίς. Αι Κυβερνήσεις τῶν ἐν λόγῳ χωρῶν ἔλαβον, πράγματι, την έξουσιοδοτησιν νά ἀποσύρουν ἀπὸ τας δι' αὐτὰς προοριζόμενας πιστώσεις τὸ ἀνώτερον ποσὸν. 'Η Γαλλία έδιπλανησεν ἐν δόλῳ 71. εκατομμυρια δολαρίων διὰ τὴν καυτιλίαν και τὴν ἀλιείαν της ἀπὸ τὰ διαθέσια του σχεδίου, η Γερμανία

τιλιαν και την αλειαν την απο τη σιδερωστικη του οχευση, η εργασια
12.2, ή 'Ιταλια 8.5 και ή Τεργέστη 12.5 έκαποτυμηρια δολλαριον.
Η σχετικη ανακοινωσι της E.C.A. δεν καθοριζει κατα ποιον μετρον
παρεσχεθησαν αμεσοι πιστωσεις εις δολλαρια δια την ευρωπαϊκη ναυ-
τιλικη ανασυγκρότησιν και κατα ποιον μετρον αι ναυτιλιακαι ή αι
ναυπηγικαι επιχειρησεις της Ευρώπης ήδην θησαν ν' αγορασουν υλικά
και ξεροτηματα απο τας Ηνωμένας Πολιτειας. Φαίνεται, πράγματι,
ότι πλειοτα δσαι ευρωπαϊκαι επιχειρησεις έχρημασιδοτηθησαν δι' α-
μεσου άφωνης ει του Σχεδιου Μάρσαλ προς απόκτησιν υλικου και έφο-
διων δια την ναυπηγησι σκαφων ή δια την αποκαταστασιν των ναυ-
πηγικων έγκαταστασεων.

Τὰ διόδια τοῦ Παναμᾶ

¹ Από έτών άγωνίζονται οι Αμερικανοί έφοπλιστι, διά νά έπιτυχουν ένα περιορισμένα τών εισπραττομένων παρά τής διώρυγος τού Παναμά δικαιωμάτων. Τελευταίοι ή οι αμερικανική κύβερνησης προέτεινε, όπως συμμετάσχη και αυτή εις τὸ κόστος διαχειρίσεως τῆς διώρυγος, δύσον άφορά τάς δαπάνας τάς άναφερομένας κυρίως εἰς τὴν ἀμύναν αὐτῆς. Σχετικὸν μάλιστα νομοσχέδιον τελεῖ ηδη ὑπό τὴν κρίσιν τοῦ Κογκρέσου.

Οι έφοτλισταί, τούνκαντίον, ἐπιμένουν δπως τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον καταβάλλει τὸ μίσιον, τούλαχίστον τοῦ κόστους συντηρήσεων καὶ βελτιώσεως τῆς διώρυγος. Ὁ παρόστιπος, διὰ τοῦ ὑπὸ ἔγκρισιν νομοσχεδίου προβλέπεται, δπως τὰ πολεμικὰ σκάφη, καὶ γενικῶς τὰ κρατικά πλοῖα, καταβάλλοντα διόδια, δσάκις χρηστιμοποιούν την διώρυγα, ἐκ δῆ της ἔφαριμογς τοῦ μέτρου θέλει προέλθει ποιοὶ τις Ἐλλαφούντις εἰς τὰ ὑπὸ τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν καταβαλλόμενα δικαιώματα.

Διὰ τὴν γραμμήν Βορ. Ἀτλαντικοῦ

"Ενα δεύτερον «σώμπερ λάίνερ» τῶν 60.000 τόνων, δημιου πρὸς τὸ ήδη κατασκευαζόμενον εἰς τὸ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούς, θεωρεῖται παρὰ τοῦ ὑφυπουργοῦ τοῦ Ἐμπορίου διὰ τὰς ἀπὸ μεταφοράς στρατηγοῦ. Φλέμιγκ, πρώτην προεδρού τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», ὡς ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν. Ἐτὶ πλέον, ἔνα δεύτερον υπέρβακεάνιον, τυπου «Αμέρικα», τῶν 26.000 τόνων, θέλει συμπληρώσει τὸ δίκτυον τῆς ἐκ Νέας Υόρκης τακτικῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ πρὸς τὴν Εὐρώπην.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω δηλώσεις προέβη ὁ κ. Φλεύρικ, καθ' ὃν χρόνον, ἐπί-
βανοι τοῦ λάινερ *[Αμερικά]*, ἐπέστοιχεν εἰς τὰς *[Η]νωμένας Πολιτείας*
ἐκ τοῦ ταξιδίου του ἀνά τὴν Εὐρώπην, ὅπου ἐπεικέθη τὰ κατά χώρας
ναυπηγεία καὶ — ὡς ὡμολόγησεν — ἔξεπλάγη ἀπὸ τὴν ἐντονού δρα-
στηριότητα τῶν, ἐν συγκρίσει προς τὴν ἐκπτωσιν πού ἐμφανίζει ἡ αμε-
ρικανική ναυπηγική βιομηχανία.

«Υπῆρξε δι' ἐμὲ — εἶπε — θιλιερὸν τὸ θέαμα τῆς ναυπηγῆσεως εἰς
τὴν *[Αμερικά]* διὰ λογαριασμὸν *[Αμερικανῶν* ἐφοπλιστῶν τριῶν μεγά-
λων δεξαιενοποιίων, καθὼς ἐπίστης καὶ εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεία
δύο μεγάλων φορτηγῶν. Τὸ χαμπλὸν κόστος τῆς εὐρωπαϊκῆς ναυπηγι-
κῆς παραγωγῆς είνει ἀναμφισβήτητον, ὅτι θέλει προσελκύει καὶ ἄλλας
ἔργων πετεστατικάς εἴναι τὰς σύνοπταν διανομές.

Τὸ λάϊνερ «'Ιντεπέντενς»

Τό καθελκυσθὲν ὑπέρωκεάνειον «'Ιντεπέντες» τῶν 26.000 τ. γκρός, τῆς «'Αμερικαν «Εξπόρτ Λάϊν», θεωρεῖται ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς κυκλουσὶ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ὡς ἔνα νέον σύμβολον τῶν συγχρόνων μεθόδων διὰ τὴν ἀσφαλείαν τῆς ναυσιπλοΐας. Οἱ σχεδιασταὶ του ἔνεσμάπτωσαν εἰς αὐτὸ κάθη ύψιστάμενον παράγοντα ἀσφαλείας ὑπαγορευόμενον ἀπὸ τὰς νεώτερας ἐπιστημονικὰς κατακτήσεις καὶ ἐδίπλασιασαν τὸν σχετικὸν ἐπαντακτικὸν τοῦ μὲν ἔργοντα καὶ ἀσφαλεῖας

κον εξπόλισμον του με εσφράγιστα αφανείς.
· Ή έξαντληκή καὶ λεπτόλογος πρόνοια διὰ τὴν πρόληψιν πυρκαϊᾶς καὶ διὰ τὸν ἔλεγχον αὐτῆς ἀποτελοῦν τὰ πλέον κεφαλαιῶδους σημασίας μέτρα. · Ότα τὰ διαχωρίσματα τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἐπίπλωσις τῶν διαμερισμάτων τοῦ κατεσκευάσθησαν ἀπό ὄφελτα ὑλικά, ἐνώ διαὶ αἱ καθοδοὶ τοῦ πλοίου ἀπό τοῦ ἐνὸς κατάστρωματος εἰς τὸ ἄλλο καὶ διοὶ οἱ κοινούρηστοι τοῦ χώροι περιβάλλονται ἀπό στεγανά κατὰ τὰ πυρκαϊᾶ διαχωρίσματα, μὲ θύρας ἔλεγχομένας διὰ τὸν ἐντοπισμὸν τοῦ πυρός.

Τὸ σκάφος χωρίζεται εἰς ἑπτὰ κυρίας ζώνας, ἐκάστη τῶν ὅποιών προστατεύεται ἀπὸ χαλύβδινα διαφράγματα, ἄτινα καὶ καλύπτονται ἀπὸ εἰδίκας ἑναντίου τοῦ πυρὸς ὥλας. Αὐτόματοι ἔρευνται τῆς πυρκαϊάς ἔχουν ἕγκαστασθή ἀκόμη καὶ εἰς τὰς ἀπότερας γνωνίας τοῦ σκάφους, τὸν δὲ ἐλεγχον τοῦ ὅλου τούτου προστατευτικού συστήματος θὰ ἔχῃ ἀναλόβη ἡνακτικὴ ποκημένον κατὰ τοῦ ἐπικαίας κινδύνου προσωπικοῦ. Προστίθεται, διτὶ οἱ διὰ τὸ φορτίον χῶροι καὶ τὸ λεθιστάσιον προφυλάσσονται ἀπὸ εἰδικὸν σύστημα ταχυτάτης κατασθέσας τῆς πυρκαϊάς.

Τὸ ὅλον σκάφος διαιρεῖται εἰς 15 στεγανὰ διαχωρίσματα καὶ προστατεύεται ἀπὸ διπλὰ διπύθμενα δικόντα καθ' ὅλον τὸ μίκος τοῦ πλοίου. Φέρει δύο ἀνεξάρτητα μηχανοστάσια χωρίζονται ἀλλήλως μὲ υδατοστεγεῖς διάφραγμα, εἰς τρόπον ὥστε τὸ πλοίον νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιῇ τὸ ἔνα μηχανοστάσιον τοῦ, ἐάν τὸ ἔτερον ἦθελε τεθῆ ἐκτὸς ύπηρεσίας. 'Ο ἐλεγχος ἀφ' ἑτέρου τῆς πηδαλιούχιας τοῦ πλοίου ἔχει ὑπὸ οἰσανθῆποτε περιστασίαν διαφασιούθη.

Σημειούται, ἀκόμη, διτὶ μεταξὺ τῶν ἀλλών παραγόντων ἀσφαλείας καταλέγονται καὶ τὰ ναυαγοσωστικά μέσα τοῦ πλοίου, περιλαμβάνοντα 10 μεγάλας ἀερίου σωστικά λέμβους, δύο ἔτερας μηχανοκίνητους καὶ εἴκοσιν εὐρυτάτους σχεδίας. Τὰ ὄπικα, ἀπότελος, ναυαγοσωστικά μέσα εἰναι ἀφοῦνα δι' ἔκστασην ἐπιβάτην, ἐνῷ καὶ τὰ συστήματα ἀπικοινωνίας ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρου τοῦ πλοίου μέχρι καὶ τοῦ καταστρώματος τῶν λέμβων εἰναι ἀρτία ἀπὸ τὰς πλεύρας.

"Ἄς σημειωθῆ ἀκόμη, ὅτι τὸ «Ιντεπέντες» εἶναι τὸ πρώτον πλήρως ἐφωδιασμένον μὲ τεχνητὸν ψυχρὸν καὶ θερμὸν ἀερισμόν. 'Η ταχύτης του θὰ εἶναι 25 μίλ.

Αἱ πολεμικαὶ μεταφοραι

Αἱ ἐπιχειρήσεις τῆς Κορέας ἔφεραν ἑπτὰ τάπτητος ἐν 'Αμερικῆ τὴν συζήτησιν περὶ τῆς ἐπαρκείας τῶν πλωτῶν μεταφορικῶν μέσων καὶ τῶν τιθιανῶν ἀναγκῶν ἐν περιπτώσει ἐπεκτάσεως τῶν ἔχθροπραξιῶν. Μία ἔρευνα διὰ τὰ ψυιοτάμενα σκάφη — ἔξαιρεστα τῶν ἔντερης τελουντῶν μεταγωγικῶν καὶ ὑπερωκεανῶν — διεπιστώσων, διτὶ τὰ παραπλησμένα σκάφη τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας, ἀτίνα διαθέτουν σήμερον αἱ 'Η-νωμέναι Πολιτεῖαι, ἀνέρχονται εἰς 275.

Τὰ πλοῖα ταῦτα διαθένται νὰ μεταφέρουν ἀνέτως 350.000 στρατιωτῶν ἐν πλήρῃ ἔξοπλισμῷ. Εἶναι ταῦτα παραπλισμένα εἰς ἑπτὰ ἀγκυροδόλια τοῦ 'Ατλαντικοῦ, τοῦ Κόλπου καὶ τῶν ἀκτῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ, τὰ περισσότερα, δῆμος, ἐξ αὐτῶν εὐρίσκονται εἰς Τζέμις Ρίβερ τῆς Βιρτζίνιας. Πλείστα δοτα, γνωστὰ πρὸ τοῦ πλοέμου, ἀμερικανικά 'Ελλίνερς, συγκαταλέγονται μεταξὺ τῶν παραπλισμένων τούτων σκαφῶν.

Τὸ μεγαλύτερον εἶναι τὸ «Γεωργίος Οὐδαίγκτων» 23.000 τ. γκρός, ναυπηγήθεν ἐν Γερμανίᾳ τὸ 1908, ἔργασθεν ἑπτὰ δεκαετίαν εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ ὑπὸ τὴν γερμανικὴν σημασίαν καὶ περιελθὼν εἰς τὰς 'Η-νωμένας Πολιτεῖας, ὡς λεία πολέμου, μετὰ τὸ πρώτον παγκόσμιον πλοέμον. Δεύτερον κατὰ σειρὰν μεγάθευσθαι ἔρχεται τὸ «Ἐντμουντ 'Αλεξάντερ» 21.000 τ. γκρός, ἐν συνεχείᾳ δὲ τὰς 'Εριπάμπτικα καὶ «Πρέζιντεν Γκράντ», ἀτίνα κατ' ἀμφοτέρους τοὺς πολέμους ἔχρησιμοποιήθουν ὡς μεταγωγικά.

Πλείστα δοτα, ἀκάταλλη σκάφη ἀνήκουν εἰς τὴν «Ντόλλαρ» καὶ τὴν «Πρέζιντεν Λάιν», ἀρκετὰ δὲ καὶ τὰ ἀκτοπλοϊκά λάινερς, ἀτίνα θεωρούνται μὲν ὡς ἀκατάλληλα διὰ τῶν μεταφορῶν ἐπιβάτων, εἶναι, δῆμος, ἀρτίως διεσκευασμένα διὰ τῶν μεταφορῶν στρατευμάτων.

Καναδᾶς

Θὰ διακοποῦν αἱ ἐπιχορηγήσεις

'Ο ὑπουργὸς τῶν Μεταφορῶν διμιλῶν πρὸ δημερῶν ἐνώπιον τῆς Βουλῆς εἰς τὴν 'Οπτάβαν ἐδήλωσεν, διτὶ η Κυβερνήσις δὲν προτίθεται νὰ συνεχίσῃ ἀπὸ τὸ ἐπομένου οικονομικοῦ ἔτους τὴν καθαδόλην ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν ἔθνικήν της ναυτιλίαν. 'Ο Καναδὸς ὑπουργὸς ἀναγγέλλων τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν δὲν καθώσιεν οὔτε τὸν χρόνον, ἀλλ' οὔτε τὸν τρόπον, δι' ὃν ἡ κυβερνήσις βά τὰν ἀντεμποτίκης τὴν διευθύντητον ἐνισχύσεως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν συγχρονισμένων, οικονομικῶν καὶ ταχυτάτων ἐμπορικῶν πλοίων. 'Ως γνωστόν, δὲ Καναδᾶς ἐπεκρούγησε δὲν ἔν μόνον ἔτος, τὴν ναυτιλίαν του διὰ 3.000.000 δολαρίων. Διὰ τὸ ἔτος αὐτὸῦ ὑπέβαλον αἵτησις συμμετοχῆς 30 ἐν ὅλω καναδικά σκάφη. 'Ἄς σημειωθῇ, διτὶ 95 καναδικά φορτίγα μετεφέρθησαν προσφάτως εἰς τὸ 'Αγγλικὸν Νηολόγιον.

Μεγ. Βρεταννία

Ἡ ἐργασία τῶν τάνκερς

Τὸ πρόβλεψις διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον συνωφίζεται εἰς δοτα προέταξε τῆς ὀμιλίας του διευθύντη τῆς 'Αγγλο—Σάξον' σερ George Leigh—Jones κατὰ τὴν πρόσφατον ἐκ τῶν ναυπηγείων «Κάμμελ—Λαίρ», τοῦ Μπρικενχεύτ, καθελκυστοῦ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Volksella» τῶν 28.000 τ. d.w. 'Οταν τὰ διύλιστηρια τῆς B. D. Εὐρώπης — εἶπε — θὰ συμπληρωθοῦν, αἱ ἀδηφάγοι ἐγκαταστοῖσι τῶν θα χρειάζωνται 50 ἑκατομμύρια τόνων πτερελαίου ἐπτσιών, διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν δόπιων θὰ ἀπατηθοῦν 250 ἐν ὅλῳ τῶν τάνκερς τοῦ τύπου «Βολσέλλα». Οἱ λιμένες, βεβαίως, καὶ αἱ ἀλλατα παρεχόμεναι εὐκολίαι διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν πλωτῶν αὐτῶν κολοσσῶν, δὲν θὰ εἰναι ἐπάρκεις. Πάντοτε, κατὰ συνέπειαν, θὰ ὑπάρχῃ θέσις — συνέχεισθαι ὁ δημιλῆτης — διὰ τὰ πλοῖα τῶν 24, τῶν 18 καὶ τῶν 12 χιλ. τόνων d.w. απὸ τὰ ὄπια πολλὰ δῆμοις τῆς «Σέλλα» καὶ ἔτι περιστότερα προτίθεται νὰ κατασκευάσῃ.

Τὸ «Βολσέλλα» εἶναι τὸ μεγαλύτερον τάνκερ, ἔξι δσων μέχρι τοῦδε κατεσκευασθῆσαν εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα, προορίζεται δὲ διὰ τὴν μεταφορὰν ἀκάθατων πτερελαίων ἐκ Μέσης Ανατολῆς εἰς τὰ διύλιστηρα τῆς 'Αγγλίας καὶ τοῦ Κόντινπεν. 'Οταν οἱ ἀγωγοὶ πρὸ τοῦς λιμένων τῆς Μέσης Ανατολῆς θὰ ἔχουν συμπληρωθῆ, ἐλπίζεται, διτὶ ταχυτέρα τότε θὰ εἰναι ἡ μεταφορά. 'Ἄς σημειωθῇ, διτὶ ἔναντι τῶν 5 ἑκατονταμ. τόνων πτερελαίων, ἀτίνα κατὰ τὸ 1938 μετεφέρθησαν διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, κατὰ τὸ 1949 διεκομίσθησαν μέσω τῆς Ιδίας ὀδοῦ 37 ἑκατομμύρια τόνων. Τὸ σύνολον τῆς ιδιοκτήτου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων τῆς «Σέλλα» φθάνει τὰ 2.250.000 τ. d.w., μετὰ δὲ τῶν χρονωλωμένων παρ' αὐτῆς σκαφῶν, τὰ 4.750.000 τ. d.w. 'Ο ἀριθμὸς αὐτῶς, ὡς προδιέπεται, θὰ φθάσῃ ἐντὸς ὀλίγου τὰ 5.000.000 τ. d.w. καὶ θὰ ἀντιπροσωπεύῃ τὸ 15 τοῦ συνόλου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων.

Τὸ λάϊνερ "Ορονσαΐν"

Κατὰ τὴν καθελκυστοῦ ἐκ τῶν ναυπηγείων «Βίκερς—'Αρμστρογκ」 τοῦ νέου ὑπερωκεανοῦ «Ορονσαΐν» 28.000 τ. γκρός, τῆς «Οριεντ Λάιν»,

δὲ πρόεδρος τῆς ἔταιρίας κ. Γιέντες ἀπευθυνόμενος πρὸς τε τοὺς ναυπηγούς καὶ τοὺς ἐργάτας τῶν ναυπηγείων ἐδήλωσεν, διτὶ η ναυτιλοποίησις ἀπότολει ἀποκλειστικὸν δικαίωμα τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν. «Ἐάν ἐπιθυμήτε — εἴτε — νὰ κατασκευάσωμεν μεγάλα ὑπερωκεανῖα, πρέπει νὰ διαφύλαξωμεν τὸ χαμηλὸν κόστος τῶν ναυλῶν διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Σημαίνει τοῦτο, διτὶ ἔχουμεν ὑποχρέωσιν ν' ἀναλάβωμεν ἀμφότεροι τὸ προκειμένων ἔργον μετὰ ζήλου καὶ λιτότητος, οσον ἀφορά τὰς ἀξιώσεις μας ἀπὸ τὴν ἐργασίαν.

Τὸ καθελκυσθὲν ὑπερωκεανὸν προορίζεται διὰ τὴν τακτικὴν πρὸς τὴν Αὐστραλίαν γραμμήν, διαθέτει διαμερίσματα δι' 668 ἐπιβάτας α'. Θέσεως καὶ 833 «τούριστ κλάση», θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 22 μιλ., προβλέπεται δὲ νὰ ἐκτελέσῃ τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον τὸν Μάρτιον τοῦ 1951.

Ἐπὶ τῇ προόψει νέου πολέμου

Αἱ ἐπιχειρήσεις εἰς τὴν Κορέαν καὶ οἱ δολονέν ἐντεινόμενοι φόβοι δι' ἓν τρίτον παγκόσμιον πλοέμον τακτούσαν ἐπικαιρούν τὴν συζητησίαν γύρω ἀπὸ τὴν συγκαταθεσίαν ἐν Λονδίνῳ διάσκεψιν τῶν μετεχουσῶν τοῦ «Ατλαντικοῦ Συμφώνου» χωρῶν, μὲ θέμα τὸν συντονισμὸν καὶ τὴν ἐνοποίησην τῆς ναυτιλιακῆς των δραστηριότητος, ἐν περιπτώσει πολεμικῆς ἀνάγκης. Αἱ κατὰρχη ληφθεῖσαι ἀποφάσεις εἰπρήθησαν μυστικά, πρόκειται, δῆμος, ν' ασχοληθεῖ τελικῶς ἐπ' αὐτῶν μία νέα διάσκεψις, ήτις θὰ πραγματοποιηθῇ μετὰ τίνος μηνας εἰς τὴν Οὐασιγκτόνα. 'Οπωσδήποτε, συνεποτίθη δηδίνειν συμβούλιον, διπάς χαράξῃ τὰς ἀνεισθύσεις.

Τὸ πρώτον ἔργον τοῦ εἰν λόγῳ συμβουλίου ἐτέθη ἡ ἔρευνα καὶ ἐπιθέωρησις τοῦ εἰς χείρας τῶν μετεχουσῶν τοῦ «Ατλαντικοῦ Συμφώνου» χωρῶν, τονάν. «Ολα τα καταλλήλα σκάφη θὰ διογραφοῦν ἀπὸ κατατομηθομένας πρὸς τοῦτο τεχνικάς ἐπιτρόπας, ἐνῷ καταστράπηται, δῆμος, προβλέπεται καὶ ἡ πλήρης ἐκκίνησης τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφεδρικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. δοτίς περιλαμβάνει 2000 πλοιῶν.

Τὸ σύστημα τοῦ «πούλη» ἐθεωρήθη ὡς ὁ μόνος τρόπος ὄρθολογιστικῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ τεραστίου προβλήματος τῶν θαλασσινῶν μεταφορῶν ἐν περιπτώσει πολέμου. 'Εκάστη χώρα τὰ κρατῆση τὸν ἐλεγχούν επὶ τὸν θεώρικῶν της σκαφῶν, ἀλλὰ θὰ ὑποκείναι ταῦτα, δοσον ἀφορά τὴν θεώρικῶν της σκαφῶν, ἀλλὰ τὰ κρατῆση τὸν θεώρικόν της τοῦ πλοίου, διατηρήσεις της σκαφῆς τὸν θεώρικόν της παρατηρήσεων τῶν διαφόρων χωρῶν, διαπιστώνεις εἰς τὴν θεώρικήν της παναματικῶν σκαφῶν εὐσταθοῦν πλόρων, διόπτη τοῦ πλορώματος τοῦ Παναμᾶ.

Παναμᾶς

Τὸ "μποῦκοτάς"

Αἱτο τὸ «Διεθνὲς Γραφείον 'Εργασίας», τῆς Γενεύης, ἀνεκοινώθη πρὸ ήμερων η πλήρης ἐκθεσίς συσταθείσας — κατόπιν τοῦ δημιουργηθέντος ζητήματος ἀπὸ τὸν «Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν» — ἐπιτρόπη, διὰ τὴν ἔρευναν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας ἑπτὶ τῶν παναματικῶν πλοίων. 'Η ἐπιτρόπη, ήτις — ως γνωστόν — ἀπηρτήστε απὸ κρατικούς, ἐργοδοτικούς καὶ ἐργατικούς ἀντιπροσώπους ἐκ διαφόρων χωρῶν, διαπιστώνει εἰς τὴν θεώρησιν τῆς της καταστημένων μεταφορῶν τοῦ Παναμᾶ. 'Οτι διόπτης πλόρωμα τοῦ Κόσμου δὲν εἰναι εύρεια, ἀλλ' οὔτε καὶ ἀπεκάρως πεπειραμένην, διὰ νά ἔξασφαλίστε την θεώρησιν τῆς θεώρησις τοῦ Παναμᾶ. 'Β') 'Η ένισχυση της προδενικής ὑπηρεσίας τοῦ Παναμᾶ αἱ θεώρησις της καθαρούτητος της ναυτιλίας τοῦ Παναμᾶ. 'Γ') 'Η σύντασης μαζί κεντρικής κρατικῆς διοικητικῆς ἐπιτρόπης, ήτις νά εἰναι υπεύθυνος δι' ὅλα τὰ ζητήματα τῆς παναματικῆς θεώρησις τοῦ Παναμᾶ. 'Δ') 'Η ένισχυση της προδενικής ὑπηρεσίας τοῦ Παναμᾶ. 'Ε') 'Η ένισχυση της προδενικής θεώρησις τοῦ Παναμᾶ. 'Ζ') 'Η ληφθεῖσα μέτρων, ἀτίνα θὰ υποχρεώσουν τοὺς ἀποτέλεσματα της καταστημένων διαφορῶν ἐφοπλιστῶν συναστιθησιν τῆς ευθύνης τῶν πλοίων των ὄπα τὸ παναματικὸν πολόγυον διὰ τὰς διαφοράς των πλοίων τῶν παναματικῶν ἀρχῶν. 'Η ἐπιτρόπη ἐπεβεβώστε 30 μόνον παναματικά πλοια εἰς διαφόρους λιμένας, ἀτίνα καὶ ἀντεπροσώπουν τὰ 4 % μόδις τῆς παναματικῆς χωρητικότητος, ἐνῷ δη Παναμᾶς κατέχει τὴν τετάρτην θέσιν μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου τονά.

Καὶ η ἐκθεσίς προσθέτει: «Πράγματι, αἱ κατηγορίαι, διτὶ εἰναι δυνατὸν τὰ ὄπα τὴν παναματικήν σημαίνει νὰ διαφύγουν τῶν περὶ ἀσφαλείας διεισδύτων κανονισμῶν, ἔχουν κάποιαν βάσιν. Τὸ γεγονός, διτὶ μια μεγάλη ἀναλογία τῶν την ἐπιθεωρηθέντων παρὰ τῆς ἐπιτρόπης πλοίων διετέρει, ἀναλογίας ἀσφαλείας, δοθεῖται τοῦτο, κυρίως, εἰς τὴν ἀπὸ μέρους τῶν διαφόρων ἐφοπλιστῶν συναστιθησιν τῆς ευθύνης τῶν πλοίων τῶν παναματικῶν πλοίων. 'Η ἐπιτρόπη ἐπεβεβώστε 400 ἐν ὅλω ἀλιευτικῶν πλοιαρίων εἰς Σκωτικά ναυπηγεία.

Μετά μίαν 50ετίαν

Μετά συνεχή 25ετή εύδοκιμον ύπηρεσίαν ἐπί τῶν πλοίων τῆς «American Export Lines», καὶ μίαν 50ετίαν θαλασσινῆς ὑπηρεσίας, ὁ γνώριμος καὶ τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν πλοιάρχος κ. Γουσταύος Μπέργκ ἀνεχώρησε σιωπηλὸς εἰς τὰ ίδια. Ἐπετέλεσε πλήρως τὸ καθήκον του.

Ἄπο τοῦ 1924, ὅτε ὡς δεύτερος ναυτίλος ἀξιωματικὸς ὄντελαβεν ὁ πλοιάρχος Μπέργκ ύπηρεσίαν εἰς τὰ πλοῖα τῆς μεγάλης ἀμερικανικῆς ἑταῖρας ἐγνώρισεν ὅλας τὰς γραμμάς της, συχνότατα ἔτεσκέπτετο τοὺς ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ χωρὶς διακοπῆς διέπλευσεν ἐπὶ μίαν 25ετίαν τὸν Ἀτλαντικὸν.

Σουηδὸς τὴν καταγωγὴν εἰσῆλθεν εἰς τὴν βόλασσαν ὡς ναυτόπαις ἐπὶ ιστοφόρου διὰ νὰ κυθερίσῃ, μὲ τὴν πάροδον τῶν ἑτῶν, τὰ μεγαλείτερα σκάφη τῆς «American Export». Ὁ πλοιάρχος Μπέργκ εἰκονίζεται ἀνωτέρω ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ λάγνερ «Ἐξτέστερ», ἀπὸ τοῦ ὅποιου τὴν πλοιαρχίαν ἀπεχώρησε πρὸ ήμερῶν.

Ἡ ναυλανορά

Κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ 'Ιουλίου ἐξεδηλώθη τάσις ἀπασχολήσεως μεγαλυτέρας χωρητικότητος εἰς δύλους σχεδὸν τοὺς τομεῖς καὶ διαταγαὶ ἐκπλοφόρων εἰς εὐρύτερον παῖς ἀκτίνα. Πάντως καὶ πορὰ τὰ ἐν Κορέᾳ γεγονότα, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων δὲν ἐνεφάνισαν βελτίωσιν, ἀλλὰ—μέχρι τῆς στιγμῆς—ἐπέτυχον, τούλαχιστον, τὴν σταθεροποίησίν των. Ἡ Β. Ἀμερική μὲ ζήτησην, ἡ ὑποίκια καὶ προεβλεπτὴ νὰ διατηρηθῇ. Ἐπιλύρωντο ἀπὸ Κόλπον (σιτηρᾶ) διὰ Κύπρου δόλλ. 7.50 καὶ Δυτ. Ἰταλίαν δόλλ. 7. Ἀπὸ Κούβαν (ζαχάρεις) διὰ Ρόττερνταμ δόλλ. 8.50, ἐνῷ καὶ ὅπο τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν ὑπῆρχον διαταγαὶ διὰ φορτώσεως σιτηρῶν μέχρι καὶ Σεπτεμβρίου. Τὸ Πλέιτη ἥσχον, μὲ σποραδικὰς διαταγαὶ διὰ Σκανδιναվίαν καὶ Κόντινεντ, μὲ μικρὸν δὲ τὴν ζητησιν τονιζός δι' 'Ινδίας. Τὰ δραζεῖλανα μεταλλεύματα εἰς τὰ γυνωτὰ ὄμεταβλάστη ἐπίτειδα.

Οἱ πέραν τοῦ Σουέζ τομεῖς μὲ σχετικὴν ἔργασίαν καὶ μὲ ναύλους σταθερούς εἰς τὰ αὐτὰ, ὡς καὶ πρὸ 150ήμερον, ἐπίτειδα. Ἀπὸ Ντουκούν (μεταλλεύματα) δι' 'Ιαπωνίαν 26)—φίο. Ἐκ Ν. Αντστραλίας (σιτηρὰ χύμα) δι' 'Ινδίας 45)—, Αὔγ.—Σεπτέμβριον, ἐνῷ καὶ ὅπο τὸ Πακιστάν υπῆρχον διαταγαὶ σιτοφόρων δι' 'Ιαπωνίαν μὲ φόρτωσιν Αὔγ.—Σεπτέμβριον. Οἱ γατινόθρακες καὶ τὰ μεταλλεύματα Νοτ. Ἀφρικῆς μὲ ναύλους ὄμεταβλάστη.

Ἡ Μεσόγειος μὲ συνήθη κίνησιν διὰ μεταλλεύματα, ἐκδείσθησαν δὲ καὶ τινὰ σκάφη ἐκ Μασσαλίας (σιτηρᾶ) διὰ Βραζιλίαν εἰς τὰ 41)—φίο, ἐνῷ λιμένα, 43)—δύο λιμένας ἐκφράσεως. Διαταγαὶ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης (σιτηρᾶ) δι' 'Αγγλίας δὲν ἐκκυλοφόρησαν, ἐνῷ διὰ μεταλλεύματα ἐκ Πότι ἐπληρώθησαν δόλλ. 4 διὰ Β. Ἀμερικῆς, 'Ιουλίου. Διὰ γατινόθρακας ἐπιλύρωντο δι' 'Αγγλίας 45)—διὰ Μπουσούν 'Αὔρες καὶ έκ Κόντινεντ 22)—διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 26)—'Αδριατικῆς καὶ ὅπο Δάντσιγκ 30)—ἐνῷ 31)—διὰ Δυτ. Ἰταλίαν.

Αἱ χρονοναύλωσις μὲ ζήτησην χωρητικότηος, χωρὶς ὅμως καὶ κὰ δελτιωθοῦν τὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων.

Τὰ ναυλανθέντα φορτηγά μας

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐκ Καλούκτου καὶ Βιζαγκαποτάμου 9.500 τ. μεταλλεύματα διὰ Μόριπλ δόλλ. 7.25, φόρτωσις 6—22 'Ιουλίου.

«ΣΑΝ ΓΙΩΡΓΙΕ» (παναμ.) ἐκ Λορέντζο Μαρκές 10.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αλεξανδρείας 35)—, φόρτωσις 31 'Ιουλίου—10 Αὔγουστου.

«ΜΑΡΙΑ Γ.» (παναμ.) ἀπὸ Λαττάκια, Βηρυττοῦ καὶ Τρίπολης 4.700 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδίας 29), διὰ γκρός-τέρμης, ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, ὄψιν δύο λιμένων ἐκφρώνεως 1)—Ἐξτρα, φόρτωσις 10—25 'Ιουλίου.

«ΚΑΝΤΟΥΛΑ» (παναμ.) ἐξ 'Αρχαγγέλου 1.850 σταύναρτες δι' 'Αγγλίαν 170)—, δύσιν Λοιδίνον, φόρτωσις 5—15 'Ιουλίου.

«ΦΑΙΔΑ ΙΙ» (παναμ.) ἐκ Κούβας 5.000 τ. ζαχάρεως διὰ Τεργέστην δόλλ. 9.50 καὶ ἔτερας 5.000 τ. ζαχάρεως δι' 'Ισραὴλ δόλλ. 10, γκρός-τέρμης, φόρτωσις 5—25 'Ιουλίου.

—«ΒΕΡΩΣ» ἀπὸ Ντάριεν ἡ Νταλνύ 9.700 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 70)—, καντσέλλο 24 'Ιουλίου.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» (παναμ.) ἐκ Σφάδ 2900—3300 τ. φωσφάτων δι' 'Ιρλανδίαν 25)—, φόρτωσις 10—22 'Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.200 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδίας 75)—, φόρτωσις 25 Αὔγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

«ΗΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ» (παναμ.) ἐκ Ντάρμπτων 9.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αὔρες 4319, καντσέλλο 10 'Ιουλίου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἀπὸ Χούντου 9.000 τ. θειήκης ὄμμανίας εἰς σάκκους διὰ Φορμόζαν δόλλ. 7.65, φίο, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ» ἐκ Ντουκούν 8.500 τ. μεταλλεύματα δι' 'Ιαπωνίαν 26)—φίο, φόρτωσις 26 'Ιουλίου—10 Αὔγουστου.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ» (παναμ.) ἀπὸ Ντάρμπτων ἡ Λαρέντζο Μαρκές 8.000 τ. γαιανθράκων διὰ Καράτοι 34)6, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (παναμ.) ἐκ Σαδόνας 10.000 τ. δρύζης δι' 'Ινα λιμένα Δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδίας 50)—, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—10 Αὔγουστου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΡΟΥΓΓΕΡ» (σημ. Νοτ. Ἀφρικῆς) ἀπὸ Βλαστρίγκεν καὶ ἡ Πέρινς 10.000 τ. σούπερ-φωσφάτα διὰ Σάντος 42)6 φίο, δύο λιμένας ἐκφρώνεως 43)—,

φόρτωσις 22 'Ιουλίου—5 Αὔγουστου.

«ΕΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΣΑ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9.700 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδίας 75)—, φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

«ΟΥΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΗΣ» ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές ἡ Ντάρμπτων 9.500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αὔρες 43)3, φόρτωσις 14—28 Αὔγουστου.

«ΤΡΙΝΤΕΙ-Ι-Λα» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9.000 τ. γεννημάτων δι' 'Ελλάδας δόλλ. 7.60, μὲ 750 τ. ἐλεύθεραν ἐκφρωτωσιν, φόρτωσις 10—

«BJORN CLAUSEN» (νορβηγικὸν) ἐξ 'Αμερίσης ἡ Γάνδης 2.000 τ. λιπαράτων εἰς σάκκους διὰ Καλάμας 34)6 φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 'Ιουλίου, 750 τ. φόρτωσις 10—25 Αὔγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδίας 75)—, φόρτωσις 15—29 Αὔγουστου.

«ΑΜΑΚΙΚΙ» (παναμ.) ἀπὸ Ντάρμπτων 8.700—9.200 τ. γαιανθράκων διὰ 2 λιμένας 'Ανταλος 'Αφρικῆς 32)6, φόρτωσις 25 Αὔγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΕΛΛΑΣ» ἐκ Ρίου 'Ιανείρων 9.500 τ. μεταλλεύματα διὰ Μόντρεαλ δόλ. 4.30 φίο, φόρτωσις 15—30 'Ιουλίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» ἀπὸ ἀρχαγγέλου Αϊγαίων 1.950 στάνταρ ξυλείας δι' 'Αγγλίαν 170)—, δάσιον Λοιδίνον, φόρτωσις 10—30 Σεπτεμβρίου.

«ΕΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ» ἐξ 'Αμερίσης 9.500 τ. λιπαράτων διὰ τέσσαρας Ἑλληνικοὺς λιμένας (υπεριδιλομανομένης τῆς Κορτζής) 34)6, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (παναμ.) ἀπὸ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9.000 τ. μεταλλεύματα διὰ Βατιμόρειο δόλ. 5, φόρτωσις 10—15 'Ιουλίου.

«ΣΠΑΛΑΤΟΜΑΤΟΣ» (παναμ.) ἐκ Τάμπας ρέινς 9.300 τ. φωσφάτων διὰ Μόρζι—Γιαντάνα δόλλ. 7, ἐπὸ δύο λιμένας ἐκφρώνεως 7.25, ἐλεύθερον ἐκφρωτωτικῶν, φόρτωσις 12—29 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΝ ΠΡΑ-ΙΝΤΑ» (ex «Southmoor») ἀπὸ Λά Παλλίς 9.500 τ. σιτηρῶν εἰς σάκους διὰ Ρίον 'Ιανείρων 45)— φίο, δημοσ. φόρτωσις.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπους 9.500 τόν.

γεννημάτων δι' 'Ινδίας 75)—, φόρτωσις 18—25 'Ιουλίου.

«ΜΑΙΡΗ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.300 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδίας 75)—, φόρτωσις 5—19 Αὔγουστου.

Αἱ χρονοναύλωσιες

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθύμην—Κουλουκουντή) 10.270 τ. d. w. (468.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων μὲ κατανάλωσιν 22—24 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον Εύρωπης—Μαδαγασκάρης 14)6, παράδοσις εἰς 'Αμερίσην 20—31 'Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς Ρεουνίον—Μαδαγασκάρην.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗ» (παναμαϊκόν) 10.500 τ. d. w. (468.000 κ. π. διὰ δέματα, 10—10½ μιλίων ταχύτης, μὲ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ διὰ ταξίδισις μεταξὺ λιμένων 'Ινδιών ἐπὶ 4 ἔως 5 μῆνας, 11)6, παράδοσις εἰς Περσίαν (συνέχεια χρονοναύλωσέως).

«ΑΛΟΡΔΟΣ ΚΟΔΡΙΓΚΤΩΝ» (σημ. ἀγγλική) 10.600 τ. d. w. (518.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων μὲ κατανάλωσιν 24 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ διὰ τοξίδιον μεταξὺ λιμένων 20 'Ιουλίου—5 Αὔγουστου—Μαδαγασκάρην.

«ΑΛΟΡΔΟΣ ΚΩΔΡΙΓΚΤΩΝ» (παναμαϊκόν) 10.700 τ. d. w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ—τοσάρτερ διὰ ταξίδιον Βορείου Ειρηνικού—'Απω 'Ανατολής δόλ. 2.20 (μὲ τὸ 50 % τοῦ ναύλου πληρωτέας ταχύτης 10, δέματα ταχύτης 25—26 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον τοῦ Βορείου Ειρηνικού—Δάντσιγκ.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» 10.700 τ. d. w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ διφορέας ταχύτης 25—26 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ διὰ ταξίδιον Βορείου Ειρηνικού—'Απω 'Ανατολής δόλ. 2.20, μὲ τὸ 50 % τοῦ ναύλου πληρωτέας ταχύτης 10, δέματα ταχύτης 25—26 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον τοῦ Βορείου Ειρηνικού—Δάντσιγκ.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ελλήνικόν) 9.110 τ. d. w. (490.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 9 ½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον Εύρωπης—'Απω 'Ανατολής δόλ. 2.15, ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Απω 'Ανατολήν, δέματα ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ διφορέας ταχύτης 25—26 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον Εύρωπης—'Απω 'Ανατολής 14)9.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΥΚΟΥΝΤΗ» 10.800 τ. d. w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον Ν. Αμερικῆς δόλ. 1.90, παράδοσις 17—29 'Ιουλίου εἰς Νέαν Ύρκην, ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Απω 'Ανατολήν.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) ἀπὸ Βρετανικούς Κολομβίας 9.000 τ. d. w. τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Απω 'Ανατολής δόλ. 2.15, ἐνορξίς 'Ιουλίου.

«ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΥΛΟΣ» ex «Fort St. Paul» (σημ. ἀγγλική) 10.348 τ. d. w. (470.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 24—25 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον Εύρωπης—'Απω 'Ανατολής 15)6, παράδοσις 17—22 'Ιουλίου εἰς Γλασκόβην, ἐπαναπαράδοσις εἰς Φρήμαντλ—Μπρισμπάιν πρέιντ.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (παναμ.) 10.920 τ. d.w. (500.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 ½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον ἀπὸ Ηνιάμενας Πολιτείας 'Απω 'Ανατολή δόλ. 2.30, παράδοσις εἰς ένα λιμένα 'Απω 'Ανατολής.

«ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΑΥΚΟΥΝΤΗ» 10.000 τ. d. w. (539.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίων), τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον Εύρωπης—'Απω 'Ανατολής 16)3, παράδοσις εἰς Δουγκέρην 25 'Ιουλίου—5 Αὔγουστου, ἐπαναπαράδοσις εἰς ένα λιμένα γαλλικής Ινδοκίνας.

Τὰ δεξαμενοπλίσια

«ΙΩΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) ἐκ Σέπτεμας 7.000 τ. γκοζολίνης διὰ Δανίαν 28)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΒΑΝΤΑ» (σημ. ἀμερικανική) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.500 τ. πετρελαίων διὰ λιμένας 'Απλοντικού (borειώς τοῦ Χάττερος) 30 % κάτω τῆς δάσης εἰς ένα λιμένα 'Απω 'Ανατολής.

«ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΑΥΚΟΥΝΤΗ» 10.000 τ. d. w. (539.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίων), τάιμ—τοσάρτερ δι' 'Ινα ταξίδιον Εύρωπης—'Απω 'Ανατολής 15)6, παράδοσις 1—22 'Ιουλίου εἰς ένα λιμένα γαλλικής Ινδοκίνας.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (παναμ.) ἀπὸ Καραϊβικήν Θάλασσαν 8.500 τ. πετρελαίων διὰ Νέαν Ύρκην, 41 % κάτω τῆς δάσεως του ναυλολογίου U.S.M.C. (δόλ. 1.59 Κιούρσα), μέσους φόρτωσις.

«ΝΟΡΜΑΝ» (παναμ.) ἀπὸ Περσικού Κόλπου 9.500 τ. πετρελαιοειδῶν διὰ Καρθαγένην 2 ½ Ελαττον τῆς δάσεως τοῦ ναυλολογίου M.O.T., φόρτωσις 'Ιουλίου.

D. J. PAPADIMITRIOU SONS.

SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHART

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	
ΑΚΤΗ	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	
ΑΛΙΚΗ	
ΑΛΦΕΙΟΣ	
ΑΜΕΡΙΚΗ	
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	
ΑΝΔΡΙΟΣ	
ΑΝΝΑ	
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	
ΑΞΙΟΣ	
ΑΝΤΩΝΗΣ	
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	
ΑΡΓΩ	
ΑΡΙΕΤΤΑ	
ΑΡΜΑΘΙΑ	
ΑΣΗΜΙΝΑ	
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	
ΑΣΤΕΡΙΣ	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	
ΔΙΡΦΥΣ	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	
ΕΒΡΟΣ	
ΕΒΡΟΣ	
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	
ΕΛΕΝΗ Δ.	
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	
ΕΛΕΥΣΙΣ	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	
ΕΛΛΑΣ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	
ΕΛΠΙΣ	
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	
ΕΥΑΝΟΙΑ	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	
ΕΥΘΑΛΙΑ	
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	
ΗΠΕΙΡΟΣ	
ΗΡΩΝ ΙΙ	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	
ΘΕΜΩΝΗ	
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκερ)	
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	
ΘΕΤΙΣ	
ΘΕΤΙΣ	
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	
ΙΑΚΩΒΟΣ	
ΙΓΟΡ	
ΙΘΑΚΟΣ	
ΙΛΙΣΣΟΣ	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάκερ)	
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Φραγκ. Σιγάλας	04	2453
Λ. Κεράνης	11	3508
Εύγενια Ι. Χανδρή	18	2974
έτ. Γ. Νικολάου	44	10448
υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248
έτ. «Άργος»	06	2088
ΝΙΚ. Χατζηπατέρας	43	7176
Γεόργι. Χαλκιάς	24	3658
Άρ. Αναστασάτος	18	2858
Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180
υιοί Γ. Σιγάλας	08	2098
ΣΤ. Καναθαρίωτης	22	988
αδ. Κουμανταρού	17	7777
«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	44	7176
Στρατής Ανδρεάδης	44	7207
«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176
«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194
«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	42	7176
Α. Λούζης	43	7176
Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177
Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038
Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173
αδ. Γουλανδρής	21	4358
Ν. Κονδύλη	42	7191
έτ. «Σταθάτος»	18	5685
«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176
Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176
Μαρής Εμπειρίκος	21	4786
«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532
«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460
αδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683
Π. Μπάτικας	92	951
«Θρασκή» Α. Ε.	38	4854
«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176
Γ. Μ. Λιβανός	43	7176
αδ. Κουλουκούντη	43	7176
υιοί Ν. Βερνίκου	20	7744
Άντ. Παπαδάκης	43	7176
«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923
Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343
«Αλμπατρούς» Α. Ε.	18	4289
«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721
αδ. Γράτσου	44	7176
«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044
έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728
Θ. Επιφανειάδης	43	7176
αδ. Ανδρεάδη	43	7176
Ν. Παπαδάτος	18	1176
Π. Καλλίμος ιωπούλου	44	7176
αδ. Συνοδινύ	24	2740
Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016
υιοί Δ. Ιγγλέσπη	18	5275
Π. Α. Κυδωνίεις	26	4862
«Αιγαίου» Α. Ε.	44	7207
Π. καὶ Β. Παντάλεων	43	7176
Δισμ. Πατέρας	19	5253
αδ. Πατέρας	43	7176
αδ. Λιβανού	37	4839
Καδώ Σιγάλα	25	1412
«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244
έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163
«Άλκυών» Α. Ε.	44	7176
αδ. Κουλουκούντη	38	5548
Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176
Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549
αδ. Μαζαράκη	22	3553
«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081
Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176
«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207
«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176
«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176
Α. Πρίντεζης	19	1492
Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198
Καδώ Σιγάλα	21	2369
υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244
Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177
«άδ. Γουλανδρή»	18	3553
Π. Μαρκεσίνης	43	7176
αδ. Κουλουκούντη	38	5548
Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572
Δημ. Ν. Κουφος	44	1923
έτ. «Ιόνιον»	44	7198
έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	44	7198
«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237
υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865
«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815
έτ. «Νηρεύς» Α. Ε.	30	4123
Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845
«Θρασκή» Α. Ε.	88	1356
Θ. Επιφανειάδης.	35	2385
Γ. Αγγελίδης.	01	2107
Λώς καὶ Πεζάς	43	7207
«Εκτώρ Δρακούλης	06	3916
«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724
«Άδελοί» Γουλανδρή	44	7176
έτ. «Αθηνώ» κλπ.	44	10441
Έμπ. Ναυτ. Έπιτη. Α.Ε.	27	1600
Λουκάς Νουικός	28	1594

Τόν. γύρο.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ	
άνεχ. Βρέμην 5 Ιουλ. διὰ Τάραντα	
άργει Σύρου απὸ 28 Φεβρ.	
διῆλθε Σύρες 9 Ιουλ. διὰ Ράς Τανούρα	
άργει Έλευσίνα απὸ 3 Μαρτίου	
άνεχ. Νεαρόν 2 Ιουλ. διὰ Νεάπολιν	
άνεχ. Μόντρεαλ 6 Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδος	
άργει Πέρσαμ 14 Ιουλίου.	
άργει Αμπελάκι 14 Ιουλίου	
έθο. Μπόναταν 10 Ιουλίου	
διῆλθε Κιουρασώ 21 Ιουν. διὰ Κείππ Τάουν	
έθο. Βομβάν 2 Ιουλίου	
εἰς Πόρτ Ελίζαμπετ απὸ 23 Ιουνίου	
διῆλθε Παναμάν 6 Ιουλίου διὰ Νέαν Υόρκην	
έθο. Μενάντο 23 Ιουνίου	
έθο. Τεργέστην 5 Ιουλίου.	
διῆλθε Σιγκαπούρην 1 Ιουλ. διὰ Σιμίζου, έθο. 12	
άργει Σύρου απὸ 18 Οκτ.	
έθο. Πόρτ Μπουέ 3 Ιουλ.	
έθο. Πειραιά 6 Ιουλ.	
έθο. Αμπερνταμ 8 Ιουλ.	
άργει Ρόττερνταμ απὸ 11 Απρ.	
άνεχ. Τζίμπουτη 11 Ιουλ. διὰ Ναγκασάκι	
έθο. Φιλαδέλφειαν 12 Ιουλ.	
άργει Αμπελάκι απὸ 2 Αύγ. 1948	
άργει Πέραμα 14 Ιουλ.	
άνεχ. Ικούκι 7 Ιουλ. διὰ Παναμάν	
άργει Σύρου απὸ 11 Απρ.	
άργει Πειραιάς 13 Ιουλ.	
άργει Πειραιάς απὸ 6 Μαΐου	
διῆλθεν Αγιον Βικέντιον 6 Ιουλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες	
εἰς Αμέρεσαν 13 Ιουν.	
άνεχ. Καράτα 2 Ιουλ. διὰ Τσιτταγκόγκ	
έθο. Δουγκέρκην 6 Ιουλ.	
άνεχ. Νοβοράσισκην 10 Ιουλ.	
διῆλθε Θέσσαλην 10 Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρκην	
άργει Πειραιάς απὸ 11 Ιουνίου	
άνεχ. Οζάκαν 1 Ιουλ. διὰ Ντάτιρεν	
άνεχ. Μόμπιλ 1 Ιουλ. διὰ Γκάλθεστων	
διῆλθεν Αγιον Βικέντιον 4 Ιουλ. διὰ Φάλμουθ	
άνεχ. Χούτον 23 Ιουν. διὰ Ινδίας	
άργει Αμπελάκι απὸ 31 Μαΐου 1949	
άργει Πειραιάς 14 Ιουλ.	
άργει Πειραιάς απὸ 15 Νοεμ.	
άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανείρου	
άνεχ. Πενσακόλαν 9 Ιουλ. διὰ Γένοβαν	
άνεχ. έτερης Τεργέστης 11 Ιουλίου	
άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 Ιουλ. διὰ Αλεξάνδρειαν	
διῆλθε Γιβραλτάρ 29 Ιουν. διὰ Κόλπον Μεξικού	
άνεχ. Βικτώριαν 6 Ιουλ. διὰ Βοστώνην	
έθο. Τσιτταγκόγκ 5 Ιουλ.	
εἰς Θεσσαλονίκην 12 Ιουλ.	
άνεχ. Νάρδικ 27 Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην	
διῆλθε Φινιστέρων 3 Ιουλ. διὰ Λάδσεντ	
εἰς Αδεν 12 Ιουλ.	
έθο. Βαλτιμόρην 8 Ιουλ.	
έθο. Λούδηνον 8 Ιουλ.	
άνεχ. Καλκούταν 12 Ιουλ. διὰ Κοσσίν	
άργει Πειραιάς απὸ 7 Μαρτ.	
άργει Πειραιάς 14 Ιουλ.	
εἰς Χάμπτον ρόδος απὸ 3 Ιουν.	
εἰς Πόρτ Σαΐδ απὸ 6 Μαΐου	
άνεχ. Κέπτ Τάουν 21 Ιουν. διὰ Τρίνινταν	
εἰς Πόρτ Τάλμποτ απὸ 29 Ιουνίου	
άργει Πειραιάς απὸ 4 Σεπτ. π. ξ.	
έθο. Καράτοι 9 Ιουλ.	
έθο. Ρόττερνταμ 1 Ιουλ.	
άνεχ. Γκράτον 11 Ιουλ. διὰ Λά Παλλίς	
έθο. Φαμαγκούσατν 5 Ιουλ.	

ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Τάιν 11 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουν. διά. Τεργέστην
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Έλλην. Μεσον. Γραμματί	13	4916	άνεχ. Πειραιά 13 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΙΩΝΙΑ	Άρ. 'Αναστασάτος	19	2323	εἰς Γιβραλτάρ από 11 'Ιουν. (διά Πειραιά)
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 6 'Ιουλ. διά Τρινιντάντ
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι από 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Κουμάνταρος	44	7240	διήλθε Σύνεμουντ 11 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	άδ. Κουλουκούντη	45	7240	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά. Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	«Κάσσος» A. E.	43	7176	εφθ. Ανδούργον 5 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	άδ. Γράτσου	39	5215	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Ιουλ. διά. Τεργέστην
ΚΑΣΤΩΡ	«Κεφαλληνιακή» A. E.	44	7198	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουν. διά Κούβαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	υιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	10448	διήλθε Ντώρμπαταν 27 'Ιουν. διά. Λά. Πλάταν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	3661	άργει Αμπελάκι από 20 Δεκ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Κόπτε 25 'Ιουν. διά. Νότ. Σαχαλίν.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Έλλην. Μεσον. Γραμματί	11	3879	διήλθε Κρίστομπαλ 8 'Ιουλ. διά. Λός 'Αντζελες
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)	Γ. Μοάστος	44	7244	άνεχωραί είναι Πειραιώς 20 'Ιουλ. διά. Αλεξανδρείαν
ΚΡΗΤΗ	Μ. Ευπειρίκος	45	3805	εἰς θέσιν 46—50 Β. και 140—5 Α. 'Ιουν. 22 διά Μακαρέζφακα
ΚΡΙΟΣ	Δ. Πατέρας και Υιοί	27	4950	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ. διά. Παστελλίλο.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	«Ακτοπλοΐα» Έλλαδος	11	7537	εφθ. Τσιτταγόνη 8 'Ιουλ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	«άδ. Λιβανού» A. E.	43	7244	διήλθε Μάλταν 11 'Ιουλ. δι' Αυστραλίαν
ΚΥΜΑ	άδ. K. Πατέρα	43	7176	διήλθε Πλαναμάν 4 'Ιουλ. διά. Κέιπ Τάουν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Ιουλ. διά. Κέιπ Τάουν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	N. Απόδιακος	45	7176	άργει Αμπελάκι από 12 Μαΐου 1949
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	υιοι K. H. Λαιμού	43	7176	εφθ. Καλκούταν 1 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	άδ. Λώ και Α. Πεζάς	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διήλθε Πότερνταμ 12 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Βενετίαν 2 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	«Μιχαλινός» A. E.	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. δι' Ύμουίντεν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Εύαγγ. και M. Νομικός	18	5686	διήλθε Λορέντζο Μαρκές 12 'Ιουλ. διά. Καλκούταν
ΛΟΥΡΑ	Π. και M. Λύρας	45	7176	άργει 'Ελευσίνα από 2 Δεκ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» A. E.	19	3911	άνεχ. Καρπένας 2 'Ιουν. διά. Χαδάνναν
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδούσιον	42	7044	εἰς λιμένας Φινλανδίας 3 'Ιουλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	89	2187	διήλθε Ντόρερ 7 'Ιουλ. έκ Rόττερνταμ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	20	5401	άργει Αμπελάκι από 11 Μαΐου 1949
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	11	1881	εφθ. Γένοβαν 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	12	4707	εφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ. (διά. Τεργέστην).
ΜΑΡΙΑ Ά.	K. H. Λαιμός	43	7244	άργει Πειραιά από 22 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώς και Πεζάς	43	7176	άνεχ. Χαμπτόν ρόδος 9 'Ιουλ. διά. Ρίον 'Ιανέτρον
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	εἰς θέσιν 'Υόρκην από 17 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Ροζάριο 7 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» A. E.	44	7176	διήλθε Σουέζ 10 'Ιουλ. διά. Καλκούταν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμη. Βιντιάδης	20	2310	άνεχ. Χαμινά 5 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά. Σύμηρην, έφθ. 5
ΜΑΡΠΗΣΑΣ	N. Εύσταθιον	19	5476	εφθ. Στυλίδα 9 'Ιουλ. έκ Πειραιώς
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άνεχ. Νάρβιν 24 'Ιουν. διά. Βαλτιμόρην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ρεθύμνη-Κουλουκούντη	44	7198	εἰς Μπουεναθεντούρα 1 'Ιουλ.
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άργει Πειραιά από 22 Δεκ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Παλέρμο 4 'Ιουλ. (διά. Καλκούταν)
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» A. E.	43	7207	άργει Εμπειρίκος από 21 Νοεμβρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	διήλθεν Αγιον Βικέντιον 9 'Ιουλ. διά. Φιλαδέλφειαν
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	18	5202	διήλθε Λισσαβόνα 8 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	άνεχ. Σατίγκον 9 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Καλκούταν 11 'Ιουλ. διά. Ντακάρ
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7176	διήλθε Ντόρερ 24 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	έφθ. Καράτσι 2 'Ιουλ.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Χατζήλιας κλπ.	37	5205	διήλθεν Ούζαν 10 'Ιουλ. διά. Μπορντάλιαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας και Σία	43	7176	διήλθε Σιγκαπούρην 29 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	άνεχ. Καράτσι 6 'Ιουλ. διά Ντουρμπαν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοι Στιπνά	43	7244	άργει Πειραιά από 28 Δεκ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ.-I. Καίρης	13	4342	άνεχ. Καράτσι 4 'Ιουλ. δι' Αμπου Τζενίμα
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	K. Μίχαλος	43	7194	εθ. Νικολάεφ 7 'Ιουλ.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» A. E.	44	7240	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά. Φιλαδέλφειαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διήλθε Λισσαβόνα 8 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άνεχ. Σατίγκον 9 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	«Καφηρέυς» A. E.	19	5175	άνεχ. Καλκούταν 11 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΝΙΚΟΣ Τ.	Φασαρίοι και Σία	44	7176	διήλθεν Αδεν 24 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΟΘΩΝ	Έμπτορ. - Εφοτλιοτική	44	7176	έφθ. Καράτσι 2 'Ιουλ.
ΟΛΓΑ	Κουλούνθρος - Εμπειρ.	18	5215	διήλθεν Ούζαν 10 'Ιουλ. διά. Μπορντάλιαν
ΟΛΥΜΠΟΣ	Γ. Γράτσος	45	7176	διήλθε Σιγκαπούρην 29 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΟΝΤΡΙ	Κων. B. Σκαρδέλης	43	7176	άνεχ. Καράτσι 6 'Ιουλ. διά Ντουρμπαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	«Ατλαντικός» A. E.	29	4230	άργει Πειραιά από 28 Δεκ.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Τράπατ» Co.	18	5525	άνεχ. Καράτσι 4 'Ιουλ. δι' Αμπου Τζενίμα
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	εθ. Νικολάεφ 7 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΝΑΓΗΣ	N. Λυκιαρόδηπουλος	20	5194	άνεχ. Βαυδάρ Σπαύρο 27 'Ιουν. διά Σουαζ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίδας	43	7176	άνεχ. Κέιπ Τάουν 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Ήλιόλιο 4 'Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουλ. διά Φάλμουθ
ΠΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	άργει Σύρον από 26 'Ιουν. 1949
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακάρων	20	1130	άνεχ. Βορδόν 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	άνεχ. Τεργέστην 6 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαΐδ, έφθ. 11
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. M. Νικόφόρος	24	5026	άργει Σύρον από 5 Σεπτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	άργει Σύρον από 7 Νοεμ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	άργει Κεφαλληνίας από 2 Νοεμ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υιοί P. Γουλανδρή	44	10448	είς λιμένας Αμπελάκι από 11 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	είς λιμένας Απω Ανατολής 10 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Σάντον 23 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηναία»	44	7207	έφθ. Οζάκαν 13 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	είς λιμένας Απω Ανατολής 1 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιά από 23 Δεκ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βασιάνης και Σία	16	1765	διήλθε Τρινιτάνην 6 'Ιουλ. διά Τζαμαΐκαν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·Ι·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άργει Αμπελάκι από 10 Νοεμ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	άργει Αμπελάκι από 24 Οκτ.
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ	17	4908	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 7 'Ιουλ.
ΣΑΛΛΑΜΙΝΙΑ	E. Πετρούτσης - Γ. Τάνες	01	3634	έφθ. Αμπελάκι από 22 Ιουν.
ΣΑΜΟΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	είς Κολόμπη από 14 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλουκούντη	43	7176	άργει Πέραμα από 14 Απρ.
ΣΟΥΠΡΟΣ	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	διήλθεν Λονδίνον 6 'Ιουλ. διά Κόπτε
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	άργει Χίον από 1 Σεπτ. 1949
ΣΤΑΜΟΣ	Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	άργει Σύρον από 17 'Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 2 'Ιουλ. διά Καράτσι
	«Κάσσος» A. E.	25	4853	έφθ. Μόδι 1 'Ιουλ.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Κοσσιν 8 Ιουλ. (διὰ Βομβάνη)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 9 Φεβρ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιδωνός» Α. Ε.	19	5250	άργει Ταϊταγκόκ ρόδς ἀπὸ 8 Μαΐου
ΣΤΥΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	ἀδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 6 Ιουλ. διὰ Χούστον
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Μόντπιλ 1 Ιουλ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	ἀδ. Λαιμοῦ	13	4221	άργει Οίνουσας ἀπὸ 11 Σεπτ. 1949
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθουρο - Εμπειρίκου	18	5687	άργει Σύρου ἀπὸ 6 Σεπτ. 1949
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	εἰς Πειραιά ἀπὸ 25 Ιουν.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	διῆλθε Λέ Τουκτ 5 Ιουλ. διὰ Βενεζουέλαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	11	3658	άργει Άμπελάκι ἀπὸ 7 Αύγ. 1949
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάτικας κλπ.	11	1459	έφθ. «Ελευσίνα 6 Ιουλ. καὶ Βόλον 9
ΤΡΙΤΩΝ	ἀδ. Γράτσας	44	7207	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Ιουλ. διὰ Βαγκούθερ
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	ἀνεχ. Αλεξανδρειαν 7 Ιουλ. διὰ Αμέρεσαν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	ἀνεχ. Αλεξανδρειαν 9 Ιουλ. διὰ Κύπρον
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	άργει Πειραιά ἀπὸ 1 Ιουν. 1949
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	έφθ. Τεργέστην 2 Ιουλ. καὶ Πειραιά 14
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άργει Πειραιά ἀπὸ 28 Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Ιουλ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κασσός» Α. E.	45	7247	έφθ. Λίθερπούλ 8 Ιουλ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. E.	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Ιουλ. διὰ Βενετίαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. E.	39	5643	έφθ. Καράτσι 29 Ιουν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	Λευκός καὶ Λύρας	43	7243	ὑψωσε σημαίαν Λιβερίας εἰς Βαλτιμόρην
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	7176	ἀνεχ. Βομβάνη 7 Ιουλ. διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΓΑΙΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανείρων

Τὰ ὑπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγὰ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	έφθ. Αμπαντάν 5 Ιουλ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άλσουέρο»	44	7176	διῆλθε Ντόρμπιταν 1 Ιουλ. δι. Ισπωνίαν
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	έφθ. Κοσσιν 5 Ιουλ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνος»	18	8703	ἀνεχ. Ράχ Τανούρα 20 Ιουν. διὰ Λισαβάνα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 25 Ιουν. δι. Αγγλίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	διῆλθε Ντακάρα 29 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμποκο»	44	7207	εἰς Βενετίαν ἀπὸ 18 Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Βομβάνη 3 Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπι Τσάρτεριγκ»	45	7149	ἀνεχ. Μανιλάν 27 Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Ιουλ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Γκάριμπ—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνιας»	08	1763	ἀνεχ. Κολόμπο 6 Ιουλ. διὰ Μαντράς, έφθ. 10
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	έφθ. Λίθερπούλ 3 Ιουλ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαριτίμως»	19	5114	άργει Πέναρθ ἀπὸ 3 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ Σ	έτ. «Αλβιόν»	28	5061	ἀνεχ. Αλεξανδρειαν 9 Ιουλ. διὰ Βαγκούθερ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	έφθ. Αμδέρον 4 Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άργει Αλεξανδρειαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 25 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανείρων
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	έφθ. Βιζαγκατάταμ 10 Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	ἀνεχ. Νεάπολιν 10 Ιουλ. διὰ Μπουένας Αὔρες
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	άργει Μόντπιλ 14 Ιουλ.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	έφθ. Αμπελάκι 14 Ιουλ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	«Ελληνες ἄγορασται	44	7157	διῆλθε Σουέζ 7 Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	«Σάντα Μιγκούελ»	28	4809	διῆλθε Πλαστικ 2 Ιουλ. διὰ Μπουεναβεντούρα
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	άργει Ερεύνης 9 Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	εἰς Μπουεναβεντούρα 4 Ιουλ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουντάτορ»	21	3522	άνεχ. Αλεξανδρειαν 9 Ιουλ. διὰ Βαγκούθερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Αμέρικαν»	21	8207	έφθ. Αμδέρον 4 Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Αλεξανδρειαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ.	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 25 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανείρων
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-Α-Ρ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Βιζαγκατάταμ 10 Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ (δεξ. Λιδ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17094	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Ιουλ. διὰ Νέαν Ορλεάνην.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιδερ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	7310	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Ιουλ. διὰ Νέαν Ορλεάνην.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Φλόστικ 9 Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Ιουλ. δι. Ινδοκίναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουλ. διὰ Βασόραν, έφθ. 4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Ιουλ. διὰ Νέαν Ορλεάνην.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Ντάριεν 7 Ιουλ. δι. Αγγλίαν — Κόντινεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10928	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 Ιουλ. δι. Ινδοκίναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	διῆλθε Σουέζ 8 Ιουλ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ..	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 6 Ιουλ. διὰ Περισκόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Αμπαντάν 10 Ιουλ. διὰ Μούσκατ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤέρ	έτ. «Μαριτίμως»	45	7160	άνεχ. Καζαμπάνκαν 29 Ιουλ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	διῆλθε Παναμάν 9 Ιουλ. διὰ Περισκόν Κόλπουν
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Λός Αντζέλες 1 Ιουλ. δι. Αμδέροσαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	διῆλθε Πάρτ Σαΐδ 3 Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Κορονάτος	43	7067	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Ιουλ. διὰ Νέαν Ορλεάνην.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Λεβάντε»	44	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Ιουλ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	άνεχ. Χουέλδαν 5 Ιουλ. δι. Αμδέροσαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Δώρα»	19	611	έφθ. Βεγγάζην 4 Ιουλ. καὶ Πόρτ Σαΐδ 10
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	έφθ. Γουαντανάμο 7 Ιουλ. δι. Νέαν Υόρκην
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Ούρουγουάτη»	13	5125	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 20 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιδ.)	έτ. «Αράσουκο»	12	6348	άνεχ. Σαβόναν 8 Ιουλ. διὰ Μπόναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιδ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΔΕΗΜΟΣΙΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Ιουλ. δι. Νιού Τζέρσεϋ
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Σάμποκο»	44	7216	άνεχ. Λός Αντζέλες 8 Ιουλ. διὰ Χάιφαν
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Αρτέμις»	17	3322	άργει Πειραιά ἀπὸ 27 Μαρτ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άργει Βοστώνην ἀπὸ 24 Ιαν.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5905	άργει Πειραιά ἀπὸ 12 Αύγ. 1949
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Μιραρόρες»	19	812	άργει Σύρου 14 Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Διεθνής»	20	7631	άνεχ. Λός Αντζέλες 24 Ιουν. δι. Εύρωπην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Άταλάγια»	21	3345	διῆλθεν Αδεν 5 Ιουλ. διὰ Κιασσοσιούγκ
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	Έμμ. Γιανουλάτος	28	6522	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 20 Ιουν.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Αταλάγια»	10	1484	άνεχ. Ταΐν 1 Ιουλ. διὰ Χουέλδαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Τρανσπαστιφίκα»	43	7207	διῆλθε Τούνινταντ 7 Ιουλ. δι. Ρίον Ιανείρων
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ενσενάτα»	44	7207	διῆλθε Κέιπ Τάουν 12 Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΥΑΝΘΙΑ	έτ. «Πομαρόζα	43	7176	εἰς Γιοκοχάμαν 3 Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. Λός Αντζέλες 5 Ιουλ. διὰ Χαδάνναν.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	Πέτρος Α' τυχίδης	20	6419	έφθ. Βηρυττόν 6 Ιουλ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 Ιουλ. διὰ Σαντιάγκο
ZAN	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Πόντος 5 Ιουλ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ορινόκο»	45	7176	άνεχ. Λός Αντζέλες 24 Ιουν. διὰ Καλλάο
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	44	7165	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΩ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Σεπτού 2 Ιουλ. διὰ Μίζαμις
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	έτ. «Θεοδώρω»	43	7151	άνεχ. Κολόμπο 8 Ιουλ. διὰ Ντώρμπαν.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	άδ. Σαμωνᾶ	17	5524	διῆλθεν Ούζαν 10 Ιουλ. διὰ Λογδίνον, έφθ. 13.

ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάτα Πέρλας» . . .	28	5068	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής» . . .	43	7200	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Ιουλ. διά Χούστον
ΙΩΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» .	25	5090	έφθ. Πέρνις 7 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» .	44	7176	έφθ. Ιμπιγκάμ 7 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» .	29	9086	έφθ. Αρούμπα 3 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» .	16	4710	άργει Νέαν 'Υόρκην από 19 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» .	31	9767	είς Κιουρασώ 2 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» .	44	7198	έφθ. Μπαχιάν Μπλάγκαν 2 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ» . . .	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΛΙΡΩΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίονα» . . .	22	8432	άνεχ. Ντακάρ 20 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΑΜΠΕΡΡΑ . . .	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . .	13	7710	άνεχ. Νεάπολιν 10 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ . . .	έτ. «Κανόπους» . . .	44	7157	είς "Αυστεριταμ από 2 Μαΐου, έπισκεψη
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέου» . . .	12	3964	άνεχ. Γλασκώβην 1 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλη» . . .	05	4298	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ» .	19	5771	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλ. . . .
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ . . .	έτ. «Στάρ» . . .	19	3332	άργει Μόμπιλ από 24 'Ιαν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . .	έτ. «Καρέτο» . . .	43	7160	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα» . . .	03	491	έφθ. Νόρτεγχαμ 7 'Ιουλ. κατ Χούλλ 12
ΚΑΤΙΝΑ . . .	έτ. «Αλμπάτρος» . . .	40	982	άργει Βαλτιμόρην από 26 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . .	έτ. «Κένταυρος» . . .	19	6064	άργει Βαλτιμόρην από 12 'Ιουν. 1949
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Αρίγκα» . . .	43	7176	άνεχ. Σάντα Κρούζ 29 'Ιουν. διά 'Αγγλίαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» . . .	44	7248	διήλθε Τρίνινταν 8 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» . . .	44	7160	είς Κολόμπι από 24 'Ιουν.
ΚΟΚΕΡΕΛΑ	έτ. «Κάντιας» . . .	04	3479	άργει Πειραιά από 16 Φεβρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ . . .	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . .	13	9424	άνεχ. Κεμπέκ 1 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΚΟΡΑ . . .	Π. Γαστπαριάντος . . .	06	824	έφθ. Βηρυττόν 3 'Ιουλ.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . .	19	5758	άργει Σύρον από 9 Σεπτ. 1949
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγη» . . .	06	704	είς ταξίδια Συρίας — Βεγκάζης
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ . . .	έτ. «Κουκισταντόρ» .	45	7157	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Πέτελ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραντόρ» . . .	43	7207	διήλθε Κολόμπο 25 'Ιουν. διά Ναγκούγια
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ . . .	έτ. «Μπάρου» . . .	14	7475	είς Χερούδηργον 12 'Ιουλ.
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Πλαναρικάνα» . . .	44	7176	διήλθε Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Τσιτταγκόγκ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλάντικος» . . .	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικού» . . .	16	5505	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Αντόρ» . . .	21	8206	άνεχ. Κιουρασώ 21 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Καρέτο» . . .	49	5841	έφθ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 3 'Ιουλ.
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίων» . . .	44	2883	είς Κολόμπο από 24 'Ιουν.
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρουζές» . . .	17	5924	διήλθε Κολόμπο 4 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωτίαν» . . .	44	7176	είς Καλκούταν από 23 'Ιουν.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα» . . .	43	7160	είς Ριτζέκα 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα» . . .	20	3326	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Κεράσιμο» . . .	20	3483	διήλθε Κιουρασώ 2 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ» .	43	7176	άργει Τσιτταγκόγκ ρόδος από 27 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . .	έτ. «Πρώρα» . . .	01	3568	διήλθε Μασσαλίαν 12 'Ιουλ.
ΜΕΝΤΕΣ	Σ. Γ. Οίκουνομίδης . . .	43	771	διήλθε Σαουάτην 11 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ . . .	άδ. Τυπάλδου . . .	08	4625	έφθ. Σαουάτην 10 'Ιουλ. διά Χάιφαν—Πειραιά
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ . . .	έτ. «Μοντίζο» . . .	19	4999	είς Λιμένας Δ. 'Αφρικής 2 'Ιουλ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίόνα» . . .	19	7588	άργει Κάρδιφ από 20 Δεκ.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΤΟΝ	έτ. «Ζαράτι» . . .	18	4965	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε» . . .	20	6895	διήλθε Σουέζ 8 'Ιουλ. διά 'Αμπαντάν
ΜΥΡΙΑΜ . . .	έτ. «Χάρι» . . .	43	7196	διήλθε Βαγκούνερ 20 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Άριστο» . . .	43	7176	διήλθε Σουέζ 12 'Ιουλ.
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ . . .	έτ. «Καρρίμπιαν» . . .	43	7176	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΝΑΦΤΟΛΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναστόλα» . . .	20	6416	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Χάιφαν—Πειραιά.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . .	20	10474	άνεχ. Ήστ Λόντον 2 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτας» . . .	43	7168	έφθ. Χάμπιτον ρόδος 4 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ . . .	έτ. «Πανορμίτης» . . .	19	2592	διήλθε Ούζαν 11 'Ιουλ. διά Σόντερλαντ
ΝΙΚΗ . . .	έτ. «Βικτώρια» . . .	29	4386	άνεχ. Χάιφαν 4 'Ιουλ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΝΟΡΑ . . .	έτ. «Ηστερ Σιφάριγκ» .	43	7175	άνεχ. Τενερίφαν 1 'Ιουλ. διά Λάς Πιέτρας
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σόντα» . . .	43	7176	έφθ. Μπουένος "Αύρες 4 'Ιουλ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ . . .	έτ. «Σίλετ» . . .	42	7191	άνεχ. Λός Αντζέλες 3 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΟΡΛΑΓΚΟ . . .	έτ. «Γερεβάτ» . . .	44	7207	είς Αμπαντάν 3 'Ιουλ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναστόλα» . . .	20	7030	είς Λιμένας "Απω Ανατολής 1 'Ιουλ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ . . .	έτ. «Φάραλον» . . .	45	7148	έφθ. Ρεσιφ 5 'Ιουλ. (διά Βαλτιμόρην)
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον» . . .	43	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 27 'Ιουν. διά Καράτσι
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ . . .	έτ. «Φάραλον» . . .	43	7176	άργει Άλεξανδρειαν από 8 Νοεμ.
ΝΤΟΜΙΝΑ . . .	έτ. «Κεμπτάκο» . . .	25	5531	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 7 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσα» . . .	44	7244	είς Θεσσαλονίκην 1 'Ιουλ.
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ» . . .	19	2659	διήλθε Ντακάρ 7 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . .	48	10901	διήλθε Σουέζ 5 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . .	50	17720	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . .	49	17722	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . .	49	17722	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . .	49	17724	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . .	50	17724	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΟΡΙΟΝΕΣ (δεξ.)	"Ελληνες άγορασται . . .	30	11147	έφθ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες» . . .	27	8627	άργει Μομπιλ από 7 'Οκτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ . . .	Άλεξ. Γουναρς . . .	19	5701	άνεχ. Αλγερίουν 28 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΟΥΤΑΧΑΝ . . .	έτ. «Γρεβάτ» . . .	19	7031	διήλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΑ . . .	έτ. «Σαπφώ» . . .	44	7223	άνεχ. Ρούεν 6 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος» . . .	18	6049	άργει Ρίμερ Μπλαγκουώτερ από 14 'Απρ. 1949
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ . . .	έτ. «Παναμ. -Ευρωπέα» .	21	6230	άργει Ρίμερ Ιανείρον 24 'Ιουν.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ . . .	έτ. «Παναμ. -Ευρωπέα» .	19	5555	έφθ. Ρίμερ Ιανείρον 8 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝ Β	έτ. «Κοντινεντάλε» . . .	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΟΣΕΑΝ . . .	έτ. «Πάσιφικ» . . .	44	7212	έφθ. Φίλαδελφειαν 29 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . .	έτ. «Ναβιέρα» . . .	19	6040	διήλθε Τρίνινταν 6 'Ιουλ. διά Ρίμερ Ιανείρον
ΠΙΝΤΑ . . .	έτ. «Πόλαρ» . . .	19	6495	άργει Νέαν 'Ορλεάνην από 10 'Ιουν.
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ναβιέρα» . . .	20	2606	άργει Πειραιά από 27 'Ιανουαρίου
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . .	20	6109	"Ιδε: «ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ» σημαία Παναμά
ΠΟ·Ι·ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Μπάρου» . . .	14	7475	άργει Τεργέστην από 13 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ» . . .	20	3280	άνεχ. Σπάττλ 29 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λά Πλάτας» . . .	44	7163	διήλθε Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Λάμας» . . .	36	7104	άργει Μασσαλίαν από 19 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΙΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος . . .	19	2256	άνεχ. Κοστίν 4 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Μπιενβενίτο» . . .	19	5055	άνεχ. Λός Αντζέλες 28 'Ιουν. διά Νιούαρκ
ΡΕΝΑ	έτ. «Εμπρέσσα» . . .	42	7176	άργει Νέαν 'Υόρκην από 18 Μαρτ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Πάξ» . . .	20	5686	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 10 'Ιουλ. διά 'Αλεξανδρειαν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριζάκουα» . . .	21	1925	είς Ντουκούν 1 'Ιουν.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Ρίο Γκράντε» . . .	44	7176	έφθ. Γδύνιαν 1 'Ιουλ. διά Αδεν
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Βέριτας» . . .	19	2632	άνεχ. Ντωρμπαν 27 'Ιουν. διά Αδεν
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . .	18	5664	άνεχ. Ντωρμπαν 1 'Ιουλ.
	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . .	44	7176	είς Πόρτ Σαΐδ από 19 'Ιουν. (διά Βαγκόκ)

ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιανδίζα»	23
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ		έτ. «Αλανός»	16
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ		έτ. «Σαντιάγκο»	43
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ		έτ. «Άδια»	20
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ		«Ελλήνες αγόρασται	22
ΣΑΞΩΝΣΤΑΡ (Λιβ. δεξ.)		έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα»	44
ΣΑΠΦΩ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45
ΣΙΜΩΝ		έτ. «Μαριάτο»	19
ΣΟΝΙΑ		έτ. «Λάς Πέρλας»	21
ΣΟΡΟΛ		έτ. «Βαπτόρες»	10
ΣΟΥΕΡΤΕ		«Ελλήνες αγόρασται	25
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιβ.)		έτ. «Αίσος»	43
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ		έτ. «Άριόνα»	21
ΣΩΚΡΑΤΗΣ		«Μπλού Λάιν»	30
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ		έτ. «Ωκεανός»	18
TZENNY		έτ. «Πόλωρ»	44
ΦΑΙΑΣ II		έτ. «Ντέλ «Εστε»	43
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Αίσνα»	14
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ		έτ. «Κρούτσες»	20
ΦΟΙΝΙΣ		έτ. «Κρίστομπαλ»	21
ΦΡΙΞΟΣ		έτ. «Σαμσοκ»	43
ΦΩΦΩ		έτ. «Ντέλ «Εστε»	43
XOK			7127

διηλθε Τρίνινταντ 3 'Ιουλ. διά. Ρίον Ιανέτρον.
εις Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ.
έφθ. Ρότερνταμ 2 'Ιουλ. (διά Σικελίαν)
άνεχ. Νάρδικ 3 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρη
εις Σάντος 12 'Ιουλ.
έφθ. Σάντος 1 'Ιουλ.
άργει Σύρον άπό 17 Σεπτ.
έφθ. Χαδάνναν 6 'Ιουλ.
εις Βαλτιμόρη 8 'Ιουλ.
έφθ. Βαλτιμόρη 3 'Ιουλ.
άνεχ. Σπάττλ 28 'Ιουλ. διά Οζάκαν
έφθ. Τακοράντι 2 'Ιουλ.
άνεχ. Κόμπε 11 'Ιουλ. διά Χονολουλού
άργει Σύρον άπό 17 Σεπτ. 1949
άνεχ. Αιμέρσαν 2 'Ιουλ. διά Χάϊφαν
άνεχ. Νέαν Ύόρκην 8 'Ιουλ. διά Τάμπαν
άργει Βαλτιμόρην άπό 29 Οκτ.
άνεχ. Μάλταν 9 'Ιουλ. διά Αλεξανδρειαν
διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Χάϊφαν
έφθ. Λά Κουαντρα 2 'Ιουλ.
άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 9 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην
έφθ. Ραγκούν 3 'Ιουλ.
διηλθε Παναμάν 7 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
εις Φιλαδέλφειαν άπό 16 'Ιουν.
άργει Αγιον Φραγκίσκον άπό 9 Απρ.
έφθ. Δουγκέρην 3 'Ιουλ.

ECONOMY AND EFFICIENCY IN QUICK TURNAROUND VOYAGE REPAIRS AND DRYDOCKING

TODD SHIPYARDS CORPORATION

I Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York

Conveniently located on the Atlantic, Gulf and Pacific Coasts of the United States and Barranquilla, Colombia.

NEW YORK	BROOKLYN	HOBOKEN	NEW ORLEANS
GALVESTON	HOUSTON	LOS ANGELES	SAN FRANCISCO
ALAMEDA	SEATTLE	BARRANQUILLA	LONDON

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE

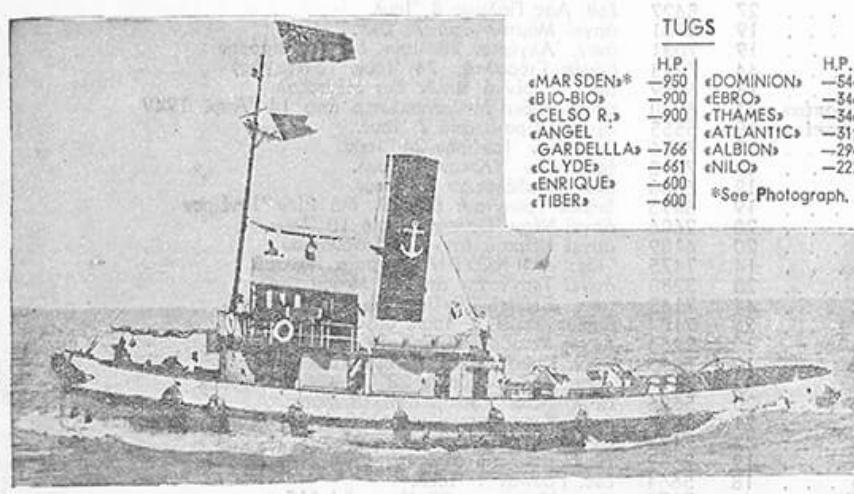


Docking, undocking and moving ships in New York harbor is just one of the tasks that keeps Moran's diversified fleet of Diesel-electric tugs busy day in and day out. The company's powerful deep-sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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



TUGS

	H.P.	H.P.	
«MARSDEN»*	—950	«DOMINION»	—544
«BIO-BIO»	—900	«EBRO»	—346
«CELSO R.»	—900	«THAMES»	—346
«ANGEL GARDELLA»	—766	«ATLANTIC»	—312
«CLYDE»	—651	«ALBION»	—294
«ENRIQUE»	—600	«NILO»	—227
«TIBER»	—600		

*See Photograph.

COMPANIA ARGENTINA DE NAVIGATION
(ANGEL GARDELLA LDA)

NIGHT AND DAY
TOWAGE
Services at
BUENOS AIRES
... and la Plata

Sole European Agents:
GEO. C. MOODY & SON,
38, Gt. St. Helens, LONDON E.C. 3.