

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1954

Αρ. Φύλλου 454/213

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



MIXNIK.

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 454/213

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΜΑΐΟΥ 1954

Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΠΩΛΕΙΑ

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ

Ο ΑΝΩΡΩΠΟΣ, Ο ΠΟΛΙΤΗΣ, Ο ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑΣ

"Επεις μαχόμενος ό κρατερός άγωνιστής. "Επεις προώρως, παρά τὰ πολλά του ἔτη, ένω το μεγαλόπυρον, το έθναφελές έργον του, μόδις τώρα έθεμελιόυτο. "Άδοκτος υπῆρξεν ό θάνατός του, άφού μὲ τὴν σφριγήλην του σκέψιν κατηγάζει τούς πάντας καὶ μὲ τὴν άκαμπτον δραστηριότητα του κατηγάζει τὸ πολυσχιδή του ἔογα πρὸς τὴν ἄνδον, τὴν ἐπιτυχίαν. "Οσοι τελευταίως τὸν εἰδόν μοχθοῦντα διὰ τὰς νέας του κατακήσεις, τὰς ἑλληνικὰς πλέον, ὅσοι τὸν ἡκουσασ μὲ τὸν πίστιν ἀτενίζοντα τὰς εξελίξεις τῶν προσεχῶν ἔτων δὲν ήτο δυνατόν νὰ πιστεύσουν, ὅτι τὸ φασγανὸν τοῦ θανάτου είχεν ἥδη θίξει τὸν κεφαλῆν τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδη. "Εφηγεν, ένω ή Ἐλληνικὴ Ναυτιλία καὶ η οικονομικὴ τοῦ Τόπου μας ἀνασυγκρότησις ἐτέλουν εἰς τὴν πλέον κρίσιμον τῶν καμπτών καὶ εἰχον τόσην ἀνάγκην τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν του.

Νὰ σκιαγραφήσωμεν τὴν πολυσύνθετον φυσιογνωμίαν τοῦ Εὐγ. Εὐγενίδη καὶ νὰ ἀπαριθμήσωμεν τὰ ἔργα τοῦ πεντηκονταετοῦ ἀδισκόπου μόχου του ἀνέφικτον θὰ ἡτο μέσα εἰς τὸν στενὸν χώρον τῶν στηλῶν αὐτῶν. Παρὰ τὸ γεγονός, οὐ γράφων τὸ παρόν βιογραφικὸν σημείωμα ἔζησε ἀπὸ ἔτῶν πολλῶν ἐγγύτατα τὴν ζῶντα καλοῦ αὐτοῦ "Ἐλλήνος, τοῦ ἀγαθοῦ ἀνθρώπου καὶ τοῦ μεγάλου ἐπιχειρηματίου, θὰ ἔργεισαντο σελίδες πολλαὶ καὶ η γραφής ἐνὸς δοκίμου συγγραφέως διὰ νὰ ἀπεικονίσῃ τὸν Εὐγενίον Εὐγενίδην, διὸ νὰ ἴστορησῃ τὴν θρυλικὴν σταδιοδρομίαν του, διὰ νὰ γνωρίσῃ εἰς τὸ εὐρύτερον κοινὸν καὶ τοὺς ἐπιγιγνομένους ὅποια ἔργα θαυμαστὰ ἡμποροῦν μόνον τὸ ήθος καὶ η ἐπίμονος, η συστηματικὴ ἔργασία νὰ δημιουργήσῃ. "Ο Εὐγενίος Εὐγενίδης ήτο μία ἔξαιρετη φυσιογνωμία. Σπανίως ή φύσις προκίκει τοὺς ἀνθρώπους μὲ τούς ἐν ταύτῳ ικανότητας, ψυχικάς καὶ πνευματικάς.

"Οταν τὴν πρώταν τῆς 22ας Ἀπριλίου τὸ βαρύν καὶ ἀναπτυγχοντὸν ἄγγελμα τοῦ θανάτου τοῦ Εὐγ. Εὐγενίδη ἔθασεν εἰς τὸν Πειραιά, οἱ ναυτικοὶ μας πρώτοι βαθύτατα συνησθάνθησαν τὸ ἀνεπανόρθωτον πλήγμα. Αύτοι, οι ἀναρκώντες τὴν ψυχήν καὶ τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλούμενῆς Ελλάδος, εἶχον πολλὰ πράγματα ἐλπίσει ἀπὸ τὴν θερμούργον πρωτοδουλίαν τοῦ μεγάλου ἐφοπλιστοῦ. "Επίστευον εἰς τὸ δημιουργικὸν ἐνδιαφέρον τοῦ ὑπέρ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ διέβλεπον μὲ τὴν ἐμφάνισιν του εἰς τὸ προστιθμόν τῆς ἐλληνικὸν θαλασσινῆς δραστηριότητος θετικὴν πλέον τὴν πρόση τὴν ἀνίουσαν στροφήν του τόσον ταλαιπωρημένου Εμπορικού μας Ναυτιλίου.

"Ησαν, πράγματι, ὑψηλεπτὴ τὰ σχέδια τοῦ ἀειμόστου Εὐγενίδη διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ὑπερωκεάνιον γραμμήν, διὰ τὰς ἄλλας ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τακτικὰς γραμμάς, τῶν ὅποιων τὴν ἐκτέλεσιν ἐμέλετα καὶ ἐπιμόνως ἐπεδίωκε. Μὲ τὸ τεράστιον διεθνές του κύρος, τὴν δημιουργικὴν τοῦ πνοήν, τὴν ἀπέραντον θελματικότητα, τὸ ἐπιχειρηματικὸν του δαιμόνιον, τὴν πειράν καὶ τὴν εἰδίκευσιν ἀλλὰ καὶ τὴν ἀστελευτὸν πίστιν τοῦ πρὸς τὴν ἔθνικὴν ἀνάτασιν, πολλὰ τὰ ἀξιόγα τέπροτο εἴνοτος τῶν ἀμέσων ἔτων γό δημιουργήση διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν τουσιοτικὴν μας προσπάθειαν, διὰ τὴν εὐρύτεραν ἀκτινοβολίαν τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος.

"Εχασεν ό Τόπος μας ἔνα ἐκλεκτὸν "Ἐλληνα, ἔνα μεγάλον δημιουργόν, ἔνα ὀλοκληρωμένον ἀνθρώπον, μὲ τὰ εὐγενεστεορά τῶν ἰδιαίκων, ἀπὸ τὸν ὅποιον εἶχε πλέον ἐπιστῆ ἡ στιγμή πολλὰ ἡ ἀποκομίση ή Πατρίς.

"Ο Εὐγενίδης, ἀφοῦ ἐμόχθησεν εἰς τὴν ξένην, ἀκολουθῶν τὸ παράδειγμα τῶν μεγάλων ὁμογενῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐπρόκειτο ἐδῶ νὰ ἐγ-

καταστοῦ καὶ νὰ ἀφιερώσῃ εἰς ἔογα "Ελληνικὰ τὴν ὑπόλοιπον, ζωῆς του. Κενὸν δυσανατλήρωτον προεκάλεσεν ὁ θάνατός του. Βαθυτέρα η θλιψίς σσων ἐγνώσιζον τὰς τελευταῖας ἐπιδιώξεις του.

"Ο Εὐγ. Εὐγενίδης δὲν ἦτο ὁ συνήθης τύπος τοῦ καλοῦ καὶ ἐπιτυχημένου μόνον ἐπιχειρηματίου. Δὲν ἦτο ὁ πλούσιος, ὁ ἀνησυχῶν διὰ τὰ σσα ἀπεθησάυσης, στρέφοντας πρὸς αὐτὸν μόνον ἀκούμητον τὴν σκέψην του. Δὲν ἦτο, τέλος, ὁ "Ἐλλην πολίτης, μὲ τὴν καθιερωμένην ῥηχὴν συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεών του, πρὸς τὸ κοινωνικὸν σύνολον καὶ τὴν Πολιτείαν.

"Αν πιστεύσωμεν τὸν θρύλον τοῦ ἐλληνικοῦ δαιμονίου, ὁ Εὐγενίος Εὐγενίδης τὸ δαιμόνιον αὐτὸν τὸ ενεσάρκωνεν εἰς τὸ ἀπόλυτον. Δὲν ἔξικεντο μόνον μέχρι τοῦ ἀπιθάνου ἡ ἐπιχειρηματική του, ἡ τὸν ὡργανωμένη σκέψη του, ἡ τὰ πάντα προβλέπουσα καὶ ἀντιμετωπίζουσα. 'Ο Εὐγενίδης είχε τὴν ἀποσάμιλλον ικανότητα τὴν σκέψιν του αὐτήν νὰ τὴν ἐμφανίζῃ ωραίαν ἐπιθλητικήν, αἰγάλεοσαν. Κατώρθωνε νὰ προκαλῇ διότι κάθε ἐπιδιώξιν του τὸν θαυμασμόν, συχνά καὶ τὴν καταπλήξιν μεταξὺ τῶν διεθνῶν κύκλων, μέσα εἰς τοὺς οποίους τούς άνετως ἐκίνετον.

"Τὸ ἀνόσυχον, τὸ εὐρυτέρας ἀκτινοβολίας πνεύμα τοῦ Εὐγενίδη, η ἔξιδιασμένη μορφωσίς, η ἀγωνιστικὴ τοῦ διάθεσις καὶ η δίψη τῶν ωραίων ἐπιχειρηματικῶν κατακήσεων τὸν εἰλικρινὸν πρὸς τὰς πλέον ὑψητεπεῖς ἐπιδιώξεις. Ο στενὸς ὑπολογισμὸς τοῦ κέρδους δὲν διήγειρε τὴν φαντασίαν του, οὐδὲ ἡλεκτρίζεν αὐτὸς καὶ μόνον τὴν σκέψιν του. Τὴν ἐπιτυχίαν τῶν βλέψεων του, εἰς τὴν εὐρυτεόσαν δυνατήν κλίμακα, τὴν ἐθεωρεῖ ὡς τὸ θήικόν γέρας μιᾶς νίκης, προσωπικῆς, υπὲρ τὸ κέρδος τῶν δολλαρίων. Εἰς τὴν Σκανδινανίαν, εἰς ὅλην τὴν Εὐρώπην, τὴν Βρετανίαν, τὴν Νότιον Αμερικὴν καὶ Αφρικήν, η ἀπιθητικὴ φυσιογνωμία τοῦ Εὐγενίδη, η ἐπιχειρηματικὴ τοῦ διάνοια καὶ η εἰδίκευσης εἰς τὴν ἔογα τῆς θαλάσσης τοῦ ἐχαίρονταν τὸν σεδασμόν, τὴν ἀπόλυτον ἀναγνώρισιν, τὴν ἀγάπην. "Δικτατωρὸς ἐπωνυμάετο ἀπὸ τοὺς αὐταγονισταὶς του. Εἰς τὰς διεθνεῖς διασκέψεις τῶν τακτικῶν γυαμμῶν ἡ γνώμη του δὲν ἐπεδέχετο τὴν συζήτησιν. "Ητο η ὄρθοτέρα, ἡτο τὸ ἀξιωμα. Εἰς τὸν κύκλον τῶν στενωτέρων συνεργατῶν του, μεταξὺ τῶν Σκανδινανῶν ἐφοπλίστων, μὲ τοὺς ὅποιους ἐπὶ δεκαεπτρίδας συνωδοπόρησεν, ὁ θαυμασμὸς καὶ η ἐκτίμησης τοῦ ἐργού του προσελάμβανεν εἰς κάθε περίστασιν πανηγυρικὸν χαρακτήρα. 'Ο Εὐγενίδης ἀπέτελει ἐπίλεκτον μέλος τῆς μεγάλης σουηδικῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας τῶν Μπρόστορμς. "Ητο ο Μέντωρ αὐτῆς, ὁ μοχθῆσας διὰ τὴν ἄνδον καὶ τὴν ἀκμὴν της. 'Η Σουηδικὴ Ανατολικὴ Γραμμῆς είσι τὴν ὅποιαν ἐχάσισεν ὀλὴν τὴν ικμάδα τῆς ζωῆς του, μιὰν ὀλόκληρην τοικαντοτείτων ἀδιαλείπτων φροντίδων — καὶ μετ' αὐτήν, ὡς τὸ ἀπόγειον τῶν κατακήσεων του, η "Χόμ Λάινες" καὶ τὰ λαμπρὰ τῆς ὑπερωκεάνιας θὰ ἀποτελοῦν τα ωδαιότερα δείγματα τῶν ἐπιχειρηματικῶν του ἀνατάσσεων.

"Η ἀποτυχία ήτο ἀγνωστὸς εἰς τὸν Εὐγενίδην. Η φωτεινή του σκέψη είχε τὴν ικανότητα νὰ ποοβλέπει. "Εθελεπεν ἐκεὶ ὅπου οἱ ἄλλοι μετὰ ἔτη θα διέκοπτον τὸ πρώτον ἐπερχόμενα τὰ γεγονότα. Αἱ τακτικὰ γραμμαῖς, οἱ σύγχρονοι αὐτοὶ ἀνὰ τὴν "Υδρογείον φορεῖς τοῦ παραγωγικοῦ μόχου τῶν δισφόρων λαὸν, ὑπῆρχαν τὸ ἐπιχειρηματικὸν του πάθος. "Ητο ο ἀπαραμιλλός ὁδγανωτῆς τῶν, ο διεθνῶς ἀνεγνωρισμένος. "Οταν ἔδιδε τὴν μάχην διὰ νὰ ἐπιβάλῃ μίσαν τακτικὴν γραμμήν, ἡλεκτρίζετο ἀπὸ τὴν ἀντίδρασιν, ἐνετείνετο εἰς ὑπέρτατον σημεῖον ὁ



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'Επι τῇ ἀναλήφει τῶν καθηκόντων του'

Ο νέος Υπουργός τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Βογιατζῆς προέβη εἰς τὰς ἀκολούθους ἀνακοινώσεις πρὸς συντάκτην τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»:

«Η Κυβέρνησις τοῦ Στρατάρχου Παπάγου ἀποδίδει ὅλως ἴδιάσουσαν σημασίαν εἰς τὸν τόσον παραγωγικὸν τομέα τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας, τὸν ὅποιον καλύπτει τὸ Υπουργεῖον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Ανέκαθεν τὸ ἐλλειμματικὸν ἰούζύγιον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς Ἑλλάδος ἐκαλύπτετο ἐκ τῶν ὀδηλῶν λεγομένων πόρων, μεταξὺ τῶν ὀποίων πρωταρχικὴν θέσιν κατέχει τὸ εἰς τὴν χώραν εἰσόδεον ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα.

«Η παρούσα Κυβέρνησις ἀπέβλεψεν ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς εἰς τὴν προσέλκυσιν τῶν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ξενην ὅμως σπηλαίαν, πλοιών καὶ τὴν ψφωσιν ἐπ' αὐτῶν τῆς κυανολεύκου. Εἰς τὸν φι-



φισθέντα, συνταγματικῆς ισχύος, Νόμον περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, ἐτέθη εἰδικὸν ἄρθρον καλύπτον τὴν περίπτωσιν τῆς ἑδῶ νηολογήσεως ἐμπορικῶν πλοιών. Διὰ τῶν διατάξεων αὐτῶν παρέχονται, ὡς γνωστόν, εὐρέας ἑκτάσεως διευκολύνεις εἰς τοὺς πλοιοκτήτας.

«Η σταθερότης τῆς κυβερνητικῆς γραμμῆς καὶ οἱ θεοποιήσεις διατάξεις ἐτοποθετήσαν τὸ βασικὸν αὐτὸν πρόδηλημα ἐπὶ τῆς ὁδῆς βάσεως καὶ ἡδη ἀναμένονται τὰ ἀποτελέσματα. Ή πολιτικὴ μας ἐπὶ τοῦ τομέως αὐτοῦ θὰ συνεχισθῇ ὡς τὴν διέγραψεν ἡ Κυβέρνησις. Διότι πιστεύουμεν ὅτι παρὰ τὴν ἀγαθὴν διάθεσιν, τὴν ὅποιαν πρέπει νὰ ἐπιδείξουν οἱ Ἑλληνες ἀποφλισταὶ διὰ νὰ βοηθήσουν τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Πατρίδος, των, τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος πρόπει νὰ δημιουργησῃ εἰς τῆς Πατρίδος των, τὸ Ἑλληνικὸν πρόπει νὰ δημιουργησῃ εἰς αὐτοὺς καὶ ταὶς ἀπασχούτητος προϋποθέσεις, αὐτινες θὰ καθίστων δυνατήν τὴν ἔνταξιν τῶν πλοίων ὑπὸ ἑλληνικῆς σημαίαν. χωρὶς ὅμως νὰ μειωσουν καὶ τὴν συναγωνιστικὴν τῶν ικανότηταν ἔναντι τῶν πλοίων τῶν ἄλλων κρατῶν. Διότι δὲν πρέπει νὰ παραγωρίζουμεν τὸ γεγονός, ὅτι ἔαν οὐδράσσουν τὶς τοιούτων ἐπίζηλων σημείων ἡ ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, τούτῳ δὲν ἔγενετο διὰ τῆς βοηθείας τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, ἀλλὰ διὰ τῶν κινδύνων καὶ τῆς σκληρᾶς καὶ μακροχρονίου ἐργασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ τῶν ηρωϊκῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων.

«Οἱ πλοιοκτήται καὶ τὰ πληρωμάτα τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν ἀποτελούν τοὺς κυρίους παράγοντας τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Εν ἀπολύτῳ συνεργασίᾳ καὶ ἀμοιβαίᾳ κατανοήσει, τὴν ὅποιαν καὶ ἐπιδεικνύουν σημειών μὲ τὴν βοήθειαν μας καὶ τὴν συνεχῆ παρακολούθησιν τῶν ἀπασχολούντων αὐτοὺς προβλημάτων, πρέπει νὰ ἀπόδουμεν εἰς τὸ μεγίστον τὰ ἀγάθα ἀποτελέσματα διὰ τὴν μεγαλυτέρων ἔξυπρέτησιν τοῦ κοινωνικοῦ συνδόλου.

«Πέραν τῶν ἡδη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ληφθέντων μέτρων, θὰ μελετήσωμεν καὶ ὅλας τὰς ὑπαρχόντους δυνατότητας. Πόσος τὸν σκοπὸν αὐτοῦ, θὰ συγκεντρώσωμεν ὅλα τὰ στοιχεῖα, διὰ τῶν ὅποιων θὰ καταστῇ δυνατόν νὰ προβῶμεν εἰς συγκριτικὴ μελέτη μεταξὺ τῶν ισχυόντων Νόμων καὶ διατάξεων καὶ τῶν κρατουσῶν συνθηκῶν εἰς ἄλλας χώρας, ὅσον ἀφορεῖ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, οὕτως ὥστε νὰ εἰσηγηθῶμεν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὴν λῆψιν καὶ νέων μέτρων, ἀπόντα θὰ διηκόλουνται τοὺς Ἑλληνας πλοιοκτήτας εἰς τὴν ἀνύψωσιν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Διὰ τὴν μελέτην μας αὐτῆν, θὰ ζητήσωμεν καὶ τὰς ἀποφεις τοῦ συνόλου τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Σκεπτόμεθα ἐπίσης καὶ μελέτωμεν τὴν ὄργανων ἔνος ναυτιλιακοῦ συνεδρίου, εἰς τὸ ὅποιον νὰ ἀκουσθοῦν αἱ γνώμαι τῶν ἄρμοδίων παραγόντων.

«Ωταν καταδάλωμεν ὅλας μας τὰς προσπαθείας, διὰ σκληρᾶς καὶ ἐπιμόνου ἔργοσιας, νὰ συναγείρωμεν τοὺς συνεργάτας μας ἐν τῷ Υπουργείῳ Ναυτιλίας, ἵνα καταστήσωμεν τοῦτο φορέα ἔξυπρετησεως τῶν δύσκολον καὶ τραχύν τῶν οὐρανών των. Φιλοδοξοῦμεν νὰ καταστήσωμεν τὸ Υπουργεῖον Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ ὄργανον, διὰ τοῦ ὅποιον οἱ ἀφοπλισταὶ καὶ τὰ πληρωμάτα τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐν ἀγαστῇ συνεργασίᾳ ταῦτα τῶν συμφέροντα των.

«Πέραν τοῦ ὃς ἄνω ὑπὸ ἀριθ. 1 σκοποῦ τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, θὰ ἔργασθωμεν σια τὴν ἐπίλυσιν καὶ προώθησιν ὅλων τῶν ἄλλων προβλημάτων, τὸ ὅποια εὑπάρχει στὸν ποντοπόδιον Ναυτιλίαν, θὰ βοηθήσωμεν καὶ τὰ προβλήματα τοῦ ποντοπόδιου Ναυτιλίας, ὡκεανοπόδιου, μεσογειακῆς καὶ ἀκτοπλοΐας.

«Εἶναι γνωστὸν ὅτι τὰ πλείστα τῶν μεσογειακῶν κρατῶν ἐνισχύουν καὶ παρακολουθοῦν τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν των καὶ ὅτι οἱ Ἑλληνες ἀφοπλισταὶ ἔχουν νὰ ἀντιμετωπίσουν σκληρὸν ἀνταγωνισμόν. Θὰ προσφέρωμεν πρὸς αὐτοὺς πάσαν τὴν ὑποστήριξιν μας, χωρὶς νὰ παραδέψουμεν τὴν βασικὴν ἀρχήν. Οἱ Ἑλληνικὴ ἐπιβατηγὸς ναυτιλίας ἔχει τὸν τόπον τοῦ δύνατον εἰς μακράς πνοῆς ποστόπλατον ἐπιβατηγὸν καὶ ἀπόδημην νὰ εἴπηται τὸ θαλασσίου στίβου, ὅταν κατορθώσῃ τὰ ἔξης δύο βασικά: Τὴν υπερβολὴν συγχρονισμένου πλωτοῦ ὄπλικου καὶ τὴν ὄρθολογίατην δύονταν στοιχείων τοῦ θαλασσίου στίβου. Εἰς τὰς δύο αὐτὰς βασικὰς ἐπιδιώξεις εἶμεθα διατεθεῖμον δι' ὅλων τῶν διαθεσίμων μέσων νὰ βοηθήσωμεν τὴν ναυτιλίαν μας.

«Ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν λοιπῶν ἐν τῇ Κυβερνήσει ἀρμοδίων συναδέλφων μας, θὰ ἐπιδιώξωμεν νὰ πρωθίστωμεν τὰς ἀπὸ δαλάσσης μεταφορᾶς μεταφοράς ἑμπορευμάτων ἐντὸς τοῦ ἴδιου ἡμῶν χώρου. Θὰ πρέπῃ νὰ ἀπαλλάξωμεν τὰς μεταφορᾶς αὐτάς ἀπὸ σωρειάν παρευεβαλλομένων ἐμποδίων, διατυπώσεων καὶ βαρών, οὕτως ὥστε νὰ δυνηθῶμεν νὰ κόμωμεν κατὰ τὸ δυγατόν εἰς τὰς μεγαλούτεραν χρήσιν τῶν ὑπὸ τῆς φύσεως προσφερούμενων ἀδαπτῶν αἵτινας ἀπόφεως κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως θαλασσῶν ὄδων.

«Θὰ ἀποβλέψωμεν ἐπίσης εἰς τὴν πλέον ὄρθολογιστικὴν ὄργανων τῶν λεγομένων ἀγόνων γραμμῶν τῆς Χώρας μας. Η Ἑλλὰς, διαθέτουσα πλῆθος ὡραιοτάτων καὶ ἀπομεμακουσμένων νήσων, ἔχει ἀνάγκην ἐνὸς δικτύου ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν, αἱ ὅποιαι θὰ ἔξυπρετούν τὸν πληθυσμὸν τῶν νήσων αὐτῶν κατὰ τὸν συντομώτερον καὶ οἰκονομικότερον τρόπον.

«Τὸ σύστημα τῶν ἀγόνων γραμμῶν, τὸ ὅποιον ἐπιβαρύνει σημαντικῶς τὸν προποτοιήσιμον τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, χρήζει οι ισικῆς ἀναδιοργανώσεως. Ως ἄρχη κατὰ τὴν ἀναδιάρθρωσιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν θὰ πρέπῃ νὰ τεθῇ ἡ μεταφορά τοῦ ἐπιβάτου ἐκ τῆς νήσου πρὸς τὴν ἀπένεντι ἀκτὴν ἡ τὸ συντομώτερον παθαλαϊκὸν κέντρον, οὕτως ὥστε νὰ δύναται νὰ κάμη χρῆσιν τῶν ὑπὸ τῆς φύσεως μεγαλούτερων δικτύων.

«Διὰ τῆς μελέτης τῶν ἐπενεκτέων τροποποιήσεων εἰς τὴν σύνθετην καὶ τὴν ὄργανην τῶν ὑπερσειών τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, θὰ ἐπιδιώξωμεν νὰ καταστήσωμεν τοῦτο φορέα ἱκανὸν καὶ κατάλληλον διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ὡς ἄνω ἐν ὀλίγοις σκιαγραφηθεῖσης ἀποστολῆς αὐτού.

«Τέλος, εἰδίκην στοιχεῖον καὶ μέριμναν θὰ λάβωμεν διὰ τοὺς ἀπομάχους ναυτικούς, καταδάλλοντες πάσαν δυνατήν προσπαθείαν διὰ τὴν δελτίωσιν τῶν σημειώνων γλίσχων συντάξεων των.

«Εἰς τὰς προσπαθείας μας αὐτάς, ἀπλίζομεν διὰ θὰ ἔχωμεν συμπαραστάτας τοὺς πλοιοκτήτας, τὰ πληρωμάτα τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοιών καὶ τὸν Ελληνικὸν Τύπον, περιοδικὸν καὶ ἡμερήσιον.

«Πρὸς ὅλους αὐτούς, ἐπὶ τῇ ἀναλήφει τῶν καθηκόντων μας, ἀπευθύνομεν χαρεποιήσιμον.

Διὰ νὰ συνεχισθῇ ἡ προσπάθεια

Δημοσιεύομεν ἀνωτέρω τὰς προγραμματικὰς δηλώσεις τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τῇ ἀναλήφει τῶν καθηκόντων του. Διακατέχεται καὶ αὐτὸς ἀπὸ τὴν ζωηρὰν ἐπιθυμίαν νὰ συμβολάνει εἰς τὴν προσπαθείαν τοῦ ναυτιλιακού προσδιόδου τοῦ μεγάλην προσπάθειαν τῆς ἐπανόδου.

Τὸ κλίμα, εὐτυχῶς, τῆς σημειώνης Κυβερνήσεως αὐτοῦ οὐρανού, στοιχεῖον τοῦ τόπου τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, διευκολύνοντας τὰ μεγίστα τὸν κ. Βογιατζῆν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ἐπιτυχίαν τῆς πρωτοβουλίας του. Δὲν ἔχει παρὰ νὰ ἀκολουθήσῃ οὕτως τὸν δρόμον που ἡδη οἱ δύο τελευταῖς προκάτοχοι τοῦ Ἑλλασκαν. Θὰ ἐφαρμοσηται τὰ θεσμοθετέντα, ἐπιζητῶν περαλλήλου την καθίστασιν τῶν συμπληρωματικῶν μέτρων, ποτὲ δέ, ἔτειναν νὰ δλοκηρόσασθαι τὴν κυβερνητικὴν μεριμναν, ὑπέρ του ἑλληνικοῦ πλοίου. Πράγματι, πολλά, ὅσον καὶ ἀξιόλογος εἰναι τὰ ἐπιτελεσθεῖσαν διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἑθνικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τῆς σημειώνης Κυβερνήσεως. Πολλά ὅμως ἀκόπι πρέπει νὰ γίνουν διὰ νὰ νοικουρευθῇ τὸ ἑλληνικὸν πλοίον, διὰ νὰ ἐπανεύρη τὸν δρόμον του, μετά τὰς τόσας κατὰ τὸν πόλεμον καὶ μετ' αὐτὸν δραματικάς περιπέτειας. Η λεπτομέρεια ἀνασκόπησις τῶν θεσμοθετηθέντων δὲν χρειάζεται. Αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Υπουργείου θὰ ἔγημερώσουν ἐπ' αὐτῶν τὸν κ. Βογιατζῆν. Αἱ στήλαι αὐτοῖς θὰ ὀρκεσθοῦν ἐν συντομίᾳ νὰ ὑποδάλουν εἰς τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὰς ἀποφεις των ἐπὶ τῶν

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκετρών 48—Τηλ. 32-823 & 24-303
ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον Λαζαρίτη, Τραπέζης, Γ'. οροφος, Τηλ. 41-111.

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.
SURVEYING STAFF: PIRAEUS, Popular Bank Building, 3rd Floor
AGENCIES: In Algeria, Arabia, Australia, China, Cyprus, Egypt, England
France, Germany, Holland, India & Pakistan, Italy, Malta, Morocco,
Portugal, Spain, Tunisia, Turkey, U.S.A.

καθέκαστα ζητημάτων, τὰ όποια θὰ πρέπει σύντος νὰ ἀντιμετωπίσῃ, ίνα ἀκριβῶς ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς Κυβερνήσεως ἐπιτύχη τὴν ὁδοκλήρωσιν καὶ ἀπόδωση τὰ οἰα προσδοκᾶ ὁ στρατάρχης Παπάγος ἀγάθα ἀποτελέσματα. Θὰ μᾶς ἐπιτρέπῃ κατ’ ἀρχὴν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι βασικὴ μεριμνα τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, πέραν οιουδάποτε ἄλλου ὑπέρ αὐτῆς μέτρου, σφείδει νὰ είναι ἡ χρηστὴ διοίκησις καὶ ἡ διαχείρισις τῶν ἐπὶ μέρους ζητημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου μὲ πνεύμα ἀπροκατάληπτον, μὲ διάθεσιν εὔμενή, ἀπλαγμένην κάθε στενοκεφαλοῦ γραφειοκρατικῆς νοοτροπίας ἢ ἀστυνομικῆς παρεμβάσεως. Ὁφείλομεν νὰ ὅμοιογησωμεν, ὅτι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς βῆματα σταθερά ἐπετελέσθωσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἐν τῷ συνόλῳ του κατέστη δργανὸν θετικῆς ἐξυπερτερίσεως τῶν συμφέροντων τῆς Ναυτιλίας. Σπανιώτατα ὑπῆρξαν αἱ ἔξαιρεσις καὶ αἱ ἐπ’ αὐτῶν ἀκουσθέσαις ἐπικρίσεις. "Ολαι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ὑπουργείου ἐπετελοῦν τὸ καθήκον των μὲ διάθεσιν συστογῆ διὰ τὸ πλοίον καὶ τοὺς περὶ αὐτὸν ἀπογεγμενά κινουμένους. Εὐχῆς ἐργον θὰ ἡτο ὅπως καὶ αἱ ἄλλαι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι — αἱ ἔκτοι τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας—μὲ τὴν αὐτὴν κατανόησιν ἐπελαμβανοντο κάθε σχετικὸν μὲ τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικὸν θέματος. Εἰς τὸ Ὑπουργεῖον, ἀτυχῶς, τῶν Οἰκονομικῶν—τὸ Γενικὸν Λογιστήριον κυρίως—έμφωλεν ἡ προκατάληψη, ἀν μη ἡ ἔχονται διάθεσις κατὰ τῆς Ναυτιλίας. Ἔκεινην καὶ αἱ σοδαρώτεραι προστριβαὶ καὶ ἀντιδικιαὶ τοῦ κακοῦ παρελθόντος, τινὲς τῶν ὄποιων ἔξοκολουθοῦν ἀκόμη νὰ ταλαιπωροῦν τὸν ἔφοτισμόν. Ἔργον ἀκριβῶς, ἐμπίπτον ἀμεσώτατα εἰς τὰ κοβῆκοντα τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, εἴναι ὅχι μόνον ἡ ἐνσηργασία μετὰ τὸ συναδέλφου του ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν ἐκκοβάρισις τῶν διαφόρων τοῦ παρελθόντος, ἀλλὰ καὶ ἡ κατασφάλισις ὅτι εἰς τὸ μέλλον δὲν θὰ ἐπιτρέπῃ εἰς ἄλλην τινὰ κρατικὴν ὑπηρεσίαν νὰ πρέρχεται εἰς μέτρα θίγοντα γενικώτερα συμφέροντα τοῦ πλοίου, χωρὶς τὴν γνώμην καὶ τὴν συγκαταθεσίαν ἀκόμη τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας τοῦ ἀμοδωτέου διὰ τὰ ζητημάτα τοῦ πλοίου.

Τὰ θέματα, πάντως, τὰ ἔξαρτωμενα ἀπὸ τὴν ἀμέσων πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἡμπορούν νὰ συνοψισθούν εἰς τὰ ἔξι :

1ον) Εἰς τὴν σταθεράν, τὴν ἀδιάλειπτον πρωταρχικὴν φροντίδα, ὥσπες τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἀνακουφισθῇ ἀπὸ τὰ πολλὰ βάση, ποὺ καθιστοῦν τὴν διαχείρισιν τοῦ ἀκριβῶν.

2ον) Εἰς τὴν πλήρην ἀναδιογάνωσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ἵνα πληρέστερον ἐπιτελέσῃ τοῦτο τὸν ἀποστολὸν του μειουμένων καὶ τῶν εἰσφορῶν, αἵτινες κατέστησαν ἐπαχθεῖς πλέον διὰ τε τὰ πλοῖα καὶ τῶν ναυτιλλομένους. Τὸ σχετικὸν μὲ τὴν ἀνάδιοργάνωσιν τοῦ Ταμείου νομοσχέδιον κατηποτίσθη ἡδη ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Μπουνγιά. Θὰ πρέπῃ ἵσως νὰ μελετηθῇ καὶ νὰ περιληφθῇ εἰς αὐτὸν ἡ περὶ ὅργανωσεως του Κεφαλαίου Ἀνεργίας πρόβλεψις. Περιέργως τὸ σοδαρὸν αὐτὸν θέμα ἡγονήθη ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν, ὅπως καὶ τὸ σχετικὸν μὲ τὸν Οίκον τοῦ Ναύπου ζητήματα.

3ον) Εἰς τὴν μελέτην τῶν κειμένων καταστάσεων εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐπικαιδεύσεως καὶ τὴν προσαιρούμην ἀπότον πρὸς τὰς σημειουμένας ἀπό τινων ἔτῶν ἔξελιξεis τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ ἀνέγερσις τῶν σχολῶν Ἀσπροπύργου, ἡ καλυτέος ὄργανωσις τῶν φροντιστρίων διὰ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς καὶ τοὺς μηχανικούς, ἡ μετεκπαίδευσις τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ στελεχῶν εἰς τὰ ωντερα συστήματα πρώσων καὶ ναυσιπλοΐας, ἡ ἐπὶ τὸ σύντηρον κατάστισις τῶν προγραμμάτων ἐκπαίδευσεως καὶ τῶν ἐπὶ διπλώματι: ἔξετάσεων, ἡ σύστασις σχολῆς θαλαμηπόλεων, ἡ κατάρτισις, τέλος, ὀφτιωτέρων στελεχῶν διὰ τὸ Ἑμπορικὸν μας Ναυτικὸν ἐμπίπτουν εἰς τὸ ὅλον περὶ ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως θέμα.

Πιστεύουμεν ἀκροδάντως καὶ τὸ ὑποστηρίζομεν συχνά εἰς τὰς στήλας αὐτάς, ὅτι χωρὶς τὸ καλύτερον εἰς πόθος ἔμψυχον ὑλικὸν καὶ χωρὶς τὴν ἀρτιωτέραν τεχνικὴν του κατάρτισιν, οὐδὲν ἡ ἀποκατάστασις τῆς Ναυτιλίας μας εἶναι δυνατή.

4ον) Εἰς τὴν ἀπογορήσθην τὸν ἐν ἐνέργεια ναυτικῶν μας, ἵνα ἐπὶ τέλους η Διοίκησις βάσει ἀπτηκιβωμῶν πλέον στοιχείων.. χωρὶστη εἰς τὴν λήψιν τῶν ἀκριβοδικίων ἔκεινων μέτρων, ποὺ θὰ κατοχυρώσουν μὲν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, θὰ κατασφαλίσουν ὅμως καὶ τὸ πλοῖον ἀπὸ κάθε κίνδυνον δημιουργίας κλειστῶν ἐπαγγελμάτων εἰς τὸ Ναυτιλίαν.

5ον) Εἰς τὴν σύστασιν Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου τοῦ E. N. εὐρύτερας δικαιοδοσίας καὶ ἀποστολῆς. Κάθε σχετικὸν μὲ τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικὸν μέτρον, ὅχι μόνον τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ πάσης ἄλλης ὑπηρεσίας κρατικῆς, θὰ τυγχάνῃ ὑποχρεωτικῶς τῆς γνωμοδοτικῆς κυρώσεως καὶ τοῦ ἐν λόγῳ Συμβουλίου. Θὰ είναι τοῦτο μία πρόσθετος κατασφαλίσις, ὅτι εἰς τὸ μέλλον αἱ ὑπερδοσίαι θὰ προληφθῶνται καὶ αἱ ὑγείες κατεύθυνσεις τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τὰς ὅποιας ἡ παρούσα Κυβερνήσης ἔχαραξε, σταθερῶς εἰς τὸ μέλλον θὰ ἀκολουθούνται.

6ον) Εἰς τὴν μελέτην τῶν ιδιαιτέρων ζητημάτων τῶν πλοίων τακτικῶν γραφμῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν, τῶν ἀμεσώτερων μὲ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας τόσον παραγγεικῶν συνεργαζόμενών, καὶ εἰς τὸν πλήρη καθορισμὸν τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τὰς ὅποιας ἡ παρούσα Κυβερνήσης ἔχαραξε, σταθερῶς εἰς τὸ μέλλον θὰ καταληφθῶνται.

θέματα εἶναι εὐρύτατον καὶ θὰ χρειασθῇ ἵσως ἀνάλυσιν ἐν καιρῷ λεπτομερεστέρων.

7ον) Εἰς τὴν μελέτην τῶν μέσων ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν εὐθυνότερον κόστος μεταφορᾶς διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ τὰς ἔξαγωγὰς μας, μὲ εὑρυτέραν τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἐξοικονόμησις συναλλαγμάτος ἀξιόλογος πρόκειται νὰ προέλθῃ ἀπὸ μίαν καλυτέρων ὄργανων τῶν μεταφορῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ μας ἐμπορίου.

8ον) Εἰς λήψιν, ἐπὶ τέλους, μετρῶν ἀποφασιστικῶν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν περὶ τὴν ἀπειπολούσαν ναυτιλίαν ζητημάτων.

Καὶ 9ον) Εἰς τὴν μελέτην καὶ ὑπόδειξιν τῶν καταλλήλων μέτρων, ποὺ θὰ περιορίσουν τὰς φευδαρούσεις, ὅπως καὶ τὰς καταχρήσεις, μὲ τὰς ὅποιας ἐπιβαρύνεται ἡ διαχείρισις τῆς ἀσφαλίσεως τῶν κινδύνων προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως. "Ολαι αἱ γνωσταὶ περὶ τὰς μικρασφαλίες ἀνομαλίαι καταληγοῦν εἰς τὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ πλοίου.

Αὐτὰ ἐν γενικαὶ γραμμαῖς εἰναι τὰ κύρια θέματα, περὶ τὰς ὅποιας θὰ πρέπῃ νὰ στορσαὶ ἡ ὑπουργικὴ σκεψις. Συνοπτικῶν τὰ ἀναφέρομεν. Η ἀνάπτυξις ἐνὸς ἐκάστου χωριστοῦ θὰ ἐπακολουθήσῃ ἐν καιρῷ.

Θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ πάντως ὁ κ. Βογιατζῆς νὰ συστήσωμεν εἰς αὐτὸν ἐπιμόνων νὰ ἀποφύγῃ τὴν πολυπραγμοσύνην, ὅπως καὶ τὰς ἐνεργείας ἐκείναις, τὰς ἐντυπωτικὰς ἔστω, αἵτινες μελετώμεναι ἐν φυχῷ δυντὸν τὸ ἀποδειχθεῖν ἀπόσθετοφοροῦ. Ίσως δὲ καὶ ἐπιζήμιοι.

"Η Ναυτιλία εἶναι κλάδος κατ’ ἔσοχην ευταθῆς. Τὸ κάθε μέτρον ποὺ τὴν ἀφορᾷ ποτέπει νὰ τίθεται ὑπὸ τὴν πλέον ἐνδελεχὴ βάσανον. Η ἐμπιστοσύνη ἀλλώς τε, τὸν ναυτικοῦ κεφαλαίου ποσ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίακην ὑπόθεσιν τῶν μόλις δειλαδειλά ὁσχίζει νὰ ἐπανέρχεται. Διατρέχομεν μίαν κοίσιμον καμπῆν. Η προσοχὴ τῶν διαχειρίζομένων τὸ πρόσωπον του ἡ ναυτιλία μόνην Ἐλλὰς.

ἘΛΠΙΔΕΣ ἐΠΙΤΥΧΙΑΣ

"Αν αἱ πληροφορίαι μας εἰναι ἀκριβεῖς — ἐπίσημον ἔχουν τὴν πρέσησιν — αἱ διαπραγματεύσεις μὲ τοὺς ἀμοδούσιους τῆς Οὐαστιγκτώνως ἐπὶ τοῦ ζητηματος τῆς γνωστῆς ἀντιδικίας πρὸς ώρισμένους "Ἑλληνας ἐφοπλιστας διὰ τὴν κυριοτάτην τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, συνεχίζονται μὲ θετικὰς τὰς ἐπιτίδιας νὰ μεταλλάγματαν πρὸς τὸ "Ἀεροικανικὸν Δημόσιον" μεταφορᾶς προσώπου τοῦ Ελληνικοῦ Νηολόγου κατὰ πρότασιν τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου.

Κοπιώδεις, πάντως, ίσως δὲ καὶ μακραὶ νὰ είναι αἱ διαπραγματεύσεις. Τὸ πνεύμα τοῦ συμβιδασμοῦ συνεννόησεν. "Ἐν αναμονὴ ἀκοιβῶν τοῦ τέρματος τῶν διαπραγματεύσεων, αἱ ὄρισθεις διὰ τὴν ΙΖην Ἀπολίου δίκοι κατὰ τοῦ ὄμιλου Κουλουκούντη ἀνεβλήθησαν. "Αν τελικῶς ἐπιτευχθῇ ἡ ὑμερακόσμος, δικαιούμενα νὰ ἐλπίζωμεν τὴν ὑφωσιν τῆς Κυανολεύκου ἐπὶ ἄρκετῶν πλοίων τάνκερος καὶ φορτηγῶν, τῶν ὄποιων θὰ ἐπιτρέπῃ ἔναντι ἄλλων ἀνταλλαγμάτων πρὸς τὸ "Ἀεροικανικὸν Δημόσιον" μεταφορᾶς προσώπου τοῦ Ελληνικοῦ Νηολόγου κατὰ πρότασιν τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου.

Κοπιώδεις, πάντως, ίσως δὲ καὶ μακραὶ νὰ είναι αἱ διαπραγματεύσεις.

Τὸ πνεύμα τοῦ συμβιδασμοῦ φαίνεται νὰ ύφισταται καὶ παρὰ τὴν Αμερικανικὴν Κυβερνήσην. Τὰ συμφέροντα, δύος, εἰναι μεγάλα. Δυσκολίαι πολλαὶ νὰ προκύψουν καὶ αἱ ἀπιδράσεις δὲν θὰ λείφουν. "Επιβάλλεται συγκετός η συγκοστημένη αἰσιοδοξία.

Ἡ ΠΛΗΡΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΣ

"Εξ ὄσων ἐπιστολῶν λαμβάνομεν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν διαπιστοῦται, ὅτι δὲν εἰναι πλήρως ἐνήμερωμένοι ὅλοι οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπὶ τοῦ συντελεσθέντος ἐδῶ ἔργου ὑπὲρ τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου. Μᾶς ἀπευθύνονται ἐρωτήματα, τῶν ὄποιων αἱ ἀπαντήσεις δυνατὰν νὰ εύρεθοῦν εἰς τὴν ἀπειροχομένων οἰκονομιῶν διὰ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως καὶ τῶν νόμων περὶ συνέθεσεως, παλινοστήσεως, καὶ ἀσθενείας.

Κάποιος ἐφοπλιστής, ἐκ τῶν γνωστοτέρων μάλιστα, μᾶς διατυπώνει τὴν περιέργην ἀντίληψιν, ὅτι δὲν θὰ ἐποπτευεν η Κυβερνήσης τόσον νὰ βιάζεται εἰς τὴν πολιτικὴν της περὶ ἐπαναφορᾶς τῶν πλοίων εἰς τὴν σημαῖαν μας. "Η βίσι αὐτή — μᾶς γράφει — πιθανὸν νὰ ὀδηγήσῃ εἰς μέτρα ἀντίθετα πρὸς τὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα, ὅταν θὰ ἀντιληφθῇ ὅτι μὲ τὰ δύος ἐθεσμοθέτησε δὲν ἐπέτυχε νὰ ἐγγραφοῦν τὰ πλοία εἰς τὸ Ελληνικὸν νηοδόγιον".

Καὶ διὰ μὲν τοὺς φόδους αὐτῶν τοῦ τελευταίου ἐπιστολογάφου μᾶς ἔχομεν νὰ παράσχωμεν τὴν διαβεβαίωσιν, ὅτι δὲν πρόκειται η Κυβερνήσης νὰ ἀποστητὴ τῆς πολιτικῆς, ητις τείνει ἀκοιβῶν νὰ καταστήσῃ τὴν σημαῖαν μας συμφέρονταν εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, τόσον τούλαχιστον καὶ αἱ έξαιναι, ὑπὸ τὰς ὄποιας τῶν πλοίων τὰ πολλὰ πλοία ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας κινοῦνται. Οὔτε καὶ θὰ φθάσῃ ποτὲ τὸ Κοάτος, ἔχον ὑπὸ τοῦ τοῦ καὶ τὸ θιλεόδεν παρελθόν, μεχρι τοῦ σημείου νὰ ὑπαναχρήσῃ εἰς δύος ηδη ἔλαβε μέτρα τὰ ἀποδέποντα ἀκοιβῶν νὰ νοικιεύσουν τὸ Ελληνικὸν πλοίον. Θὰ περιμένην ὅπως οἱ ἐφοπλισταὶ πει-

CHARLES FERRAN & C° INC.

NEW ORLEANS 13, LA

OFFICE AND WORKS 1110 MAGAZINE STREET, TEL: TYLANE 7681

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΑΣ ΔΗΣΕΛ & ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΥΣ

Ο κ Θεοφάνης Παπαδόπουλος, "Ελλην μηχανολόγος με 30ετή πειραν εις τὰς ναυτικάς μηχανάς 9ά έποπτεύη καὶ θὰ διαχειρίζεται τὰς ἐπισκευάς τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.

υπηρεσίας της 'Ελμές.

"Όλα αύτά τὰ πλεονεκτήματα — πέραν τοῦ γοήτρου τῆς σημαίας μας — πρόκειται νὰ ἀποδώσῃ ἡ γραμμὴ τῆς Αὐστραλίας εἰς τὴν Οἰκουμένα τοῦ Τόπου μας. Εἶναι ἀξιόλογα καὶ χάριν αὐτῶν ὑποδεικνύεται ἡ ἀνάγκη νὰ ἐνισχύσωμεν τὴν νέαν ἑλληνικὴν γραμμήν, νὰ τὴν στηρίξουμεν διὰ νὰ σταθῇ καὶ προοδεύσῃ.

Τὸ μέλλον τῆς γραμμῆς πολλὰ μᾶς ὑπόσχεται. "Ισως καὶ ἡ ἀπόκτησις μεγαλύτερου σκάφους νὰ κριθῇ ἀναγκαῖα. Η γραμμὴ ἔνεχε τὰ στοιχεῖα τῆς ἐπιτυχίας. Ἀρκεῖ νὰ ἐπιμείνωμεν εἰς τὴν καλὴν τῆς ἐκτέλεσιν. "Όλας τὰς χωρὰς τῆς νοτιοανατολικῆς Μεσογείου ἡμετορύουμεν νὰ ἐξυπηρετήσωμεν τοῦτο πολλὰ θά ἐσθενύσωμεν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας δύον καὶ τὴν 'Εθνικήν μας Οἰκουμέναν.

Χάριν τῆς πρωτοβουλίου αὐτῆς προσπαθείας τῆς 'Ελμές, τῆς τόσον παραγωγικῆς, δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται κάθε διευκόλυνσις ἀπὸ μέρους ὅλων μας.

Ἐντείνεται ὁ ξενικὸς συναγωνισμὸς

Μηνύματα, ἄξια νὰ προκαλέσουν τὴν προσοχὴν μας, μεταδίδονται ἀπὸ τοὺς ξένους συναγωνιστὰς εἰς τὰς τακτικὰς Μεσογειακὰς γραμμὰς. Τὰ δημοσιεύμων χωρὶς τὰ ιδικὰ μας σχόλια. Ἐχουμεν ἥδη εἰς τὸ παρελθόν, ἀσχοληθῆ διὰ μακρών ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς ιδικῆς μας σημαίας μέστοις εἰς τὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου. 'Η ἀπανάληψις γνωστῶν ἐπιχειρημάτων καὶ ὑποδείξεων παρέλκει.

Οὕτω ἀνεγράφη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸν ιταλικὸν τύπον ἡ ἔξης εἰδῆσις:

Δύο ἐπιβατηγά σκάφη, τῶν 6000 τ. γκρός ἔκαστον, διὰ τὴν ἔξπρες γραμμὴν Βενετίας — Μπάρι — Κωνσταντινούπολεως, εἰς ἀντικαταστασιν τοῦ «Ἀμπάτζιας» καὶ τοῦ «Φιλίππο Γκριμάνι», καθὼς καὶ ἔνα λάινερ τῶν 10.000 τ. γκρός, τύπου «Ἐσπέρια» διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν «Ἀλεξανδρείας», εἰς ἀντικαταστασιν τοῦ «Ἐντόρια». ἀπέφασις νὰ ναυπηγήσῃ ἡ «Ἀντριάτικα» ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος. "Οταν τὰ νέα ταῦτα σκάφη παραληφθοῦν, η ταχεία γραμμὴν 'Ιταλίας — Αιγαίου θά ἐκτελῆται διὰ τῶν δύο, τύπου «Ἐσπέρια», σκάφων, ἐνῷ τὸ «Ἐντόρια» θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὰς ἄλλας πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ανατολήν τακτικὰς υπηρεσίας τῆς «Ἀντριάτικα».

Ίδιον, δῆμως πῶς δικαιολογοῦνται αἱ νέαι ναυπηγήσεις τῆς «Ἀδριάτικας» καὶ ἡ προβλεπόμενη πύκνωσις τῶν πρὸς τὴν Ανατολήν δρομολογίων τῆς. Κατὰ σχετικήν εἶς Ρώμης ἀνακοίνωσιν, αἱ κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰς ιταλικὰς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν καθορίσθησαν διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1954)55 εἰς 16 περίπου δισεκατομμύρια λιρετῶν, ἔναντι 10 δισεκατομμυρίων τοῦ λήγοντος ἔτους. Τὸ ποσὸν τῶν δέκα δισεκατομμυρίων κατένεμετο: Δύο δισεκατομμύρια εἰς τὰς τοπικὰς γραμμὰς καὶ ὅκτω δισεκατομμύρια εἰς τὰς γραμμὰς ἑξωτερικοῦ τῆς «Φινιμάρε». "Ητοι, 3.2 δισεκατομμύρια εἰς τὸ «Λόιδη Τριεστίνο», 1.7 εἰς τὴν «Ἀντριάτικα» καὶ 2.8 εἰς τὴν «Τυρρένια». Διὰ τῶν νέων ημημένων ἐπιχορηγήσεων (17.7 δισεκατομμύρια) τὸ ιταλικὸν Δημόσιον θὰ ἐξοφλήσῃ μέρος τῶν ὀφειλομένων ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν διὰ τὰς χρήσεις 1949—1952.

'Απὸ τὸ Τέλ-Άδιβ μᾶς μεταδίδονται ἐπίσης τὰ ἔξης ἐνδιαφέροντα: «Πλὴν τῶν τριῶν φορτηγῶν τῶν 7.000 τ. ἔκαστον ἄτινα ἡ ἑταῖρις «Ζίμ» παρήγγειλε πρὸ τίνος εἰς ἴσαριθμα γερμανικὰ ναυπηγεῖα, καθὼς καὶ ἔνδος μικτοῦ λάινερ τῶν 10.000 τόνων, παραγγελθέντος εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς «Ντόντος Βέρφε», ἀνεκοινώθη ἥδη, διὰ μελέτη αὐτῆς τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δυτικῆς Γερμανίας πέντε ἄκομη φορτηγῶν, δύο ἐπιβατηγῶν, ἔνδος μικτοῦ σκάφους καὶ ἔνδος δεξαμενοπλοίου.

»Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ διευθυντής τῆς «Γίμ» δόκτωρ Βέντρας ἐδήλωσεν εἰς τὴν Χάιφαν, ὅτι ἡ ἑταῖρια σὺ θὰ θεωρίᾳ ἐν τηρεσίᾳ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους δύο νέα λάινερ. Τὸ ἔνα ἔξ αὐτῶν, χωρτικότητος 10.000 τόνων, ταχυτήτος 19 μίλιών, μὲ διαμερίσματα διὰ 300 ἐπιβάτας, θὰ ἐκτελῆ τὴν γραμμὴν 'Ισραὴλ — Βορ. Αμερικῆς, ἐνῷ τὸ ἔτερον 9.000 τόνων, τῆς ιδίας ταχυτήτος, μὲ θέσεις διὰ 500 ἐπιβάτας καὶ χώρων διὰ φορτίου. Θὰ ἐκτελῆ τὴν γραμμὴν 'Ισραὴλ — Ιταλίας καὶ Γαλλίας.

Ἡ γραμμὴ 'Ελλάδος-Νοτ. Αμερικῆς

Γράφει εἰς ἔνα τὸν τελευταίων τῆς φύλλων ἡ γνωστὴ ἀγγλικὴ ἐπὶ τῶν ναυλάσσεων ἐφόμερις «Daily Freight Register»: «Η Διάσκεψις 'Ιταλίας — Νοτίου Αμερικῆς ἥριθμη τὴν εἰσδοχὴν ὡς μέλους τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν Νοτίου Αμερικῆν κατ' εἰσῆγησιν τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς «Ιταλίας Λαΐν» κ. Ντέλ Τσίνκουε. 'Η ἀπόφασις αὐτὴ προεκάλεσε κατάπληξιν τοὺς ἑλληνικοὺς ναυτικοὺς κύκλους, δεδομένου μάλιστα, ὅτι τὰ ιταλικὰ σκάφη ἀπολαμβάνουν τῆς μεγίστης ἑλευθερίας εἰς τοὺς ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ ἐξεφότωσαν κατὰ τὸ 1953

φορτία 310 χιλιάδων τόννων καὶ ἐφότωσαν ἐμπορεύματα 115 χιλιάδων τόννων.

»Πληροφορίαι τινες ἀναφέρουν, ὅτι ἡ Ιταλία ἐπανέρχεται εἰς τὸ προπολεμικὸν καθεστώς τῆς προστατευτικῆς διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τῶν διακρίσεων ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. 'Υπολογίζουν, πράγματι, τινες ὅτι αἱ κρατικαὶ διπλανοί τῆς Ιταλίας διὰ τὴν ναυτιλίαν τῆς ἔφθασαν ἥδη τὰ 18 δισεκατομμύρια λιρετῶν.

»Πρὸ τῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως τῆς Διασκέψεως 'Ιταλίας — Νοτίου Αμερικῆς, διὰ τὰς ὅποιας ἀποκλείεται αὐτῆς ἡ Ἑλληνικὴ γραμμὴ, ὁ αὔτιμης Εὐγενίδης εἶχε μελετήσει γά ταναδέση τὸ ἔργον τῆς εὐρυτάτης μετασκευῆς τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ομηρίκου» (ex «Mariposa») εἰς τὴν ναυπηγεία τοῦ Μονφαλκόνε. Ἐπὶ πλέον διεπραγματεύετο τὴν κατασκευὴν ἐνός κάρυκο-λάινερ εἰς τὴν Ιταλίαν. Μετὰ τὴν ἀπόφασιν τῆς Διασκέψεως ἔγειται ὅτι διεκόπη κάθε σχετικὴ μὲ τὰς ἀνωτέρω ἐργασίας διαπραγματεύεται. Τὸ «Ομηρίκος» πιθανὸν νὰ μετασκευασθῇ εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ 'Αιμούργου.

Αἱ ἀποστολαὶ τῶν πληρωμάτων

Μᾶς ὑπεδείχθη ἡ ἀνάγκη μιᾶς διευκρινήσεως τῶν ὅσων σχετικῶν μὲ τὴν ἐπιδογήν τῶν ἀποστολέμονων εἰς τὸ ἔξωτερὸν πληρωμάτων φροτίδη τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. Προσμέναι πληροφορίαι ἐκ Νέας Υόρκης μᾶς ὑπεχρέωσαν νὰ γράψωμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ὅτι ἡ ἐπιδογὴ αὐτῆς δὲν γίνεται μὲ μόνα τὰ κριτήρια τοῦ ἐπαγγελματικοῦ παρελθόντος περιόδου περιόδου της περιόδου μετασκευῶνεν εἰς τὰς ἀποστολάς.

Διότι ὁμος ἡ παραπτήσης μας αὐτῆς πιθανὸν νὰ φέον τὸν ἀναγώστην εἰς αὐθαίρετα συμπεράσματα, τὰ ὅποιας οὐδὲ πόρρωθεν ἐκράτουν εἰς τὴν σκέψιν τοῦ γραφοντος τὴν στήλην αὐτῆν, αἰσθανόμενα τὴν ὑποχρέωσιν νὰ διευκρινήσωμεν τὰς διατυπωθείσας ἐπὶ τῶν κριτηρίων ἀπόψεις μας. Πιστεύουμε πράγματι, ὅτι μύριας ὅσαι πιέσεις, ὑποδείξεις καὶ παρεμβάσεις πολιτικῶν προσώπων καὶ ἄλλων παραγόντων τῆς διοικήσεως δὲν ἐπιτρέπουν εἰς ὁρισμένας περιπτώσεις τὴν ἀνεπιφράστατον τῆς ἀρμόδιας ὑπεροχίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. κρίσιν ἐπὶ τὸν προσόντων ἔνδος ἔκαστου τῶν ἀποστελλομένων. Τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἶναι τώρα μεσος εἰς τὴν ἀθλιότητα τῆς ἐδῶ ζωῆς, ἔνα ἐκ τῶν καλύτερον ἀμειδομένων. Πολλοὶ ποτὲ ἐγκατέλειψαν, θέλοντες τὴν ἀπανέλθουν εἰς αὐτὸ καὶ ἀρδόντοι οἱ ἀνεργοὶ τῆς ήρας κατέρχονται πρὸς τὴν θάλασσαν. Εὐνόητος συνεπώς η ἀσκουμένη πιέσις διὰ μίαν θέσιν εἰς τὰς ἀποστολάς. Αὐτάς καὶ μόνας τὰς παρεμβάσεις εἰχει ὑπὸ διφνιὸν τὸ γράφων τὴν στήλην αὐτῆν, ὅταν ὑπεδείκνυεν εἰς τὸν Διευθυντὴν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. κ. Βασιλειάδην, τὴν πλέον ἐνδελεχῆ ἐπιλογήν. "Ισως δῆμος ἡ σύστασις νὰ ἐπρεπε πρὸς τὸν οὐλούς τοὺς παρεμβαίνοντας νὰ ἀπευθυνθῇ καὶ δχι πρὸς τὸν κ. Βασιλειάδην, τὸν δεχόμενον τὸν ἔπιπλον, τῶν σκευῶν, τοῦ ἰματισμοῦ καὶ μέρους τοῦ ἀναγκαιούντος ἐπιστημονικοῦ ἔξοπλισμοῦ, τοῦ ὅποιος ἡ δημοπράτησης πρὸ πολλοῦ ἔχει διενεργηθῆ. Περὶ τὰ μέσα τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς θά εἰναι δινατόν νὰ εἰσαχθούν πρὸ τοῦ νοσητείαν οἱ φυματικοὶ ναυτεράτεροι εἰς τὸ σανατόριον τῶν Μελισσίων, τὸ ὅποιον, σπουδειώτεον, θά καταπλήξῃ διὰ τὰς ἀγένεις καὶ τὴν μὴ ἔκ τῶν πραγμάτων, ίσως, δικαιολογουμένην πολυτελείαν τοῦ. 'Εξ ἀλλοῦ τὸ ἀνασυγκροτηθὲν ἀδελφάτον, τὸ διοικητικὸν σῶμα τοῦ ιδρύματος, ὑπὸ τὸν καθηγητὴν τῆς φυματιολογίας κ. Οικονομόπουλον, ὃς καὶ ὁ διευθυντής υφηγητής κ. Στεφανόπουλος, μὲ ιδιαίτεραν προσοχὴν μελετοῦν τὸν τρόπον τῆς καλυτέρας ἐπιστημονικῆς λειτουργίας τοῦ σανατορίου, ὃς καὶ τὸ σοβαρὸν θέμα τῆς δημιουργίας τῶν προϋποθέσεων, αἱ ὅποιαι διὰ τὰς καταστάσους τούτου αὐτάρκειας οἰκονομικῶν, εύθυς ὡς θὰ πάνη ἡ ὑπὸ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. παρασχεθησμένη ἐνίσχυσις. 'Ως γνωστόν, προβλέπεται η χρηματοδότησης τοῦ ιδρύματος ὑπὸ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἐπὶ τὸ χρονικὸν διάστημα μετὰ τὴν ἔναρξην τῆς λειτουργίας τοῦ, διὰ νὰ παρασκεψῇ εἰς αὐτὸ καὶ δυνατότητας τῆς ἑξερέσεως μονίμων πόρων. Διότι, ὡς δύσκολον πρόβλημα τίθεται ἐξ ἀρχῆς ἡ συντήρηση τοῦ σανατορίου, διατηνοὶ αἱ σθενεῖς, διὰ τὴν νοσητείαν τῶν ὅποιων προωρίθμη, δὲν είναι δυνατόν νὰ καταλαμβάνουν ἔκαστοτε, εἰμὶ μόνον τὸ τέταρτον τῶν διακοσίων κλινῶν του. 'Υπάρχει, θεβαίως, ἔνας κακός υπολογισμός, εἰς τὴν ἀρχικὴν ἀπόφασιν διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ μεγαλοπρεπούς αὐτοῦ κτηρίου εἰς τὰ Μελισσία, σθιτος πολλάς δυσχερείας θὰ προσπορίσῃ εἰς τοὺς ἐπιφορτισμένους μὲ τὴν λειτουργίαν του.

»Ηδη ἐπεκράτησεν ἡ ἀποφις ὅπως τὸ Ν.Ι.Ε.Θ. λειτουργήστη ἀποκλειστικῶς ὡς σανατόριον κατ' ἀρχήν, δεχόμενον πρὸς νοσητείαν, ὅχι μόνον ναυτεργάτας, ἀλλὰ οἰουσδιπτοτε φυματικούς, ἐπὶ τὴν καταβολῆ καινονι-

POR T SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS

INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME," Address: P.O. Box 306

άναπτυξιν τού στόλου τών πλοίων ξηρού φορτίου. Ιδού ούτοι:

1) Τό παγκόσμιον έμποριον τού πετρελαίου ηγήσεται ταχύτερον, έναντι τού έμπορίου τών είδων ξηρού φορτίου, λόγω τού ότι—κυρίως—τό πετρελαίον, ώς καύσιμον, ξεκινούσει σταθερώς νά έκτοπιζε τό γαϊάθρακα. 2) Τό μέλλον τού παγκόσμιον έμποριον ζειναι αέδειον. «Ούδεις είναι ικανός—τονίζει ή έφημερος—νά προείπη μετά δεβαιότητος, αν θα ξέχωμεν αύξησιν ή μειώσιν τής μακράς ακτίνος κινήσεως». Και 3). Ής προς τό τονάκι ξηρού φορτίου υπάρχει τό αέδειον μέλλον τού «έν ναυθαλίνη» διατηρουμένου κρατικού έφεδρικον στόλου τών Ηνωμένων Πολιτειών. «Έφόσον διατηρούνται έν παροπλισμώ 2000 περίπου πλοία, δέν δύναται οι πλοιοκτήται νέοι υπόλογοίζουν είς μίαν παράτασιν—έν περιπτώσει τής διαρκείας της κινήσεως τών φορτηγών ξηρού φορτίου. Αν κάποτε έμφανισθη θλεψιος χωρητικότητος είς τάς διεθνεῖς μεταφοράς, ούδειμα δύναται νά υπάρξει αμφιβολία, διτο οι Αμερικανοι θά έπαναφέρουν, απαξ έτι, τά παρωπλισμένα σκάφη των είς τήν ένεργην».

«Επιπροσθέτως, συνεχίζει ή έφημερος, δέν είναι δυνατόν νά άγονοση της τό στοιχείον της αέδειοτητος έν σχέσει με τήν άμερικανική ναυτιλιακή πολιτικήν. Παρά τήν ισχύουσαν νομοθεσίαν, ήτις κρατει τά έφεδρικά πλοία προσδεμένα είς τού σημαντήρας τών άγκυροδολίων τής άργιας εύκολος έν τούσι πλοίοις έπαναφοράν τών σκαφών, άδιαφόρως τής καταστάσεως τής ναυλαγοράς. Τοιαύτη τις αιφνίδιο αύξησις τής έν ένεργεια παγκόσμιου χωρητικότητος, θά συνεκλόνει διά μίαν άκιντη φοράν, ίσχυρώς, αυτήν ταύτην τήν βάσιν τής άγοράς διά τής ιδίωτας πλοιοκτήτα».

Παραπρετεί, έν τούσι, ή νορθηγική έφημερος, διτο οι άμερικανικός έφεδρικός στόλος ταχέως θά καταστή παρόλιξ. «Κατά τό 1960 θά έχη, κατέ πάσαν πιθανότητα, άποδεκατισθή, ένω έν τώ μεταξύ θά έχη πραγματοποιηθή σταθερά αύξησις τού κόστους διά μίαν έπαναφοράν τών υπόλοιπων πλοίων είς τήν ένεργην υπηρεσίαν. Με αυτά τά δεδομένα δύναται κανείς με κάποιαν δεβαιότητα νά δεχθή, διτο ή άναγκη διά χωρητικότητα ξηρού φορτίου θά αύξηση πως άπο τού έτους 1960».

«Έν συμπεράσματι ή έφημερος τονίζει, διτο είναι ένδεχόμενον πολλά άπο τά δισλυθρόσμενα φορτηγά νά άντικατασταθούν διά ειδικών σκαφών, ώς λ.χ. φορτηγών διά μεταλλεύματα, φορτηγών γραμμής, πλοίων—ψυγείων κλπ. «Άνεξαρτήτως έμως — επίλεγε — τών σχεδίων, έφ' άν έργασθη ή ναυπηγική τού μελλοντος, θεωρείται άπο τούσι έπαναγκες, διτος δοθη βαθμισίως μεγαλυτέρα φροντίς και έπιδειχθή περισσότερον ένδιαφέρον διά τήν άντικατάστασιν τού στόλου σκαφών ξηρού φορτίου».

Τό ναυπηγικόν κόστος

«Αγγλικόν τεχνικόν περιοδικό έδημοσίευσε πρό τινος ένδιαφέροντα υπόλογισμούν έπι τον ναυπηγικόν κόστους έν Αγγλία, πρός τών σκοπούν νά άποδεξη ποιοι παράγοντες κατά ποσοστών συμμετοχής συμβάλλουν είς τό σύνολον τού κόστους. Ής Βάσις έλληφθη ένα δηζελοκίνητον φορτηγόν, τύπου «σελέτερ-ντέκε», τών 10.000 τόνων d.w., οι δέν υπόλογισμοί έστηριχθησαν έπι τών τελευταίων δεδομένων. Διαστάσεις τού έν λόγω πλοίου και λοιπά χαρακτηριστικά: Μάκρος 435 ποδῶν, πλάτος 60, ύψος 39 π., χωρητικότης 5900 τ. γκρός και 3500 τ. νέτ. Μηχαναί τηντζέλ δυνάμεως 4500 ιππων αξένος είς τάς 115 έως 120 στροφάτ, ταχύτης 13.5 μιλίων και βοηθητικά μηχανήματα ατμοκινάτα. Τό βάρος τού άπιτηθησμένου χάλυβος υπέλογισθη είς 3000 τ. και τών λοιπών μετάλλων είς 30 τ. Κλάσις Λόδις 100 A1. Ο καταρτισθείς πινακής τών σχετικών έξδων είς λίρας Αγγλίας, έχει ώς έξης:

	Κόστος ύλικού	Κόστος έργασίας	Συνολ. κόστος	Ποσ. %
1) Χάλυψ κλπ. μέταλλα	115.000	54.000	169.000	25.0
2) Μηχανήματα καταστρώματος και διάφορα βοηθητικά(περιόδιμ. και φυγείου διά την υπηρεσίαν τού σκάφους)	63.000	6.000	69.000	10.2
3) Εφοπλισμός τού σκάφους, διαμερισμάτα πληρώματος, έπιπλωσις κ.λ.π.	42.000	44.000	86.000	12.6
4) Μηχαναί προσωπών και βοηθητικά (περιόδιμ. και τόν πλεκτρογεννητρών)	150.000	67.000	217.000	32.1
5) Διάφοροι έπιβαρυνσίες άσφαλτεως, τοξινομήσεως, έξδων έπιβλεψεως της κατασκευής και κέρδος ναυπηγών	—	—	136.000	20.1
Σύνολον κόστους:	370.000	171.000	677.000	100.0

Απάντησις εἰς έπερώτησιν

Είνε άρκετά ένδιαφέρουσα, σσον και πλήρης ή άπαντησις, τήν όποιος έπρόκειτο ό τέως υπουργός τής Ναυτιλίας κ. Μαρινάκης νά δώσῃ ει την έπερώτησιν του δουλευτού Χίου κ. N. Ζορμπά έπι τού ζητήματος τής νέας συνθέσεως τών έμπορικών πλοίων. Τήν παραθετομεν δόκλιρον κατωτέρω. «Ερχεται νά συμπληρώσῃ σσα σχετικών αι στήλαι αι ται έγραφαν είς το προηγούμενον τεύχος:

Διά νά καταστή αντίληπτόν τό υπό τού κ. Ζορμπά θιγόμενον θέμα ειναι απόλιτου, άναγκη όπως κάμωμεν μικράν είσαγωγήν έπι τών κοτωτέρω:

Ως γνωστόν «Ελληνες πλοιοκτήται σήμερον κατώρθωσαν νά είναι κύριοι χωρητικότητος, το σύνολον τής όποιας κατέχει την 4η θέση μεταξύ δώλων τών σημαίων τού κόσμου. Ένδεικτικών μημονεύουμεν ει ταύθι, διτο ή κατά τήν 31)3)54 συνολική δύναμις πλοίων «Ελλήνω πλοιοκτήτων υπό Έλληνηκη και ξενας σημαίας τελούτων, ανήρχετε είς 6.500.000 περίπου πλοίων κόρους δλικής χωρητικότητος. Δυστυχώς έκτο δύκευ τούτου τής Ναυτιλίας, ή όποιας άνηκε είς «Ελληνική πλοιοκτήται μικρών μόνον ποσοστών τελεί υπό Έλληνηκη σημαίαν (1.165.11 κόρων δλικής χωρητικότητος). Σαφώς έπομενως συνάγεται, διτο υφιστανται ώρισμένα αίτια ένεκα τών όποιων δέν καθίσταται δυνατή υπό Έλληνηκη σημαίαν μεταφορά μέρους τούλαχιστον τών υπό ξένη σημαίων πλοίων.

Τά αίτια ταύτα θά ήδηνάμεθα νά συνοψίσωμεν είς έν και μόνον. Τε άνωτερον κόστος έκμεταλλεύσεως τού υπό Έλληνηκη σημαίαν πλοίουν ένεκα τού όποιου και δέν καθίσταται είς τούτο δυνατόν νά συναγωνισθή τές πλοίου των λοιπών σημαίων επί τού διεθνούς πεδίου τών θαλασσών μεταφορών. Διότι, αις ηλημονώμεν, ένοι Βασικόν στοιχείον τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως, έπι τό πεδίον δράσεως και τού Έλληνηκοι πλοίουιν είναι αι διενεις θαλάσσαι άδοι, σημεία είς ά δέν δύναται νό επεκταθή ή προστασία τού Κράτους ώς τού τόποτο γίνεται προκειμένοι π.χ. περι Βιομηχανίν Έηρας διά τήν προστασίαν τών όποιων έπιβάλλει τό Κράτος τους άναγκασίους δασμούς ή πριμοδοτεί ταύτας διά τή έξαγωγήν των προϊόντων των. Πράγματι από άπόψεως έξδων έκμεταλλεύσεως τού Έλληνηκοι πλοίουν δισπιστούμεν, διτο τούτο έρχεται τρίτον κατά σειράν μεταξύ δώλων τών σημαίων τού κόσμου, μετά δηλούντο τό Άμερικανικόν και τό Καναδικόν πλοίουν. Ένδεικτικώς ένταυθα σημειουμεν, διτο τό κόστος έπανδρωσεως κατά μήνα πλοίουν τόπου περτύ (τύπος πλοίου διότις απότελεται τήν βάσιν τής Έλληνηκης Ναυτιλίας) έρχεται κατά μήνα είς λίρας Αγγλίας 2.927 περίπου.

Ποιαί είναι έν τούτοις αι κατ' ιδίαν δαπάναι έκμεταλλεύσεως τού πλοίου;

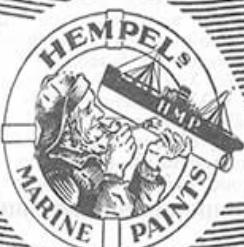
Αι δαπάναι αύται άναγονται είς δύο μεγάλας κατηγορίας τήν τού άπυχου ύλικού (τού πλοίου δηλούντι) και τού έμψυχου ύλικού, τού πλοίων μεταφορών τού χρησιμοποιουμένου διά τήν κίνησιν τού πρώτου (τού πλοίου).

Καί αι μέν δαπάναι αι άναγομεναι είς τόν πρώτον παράγοντα τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως, τό πλοίον, είναι περίπου αι αύται ώς πρός τό πλοία δώλων τών σημαίων και ούδενα παίζει ρόλον διά τόν καθορισμόν τού ύψους κόστους έκμεταλλεύσεως τού πλοίου (έπισκευαί — τέλη λιμένων — έφοδισμάς διά ύλικων και έφοδιων — έξδοδος φορτεκφορτώσεων). Αι δαπάναι, διμως, αι άφορωσαι τόν δεύτερον παράγοντα τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως τόν έψυχον δηλούντο (τό πλοήρωμα) είναι διαφοροι μεταξύ τών πλοίων τών διαφόρων σημαίων και είναι άκριδως αύται αι ούδοι τελικώς καθορίζουσι τό ύψος τού κόστους έκμεταλλεύσεως τού πλοίου.

Αι δαπάναι αύται συνίστανται είς τήν σύνθεσιν τού πληρώματος (τόν άριθμόν δηλούντι τών άνδρων), τό μισθολόγιον, τάς ύπερεωρίας και τάς προσθέτους άμοιδάς, τήν τροφοδοσίαν, τό πλοήρωμα, αι έξδοδος παλιννοστήσεως, άδειας, τάς ύπερτερων παράγοντα τής περίπου τού πλοίου διότις απότελεται τήν βάσιν τής Έλληνηκης Ναυτιλίας.

Δεδομένουν νύν διτο, ώς έτονίσαμεν άνωτέρω, τό Έλληνηκόν πλοίον έρχεται είς τήν τρίτην σειράν από πλοίων κόστους έκμεταλλεύσεως μεταξύ τών διαφόρων σημαίων τού κόσμου, εύκόλως διαπιστούμεν, διτο τόποτο αι διενεις άλλο παρά τό μεγάλον άκριδως κόστος έκμεταλλεύσεως του, ένεκα τού όποιου ούδεις "Ελλην πλοιοκτήται πλοίων υπό έλληνηκη σημαίαν, άφου διά τής πράξεως του ταύτης μοιμαίως περιάγει τό πλοίον του είς μειονεκτικήν

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Hempel's Marine Paints

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡ. ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: IMCA - ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 41.587

έλλειψεως ναυτικών πρόσ. πλήρη έπανδρωσιν τών πλοίων τούτων. Τέλος πρώτο καλά απότελεσμα της κυβερνητικής αύτής προσπαθείας έγινοντο ήδη καταφανή, άφου δχι μόνον εύστριμοι προτάσεις έγένεντο έκ μέρους διαφόρων Έλληνων πλοϊκτητών κυρίων πλοίων ύπό ξένη σημαίαν διά την μεταφοράν πλοίων τιών ύπό έλληνικήν σημαίαν, άλλα πλοιά τινα υψησαν ήδη την έλληνικήν σημαίαν και έτερα πλοία τελούν ύπό ηνοιόγησην, απαντά δε τώτα έπανδρωνονται ή πρόκειται έντος τών προσεχών έδδομάδων νά έπανδρωσιν, ως είναι ευνόητον, ύπό έλληνικών πληρωμάτων, απόρροφουμένων ούτω των έκ της μειώσεως της συνέδεσης τών πληρωμάτων έλαχιστων ναυτικών.

Παραθέτομεν κατωτέρω τά περι διν πρόκειται ως άνωτέρω πλοία και το αντιστοιχούν είς έκαστον έξ αυτών πλήρωμα, θηρευτής, ως είναι ευνόητον, συνεκροτήθη έξ ανέργων Έλλήνων ναυτικών:

Χωρητικό-	'Αριθμός	Κατάστα-
της πλοΐας	πληρώματος	σις
«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»	18.000	35 Ηηολογηθεν
«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»	17.600	35 »
«ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ» (Νομικού)	5.001	100 »
«ΑΧΙΛΛΕΥΣ» (Νομικού)	5.001	100 »
«ΑΘΗΝΑΙ» (Εύγενιδη)	5.000	30 »
«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ»	33.000	41 ύπό ηνοιόγη
(Νιάρχου)		
«ΑΝΤΙΩΝΗ» (Νιάρχου)	25	»
«ΑΛΙΚΗ» (Πεζά)	10.500	30 »
Νεότευκτον (Πεζά)	11.500	30 »
«ΑΤΛΑΝΤΙΚ» (Εύγενιδη)	204	»
Εύθυμιον (πρότασις νηολογήσεως		
3 πλοίων ενέργεια συνολικής		
χωρητικότητος	27.000	25X3 = 75
Σύν. ναυτικών 705		

Είς τά άνωτέρω δύναται νά ληφθή ύπ' οψιν πρότασις τού κ. Ρεθύμνη διά την μεταφοράν δύο πλοίων ύπό έλληνικήν σημαίαν (πλήρωμα 60 άνδρων) ως τά έπιβατηγά «Mediterranea» (116 ναυτικοί) και «Neritaea» (129 ναυτικοί), ύπό παναμεσήκη σημαίαν, έπανδρωθέντα πλήρωμα ύπό Έλλήνων ναυτικών.

Έαν τελικώς ληφθή ύπ' οψιν ότι έκ μὲν τών ποντοπόρων φορτηγών πλοίων άπολονταν συνολικών 552 ναυτικοί δῶν τών ειδικοτήτων (ειδικευμένοι και άνειδικευτοί) και έκ τών έπιβατηγών σκαφών έτεροι 94, προκύπτει μία φαινομενική άνεργια 46 ναυτικών (356 ειδικευμένοι διπλωματούχοι και 290 άνειδικευτοί, δῖνει δηλονότι διπλώματος), ή όποιας ίδιας ύπερκαλύπτεται πλήρως έκ τών πληρωμάτων τών νηολογηθέντων και νηολογηθόμενων πλοίων, δι' ἀ άπαιτούνται 705 ναυτικοί, πάσα δε μελλοντική πρόσκτησης πλοίου θά είναι έτις οφελείς της ναυτικής τάξεως, άφου ή έπανδρωσις τούτου θά γίνεται έκ τυχόν παραμενόντων ανέργων ναυτικών και διά της άναγκης της είσδοχης νέων άπομονών πλοίων.

4) Δεδομένου ότι η έφερμογή της νέας συνέδεσεως και κατά συνέπειαν ή άντικατάστασης τών πληρωμάτων θά είναι προσδευτική και ούχι άμεσος και θά συμπληρωθή έντος έξαμηνου τούλαχιστον, αν μὴ μεγαλύτερου χρονικού διαστήματος, ούδεμις άνωμαλία θά δημιουργηθῇ σον άφορά την κανονικήν άπορρόφησην τών πληρωμάτων, ούδετε άνεργια θέλει προστεθή, άφου οί κατά τό ως άνω χρονικόν διάστημα άπολυμενοι λιπανταί-θερμασταί θά καταλαμβάνουν τάς θέσεις τών καθαριστών και θά είναι συγχρόνα άναγκαίοι διά την έπανδρωσιν νεονηλογηθόμενων πλοίων.

5) Διότι το Γραφείον Εύρεσεως Ναυτικής Έπανειλημμένων έδυσκολεύθη νά εύρη λιπαντάς τάς θέρμαστας πρός ικανοτούσιν σήπεσην έφοτλοιστικών γραφείων δικά την έπανδρωσιν πλοίων ύπό έλληνικήν και έχηντα σημαίαν και άκόμη δυσκολώτερον κατέστη τό έγρον του πρός άνεμερεσιν λιπαντών και θερμαστών πρός συγκρότησιν κρατικών άποστολών πλοιών ή παραπλέομένων περιοδικών εις λιμένας Ν. Υόρκης και Λονδίνου πρός συμπλήρωσην τών προσφιλαζομένων έκαστης εις την έπιστημαν ένδρας κενών τών έλληνικών πλοίων.

Χαρακτηριστικών σημειώμενος, διά δικά την τελευταίαν ναυταποστολήν Ν. Υόρκης, ήτις άνεχωρησε διά τού άπερωκαενίου «Νέα Έλλας», ένδικα καθωρίσθη, ώπως συμμετάση τάυτης άριθμος δέκα (10) λιπαντοθερμαστών, κατέστη δυνατόν νά άνευρεθωσι μόνον δύο (2).

ΥΠΟ ΤΗΝ ΣΑΟΥΔΙΚΗΝ ΑΡΑΒΙΑΝ

Κατά τηλεγραφικάς πληρωφορίας έκ Σαούδικης Αραβίας ισήμ πρακτορείου «British United Press», δικά της όποιας παραχωρούνται ορισμένα προνόμια εις μίαν νέον έταπιαν ύπό την έπωνυμίαν «Σαούτι Αράμπιαν Τάνκερς Κόμπαν Λτδ». Σκοπός της είναι νά συστήση στόλον ύπό την σημαίαν της Αραβίας 500.000 τόνων πρός μεταφοράν τών έκειθεν πετρελαίων.

Τό έταιρικόν κεφαλαιού δέν άνεικοιώνται, λέγεται ίδιας όπις διθέ φθάση τά 90 έκατον λιτών, με προέλευσιν καθεωρώς ίδιωτηκήν. Μέτοχος της μειουμφίας θά είναι δικά ο κ. Α. Όνάσης, διστης θά παράσχη και την τεχνικήν του διοίκησην έπι καταδολή θριαμβένων δικαιωμάτων.

Ο ύπουργός του Έμποριον κ. Μωχαμέτ Αλερίζα έδηλωσεν, ότι ή έταιρια άργοτέρα θά στρέψη την δραστηριότητά της και πρός τά πλοία έρηση πορτίου και τά έπιβατηγά. Τό σχέδιον της ναυτιλιακής αύτής άναπτυξέως δέν στρέφεται έναντιον τών υφισταμένων γραμμών και τών ένδιοφερομένων διά τάς έξ Αραβίας πορτώνται έφοτλοιστά. Θά άναπτυνται σύν τώ χρόνω, ίντα ίσκριδως άποφευχθῇ ή έκτοπισις τών ήδη άπερωκών.

Τό συναφθέν σύμφωνων προσέλαθεν ήδη την θριαμβήν πορφήν Βασιλικού Διατάγματος και προβλέπει:

1. "Οτι δικά Όνάσης θά προμηθεύσει 25-30 συγχρονισμένα δεξαμενόπλοια, πολλά τών όποιων δέν καθειλκύσθησαν είστε. Αύτα θά προτιμώνται εις τάς έξ Αραβίας πορτώνται, μετά τά σκάφη «Άράμπιο», τά όποια μεταφέρουν μόνον τά 40 τών έξαγομένων έξ Αραβίας 42 έκατ. τόνων πετρελαίων. Τό ύπολοποντού έφορτώνται έπι Δανικών, Νορβηγίκων, Λιθεριανών και άλλων πλοίων.

2. "Ο κ. Όνάσης θά ίδουση ναυτικήν σχολήν πρός έκπταίδευσιν 50 δοκίμων έπιστοιων, είς τους όποιων και θά δώση προτεραιότητα εις τάς θέσεις έπι τών έταιρικών πλοίων. Ποστεραιότης έπιστης θά δοθῇ εις τά πληρωμάτων έκ Σαούδικης Αραβίας.

3. "Ο κ. Όνάσης θά έγκαταστήσῃ δεξαμενήν και έργοστάσια πιθανώς εις την Ζέδδαν, καθώς και ναυαγοσωστικήν ύπηρεσίαν.

ΠΕΝΘΗ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΚΟΤΖΙΑΣ

"Απέθανεν είς βαθὺ γήρας και έκηδεύθη τήν Μεγάλην Τετάρτην είς Πειραιά ένας παλαιός, γύρω από τά θαλάσσια έργα, άγωνιστης και πατήσιας 85 έτών. Γεννηθεὶς τό 1869 είς τήν Σύρον, όπου και διεζήλθε τάς γυμνασιακάς οπουδάς, έπεδόθη, νεαρός άκομη, είς τάς έργασίας ναυλώσεων και άγοραπωλησίας πλοίων, ίδρυσε τό 1893 Γραφείον είς τήν Σύρον. Μία από τά πρώτας έπιτυχίας του υπήρξεν ή διά τού Γραφείου του παραγγελία είς τά ναυτικής της 'Ερμουπόλεως δύο μεγάλων παράρκων διά λογαριασμόν τών πλοϊκτητών της έποχης έκεινης Πισσίδη και Βάτη. Τά δύο έκεινα σκάφη, κατασκευασθέντα με τήν έπιμελείαν του ναυπηγού Κρυστάλλη, ώνομασθησαν «Άργω», γάνθια διά 1800 τόνων φορτίου έκαστον. Τό 1898 ένηργησε διά τού Γραφείου του μίαν άγοραπωλησίαν, ήτις ένεποιήσεν αισθητού διά τήν έποχην της Έπωλησης τό άτμοπλοιον «Φρατέλλη Πρίνσιπ» 2200 τόνων είς τόν Άνδρεαν I. Κοσμάν, άντι τιμῆς 134.000 χρυσών φράγκων, τό δέ 1902 συμμετέσχεν ούσιαστικώς και ο ίδιος είς τήν πλοιοκτησίαν τού «Ιωάννου Μουμουτζή», ένδικην έκ των πρώτων έλληνικών φορτηγών, χωρητικότητος τριών χιλιάδων τόνων.



Μεταξύ τών έτών 1900 έως 1905, στέσεισαν σαφώς κατεφάνη πλέον, θέτη τό ιστιον παραχωρεί τήν θέσην του είς τό διάτομον, θέσην άτμον, θέσην άστιμησης Νικόλαος Κοτζιάς έπεισε πολλούς κεφαλαιούχους και ναυτικούς έπιχειρηματίας τής Σύρου νά συμπήρωσην όμιλους διά άνδηλημην άτμοπλοιών μεταφορών. Συγχρόνως μεσολαβήσας πλησίου τών Ιωάννου Περμαζόγλου και Ζαφειρίου Μάτσα, έν συνεργασία μετά τού 'Αναστασίου Σπουργίτη, έπειτα, ώστε ή Γραπτέας 'Αθηνών νά χρηματοδοτή την άγοράν άτμοπλοιών παρ' 'Ερμουπολίτων έφοπλοσταν. Άρκετά σκάφη, βάσει τής ένεργειας του έκεινης, ήγοράσθησαν τότε. Πρέπει, ίδιας, νά σημειώσησε τήν έναντιον ή Σύρος ήματες ναυτιλιακών και άπετελει ένας άπο τά σημαντικότερα κέντρα ναυλώσεων. Τό Γραφείον τού Νικολάου Κοτζιάς διετέρει δικτυον άνταποκριτών είς τούς λιμένας τής Μαύρης Θαλάσσης και τού Δουνάβεως, μέχρι δέ τού πρώτου Παγκοσμίου πολέμου, έν συνεργασίας και μέ τό έπερον Γραφείον τού Παύλου Νευρεπόντη, άνηγαγον τήν Σύρον είς τόσον ύψηλόν σημείον άκμής, ώστε αύτη θεωρήται διετερον, μετά τό Λονδίνον ναυλωτικόν Κεντρούν έν Εύρωπη διά τούς τομείς τής έν Μαύρης Θαλάσσης. Άρσοφικής και Δουνάβεως έργασίας. Τό 70 έως 80% τών ναυλώσεων διά φορτώσεις άπο τήν Σύρον.

"Ενα είτος άπο τής έκρηκεως του πρώτου παγκοσμίου πολέμου δικά Κοτζιάς έπωλησε περί τά 25 Συριανά φορτηγά τού μεγέθους τών 3000 τόνων και άνω είς Νορβηγίους έφοτλοιστάς, έγκατεστάθη δέ είς Πειραιάδ, όπου και μετέφερε τήν έδουσαν τού Γραφείου του. Τό Σύρος πλέον είχε παρακάμψει και διό Πειραιεύς συνεκέντρωσε τήν ναυτιλιακήν έργασίαν. Τό σταδιοδρομία τού Νικολάου Κοτζιάς είς Πειραιά ύπηρξεν έν ίσου έπιτυχης. Τό Γραφείον τού άπετελησεν ίκανην κίνησιν, ένω έ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταί Υλικών και Τροφίμων Έλληνικών, Αγγλικών, Αμερικανικών Παναμαϊκών και Σκανδιναντικών πλοίων.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ «INTRANSIT»

Κεντρικόν Γραφείον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

Υποκατάστημα:

ΣΟΥΕΣ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚ)

RACHEL STREET, NEGIEM Bld.

Tax. Kif. 48 Τηλέφ. 119, Οικου: 201

ΓΡΑΦΕΙΑ: Tax. Kif. 78. Rue Tanta, 1.

Άκιντον SLAVICK—Τηλέφ. 455 κο.

8432.

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39. Tel. 2585

ιδιος ἔξεληγη κατ' ἐπανάληψιν δημοτικὸς σύμβουλος καὶ παρέσχεν ἐπί-
της τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸ Πατριωτικὸν Ἰδρυμα καὶ εἰς τὴν Ἀντι-
ρθιστικὴν Ἐταιρίαν. Ἐχρημάτισεν ἐπὶ σειράν ἐτῶν πρόεδρος τῆς «Ἐνώ-
τεως Ναυλομεσιτῶν Διεθνῶν Μεταφορῶν» καὶ ὅταν ἡ ὄργανωσις αὐτῆ
μετωνομάσθη εἰς «Ἴδρυμα Ναυλομεσιτῶν καὶ Πρακτόρων» ὁ ἀπόμαχος
πλέον Νικόλαος Κοτζιάς ὡνομάσθη ἰσόδιος ἐπίτιμος πρόεδρος τοῦ
Ιδρύματος. Ὁ θάνατος τὸν εὔρει ἱκανοποιημένον, ὅτι ηὐτήχησε νὰ ἴδῃ
τὰ τέκνα του ἀνταξίους συνεχιστὰ τῶν ἐργασιῶν του. Ἡ κοινωνία τοῦ
Πειραιᾶς, καὶ ίδιαιτέρως ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια, ἐτίμησαν τὴν ἐκφοράν
τοῦ παλαιμάχου ναυλομεσιτοῦ. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν πρὸς
τὰ τέκνα τοῦ ἐκλιπόντος τὸν θερμὰ συλλυπητήριά των.

Ιωάννης Γ. Έμίρης

Ἐνας καλὸς πατριώτης, ὑποδειγματικὸς ἐπαγγελματίας, σεμνὸς καὶ
ἀγαθὸς ἀνθρώπος, ὁ Ιωάννης Έμίρης, ἀπὸ μακρῶν ἐτῶν ναυτικὸς πρά-
κτωρ εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, ἐξεμέτρησε τὸ ζῆν. Σύμπαστα ἡ κοινωνία
ἐν τῷ Μακεδονικῷ πρωτευόντως, ἐκτιμάσθη τὰς ἀρέτας τοῦ μεταστάτοντος,
ἐν καταφανεῖ θλίψει συνώδευσε τὴν ἐκφοράν του. Ὁ ναυτικὸς μας κόσμος,
ὅσοι ηὐτήχησαν νῦν τὸν γιαρίσουν, ὅσοι συνειργάσθησαν μὲ τὸν ἀει-
μένοντον Ἐμίρην, θὰ λυπηθοῦν πληροφορούμενοι τὸν θάνατον του. Ὅπρες
τόσον καλὸς, τόσον τίμιος καὶ τόσον ἐξηπερτεικὸς πρὸς ὅλους.
Ο 'Ι. Έμίρης, ἔλκων ἐκ Κάσου τὴν καταγωγὴν, κατὰ τοὺς δυσκόλους
τρόπους τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς Μακεδονίας χρόνους, ἐθνωφελῆ ἀνέπτυξε
δρᾶστιν ὑπὲρ τοῦ Μακεδονικοῦ ἀγώνος. Ὅπηρεν εἰς ἑκάτην τῶν πλέον δρα-
στηρῶν πρακτόρων αὐτοῦ εἰς τὴν Θεσσαλονίκην. Μετά τὴν ἀπελευθέ-
ρωσιν καὶ μέχρι τοῦ θανάτου του ἐξεπροσώπησε τὰ συμφέροντα τῶν σο-
νιδρωτέρων ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, χωρὶς ποτὲ νὰ ἀκούσθη
επικρισίς ή παράπονον διὰ τὰς ὑπηρεσίας του. Εἰς πάσαν ἐκδήλωσιν
τῆς ζωῆς του ὁ Έμίρης ὑπῆρεν ἀμεμπτός.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» στενῶς συνδέουμενο μὲ τὸν μεταστάτοντα, ἀπευ-
θύνουν τὰ θερμὰ τῶν συλλυπητήρια πρὸς τὴν οἰκογένειά του.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.8. LN 80901

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Η ΑΓΑΝΑΚΤΗΣΙΣ

Καθῆκον ἀμεροληφίας ἐπιτελούντες, δημοσιεύμενον κατωτέρω τὰς
ἀπόψεις τοῦ συνεργάτου μας Θανάση Π. ἐπὶ τῶν ὑποδείξεων τοῦ κ.
Κ. Γράτσου περὶ οἰκονομιῶν εἰς τὴν μισθοτροφοδοσίαν. Δὲν θὰ ἥτο
ὁρθόν, οὔτε καὶ δίκαιον, νὰ ἀποκλειστούμενον τους ἀντίθετο φρονού-
τος απὸ τοῦ νῦν ἐκθέουν τὰς γνώμας των.

Κανεὶς πάντως δὲν ημπορεῖ, οὔτε καὶ ὁ συνεργάτης μας Θανά-
σης Π. πιστεύουμεν θὰ τὸ ἀρνηθῆ, ὅτι τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως
τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἶναι υψηλὸν καὶ ὅτι αὐτὴ ἡ ὑπόστασις τῆς
Ναυτιλίας μας ἐπιβάλλει τὴν οἰκονομιαν, ἀφοῦ δυστυχῶς αἱ ἀσύ-
δοτοι σημαῖαι κατώθωσαν, ἀντιστάσεως μηδὲν, να μᾶς ἀφαι-
ρέσουν τὴν ικμάδα τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δοστηριοτήτης.

Ο κ. Γράτσος—μη ἔχων σημειώσεων οὐδὲν πλοίον ὑπότιμον ἀσύ-
δοτον σημαῖαν—ημέλησεν τοῦ σκοπού τῆς Ναυτιλίας μας.
Διότι εἴτε τὸ θέλομεν, εἴτε οχι, ὡς μὴν πραγματικότης μᾶς ὑποχρεώ-
νει νὰ συναγωνισθούμεν εἰς τὰς δαπάνας την Παναμαϊκήν ἢ τὴν Λι-
βεριανήν. "Ἄν ἡ σημαῖα μας δὲν γίνη εὐθυνοτέρα, τὸ ἐφοπλιστικὸν
κεφάλαιον δὲν θὰ ἔλθῃ ποτὲ ποδὸς αὐτήν. Οὐσ. συνεχίστη τὴν σημει-
νήν τακτικὴν του καιὶ την Ναυτιλία μας θὰ σβήσῃ μιαν ἡμέραν, η ὅ-
ποια δὲν είναι δυστυχός καιὶ πολὺ μακράν. Δὲν παραβλέπουμεν τὸ
δίκαιον παράπονον τῆς ναυτεργατικῆς μας τάξεως, διότι ἔνας δια-
κεκριμένος ἐφοπλιστής προτείνει τὴν περιοπήν καιὶ τοῦ μισθοῦ
τῶν, ἔστω καιὶ κατά 5 %. Εἰμεθε δέσμοι, ὅτι οὐδὲ αὐτὸς ὁ προτεί-
νων δὲν θὰ είναι εύχαριστημένος μὲ τὴν ὑποδείξιν του. Ἡ ἀνάγκη
τῶν πραγμάτων τὸν ὑπέρχρεωσαν νὰ φύσῃ καιὶ μέχρι τῆς μισθοδοσί-
ας. Ἡ νομιματικὴ ἀναπροσωπούγη τοῦ παρέσχει δάσιμον τὴν δι-
καιολογίαν. Ὕπερεις τὸ τί κατ' αὐτὸν δέον γενέσθαι. Οἱ συμβόλ-
θεντες ἐφοπλισταὶ καιὶ ναυτεργάται εἰς τὴν νέαν συλλογικὴν σύμ-
βασιν ἡκολύθησαν τὸν δρόμον τοῦ δυνατοῦ γενέσθαι. Εἰναι, καθ'
ἡμάς ὁ καλύτερος καιὶ ἀπόδοτικώτερος ἵσως. "Οσον ἀφορᾷ τὴν τρο-
φοδοσίαν, ὁ κ. Γράτσος δὲν ὑπεστήριξε τὴν περιοπήν τοῦ ἐδεσμα-
τολογίου, ἀλλὰ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ἐπὶ τῶν ὑγεινῆς διαστάσεων
διασκέψεων τῆς ἐφοπλιστικῆς ἀντιτημονικῶν ἀντιλήψεων. Καιὶ ἡ ὑποδείξις του αὐτῆς, νο-
μίζομεν ὅτι είναι ὅρθη. Ἡ ἀναθεώρησης τοῦ ἐδεσματολογίου πρέπει να γίνη. "Οχι διὰ νὰ στερηθοῦν οἱ ναυτικοί μας τῆς καλῆς καιὶ ἀ-
φθονού τροφῆς, ἀλλὰ διὰ νὰ παρέχωνται εἰς αὐτοὺς φαγῆτα παρε-
σκευασμένα βάσει τῶν περὶ ὑγεινῆς συγχρόνων ιατρικῶν ὑποδε-
ίξων.

'Ἄλλ' ἂς ίδωμεν καὶ τὰς ἀξίας πάσης πρατηρήσεις τοῦ συνεργάτου μας ποὺ εἶπεν τὴν έπειτα:

Ναυτεργατικὴ ἀπάντησης στὸ κείμενο τῶν ὑποδείξεων τοῦ ἐφοπλι-
στοῦ κ. Γράτσου, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ ὑπογράφοντος, ἀποτελεῖ πρά-
ξιν ἔξερχομένην τῶν δρίων τῆς ἐπρεπεῖας:

"Ἀλλώς τε τὸ θέμα ἀφωνούσης τὴν ὑπὸ συζήτησιν, τότε, ἀνανέωσιν
τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, μισθοδοσίας καὶ ἀλλών ἀποδοχῶν τῶν ἐρ-
γαζομένων. Ἡ δὲ σύμβασις, καλῆς κατ' αἰχμήν, εἴτε ἀπερασθεῖσα ἀπὸ τὰς
ὑποδείξεις τοῦ ἐν λόγῳ προτείνοντος, εἴτε οχι, είναι τετελεσμένον γεγο-
νός. "Ποτε, ἡ ἀπάντηση, ἡ ἀνασκεψή, ἡ ἀντιλογία, ἡ παράταξης ἀλλών
ἐπιχειρημάτων, μὲ ἀνάλογον ἐπιδίειν τὴν ὑποτικῶν σχημάτων, ἀποτελούν
καὶ περιτοποιούνται, τὴν δύοινα είμαι δέσμοις ὅτι κανεὶς δὲν θὰ ἔχῃ τὴν
δρεῖ τὸ παρακολουθῆση.

"Υπάρχουν, ἐν τούτοις, μερικὰ σημεῖα εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐκεῖνο δη-
μοσίευμα, τὰ ποτὶα εἶναι τούλαχιστον ἀπάραδεκτα. Ὁ ίδιος ὁ συντά-
κτης προμαυτεῖ τὴν ὑποδοχήν των ἀπὸ τὸν ναυτεργατισμό:

"Προτού, λέγει, οἱ ναυτεργάται ἀπορρίπτουν μὲ ΑΓΑΝΑΚΤΗΣΙΝ τὰ
προτείνομένα κ.Λ.Π.

"Ἐπιτυχής ήτο ἡ πρόδηλης. Πλήρης ἡ ἀγανάκτησης στὰ πλεούμενα
καὶ στὰ μουράγια καὶ στὰ ναυτικά τὰ κέντρα καὶ στὴν ναυτεργατικὴ
ἔστιο τῶν ναυτικῶν μας περιοχῶν. "Ισως τοῦτο μόνο νὰ ἔπειδικως ὁ κα-
λός καὶ διακεκριμένος ἐφοπλιστής. "Ισως σκοπός του νὰ μὴν ἡ
προσπάθεια οἰκονομικῆς ἀνακουφίσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐν συνεχείᾳ
τῆς τονώσεως τῆς λεγούμενης συναγωνιστικῆς ικανότητος τῆς.

"Τὰ ἀντεργατικὰ του αἰσθήματα, τῶν, θέλησε νὰ ἔσαγγειλη ὁ ἀρ-
θρογράφος. "Ἡ εὐκαίρια ήταν ἡ καταλληλότερη.

"Ἐτσι, ἀνάμεσα σὲ νούμερα, σὲ πλάνα νέας συνθέσεως πληρωμάτων,
οἱ δικαιώματα καὶ σὲ υποχρεώσεις, τοποθετήθηκαν καὶ μερικές πικρό-
χολες προκλήσεις. "Ανάμεσα στὴν ἀνθοδέσμη τῶν προτάσεων του καὶ
τῶν τροποποιήσεων του, έτοποθετήθησαν καὶ οἱ ἀντεργατικές του του-
κνίδες.

"Οσο καὶ ἀν κουρασθῆ ὁ ἀναγνώστης νὰ βρῇ μιὰ καλόπιστη διάθεση,
ματαιοποεῖ. Μόνον ἡ ἀγανάκτησης μένει, ὅπως σοφά καὶ λίαν ἐπιγραμ-
ματικά προβλέπει, ἀλλὰ καὶ πρεστοιμάστει. Ὁ δίος.

Tί τὸν ἡγάκασε, ἀρά γε, τὸν κ. Γράτσο νὰ ἔκδηλωθῇ ἔτσι;

Τὰ νούμερα καὶ αἱ οὐσιαστικαὶ του ὑποδείξεις καὶ προτάσεις οὔτε
ἔξενισαν κανένα, οὔτε ὀδήγησαν κανένα στὴν ἀγανάκτηση. "Ἀκόμα καὶ
οκληρότερες ἀν ἥσαν αἱ τροποποιήσεις του, μαθημένοι εἰμεθα καὶ πάν-
τοτε προετοιμασμένοι. Οὔτε καμιμὰ ἀπάντησης θὰ ἔβλεπε τὴν δημοσί-
ότητα.

Παραθέτω, λοιπόν, μερικὰ τῶν τεκμηρίων. Δὲν πρόκειται μὲ αὐτὰ νὰ
ἔνισχυστα τὸν κ. ἐφοπλιστήν. Μεταξύ μας θὰ τὰ ποῦμε, τώρα ποὺ
νέμοδοις ἀποτελεῖ τετελεσμένον γεγονός.

Λέγει ὁ κ. Γράτσος: "Απὸ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς δραχμῆς, ἡ ἀγορα-
στικὴ δύναμις των μισθῶν τῶν ναυτικῶν ηὔξησε μέχρι τοιούτου σημείου,
ώστε ν' ἀφήψῃ οἰαυδήποτε σύγκρισιν πρὸς τοὺς μισθῶν ὅχι μόνον εἰ-
δικευμένων ἐργατῶν τῆς ἡράς, μη ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ πρὸς τοὺς μι-
σθῶν ἀνωτέρων ἀξιωματικῶν, δημοσίων ὑπαλλήλων καὶ τραπεζικῶν..."

Τί θιερός, ἀλήθεια, ὁ παραλληλισμός! Καὶ τὸ λέγει αὐτὸς ὁ ἐφοπλι-
στής κ. Γράτσος. "Γ' αὐτὸς ἡ κακὴ τοποθέτησης καὶ ἡ ἀσέβεια πρὸς
τὴν πραγματικότητα δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παροραθοῦν.

Ξέρει πολὺ καλὰ ὁ κ. Γράτσος τα καθέκαστα τοῦ ἐπαγγέλματος.
Δὲν θέλω νὰ πλάσω γύρω ἀπὸ τὸ θαλασσινὸν ἐπάγγελμα θρύλο, ρωμαν-
τισμό, κίνδυνο, ἀνεκδιηγητές στηρήσεις καὶ ἀλλα τετριμένα κουραφέ-
ζαλα ποὺ συνθίζουμε νὰ λέμε καὶ νὰ ξαναλέμε. Αὐτὰ δὲν έχουν θέση

έδω. Υπάρχουν άλλα ρωμαντικώτερα περιοδικά, σπου διαθέτουν τίς σελίδες τους; Έδω πρέπει νά είμεθα ρεαλισταί και μόνο ρεαλισταί.

Καὶ ρωτούμε τὸν καλὸν ἐφοπλίστη:

“Εχει νά μάς παρουσιάσῃ ναυτεργάτην που νά κατώρθωσε στὰ σαράντα χρόνια τῆς ἑργασίου ζωῆς του νά κατοχωρίσῃ στὸ φυλλάδιο του τούλαχιστον εἰκοσι πέντε χρόνια ναυτικής ἑργασίας; Και πόσοι εἶναι ἄρα γε αὐτοί; Και τί ποσοστό ἀποτελούν στὴν δόλτητα;

Αντίθετα, έμεις τοῦ λέμε ἐν πεποιθσίει, καὶ δὲν χρειάζεται νά τοῦ τὸ ἀποδεῖξουμε, διό ἀπὸ ἔκεινους που ἔπικαλεῖται ὡς παράδειγμα, δὲν ὑπάρχει κανεὶς που νέη μὴν ἔχη στὰ σαράντα αὐτὰ χρόνια τῆς δρασεῶς ΚΑΙ ΤΑ ΣΑΡΑΝΤΑ EN ΕΡΓΑΣΙΑ καὶ συνεπῶς τὸ πλήρη ἀποδοχῶν. “Εχουν ἐπίσης καὶ τὸ δέκα τοὺς ἑκατὸν υπὸ μορφὴν δεκάτου τρίτου μισθοῦ καὶ ποικίλων ἀλλῶν ἀποδοχῶν. Εἴναι δὲ τολμήσετε νά ἔχαποτετέλετε ἔνος ὑπάλληλον, ἔνα τραπεζίτικο καὶ ἔνα δέξιομαστικό μακρύν τῆς ἔδρας του, τότε μὴ συζητᾶμε τὸ γίνεται. Αν δέ εἰς τὸ ἔξωτερικό.

Στὰ ἀρνητικά, δῆμως, τυχερό τοῦ ναυτεργατικοῦ ἑπαγγέλματος, ἔχουμε νά προσθέσουμε καὶ ὀδόλικη ἀλυσίδα γυνωστοτάτων συμβαίνοντων, ποὺ ἀναστατώνουν σύτη τὴν «ἀγοραστική δίναμις» τῶν ἀποδοχῶν.

Αἱ ἀναχαρήσεις καὶ αἱ παλιννοστήσεις. Μπορεῖ τὶς περισσότερες φορὲς νά γινωνται δαπάνη τῶν πλυνίων. Μόνο τὸ εἰσιτήριο καὶ ἡ τροφή, δῆμως, είναι τὸ ἀπαντον τῶν ἔξδων τῶν μακροχρονίων καὶ ὑπερποντίων αὐτῶν διαδρομῶν;

Η ἀναιμονή στὰ μακρυν λιμάνια γιὰ τὸ καράβι τῆς ἑργασίας ή τὸ καράβι τῆς παλιννοστήσεως. Οἱ προετοιμασίες καὶ οἱ ἀσκοπεῖς καὶ δαπανηρές τρεχάλες πρὸς ἀμέτρητες πόρτες, ἀμέτρητες ὑπηρεσίες καὶ ἀμέτρητες φορὲς στὴ ζωὴ τοῦ ναυτικοῦ.

Η διπλῆ του ζωῆ. “Εξοδα τὸ σπίτι, Εξοδα δὲ τὸ ίδιος. “Οσο καὶ ἄν του παρεχεται ἡ τροφή. Ο ἀνθρώπος δὲν ζῇ μόνο μὲ τὴν τροφή. Ο κ. Γράτσος τὸ γίνεται ποὺ καλά.

Θέλετε τὸ ἀποτέλεσμα;

Κτυπήστε τὴν πόρτα οἰουδήποτε εἰδίκευμένου ἑργάτου ξηράς, κτυπήστε τὴν πόρτα οἰουδήποτε ὑπάλληλου όχι ἀνώτερου, ἀλλὰ κατωτάτου, οἰουδήποτε μικρού βαθμού στρατιωτικοῦ. Μπήτε στὸ σπίτι του καὶ ρίξτε μισθωτικά γύρω. Συμπεράνατε πῶς ζῇ, συμπεράνατε τὴν ἀγοραστική του ικανότητα. Υστερα προχωρήσατε κατὰ τὶς τρώγλες τῶν καυτικῶν κέντρων καὶ κάμετε τὸ ίδιο καὶ μὲ τὰ συμβαίνοντα στὸν ναυτεργάτες, ἀποφέγγοντες, φυσικά, τὴν πλάνη νὰ κτυπήστε πλοιαρχικά πόρτα.

“Υστερα ἔλατε νά συζητήσωμε καὶ νά συγκρίνωμε τὴν «Ἀγοραστική ικανότητα, ποὺ τόσο... ἀθώα ἐπικαλεῖται δ. κ. Εφοπλίστης.

Εἰνε, πράγματι, μεγάλα τὰ ἀρχικά κοντύλια. Αν, δῆμως, τὰ ἀναλύσουμε, τὰ μεταφέρουμε σὲ συνολικές καὶ κατὰ μέσον δρο ἀποδοχές, ὃν προσθέσουμε ἡ ἀφαιρέσουμε θετικές ή ἀρνητικές, περιπτώσεις, φθάνοντας ὡς τὰ γραμματόσημα τῆς ἀλληλογραφίας καὶ κατωθωσούμε νά μὴν ἐπηρεασθούμε ἀπὸ τὸ ἀντεργατικό πνεῦμα τῶν ἐπιχειρημάτων, διατηροῦντες μόνον μιὰς καλόπιστη διάθεση, τότε θὰ καταλήξουμε στὸ συμπέρασμα, διό σας ἔγραψαν, ἔγραψαν ἀπὸ ἀνθωτοῦ η μακράν τῆς πραγματικότητος η ἀρνούμενον τὴν πραγματικότητα.

Η δὲ πραγματικότητας είνει διό τὸ μισθος τοῦ Ναυτεργάτου είνει τοσοὶ ἀγοραστικῆς ικανότητος μὲ ἔκεινον τοῦ ἑργαζομένου εἰς τὴν ξηράν, διότι είνει, τούλαχιστον τριπλάσιος ἔκεινου. Πάσα ἄλλη γνώμη, ἀποτελεῖ κρίσιν ἐν ἀγνοίᾳ η ἐν ἀρνήσει τῆς ἀληθείας.

Αν τώρα, τὸ Ἑλληνικὸν μισθολόγιον είνει ἀνώτερον, ὡς νομίζεται, τοῦ μισθολογίου ἀλλών ναυτεργατικῶν κρατῶν, έχει ἔξηγηθή τὸ γιατί. Επιαναλαμβάνεται διὰ μίαν ἀκόμη φοράν,

Εἰς δέλτα τὰ πραγματικῶν ναυτικῶν κράτη, οἱ ναυτεργάτες ἔχουν ἀπο-

δοχάς εἶτε εύρισκονται ἐπὶ πλοίων ἑργαζόμενοι, εἶτε ἀναπαυόμενοι εἰς τὰς οἰκίας των. Πῶς τὸ κατάφεραν αὐτό, καὶ εἰς βάρος τίνος τὸ κατάφεραν, τὸ ξέρει καλλίτερα δῶλων μας δὲ κ. Γράτσος.

Ἐν συνεχείᾳ, δὲ κ. Γράτσος μᾶς κάνει νά ζηλεύουμε τοὺς ναυτεργάτες τῶν πλοίων του μὲ τὴν πανδαισίαν τῆς τροφοδοσίας των. Ποιός τι χάρι τους!....

Μόνον τὸ δὲ θιάνει ἐκεὶ ἡ τροφὴ 75 δόλικληρα σὲντς πλέον τῆς τροφοδοσίας τοῦ βρετανικοῦ πλοίου προκαλεῖ κατάπληξιν. Καὶ πῶς νά μὴν είναι πολυτελῆς ἡ τροφοδοσία τῶν σκαρῶν τοῦ κ. Γράτσου, διαν χρησιμοποιοῦ ἄγνω βούτυρον, ἐλαιολάδον, πολυτελὴ καρυκεύματα καὶ δυσεύρετα ἐδέσματα, διαν ρέη ἀλύπητα ὡς ζύνος καὶ οίνος; Ή ἀπάντησις καὶ λογοδοσία ἔδω ἀποκείται στὰ μακάρια πληρώματά του.

Ἐμεῖς οἱ ἄλλοι, τέτοιες καλωσόνες δὲν τὶς γενόμεθα. Άλλα καὶ οὔτε παράπονο ἐπικαλούμενα γιὰ τὴν τροφή μας, δύπον, ἀλλα καὶ εἰνε ἐπαρκῆς, δὲν ὑπερβαίνει στὸ συνιδιοκτὸν ὑπτίουμον τὸ ἔνα δολλάριον καὶ εἰκοσι πέντε σέντς, συμπεριλαμβανούμενου εἰς αὐτὰ τοῦ διαχειριστικοῦ κέρδους τοῦ Πλοιάρχου η τοῦ διαχειριστοῦ τροφοδότου. Τὸ δὲ κέρδος τοῦτο φαινεται νά είναι λιστ σοφαρό, λαμβάνοντας ὑπ' ὅμινη τὴν καταβαλλομένην ἀπὸ τοὺς Πλοιάρχους προσπάθειαν καὶ ζήλων νά μὴν ἀποβάλλουν τὸν.. ἔρθρο τῆς διαχειρισίων τροφοδοσίας. “Αν δὲ κ. Γράτσος καὶ ἀν ἄλλοι δὲν τὰ παραδέχωνται αὐτά, δυνάμεθα νά τους ἐνημερώσωμεν συμπληρωματικῶν.

Ἡ ἄλλη, δῆμως, πληροφορία, διό διὰ τῆς ἀλαττώσεως τῆς τροφῆς θὰ ἀπολλαγόμενη ἀπὸ στομαχικὰς ἐνοχλήσεις καὶ ἄλλας ἀσθενείας, τὸ πιστεύομεν καὶ ἔμεις καὶ ἐντόνως τὸ συνιστώμεν καὶ ἔμεις στὰ πληρώματα τοῦ κ. Γράτσου. Η περίοδος τῆς κατοχῆς τὸ ἀπέδειξεν ἀναμφισβήτητα. “Οσοι μπόρεσαν νά κρατηθούν στὰ πόδια τους στοὺς πρώτους ἔξι μῆνες ἐξανάνεισαν, κυριολεκτικά. Χάθηκαν καὶ τὰ στομαχικά ἐλκη, χάθηκαν καὶ οἱ πιστεύονται τῷ στομάχῳ καὶ οἱ πίεσεις καὶ οἱ ξυνίλες καὶ οἱ ἄλλες ἐνοχλήσεις. Σιδερένιοι ἐφθασαν ὡς τὴν ἀπελευθέρωσι. “Ἄς τὸ λάδουν ὑπ' ὅμινον τους τὸ περίεργο περιστέλλεται. Οσο γιὰ μᾶς τοὺς ἀλλούς τέτοιες συντάσεις περιττεύουν, διότι, ἀπολύτατα, δὲν συμβαίνουν τίποτε ἔξι σων ὡς ἀρθρογράφος ισχυρίζεται.

Καὶ προχωρεῖ δ. κ. Γράτσος. Καθαιρεῖ τὸ δικαίωμα ἐτήσιας ἀδείας στὸν ναυτεργάτη, διό καὶ ἀν ἡ ἀδεια αὐτή εύρισκεται εἰστεί εἰς τὴν οὐσίαν συμβολική.

Θὰ ἡθελα ἀκόμη τὸ περιστέλλεται εἰς τὸ ὑπονοούμενα κατὰ τῶν Ραδιοτηλεγραφιῶν, τοὺς ὅποιους καταδικάζει ως παρίας τῆς ναυτεργατικῆς οἰκογένειας καὶ στοὺς ὅποιους ἀρνεῖται παν δικαίωμα ὑπερωρίας καὶ πάν δικαίωμα νά μὴν τοὺς ἐνοχλοῦν μὲ ζένας πρὸς τὴν ἀποστολήν τους καὶ πρὸς τὴν ναυτολόγησιν τους ἑργασίαν.

Τὰ ἐπικείμενα τῆς τοῦ ἔδω εἰνε, ως λέγει, «εὐνόητοι λόγοι!» Καὶ διὰ τοὺς ίδιους εύνοητους λόγους περιττεύει καὶ ἡ ἀπάντησις.

Ἀποδεχόμεθα τὸν ἀντεργατισμὸν τοῦ κ. Γράτσου. “Υστερα ἀπὸ τὰς ἐντυπώσεις τῶν λόγων καὶ τῶν πρόξενων ἐνὸς Γεώργη Λαζιμού, ἐνὸς Παναγῆ Γιανουλάτου καὶ ἐνὸς Ανδρέαδην, δὲν βλάπτει πολὺ η ἀντίδρασης καὶ ἐνὸς τῆς παλαιάς σχολῆς θιασώτου.

“Οσο καὶ ἀν λέγαμε πρὸς τὴν παρῆλθον, ὅσο καὶ ἀν ἔχειροκροτήσαμε τὴν ἀλλασή, μᾶς δίδεται, ως τόσο, καὶ ἡ εὐκαιρία νά μελαγχολίσουμε, πιστοποιούντες τὴν εἰσέτη παρούσιαν θαλερῶν ἐκπροσώπων, διό του διάσκοντες τέτοιες οἰκονομίες, τέτοιες περισυλλογές καὶ τέτοιους τρόπους ζωῆς, ἀπὸ τοὺς ὅποιους τὸ δικό τους, τὸ ἀτομικό παράδειγμα, βασικά δισταταῖ.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Cable Address:

TONIO-COLON

"TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON, REP. PANAMA

SHIP CHANDLERS

"Fresh Meats, Fresh Fruits and vegetables, complete line of European and North American canned foods and vegetables, Wine, Scotch Whiskey and other Liquors, fresh pasteurized Milk, Ice Cream and Butter,,

General Representatives and Suppliers of Greek products for the Latin America through the Colon Free Zone.



S. & E. & A. METAXA-COGNAC BRANDY

"PARNASOS,, OLIVES OF TOULIATOS C°

JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY

OF CLONIS BROTHERS

ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

ΑΙ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΔΑΠΑΝΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Ο ΤΡΟΠΟΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΤΩΝ

'Υπό τών ύπουργών 'Εμπορίου, Οίκονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας έξεδδοθή ή κατωτέρω υπ' αριθ. 16527 απόφασις:

«Οι ύπουργοι Οίκονομικών, 'Εμπορίου και 'Εμπορικής Ναυτιλίας:

Έχοντες υπ' άφει τάς διατάξεις του 'Αγανακτικού Νόμου 1960)

1939 «περί ρυθμίσεως του εισαγωγικού και ξεναγωγικού έμπορίου» και

τού Νομοθετικού Διατάγματος 480/47 περί συστάσεως Διοικήσεως Εξωτερικού 'Εμπορίου και λοιπάς γενικώς περί διατάξεις.

Λαβάντες υπ' άφει, διτί έπιτιθέλλεται:

1) 'Η ρυθμίσις και αναπροσαρμογή ισχυουσών από της προπολεμικής περιόδου διατάξεων, δύον αφορά τὸν έφοδισμὸν πλοίων κλπ., ἐπὶ τῷ βασεῖ τῶν νέων δημιουργηθεισῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν.

2) 'Η καλλιέρα παρὰ τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος παρακολούθησις τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ συναλλάγματος ἐπὶ τῷ υπὸ τῆς παρούσης ἀποφάσεως ρυθμιζόμενων περιπτώσεων. Καὶ

3) 'Η πλήρης ἐν γένει ἑνημέρωσις τῶν λιμενικῶν, τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν ἀρμόδιων ἀρχῶν ἐπὶ τῶν ἀφορώντων τὸν έφοδισμὸν πλοίων κλπ. ζητημάτων.

Αποφασίζομεν:

1. Πάντα τὰ ἔκτελοντα πλόας ἔξωτερικοῦ πλοία υπὸ Ἑλληνικὴν ἥθενην σημαίαν, οφείλουσι γὰ καταβάλλωσι τὰ εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας ἔξοδα αὐτῶν διὰ δραχμῶν πρερχομένην ἐξ ἔκχωρησεως συναλλάγματος. 'Η αὐτὴ ὑποχρέωσις ὑφίσταται καὶ διὰ τὰς πάσης φύσεως πληρωμάς ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἐν 'Ελλάδι, ἔστα καὶ ἀν τὸ πλοίον δὲν προσεγγίζει εἰς Ἑλληνικὸν λιμέναν (ἔξόφλησις μισθῶν πληρωμάτων, ἀποζημιώσεων, δικαιωμάτων Ν.Α.Τ., φόρων κλπ.). 'Η εἰς δραχμάς πληρωμὴ τῶν ἔξδων τῶν ἀτμοπλοίων ἀνεύ ἔκχωρησεως συναλλάγματος, ἐπιτρέπεται μόνον ἔγκρισει τῆς Επιτροπῆς Ελέγχου Συναλλάγματος, ητίς ἀποφασίζει μετὰ γνώμην τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος.

2. Διὰ τὸν ἔφοδισμὸν πλοίων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν θαλαμηγῶν καὶ τῶν γιώτ, υπὸ ἐνένην ἥ Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἔκτελοντων πλόας ἔξωτερικοῦ ἥ μικτοὺς δι' ὑλικῶν καὶ τροφίμων ἀλεύθερων, ἀπαιτεῖται:

α) Βεδαίωσις τῆς οἰκείας λιμενικῆς ἄρχης, ἐν τῇ διόπιδεν νὰ καθορίζωνται αἱ ἀναγκαιόσταται ποσότητες ἐξ ἔκστοτοι εἰδους εἰς τὸ υπὸ ἀνεφοδιασμῶν σκάφος διὰ τὸ ὑπὸ ἔκτελεσιν ταξίδιον.

β) Κατάθεσις υπὸ τοῦ ὑπευθύνου πράκτορος ἥ πλοιοκτήτου, ἐφ' ὅσον διὰ τὸ τελευταῖς ἔχει μόνιμον κατοικίαν ἐν 'Ελλάδι, εἰς τὴν ἀρμόδιαν τελωνειακὴν ἀρχὴν τῆς πρασιναφερομένην ἐν ἑδαφ. α' δεδιασθέως τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς μετά τιμολογίου διαλαμβάνοντος τὰ υπὸ τῶν πλοίων προμηθευομένα κατὰ τ' ἀνωτέρω εἰδον.

γ) Κατάθεσις ὑπευθύνου δηλώσεως υπὸ τοῦ ίδιου ὑπευθύνου πράκτορος ἥ πλοιοκτήτου, ἐφ' ὅσον οὗτος ἔχει μόνιμον κατοικίαν ἐν 'Ελλάδι εἰς τὴν αὐτὴν Τελωνειακὴν 'Αρχήν, δι' ήτοι διὰ ἀναλαμβάνη τὴν ὑποχρέωσιν, διὰ τὴν εἰσαγάγη ἐντὸς τριμήνου τὸ δραδύτερον τὸ ἀντίστοιχον πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν ἔφοδιών κλπ. συναλλαγμάτων γνώσει τῶν συνεπειῶν τοῦ ὑπὸ 3.7.1936 Νομοθ. Δ) τος «περὶ συμπληρώσεως τοῦ νόμου περὶ συναλλάγματος» κλπ.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναφέρομενα δικαιολογητικά μετ' ἀναλυτικῆς καταστάσεως ἐμφανινότης τὰ υφ' ἔκστοτον πλοίου παραληφθέντα εἰδον καὶ μετὰ σχετικὸν ἔλεγχον υπὸ τῆς Τελωνειακῆς 'Αρχῆς, δύον αφορά τὴν ἀξίαν

αὐτῶν, ύποβαλλονται υπὸ τῆς ἐν λόγῳ ἀρχῆς (τελωνειακῆς) εἰς τὴν Τραπέζην τῆς 'Ελλάδος.

Ο ἔφοδισμὸς πλοίου τινὸς δύναται νὰ περιλαμβάνῃ εἰδον ἀφορῶντα εἰς τὴν τροφοδοσίαν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν, τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου, τὴν ἐπισκευὴν καὶ συντήρησιν του, τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου κλπ., ήτοι, τρόφιμα, ἐλληνικά σιγαρέττα, καυσιμά καὶ λιπαντικά, ὑλικά διάφορα καὶ ἀνταλλακτικά, ἔξαρτήματα, ξυλείαν, ψάθαν καὶ λοιπά ὑλικά στοιβασίας καὶ γενικῶς πάν εἰδος ἀλεύθερον, προσελεύσεως ἔσωτερικοῦ ἥ ἔξωτερικοῦ καὶ ὅπερ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου, δεσμούμενην υπὸ τῆς οἰκείας λιμενικῆς ἄρχης, εἰνε ἀναγκαῖον διὰ τὸ πλοίον. Προκειμένου περὶ σιγαρέττων, ἐπιτρέπεται ὁ ἔφοδισμὸς ἐλεύθερων, ἀνεύ ποσοτικού περιορισμού.

Ἐν τῷ περιπτώσει ὁ αίτιούμενος ἔφοδισμὸς περιλαμβάνει εἰδον ἀπαραίτητο μὲν εἰς τὸ πλοίον, λίαν, ὅμως σημαντικῆς ἀξίας, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς λιμενικῆς ἄρχης, τότε, ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρων ὑπευθύνων δηλώσεων, δέον νὰ ζητήσαι καὶ σχετικὴ προέγκρισις τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, ητίς θὰ παρέχῃ ταύτην, μετὰ προηγουμένην διασφάλισις τῆς εἰσαγωγῆς υπὸ τοῦ συναλλάγματος τοῦ ἀντιστοιχούντος εἰς τὸν ἔφοδισμόν.

III. Προκειμένου τὰ ὡς ἄνω πλοία νὰ ἔφοδισασθωσι δι' εἰδῶν πτάσης φύσεως ἐκ τῶν πρασιναφερομένων, εύρισκομένων υπὸ διαμετακόμιστον ἥ ἐποταμεύσει, ἀπαιτεῖται:

α) Προέγκρισις τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος ἐπ' ὄνοματι τοῦ προμηθευτοῦ, διστὶς μόνος εὐθύνεται ἀπέναντι αὐτῆς διὰ τὴν συναλλαγματικὴν τακτοποίησιν τῶν οὕτω ἔξαγορέων εἰδῶν.

β) Βεδαίωσις τῆς οἰκείας λιμενικῆς ἄρχης, ἐν τῇ διόπιδεν δέον νὰ καθορίζωνται αἱ ἀναγκαιόσταται ποσότητες ἐξ ἔκστοτοι εἰδους εἰς τὸ υπὸ ἀνεφοδιασμὸν σκάφος διὰ τὸ ὑπὸ ἔκτελεσιν ταξίδιον του.

Κατ' ἔξαριστον δὲν ἐπιτρέπεται ὁ ἔφοδισμὸς τῶν ἀλόγω πλοίων διὰ σιγαρέττων ζένης προελεύσεων εύρισκομένων ἐν 'Ελλάδι τράνζιτο ἥ ἐν ἀποταμεύσει.

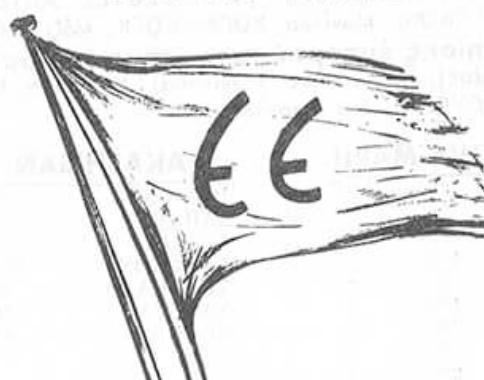
IV. Διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἀναγκαιόστησης ποσότητος εἰς τρόφιμα, καυσίμους ὑλας κλπ. εἰδον, εἴτε ἀλεύθερα, εἴτε υπὸ διαμετακόμιστον ἥ ἀποταμεύσιν διὰ πλοία ἐν γένει ἔκτελοντα πλόας ἔξωτερικοῦ ἥ μικτοὺς, εἴτε υπὸ Ἑλληνικὴν, εἴτε υπὸ ἐνένην σημαίαν, δέον αἱ οἰκείαι λιμενικαὶ ἀρχαὶ καὶ λιμενικῶν πλατηρῶν διὰ τὸ ταξίδιον μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ ἔξωτερικοῦ τῆς προσεγγίσεως τοῦ πλοίου διὰ τὸ ταξίδιον τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, εἰδομένην ἐπὶ τῇ ὑπογραφῇ υπὸ τοῦ πλοιοκτήτου υπευθύνου δηλώσεως περὶ τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὴν χώραν τοῦ ἔπιτευχθομένου ἀλιεύματος.

Διὰ τὰ ἔξοδα τυχὸν προσεγγίσεως τῶν ὡς ἄνω πλοίων εἰς ἔνους λιμένας χορηγεῖται υπὸ τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος τὸ ἀναγκαιόστησης ἔκστοτε συναλλαγματική. 'Ο πλοιοκτήτης ἀπαλλάσσεται διὰ τὰς πρὸς αὐτὸν, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, χορηγήσεις, μετ' ἔλεγχον τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος καὶ ἐπὶ τῇ διαπιστώσει τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὴν χώραν διοικήσιον τοῦ ἀλιεύματος καὶ τῇ προσταρφῆς τοῦ πλοίου εἰδομένης αὐτῷ συναλλαγματική δι' ἀπιβολήμενας ἀνάγκας τοῦ πλοίου.

Διὰ τὰ ἔξοδα τυχὸν προσεγγίσεως τῶν ὡς ἄνω πλοίων εἰς ἔνους λιμένας, χορηγεῖται υπὸ τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος τὸ ἀναγκαιόστησης ἔκστοτε συναλλαγματική. 'Ο πλοιοκτήτης ἀπαλλάσσεται διὰ τὰς πρὸς αὐτὸν, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, χορηγήσεις, μετ' ἔλεγχον τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος καὶ ἐπὶ τῇ διαπιστώσει τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὴν χώραν διοικήσιον τοῦ ἀλιεύματος καὶ τῇ προσταρφῆς δικαιολογητικῶν διὰ τὴν διάθεσιν τοῦ χορηγηθέντος αὐτῷ συναλλαγματική δι' ἀπιβολήμενας ἀνάγκας τοῦ πλοίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ



Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων διὰ τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ γραμμῆς

Μ.Σ "ΑΘΗΝΑI,"

ΔΙΑ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ, ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗΝ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Μέγαρον Ε.Η.Σ. (Αωμ. 16 & 17) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ : ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ·Ι·ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Φίλωνος 5-6'. - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - Τηλ. 42.721, 42.856

καὶ τοῦ πληρώματος.

Ἐν περιπτώσει πωλήσεως τοῦ ἀλιεύματος εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὁ πλοιοκτήτης ὑποχρεούται εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ὄλοκλήρου τοῦ ἐκ τῆς πωλήσεως κτηθέντος συναλλάγματος, μειωμένου κατὰ τὰ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἔξοδα τοῦ πλοίου.

VI. Πλοῖα ἑκτελοῦντα μικτά δρυμολόγια. Ὁ καθορισμὸς τῶν συναλλαγματικῶν ὑποχρεώσεων τῶν πλοίων τῶν ἑκτελοῦντων γραμμὰς ἔξωτερικοῦ κατ' ἔπειτας τοιούτων τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐνέργειται ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐλέγχου Συναλλάγματος μετὰ γνώμην τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος.

VII. Ἐφοδιασμὸς πλοίων διὰ καυσίμων κλπ.

Διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν πλοίων διὰ καυσίμων, τῆς ἀξίας των διακανονισθεὶσας διὰ κρατικοῦ συναλλάγματος καὶ ἀποταμειψένων ἐπὶ ὄνόματι τῶν εἰσαγαγέων εἰς ἑπτιλίμνια κέντρα, ἀπαίτεται προέγκρισις τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, ἀπευθυνομένη πρὸς τὸ Τελωνεῖον τοῦ λιμένος ἐφοδιασμοῦ καὶ τὸν χορηγητὴν τῶν καυσίμων (Ἐταιρίαν πετρελαιοειδῶν, Ἔνωσιν Εἰσαγωγέων Γαιαυθράκων κλπ.). Ἡ προέγκρισις χορηγεῖται ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος μετὰ τὴν παρ' αὐτῆς διασφάλισιν τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ ἀντιστοίχου συναλλάγματος εἰς τὸ ὑπὸ ταύτης καθοριζόμενον ἔνομισμα.

VIII. Ὑποχρέωσεις πλοιοκτητῶν καὶ πράκτορων.

Οἱ πλοιοκτῆται καὶ πράκτορες καὶ ἐν γένει τὰ ναυτικὰ γραφεῖα, ὡς καὶ τὰ γραφεῖα ταξιδίων καὶ ἀεροπορικῶν ἑταῖρων ὑποχρεούνται νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὰς ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ἑκδιδομένας καὶ εἰς τὰς οἰκείας αὐτῶν ὅργανωσεις κοινοποιουμένας δῆμογιας τὰς σχετικὰς μὲ τὴν παρακολούθησιν καὶ τὸν διακανονισμὸν τῶν συναλλαγματικῶν τῶν ὑποχρεώσεων. Εἰδικότερον, δὲν ἐπιτρέπεται εἰς αὐτοὺς ἡ ἐν Ἐλλάδι εἰσπραξίᾳ οἰουδήποτε ναύλου ἐπὶ μεταφορῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν καὶ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἡ ἑκδοσία εἰσιτηρίων ἀνεύ τῆς πρὸς τοῦτο ἑκδιδομένης πιστοποιήσεως ναύλου τῆς μεσολαβούσης διὰ τὸν διακανονισμὸν τοῦ φορτίου Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ἡ ἐγκρίσεως ἑκδόσεως εἰσιτηρίου κατὰ τὰς ἑκάστοτε δημογίας τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος.

IX. Ἐξαλογιστικοὶ λογαριασμοὶ παρακολουθήσεως τῶν συναλλαγματικῶν ὑποχρεώσεων τῶν Ναυτικῶν Γραφείων ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος.

‘Ἡ παρακολούθησις τῆς πηρήσεως τῶν συναλλαγματικῶν ὑποχρεώσεων καὶ πράκτορων λογαριασμῶν, τηρούμενοι εἰς συνάλλαγμα καὶ εἰς τὸ ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος καθοριζόμενον κατὰ περίπτωσιν νόμισμα, χρεούνται: α) Μὲ τὰς υπέρ τῶν πλοίων καὶ πληρωμάτων γενομένας ἐν Ἐλλάδι πληρωματικὰς πάστες φύσεως, ὡς καὶ μὲ τὰς ἀποτλήματις τῶν ἐφοπλίστων των, ἐφ' ὅσην δὲν ἔχουν ἑτέρους ἀποδεδειγμένους ἐν Ἐλλάδι πόρους. Καὶ β) μὲ τὸ χορηγούμενον αὐτοῖς ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος συνάλλαγμα. Πιστούνται δὲ μὲ τὰ εἰσαγόμενον συνάλλαγμα καὶ τοὺς εἰς συνάλλαγμα εἰσπραττομένους ἐν Ἐλλάδι ναύλους.

MITSUI LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΔΡΟΓΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ

Γραμμή Ἀπω Ανατολῆς: Λιμένες προσεγγίσεως: AMBOYRΓΟΝ, ROTTΕRDAM, AMΒΕΡΣΑ, ΧΑΒΡΗ, ΜΑΣΣΑΛΙΑ, ΓΕΝΟΒΑ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, ΠΟΡΤ - ΣΑ·Ι·Δ, ΣΟΥΕΖ, ANTEN, Κολόμπο, ΠΕΝΑΓΚ, Πόρτ Σουητενχάμ, ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ, ΣΑ·Ι·ΓΚΟΝ, Μανίλα, ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ, Μόζι, ΚΟΜΠΕ, 'Οζάκα, Ναγκόγια, ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.

Δεκτά ἐπίσης ἐμπορεύματα μὲ μεταφόρτωσιν:

Εἰς τὸ ΚΟΜΠΕ: διὰ Πουσάν (Κορέας), Νάχα, Νάσε ('Οκινάβα), Ναγκόγια, Κήλουγκ.
Εἰς τὸ ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ ἡ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ: διὰ Μπανκόκ.

KAMOGAWA MARU

PENANG	2nd	April
SINGAPORE	3rd	>
BANGKOK	8th	>
SAIGON	12th	>
HONGKONG	16th	>
KEELUNG	19th	>
YOKOHAMA	24th	>
NAGOYA	27th	>
KOBE	28th	>

AKASHISAN MARU

BANGKOK	18th	April
SAIGON	21th	>
MANILLA	26th	>
HONGKONG	29th	>
YOKOHAMA	5th	May
NAGOYA	6th	>
KOBE	9th	>

ΓΡΑΜΜΗ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ (Βορ. Χαττέρας) - KONTINENT: 'Απὸ τὴν ΒΑΛΤΙΜΟΡΗΝ, ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΝ, Ν. ΥΟΡΚΗΝ διὰ τὴν ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ROTTΕRDAM, ΒΡΕΜΗΝ καὶ AMBOYRΓΟΝ. 'Αναχώρησις τὴν 11ην ἑκάστου μηνὸς ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην, μὲ φόρτωσιν εἰς τὸ 'Αμβούργον τὴν 25ην ἑκάστου μηνός.

Διὰ ναύλους καὶ πᾶσαν ἄλλην πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Πράκτορας:

Εἰς NEAN YΟΡΚΗΝ: Γενικοὶ Ποάκτορες διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πλατείας WM. J. ROUNTREE Co INC. 21, WEST STREET N. Y. 6—Τηλ.) καὶ Διεύθ. WILLTREE.

Εἰς ΓΕΝΟΒΑΝ: AGENZIA MARITTIMA ITALO—SCANDINAVA S. A. PIAZZA NUNZIATA 5/12. Τηλ.) καὶ Διεύθ. SNEAL.

Εἰς ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: SCANDINAVIAN NEAR EAST SHIPPING AGENCY (EGYPT) LTD P. O. B. 1280 — Τηλεγουφωνή Διεύθυνσις SNEAL.

**ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ·ΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον Σπυράκη—Τηλ. 42.856, 42.721, 43.391**

Τηλ.) καὶ Διεύθ. SNEAL—SNEAL

Τὸ χορηγούμενον συνάλλαγμα εἰς τοὺς ἀνωτέρω ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆς κεκανυισμένης ισχυούσῃ ἑκάστης ἐπισήμων τιμῇ τῇ ἀναγραφομένῃ εἰς τὸ δελτίον τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς χορηγήσεως, ἐκτὸς ἀλλῶς ὅρίζεται δι' εἰδικῶν ἀποφάσεων.

X. Ἀπαλλαγαὶ.

'Η ἀπαλλαγὴ τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν πράκτορών καὶ τῶν ναυτικῶν ἐν γένει γραφείων διὰ τὰς συναλλαγματικάς τῶν ὑποχρεώσεις ἐνεργεῖται ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος μετ' Ἐλέγχον τῶν κατὰ τὴν κρίσην τῆς ἀπαιτουμένων κατὰ περίπτωσιν δικαιολογητικῶν. Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ἐλέγχου κοινοποιεῖται ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον, δοτὶς ὑποχρεούται, ὅπως καλύψῃ ἑντὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως πάν παρουσιασθὲν χρεωστικὸν ὑπόλοιπον δι' εἰσαγωγῆς συναλλάγματος.

'Ἔαν συντρέχη περαιτέρω περίπτωσις ἀπαλλαγῆς ἐκ τοῦ προκύψεντος χρεωστικοῦ ὑπολοίπου, δύναται δὲ ὅποιας συναλλαγῆς συνάλλαγμα.

XI. Αἱ διατάξεις τῆς παρούσιας καὶ αἱ ἐπὶ τούτων ἑκδοθημέναι πρὸς τὰς ἀρμοδίας ἀρχὰς σχετικαὶ δῆμογιαι, διευκρινήσεις κλπ. ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ισχύουσι, προκειμένου περὶ ἐφοδιασμούς αἱρεσικῶν ἀπό τὰς διεσπαρμένας θέσεις.

XII. 'Ο διὰ τροφίμων καὶ λοιπῶν ὑλικῶν ἐφοδιασμὸς πολεμικῶν πλοίων ὑπὸ ένεντον σημαίαν ἡ στρατιωτικῶν ἀεροπλάνων ξένης δυνάμεως, προσγιγνόντων εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας ἡ ἀεροδρόμια, ἐπιτρέπεται κατόπιν διεθαισώσεως τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ἡ ἀλλής ἔξουσιοδοτημένης τοιαύτης, διὰ τὴν ἀξίαν κατεβλήθη εἰς ἑλεύθερον συνάλλαγμα.

XIII. 'Οτου ἐν τῇ παρούσῃ ἀναφέρεται, διὰ τὴν ἀπαίτησιν τοιαύτης, διατάξεις της παρούσης ἀνατίθεται εἰς τὴν παρόμιον Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος, ητίς καὶ ἔξουσιοδοτεῖται, δημοσίευσαν την τοιαύτης παραγόμενης ἡ οἰκείας ἀρχῆς (λιμενικάς, τελωνειακάς; κλπ.), ὡς καὶ πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐπὶ τὸν τέλει τῆς άκριδούς τηρησεως καὶ ἐφαρμογῆς διατάξεων τῆς παρούσης.

XIV. 'Η ἐφαρμογὴ τῆς παρούσης ἀνατίθεται εἰς τὴν παρόμιον Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος, ητίς καὶ ἔξουσιοδοτεῖται, δημοσίευσαν την τοιαύτης παραγόμενης ἡ οἰκείας ἀρχῆς (λιμενικάς, τελωνειακάς; κλπ.), ὡς καὶ πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐπὶ τὸν τέλει τῆς άκριδούς τηρησεως καὶ ἐφαρμογῆς διατάξεων.

XV. Αἱ ὑπὲρ αριθ. 32221(1050)7.4.37, 14042)1.2.40, 1314)15.3.39, 41130)27.5.39, 5379)19.1.37, 83061)32 καὶ 106539)33 ἡμέτεραι ἀποφάσεις, ὡς αὐταὶ ἑτροποποιηθῆσαν καὶ συνεπληρώθησαν μεταγενεστέρως καὶ πάσα διάταξις ἀντικειμένη τὴν παρούση καταργεῖται.

Ἡ παρούσα, ισχύουσα ἀπὸ σήμερον, δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

ΤΟ ΔΗΖΕΛΟΠΛΟΙΟΝ

ΤΟΥ Κ. ΧΑΡΙΛ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

- 1.— Έκλογή κυρίας μηχανής και βοηθητικών μηχανημάτων.
Α. Διάφορη γόνος σκάφος ταχύτητος 12—15 κόρων και χωρητικότητος 10.000 τόνων φορτίου
Β. Διάφορη γόνος σκάφος ταχύτητος 15—17 κόρων και χωρητικότητος 19.000 τόνων φορτίου
- 2.— Έγκατάστασις μηχανών, δοκιμαί.
- 3.— Συντήρησης κυρίας μηχανής και βοηθητικών μηχανημάτων.
Επιθεώρησης Νησιωνών.
- 4.— Προσωπικόν μηχανής.

Ο γράφων έχει την έλπιδα, ότι το παρόν άρθρον θα προσφέρει κάποιαν υπηρεσίαν εἰς τούς υπευθύνους μὲ τὴν ἐκλογὴν καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν μηχανῶν δῆλον θαλάσσης καθὼς καὶ τὸν συναφῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων. Πιστεύομεν, ότι δὲν ἀρκεῖ η ἀντιγραφὴ ξένων μεθόδων διὰ νὰ ἀποκτήσωμεν πλήρη τοῦ θέματος κατανόσιν. Αἱ ιδιάζουσαι συμβῆκαι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ γενικώτερον τῆς ὑπὸ ξένων σημαίας τελούσης, ἐπιβάλλουν τὴν θεραπείαν γνώστων τῶν πλεονεκτημάτων καὶ τῶν ἀποδόσεων τῶν νέων πρωστηρίων συστημάτων, πρὸς τὰ ὅποια, ἔστω καὶ ἄργα, φέρεται καὶ ὁ «Ἐλλήν έφοπλιστις».

1.— Αἱ Νομίζουμεν, ότι ἡ καταλληλός κυρία μηχανή διὰ τὴν ὕψην της οὐρανού πρέπει νὰ ἔχῃ τὰ κάτωθι χαρακτηριστικά: Νὰ είναι δίχρονος ἀπλῆς ἐνέργειας, ἀπ' εὐθείας συνεξεγυμένη μὲ τὴν ἀριθμόν της μηχανῶν ἀπλῶν κυλίνδρων. Ή μεγίστη συνεχής ἵπποδυναμίς της δέοντος νὰ είναι κατὰ 30 % μεγαλύτερη τῆς ὑπηρεσιακῆς (Ratios Horse Power). Ή μεγίστην ἵπποδυναμίαν μηχανής διὰ τὸ φορτηγὸν 10 χιλ. τόνων ή λ. πλατύτητος 12—15 μιλλίων τῶν 6.500—7.000 πραγματικῶν. Η ἀπλία σαρώσεως τῆς μηχανῆς πρέπει νὰ κινήσῃ ἐξηρτημένη ἀπὸ τὴν μηχανήν, καθὼς καὶ ὅλαις ἀπλαίς τοῦ λιπαντελαίου, τοῦ γλυκέος ὕδατος. Η ἀντίλια σαρώσεως προτιμότερον νὰ είναι περιστροφική, κινούμενη διὰ δόντων τροχῶν ή ἀλύσεων, αἱ δὲ ὑπόλοιποι αἱ ἀντίλια μέσω ἀλύσεων καὶ μεταβλητοῦ συνδέσμου (Clutch). Ήδαιτέρα προσοχὴ δέοντος νὰ καταβάλλεται, οὕτως ὥστε διὰ τὰ τμήματα τῆς μηχανῆς καὶ τῶν ἀντλιῶν νῷ, είναι προστίτης τοὺς μηχανικοὺς τῶν πλοίων πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἀντικατάστασιν τεμαχίων. Συνήθως ἐγκαθίσταται εἰδικός λέβης χρησιμοποιών τὰ καυσάρια ἔξαγωγῆς τῆς μηχανῆς. Συνιστώμεν λέβητα μὲ μίαν ἐπὶ πλέον ἀνεξάρτητον έστιαν οὐτως ὥστε ἔναν ἡ μηχανή ἀκίνητη ἐπὶ μικρὸν χρονικῶν διάστημα τὸ παράγεται ἀτίμος διὰ τὰς ἀνεξάρτητος έστιας.

Τελευταίος ἔφαρμός εἶται εὐρύτατα ἡ καύσις βαρέων πετρελαίων τῆς ποιότητος τῶν Βίπικερ Ο εἰς τὰς κυρίας μηχανάς. Τούτο κατορθώνεται διὰ βερμάνσεως τοῦ φιούελ-οīl εἰς εἰδικὸν προθεμαντήρα. Ἐπακολουθεῖ φυγεκτηρικός καθαρισμός, ἀναθέρμανσις, δεύτερος φυγεκτηρικός καθαρισμός καὶ τελικῶς τὸ πετρέλαιον διασιδητάζεται εἰς τὴν μηχανήν διὰ βερμικῶν μεμονωμένων ή καὶ θερμαινομένων σωληνώσεων. Νεώτερα συστήματα περιορίζουν τὸν καθαρισμὸν τοῦ πετρελαίου εἰς ἔνα στάδιον μόνον.

Φυσικά τὸ βαρύ πετρέλαιον καίεται δυσκολώτερον. Είναι πυκνόρρευστον εἰς τὰς συνήθεις θερμοκρασίας καὶ ἡ ἐγκατάστασις θερμάνσεως καὶ καθαρισμού καθίσταται τὸ δόλον μηχανοστάσιον πλέον περιπλοκούν. Δυσκολίαι ἐμφανίζονται εἰς τὸν χειρισμὸν τῆς μηχανῆς, διότι τὸ πετρέλαιον πρέπει νὰ κυκλοφορῇ διαρκῶς καὶ διὰ τὴν μηχανήν παραμένῃ εἰς τὸ «κράτε» καὶ τούτῳ ηνα διατηρήσται εἰς υψηλήν θερμασίαν τὸ καύσιμον. Μεγαλύτερα ἐπίστις φθορά σημειώνονται εἰς τὰς χιτώνιες τῶν κυλίνδρων καὶ συχνά συσσωρεύονται ἀπανθακάσωσις ἐπὶ τῶν φεκαστήρων.

Οι κυριώτεροι κατασκευασταὶ μηχανῶν δῆλοι προσφέρουν τὰς μηχανάς των μὲ τὰς ἀνωτέρως χαρακτηριστικά, ἀρκεῖ νὰ ζητηθοῦν. Εἰς τὴν προτίμησιν ἄλλως τε τῶν ὡς ἄνω ἐν συντομίᾳ χαρακτηριστικῶν τῆς μηχανῆς δῆλοι ἀγόμεθα ἐν τῷ ἔντονος:

Αἱ δίχρονοι μηχαναὶ εἰναι γενικῶς παραδεγμένον, διὰ πλεονεκτοῦν ἔνσιντο τῶν τετραχρόνων. Ἀποκλειστικῶς δίχρονοι κατασκευαζόνται διὰ τὰς ἀνωτέρως ἵπποδυνάμεις. Αἱ ἀπλῆς ἐνέργειας μηχαναὶ εἰναι ἀπλούστεραι ἀπὸ τὰς διπλῆς τοιαύτας. Ο στυπιοθίππης εἰς τὸ κάτω μέρος τῶν κυλίνδρων είναι πηγὴ ἀνωμαλίων, διὰ τὰς διπλῆς ἐνέργειας. Μὲ τὸν ψεκαστήρα πετρελαίου εἰς τὸν πυθμένα υπάρχει φόδος νὰ προσθλητῇ τὸ βάκτρον τοῦ ἐμβολοῦ, ἐνώ καὶ ἡ ἀντικατάστασις τῶν ἐμβολῶν, τῶν χιτώνων, τῶν καλυμμάτων κυλίνδρων, ιδίως τοῦ πυθμένος παρουσιάζει μεγάλα δυσκολίας εἰς δόλους σχεδόν τοὺς τύπους τῶν διπλῆς ἐνέργειας μηχανῶν.

Γενικῶς αἱ διπλῆς ἐνέργειας μηχαναὶ παρουσιάζουν διὰ τοῦ πολυπλό-

κου τῆς κατασκευῆς των σημαντικάς δυσκολίας εἰς τὴν συντήρησιν τῶν. Τὰ πλεονεκτήματά των, ἐξ ὅλου, συνιστανται εἰς τὸ διῆς παρέχουν μεγαλυτέραν ἵπποδυνάμειν μὲ τὰς αὐτὰς διαστάσεις μηχανῆς καὶ τοιουτότροπως ἔχουμεν οἰκονομίαν εἰς βάρος καὶ δύκον καὶ συνεπῶς μικρότερον κόστος τῆς πηγῆς. Παρέχουν ἐν ταύτῳ μεγαλυτέραν ὁμοιομορφίαν κινήσεως καὶ φορτίσεως τῶν κινουμένων μερῶν τῆς μηχανῆς.

Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ γράφοντος εἶναι προτιμότερον νὰ ἔχωμεν μηχανὴν ἀπλῆς ἐνέργειας μὲ ἀντίλια ὑπερφορτίσεως (Supercharged), ὅποτε ἡ ἵπποδυνάμης ἡμιπορείη νὰ αὐξηθῇ ἐως 40 %, παρὰ νὰ ἔχωμεν μηχανὴν διπλῆς ἐνέργειας.

«Ἀπ' εὐθείας συνεξεγυμέναι μηχαναὶ ἔχουν ἀπλουστέρας ἐγκαταστάσεις ἀπὸ τὰς ἐμπέτρους μέσω μειωτήρων ὁδοντωτῶν τροχῶν καὶ ὑδραυλικῶν ἡλεκτρικῶν συνδέσμων μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν κυλίνδρων ἀξονα. Νομίζουμεν, διὰ τὴν ἀπλότητας τῆς ἐγκαταστάσεως καὶ συντηρησεως τῶν ἀπ' εὐθείας συνεξεγυμένων μηχανῶν ἀντιστοιχίας τοῦ μικρότερον βάρος δύκων καὶ τὴν ὀλιγότεραν κατασκευαστικῶν τῶν κατασκευαστῶν τῶν συνεξεγυμένων μηχανῶν μηχανῶν.

Καλοὶ είναι ἡ μηχανὴ νὰ ἔχῃ τὸν μικρότερον δυνατόν ἀριθμὸν κυλίνδρων, διότι οὕτως ἔχουμεν ὀλιγότερα τμῆματα, ἀτινα χρειάζονται ἐπιθεώρησιν καὶ συντηρησιν. Φυσικά ὁ ἀριθμὸς τῶν κυλίνδρων ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὴν ἱπποδυνάμην τῆς μηχανῆς. Οι κατασκευασταὶ πάντως τῶν μηχανῶν προσπαθοῦν νὰ ἔχουν διπλῆς ἐνέργειας μὲ τὴν μηχανήν, τὴν γυαστράτημασιν καὶ τὸ βάρος τῶν τμημάτων τῆς μηχανῆς.

Οσον μεγαλυτέρα εἶναι ἡ διαφορά μεταξὺ τῆς μεγίστης συνεχοῦς ἵπποδυνάμεως καὶ τῆς ὑπερσιακῆς τοιουτῆς τόσον ισχυροτέρας κατασκευῆς είναι ἡ μηχανὴ νὰ ἔχῃ τὸν μικρότερον δυνατόν ἀριθμὸν κυλίνδρων, μεταξὺ τῆς μηχανῆς καὶ συνεχοῦς πλέον ἀκανή διὰ μακροχρόνιον ὑπηρεσίαν. Επίσης ἐν περιπτώσει ἀνάγκης θὰ είμεθα εἰς θέσιν νὰ αὐξήσωμεν τὴν ταχύτητα τοῦ σκάφους, χωρὶς ὃ φθούμεθα ζημιάν τῆς μηχανῆς. Οι κατασκευασταὶ πάντως τῶν μηχανῶν προσπαθοῦν νὰ περιορίσουν τὸ περιπλόκιον μεταξὺ μεγίστης συνεχοῦς καὶ ὑπερσιακῆς ἵπποδυνάμεως, διότι ἡ μηχανὴ στοιχίζει ἀκριβώτερα καὶ πωλεῖται βάσει τῆς ὑπερσιακῆς ἵπποδυνάμεως.

Η ἀντίλια σαρώσεως καλοὶ είναι νὰ κινηταὶ ἐξηρτημένη ἀπὸ τὴν μηχανὴν, διότι ἔχουν κινηταὶ είτε μέσω στροβίλου καυσαέριων, εἴτε μέσω ἰδιαιτέρου ἡλεκτρικού κινητήρος, περιορίζεται ἡ ἐγκατάστασις διὰ στοιχείων βελτίωσιν τοῦ βαθμοῦ ἀποδόσεως τῆς μηχανῆς.

Τελευταίας κατασκευαζόνται διόροι, μηχαναὶ ὅχι ἀπλῶς μὲ σάρωσιν, ἀλλὰ μὲ ὑπερφορτίσεων (Supercharged), διότι αἱ μηχαναὶ M.A.N., Werkspoor, Liugt, B. & W. κ.ά. Διυτυχώνται μεγάλης ἀποδόσεως πετρελαιοκινήτρας (M.V. «Julius Cesare») ἡ ἡλεκτρικούς κινητήρας.

Τελευταίας κατασκευαζόνται διόροι, μηχαναὶ μηχαναὶ ἀναγκαστικῶν χρησιμοποιούμεναιν ἀντίλια σαρώσεως μὲ ίδιαν κίνησιν, π.χ. ιδιαίτερους πετρελαιοκινήτρας (M.V. «Julius Cesare») ἡ ἡλεκτρικούς κινητήρας. Τελευταίας κατασκευαζόνται διόροι, μηχαναὶ μηχαναὶ διάπολων μὲ σάρωσιν, ἀλλὰ μὲ ὑπερφορτίσεων (Supercharged), διότι αἱ μηχαναὶ M.A.N., Werkspoor, Liugt, B. & W. κ.ά. Διυτυχώνται μεγάλης ἀποδόσεως πετρελαιοκινήτρας πετρελαιοκινήτρας.

Η κίνησης τῶν αναγκαίων ἀντλιῶν διὰ τὸν λειτουργίαν τῆς κυρίας μηχανῆς ἀπὸ αὐτὴν ταῦτη τὴν μηχανήν, παρέχει τὴν εὐκαιρίον εἰς τοὺς μηχανικοὺς τοῦ πλοίου νὰ ἐπισκευάζουν τὰ ὑπόδοιτα βοηθητικά μηχανήματα ἐπομένως πλοίου. Εἰναι τούτο τομαντικὸν πλεονέκτημα διὰ τὰ δεδιμένη πλοία, ἀτινα ἔχουν βραχεῖαν τὴν παραμονὴν τῶν εἰς τοὺς λιμένας. Διὰ τοῦ ἀνωτέρω συστήματος ἔχουμεν ἀπλούστευσιν εἰς τὴν ἐποπτείαν τοῦ μηχανισταίου ἐμέρους τοῦ πλορώματος, διότι ἐπιτρέπει τὴν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς χωρὶς τὴν ἀνάγκην λέβητος διὰ τὰ ἀτμοκίνητα βοηθητικά ἢ τὴν κίνησην ἡλεκτρικῆς γεννητῆρας διὰ τὴν παρεργήντα περιορίζεται.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΘΕΡΜΑΝΗΜΑΤΑ: Διὰ τὰ βοηθητικά μηχανήματα ἔχουμεν ἐκλογὴν ἀτμοκίνητων ἡ ἡλεκτροκινήτρων. Γνωστὰ εἰς πάντας είναι τὰ ἀγγλικῆς κατασκευῆς τυποποιημένα σκάφη μὲ μηχανάς Ντόφορδ τρικυλίνδρους ἡ πεντακυλίνδρους, μὲ ἀτμοκίνητα τὰ βοηθητικά. Τὸ σκάφος ταξιδεύει μὲ ἀπό τὸν παραγόμενον ἀπὸ τὰ καυσαέρια τῆς μηχανῆς μέσω εἰδικοῦ λέβητος (Waste Heat Boiler), ἐνώ εἰς τὸν λιμένα φοτεκφορτώσεως χρησιμοποιούται ιδιαίτερος λέβητος (Dowkey Boiler) διὰ τὸ βαρούλκι. Διυτυχώνται παρετηρήσι, διότι συνιστάται ἡ μία κατόπιν τῆς ἀλλης αἱ κινούμεναι ὑπὸ τῆς μηχανῆς ἀντλιῶν ἀχρηστεύονται μετὰ πάροδον μερικῶν ἐτῶν διὲλλειψιν ἀπεκρινέσθαι πετρελαίου ἐνώ κατὰ τὴν ἀρχικὴν ἐγκατάστασιν τῆς κυρίας μηχανῆς ἐπήρκουν.

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ: Διὰ τὰ βοηθητικά μηχανήματα ἔχουμεν ἐκλογὴν ἀτμοκίνητων ἡ ἡλεκτροκινήτρων. Γνωστὰ εἰς πάντας είναι τὰ ἀγγλικῆς κατασκευῆς τυποποιημένα σκάφη μὲ μηχανάς Ντόφορδ τρικυλίνδρους ἡ πεντακυλίνδρους, μὲ ἀτμοκίνητα τὰ βοηθητικά. Τὸ σκάφος ταξιδεύει μὲ ἀπό τὸν παραγόμενον ἀπὸ τὰ καυσαέρια τῆς μηχανῆς μέσω εἰδικοῦ λέβητος (Waste Heat Boiler), ἐνώ εἰς τὸν λιμένα φοτεκφορτώσεως χρησιμοποιούται ιδιαίτερος λέβητος (Dowkey Boiler) διὰ τὸ βαρούλκι. Διυτυχώνται παρετηρήσι, διότι εἰς τὰς τρικυλίνδρους μηχανάς ὁ ἀπό τὸ παραγόμενον ἔκ τῶν καυσαέριων μετὰ πάροδον διλύων ἐτῶν δὲν ἐπαρκεῖ πλέον διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν βοηθητικῶν, λόγω διαφόρων ἀπωλεύσεων, ἀλλαγώσασθαις τῆς πηποδινάμεως τῆς μηχανῆς προσθήσιται κατ' ἀκολουθίαν διαρκῶς δὲ βοηθητικός λέβητος μὲ ἀπασχόλησιν τριῶν θερμαστῶν. Εἰς δηγελόπλοιος μὲ ἀτμο-

JAMES PATRICK SHIPPING COMPANY

SHIP OWNERS—AGENTS—CONTRACTING STEVEDORES
BUNKERS AND SHIPREPAIRS ARRANGED

HEAD OFFICE: Scottish House, 19 Bridge St., SYDNEY, AUSTRALIA

BRANCH OFFICES :

MELBOURNE: 35—43 William St. Box 4329 G.P.O.

CABLE ADDRESS: «RIKPAT»

BRISBANE : Maritime Buildings
Circular Quay, Box 1460 G.P.O.

—AGENTS AT ALL PORTS IN AUSTRALASIA—

κίνητα δοηθητικά οι μηχανικοί του πλοίου πρέπει νά είναι άτμοχημανικοί και δηλεομηχανικοί, πράγμα όχι πάντοτε εύχερός. Η συνήθηση κατάστασης είναι νά έχωμεν είς τοιαύτα δηλεολόποια ένα μηχανικόν άποκλειστικών σχεδίων διά τά άτμοκίνητα βοηθητικά. Είς τὸν λιμένα φορτεκφόρτωσεως η κατανάλωσις καυσιμού είναι ή ίδια όπως καὶ εἰς τὰ άτμοκίνητα σκάφη. Έπι πλέον τὰ άτμοκίνητα βαρούλκα απατούσιν σημαντικήν συντήρησιν. Ικανοποιητικά ἀποτελέσματα ἀπό ἀπόφεως όμαλότητος λειτουργίας καὶ συντηρήσεως ἀπέδωσαν άτμοκίνητα βαρούλκα κλειστοὺς τύπου, τῶν όποιων δηλ. ὁ στροφαλοφόρος σέων καὶ οἱ ὄδοντων τοῖς τροχοῖς κινοῦνται ἐντὸς θαλάμου λιπάνεσσες.

Τά ή λεκτροκίνητα βοηθητικά ἀναλλασσομένου ρεύματος, νομίζομεν, ἀποτελούν τὴν καλυτέρων λύσιν. Τὸ ἀπαιτούμενον ἡλεκτρικὸν ρεύμα παράγεται ἀπό δύο γεννητρίας ἀναλλασσομένου ρεύματος καὶ ἀπό μίαν βοηθητικὴν μικρὰς ισχύος. Καθεμία τῶν κυρίων γεννητρίων πρέπει νά ἐπαρκῇ διὰ τὴν κίνησιν δὲλων τῶν βοηθητικῶν καὶ τῶν βαρούλκων ἔφορτωσεως μὲ ἀρκετὸν περιβόριστον καὶ τοῦτο διότι αἱ ἡλεκτρικαὶ γεννητρίας μὲ τὸ πάροδον ἑταῖρον δὲν είναι σκόπιμον νά φορτίζωνται παρὰ μόνον εἰς τὰ 75% τῆς ὀρχικῆς τῶν ισχύος.

Σήμερον κατασκευάζονται κινητήρες ινσιλαστομένου ρεύματος δι' οιανδήποτε χρήσιν, βαρούλκα, ἀντλίας κ. α., παρουσιάζουν δὲ τὸ πλεονέκτημα ἀπέναντι κινητήρων συνεχοῦς ρεύματος. Ωτὶ δυνανται νά ἐπισκευασθούν εἰς οιονδήποτε μέρος τοῦ κόσμου ἀπό ἀπλοὺς ἡλεκτρολόγους ἔγκαταστάσεων Εηρᾶς εἰς σχετικάς χαμηλοὺς κόστους.

Τά ἡλεκτρικά βοηθητικά παρέχουν ἐπίσης καθαρότητα. Τὸ σκάφος δὲν ἔχει ἀνάγκην θερμαστῶν διά τὸν χειρισμὸν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν. "Ενας ἡλεκτρολόγος έηρᾶς μὲ μικρὰς θαλασσίαν ὑπερεσίαν ἔχει πρετεῖ τὴν καταστασιν. Αναξιές ἀτμοκίνητων καὶ ἡλεκτρικῶν βοηθητικῶν, δηδηγεῖ εἰς τὴν ταχείαν θοράψ τῶν ἡλεκτρικῶν μονώσεων, ἀπό τὴν παρουσίαν ἀτών καὶ ὑγρασίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

Εἰς σκάφη μὲν ἔχοντα άτμοκίνητα βοηθητικά χρησιμοποιοῦμεν ἐν πλῷ μονὸν τὸν μικρὸν λέβητα, τὸν ἔργαζομενον διὰ τῶν καυσαερίων τῆς μηχανῆς, διὰ τὴν κίνησιν τοῦ μηχανισμοῦ τοῦ πηδαλίου, μᾶς ἡλεκτρικῆς γεννητρίας, τὴν θέρμασιν καὶ χωρὶς τὴν ἀπασχόλησιν ιδιαιτέρως θερμαστοῦ δι' αὐτὸν. Εἰς τὰ σκάφη, δημως, μὲ ἡλεκτροκίνητα βοηθητικά ἐν πλῷ χρησιμοποιοῦμεν μίαν γεννητρίαν διὰ τὸν μηχανισμὸν τῶν πηδαλίων, τὸν φωτισμὸν κ.α. Ἐν ἀνάγκῃ τὸ πηδάλιον κινεῖται καὶ ὑπὸ τῆς μικρᾶς γεννητρίας.

1.— B. Εἰς τὰ δεξιά οι αἴτιοι ἐπειδὴ ἔχομεν μεγάλας ἴπποδυνάμεις, βζ: πρέπει νά ἔγκαταστάσωμεν είτε μηχανῆν δηλῆς ἐνέργειας, τὴν ὅποιαν δὲν συνιστῶμεν, είτε μίαν μεγάλην μηχανῆν ἀπλῆς ἐνέργειας, ὅτι ὅποια δὲν είναι πρακτική. Προτιμότερον είναι νά ἔγκαταστάσωμεν δύο μηχανάς ἀπλῆς ἐνέργειας ἀπ' εὐθείας συνελεγμένας μὲ τὰς ἐλικοφόρους ατράκτους. Οἱ τελευταῖς αὐτὰς συνδυασμὸς ἐπιτρέπει τὴν ἐπίσκεψην τῆς μιάς μηχανῆς ἐν πλῷ, χωρὶς νά σταυρίσῃ τὸ σκάφος. Φυσικά τὰ ἀρχικὸν κόστος τῆς ἔγκαταστάσεως καὶ μηχανῶν είναι μεγαλύτερον. Διὰ τὰ λοιπὰ χαρακτηριστικά τῆς μηχανῆς ισχύουν δι' τοῦ καὶ διὸ τὰς ἀνάγκες τῶν φορτηγῶν. Δὲν ὀμάδερομεν τίποτε διὰ μηχανᾶς διά δεξιμενόπλοιος μεγαλυτέρας χωρητικότητος καὶ ἵπποδυνάμεως, διότι ἔκει ή καταλληλοτέρα μηχανὴ είναι δι' ἀτμοστρόβιλος.

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ: "Έχομεν καὶ ἐδῶ ἐλκογὸν δύο συστημάτων. Έχομεν τὰ ἡλεκτροκίνητα βοηθητικά, μὲ δύο γεννητρίας κινούνεας διὰ μηχανῶν δηλεῖται καὶ μᾶς βοηθητικής γεννητρίας μικρὰς ισχύος. Κάθε μία γεννητρία πρέπει νά κινή τὰς ἀντλίας καὶ τὰ βοηθητικά μηχανῆματα. Τὰ μειονεκτήματα είναι, διότι τὰ ἡλεκτρικά μηχανῆματα καταστρώματος είναι ἀνεπιθύμητα εἰς δεξιμενόπλοιος, ή ἵπποδυνάμεις τῶν γεννητρίων πρέπει νά είναι ἀρκετά μεγάλη, ὥστε νά ἔργαζωνται ταῦτοχρόνως τὰ βοηθητικά, μηχανῆματα καὶ αἱ ἀντλίας φορτίου. Π. χ. κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ σκάφους, όποτε παραλαμβάνει τὸ ἔρμα του, ἔων αἱ ἀντλίας εἰναι ἡλεκτροκίνητοι, οἱ κινητήρες πρέπει νά εὐρίσκωνται ἔξωθι τοῦ ἀντλίαστασίου καὶ διὸ κοινὸς ἀξιών κινητήρος ἀντλίας νά ἔχῃ στυποθίλπην εἰς τὸ σημεῖον που διέρχεται τὸ διασχισμός τοῦ ἀντλίαστασιον. Τόσον εἰς τὴν ἀνώτερων ἔγκαταστάσιον, δημως καὶ εἰς οιανδήποτε ἄλλην, ὑπάρχει πάντοτε λέθης διὰ τὴν θέρμασιν τοῦ φορτίου. Εφ' δοσον, λοιπόν, έχομεν πάντοτε λέθητα, ἀποκλίνομεν ὑπὲρ τῶν κάτωθι δύο λύσεων: Είτε ὅλα τὰ βοηθητικά νά είναι άτμοκίνητα, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀντλίων φορτίου. Είτε γὰρ ἔχωμεν ἀτμοκίνητα μόνον τὰ μηχανῆματα καταστρώματος καὶ τὰς ἀντλίας φορτίου, ἡλεκτροκίνητα δὲ τὰ ὑπόλοιπα μηχανῆματα ἐντὸς τοῦ μηχανοστάσιον. Μὲ τὴν τελευταῖς αὐτὴν ἔγκαταστάσιον οἱ λέθητες παράγουν ἀτμὸν μόνον σ্থαντὸς σκάφους πλησιάζει εἰς λιμένα καὶ συνεπώς κατά τὸν πλούν οἱ θερμα-

σταὶ είναι διαθέσιμοι πρὸς ἔργασίαν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Προτιμότεροι είναι οἱ ύδραυλωτοὶ λέθητες ταχείας ἀτμοποιίσεως. "Οσον ἀφορᾷ τὰς ἀντλίας φορτίου προτιμότεραι είναι αἱ περιστροφικά, αἱ κινούμεναι δι' ἀτμοστροβίλων μεσά όδοντωτῶν τροχῶν. Καὶ εἰς τὰς δύο ἀνώτερων περιπτώσεις δυνάμεισα νά ἔχωμεν εἴτε τὸν ἓντας τοῦ κυρίων λεθητῶν ἔργαζομενον καὶ ἔτοι τῶν καυσαερίων τῆς μηχανῆς, εἴτε νά ἔχωμεν μικρὸν εἰδικὸν λέθητης ἀναλίσκοντα ἀποκλειστικῶν τὰ καυσαερία τῆς κυρίως μηχανῆς. Διὰ τῆς χρησιμοποιίσεως τῆς θερμότητος τῶν καυσαερίων, κινούμενη βοηθητικὰ μηχανῆματα, θερμαίνομεν τὰ διαμερίσματα τοῦ πλούτου περιστροφήν περιστροφήν τῆς μηχανῆς καὶ μεγέθες τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἔων τὰ ἀνώτερων παραγόμενος ἀτμὸς ἀποφορῆς δι' ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου ἐν πλῷ. "Η περί πάντοις ἀπέδειξεν, διτὶ δὲν δυνάμεισα νά στηριχθῶμεν εἰς τοιούτου εἶδους λέθητας διτὶ μακροχρόνιον υπερέσιον.

ΔΗΖΕΛ ΜΗΧΑΝΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΓΕΝΝΗΤΡΙΩΝ: Αἱ κινητήριαι μηχαναῖς τῶν ἡλεκτρικῶν γεννητρίων διά φορτηγὰ σκάφη η δεξιμενόπλοια, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ γράφοντος, δεν νά ἔχουν τὰ κάτωθι χαρακτηριστικά: Διχροῖοι, διότι είναι ἀπλούστεραι καὶ μεγαλύτερας ισχύος ἀπό τοῦ ίσου μεγέθους τετραχρόνους. Στροφαὶ 500 ἔων 750 ἀνά λεπτόν, διότι ταχύτεραι μηχαναῖς φθείρονται ταχέως καὶ ἀπαιτούν σημαντικήν συντήρησιν. Τὸ λευκόν μεταλλόν τῶν ἀδράνων τοῦ στροφαλοφόρου νά είναι προσθετόν οὔτος ὥστε νά τοποθετηται ἐντὸς τῶν ἀδράνων, ἀνεν τῆς ἀνάγκης τήξεως καὶ ἐφαρμογῆς. "Η ἀνώτερων διάταξις εἰσαγόμενη πολλοῖ τὴν τησικευην τῶν ἀδράνων καὶ δὲν ἀπαιτεῖ πειραμάνειν ἐφαρμοστήν. "Η ἀντλία σαρώσεως δέον νά είναι περιστροφική, κινουμένη ἀπό τὸν μηχανῆς είναι δισκόπλοιον τῶν μηχανῶν καὶ γενικῶς αἱ μηχαναῖς είναι πλέον εύσισθησι. Τὸ λευκόν μεταλλόν τοῦ πλούτου τοῦ στροφαλοφόρου νά είναι προσθετόν οὔτος τῆς μηχανῆς. Αντλία σαρώσεως κινουμένη δι' δεριοστροβίλου περιπλέκει σημαντικῶς τῆς μηχανῆς, χάριν τῆς μικρᾶς αὐξήσεως τοῦ βαθμοῦ ἀποδόσεως είναι προτιμότερον η μηχανῆς ἔχη τὰς ἀντλίας γλυκέος καὶ θαλασσίου ὑδατος, τὴν ἀντλίαν κυκλοφορίας μηχανελαίων καθὼς καὶ τὰ ψυγεία ἐλαίου καὶ ὑδατος ἀπὸ τῆς μηχανῆς, οὐτως κάνει δέν τοι είναι δισκόπλοιον μηχανημάτων πηγαίνει της μηχανῆς περιστροφήν.

Γενικῶς η μηχανὴ πρέπει νά είναι: αἱ ἀπλῆι τῆς μηχανῆς κατασκευασμένη καὶ δχι οὐτισμή της μηχανῆς περιπλέκει σημαντικῶς τῆς μηχανῆς, διότε οι μηχαναῖς κατασκευασμένη διέρχονται πολλοῖ πολλάς λειτουργίας, τὰς δόπιας αἱ συνήθεις μηχαναῖς πλοίου δὲν χρειάζονται.

Γενικῶς η μηχανὴ πρέπει νά είναι: αἱ ἀπλῆι τῆς μηχανῆς, διότε οι μηχαναῖς περιπλέκει σημαντικῶς τῆς μηχανῆς, διότε οι μηχαναῖς διέρχονται πολλάς λειτουργίας.

Κεφαλαῖς τὰς διατάξις τῆς μηχανῆς είναι δισκόπλοιον τῶν ἀνταλλακτικῶν, ἔαν καὶ κατὰ πόσον θά ποτὲ εὐχερίς η μεταγενενέρεα προμήθεια αὐτῶν ἀπὸ τοὺς κατασκευαστάς. Πρέπει νά ἔχῃ κανεὶς ὑπ' ὄψιν του, διτὶ ἔντος μιᾶς δεκαετίας καλὸν θά είναι νά ἀντικατασταθοῦν αἱ μηχαναῖς εἰς τῶν γεννητρίων διά καινούργων. Τελευταῖα ἔγιναν δοκιμαὶ καυσεῶν βαρέων πετρελαίων, τῆς ποιότητος τοῦ Bunker C, εἰς τὰς μηχανᾶς αὐτάς, ἀλλὰ παρεπήρησαν ἀνωμαλίαις εἰς τὴν λειτουργίαν καὶ ταχείαν θοράψ τῶν χιτωνίων κυλινδρων. Θά ἔπρεπε ἀκόμη νά ἀναφέρωμεν, διτὶ αἱ γεννητρίαι δέον νά ἔργαζωνται πάντοτε εἰς τὰς κανονικὰς τῶν στροφών, ἔστως καὶ μὲ ηλαττωμένων φορτίου, ἀλλως ἐπέρχονται ἀνωμαλίαις τόσον εἰς τὸ ἡλεκτρικόν μέρος δόσον καὶ εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς.

ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ: Προτοῦ κλείσωμεν τὸ κεφάλαιον περὶ ἔκλογης μηχανῶν διά φορτηγὰ σκάφη καὶ δεξιμενόπλοια, θά ποτέλαιμεν νά ἀναφέρωμεν, δημως καὶ προηγουμένων, διτὶ σήμερον χρησιμοποιοῦνται δίχρονοι μηχαναῖς μεταφόρησιν. "Η ὑπερφόρτισις ἐπιτυγχάνεται στον Turbo-charger". Οἱ ἀεριοστροβίλοις κινεῖται ἐπει τῶν καυσαερίων τῆς μηχανῆς, σπανιότερον δὲ ὁ ἀεριοσυμπιεστής κινεῖται ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τὸν μηχανῆς μέσω δύσωτων τροχῶν. "Οταν ἔχωμεν ἀεριοστροβίλον, καλὸν είναι νά ἔχωμεν καὶ τὴν συνήθη ἀντλίαν σαρώσεως, δχι διὰ τὴν ἔκκινησιν τῆς μηχανῆς, ἀλλὰ διὰ τὴν περίπτωσιν ἀνάγκης, δτὸν δὲριοστροβίλος τίθεται ἐκτὸς λειτουργίας.

Ζεύγη ἀεριοστροβίλου-ἀεριοσυμπιεστοῦ κατασκευάζουν οἱ Busehi, Napier, Brown, Boeveri κ. α. Οι κατασκευασταὶ πετρελαϊσμηχανῶν Burmeister & Wain Werkspoor, Lutg, M.A.N., κατασκευάζουν σειράν τοιότων μηχανῶν.

Δι' ὑπερφόρτισεως δυνάμεισα νά αἱδέσωμεν τὴν ἵπποδυνάμην τῆς μηχανῆς ἔως 40%. Φυσικά τὰ μέρη τῆς μηχανῆς κοπιάζουν ἀναλόγως τῆς

TRADESHID LTD. (REGISTERED IN KOREA)

HEAD OFFICE: 116, Sokong Dong, Seoul, Korea.
BRANCHES: PUSAN, (25 Kwong Bok Dong). Inchon, Masan.
TOKYO, 214 Nikkatsu Bldg., Marunouchi.
YOKOHAMA, 75 Yamashita-cho.

AGENTS, CHARTERERS & TRANSPORTATION AGENTS FOR

Boise Griffin Steamship Company Inc. New York, Japan Locker Fund and MSTS U.S.A. and U.N. Forces in KOREA.
BRITISH, GREEK, JAPANESE Shipping Companies.

We are a Shipping Company operating commercial vessels in all the leading ports of Korea through our Branch-Offices. Our operations are supervised by an experienced staff and our Liaison Office in Yokohama directed and managed by our Associate Mr. A. E. PAPPADOPoulos veteran protagonist of Greek Shipping in Japan and the Far East. We are now offering our services as Agents to Greek Shipping Companies on more advantageous to competition terms and assurance of first class service unavailable with other firms in Korea.

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, ('Απρίλιος).— Εις προσφάτους δηλώσεις του ό γεν. διευθυντής του Διεθνούς Νομισματικού Γραφείου κ. Ρούθ, γενομένας εἰς τό οίκονομικόν και κοινωνικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Η.Ε., έτονισεν οτι, ἀν καὶ ωριμέναι χώραι νένεχεται νά διεξέλθουν μίαν δύσκολον περίοδον διά τὴν οίκονομιαν των, δὲν δικαιολογεῖται ἐν τούτοις δό φόδος μιᾶς παγκοσμίου κρίσεως διά τὸ τρέχον τούλαχτον ἔτος. 'Η κρατουσα σήμερον τάτις—καθύρισεν ο κ. Ρούθ—περιορισμού τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν διέπλεται εἰς μίαν συστολὴν τῆς γενικῆς οίκονομικῆς δραστηριότητος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ παρελθόντος ἔτους. 'Από τὸν τέρματος τοῦ πολέμου δό κόσμος διακατέχεται ἀπὸ τὸν φόδον τῆς οίκονομικῆς κρίσεως, ητις θὰ είχεν, ἀναψιθόλως, σοβαράς συνεπειας διά τὴν δηλητικότηταν τῶν παγκόσμιων οίκονομιαν. 'Ο διμιλητής ἔζηρεν ἐν συνεχείᾳ τὴν ἀπόφασιν τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως και πολλὰν ἄλλων χωρῶν, ὅπως τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διά τὰ ἐμποδίσουν τὴν κρίσιν. Τὰ μέτρα ταῦτα—εἶπεν—ἐμπένουν τὴν γενική ἐμπιστοσύνην, ἔστω καὶ ἀν δριψιγέναι χώραι θὰ ήσθανοντο πρὸς στιγμὴν δυσκολίας εἰς τὴν ίδιαν αὐτῶν οίκονομιαν.

—Περαστέρω ὁ κ. Ρούθ, ἀνασκοπῶν τὴν διεθνή οίκονομικὴν και νομισματικὴν κατάστασιν, ἀπεκάλυψεν οτι αύτη εὐρίσκετο πολὺ πλησιέστερον πρὸς τὴν ισορρόπησιν εἰς τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους, παρὰ εἰς οἰνοδηπότελο μετὸ τὸ πολέμον ἔτος. Τὰ ἀποθέματα τοῦ δολαρίου και τοῦ χρυσοῦ σημαντικῶς ηὔκηθησαν κατὰ 2½ δισεκατομμύρια δολαρίων ἢ 12%—μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν—εἰς τρόπον ὧστε και ἀ προβλέψεις διά τὴν μετατρεψόμεντα τῶν κυριωτέρων νομισμάτων νὰ είναι σύμφερον θετικώτεραι. 'Ο κ. Ρούθ ὑπολογίζει οτι, ἔστω και ἀνάκμην περιορισθούν αἱ σημερικανικαὶ εἰσαγωγαὶ, αἱ ζένειαι χώραι θὰ δυνηθοῦν και ἐφέτος νὰ αὔξησουν τὰ συναλλαγματικά τῶν ἀποθέματα.

• 'Η πόδε τὰ ὄντα στροφὴ τῆς ἀμερικανικῆς οίκονομίας φαίνεται πλέον σαφῶς διαγραφούμενη. Αἱ στατιστικαὶ διατιστάσεις τὴν καθορίζουν ως ἐπαρκή. Τὸ θέρος, πάντως, προβλέπεται νὰ κινηθοῦν αἱ ἐργασίαι γύρω τῶν ἐπιπέδων τοῦ Μαρτίου.—'Απρίλιον μὲ δρασεῖαν τὴν ἄνοδον. Καλλιτέρα ἡ ποσοπτικὴ διεῖ, τὸ φθινόπωρον και θετικῶς βελτιωμένην κατάστασις κατὰ τὸν κειμώνα. Διὰ τὸ 1955 κρατοῦν αἱ ὄγκωτεραι τῶν προβλέψεων. 'Η κάμψις τῆς οίκονομίας θὰ ἄνηκη εἰς τὸ παρελθόν.

• Τὸ φάσμα τοῦ νέου πολέμου πρὸς τὴν 'Ινδοκίναν ἔτει τὴν ἀμερικανικὴν κοινὴν γνῶμην ἐν ἀγωνίᾳ. 'Η στρατιωτικὴ ἐπέμβασις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δὲν ἀποκλείεται, αἱ ή Διάσιεψι τῆς Γενεύης ἀποτύχη. 'Ηδη, αἱ μεταφοραὶ ύλικοῦ πρὸς τὴν 'Ινδοκίναν ἐμφανίζονται ζωρτότεραι. Τὸ ἐπικείμενον τετράμηνον τῆς περιόδου τῶν δρομών—πόποτε αἱ ἐπιχειρήσεις έχει σταματήσουν—προβλέπεται νὰ είνει ὁ χρόνος τῆς πολεμικῆς προπαρασκευῆς. 'Η Ἀμερικὴ δὲν φαίνεται, διατεθειμένη νὰ ὄγκησῃ τὸν κίνδυνον τῆς καταστροφῆς τῆς 'Ινδοκίνας, διότε δόλοκληρος ή Νοτιοανατολικὴ 'Ασία ἀπειλεῖται ἀπὸ τὸν κομμουνιστό.

• 'Ιδού και ἡ παραγωγικὴ ἀξία τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασίας κατὰ τὸν 'Αμερικανούς παραπτηράς : 'Εδαφος, κατὰ τὸ ημισυνού εἰς ἑκτασίαν, τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Κάτιοι 1500 κατόιμοιρια. Παραγωγὴ ψευδαργύρου τὸ ημισυνού τῆς παγκοσμίου. Διὰ τὴν δρυζανὴν εἴνει ἡ μοναδικὴ πηγὴ διὰ τοὺς 'Ασιατικοὺς λαοὺς. Τοι καυτσόυκον τριπλασία είνει ἡ παραγωγὴ, ἔναντι δολού τοῦ ὄλλου κόσμου, τοῦ πετεραλίου ἀνέχεται εἰς 1700 χιλ. διαρεδίων ἡμεροπίσια. 'Αθονία πλούτου μεταλλευτικοῦ και παραγωγὴ παντὸς εἰδούς τροφίμων, ἐλαιοποτόων, ζωχάρεως κλπ. Αύτὸν δόλον τὸν πλεύτον ἀντισυχούν οἱ 'Αμερικανοί, μήπως τὸν ίδουν περιερχόμενον εἰς τοὺς κομμουνιστάς.

• 'Απὸ τὴν τελευταίαν ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν πεπαγμένων διὰ τὸ 1953 τῆς 'Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος Γαιαίμαρακος και Χάλυδος δικαιολογεῖται πληρῶς ὁ σημειούμενος κατὰ 40% περιορισμὸς τῶν εἰσαγωγῶν ἀμερικανικοῦ γαιαίμαρακος εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινότητος, καθὼς και ὁ περιορισμὸς τῶν ἀποθεμάτων εἰς τὰς παραγωγοὺς χώρας. Πράγματι, ή μεταξὺ τῶν ξενωνῶν τῆς Κοινότητος αὔξεσης τοῦ ἑπτορίου τῶν γαιαίμαρακων κατὰ 3.5 ἑκατομμύρια τόννων, παρὰ τὴν κατὰ 5% μείωσην τῆς καταναλώσεως, ποσεκάλεσε τὸν ἀνειρικούς περιορισμὸν τῶν εἰσαγωγῶν γαιαίμαρακος.

• Θά ίδωμεν, ίσως, ἐντὸς τοῦ ἀμέσως ποσοσεχούς μελλοντος και ἀσαδικά τάνακερ. Δὲν θέφερον τοῦτα τυπικῶς τὴν ἀραβικὴν σημασίαν, ως συνεφώνησεν ὁ κ. Ωνάστη, ἀλλὰ θὰ ἀνήκουν πράγματι εἰς ἀσαδικὴν ἐπιχειρήσιν, εἰς τὴν όποιαν δὲ μετέχουν δόλα τὰ ὀσοβακά κράτο. Λέγεται, οτι ἡ ἀσαδικὴ αὐτὴ ταιρία δισθέτει κεφαλαίων 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν και θὰ προβῇ εἰς τὴν ἐγοράν και ἐκμετάλλευσιν δεξαμενοπλοίοιν.

• Διὰ ποῶτην φασὸν ἀπὸ τοῦ πολέμου και ἐντεῦθεν ἡ παραγωγὴ τοῦ γαιαίμαρακος ὑπεκρύπτει τὴν καταναλώσιν. 'Ο πρόεδρος τῶν ἀγγελιῶν ἐξαγωγῶν, ώπλων σχετικῶς εἰς τὸ ἑπτήσιον συνέδριον τῆς δραγωτεώς του, ἐδήλωσεν, οτι ἀπὸ 15 ἑταῖς τοῦ γαιαίμαρακος και αἱ τύμαι ἐκρατοῦντο εἰς σταθερότητα, συνεπεια τῆς σημειουμένης εἰς δόλαις τῶν ἀραβικαῖς χώρας ὑποπαραγωγῆς. 'Η αἰσιοδοξία δὲν ἐπέτρεψε νὰ ἀντιμετωπισθῇ και ἡ ἔτερα πλευρὰ τοῦ νομίσματος. 'Ηδη, ὑπερπαραγωγὴ ποχούσιον νὰ διαπιστωτῇ, μὲ πιθανὴν τὴν ἐπίδρασιν τῆς και εἰς τὰς τιμας.

Telephone:
Day: TAttow 2047
Night: FAirmont 2002

XAP. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ
Μηχανολόγος

Main Office and Warehouse:

298 MAIN ST. INTERNATIONAL BUILDING

VANCOUVER 4, B.C.,
CANADA

Cable Address:

INTERSHIP

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

AIAΣ AX. KOZOMPOULIDΗΣ

New York, 'Απρίλιος 1954



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αιγαίντος

Αξησις τῶν διοδίων τοῦ Σουέζ

Από της 15ης Ιουλίου τρ. ἔτους τὰ διόδια τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ καθωρίσθησαν εἰς 35 αἰγυπτιακάς πιάστρας κατά τὸν διοδόν διὰ τὰ ἔμφορτα πλοῖα καὶ εἰς 15.5 διὰ τὰ κενά. Τὸ τιμολόγιον ἐμφανίζει οὕτοις μιαν αὔξησιν κατὰ 15.5 πιάστρας διὰ τὰ ἔμφορτα σκάφη καὶ 1.5 διὰ τὰ κενά. Η κανονιστήριας ἀπό της ἑξαγενίας τοῦ νέου τιμολογίου μεχρι τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ δικαιολογεύεται ἀπό τὴν υποχρέωσιν τῆς ἑταίρης, ὅπως κάθε μεταβολὴ τοῦ τιμολογίου τῶν ἀναγγέλλεται πρὸ τριών μηνῶν.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας. Οἱ πολιτικὲς καὶ οἰκονομικὲς σχέσεις τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, διατηρούνται σταθερά, μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

Τὸν διοδότην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διακρίνεται τὸ έμποριόν μεταξὺ τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας, ἢντας τὸν πληροφοριακὸν περιοχῶν προϊόντων, ὅπως καὶ τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Αιγαίντης καὶ τῆς Ρωσίας.

CORNES & CO. LTD.

(Established Japan 1861)

TOKYO - YOKOHAMA - OSAKA - KOBE

SURVEYORS - SHIPPING AGENTS - SHIPPING BROKERS - INSURANCE

AGENTS FOR

Lloyds London - Ben Line Steamers Ltd. - Marconi Wireless Telegraph Co. Ltd. De-Haviland Aircraft Co. Ltd. - Northern Assurance Co. Ltd. - Dominion Insurance Co. Ltd. - Etc., etc.

HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT

We invite inquiries from Greek Shipowners which should be addressed to CORNES & CO. LTD.
HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT (P.O.Box 411 Yokohama - Cables: Grecian Yokohama) which will receive the personal attention of our Associate Mr. A. E. PAPPADOPoulos who has been prominently connected with Greek Shipping and its protection since 1934.

"NAYTIKA XRONIKA,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658
ΑΘΗΝΑΙ: ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «XRONIKA» ΠΕΙΡΑΙΑ

'Αντιπρόσωποι μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

Oi κ.κ. A. E. SHEPPARD & CO.
«Ethelburga House»

91/3 Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

'Η κηδεία τοῦ Εύγενίου Εύγενιδη

Διεκομίσθη χρέες ἀεροπορικῶς ἐξ Ἐλλειπίας ἡ σορὸς τοῦ ἀειμνήστου Εύγενίου Εύγενιδη καὶ ἐναπετεύθη, εἰς τὸν Μητροπολιτικὸν ναὸν τῶν Ἀθηνῶν, ὅποδεν καὶ θά κηδευθῇ σῆμερον τὴν 11ην πωαῖην. 'Η κηδεία, τιμῆς ἔνεκεν πρὸς τὸν ἐπιφανῆ ἄνδρα, τελείται δημοσίᾳ διπάνῃ, θά ἀποδοθοῦν δὲ αὐτῷ τιμαὶ στρατηγοῦ ἐν ἐνεργείᾳ, δεδομένου ὅτι είχε τιμῆθη καὶ διὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Μεγαλοστάτου τοῦ Φοινίκος. Τὸ 'Υπουργικὸν Συμβούλιον θὰ συνοδεύσῃ τὴν ἐκφοράν. 'Η μουσικὴ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ἀγῆμα ναυτῶν θὰ ἀποδώσουν τὰς νεκρομισμένας τιμάς.

Διὰ τὴν ὑψωσιν τῆς Κυανολεύκου

Τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διεβίσανεν ἀρμοδίως ἐντολὴν εἰς τὴν ἐν Οὐασιγκτώνι 'Ελληνικὴν προσδείσιν, ὅπως ἀνακοινώσῃ αὐτὴν τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν, ὅτι ἡ Ἐλλάς ἀποδέχεται νὰ τίθενται εἰς τὴν διάσειν τῶν πολεμικῶν μεταφορῶν πρὸς τὴν 'Απω 'Ανατολήν, ὡς συμβαίνει μὲ τὰ παναματικά ὄνδυσιαν καὶ λιθεριανὰ πλοῖα καὶ τὰ σκάφη ἔκεινα, ἀτινα θὰ ὑψωναν τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν, ἀντὶ τῆς ἀμερικανικῆς. Πρόκειται, ὡς γνωστόν, περὶ ἀριθμοῦ σκαφῶν 'Ελληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀνηκόντων δὲ εἰς ἀμερικανικὰς ἐταιρίας.

Διὰ τῆς ἀνωτέρω ἐλληνικῆς ἀποδοχῆς διευκολύνεται ἡ Οὐασιγκτών, ὅπως ἐπιτρέψῃ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐλόγων σκαφῶν εἰς τὴν Κυανόλευκον. 'Ἐν τῷ μεταξὺ προστίθεται, διὰ οἱ σχετικαὶ συγεννούσεις μεταξὺ τοῦ προσθευτοῦ μας κ. Πολίτη καὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργεῖου τοῦ 'Εμπορίου συνεχίζονται, μὲ προοπτικὴν ἐπιτρέπουσαν βασίμους ἐπίπεδας δι' εὐνοικήν ἐπίλυσιν τοῦ θέματος.

Μεταφορά ὑπηρεσιῶν εἰς Πειραιά

'Ο ύπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κ. Βογιατζῆς ἀνεκοίνωσεν, ὅτι μελετᾶ τὸ πρόβλημα τῆς ἀποκεντρώσεως τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς πληρεστέρας καὶ ταχυτέρας ἐξυπηρέτησεως τῶν ναυτιλιούμενων. Πρὸς τοῦτο θεωρεῖ καὶ ἀρχὴν ἀπαραίτητον τὴν μεταφορὰν εἰς τὸν Πειραιά, τὸν Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον καὶ τὴς ὑπηρεσίας Μητρώων 'Εργατῶν Θαλάσσης. 'Ωσαύτως σκέπτεται νὰ μεταφέρῃ δόλκιλρον τὴν Διεύθυνσιν Προνοίας εἰς τὴν γειτονα, εἰς τρόπον ὃστε δλαι ἀντὶ ὑπηρεσίας, φορεῖς τῆς κοινωνικῆς προνοίας τοῦ ναυτεργάτου, νὰ ευρίσκονται συγκεντρωμέναι εἰς τὸ πρώτον λιμένα τῆς χώρας.

Τέλος, είναι ἐνδεχόμενον νὰ μεταφερῇ εἰς τὸν Πειραιά καὶ ἡ ὑπηρεσία διπλωμάτων διὰ γ' ἀποφεύγεται ἡ ταλαιπωρία τῶν ναυτικῶν τῶν ἐπιθυμούμενων ν. λάθουν οιονδήποτε πτυχίον ἢ δίπλωμα 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

'Ορθότατον μέτρον

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεκρότητη ἐπιτροπῆ ἐκ τῶν κ. κ. Θ. Λοϊσίου πλοιαρχῶν λιμενικοῦ ὡς πρόδρου, τῶν κ. κ. Χανίδη, Γουλιέλμου, Τσακίρη ἀντιπλοιάρχων λιμενικῶν καὶ Ἀντωνιάδου πλωτάρχου λιμενικοῦ ὡς μελών, πρὸς μελέτην τῆς

νέας διαρθρώσεως τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίκης Ναυτιλίας.

Οἱ μισθοὶ τῶν μηχανικῶν

Κατηρτίσθη καὶ ἀπεστάλη πρὸς ὑπογραφὴν εἰς τὰ 'Ανάκτορα Διάταγμα δικ. τοῦ ὁποίου ἔξουσιοδέται ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ ρυθμίσῃ δι' ἀποφάσεως τοῦ τὸ ζήτημα τῶν ἀποδοχῶν τῶν μηχανικῶν τῶν ποντοπόρων σκαφῶν, οἵτινες δὲν ὑπέργειαν τὴν συλλογικὴν σύμβασιν. 'Ο κ. Βογιατζῆς, πρόκειται, μετὰ τὴν κύρωσιν τοῦ ἐν λόγῳ Διατάγματος καὶ ἀφοῦ ἀκούσῃ τὰς ἀποφέτες τῶν ἐνδιαφερομένων μερών, νὰ ἐκδώσῃ τὴν ἀπόφασίν του, ὑποχρεωτικὸν διό τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς μηχανικούς.

Αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὴν Ιαπωνίαν

Σχετικῶς μὲ δσας πληροφορίας ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας διὰ παραγγελίας παρ' ἐταιρών, εἰς τὰς ὁποίας μετέχουν καὶ Ἑλληνικαὶ συμφέροντα, δοθείσης εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, ἐγνώσθησαν —καθ' ἀναγράφουσαν αἱ Ιαπωνικαὶ ἐφημερίδες — αἱ κάτωθι συμπληρωματικαὶ λεπτομέρειαι: Αἱ ἐταιρίαι «Καστέλλα», «Σίππικ Κόμπαν» καὶ «Υδρόπας Σίππικ Κόμπαν» παρήγγειλαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα δύο δεξαμενόπλοια τῶν 32.000 τόνων d.w. ἔκστασον, μὲ τιμὴν 122 δολλαρίων κατέ τὸν τόνον. 'Η ἐταιρία «Τρανσόσεαν Μαρίν Κορπόρεσιον» παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Νίτον Κόκαν» δύο δεξαμενόπλοια τῶν 34.000 τόνων d.w. μὲ τιμὴν 123 δολλαρίων κατά τὸν τόνον, ἐνώ μια ἄλλη ἐταιρία παρήγγειλεν εἰς τὴν ναυπηγεῖα Μιτσούν. ἔνα δεξαμενόπλοιο τῶν 35.000 τόνων d.w., ἀντὶ τιμῆς 124 δολλαρίων κατά τὸν τόνον. Πληρωμὴ διό τὰς ἀνω παραγγελίας μέρους τοῦ τιμήματος εἰς μετρητὰ καὶ μέρους εἰς δόσεις ἐντόκους ἐντὸς πενταετίας.

Τὸ λαϊνεο 'Χόμερικο

Τὸ νέον ἐπιβατηγὸν λαϊνε 'Χόμερικο (εχ 'Μαριπόζα) τῆς «Χόμιλίνες» είναι ἡδη ἐτοιμασία Τόντ, τῆς 'Αλαμέντας. Τὸ νέον πρωτότυπον αὐτού σύστημα, ἡ γέγατστος κλιματισμοῦ καὶ δῶλων τέξαρτημάτων καταστρώματος καὶ μηχανοστασίου ἐποπτεύθησαν καὶ ἐδοκιμάσθησαν. Πληρωμὴ ἐξ 75 ἀνδρῶν μετεφέρθη ἡδη αεροπορικῶς εἰς "Αγιον Φραγκίσκον, ἵνα ἐπανδρώσῃ τὸ σκάφος. Ὁπερ καὶ θὰ ἀποπλεύσῃ διὰ Μομφαλκόνε, ἐὰν τελικῶς ἀποφασισθῇ κ. διενεργηθῇ εἰς τὰ ἑκεὶ μηχανουργεῖα ἡ πλήρης διασκευὴ τῶν διὰ τοὺς ἐπιβάτας διαμερισμάτων του.

Τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγμα

Ἄπο τὴν τελευταίαν στατιστικὴν ἐπὶ τὸ ίσοζυγίου ἐξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς 'Ελλάδος κατά τὸ 1953, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἐπὶ, ἔξαγονται οἱ ἔχει, ἀμεσώτερον ἐνδιαφέροντες τὴν Ναυτιλίαν, ἀριθμοί: Τὸ εἰσαγόνευ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἐνήλθεν εἰς 23.4 ἑκατομμύρια, δολαρίων, ἔναντι 30.2 διὰ τὸ 1952 καὶ 24.0 διὰ τὸ 1951. Οἱ ναῦλοι διὰ τὰς εἰσαγωγὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ μὲ τὸποριού, οἱ καταβληθέντες κατὰ μέγιστου ποσοστὸν εἰς ἔνα πλοίο, ὑπολογίζονται, κατὰ μέσου δρον, εἰς 12% τῆς φόπτ αξίας τῶν ἐμπορευμάτων, ήτοι εἰς 30 ἑκατ. δολαρίων διὰ τὸ 1953, ἔναντι 41.5 διὰ τὸ 1952 καὶ 47.8 διὰ τὸ 1951. Διὰ τὰς ἔξαγωγὰς μας, ἀνελθόντας εἰς 134.7 ἑκατ. δολαρίων, ναῦλοι δὲν ὑπολογίζονται. Τὸν πλείστον τῶν ἐδαγομένων προϊόντων ἡ πώλησις γίνεται φόμι. 'Αν διστὸς ὑπολογισμός τῶν 12% τῆς αξίας ληφθῇ ὑπόσχιψιν, ἔνα ποσόν 16 ἑκατ. δολαρίων θὰ ἔχεισθετο διενέπειας. Τὰς διατάντας μεταφορᾶς τῶν ἐξαγωγῶν μας. Αὐτό κατὰ μέγιστους ἐπίσης ποσοστὸν καταβάλλεται εἰς τὰ ἔνα πλοία ἀπό τοὺς ἀγοραστάς τῶν προϊόντων μας.

Τὰ τάνκερς τῆς 'Λόντον 'Οβερστήζ

Ἄπο τὰ ναυπηγεῖα 'Φέρνες' παρεδόθη τὴν 21ην 'Απριλίου, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ δέκατον κατὰ σειρὰν δεξαμενόπλοιον τὸν 'Λόντον Πρέστιτζ' 16.194 τ. γκρός, τῆς 'Λόντον καὶ 'Οβερστήζ Ατδ'. Τὸ νέον σκάφος, ἐφωδιασμένον μὲ μηχανάς Ντόξφορδ, δυνάμεως 6800 τόπων καὶ κατασκευὴς τῆς 'Νόρθ Μαρίν', ἀνέπτυξε κατὰ τὰς δοκιμάς του ταχύτητα 15 καὶ πλέον μιλλών. Τὸ κόστος αὐτοῦ εἶναι προϋπολογισθεὶς εἰς 880.000 λιρών, τελικῶς, δύμας, προβλέπεται νὰ φθάσῃ τὸ 1.150.000 λιρών. 'Η 'Οβερστήζ' ἔχει ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα εἰς ἀκόμη δεξαμενόπλοια, ήτοι ἔνα διζελοκίνητον τῶν 18.000 τόνων d.w., πεντέ μὲ ἀτμοστροβίλους τῶν 24.750 τόνων d.w.

Ἐκπρόσωπος τῆς ἑταίρης ὁμιλῶν διὰ τὴν στροφὴν πρὸς τοὺς ἀτμοστροβίλους εἰς τὰ ὑπὸ κατασκευὴν πέντε τάνκερς τῶν 24.750 τ. d. w., ἀπέδωκεν αὐτὴν εἰς λόγους καθαρῶς τεχνικούς. 'Η αὐξομένη - ἐδήλωσεν

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.29.05

Telegrams: LENICA Montevideo. ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

MARINE SERVICES :

Contractors	Provisions
Sleveoring	Deck & Eng. Stores
Painting	Fresh Water
Shilling Boards	Radar
Cleaning Boilers	Gyrocompass
» Deep-anks	Radio Equip. etc.
» Holds	

Main branch in West Coast

41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

Tel. Tallow 3221

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

HEAD OFFICE:
437 St. James Street West
MONTREAL, 1, CANADA

Tel. MA-0115
'Εξυπηρετοῦμεν ὅλους τοὺς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ 'Αγ. Λαυρεντίου,
τοῦ Ἀνατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οἱ πράκτορες μας θὰ συναντήσουν τὰ πλοῖα σας εἰς 18 Καναδικούς λιμένας.

— άναγκή άτμου δις: τὴν θέρμανσιν τῶν φορτίων εἰς τὰ μεγάλα αὐτά σκάφη, θὰ ἐπέβαλλεν ἄλλως τὴν δημιουργίαν δύο συστημάτων παραγωγῆς δυνάμεως. Διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἀτμοστροβίλων τὸ ἀναγκαιοῦν ἀπόδειμα στοὺς εἰναῖς πάντες εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ πλοίου, ἀπὸ τοῦ λέδητα, ἐνῷ παραδλήλως οἱ ἀτμοστροβίλοι θὰ εἰναι καὶ κατὰ 150 τ. ἐλαφρότεροι, ἔναντι τῆς ἀντιοτούχου ἵπποδυνάμεως δηζελομηχανῆς, ἐπαυξανομένης ἀναλόγως καὶ τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ σκάφους.

Τὸ τάνκερ «Ἀρκτούρους»

Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀρκτούρους» 18.288 τ. γκρός, ναυπηγηθὲν τὸ 1953 εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Φαιρπλέη», ὑπερχεώθη ἀπὸ τῆς 24ης Μαρτίου νὰ παραψείνει εἰς Χάμπτον ρόδο, συνεπειταν ἀνυμαλίας εἰς τὰς μηχανάς του. Ἀγγλοὶ καὶ Γερμανοὶ τεχνικοὶ μετεκλήθσαν, ίνα ἀνέρουν τὴν ἀφορμὴν τῶν σημειουμένων κραδασμῶν, οἵτινες καὶ προεκάλεσαν τὰς λησμάτις.

Ἡ Ἐταιρία «Προυντένσιαλ»

Οἱ γνωστοὶ διμογενεῖς τῆς Ἀμερικῆς κ. κ. Σπυρ. Σκούρας, Θωμᾶς Πάπας καὶ Ε. Χαρδαλούπας ἀνέλαβον θέσεις εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖριας «Προυντένσιαλ», τῆς ὁποίας γενικὸς διευθυντής τῆς εἶναι οἱ κ. Στεφανίδης. Σκοτός τῆς εἰσόδου των εἰς τὴν διοίκησιν τῆς ἑταῖριας εἶναι οἱ οἰκουμενικοὶ τῆς ενίσχυσις ἵνα κατορθώσῃ αὐτῇ νὰ παρακάμψῃ τὰς δυσχερείας τῆς καὶ διατηρήσῃ σύτος τὰς γραμμάτις τῆς. Ὁ κ. Στεφανίδης παραμένει γενικὸς διευθυντής.

Αἱ καθελκύσεις τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ

Τὸ δεύτερον ἀπὸ μίαν παραγγελίαν τεσσάρων ἀδελῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βέζερ, διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἑταῖρικον συγκροτήματος τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ, καθειλκύσθη τὸν 15ην Ἀπριλίου. Τὸ νέον σκάφος, ἀνάδοχος τοῦ ὅποιου παρέστη ἡ κ. Ρ. Π. Μακράντεν, σύζυγος τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς «Νάσιοναλ Σίτυ Μπάνκ», τῆς Νέας Υόρκης ὡνομάσθη «Ἄτλαντικ Βαϊκάουντες». Ἐχει διαστάσεις μῆκος 535 ποδῶν καὶ πλάτους 59, μὲν χωρητικότητα 18.100 τόνων d.w. καὶ μὲν προβληπομένη ταχύτητα 17 μιλλίων. Ἡ τρόπις του ἐτέθη τὴν 10ην Οκτωβρίου 1953. Τὸ πρῶτον τάνκερ τῆς σειρᾶς τῶν τεσσάρων, τὸ «Ἄτλαντικ Βαϊκάουντ», καθειλκύσθη ὡς γνωστόν, τὴν 5ην Φεβρουαρίου καὶ ἐπρόκειτο νὰ παραδοθῇ ἐντὸς τῶν ημερῶν. Ὁ κ. Σ. Λιβανὸς εὐρίσκεται πρός τοῦτο εἰς τὴν Γερμανίαν.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς δευτέρας ταύτης καθελκύσεως, σημειοῦται, ὅτι ὁ δεξαμενοπλοίον στόλος τῆς «Ἄτλαντικ Πετρόλεουμ Κέρριερς» (τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ) θέσεις ἡ δῆμη τὰ 15 σκάφη, ἐνῷ ἔτερη 7, διαφόρων μεγεθῶν τελοῦν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὴν Γερμανίαν, Γαλλίαν, Ἀγγλίαν, Σουηδίαν καὶ Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὸ νέα ταῦτα σκάφη προβλέπεται νὰ παραδοθοῦν μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους.

— Ἐξ ἀλλοῦ τὴν 21ην Ἀπριλίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Φέρνες, τοῦ Μίδδλεστρπ διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἑθοπλιστῶν τὸ νέον δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Νύμφη», χωρητικότητος 10.000 τόνων d.w., μὲ κλειστὸν «σελτερ-ντέκ» ἡ 11.000 τόνων d.w., μὲ ἀνοικτὸν «σελτερ-ντέκ». Τὸ καθελκυσθὲν σκάφος ἔχει διαστάσεις μῆκος 467 ποδῶν, πλάτους 59 ποδῶν καὶ κυβικὴν χωρητικότητα 616.300 κ. π. Προβλέπονται ἐπίσης καὶ διαμερίσματα διὰ 43 ἐπιβάτας. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲν μηχανάς Ντόξφορ, κατασκευὴ τῆς «Νόρθ Ηστερ Μαρίν».

Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Τὸ νεοαγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων σουηδικὸν φορτηγὸν «Leonardina» 2506 τ. γκρός (τοῦ 1920) παραληφθὲν εἰς Ἐλληνικούς, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ, ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Καλλιόπη».

— Ἐπίσης τὸ πρὸ τινῶν ἔδουμάδων ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν διπλέλικον τάνκερ «Shelbit 3.» 460 τ. γκρός (τοῦ 1934) παραληφθὲν εἰς Σαουθάμπτον ἐτέθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Βικτωρία». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀπέπλευτον τὴν 20ην Ἀπριλίου ἐκ Σαουθάμπτον διὰ Μεσογείου ρυμουλκούμενον παρὰ τοῦ ἀγγλικοῦ ρυμουλκοῦ «Riflemen».

— Τὸ νεοαγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων λίμπερτος «Les Andelys» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν εἰς τὸ Καλαί, μετωνομάσθη «Κόρμοραντ» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας.

— Τὸ πωληθὲν πρὸ καριοῦ εἰς ἔφοπλιστάς τῆς «Απω Ανατολῆς» παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ἄζιατικ» 3280 τ. γκρός (τοῦ 1920) παρεδόθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Μανιᾶς εἰς τοὺς ἀγοραστάς. Τὸ σκάφος μετωνομάσθη «Andiman» καὶ ὑψωσε τὴν σημαίαν τῶν Φιλιππίνων νήσων.

Ἀγοραστωλησίαι πλοίων

— Εγνώσθη ἐκ Νέας Υόρκης ὅτι τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν λίμπερτος «Μάρνα» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1942) ἐπωλήθη εἰς ἐτέρους «Ἐλληνας» ἀντί τιμῆς 480.000 δολλαρίων.

— Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ καριοῦ εἰς Ολλανδίαν παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον μεταφέρεται «Πλάτανος» (ex «Αουστάσιου») 11.147 τ. γκρός (τοῦ 1930) ἐπωλήθη ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς εἰς Ἀγγλίους διαλυτάς. Τὸ σκάφος ἐρρυμουλκήθη ἐκ Πέρονι εἰς Μπλάθη τὴν 24ην Ἀπριλίου παρὰ τοῦ ρυμουλκοῦ «Oceania».

— Εγνώσθη ἐξ ἀλλοῦ ἡ πόλησις τοῦ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίου μας «Βάνιας» 6872 τ. γκρός, 10.925 τ. d.w. (τοῦ 1921,

μὲ σερβέον τοῦ 1952), χωρὶς νὰ γνωσθοῦν περισσότεραι λεπτομέρειαι.

Ἡ νηολόγησις τοῦ «Παγκόσμιος Ἀρμονία»

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἀνεδλήθη ἡ διαδικασία διὰ τὴν βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ νόμου περὶ προσελκυσθεῶν κεφαλαίων ἐγγραφῆν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον τῶν δεξαμενοπλοίων «Παγκόσμιος Ἀρμονία» καὶ «Ἀντιόπη» τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου μεχρις ἐπιψφίσεως καὶ τοῦ περὶ N.A.T. νόμου. Παρέχεται δι' αὐτοῦ τὸ δικαίωμα εἰς τὸν κ. «Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας» νὰ μειώσῃ εἰς 9 % ἀντὶ τῶν εἰσπραττομένων 12 % τὰς εἰσφοράς τοῦ πλοίου ὑπὲρ τοῦ Ταμείου τῶν Ἀπομάχων.

Τὸ πρακτορεῖον Τούσση

Συνιστώμεν ιδιοτέως τὸν Ἑλληνικὸν πρακτορεῖον Οίκον τοῦ Εὐδύμιου Τούσση εἰς τὴν Τρίπολιν τῆς Βορ. Ἀφρικῆς. Ἡ εἰδίκευσις του εἰς τὴν ναυτιλιακὰς ἐργασίας καὶ σί καλαὶ του σχέσεις μὲ τὰς ἄρχας καὶ τοὺς ἐμπορικὸν κλίματον ἐπιτέρουν εἰς τὸν κ. Τούσσην νὰ παρέχῃ θετικὰς ὑπηρεσίας εἰς τὰς ἄκει καταπλέοντα σκάφη. Ἡ ὑποστήριξις τοῦ πρακτορείου τοῦ κ. Τούσση ἔχει πρετερεῖ αὐτὰ τὰ συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

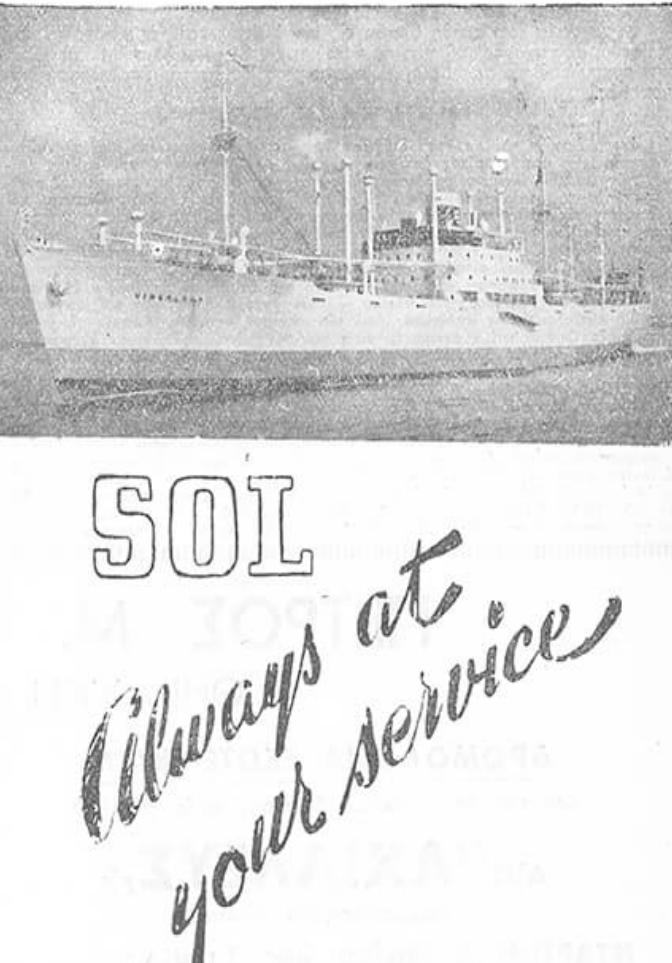
Τὸ Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἔγνωμάτευσεν διὰ την αγωρισθῆ ὡς Ναυτικὴ ἡ Σχολὴ Μηχανικῶν Σύρου.

Ἐπίσης ἐπρεπεῖν, διὰ την αγωρισθῆ ὡς ισότιμος πρὸς τὸν Σχολὴν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ Ἄγγλη Ναυτικὴ Σχολὴ «Nautical College Farnborough».

Πλὴν τοῦ ἀμερικανικοῦ λίμπερτος «Ωμέγα», διὰ πετερέθη εἰς τὸ λιβεριανὸν νηολόγιον καὶ μετωνομάσθη «Ομέγα», διὰ πετερέθη εἰς τὸν Τρέιντερ καὶ Ετερον λίμπερτο τῆς Ιδίας ἔταιρος της λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ομέγα».

— Τὸ μεταφερθὲν ἐπίσης ὃπο τὸν ὁμερικανικὴν εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ὁμερικανικὸν λίμπερτο-τάνκερ «Πιάνο» 7304 τ. γκρός (τοῦ 1943) μετωνομάσθη «Εσαύστη» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν ἑταῖρον «Θιάτρη», ἣτις είναι πλειοκήτρια καὶ τοῦ λίμπερτος τὸν «Τροκαντέρο».

— Ἐπίσης τὸ ὁμερικανικὸν λίμπερτο «Πιάν Ρεβερ» 7258 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖρον «Τρόν Σουόρλτε», ὑψωσε εἰς τὴν Νίσαν Υόρκην τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Χρύση» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἑταῖρας.



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOLEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

PORT OF LIVERPOOL

REALIMITED
STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS
Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

γείας του παράγοντος των άναδων συναλλάγματος υπό τον 'Εκδοτικού' δρόματος. 'Η μετά την συναλλαγματική κήλη αναπροσαρμογήν ισχυροτάτη προσ φορά συναλλάγματος είς την Τράπεζαν της 'Ελλάδος και ή διά της αποκτήσεως του συναλλάγματος του αδησίου του συναλλαγματικού αποβάτης της Τραπέζης είχεν ώς αποτέλεσμα την διεύρυνση της νομιμοτικής κυκλοφορίας. 'Η τοιαύτη διμος διεύρυνσης της νομιμοτικής κυκλοφορίας διαποκρίνεται είς τάς ανάγκας των τρεχουσών συναλλαγών, απορροφάται πλήρως από την αδησίου σαν οικονομικήν δραστηριότηταν και καλύπτεται απολύτως υπό των δημιουργουμένων συναλλαγματικών διαθεσιμών.

'Επερσ παράγων, δυστις έπεδρασεν εις την προσωρινή διεύρυνσην της νομιμοτικής κυκλοφορίας, υπήρξεν ή έντονος του άγροτικού κόσμου διότι κεφαλαίων αναλόγων πρός την ημέρην γεωργικήν παραγωγήν. 'Η έξαρσφατίους κεφαλαίων πρός την διεύρυνσην του άγροτικού κόσμου περιελήφθη, ώς και κατά το παρελθόν, είς το πρόγραμμα της διοχετεύσης πολιτικής πρός έντονος του πρώτου παραγωγικού κλάδου της έλληνικής οικονομίας.

'Η χρηματοδότησης έξ αλλου έτερων βασικών παραγωγικών κλάδων της έθνικης οικονομίας, ώς ή βιομηχανική και έξαργωγική δραστηριότης, έπειτας και αυτή την διεύρυνσην της νομιμοτικής κυκλοφορίας και γενικώτερων την διεύρυνσην των πιστωσών πρός τους βασικούς τούτους κλάδους.

'Η λειτούργιμη έντονος των παραγωγικών κλάδων της οικονομίας διά πιστωτικών κεφαλαίων και ή λαναποτίσης των δημημένων αυτής θανάτων λόγω της σημαντικής αδησίους της οικονομικής δραστηριότητος της χώρας, έν συνδυασμῷ πρός την διαπονή των έντονων αιτίας ταύτης πληθωρικών έπιδημίασεων έπι της κυκλοφορίας, έπειτας κατευθυντήριων γραφμάτων έν τη διακήσει της πιστωτικής κατά τό διαφρενόν έτες. Παραλήπτως έπειτας, ώς και κατά το παρελθόν, ή χρηματοποίησης είς διότιν εδυτέρων κλίμακα των έντονων της τραπεζικής αποταμιεύσεως σχηματιζόμενων διασεδίμων, τού 'Έκδοτικού' Ιδρύματος έπιφυλασσούσος είς τόπον τομέας, τάς πιστωτικάς ανάγκας των διόπιστων ή παρά ταίς έμπορικας τραπεζές την διανομήν αποταμιεύσις δέν ήδυναν πλήρως και έπαρκως νά θεραπεύση. Τό ίργον τούτο διηγούλην ήκ της άρχεως των παρά ταίς έμπορικοτες τραπεζαίς καταθέσουν.

Ούσιώδης έξ αλλου μεταβολή είς την κατανόμην κατά παραγωγικών κλάδων των πιστωτικών έπιλθε μετά την καθίερωσην των έπι προθεσμία διακανονιζόμενων είταγων, ήτις έπειταν είς τό ισαργωγικόν έμπριον της ίκανοποίησην των διανογκών του διανεύ προσφυγής είς την χρηματοδότησην την αυθήν ώς και κατά τό παρελθόν κλίμακα.

'Η τοιαύτη απέλευθερωσης κεφαλαιών, διηγούλημένων πρότερον είς σημαντικήν κλίμακα έκ του έκδοτικού προνομίου, έπειταν είς την πιστωτικήν την άναδιάρθρωσην του δύκου της κατά κλάδους πιστοδησίων της οικονομίας και τροφοδότησην είς εδυτέρων κλίμακα διά πιστωτικού κεφαλαίου των κλάδων οιτίνες κατ' άμεσον τρόπον άπαρχολονταί είς την παραγωγήν των άρχοδων, ώς ή γεωργία και ή βιομηχανία.

'Οφελούμενοι ίδιαιτέρως νά σημειώσωμεν διτι, παρά τό γεγονός διτι ή πιστωτική πολιτική διηγούται τά δρια της χρηματοδότησης πρός τόν σκοπόν διπώς έξαρσφατή τό παραποτήτον πιστωτικών κεφαλαίων των κλάδων οιτίνες κατ' άμεσον τρόπον άπαρχολονταί είς την παραγωγήν των άρχοδων, ώς ή γεωργία και ή βιομηχανία.

Κλάδους, εύρισκοντο διαρκώς έν ισορροπία και ένδος των υπό της γενικωτέρας νομιμοτικής πολιτικής διαγραφομένων δρίων.

Δέον έξ αλλου, νά τονισθή, έτι ή ψυχολογικός παράγων ύπηρξε κατά τό ληξαν έτος ίδιαιτέρως εύνοικώς και άκρως ίκανυπιετικός διά την νομιμοτικήν της χώρας έξελιξιν. 'Όχι μόνον ή συνεχής αδησίσ τών παρά Τραπέζαις καταθέσεων, ήτις είς ωρισμένα χρονικά σημεία ήτο ανωτέρα της διευρυνομένης νομιμοτικής κυκλοφορίας, αποτελεῖ φοινόμενον άναπτοτηκτού της αύξουσης η σημιτοσύνης πρός τό νόμιμον, άλλα και αυτή ή διαμόρφωσις του έπιπεδου τών τιμών, ώς έξειλιχθη άποτελεῖ έτεραν έτι περιστότερον ισχυράν άποδέειν τού εύμενον ψυχολογικού κλίματος έντος του διποίου συνετελέσθησαί ή νομιμοτικοί έξελιξις άσφαλτος άφηκεν άδικτους τούς σκοπούς και τάς έπιδιωξεις της άναπτοροσαρμογής. Τό διατηρούμενα ίντι περιθώρια, άτινα έπειτα ήτοι έπειτα ή δημιουργηθών διά της μεταβολής της συναλλαγματικής ιστομίας της δραχμής πρός έπι τευχινής έξαργωγικών σκοπών, προσέλκυσιν άδήλων πόρων και κεφαλαίων και πρός τόνωσιν γενικώτερον της οικονομικής δραστηριότητος της χώρας, βαίνουσιν άλλαν σταθεροποιούμενα, δημιουργούμενης ούτω νέας διά την έθνικήν οικονομίαν καταστάσεως ισορροπίας.

Είς την διατήρησην ούτην της άποστάσεως μεταβούν της άνδοντυ έποτερικού έπιπεδου τιμών και της έπελθουσής μεταβολής είς την συναλλαγματικήν ιστομίαν του νομίσματος συνετελέσται πλείστοι ήσοι σταθεροποιούται και παράγοντες, μεταβούν των διποίων ίδιαιτέραν κατέχει θέσην ή μηνθείς εύμενής ψυχολογικής παράγων.

Δέον άσαντως νά τονισθή διτι: διστική ίπηρξεν ή κατεύθυνσης της νομιμοτικής και πιστωτικής πολιτικής, όπως έξουδετερώση τόσαν τυχόν έκδηλωσιν πληθωρικής πιεσεως και προστατεύση τό έθνικον νόμισμα από άνωμάλους και άδικαιολογήτους διακυμάνσεις.

Πρός πραγμάτων διτι της πολιτικής ταύτης απανταν τά άπειδηλόμενα μέτρα είς διότιν τούς τυμεῖς έληφθησαν άδιστάκτως. 'Α δικαιολόγητοι αύξησεις των τιμών ύπό τον έμπορον, αύξησεις δηλαδή μή άφειλόμεναι είς υψηλότερον κόστος λόγω είσαγωγής με την νέαν τιμήν συναλλαγματος, απεκλείσθησαν. 'Απεκλείσθηση

σαν έπιστης οίσιδηποτε έπιδιωξεις πρός αύξησην είσοδημάτων μή άφειλόμεναι είς την αύξησην της παραγωγής και της παραγωγής κατά κόπτητος.

Τά μέτρα ταύτα απέδωκαν πλήρως χάρις είς την έπιδειχθείσαν κατανόησην έκ μέρους του έμπορικου κόσμου και γενικώτερον των συναλλασσομένων, οίτινες με πάσαν καλήν θέλησην προπημόσθησαν είς τόν έπιδηλόλμενα ή της άναπτοροσαρμογής μέτρα κεισινής. 'Εξ αλλου, ή θεσπισθείσα έλευθερία τών εισαγωγών ύστερης έσχεν ως άποτελεσμα τόν πλήρη και συνεχή έφοδησαν μέντης της άγρος είς άγαθα, τούθ οπέρ συνέδαλεν είς την δημιουργίαν δρών έλευθερού άνταγωνισμού, δυστις έσχεν άμεσον κρίνει ήτι αι δικαιούμενοι οίκονομίας, νά πλήξῃ, ής έδηλωσεν ήδη τούτο και ή Κυρδηρηνής, την κερδοσκοπικήν έκμετάλ λευσην της τιμής τού χρυσού έξα σφαλίζουν πάντοτε τήν πρέπουσεν άμαλότητα είς τόν τομέα αύτον.

Θεωρούμεν τέλος έπιδειλημένον νά τάνοισαμεν, διτι τό 'Έκδοτικον 'Ιδρυμα αίκολουθον σταθερόν κατεύθυνσιν είς την πολιτικήν του έπι τού χρυσού δέν θά διστάση, έφόσον κρίνει ήτι αι δικαιούμενοι οίκονομίας αύτού ήδη ήδυναντο νά δισκήσαν οίανθηπότε πάρε νεχηληπηκήν έπιδρασιν ήτι τής ύγιους δράσεως, συναλλακτικής κοι παραγωγικής, της έθνικης ήμων οίκονομίας, νά πλήξῃ, ής έδηλωσεν ήδη τούτο και ή Κυρδηρηνής, την κερδοσκοπικήν έκμετάλ λευσην της τιμής τού χρυσού έξα σφαλίζουν πάντοτε τήν πρέπουσεν άμαλότητα είς τόν τομέα αύτον.

Είς τό σημείον τούτο δέον ίδιαιτέρως νά τονισθή ή σημαντικός ρόλος τόν διποίον έπιαζεν είν προκειμένων ή διά τού Νόμου της άναπτοροσαρμογής συσταθείσα 'Επιπροπή έπειτε ήπουργόν, ήτις άπειδη κύριον δράσαν άποφασιστικών ρυθμίζον και κατευθύνον πρόδης και δικαίας λύσεις τά έπι της άναπτοροσαρμογής προκύπτων θέματα.

'Οφειλομεν νά έπαναλάθωμεν, διτι τό μέγεδος της νομιμοτικής κυκλοφορίας προσηρμόζετο έκειστο πρός τάς πραγματικάς άναγκας είς μέσα πληρωμής, τάς προκυπτούσαν ή της αύξησεως τό διγού τών συναλλαγών, ή δε έκροη τραπεζογραμματίων έπι τού 'Έκδοτικον 'Ιδρυματος, έξαιρεσει τής άγρος συναλλαγματος κοι της χρηματοδότησης της συγκεντρώσεως τών έγχωριών προϊόντων, έρρυθμίζετο πάντοτε ήπι τή δάσηι τού ρεύματος είσορθης τραπεζογραμματίων είς την Τράπεζαν της Έλλαδος. 'Επι πάσι δέ τούτοις ήχι μόνον άπετράπτη ή έκδοσις τραπεζογραμματίων διά δημοσιονομικάς άναγκας, ήλλ' άντιθέτω ήπειτεύχθη ή συστολή τά; κυκλοφορίας έπι της δημοσιονομικής λειτουργίας.

Τοιουτορόπως τό τραπεζογραμματίων τών δέκα χιλ. δρχη ήτανταλλασσεται μέ τραπεζογραμματίων δραχμών δέκα, τό τραπεζογραμματίων τών είκοσι κιλιάδων δραχμών θά ανταλλάσσεται μέ τραπεζογραμματίων δραχμών είκοσι.

Συνεπώς τά νέου τύπου τραπεζογραμματίων και κέρματα είναι ούσιαστικών ήπο πάσας πλευράς, ισοδύναμα πρός τά παλαιού τύπου, ή μόνη δέ έπελθουσα μεταβολής.

OVERSEAS SUPPLIERS & CO. INC.

SHIP-CHANDLERS EXPORTERS & IMPORTERS

I, KAIGAN DORI I CHOME
YOKOHAMA, JAPAN

All kinds of meats, poultry, fruits, fish, groceries,
vegetables & equipment for engine and deck.
Prompt delivery.

Cables: OVSUP Yokohama.
P.O.Box 18, Yokohama Japan—Tel. (2)3264

DIRECTOR : COSTAS PULEZOS

δολή είναι ή περικοπή τῶν τριών μηδενικῶν.

Διὰ τού ἀνωτέρω μέτρου σὺ μονούς πελασμού οικοκολυθρή αἱ συ. αλλαγαὶ ἄλλα καὶ ἡ ἀπὸ τῆς ἁντα-

προσαρμογῆς τῆς δραχμῆς ἀσφέ- μένη νέα περίοδος οἰκονομικῆς ἀνοδού εὑρίσκει πρακτικὴν ἐκδήλωσιν καθ' ὅσον ἡ διομαστικὴ ἀξία τοῦ νομίσματος θά είναι ἐ-

φερής ἀπηλλαγμένη τοῦ βάρους τῶν χιλιάδων, αἵτινες ὑπῆρχεν ἀπόρροια πληθωρικῶν καταστάσεων.

διευρύσεως τῆς νομισματικῆς κυ- κλοφορίας είχον ἔκδηλωθῇ ἐν τῇ Ἑλληνικῇ οἰκονομίᾳ πληθωρικαὶ πιέσεις.

Θά ἔδει πρὸς τούτοις νὰ ση- μειωθῇ, ὅτι ἡ νομισματικὴ κυκλοφορία ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τοῦ τρέχοντος ἑτού 1954 παρουσιάζει μείωσιν διὰ τῆς ὅποιας ὅχι μόνον ἔξουσιοτερούται ἐξ ὀλοκλήρου ἡ ἐποχικὴ αὐξησις τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου 1953 ἀλλ' ἔτι περιατέρω ἡ κυκλοφορία μειοῦται κατά δραχ. 22 δισεκ. Τοιουτοτρόπως τὸ ἐπίπεδον τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας, τὸ ὅποιον ὑψηλὴ ἐξ ἐποχικῶν λόγων μεταξὺ Νοεμβρίου καὶ Δεκεμβρίου 1953 καὶ τὰ δραχμάτα 330 δισεκατομμύρια καὶ ἀνήλθεν εἰς τὸ τέλος Δεκεμβρίου εἰς δραχμάτα 3.503 δισεκ., ὑποβιβάζεται εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς Μαρτίου 1954 εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν δραχμῶν 3.151 δισεκ., κατόπιν τῆς συστολῆς τῆς κυκλοφορίας κατὰ δραχμάτα 352 δισεκατομμύρια, ἥτοι κατὰ ποσὸν μεγαλύτερον τῆς ἐποχικῆς αὐξησεως τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου.

Οφείλομεν ἐξ ἄλλου ίδιαιτέ- ρως νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὸ γεγο- νός, ὅτι ἡ νομισματικὴ κυκλοφορία καλύπτεται νῦν κατὰ ποσοστὸν 120% περίπου ἀπὸ τὸ συναλλαγματικὸν καὶ εἰς χρυσὸν ἀπόθεμα τῆς Τραπέζης, ἐνῷ κατὰ τὰ τελευταῖα προπολεμικὰ ἐπὶ τὸ κάλυμμα τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας, δὲν ὑπερέβα- νε τὸ ποσοστὸν 50%.

Ἐξεταζομένης, ἐξ ἄλλου, τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας εἰς τιμαριθμικά δραχμάτα τοῦ ἑ- τού 1938, κατόπιν ἀναγγεγής ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ τιμαρίθμου χονδρι- κῆς πωλήσεως, διαπιστούμενον ὅτι αὔτη ἀντιπροσωπεύει πρὸς τὸ ἐπίπεδον τῶν τιμῶν τὸ ὅποιον θὰ ὥφελε νὰ είχε σιαμορφωθῆ, ἐάν συνεπεία τῆς

Κυκλοφορία—τιμαὶ

ριας καὶ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν τιμῶν ἀπεικονίζει ὁ κάτωθι πί- ναξ, βάσει τοῦ διποίου θέλουσι

περιατέρω διατυπωθῆ εἰδικώτεραι παρατηρήσεις ἐπὶ τῆς νομισματι- κῆς ἀξελίξεως τῆς χώρας.

Ἐξέλιξις τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν τιμαρίθμων ἀκριβείας ζωῆς καὶ χονδρικῆς πωλήσεως κατὰ τὸ ἔτος 1953

ΜΗΝΕΣ

	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ τέλους ἑκάστου μηνὸς	ΠΙΜΑΡΙΘΜΟΙ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ					
		1938	1938	1938	1938	1938	1938
1952 Δεκέμβριος	2.475,9	—	357,9	—	391,7	—	
1953 Ιανουάριος	2.366,3	-4,4%	360,7	+0,8%	392,4	+0,2%	
Φεβρουάριος	2.340,6	-1,1%	358,9	-0,5%	391,6	-0,2%	
Μάρτιος	2.414,2	+3,1%	364,9	+1,7%	387,7	-1 %	
Απρίλιος	2.475,6	+2,5%	366	+0,3%	404,7	+4,4%	
Μάϊος	2.352,9	-5 %	375,4	+2,6%	441,1	+7,9%	
Ιούνιος	2.327,8	-1,1%	393,4	+5,8%	475,7	+7,8%	
Συνολικὴ μεταβολὴ α' ἔξαμηνου.	— 148,1	-6 %	+ 35,5	+ 9,9%	+ 84	+ 21,4%	
1953 Ιούλιος	2.535,7	+8,9%	402,3	+2,3%	488,7	+2,7%	
Αὔγουστος	2.768,8	+9,2%	412,8	+2,6%	502,6	+2,8%	
Σεπτέμβριος	2.970,9	+7,3%	422,1	+2,3%	504	+0,3%	
'Οκτωβρίος	3.140,8	+5,7%	421,9	-0,05%	506,2	+0,4%	
Νοέμβριος	3.172,8	+1 %	425	+0,7%	501,8	-0,9%	
Δεκέμβριος	3.503	+10,4%	433,8	+2,1%	501,6	-0,04%	
Συνολικὴ μεταβολὴ β' ἔξαμηνου.	+ 1.175,2	+50,5%	+ 40,4	+ 10,3%	+ 25,9	+ 5,4%	
Συνολικὴ μεταβολὴ δόλαρίου τοῦ ἔτους	+ 1.027,1	+41,5%	+ 75,9	+ 21,2%	+ 109,9	+ 28,1%	
Συνολικὴ μεταβολὴ ἔννεαμηνου ἀπὸ τῆς ἀναπροσαρμογῆς	+ 1.088,8	+45,1%	+ 68,9	+ 18,9%	+ 113,9	+ 29,4%	
1) 10 περίπου τοῦ ποσοστοῦ τῆς αὔξησεως τῆς νομισματικῆς κυ- κλοφορίας.							
Οι ἀνωτέρω δύνειν ἀριθμοὶ καὶ διερευνήσεις ἐπιτραπέωνται τὴν ὁ- αὐτοπωλεῖσαν ἥδη ἀποφινήν, καθ' ἣν ἡ αὐξησις τῶν μέσων πληρωμῆς δημοκόλυνε τὴν πραγματοποίησιν τῶν συναλλαγῶν διενεργουμένων πρὸς ψήφιστέρας τιμᾶς, ἐνῷ ταύ- τοχρόνῳ ἔνεκα τῆς αὔξησεως τοῦ φυσικοῦ δύκου τῶν συναλλαγῶν καὶ τοῦ πραγματικοῦ ἔθνικον ει- σοδήματος τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας ἀ- περφράτο κανονικῶς ὑπὸ τῆς οἰ- κονομίας.							
Τοὺς λόγους ἔνεκα τῶν δύ- ποιών τὸ ἐπίπεδον τῶν τιμῶν διετηρήθη, παρὸτι τὴν λαβούσαν χώραν δύνον, εἰς ἐπίπεδον ὑπο- λειπούντων σημαντικῶς τόσον τοῦ αὐξηθέντος μεγέθους τῆς νομι- σματικῆς κυκλοφορίας, ὃσον καὶ τῆς ἀναλογίας τῆς συναλλαγματι- κῆς ἀναπροσαρμογῆς ἔχεθέσαμεν ἥδη ἀνωτέρω. Οφείλομεν ἔνταῦθα νὰ ὑπογραμμίσωμεν διτὶ δὲ μετρητικὸς παράγων, ἡ πλήρης δη- λονότι ἐπάρκεια κυκλοφορούντων ἀ- γαθῶν, ἀφ' ἐνὸς λόγῳ τῆς ἡδη- μένης ἐγχωρίου παραγωγῆς ἀφ' ἐτέρου δὲ λόγῳ τῆς καθιερωθεί- σης ἐλευθερίας τῶν εἰσαγωγῶν, ἔβαρυνεν ιδιαίτερως πρὸς συγκρά- τησιν καὶ συμπίεσιν τοῦ γενικοῦ ἐπιπέδου τῶν τιμῶν. Τοιουτοτρό- πιας ἡ ισορροπία μεταξὺ νομισμα- τικῆς κυκλοφορίας, δύκου παρα- γωγῆς — πραγματικοῦ ἔθνικον εισοδήματος — καὶ δύκου εἰσαγω- γῶν ἐπραγματοποίηθη τελικῶς ἐ- πὶ κατωτέρω ἐπιπέδων τιμῶν, ἐν							

Πρώτη καὶ θαυματικὴ διαπίστω- σις, ἥτις προκύπτει ἐκ τῆς συγ- κριτικῆς διερευνήσεως τῶν ἀνωτέ- ρων ἀριθμῶν, είναι διτὶ ἡ ἀνοδός τῶν τιμῶν ὑπολείπεται οὐσιωδῶς τῆς ἐπελθούντης διευρύσεως τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας. Τὸ σύνολον τῶν ἐν κυκλοφορίᾳ τραπε- ζογραμμάτων αὐξάνεται διαρ- κούντος τοῦ ἔτους 1953 κατὰ δραχ. 1.027,1 δισεκ., ἥτοι κα- τὰ 41,5% ἐνῷ εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν τιμῶν σημειοῦνται ἀνοδοὶ ἐκ- φραζομένη διὰ μὲν τοῦ τιμαρί- θμου χονδρικῆς πωλήσεως κατὰ 28,1%, δὲ δὲ τοῦ τιμαρίθμου

ἀκριβείας ζωῆς κατὰ 21,2%.

Τοιουτοτρόπως παρατηρεῖται διτὶ, ἐνῷ ἡ νομισματικὴ κυκλοφο- ρία μειοῦται κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1953 κατὰ ποσοστὸν 6% ἀντιθέτως ἐπέρχεται αὐξησις εἰς τὸν τιμαρίθμον κόστους ζωῆς κα- τὰ 9,9% καὶ εἰς τὸν τιμαρίθμον χονδρικῆς πωλήσεως κατὰ 21,4%.

Ἐάν δὲ ἔξετασθῇ τὸ πρῶτον μετηνομάσθητον τρίμηνον 'Α πριλίου — 'Ιουνίου 1953 διαπι- στούμενοι μείωσις τῆς νομισματι- κῆς κυκλοφορίας κατὰ 3,6%, ἐν- ἀντιθέσει πρὸς τὴν αὐξησιν τοῦ τιμαρίθμου κόστους ζωῆς κατὰ 7, 8% καὶ τοῦ τιμαρίθμου χονδρικῆς πωλήσεως κατὰ 22,7%.

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ἀνω- τέρω κίνησιν, διαπιστοῦται διτὶ κατὰ τὸ β' ἔξαμηνον τοῦ 1953 ἐπὶ αὐξησις τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας ἀνελθούσης εἰς 50, 5% ἡ αὐξησις τοῦ μὲν τιμαρίθμου κόστους ζωῆς περιορίζεται εἰς 10, 3%, τοῦ δὲ τιμαρίθμου χονδρικῆς πωλήσεως εἰς 5,4%, ἥτοι εἰς τὸ

TODD SHIPYARDS CORPORATION

I BROADWAY NEW YORK 4—CABLE: ROBIN - NEW YORK

Complete Shipyard Service
and Drydocks

Also MOBILE Service for Ships
at Anchor or Dockside

NEW YORK • BROOKLYN • HOBOKEN • NEW ORLEANS
GALVESTON • HOUSTON • LOS ANGELES • SANFRANCISCO
ALAMEDA • SEATTLE • BARRANQUILLA • LONDON

δύν χρόνον τὸ μέγεθος τοῦ ἔθνικοῦ εἰσοδήματος καὶ γενικῶς ὁ σύγκος τῶν συναλλαγῶν διεμορφώθησαν εἰς ἐπίπεδα σημαντικῶς ἀ-

νώτερα τῶν προπολεμικῶν. Κοι
άπό τῆς πλευρᾶς ὅθεν αὐτῆς ἡ
νομισματικὴ κυκλοφορία δέου
νὰ θεωρηθῇ ως διακυμανομένη

έντὸς τῶν κανονικῶν ὄρίων τῶν καθορζομένων ἐκ τοῦ ποσοτικοῦ αὐτῆς μεγέθους ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν κυκλοφοριακὴν ταχύτητα.

Πιστώσεις

Τήν έξελιξιν της δασκηθείσης πιστωτικής πολιτικής απεικονίζει ο κατεβατικός πίναξ δεικνύων τό συνολικόν μέ-

γεθος ὡς κατί τὴν κατά κλάδους | 1953 ἐν συγκρισεί πούδ τὴν 31 Δε-
τραπέζικην χρηματοδότησιν τῆς οἰ- | κεμβρίου 1952.

Τραπεζική χρηματοδότησης

(Εἰς διοεκ. δραγμῶν)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙΑ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ	Γενικών σύνολον Χρηματοδότησεως		'Ανάλυσις χρήματος πιστώσεως			
	Διάτ. κτενοδατίου τῆς Γραμμής της 'Ελλάδος και έκ. τῶν λογισμών προστέλλον	'Απ. εύθετας πορά τρα- πέζης της 'Ελλάδος και μέρω λογισμών πρα- τελλών διά. κεφαλαιών προτ. 'Ελλάδος	Δεκ. 1952	Δεκ. 1953	Δεκ. 1952	Δεκ. 1953
	ΔΕΚ. 1952	ΔΕΚ. 1953	ΔΕΚ. 1952	ΔΕΚ. 1953	ΔΕΚ. 1952	ΔΕΚ. 1953
Βιομηχανία	1.009	1.457	269	525	740	932
Έμποριον ἐν γένει	894	980	231	196	663	784
Αναπροεξόφλησις χαρτοφυλακίου						
Τραπεζών	—	—	87	1	—87	—1
Σύνολον α'	1.903	2.437	587	722	1.316	1.715
Καπνεμπόριον	445	335	400	254	45	81
Βιοτεχνία	42	49	36	41	6	8
Σύνολον β'	2.390	2.821	1.023	1.017	1367	1.804
Άγροτική πίστις	1.846	1.991	1.530	1.842	316	149
Συγκέντρωσις γεωργ. προϊόντων	707	668	666	541	41	127
Κτηματική πίστις	217	249	173	186	44	63
Καταναλωτικοί συνεταιρισμοί	46	45	41	41	5	4
Διάφοροι	222	204	168	169	54	35
Σύνολον	5.428	5.978	3.601	3.796	1.827	2.182

Σημ. Εις τάς πρός την βιομηχανίαν πιστώσεις περιλαμβάνονται και αἱ προεξοφλήσεις ἐμπορικῶν γραμματίων τῶν βιομηχανῶν ὡς καὶ αἱ πρός συγκοινωνιάς καὶ ἡλεκτρικᾶς ἐπιχειρήσεις πιστώσεις.

Τά δεδομένα τοῦ ἀνωτέρω πίνακος δημιουργοῦσιν εἰς τὴν διαιτόπωσιν τῶν κάτωθι παρατηρήσεων:

- Τό σύνολον των πιστώσεων πρός την ολοκυρίαν παρουσιάζει αδέσποτα δρχ. 5.428 δισεκ. της 31.12. 52 εἰς δρχ. 5.978 δισεκ. της 31.12. 53. Ή αθανάσιον χώρων αιδημασίας ἀνέργετας εἰς δρχ. 550 δισεκ., μήτοι εἰς ποσοστόν 10%.

Τά κεφάλαια πρός διεύρυνσιν τῆς χρηματοδότησεως κατά τὸ ἀκαθέρω ποσόν ἀνέρχονται ἐκ τοῦ ἑκδοτικοῦ προνομίου κατά δρχ. 195 δισεκ., ήτοι κατά τὰ 35% τοῦ συνόλου, ἐκ τῶν διδόν οὐδὲ διαθεοίμων τῶν λοιπῶν τραπέζων κατά δρχ. 355 δισεκ., ήτοι κατά 65%.

2. Ειδικότερον ή διαπιστωμένη αξίης της πιστοδοσίας άφορε τών κυρίων κλάδων την βιομηχανίαν και τήν γεωργίαν. Τό αύτον τών πρός τούς δύο τούτους κλάδους πιστώσεων ανδένται έντος τού 1953 κατά δρχ. 593 διοικ. "Αντιθέτως είτε τα μέγεθος τής χρηματοδοσίας τών λοιπών κλάδων έπερχεται σε τη συνάλογο κατά το 1953 μείωσις.

1955 μετάστις.
3. Αι βιομηχανικαι πιστωσίες αδένονται διαρκούντος τοῦ έτους κατά δρχ. 448 δισεκ. Έν τῶν δημοιών 256 δισεκ. προέρχονται ἐκ τοῦ ἐκδυτικοῦ προνομίου καὶ ἔχοργηθησαν ὑπὸ τῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν καὶ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἐκ δραχ. 192 δισεκ. ἔχοργηθή σε υπὸ τῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν.

"Η διεύρυνσις αυτή των πιστώσεων πεζών Δημοκρατικών είναι τόνισια πρός την βιουμχαίναν ήστον άναγκα και υπήρξεν δικρας Δημοτελεοματική, συμβαλλουσαν εις την κινητοποίησην και διασπόλισην του βιουμανικού είναι, ωπρας κυρίος παρεγγυών οι αιμορφώσεως ενδικτικών έπιπλών τιμών και έπομένων άπό της Δημόψεως αυτής η πιστωτική πολιτική έπειτα σιά της διεύρυνσεως τών πρός την γεωργίαν πιστώσεων την έκπτωσην των καλεντέρων. Ισορροπία-

πιστοποιούν την παραγωγικότητα της ηδημένης πιστοδοτήσεως πρὸς τὸν βασικὸν τοῦτον κλάδον τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας.

4. Αι χορηγήσεις πρός τὴν γεωργικὴν οἰκονομίαν απέδιναν ἐπίσης κατά τὸ λῆξαν Ἔτος. Ἡ αὐδέσις αὐτὴ διέρχεται εἰς δρχ. 145 δισεκ. Σημειώθηται δὲ ὅτι ὑπὸ τοῦ Ἐθνικοῦ 'Ιδρύματος διελέθησαν κατά τὸ Ἔτος 1953 πρός χρηματοδότηριν τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης δρχ. 312 δισεκ. πέραν τῶν που ἦσαν 1952, ἐνῷ ἀντιθέτως ἐμειούντο τὰ διατελέσθαντα ἐξ ίδιων διαθεσίμων τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης κεφάλαια κατά δρχ. 167 δισεκ.

"Η διεύρυνσις τῶν πρὸς τὴν γεωργίαν πιστώσεων, αἵτινες συμβάλλουσιν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ Ἑπτάνησου καλλιεργητικοῦ προγράμματος, ουδέποτε μάλιστα πρὸς τὰς ἐξαιρετικὰς ἐπιτεύξεις εἰς τὸν τόμον τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς κα-

τον τόπον της παραγωγής, παραγωγής, κατά τό λήξιαν έτος. "Ο παταραχίκος δύσις τα λάδιας της έθνικης οικονομίας ένισχυθεί κατά τό περιθών και θέλει έξακολουθήση ένισχυμένος και εις τό μελλον, δεδμένους δυνος ζτι διά τό διότε μεγαλύτερας απόδοσεως αστοῦ, έκτος τής διαπολιθεως τῶν ἔχαγωγικῶν δυνατοτήτων τῆς χώρας, δι' ὃν αὖτε πορίζεται ξένον συναλλαγμα, τίθενται εἰς κυκλοφορίαν βασικά καταναλωτικά ἀγαθά.

Η ελληνική γεωργία διά τῶν ἀφθονωτέρων προϊόντων της, τὰ διόπτα παρήγαγε κατά τό διαρρεόσαν έτος, ὅπηρε κύριος παράγων διαμορφώσας ευνοϊκωτέρων ἐπιπέδων την πατέων και ἐπομένους ἀπό τής απόμεινες αστηρίς ή πιστωτική πολιτική

πέντε χρόνια διά της διευρύνσεως τῶν πόλεων τῆν γεωργίαιν πιστώσεων τὴν ἔξασθλίσιν καλύτερας Ισορροπίας τοῦ ἐπικέδου τῶν τιμῶν.

5. Διὰ τὴν μέσον τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης καὶ αἱ οἰκίες ὅποι τοῦ Ἐκδοτικοῦ Ἰδρύματος χρηματοδότησιν τὴν συγκεντρώσεως δάλων τὴν ιδιοπών γεωργικῶν ψροῖδντων, πλὴν τῶν οιτηρῶν, διετέθησαν κατά τὸ

διαρρέουσαν έτος, ώς καὶ κατά τὸ παρελθόν, ἵκανα κεφαλία. Αῆγοντος ἐν τούτοις τοῦ έπου, διαπιστώνται δι τοῦ σωματικῶν διατείμενον ἐκ τοῦ ἔκδοτον προνομίου διά τοὺς ἀνωτέρους ὀκοπούς ποσδὴ εἶναι κατώτερον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον έπος κατά δρχ. 125 διεκ.

· Η χρηματοδότησις τῆς συγκεντρώσεως τῶν σιτηρῶν διενεργεῖται διά τοῦ Λογαριασμοῦ · Εφόδιων τοῦ Δημοσίου καὶ δὲν περιλαμβάνεται

έπομενως εις τους άνωτέρω αέριθμοδος. Διά την συγχρόνων τών σιτηρῶν διετέθησαν από τοῦ Ιουλίου 1953 μέχρι τέλους Φεβρουαρίου 1954 δρχ. 1005,8 δισεκ. Ούχ ήππον καὶ τὸ ὑπόλοιπον τοιωτῆς χρηματοδοτήσεως ὀποιωδέσσει, κατόπιν διαθέσεως τοῦ οίτου, ομηρικώτατα πειριορισθέντος ἐντὸς τοῦ Μαρτίου 1954 εἰς δρχ. 231 δισεκ. περίπου.

6. Αι πιστώσεις πρός τό έμποριον ένα γένει παρουσιάζουν αδέησην κατά δρχ. 86 δισεκ. περίπου, ήτις δινηπρωσεπέντε αδέησην τῶν πιστώσεων πρός τό έξαγωγικὸν έμποριον. Ἡ πολιτικὴ τοῦ Ἐκδοτικοῦ Ἰδρύματος ἀποδέπτει ιδιαιτερῶς εἰς τὴν ἔνσχωσιν τοῦ ἔξαγωγικοῦ έμπορου διά τῆς Ικανοποιήσεως τῶν πιστωτικῶν ὄποιον διηγεῖται, καθόδην δ τομένος οὗτος ἀναπτυσσόμενος ψυχαθλίει εἰς τὴν αδέησην τῶν ἐνεργητικῶν πώρων τοῦ ἔμπορικοῦ ιδρύματος καὶ εἰς τὴν αδέησην τῆς παραγωγικῆς δράσεως τῶν κλάδων τῆς Ἐθνικῆς οἰκονομίας, ὡς τὰ προσλόγα προσφέρονται διά τὴν ἔξαγωγήν.

"Οσσον δάφορχε εἰς τὴν χρηματοδότησιν τῶν λοιπῶν κατεγγοίλων τῶν ἐμπορικῶν κλάδων, ή διαπιστωμένη αὐθησία προειδοποιεῖ τὸν διαπλειστικὸν ἔκ των διασιτάνων τῶν ἐμπορικῶν τραπεζῶν, ἐν οἷς θεωρεῖται πρὸς τὴν χρηματοδότησιν ἔκ κεφαλαίων τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος πρὸς τοὺς κλάδους τούτους, ήτις ἡ μειωθεὶς κατά τὸ ἔπος τοῦ

7. Μελανις οδηγώντος διεπιπτούσαι είς τάς συνολικάς χορηγήσεις πρός τό καπινεμπόριον αἵτινες περιορίζονται εἰς τό τέλος τοῦ ἑτού 1953 ἐν συγκρίσει πρός τό τέλος τοῦ προηγουμένου ἑτού κατά ποσού δρχ-
110 δισεκ. Εἰδικότερον δὲ ἡ μελανις τῶν ἐκ τοῦ Ἑδωκόντιου προνομίου πρός τό καπινεμπόριον χορηγήματα πιστόδεσμοι διέρχεται εἰς δρχ. 146 δισεκ., παρά τό γεγονός διτοῦ δόμους της ποιαντής χρηματοδότησεως κατά τοῦ 1953 δέν υπελείσθη τοῦ ὅπου τῆς χρηματοδότησεως τοῦ προηγουμένου ἑτού 1952 (ἀνάτομα) ἐπίπεδον χορηγήσεων : 1953 = δρχ. 499 δισεκ., 1952 = δρχ. 501 δισεκ.). Ἡ ζωηρότης τῆς ἔξαγωγικῆς κινήσεως εἰς τά καπινά, ἥτις ἐπηκολούθησε τῆς ἀναπτυξιαρχίης, είναι δὲ λόγος ἱκετικού δόμοιος ἐπῆλθεν ἡ ταχεία ρευστοποίησις τοῦ μεγάλου μέρους τῆς χρηματοδότησεως πρός τό καπινεμπόριον.

8. Αι παρά τραπέζαις καταθέτουσιν παρουσίασίουν κατά τό λήξην ήτος αδείχνουν έ δραχ. 1.008 δισεκ., έις δρ. 570 δισεκ. αντιπροσωπεύουσιν αδηνούς καταθέλλουσιν παρά τάς έμπορικας τραπέζαις, ένα τό υπόλοιπον έ δρχ. 438 δισεκ. αφορᾶ εἰς τοὺς λοιποὺς πιστωτικοὺς ὄγκους γνωμονισμούς (Άγροτική Τράπεζα, Κτηματική Τράπεζα, Τράπεζαν Μετοχικού Ταμείου Σπρατού, Ταχυδρόμων Ταμείου Ηπείρου, Ταμείων Παραποταμών καὶ Δασείων).

Αποτελεῖ γεγονός έξαιρετικής ισουσταίτης ή κατά το λήξιν Εποχής διαπιστωμένης αδησίας των καταθέσεων. Τό μέγεθος της έπειδην η αύξησης είναι περίπου ίσοδύναμων πρός την αδησίαν της νομιμοποιητικής κυκλοφορίας, άν τιμήσεις πρός τό έτος 1952 κατά το οποίον η αδησία των καταθέσεων διπλαριστεί πάνω το 1/4 της αδησίας της νομιμοποιητικής κυκλοφορίας. Ή σηματίζει δη της τοιαύτης διαπιστώσεως έπαυξάνεται έπι τού λόγου ότι η έντονος αδησητική κίνησης καταθέσεων ξεκλόπαται μετά την συναλλαγματική άναπροσαρμογήν. Τούτο δεικνύει ότι έπι της συναλλαγματικής μεταρρυθμίσεως άπειραν τόνωσις της έμπιστοσύνης πρός την ζωτερικήν οικονομικήν σταθερότηταν καί πρός το ένδικον νομίσμα, με άποτέλεσμα την αδεύονταν είλροήν των τραπεζογραμματών τού Εκδοτικού Ίδρυματος υπό μορφήν καταθέσεων είς τάς έμπορικάς τράπεζές.

“Οφείλουμεν νά ξέρωμεν την σημαίαν της διαποστώσεως ταύτης. Η πολιτισμογρία νέων καταθέσεων ένδυναμωνει την λειτουργία του τραπεζικού συστήματος, αδένει τάς δυνατότητας χρηματοδοτήσεως της οικονομίας και διπλάσει την “Εκδόσιαν” Ιδρυμα από πεισές δυναμένας εγκέλιους πληθυρικών χαρακτήρα.

Εκ της τοιωτής αναπτύξεως της αισικής αποταμεύσεως μέλει ένοιχηρη ακάριον λόγον ή άναπτυξίς της οικονομίας, το οποίο δύναται να γίνεται μέσω της παρατάξεως της καταθέσεων έξαρται ή έπι έγκινον νομισματικών πατοτεκνών θέσεων δημιουργούντων

και πιστωτικών ρά�εων επιλυτής του
πιστωτικού προβλήματος.

Το χρεωστικός άπολοπον τού παρά τη Τραπέζη της 'Ελλάδος λογαριασμού τού Δημοσίου 'Συγκέντρων' Έρδων και Πληρωμών' ανέρχεται κατά την 31.12.53 εἰς δρχ. 2.562,5 δισεκ. Έναντι δρχ. 3.229 δισεκ. της 31.12.52, ήτοι παρουσιάζει μείωσην κατά 666,5 δισεκ. Η μείωσις αυτή δρειτερά κατά μέρη δρχ. 608,7 δισεκ. εἰς μεταφοράν ἐκ του εἰς δραχμάς πιστωτικού άπολοπον του λογαριασμού της Εμπειρικής βοήθειας πρός καθύψιν τού πλειέματος παλαιοτέρων χρήσεων ού κρατικού προθυπολογισμού, κατά 4 δρχ. 57,8 δισεκ.

