

NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1952

Αρ. Φύλλου 417/176



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ 10'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 417/176

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1952

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ό απολογισμός

Κυβερνητική προσωπικότης, ήτις, άνεκαθεν, μὲ στοργικὸν ἐνδιαφέρον, πολεάκτως διαδηλωθέν, παρηκολούθησε καὶ συνέβαινεν εἰς τὴν ἐπίλυσιν πολλῶν ἐκ τῶν προβλημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, μᾶς ἐλέγε ποὺ ἡμερών: «Ἡ κύρωσις ἀπὸ τὴν Βουλὴν τῶν γνωστῶν φορολογικῶν διευκολύνσεων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας καὶ ἡ δοθεῖσα μέχρι τοῦ 1955 παράτασις διὰ τὸ παρακράτημα συμπληρώνων τὴν ἐπίδειχθεῖσαν ἀπὸ τὴν παρατίθεσαν Κυβέρνησιν μέριμναν διὰ τὰ πράγματα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

«Θά ἔπειτεν ίσως καὶ ἄλλα μέτρα, ἐνίσχυτικὰ τῆς ναυτιλίας προστασίας διὰ ληφθούν κατὰ τὸ 12μηνον διάστημα τῆς παραμονῆς τῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν ἀρχήν. Οφείλω νὰ ὁμολογήσω, ὅτι ἡ πρωτοβουλία ἀπὸ μέρους τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργίου, ὄλλα καὶ αὐτῶν τῶν ἀμετέρων ἐνδιαφερομένων ναυτιλιακῶν κυκλών ἡτο καπτανούσας καθυστερημένην. Ο κυβερνητικὸς πάντως ἀπολογισμὸς εἰς τὴν μέριμναν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας δὲν εἶνε ἄμειρος ἐνδιαφεροντος.

«Τρία καίρια ζητήματα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ — ἐμπόδια δυσυπέρβλητα διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀνάττειν — τὸ φορολογικόν, τὸ τοῦ παρακράτημας καὶ τὸ τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἐπελύθησαν ὄριστικῶς καὶ κατὰ τὸν καλύτερον δυνατόν τρόπον.

«Δέγκοντας ποτὲ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος τοῦ τὸ ἔλληνικον ναυτικὸν κεφαλαιον, ὅπερ ὑπὸ ξένας τῷρα σημαίας ἔχει καλύψει τὴν δραστηριότητά του.

«Αἱ ναυτικαὶ ἐπίσης σχολαί, τῶν ὅποιων ἡ λειτουργία ἐλπίζω ὅτι δὲν δὴ χρονίστη πέραν τοῦ ἔτους, θὰ δημιουργήσουν σὺν τῷ χρόνῳ τὰ καλῶς κατηρισμένα στελέχη τοῦ Ε.Ν. Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἔχουν σύτῳ τοὺς ικανούς συνεργάτας τῶν ἀξιωματικούς, χάρις εἰς τὴν ληφθεῖσαν κρατικὴν μέριμναν.

«Ἐξ ὄσων δύναμαι νὰ γνωρίζω, τὰ κύρια σιτήματα τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐπάνοδον τῶν πλοίων τῶν εἰς τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον ἔχουν τύχει ικανοποιητικῆς πως ἐπιλύσεως. Ούτω ἡ ἀπόλυτος ἐλευθερία διὰ τὴν ἐκποίησιν εἰς ζένους καὶ τὴν ὑποθήκευσιν ὑπὲρ ἀλλοδαπῶν τῶν ἐγγραφομένων τὸ πρότον εἰς τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον σκαφῶν, νόμῳ ἔχει ὅδη γενικότητα. Ή νέα φορολογία τῶν κερδῶν τῶν πλοίων ἐνίσχυει τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως. Χαμηλὸν πληρώνει φόρον, ἀνάλογον πρὸς τὰ ἔσοδά της. Ἔπι πλέον διὰ τῶν προσφάτων φυσιοθετῶν μέτρων ἀπτηλάγησαν αἱ ἐπιχειρήσεις καὶ ἄλλων φορολογικῶν ἐπιβαρύσεων, αἵτινες δικαίως ἔθεωροῦντο ὡς ἀναστεκτικὰ τῆς ναυτιλίας μας ἀνταπτεῖσαν.

«Ἀπομένει τὸ αἴτημα τῆς μὴ ὁνομαστικοποιήσεως τῶν τέτλων τῶν ἀνωνύμων ναυτικῶν ἐταίρων, τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ποσοστοῦ τῶν εἰσφορῶν εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, καθὼς καὶ τινὰ δευτερεύουσας ὅλως σημασίας διοικητικῆς μορφής ζητήματα. Είμαι πεπεισμένος, ὅτι καὶ αὐτῶν θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐπίλυσις, ἔφοστον, δημοσίως, οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιδείξουν τὴν δέουσαν κατανόησιν ἐπὶ τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης, ὅπως ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐπαναποκτήσῃ τὴν προπολεμικὴν τῆς τούλαχιστον δύναμιν.

«Τὸ Κράτος ἐπετέλεσεν, ἔστω καὶ ἀργά, καὶ θὰ ἐπιτελέσθη, ἐλπίζω, καὶ εἰς τὸ μέλλον τὸ καθῆκον του ἔναντι τοῦ ἔθνικον πλοίου. Παραδεχόμασι, διὰ τολλάς σφάλματα διεπράχθησαν εἰς τὸ παρελθόν, ἀτίνας καὶ ἐκλόνισαν τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου. Τώρα, δημοσίως, ὅλη ἡ καλὴ θέλησις ὑπάρχει — καὶ τούτῳ ἀπεδείχθη ἐκ τῶν πραγμάτων — διὰ νὸς διορθωθούν τὰ κακῶς κείμενα. Οἱ ἐφοπλισταὶ καλοῦνται νὰ ἐνισχύσουν τὴν καταληθεύσαν ὑπὲρ τῆς Κυβερνήσεως προσπάθειαν, ἵνα διορθωθῇ ἡ κρατικὴ μέριμνα ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ ἐπάνοδος ἀρχίσῃ νὰ καθίσταται πλέον πραγματικότης.

«Καμμία δικαιολογία δὲν θὰ εὐσταθήσῃ εἰς τὸ μέλλον, ἀν τὸ κεφαλαιον ἐπιμείνει εἰς τὴν φυγὴν του, καθ' ἣν στιγμὴν ἡ ἐντεύθην κατανόησις τοῦ συνόλου τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως δημιουργεῖ δλας τὰς προϋποθέσεις στοργικῆς διαχειρίσεως τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως».

Τέ: ἀνωτέρω ἀποτελούν σύντομον περίληψιν τῆς μακρᾶς μας συνομιλίας μὲ τὸν ἐγνωμένον ἐνδιαφέροντος διὰ τὰ ναυτιλιακὰ μας πράγ-

ματα κυβερνητικὸν παράγοντα. Ἐλπίζουμεν ἡ ἀρχαίμενη προσπάθεια τῆς ἐπιλύσεως τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας νὰ συνεχισθῇ καὶ ἀπὸ τὴν νέαν Κυβέρνησιν, ποὺ θὰ προελθῃ ἐκ τῶν ἐκλογῶν τοῦ προσεχοῦ μηνὸς.

Υφίστανται δόμας καὶ ὡρισμένα ἄλλα προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐπάνοδον. Περὶ αὐτῶν ἐν καρῷ θὰ ἀσχοληθοῦν αἱ στήλαι αὐταῖς.

Ο κ. Κρασαδάκης

«Οπως ἀκριβῶς τὸ προεβλέψαμεν. Ἀποχωρεῖ ὁ κ. Κρασαδάκης τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἀσπίλος καὶ ὁμολογοῦντος! Ο ἀπολογισμὸς τοῦ ἔργου του ἡμπορεί νὰ συνοψισθῇ εἰς τὸ: «Ἡλθόν, εἰδόν καὶ ἀπῆλθον». Τὰ πολλὰ ζητήματα, ποὺ ἀνέμενον ἀπὸ μακρού τὴν ὑπουργικὴν παρέμβασιν διὰ τὴν ἐπίλυσίν των καὶ τὰ σύνασσα ὀνειρόσαν κατά τὰ δύο τελευταῖς ἡτο, ὅλα καταλείπονται ἀπὸ τὸν κ. Κρασαδάκην ἄλιτα. Ἡ προσπάθεια του ἀκριβῶς ἐνέκειτο εἰς τὴν ἀποφυγὴν πάσης ἀναιμίεως εἰς ὑπόθεσεις, δικαίας μὲν καὶ ἐπειγούσης μορφῆς, αἵτινες, δημοσίως, θὰ ἀδύναντο νὰ διεγίρουν τὸν βόρειον τῆς ἀντιπολιτευόμενων εἰς τὴν Βουλὴν καὶ τὸν Τύπον, νὰ προκάλεσουν τὴν σύγκρουσιν συμφερόντων τάξεων, ἐπαγγελματικῶν ὄργανώσεων ἡ καὶ ἀτόμων καὶ να φέρουν σύτω, ἔστω καὶ πρὸ της στιγμῆς, τὸν κ. Κρασαδάκην εἰς τὸ προσκήνιον τῆς κυβερνητικῆς δραστηριότητος. Αὐτὸ δὲν τὸ ηθελε.

Καί, δημοσίως, παρὰ τὴν ἀχαρακτήριστον ἀδιαφορίαν του, διὰ τὸ σύνολον τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, ἐπιμόνως κατείχεν σύτως τὸ ὑπουργικὸν ἀξιωματού. Προσφεύγει τὸ 'Υπουργός της Ναυτιλίας... Αποχαιρετῶμεν τὸν κ. Κρασαδάκην μὲ τὰς εἰλικρινεστέρας τῶν εὐχών μας διὰ τὴν εὐδόκιμον πολιτικήν του σταδιοδρόμιαν. Θὰ μὰς ἐπιτραπεῖ, δημοσίως, ἡ θελητήριας της ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως προϋποθέτει νεύρα ισχυροῦ, θεληματικότητας ἐπίμονον, γνῶσιν τῶν ζητημάτων καὶ πρὸ παντὸς βαθείαν στοργὴν διὰ τὸ ἔλληνικὸν πλοίον.

Αὐτὰ ἔλειψαν ἀπὸ τὸν ἀπερχόμενον 'Υπουργόν. Ἀποτέλεσμα: 'Η ἀποτούχια.

Τὰ ἐπείγοντα ζητήματα

Πολύ, δημοσίως, ἀμφιβάλλομεν ἂν ὁ κ. Κρασαδάκης ἀποχωρῶν τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας διακατέχεται ἀπὸ καπτοιαν, ἔστω, ἀνήσυχον, διότι οὐδὲν ὑπὲρ τὸν ἔλληνικὸν πλοίον καὶ τῶν τόσων ἐκκρεμῶν ζητημάτων του ἐπετέλεσε κατὰ τὴν ἐνίσχυσιν θητείαν του ὡς ὑπουργός. Καὶ ἀν αὐτὸς ἡμερος τὴν συνειδησίν καὶ ἀπερίσπαστος ἐπιδίδεται τῷρα εἰς τὰς προελογικὰς του ἀνά την Κρήτην περιοδείας, η Ναυτιλία ὑφίσταται τὰς ζημίας ἀπὸ τὴν ἐπίμονον προσπάθειαν του κ. Κρασαδάκη, ὅπτας ἀποφύγη πάσσαν ἀνάληψην εὐθυνῶν διὰ τὴν νομοθετικὴν ρύθμισιν ὑφισμένων ἐπειγούσης φύσεως ζητημάτων. Αἱ κομματικαὶ ἀσχολίαι του ἥσαν ἀρκεταῖ.

Ποσάκις, δημοσίως, αἱ στήλαι αὐταῖς, πρὶν ἡ διαλυθῇ η Βουλὴ, δὲν ἐπεζητήσαν τὸ υπουργικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἐν καρῷ ἐκποίησιν τῶν δύο μεσογειακῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου! Καλεῖται τώρα ὁ ὑπουργικὸς υπουργός νὰ εἰσηγηθῇ πρὸς τὴν Κυβέρνησην τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς ἀμέσου ἐκπομπῆς τῶν ναυπηγουμένων εἰς τὴν Ιταλίαν δύο μεσογειακῶν καὶ τοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς. Τὰ πρώτα διὰ εἰσηγήσεως προχωρεῖ. Τὸ σχετικὸν διὸ την ἐκποίησιν τῶν σκαφῶν αὐτῶν νομοσχέδιον είναι ὅδη ἐποίησον. Αν ἐρωτηθοῦν οἱ κ.κ. Αρχηγοὶ τῶν κομμάτων πιστεύουμεν νὰ μὴ φέρουν αντίρρησιν διὰ τὴν ἐκδοσιν ἀναγκαστικοῦ διατάγματος, κυρωθησούμενον ἀπὸ τὴν προσεχῆ Βουλῆν.

Δείγμα τῆς βαθείας ἀποσυνθέσεως τοῦ Κράτους θὰ ἡτο τὸ γεγονός της παραδοσεώς τῶν σκαφῶν ἀπὸ τοὺς ναυπηγούς ἡ τῆς παραμονῆς τῶν εἰσφορῶν εἰς τὴν γενέν Κυβέρνησιν, τῆς συγκλήσεως τῆς Βουλῆς καὶ τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ σχετικοῦ νόμου. Οὔτε τὸν προσεχῆ Μάρτιον δὲν θὰ καθίσταται δυνατὴ η παραδοσία τῶν σκαφῶν ἀπὸ τοὺς ἐκ τῆς δημοπρασίας ἀναδειχθησούμενους ἀγοραστάς των. Κατάντημα, δηλαδή, ἀνευ προηγουμένου!

Καὶ αὐτὸν ἀνεξαρτήτως τοῦ θλιβεροῦ γεγονότος, διό ὁ κ. Γεωργούλοπουλος, χάρις εἰς τὴν ἀδιαφορίαν τοῦ κ. Κρασαδάκη, κατώρθωσε νὰ παραμενῃ ὁ ἀνεξέλεγκτος ἐπόπτης τῆς ναυπηγήσεως τῶν σκαφῶν. Τὸ μάτι τοῦ καραβοδούρη ἐλειψει καὶ ἀπὸ αὐτᾶ. Ας εὐχηθῷμεν νὰ μὴ μᾶς τὰ παραδώσουν οἱ Ιταλοὶ μὲ τὰς τόσας ἐλλειψεις καὶ τὰ τόσα μειονεκτήματα τῶν ἀκτοπλοίων. Τὸ φορτηγοῦ λάινερ ἐπίσης πρέπει ἡ ἐκποίησίς νὰ γίνη ταυτοχρόνως ἐντὸς τοῦ μηνὸς. Πρέπει ὁ ἀγοραστής του νὰ παρακολουθήσῃ αὐτὸς τὴν κατασκευὴν του. Ο κ. Γεωργούλοπουλος, ὅπως ὑπερέιξαμεν αὐτὸς τὴν κατασκευὴν του. Ο κ. Γεωργούλοπουλος, δημοσίευσεν καὶ ἀτύχως δὲν εἰσηγήσθημεν ἀπὸ τὸ κομματικὸν κράτος, δὲν ἦτο δικαστηληδότερος νὰ ἐποπτεύῃ τὰ τῆς ναυπηγήσεως ἐμ-

πορικών σκαφών. Είναι χαρακτηριστικόν της συναισθήσεως τῶν εύθυνῶν του, ότι είς διαδικασθέντα πρὸς αὐτὸν παράπονα διὰ τὰ μειονεκτήματα τῆς κατασκευῆς τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, ἀνεφέρθη ἀπλῶς εἰς τὴν τεχνικὴν καθυστέρων τῶν ιταλικῶν ναυπηγείων. Καὶ δικαῖος αὐτὰ ἔχουν νὰ ἐπιδείξουν λαμπρὰ δείγματα τῆς ναυπηγικῆς τῶν ικανοτητος. Τὰ ιδικά τῶν σκάφων εἰνὲ ἀπαράμιλλα ὅχι μόνον εἰς γραμμᾶς, ἀλλὰ καὶ εἰς στρεμμάτων κατασκευήν. Ή κατάλληλος ἐποπτεία συνέπως ἔλειψε κατὰ τὰς ιδικὰς μας ναυπηγήσεις.

Τὸ ζῆτημα ἐπίσης τῆς ἀναδιοργανώσεως τοῦ Ν.Α.Τ., ὅπερ τόσην ἐνείχε γενικώτεραν διὰ τὴν Ναυτιλίαν σημασίαν, παραπέμπεται πλέον εἰς τὰς καλένδας. Κατώρθωσεν ὁ κ. Κρασαδάκης, παρ' ὅλας τὰς ἑντόνους παραινέσεις τῶν ναυτεργατῶν ὄργανων τῶν στηλῶν αὐτῶν, νὰ ἀφήσῃ καὶ τὸ ζῆτημα αὐτὸν ἀκρεμένος. Δέν θα πρέπει νὰ περιμένωμεν πρὸ τοῦ προσεχοῦς θέρους συζήτησιν ἀπόφασιστικὴν ἐπ' αὐτῷ.

Δύο μόνον ἀπὸ τὰ πολλὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας ἀναφέρομεν διὰ νὰ καταδείξωμεν τὰς ζημίας, που προσεπόρισεν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν τὸ πέρασμα τοῦ κ. Κρασαδάκη ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον. Παραλείπομεν νὰ ἀναφέρωμεν τὰς τῆς ὑπερκεανίου γραμμῆς καὶ τὰς τῆς γενικωτέρας διὰ τὴν ἐπάνδον τῶν ὑπὸ ξένας σημασίας πλοίων κρατικῆς πολιτικῆς. Αὐτὰ πλέον ὁ νέος ὑπουργὸς τῆς ἐκ τῶν ἐκλογῶν Κυβερνήσεως θὰ τὰ ἀντιμετωπίσῃ. Ιδωμεν καὶ ἐλπίσωμεν.

Ο νέος ύπουργός

Ο διαδεχθεὶς τὸν κ. Κρασαδάκην ὑπηρεσιακὸς ύπουργὸς Ναύαρχος κ. Τσάφος εἶνε ἀρκετά γνωστὸς εἰς τὸν ναυτικὸν μας κόσμον. Ή πολεμικὴ του δράστις ἡ εὐγένεια τοῦ ήδους καὶ τῆς δῆλης του παραστάσεως, τὸ μειλίχιον καὶ ἡ βαθεῖα τοῦ καθήκοντος συναίσθησις εἶναι τὰ κυρια αὐτοῦ γνωρίσματα. Περιωρισμένη, ἀτυχῶς, εἶνε ἡ ἀποτολὴ τοῦ κ. Τσάφου. Πρωτοβουλίαν νὰ ἀναπτύξῃ δὲν περιμένομεν. Εἶναι ύπουργὸς μιᾶς ὑπηρεσιακῆς Κυβερνήσεως. Ωρισμένα, δικαῖος, ζητήματα κατ' ἀναπότελον τῶν ἀνάγκην θὰ τὰ ἀντιμετωπίσῃ. Εν ἐξ αὐτῶν, τὸ πλέον ίσως ἐπείγον εἶναι τὸ τῆς ἐκποιήσεως τῶν μεσογειακῶν, ὅχι δὲ ὀλιγώτερον ἐπιτακτικὴ εἶναι καὶ ἡ ρύθμισης τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ. Θὰ μᾶς ἐπιτραπῆ ἐπίσης νὰ ὑπόδειξημεν εἰς τὸν κ. Τσάφον, ὅτι θὰ δύνατον, κατὰ τὰ δίμηνον τῆς παραμονῆς του εἰς τὸ ὑπουργεῖον, νὰ κινησθῇ τὰς ὑπηρεσίας του πρὸς τὴν κατάρτισιν ἐνός, ἀνυπάρκτου δυστυχῶς, προγράμματος κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Αὐτὸ τὸ πρόγραμμα καὶ τὰς ἐπ' αὐτοῦ εἰσηγήσεις θὰ τὰς εὑρὴ ἐτοίμους νὰ ἔκ των ἐκλογῶν Κυβερνήσεως καὶ ὁ διάδοχος τοῦ κ. Τσάφου ύπουργός. Αὐτῶν καὶ μόνον τῶν ζητημάτων ἀν ἀναλάβη τὴν ἐπίλυσιν ὁ κ. Τσάφος πρέπει νὰ είναι βέβαιος, ὅτι ἀποδοτικὸν θὰ είναι τὸ πέρασμά του ἀπὸ τὸ ύπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας.

Ασυγχώρητος ἄγνοια

Παραπονούμεθα συχνά, διότι οἱ ἔκαστοτε θύμοντες τὰ κρατικὰ πράγματα δὲν ἔχουν πλήρη κατανόησην τῆς συμβολῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ παραγόντος εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας. Πότε, δικαῖος, ὅμως, ὅμολογούμεν, δὲν θὰ δηνοτάν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ύπουργός, καὶ μάλιστα ἐκ τῶν καλύτερων κατηρτισμένων, θὰ ἡτο δυνατόν νὰ ἀγνοῇ τὸ βασικῶτερον τῶν οικονομικῶν προβλημάτων τῆς Ἑλλάδος, τὴν παθητικότητα τοῦ ισοζυγίου τῶν ἑξατερικῶν της πληρωμῶν, τὴν ἐλλειψιν δηλαδή ἐπαρκούς συναλλάγματος διὰ νὰ καλύψωμεν τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας τῆς συντηρήσεως μας.

Καὶ δικαῖος, δὲ τέως ύπουργός τῆς Ἔργασίας, καθηγητὴς κ. Γρ. Κασιμάτης ἔφθασε, κατὰ μίαν πρὸ τῆς παρατήσεως του συναντήσιν μὲ τοὺς ἐπτροσώπους τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων εἰς τὸ Ἔργαστικὸν Κέντρον τοῦ Πειραιῶς, νὰ δηλώσῃ πρὸς αὐτούς, ὅτι δὲν ἔχομεν ἀνάγκην συναλλάγματος, ὅτι ὑπεραφθονούσι αἱ ἐπιταγαὶ ἐπὶ Λονδίνου καὶ Νέας Υόρκης εἰς τὴν ἀγοράν καὶ ὅτι ὡς ἐκ τούτου δὲν βλέπει τὸν λόγον τῆς πριμοδοτήσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ συναλλάγματος.

Δὲν γνωρίζουμεν ποιοὶ ἀπάντησιν ἔδωσαν εἰς τόσον καλῶν ἐνημερωμένων ύπουργὸν οἱ ἐπτροσώποι τῶν ἑργατικῶν ὄργανων. Θὰ ἐπρεπεν, δικαῖος, καποίο μάθημα νὰ δοθῇ εἰς τὸ κ. καθηγητὴν. Θὰ ἐπρεπε, τοὐλάχιστον, νὰ τὸν πληροφορήσουν: "Οτι ἀπὸ τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας εἰσεκομίσθησαν εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὸ παρελθόν οἰκονομικὸν ἔτος 32 περίπου ἐκατομύρια δολαρίων—ἡ δευτέρη μετά τὸν καπνὸν εἰσφορᾶς—ὅτι αἱ ἐπιταγαὶ πράγματι υπεραφθονοῦν εἰς τὴν ἀγοράν διὰ νὰ λάδουν, δικαῖος, τὴν ἀγοράν πρὸς τὸ ἑξατερικὸν καὶ ὅτι, τέλος, πολὺ περισσότερον συναλλάγμα τὸ διεύθυνεν οἱ Οἰκονομία μας—καὶ ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην αὐτοῦ—ἀν τὸ ναυτεργατικὸν ἐπριμοδοτεῖτο. Μόνον διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ δὲν θὰ διέρευγεν οὐτε μία λίρα ἀπὸ τὰ ἐκατομύρια τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτεργατῶν μας πρὸς τοὺς λαθρεμπόρους.

Κρίμα, δικαῖος, διὰ τὸν κ. Κασιμάτην, δοτὶς, ἀς σημειωθῆ, ἔχρηματισε καὶ ύπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν μὲ ἀξιώσεις ἀναμορφωτοῦ. Τόσον ἀπληροφόροτος! Εἶναι ἀσυγχώρητος.

Εὔοίωνοι ἐνδείξεις

Κατό τὰς τελευταίας ἔδομάδας παρήγοροι ἔξεδηλώθησαν ἐνδείξεις, πωλέονται τὴν ἐπλίδα, ὅτι ἡ ἀπὸ μηνὸν συνεχιζομένη ἔντονος ναυτιλιακὴ κρίσις, ἥρχισεν υποχωροῦσα πως. Ή σημειωθεῖσα ἀνακοπὴ εἰς τὴν περαιτέρω ἐκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν καὶ ὅτι ἡ συνεχεία βραδεῖα μὲν καὶ λίαν περιωρισμένη, σταθερά, δικαῖος, βελτίωσις αυτῶν, δικαιολογούσα αἰσιωτέρων τίνα προσπτικήν, ἀνεπτέρωσαν τὸ αἰσθημα τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸ μέλλον καὶ συνετέλεσαν εἰς τὸν διασκοπὴν του παροπλισμοῦ ἔνιων ἐκ τῶν σκαφῶν μας εἰς τε τοὺς ἔθνους λιμένας, ὅσον καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Διαρκοῦντος τοῦ α' 150ημέρου τοῦ Ὀκτωβρίου, σκόφη 50.000 τόνων γκρός ἐγκατελεῖψαν τὰς ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας, ναυλωθέντα. Τούτο, βεβαίως, δὲν σημαίνει ἀναδίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Δικαιολογεῖ, δικαῖος, την ἐπλίδα διὰ τὸ πρόσεχες μέλλον. Ή μικρὰ ἀλλὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου θεωρεῖται συμφερότερα ἀπὸ τὸν παροπλισμόν.

Ἄρκετοι εἴναι οἱ παραγόντες τῆς αἰσιοδοξίας. Ή συνήθης κατὰ τὴν φινιοπωρινὴν περιόδον ζητησίς τονύκτι πρὸς κάλυψιν τῶν ἐκασταχοῦ χειμερινῶν ἀναγκῶν, ἀπετελεῖσε τὴν βάσιν τῶν ἐλπίδων. Εύρυτατη, πράγματι, ὑπῆρξε καὶ πιστεύεται νὰ ὑπάρξῃ καὶ διὰ τὸ μέλλον ἡ κυκλοφορία διαταγῶν διὰ μεταφορὰς σιτηρῶν. Ο φόδος ἐξ ἄλλου τῆς ἐξαγγελεῖσθησίς ἀπεργίας τῶν ἱππωνών, ἡ καταστροφὴ ἀπὸ τὰς ἀντίδιους καιρικὰς συνθήκας συνθήκας τῆς ἐσοδείας γεννημάτων εἰς τὰς Ἰνδίας, η περιστούσερα ζητησίς ἀμερικανῶν γαιανθόδακων, ὃν ὁ χειμὼν εἶναι δριμύς, καὶ αἱ ἔχθροπραξίαι εἰς τὴν Κορέαν, ὑπῆρχαν συντελεστοί μιᾶς πλεον πιστοδόξου προσπτικῆς διὰ τὸ ἀμεσως προσεχες μέλλον.

Τὸ ἐπανελθόντα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν σκάφη δὲν ἀποβλέπουν εἰς τὸ ἄμεσον κέρδον. Πολλὰ πρόκειται νὰ διατελέσουν χιλιάδας μιλίων κενά διὰ νὰ φύσουν εἰς τοὺς λιμένας φορτωσεως. Τὸ λίμπερο τοῦ λ.χ. "Αγιοι Βίκτωρες" ἀπέπλευσε κενὸν ἐξ Αγγλίας διὰ τὸν Β. Εἰρηνικὸν καὶ τὸ φορτηγὸν "Κάσσος" κενὸν ἀπὸ τὴν Σύρον διὰ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ.

Τὸ γεγονός ἐν τούτοις, τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἀποτελεῖ μίαν ἀπόδειξιν, ὅτι ἡρχίσειν ἡ κρίσις νὰ ἐμφανίζεται μὲ ὀλιγωτέρων τὴν δέκτητα. Ἐπιδειξίς διαγράφουται ναυλωσεων ἀνευ ζημιῶν. Χρονογραφικοὶ προσδέτομεν, απὸ τὴν καθαῶν ἐλληνικῆς πλευρᾶς, ὅτι τὰς ἐγκαταλείψαντα τὴν ἀργίαν σκάφη μας, εἶναι τὰ φορτηγά τοῦ "Αγιοι Βίκτωρες", "Βασιλείος", "Κάσσος", "Μάρω", "Σαρουνό", "Ρούμπηταρ", καὶ "Ριζάκουα", ἐνώ ἐξ ἄλλου τὰ φορτηγά "Λούδα Νομικοῦ", "Παντελῆς", "Σάν Ρόκ" καὶ ἄλλα, ἀτινα ἐπρόκειτο νὰ καταπλεύσουν πρὸς πασοπλισμὸν εἰς θεικούς λιμένας, ἐναυλώθησαν ἡδη, ἐπωφεληθέντα τῶν ἐκ Τουρκίας καὶ Μαύρης Θαλάσσης διαταγῶν φορτώσεως.

Διὰ τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐπισκευῶν

Κρίμα καὶ πάλιν εἰς τὰς πολλὰς συσκέψεις, τὰς περισσότερας ἐπαγγελίας καὶ τὸ ἐνδιαφέρον ποὺ ἐπεδείχθη τελευταίον ἀπὸ τὴν παρατηθεῖσαν Κυβερνήσην διὰ τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων.

"Υπεσχέθησαν: Τὴν πριμοδότησιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συναλλάγματος διὰ τὰς ἐπισκευάς την προστασίαν τῆς σιδηροδιοικηματίας ἀπὸ τὰς ἐπισκευῆς βάρη, τὰ φορολογικὰ καὶ τὰ κοινωνικῆς προνοίας, τὴν πιστοδότησιν, τέλος, τῶν ἐργοστασίων, διὰ τὴν εἰσαγωγὴν πρώτων υλῶν. Αὐτὸς ήσαν τὰ προταθέντα μέτρα.

"Ἐκτοτε, μέχρι τῶν τελευταίων ἡμερῶν τῆς παραιτήσεως τῆς Κυβερνήσεως, σιγῇ ἐκάλυπτε τὴν ὑπόθεσην. Διαφωνίαι ἐλέγετο ὅτι ἡγέρθησαν μεταξὺ τῶν μεταδίους ὅτι ὑποδομής τῶν υπουργείων Βιομηχανίας καὶ "Εμπορίου καὶ μέχρις ὅτου αἱ διαφοραὶ ἀντιληφέντων διασκεδασθῶν δὲν ἐπρόκειτο νὰ ἔδωμεν ὅχι τὴν ἐκπλάρωσιν τῶν υπεσχημάτων, ἀλλ' οὐτε τὴν εἰσήγησιν ἐπὶ τῶν προταθέντων ὑπό τῆς πιστοσεβείσης ἐπιτροπῆς μέτρων. Ίδομον, δούλοις, δίλγον ποὺν ὅτι ὑποχωροῦσαν οἱ κ.κ. υπουργοὶ τῶν υπουργείων, συνασθιασμένοι, ἵσως, τὴν βαρείαν αὐτῶν ὀκυνέπειαν πρὸς δοῦτο υπεσχέθησαν, κατηρτισαν τὴν ἀπόφασιν περὶ πριμοδότησεως τοῦ δι' ἐπισκευαστοῦ συναλλάγματος. Ανεμένετο ἡ ἀπόφασις αὐτῆς νὰ ὑποδοτησίται πρὸ τοῦ Κυβερνήσεως. Τὴν τελευταίαν, δικαῖοη, στιγμὴν διαφοραὶ ὅντις ψημειώθησαν μεταξὺ τῶν υπουργῶν Συντονισμοῦ Οἰκονομικῶν καὶ "Εμπορίου διὰ τὸ ζῆτημα τῆς ἐπιβολῆς εἰσφορᾶς, διὰ τῆς ὅποιας ἀκριβεῖς θὰ ἐπροκοδετεῖτο καὶ τὸ "περίμ" του δι' ἐπισκευαστὰς ναυτιλιακούς συναλλάγματος, θὰ ἐπρέπει νὰ συνυποργάφη παρὰ τὸν τρίων ἀριθμῶν υπουργῶν, ἵνα ἡ ὅλη διαδικασία τῆς ποιμοδότησεως περαιτεροῦ. Τώρα τὸ ζῆτημα, ἐνώ προωθήθη πως, πασοσμένει ἀκόυητη ἐκκρεμές. Ή

GENERAL SHIPPING AGENCY
E. ARVANITOPOULOS
SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS
PORT-SAID
SULTAN HUSSEIN QUAY-24
P.O.B. 394

SUEZ
P.O.B. 1

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—PIRAEUS
AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices): ARVANITOPOULOS

τάς συγχρόνους ἀπαιτήσεις τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς τεχνικῆς τῶν πλοίων. Ή ἀγραμματώσυνη ἡ καὶ ἡ ἀμάθεια δὲν ἔχουν πλέον τὴν θέσιν των εἰς ἑναὶ Ἐμπορικοὺς Ναυτικούς, πρωαρισμένους νὰ σταθῇ μέσα εἰς τὸν στίβον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν με τὰ σύγχρονα πλωτά μέσα. Μᾶς χρειάζονται στελέχη ἐφαμίλλο τῷ ξένων, ὅχι μόνον εἰς ναυτικήν ἐμπειρίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς ἐπιστημοσύνην.

Ἡ ἀνάνεωσις ἀλλως τε, τοῦ ἐμψύχου τῆς Ναυτιλίας μας ὑλικοῦ μὲ ἀξιωματικούς οὕτω κατηρτισμένους πρέπει νὰ γίνῃ τὸ ταχύτερον. Τώρα ἐπὶ τῆς γεφύρας καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον πολλοὶ εἰνεὶς οἱ παρηλίκες, οἵτινες, ὅμως, ὑποχρεούνται οἱ ἀτυχεῖς μοχθύντες γὰρ ταξιδεύουν, διοτὶ ἡ συνταξίς τοῦ Ἀπομαχικού των Ταμείου δὲν καλύπτει οὐδὲ τὰς στοιχειωθετέρας τῶν ἀνάγκης τῆς συντηρήσεως των. Ἄν αὐριον βελτιωθοῦν πως αἱ συνθήκαι τῆς ζωῆς εἰς τὸν Τόπον μας καὶ δοθοῦν συντάξεις καλύτερας πολλοὶ θὰ εἰνεὶς οἱ μελλοντες νὰ ἔχελον μετά τὰ κενά ποὺ θὰ δημιουργηθοῦν. Αύτα τὰ ἀρχίσουν νὰ καλύπτουν μετά μίαν πενταετίαν περίπου ἀπό σήμερον οἱ δόκιμοι τῶν σχολῶν Ἀσπροπύργου.

Ἄλλά δὲ κ. Κουλούρας θέλει νὰ παραδέπῃ τὸ γεγονός, διότι ἐνώ ἡ ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν χωρητικότητος βαίνει μειουμένη, αὔξανει ἀλματῶδης ἡ ὑπὸ τές τές ζένας σημαίας Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας τοιαυτή, ἡ ἀπασχολούσα ιδικά μας πληρώματα. Οἱ φόδοι συνεπῶς περὶ τὸν ἐπαγγελματικοῦ πληρωμού δὲν δικαιολογούνται ἐφόσον ταὶ ὑπὸ ζένας σημαίας πλοῖα μας θὰ ἔχουν πάντοτε ἀνάγκην τῶν ὑπερστῶν τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ καὶ μάλιστα τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν μηχανικῶν. Τοὺς δοκίμους βέβαια τῶν σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου δὲν προκειται ὥπωσδηπότε νὰ τοὺς καταρτίσωμεν καὶ τὰ τοὺς χαρίσωμεν εἰς τὰ ὑπὸ ζένας σημαίας πλοῖα. Διὰ τὰ Ἑλληνικὰ καὶ μόνον θὰ τοὺς διαφυλάξωμεν. Τρέφομεν, ὅμως, δῆλοι τὴν ἐπίπεδα, διότι αἱ περιστάσεις θὰ ἐπιτρέψουν — ἐκεπαθριζόμενου ἐν τῷ μεταξὺ τοῦ κακοῦ παρελθόντος — νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν σημαίαν τῆς Πατριδοῦ των μερικὰ ἔστω ἀπὸ τὰ πάμπολλα ζένα πλοῖα μας. Ἡ πόρος τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν προσπάθεια ἀμειώτος συνεχίζεται καὶ θὰ συνεχισθῇ. Ήρισμένα διοικητικὰ καὶ νομοθετικά μέτρα διευκολύνοντα τὴν ἐλήφθσαν ἡδη καὶ ἀλλα βαθαρθοῦν διὰ νὰ καταστήσουν πλέον ἐλκυστικήν εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν τὴν ὑψησιν τῆς Κυανοδεύου. Παρὰ τὰς προσβαλλομένας δυσχερείας, τὰς προκαταληφεῖς καὶ τὴν ἐχθρότητα ὠρισμένων κύκλων, ἐπίζομεν νὰ φύσασι ἡ προσπάθεια αὐτή εἰς κάποιο θετικὸν ἀπότελεσμα, ἀν τρυπανέστησις βέβαια καὶ ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ἡ κατανόησις τῆς ἀνάγκης τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ προπολεμικὸν τοῦ τούλαχιστον τοννά.

Ὑπέρ πάσαν, ὅμως, ἀλλοι προσπάθειαν μοναδικὴ ἐπίπεδη τῆς αὐριανῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ εἶναι ὁ Ἑλλην ναύτης. Τὸ κεφαλαίον πανικόδηλον ἐτράπη πρὸς τὰς ζένας σημαίας, αὐτὸς ἔμεινε πιστὸς εἰς τὴν Κυανόδευον. Πολύτιμον καὶ θετικὸν στοιχεῖον διὰ νὰ κερδίσωμεν τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας εἶνε τὸ ἐμψύχον ὑλικὸν αὐτῆς. Τὰ πράγματα ἀπέδειξαν κατὰ τρόπον ἀναμφισβήτητον, ὅτι ὁ Ἑλλην ἐφοπλιστὴς θέλει, τὴν ἐπιδίωκει, τὴν συνεργασίαν τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ, τῶν ἀξιωματικῶν μας κυρίων. Καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ σημαία, ὑπὸ τῆς ὁποίαν τὰ σκάφη τους καλύπτονται, δὲν τοῦ ἐπιτρέπῃ τὴν πρόσληψιν Ἑλλήνων ναυτικῶν, διὰ παντὸς μέσου ἐπιδίωκεται καὶ θὰ ναυτολόγησις μερικῶν Ἑλλήνων. Είνε οἱ πιστοτεροί τῆς πλοιοκτησίας ἐκπρόσωποι ἐπὶ τὰ σκάφους.

Ἐφόσον, λοιπόν, διατήρησομεν τὰς ναυτικάς μας παραδόσεις καὶ τὸ ἐμψύχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας, φιλότιμον καὶ ἐργατικὸν, καλῶς κατηρτισμένον, καὶ τεχνικῶν μορφωμένον, προσφέρεται νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς ἐπαγγελματικὰς ἐπιδιώξεις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι οἱ δεσμοὶ τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου στενοὶ θὰ κρατηθοῦν, χάρις εἰς τὸν ναυτεργάτην μας, μὲ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν καὶ τούτοιτοι θὰ καταστοῦν σύν τῷ χρόνῳ διὰ τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν σημαίαν μας ὀλίγων κατ' ἄρχην περισσοτέρων ἐν συνεχείᾳ πλοίων.

Προϋπόθεσις, ὅμως, τὸ καλὸν ἐμψύχον ὑλικὸν καὶ ἡ ἀρτία διαπαιδαγωγῆσίς του. Ἰδού ποὺ ἀκριδῶς αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ θὰ διαδραματίσουν τὸν πρωτεύοντα ρόλον. Καλοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς καὶ τεχνικῶς ἀρτίως κατηρτισμένους μηχανικούς, μὲ ηθος καὶ μόρφωσιν ἀνταξιανά τῶν παραδόσεων τοῦ Ἐλληνος ναυτίλου καὶ τοῦ προορισμοῦ των ἐπὶ τῶν ἔθνικῶν πλοίων, θὰ ἐπιδίωξωμεν διὰ τῶν σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου νὰ χαρίσωμεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν ὁ καλὸς πλοιάρχος καὶ ὁ ικανὸς εἰς τὴν ἐπιστήμην του μηχανικὸς ἀποτελοῦν μίαν ἀνάγκην. «Οταν ἡ σημαία τῆς Πατριδοῦ τοῦ προσφέρῃ ἐμψύχον ὑλικὸν πλήρη ἔχον ἐπίγνωσιν τὴν ἀποστολής του, ταύτοχρονά δὲ ἐδρασιωθῇ ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὸ Κράτος καὶ ἀπαλλαγὴ ἡ πλοιοκτησία τῶν στενοκεφάλων κρατικῶν παρεμβάσεων καὶ τῶν ὑπερμετρῶν ἐπιβαρύσεων, διατί δὲ ἐφοπλιστὴν νὰ κρατήσῃ τὰ πλοῖα του μετράντος τῆς Πατριδοῦ του, ἀφοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόδευον θὰ πληρούνται ὅλαι αἱ λογικαὶ του

ἐπιδιώξεις:

Τὰ ὑπὸ ζένας σημαίας πλοῖα μας προσφέρουν πάντως μίαν θετικὴν ὑπηρεσίαν. Χάρις εἰς αὐτὰ ὅχι μόνον ἐπιτυγχάνουν τὸν βιοπορισμὸν αἱ χιλιάδες τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἀλλὰ διατηρεῖται ἡ ναυτικὴ παράδοσις τῆς ζωῆς καὶ ἡ κάθοδος πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν νέων συνεχίζεται. Αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ τοῦ Ἀσπροπύργου έξι ἀλλού, μὲ τὴν τελείαν, ὅπως ἐλπίζουμεν, ὥργανονται των, θὰ καταστίσουν τὸ δρίστα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, βελτιώνονται ταυτοχρόνων καὶ τὴν ἐπαγγελματικήν των κατάρτισιν.

Η σκανδαλοθηρία

Συνεχίζονται τὰ σχόλια εἰς τὸν διεθνῆ Τύπον περὶ τὴν δοθεῖσαν εἰς Ἀμερικανὸν δημοσιογράφον τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου συνέντευξιν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Κων. Γράτσου διὰ τὴν καταπλήσσουσαν ἐπαγγελματικὴν δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Γαλλικαὶ, Ἰταλικαὶ, Γερμανικαὶ, Ἀγγλικαὶ καὶ Ἀμερικανικαὶ ἐφημερίδες μακρὰ ἀφιερώνουν σχόλια. Τὸ σκανδαλοθηρικὸν πνεύμα τὰ διακρίνει.

Οὕτω ὑπὸ τὸν τίτλον: «Οἱ μυστηριώδεις Ἐλλήνες ἐφοπλιστῶν» τοῦ Ντύσελντορφ, δημοσιεύει τὴν ἔξης ἐκ Λονδίνου ἀνταπόκρισιν:

«Δὲν είνε μόνον τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα, ποὺ ἔχουν Ἑλληνικὴν πελατεῖσαν. Εἰς δόλον τὸν κόσμον, ὃπου ἐσχάτως δίδονται μεγάλαι παραγγελίαι ναυπηγῆσεν καὶ ιδιώς παραγγελίαι γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων, γίνεται λόγος περὶ τῆς ὑπόδοσης ἐλήφθσαν ἡδη καὶ ἀλλα βαθαρθοῦν διὰ νὰ καταστήσουν πλέον ἐλκυστικήν εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν τὴν ὑψησιν τῆς Κυανόδευου. Παρὰ τὰς προσβαλλομένας δυσχερείας, τὰς προκαταληφεῖς καὶ τὴν ἐχθρότητα τῶν ὠρισμένων κύκλων, ἐπίζομεν νὰ φύσασι ἡ προσπάθεια αὐτή εἰς κάποιο θετικὸν ἀπότελεσμα, ἀν πρυτανέστησις βέβαια καὶ ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ἡ κατανόησις τῆς ὑπόδοσης τῆς Ελλάδος. Περὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, δημως, αὐτῶν ὡς ἀτόμων, οὐδέν είνε γνωστόν: Τὸ πᾶν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἀποτελεῖ μετά τὸν πρώτον.

»Ενας ἀνταποκριτὴς τῆς ἐποχῆς τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου ἐκδιδούμενης ἐφημερίδος «Chronicles» συνέλεξε πληροφορίας περὶ τὸ μυστήριον τοῦτο. Κατὰ τὰς πληροφορίας τοῦ ἐν λόγῳ ἀνταποκριτοῦ ὑπάρχουν σήμερον περὶ τοὺς 100 μεγάλους «Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ διαθέτοντες 1000 σκάφων. Εἰς ἐξ αὐτῶν είνε ἐπὶ κεφαλῆς πλέον τῆς μιᾶς δωδεκάδος ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρίσεων διαθετούσων τούλαχιστον 120 φορτηγά έπιρροι πορτίου καὶ 40 δεξαμενόπλοια. Εἰς τὸ πεδίον ὅμως κυρίων ή καὶ σχεδόν ἀποκλειστικῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως δεξαμενοπλοίων ἀναφέρονται οἱ κ. κ. Α. Όνασης καὶ Σταύρος Νιάρχος, ἔκαστος τῶν ὅποιων διαθέτει 50 εἰς στρογγυλὸν ὄριθμὸν πλοία (συμπεριλαμβανομένων καὶ νέων παραγγελίων μέχρι 45.000 τόνων d.w.). Εἰς τὸ ἐρώτημα τοῦ δημοσιογράφου ποὺ ἔχουν τὴν ἐδράνον καὶ τὰ γραφεῖα των αἱ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχειρήσεις, τοῦ ἐδόθη ἡ ἀπάντησις, οἱ οἱ «Ἐλλήνες ταξιδεύουν ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα, εύρυτα τὸ καπέλο των καὶ ὅτι γραφεῖον των εἰναι τὸ καπέλο των καπέλων των τούς μετρητούς, τῶν ὑπολοίπων ἐφοπλιτῶν εἰς 17 ἑπτασίας δόσεις. Ἐπῆλθεν ἐπειτα, ἡ συνεπεία τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου, μεγάλη ζητησίας χωρητικότητος ἡ ὅποια ἐδοθεῖ τοὺς «Ἐλλήνας ἐφοπλισταὶ» νὰ σημειώσουν ἀλματικὰς προόδους. Βεβαίως βραδύτερον ποτίθησαν καὶ οὗτοι διὰ τὰς ἀγόρας τῶν εἰς τοὺς συνήθεις ὄρους πληρωμῶν καὶ ἐξοφλήσεων. Οἱ τραπεζῖται μας — τοῦ εἰπεν δὲ «Ἐλλην πληροφοριοδότης τὸν παρεχόμενον 100 λιμέντρως» ποτίθησαν τὸν 25% τῆς ἀξίας των τοῦ μετρητοῦ, τῶν ὑπολοίπων ἐφοπλιτῶν εἰς 17 ἑπτασίας δόσεις. Ἐπῆλθεν ἐπειτα, ἡ συνεπεία τοῦ Κορεατικοῦ ποτίθησαν μεγάλη ζητησίας χωρητικότητος ἡ ὅποια ἐδοθεῖ τοὺς «Ἐλλήνας ἐφοπλισταὶ» νὰ σημειώσουν ἀλματικὰς προόδους. Βεβαίως βραδύτερον ποτίθησαν καὶ οὗτοι διὰ τὰς ἀγόρας τῶν εἰς τοὺς συνήθεις ὄρους πληρωμῶν καὶ ἐξοφλήσεων. Οἱ τραπεζῖται μας — τοῦ εἰπεν δὲ «Ἐλλην πληροφοριοδότης τὸν παρεχόμενον 100 λιμέντρως» — δὲν μᾶς χρηματοδοτοῦν ἀν τὰς σκάφη μας δὲν ἐφέρουν σημαίαν τοῦ κόσμου(*).

(*) Καὶ τρίτον ηδη, τὸ «World Enterprise», καθειλκύσθη.

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, FRESH PASTEURIZED MILK, ICE CREAM AND BUTTER».

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

Άγνωστου έκτασεως περιπέτεια

Έλλείπουν άκομη πληροφορίες, ικαναὶ νὰ μᾶς παράσχουν τὴν ἑκτήμησιν τῆς δημιουργουμένης καταστάσεως, μετά τὴν τηλεγραφικῶς γνωσθεῖσαν πρωτόδικον ἀπόφασιν τῶν «Ομοσπονδιακῶν Αμερικανικῶν δικαστηρίων διὰ τὴν υπόθεσιν τῶν κρατικῶν πλοίων, ἄτινα ἡγοράσθησαν πρὸ τε τετραετίας ἀπὸ τὸν Αμερικανικὸν ἔταιρον, ἐλληνικὸν συμφέρονταν».

Οἱ ἀναγνώσται τῶν στηλῶν αὐτῶν εἶνε, πιστεύομεν, ἐπασκῶς ἐνημερωμένοι ἐπὶ τῆς ὅλης ὑπόθεσεως, Κατ' ἐπανάληψιν καὶ διὰ μακρῶν ἡσχολήθημεν ἐπὶ αὐτῆς. Συγκειμένως κατηγοροῦντας ὠρισμένοιν «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ, ὅτι ἡγοράσσονται κατὰ τὰ τελευταῖς ἐπὶ Αμερικανικὰ σκάφη, μέσω ἔταιρών, αἵτινες συνεστήθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν, μὲ συμμετοχὴν τοῦποι μόνον Αμερικανῶν πολιτῶν, ἐνῷ κατ' οὐσίαν ἐτέλουν αὐτοὶ ὑπὸ τὸν ἀπόλυτον ἐλεγχον τῶν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν, κατὰ παράδεσσιν τοῦ νόμου περὶ τῆς κυριότητος τῶν Αμερικανικῶν πλοίων».

Ἐρευνα ἥρχισεν ἀπὸ ἕτοις διεξαγομένη παρὰ τῆς «Κρατικῆς Διοκήσεως τῆς Ναυτιλίας» ὁσον ἀφορᾷ τὰς συνθῆκας, ψφ' ἀς ἐτέλει ἡ πλοιοκτησία τῶν ἀγορασθέντων ἀπὸ Αμερικανικὰς ἔταιρίας κρατικῶν πλοίων. Αφορμὴν παρέσχεν ἡ γνωστὴ ὑπόθεσις τοῦ τέως βουλευτοῦ Κάζεϋ. Η εἰδικὴ ἀνακριτικὴ ἐπίτροπος τῆς Γερουσίας είχεν ἐν τῷ μεταξὺ διατάξει τὴν παρέμβασιν τῆς Αμερικανικῆς Δικαιοσύνης μὲ σκοπὸν τὴν ἐπιστροφὴν εἰς τὸ Δημόσιον τῶν παρανόμως, κατὰ τὴν ὑπεροπτροπήν, ταχευόμενῶν πλοίων. Διετάχθη ἐπίσης ὁ ἀρμόδιος οἰκονομικὸς ἔφορος, ὅπως ἀξιώσῃ τὴν ἀπόδοσιν τῶν κατακρατήσεντων φόρων, λόγῳ χρονοναυλώσεως τῶν πλοίων μὲ χαμηλότερον ναῦλον εἰς Παναμαϊκὰς ἔταιρίας, κύριοι μέτοχοι τῶν ὅποιων ἐφέροντο οἱ αὐτοὶ ἐφοπλισταί.

Η ἔρευνα τῆς «Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας» συνεχίζεται ἀκόμη διὰ πολλὰς ναυτικὰς ἔταιρίας. Διὰ τίνας ἐξ αὐτῶν ὅπως διὰ τὴν μεγάλην ἔταιρίαν «Ορίων» καὶ τὰς ὑπὸ τὴν διαχείρισιν αὐτῆς τελούσας corporations ἔληξε πρὸ καιροῦ. Διὰ τὴν «Ορίων» ἀνεγνωρίσθη πλήρως ἡ ἀπόλυτος προσόδης τὸν νόμον προσῆλωσίς εἰς τὸ καλῶς, ἔχειν τῆς πλοιοκτησίας τῶν ὑπερογδοήκοντα ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας.

Ζήτημα ἡδη σοδαρὸν ἐγείρεται διὰ τὰς ἔταιρίας, εἰς τὰς ὅποιας φέρονται συμμετέχοντες οἱ κ. Νιάρχος καὶ Ωνάσης. Ἐννέα δεξαμενόπλοια τοῦ T2 καὶ ἔξι λιμπετούς, πλὴν τῶν ἀντικόνων είς Αμερικανικήν ἔταιρίαν, ἀλλὰ ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαίαν τελούντων δεξαμενόπλοιαν T2, φέρονται ὑπὸ τὴν πλοιοκτησίαν ἔταιρών εἰς ἀς συμμετέχει ὁ κ. Νιάρχος. Ἐπτὰ ἔξι ὄλλου βίκτορους, ἐπτὰ δεξαμενόπλοια T2 καὶ τρίοι λιμπετούς, ὅλοι Αμερικανικές, τελούν ὑπὸ τὴν κυριότητα ἔταιριῶν μὲ συμμετοχὴν τοῦ κ. Ωνάση.

Αἱ τηλεγραφικαὶ ἐκ Νέας Υόρκης πληροφορίαι μας ἀναφέρουν, ὅτι ἡ πρώτη δοκιμαστικὴ ἐπιστροφὴ τοῦ Αμερικανικοῦ Δικαστηρίου ἀπόφασις τοῦ Ομοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου, διστάσσεται τὴν κατάσχεσιν ἐνός δεξαμενοπλοίου, ἀντικόντος εἰς τὴν ἔταιρον τοῦ κ. Νιάρχου καὶ θεωρεῖ ἀκύρους, ἀφ' ἡς ἡμέρας συνηθίσαν, τὰς ἀγοράς τῶν κρατικῶν πλοίων ἀπὸ τὴν ἐν λόγῳ ἔταιρίαν. Απομένει, θεοβαίως, ἡ προσφυγὴ εἰς τὸ Ανώτατον Δικαστήριον. «Ἐκεῖ θὰ κριθῇ καὶ ἡ τύχη ὀλῶν τῶν ἀγορασθέντων περιοχῶν τῶν κ. Νιάρχου καὶ Ωνάση σκαφῶν, ἀνερχομένων εἰς τὸν σεβαστὸν ἀφιθόν τῶν πεντήκοντα μετά τῶν Παναμαϊκῶν Αμερικανικῆς πλοιοκτησίας.

Ἄγνωστος ἐπὶ πλέον θὰ εἴνει ἡ ἔκτασις τῶν ἀποζημιώσεων, ποὺ θὰ ζητήσῃ ἐν συνεχείᾳ τὸ Αμερικανικὸν Δημόσιον, ἐφόσον θὰ θεωρηθῇ, ὅτι ὅλα τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν κέρδη ἀνήκονταν εἰς αὐτό. Ἀρκετὴ θεοβαίως ἐνυπάρχει εἰς τὴν ὅλην υπόθεσιν τοῦ καναλοθήρωα. Τὸ Ανώτατον Δικαστήριον θὰ κρίνῃ τὰ πράγματα ἐν ψυχρῷ καὶ ἐκ τῆς ἀπόφασέως του ἔξαρταί ἐστιν τῆς περιπτετείας αὐτῆς, εἰς τὴν δοπίαν, ἀποχώρηση, ἐφανίζονται «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ τοῦ πλοίου τοῦ νόμου. Πιστευεται, ὅτι τελικῶς τὰ πράγματα ἦδον τύχουν πληρούς ἀποκαταστάσεως εἰς τὸ Ανώτατον Δικαστήριον. Ἐν τῷ μεταξὺ ἀναμένεται καὶ ἡ ἀπόφασις διὰ μίαν παρομοίαν υπόθεσιν ἐνός κινεζικοῦ πετρελαιοφόρου ἀπὸ τὸ δικαστήριον τῆς πόλεως τῆς Αλεξανδρείας εἰς τὴν πολιτείαν Βιρτζίνια. Θὰ ἀποτελέσῃ καὶ αὕτη τὸ δεδικασμένον.

Ἐπι μιᾶς ναυλώσεως

Ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρία τοῦ Αμερικανικοῦ λίμπετο τοῦ «Σουνίου» μᾶς πληροφορεῖ, ὅτι ἡ ναύλωσις τοῦ σκάφους τῆς διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν εἰς Ἑλλάδα ἐξ Αμερικῆς, συνήθη κατόπιν μειοδοτικῆς δημοτρασίας, διεξαχθεῖσας εἰς Ούσαγκτώνα. Ἡ προσφορὰ τοῦ «Σουνίου» ἦτο ἡ ευθηνοτέρα.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΠΕΡΙΤΤΟΛΟΓΙΕΣ

Δὲν ὑπάρχει μεγαλύτερη ἀνησυχία γιὰ δόσους κατί θέλομεν νὰ πούν, γράφοντας, ἀπὸ ἑκείνη τοῦ φόδου πιθανῆς δυσπιστίας στὸ ἔξιστορημά τους.

Κυρίως, ὅταν πρόκειται γιὰ ζωτανὰ περιστατικὰ διπού εἰδαν ἡ ἀκουστική μάρτυρος τοῦ μεγαλώντος ἀκόμη, ὅταν οἱ ἔξιστορημένες ἔχουν ναυτικὸ τὸ θέμα τοῦ μεγαλύτερης σκανδαλοθήρωα. Ποὺ νὰ βοήτη τότε τὸ μάρτυρα σου; Πῶς νὰ προκαταστήσεις τὰ πειτορία σου;

Γράφεις τὴν ἀλληθινώτερη ιστορία σου. Καὶ ἔχαφνα σὲ κολλούν στὸν τοιχὸ μὲ τὴν κατηγορία, οὔτε λίγο οὔτε πολὺ, πῶς λέεις ψέμματα καὶ πῶς αὐτὰ ποὺ γράφεις εἶνε μῆθοι καὶ δύνεις.

Δὲν πάρει πολὺς καιρός, διπού δύο συνάδελφοι ναυτικοὶ μοῦ ἐψαλαν τὸν ἀναβαλλόμενο, ἐπειδὴ ἐτόλμησα νὰ φέρω στὴν δημοσιότητα τὸν συμπεριφόρο ἐνὸς πλοιαρχοῦ στὸ λιμάνι τῆς Σμύρνης. Καὶ ναὶ μὲν ἀπεδειχθῆ, διπού ἡ ἀντιρρησίς των προήρχετο ἀπὸ ἀγαθὰς σχέσεις καὶ συμπάτεια πρὸς τὸ θιγέντα. Κατὰ τὰ ἀλλα, ἀμφότεροι ἀπουσιάζουν ἀπὸ τὴν Σμύρνην κατὰ τὴν ἐποχὴν αὐτῆν. Ως τόσο, διμως, τὸ δηλητήριο τῆς δυσπιστίας ἐρρίφθη σπάταλο.

«Ἀλλὰ μιὰ φορά καταγγέλλοντας ὠρισμένες ἀθλιότητες εἰς βάρος τοῦ ὑλικοῦ ἀνασυγκροτήσεως, σ' ἔνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα λιμάνια μας, μὲ ἀπεκάλεσαν «ἀνόντοι καὶ τὰς κακής ὥρας σκανδαλοθήρωα». Ποὺς ἔξει δὲ καὶ τὶ ὅλο μ' ἐπερίμενε ἀπὸ τοὺς ἔδαφοις την πρόνοια νὰ φέρονται πάνισχούς, ἀν δὲν είχε τὴν πρόνοια νὰ φέρονται πάνισχοις καὶ μὲ δόλοληρη σειρά φωτογραφιῶν τοῦ καταγγελλόντος θέματος. Καὶ τὴ γλύτωσα.

Μ αὐτὴ τὴν πειρὰ ἀλλὰ καὶ τοὺς ἐφιάλτες, γράφοντας πρὸ μηνῶν μιὰ ἀλλή περίπτωσι, μὲ ἀτικεφαλίδα: «Σαλάτες τῆς ἐποχῆς», ἔκρατησα τὴν ἀνώνυμια καὶ ἔχρησιμοποίησα παχαὶ τὸ καμουφλάζ.

Ἐν τούτοις, ἔνοι εἰλίκρινες καὶ πολιτισμένο γράμματα ἀπὸ τὸν κ. Νίκο Β., ἀπὸ τὸ Λονδίνο, ἥλθε γιὰ νὰ μοῦ δώσῃ τὴν μεγαλύτερη εύχαριστηση καὶ τὴν ἀνέλπιστη Ικανοποίηση. «Ηθελέ φέροντας τὴν πιστοποίηση τῆς αὐθεντίας τῶν ἐκτεθέντων τῶν πειστήρων μὲ πειστήρια ἀτράπαχτα.

— «Ἐπεσκέφθη ἐγὼ ὁ δίοις τὸ ἐλόγῳ πλοίον, λέγει ὁ ἐκλεκτὸς πειστογράφος.

Ο κ. Νίκος Β., δικαιολογεῖ πειστικῶτα τὴν αἰτίαν τῆς προτιμήσεως στὸ πλοίον ἐκείνο τῆς Κόστα—Ρίκας, ἀλλὰ ἀλληλικῶν συμφερόντων, πληρώματος Τούρκων.

Ἀλλὰ τοῦτο οὔτε τὸν ὑπογράφοντα τὸ παρόν ἐνδιαφέρει, οὔτε τὸν ἐλληνικὸν κατεργατισμόν, οὔτε τὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν τόπον, οὔτε τὸν ἐλληνικὸν ἀναγνωστικὸν κοινόν. Διότι:

Παρεχωρήσαμε τὴν συγκατάβαση μας καὶ τὴν κατανόηση μας, ἐν συνεχείᾳ παρεστάμε καὶ τὴν κοινὴ γνώμη νὰ κάμη τὸ δίοιο. στὴν περιπτώση τῆς παραγωρίσεως τῆς σημαίας μας. Ἔδεχθηκαμε ἔνα σωρὸ δικαιολογητικά, ἔνα σωρὸ ἐπικειρήματα διπού ωδήγησαν στὴν κακὴ αὐτὴ πράξη καὶ δὲν δυσκολεύθηκαμε νὰ κρεμάσουμε, ίσως δχι τελείων δικαιολογίας τὴν πυχή καθέ πλωτὸ ἀπόκτημα, ἐστὸν καὶ μὲ κάποια πολύχρωμη ἑξάκητη σημαία στὴν πρύμνη.

Ἐλληνικὰ καράβια τὰ λέμε, γιατὶ ἐκεὶ μέσα πλημμυρίζει ἡ Ἑλληνικὴ ψυχὴ, ἡ Ἑλληνικὴ ἐργασία καὶ δημιουργία. Ἀπὸ κεῖ, δημοσίως καὶ ἀπὸ τὰ πιστά στὴν Γαλανόλευκη καράβια, ξεκινάει γιὰ τὰ Ἑλληνικὰ ναυτικὰ κέντρα καὶ γιὰ τὴν Ἑλληνικὴ ναυτικὴ οἰκογένεια τὸ συνάλλαγμα, τὸ τόσο χρήσιμο.

Ἀπὸ τὴν στιγμὴν, διμως, διπού καὶ αὐτὸ τὸ διφελος παραμερίζεται καὶ ἀπὸ τὴν στιγμὴ διπού καὶ τὴ θέση τῶν ἐργαζομένων παίρνουν ἀλλοδαποί, τὸ θέμα γίνεται διλοκληρωτικὰ ξένο, διλοκληρωτικὰ ἀδιάφορο. Η ἐπέκτασης τῆς συζητήσεως είνε, τούλαχιστον, ΠΕΡΙΤΤΟΛΟΓΙΑ.

Μᾶς είνει περιττὸ γὰ μάθουμε πῶς ἐργάζονται οι Τούρκοι ναυτικοί, πῶς οι Ινδοὶ ναυτικοί, πῶς οι Ινδονήσιοι καὶ Κινέζοι κοιλῆδες. Ξέρουμε τὴν φήμεια τους καὶ δηλαδή τους τὰ καθέκαστα. Ξέρουμε ἀκόμα, δηλαδή τὴν Ανατολή ὑπάρχοντας ἀνθρώπων διπού μὲ λίγα κέρματα μεταβάλλονται σὲ κτήηνη καὶ σὲ μεταφέρουν μὲ τὸ χειροκίνητο τὸ ἀμάξι τους διλοκληρωταρά.

Δικαίωμα τοῦ καθενὸς είνε νὰ τοὺς χρησιμοποιῆται δημως θέλει γιὰ τὴν ἐπιβίωσή του. Τούλαχιστον σήμερα. Ο παραλληλισμός, διμως, τῶν στοιχείων αὐτῶν μὲ τὸν Ἑλληνικὸν ναυτεργατισμὸ προκαλεῖ τὴν ἀποδίαν ἀν μὴ τὴν ἀγανάκτηση.

Ἄς μείνουμε μὲ τοὺς καινούργιους συνεργάτας τῶν οἱ ἐπιχειρημάτες τῆς σημαίας τῆς Κόστα—Ρίκας. «Ἐχουνε τὴν εὐχή μας νὰ πετύχουν μάζας τους, τὸν τόσο δύσκολη πειδιόναστον ναυτικὸ συναγωνισμό.

Ἐντυχώς, τὸν γὰ γνώμη τὸν ἐπιστολογράφου ἀπομένει γνώμη του. Γιατὶ πολὺ πρὶν αὐτὸν μίλησαν Κουλουκουντῆδες, μίλησαν Καλλι-

CODE MARHAG.

MARDEN & HAGIST

SHIP CHANDLERS

MARINE and INDUSTRIAL SUPPLIES

1705. N.W. 14TH. AVENUE

“Ελληνες ἀντιπρόσωποι ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΩΤΗΡΙΟΥ ἢ SOTERS ἢ Ανδρου.
937. N.E. TILLAMOOK, ST. PORTLAND 12—OREGON

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ καὶ ἔξυπηρετοῦμεν πλοῖα εἰς ὅλους τοὺς λιμένας
τῶν Πολιτειῶν OREGON—WASHINGTON καὶ COLUMBIA RIVER.

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ — ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ — ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΚΟΥΡΑΣΤΟΣ

PHONE: A.T. 6666

T.R. 0929

18.5 τόνν. φορτίου πρὸς ἔνα τόννον μεταφορικῆς Ικανότητος τῶν 1)φ —π)κ. Ἀλλὰ τὰ 2.206.033 τόνν. δὲν κατενεμήθησαν μόνον εἰς τὰ 1488 σκάφη, τὰ ἄνω τῶν 10 κ.ο.χ., ἀλλὰ καὶ εἰς πλῆθος ἄλλων μικροτέρων χωρητικότητος.

Ἡ κυρία, συνεπών, ἀπασχόλησις τῶν 1)φ καὶ π)κ εἰνε, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ διεσαγωγὴ τῶν τοπικῶν συγκοινωνῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ καὶ κυρίως ἡ κατανομὴ τῶν ἀγαθῶν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ τῆς Χώρας.

ΠΙΝΑΞ

Τῶν 10 λιμένων τῆς μεγαλύτερας ιστιοφόρου κινήσεως

	ΚΑΤΑ ΤΑ ΛΟΙ				
	A' τρίμ.	B' τρίμ.	Γ' τρίμ.	Δ' τρίμ.	Σύνολον
1 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	1951	1951	1951	1951	Στ. 1951
2 ΚΑΒΑΛΑ	3002	1706	2727	2354	9789
3 ΒΟΛΟΣ	1292	1265	1603	1571	5731
4 ΚΕΡΚΥΡΑ	1217	1316	1512	1440	5485
5 ΠΑΤΡΑΙ	806	1106	1221	865	3998
6 ΧΑΛΚΙΣ	628	832	893	804	3157
7 ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ	697	660	591	938	3086
8 ΜΥΤΙΛΗΝΗ	696	736	732	713	2877
9 ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	569	675	691	590	2525
10 ΧΙΟΣ	631	577	607	683	2498
	417	486	640	522	2065

Ἐκ τοῦ πίνακος τούτου προκύπτει, διτὶ ἐκ τῶν 10 λιμένων τῆς μείζονος κινήσεως, οἱ ἐπτὰ εἰνε ἡπειρωτικοί. Εἶναι, δηλαδή, τὰ μεγαλύτερα ἀστικά κέντρα μεθ' ὧν συναλλάσσονται αἱ πέριξ παράλιοι περιοχαὶ καὶ αἱ πλησιόχρωοι νῆσοι.

Δέν εἰναι δὲ περίεργον τὸ διτὶ αἱ διὰ 1)φ καὶ 1)φόρων μεταφοραὶ παρουσιάζουν σημαντικὴν ἀσφάλειαν, ἡ δοτοῖς—μὲν δάσιν τὰ ὑπὸ δύνιν μας στοιχεῖα—πρέπει, μάλιστα, νὰ θεωρηθῇ μείζων τῆς παρεχούμενης ἀπὸ τὰ λοιπὰ πλοῖα. Κατὰ τὸ 1951 ἐστημειώθησαν ἐν συνόλῳ 246 ἀτυχήματα (ναυάγια, προσφαρέεις, συγκρούσεις, πυρκαϊα, κοιναὶ ἀδραίαις καὶ μερικαὶ ἀδραίαις). Ἐκ τούτων αἱ 92 ἀφοροῦν τὰ ὑπὸ Ἑλληνικῶν σηματίαν 1)φ καὶ M/S, ἥντι αἱ 154 τὰ 1)φ καὶ π)κ, ἀνεβαρτήτως χωρητικότητος. Τηρούμενων τῶν ἀναλογιῶν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πρώτων καὶ τῶν ἡμερῶν πλοῦσ αὐτῶν πρὸς τοὺς ἀντιστοίχους ἀριθμοὺς πλοίων καὶ ἡμερῶν πλοῦ τῶν 1)φ καὶ π)κ, πρέπει νὰ εἰναι πρὸς τὴν τῶν τελευταίων ἡ παρεχούμενη παρ' αὐτῶν ἀσφάλεια εἰς τὰς μεταφοράς. Ἡ βελτίωσις τῶν διοι π)κ καὶ 1)φ μεταφορῶν δέον νὰ ἀποδοθῇ, ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν γενίκευσιν τῶν M.E.K. εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων τούτων, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὴν φροντίδα καὶ ναυτικότητα καὶ ἀνταγωνιστικήν προσπάθειαν τῶν πλοιοκτητῶν (ποὺ κατὰ κανόνα εἰναι καὶ κυβερνήται τῶν).

Ἐάν αὐτὴ εἴναι εἰς τὰς μεγάλας γραμμάς της ἡ ἀπασχόλησις τῶν π)κ καὶ 1)φόρων εἰς τὰς μεταφοράς, ποὺον εἰναι τὸ κέρδος τῶν τολμηρῶν καὶ ἀκαταπονήτων ναυτικῶν—μικρεσφοτλιστῶν;

Εἶναι, σχετικά, λίγα δυσχερεῖς νὰ ἔξαθοδον ἀκριβῆ συμπεράσματα. Εἰναι γεγονός, διτὶ δὲν ὑπάρχει πλήρης ἀπασχόλησις τῆς διατίθεμένης χωρητικότητος. Ἡ μείζων, παρ' ὅσον ἀλλοτε, πασαμονὴ τῶν πλοίων τούτων εἰς τοὺς λιμένας ἐπιμαρτυρεῖ τὴν ὑποπατσχόλησίν των. Ἡ ἄλλου, δι σφρόδες ὀνταγωνισμός, τὸν ὅποιον ύφιστανται ἀπὸ τὰ χερσαῖς μέσα μεταφορᾶς, τὸ αὐτοκίνητον, ίδιον, καὶ τοὺς σιδηοδρόμους, δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἀνεύ δυσμενῶν συνεπειῶν ὑψωσιν τῶν ναυλῶν.

Ἀντιθέτως, πολλάκις, καὶ τοὺς ὄφισταμένους ὑποδιβάζουν οἱ ἐνδιαφερούμενοι, δια νὰ ἀποφύγουν τὸν παροπλισμόν. Ὕπολογίζεται, διτὶ διέσοδος δροῦ ναυλοῦ κατὰ τόνων ἀνέρχεται διὰ μὲν τὰ μεγάλα ἰστιοδόσα πετρελαιοκίνητα εἰς 45.000 δραχ., διὰ δὲ τὰ μικρά, κάτω τῶν 35.000 μὲ ἀναλογίαν ἡμερῶν μιάν πλοῦ ποὺς τρεῖς ἐν δρυμῷ καὶ περὶ τὰς 25, κατὰς μέγιστον δριον, ἐπησίων ναυλώσων.

Ἐάν ληθῇ δια δάσις π)κ μεταφορικῆς Ικανότητος 150 τόννων, δι ἐτήσιος ισολογισμός του (ὑπὸ τὰς εὐνοϊκῶτερας συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως), ἔχει, περίπου, ὡς ἔξης: 25 ναυλώσεις πρὸς 150 τόννους (πλῆρες, δηλαδή, φορτίου) καὶ 45.000 δραχ. κατὰ τόνων, ἀποδίδει ἐπησίων εἰσόδημα 170.000.000 δραχ. περίπου. Τὰ ἔξοδα ἐνὸς τοιούτου π)κ, μι-

σθοτροφοδοσία, N.A.T. (ἐξ ὀλοκλήρου πάντοτε εἰς δάρος τῶν πλοιοκτητῶν), τέλη διάφορα (ΝΕΕ, Λιμ. Ταμείων, διωρύγων κλπ.) καὶ ἔξοδα κινήσεως, κυμαίνονται μεταξὺ 12 ἔως 15 ἑκατομμυρίων κατὰ μῆνα ἡ 144.000.000—180.000.000 ἐπησίως. Ἐάν, συνεπών, ἡ ἐποίσια ἐκμετάλλευσις ἐνὸς τοιούτου π)κ δὲν καταλείπῃ, ὡς συνήθεστα συμβαίνει, ζημιάν, πάντως, πολὺ ἐλάχιστον περιθώριον ἀποσθέσεως ἐνὸς σημαντικοῦ κεφαλαίου ἐπιτρέπει. Δια δέ, πράγματι, σηματικὸν τὸ ἀπαιτούμενον σήμερον κεφαλαίον διά τὴν ναυπήγησιν καὶ ἐξοπλισμὸν ἐνὸς π)κ. Βεδαίως, τὰ τελευταῖα ἐπὶ ἡ ναυπήγησις (ξυλίνων, φυσικά) σκαφῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα, δὲν παρουσιάζει τὴν ποπολεμικὴν τῆς ζωρότητα.

Τότε, εἰς τὰ γνωστότερα ναυπηγεία τῆς ΣΑΜΟΥ, ΣΚΙΑΘΟΥ, ΣΚΟΠΕΛΟΥ, ΘΑΣΟΥ, ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ κλπ. ἐδίδοντο συχνὰ παραγγελίαι, σήμερον καὶ ταῦτα, ὅπως καὶ τόσα ἄλλα «καρνάγια», περιορίζονται εἰς σπανία μικροεπισκεύας καὶ ἐπισκεύας.

Δια τὴν κατασκευὴν, ἐξοπλισμὸν καὶ ἐποίσιασίν ἐνὸς π)κ (μὲ ίστιοφορίαν) τῶν 200 τόνων ἀπαιτούνται σήμερον τὰ ἔξης, περίπου, ἔξοδα: α) Ναυπήγησις σκάφους (κουφάρι) 100.000.000 β) Ἐτοιμασία σκάφους (καλαφάτισμα, δάψιμο, ὑλικά κλπ.) 25.000.000 γ) Ἐξαρτισμός (2 ιστοί, 2 ιστία, 2 φ) ἦτοι κάδοι, καδνές, ἄγκυρες, μπόμπα, χειρόδιτζο κλπ. 80.000.000 δ) Διάφορα (ναυτιλιακά ἐργαλεῖα κλπ.) 5.000.000 ε) Μηχανή (ἀξία καὶ τοποθέτησις 25 πίπων) 50.000.000

Σύνολον 250.000.000

Δεδομένου, διτὶ ἐν σκάφος τῶν 200 τόνων ἔχει τοιλάχιστον 16.000.000 μηνιαίων ἔξοδα (καὶ μὲ τὰ ἀπρόβλεπτα, 200 ἑκατομμυρίοι ἐπησίως), πρέπει νὰ πραγματοποιήσῃ ἐπησίως ναύλους ἀνω τῶν 275 ἑκατομμυρίων, εἰς τρόπον ὃστε νὰ παραμείνῃ εἰς χείρας τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ μικρὸν ποσὸν τῶν 75 ἑκατομμυρίων ἐπησίως διὰ συντήρησιν σκάφους καὶ ἐξηπερέποντιν καὶ ἀπόστρεψιν κεφαλαίου. Ἄλλ' ᾧ είναι γνωστόν, τοιαύτα κέρδη—μηδαμιά, συγκρινόμενα πρὸς ἄλλας χερσαῖς καὶ τὰς πλέον ἀπομάντους ἐπιχειρήσεις—δεν ηὔπυχον νὰ πραγματοποιοῦν, παρὰ τοὺς τεραστίους κινδύνους των, οἱ «Ελληνες πλοιοκτήται τῶν π)κ καὶ 1)φόρων. Διὰ τοῦτο, δισκίς συμβῖ τὸ ἀπευκτάσιον, οὐδεὶς πλοιοκτήτης είναι εἰς θέσιν νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ σκάφος του, χωρὶς νὰ τὸ χρέωσῃ καὶ νὰ χρεωθῇ τὰ μεγαλύτερα ποσὰ διὰ τὴν ἀντικαταστασιν, ποὺ, σχεδὸν πάντοτε, γίνεται δι' ἄλλου σκάφους μικροτέρων χωρῶν πτώτος. Ἀπὸ τὴν ἀγωνιώδεσσαν αὐτὴν προσπάθειαν τῶν πλοιοκτητῶν τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας δὲν ικανοποιοῦνται καὶ ποικίλαις γενικῶτεραι ἀνάγκαι τῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ ἔνας μεγάλος ἀριθμὸς ἀκαμάτων ναυτικῶν ναυτικῶν ἀποκομίζει τα μικρόν εἰσόδημα μιᾶς δασικῆς συντηρήσεως του.

Ὑπολογίζεται, διτὶ οἱ ναυτικοί—πληρώματα τῶν π)κ καὶ 1)φόρων—ἀδιακρίτως χωρητικότητος — ὑπερβαίνουν τὰς 10.000. Συνεπών, περισσότερα ἀπὸ 40.000 ἀτομά πορίζονται ἀμέσως τὰ μέσα τῆς συντηρήσεως των ἀπὸ τὴν ὑπαρξίαν τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας, χωρὶς εἰς τούτους νὰ προσθέσωμεν ἔνα σύχι εὐκαταφόρουν ἀριθμὸν διοικητῶν προσώπων, δημοσίων οἵτινες εἰναι οἱ γαυπηγοί, καραβομαρσαγκοί, διαυγάκται, μεστίται κλπ., πού, ἐπίσης, ἀπὸ τὴν αὐτὴν πηγήν, κυρίως, τροφοδοτοῦνται.

Τοιαύτη, εἰς τὰς γενικὰς της γραμμάς, ἐψφανίζεται ἡ θέσις καὶ ἡ καταστασίς τῆς Ἑλληνικῆς ιστιοφόρου Ναυτιλίας. Καὶ ἐνδι, δημοσίως, ἐπησίως, καλύπτει ἔνα εύρυτατον τομέα κοινῶν ἀναγκῶν, ἡ αὐτὴ καθ' ἐστί τὴν ἐπαχθῆς θέσις της καθίσταται ἐπαχθεστέρα ἀπὸ τὴν Ἐλλειψιν ὠργανωμένης μεριμνῆς. Η μέσινα πού δια σύχι καὶ κατὰ δεύτερον λόγον ὑπὲρ τῶν ναυτιλλομένων. Είναι δέδαιον, δητὶ τὸ ιστιοφόρον — πετρελαιοκίνητον είναι τὸ εὐθηνότερον μέσον μεταφορᾶς καὶ θὰ ἡτο δυνατόν νὰ γίνη εὐδεῖα χρῆσις τῆς δωλειαμότητος του, διὰ μεταφορᾶς ἀπὸ τὴν πηγήν της ιστιοφόρου ναυτιλίας, ἀλλούς, ἐπίσης, τηπειρωτικούς καὶ ούχι, ὡς σήμερον, μόνον πρὸς τὰς νήσους ἡ τοὺς ἀπροστελάστους διδικῶς παραλιακούς μικροσυνοικισμούς.

X.

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1952

MANAGERS A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΛΛΟΥ

Η ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑΝ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Οι εἰς τὴν Νοτιοανατολικὴν Εὐρώπην ἐπίτευχθέντες ἔσχάτως πολιτικοὶ προσανατολισμοὶ ἔφεραν εἰς φῶς, δχι μόνον τὴν στρατιωτικὴν τῶν συνασπισθέντων Κρατῶν Ισχύν, ἀλλὰ καὶ ταῖς εἰς τὸ ἐμπόριον, τὴν διομηχανίαν καὶ τὴν ναυτιλίαν σημαντικὰς ἐπιδόσεις τῶν. Οὕτω, ἐνῷ πρότιος ὁκόμη καὶ καὶ εἰς τοὺς διαφόρους κλάδους πρόσδοι τῆς Γιούγκοσλαϊας ἡσαν τελείων ἀγνώστων εἰς τὸν πολὺν κόσμον, δταν οὐ κώρα ἐθεωρεῖτο ὡς δυρσύδορος τῆς Σοβιετικῆς Ἐνωσεως, σήμερον, μόλις η πολιτικὴ τῆς ἔκλινε πρὸς τὸ Δυτικὸν συνασπισμόν, ἢ στρατὴ αὐτὴ ἔγινεν ἀφορμὴ νὰ γνωσθοῦν σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ αἱ εἰς τοὺς πολλαπλοὺς τομεῖς ἀξιόλογοι ἐπίτυχια τῆς.

Μεταξὺ τῶν κλάδων, ποὺ μεταπολεμικῶς ἐστημέσσαν καταπληκτικὰς πρόσδοις εἰς τὴν Γιούγκοσλαϊαν, ἡ ἀλιεία μετὰ τῶν παρεμφερῶν πρὸς αὐτὴν διομηχανίαν, κατέξει ἔξεσσον, πράγματι, θέτιν. Δὲν εἶναι μόνον η ἐπὶ τῆς θαλάσσης ὥργανωσις (ἀλιευτικὰ πλοῖα, πληρώματα, τεχνικὴ ἀλιεία), ποὺ συνεχρούσθη τελείως, ἀλλὰ καὶ αἱ εἰς τὸν τομέα τῆς Ἑρᾶς πρόσδοι (ἰχθυολιμένες, ιχθυαγορά, ἀποθήκαι-ψυγεία, μεταφοραὶ τῶν Ιχθύων εἰς τὸ ἑστωτεικὸν κλπ.), εἶναι ὄντως ἔξαιρετικῶν σημαντικά. Τὸ σπουδαιότερον δὲ εἶναι ὅτι ὅλα αὐτὰ ἐπετεύχθασαν ἀνεύ τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας καὶ τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, γάρις μόνον εἰς τὰς Ἑύκολιας ποὺ η Κυβερνούσια παρέσχεν ἐν πλάτει εἰς τοὺς ἀλιεῖς, διὰ νὰ φέρουν εἰς πέραν τὸ ἐπίπονον τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς καταστροφείσης διοικηνίας τῶν ἔργων.

Λόγω τοῦ γενικοῦ ἐνδιαφέροντος, ποὺ παρουσιάζει τὸ ζῆτημα, ἐθεωροῦσαν σκόπιμον νὰ ἐκδέσω συνοπτικά τὰ διάφορα τῆς ἔξελιξεως ταῦτης σημεία, εἰς τὰ ὄπια πρόπει νὰ δοθῇ, ἀπὸ ἐλληνικῆς ίδιων πλευρᾶς, η δέουσα προσοχή. Διότι, ἔδοσσον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου οἱ ἀλιευτικοὶ στολίσκοι πολεμικοὶ, η διὰ τῶν δύο χωρῶν εἰχού τελείως καταστροφῆ, θά ἐπρεπε, μεταπολεμικοὶ, η διὰ τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς ἀλιευτικῆς διοικηνίας προσπάθεια νὰ ἐδίνειν, ἐν συγκρίσει, εἰς αὐτούς ἐπετεύχθασαν ἀνεύ τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας καὶ τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, γάρις μόνον εἰς τὰς Ἑύκολιας ποὺ η Κυβερνούσια παρέσχεν ἐν πλάτει εἰς τοὺς ἀλιεῖς, διὰ νὰ φέρουν εἰς πέραν τὸ ἐπίπονον τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς καταστροφείσης διοικηνίας τῶν ἔργων.

“Ἐχω ύπ” δψιν μου διαφόρους μελέτας καὶ σειρὰν στατιστικῶν ἀπὸ τὴν ἐποχὴν τῆς Αὐτοτρούγγυρης Αὐτοκρατορίας μέχρι σήμερον, δην πεττομεωρὰς ἐπεκτείνεται ἡ βαθμαία ἔξελιξης τῆς ἀλιευτικῆς διοικηνίας εἰς τὴν Ἀδριατικὴν θάλασσαν καὶ ἀναγράφεται η κατ’ ἔτος αὔξησης τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς.

Εἰς τὴν ἑταῖρον τῆς μεγαλοπρεποῦς ἐκθέσεως τῆς Βιέννης τοῦ 1873 ἐκδόθεσσαν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου “Ἐμπορίου (Δ/σεως ‘Ἀλιείας’) ἔκθεσιν, ἐκτίθενται λεπτομερέστατα ἀστατιστικά τῶν ἔχοντας τότε, παντὸς τύπου ἀλιευτικῶν πλοιαρίων, οἱ κυριώτεροι λιμένες καὶ λιμενίσκοι, οἱ ὄριθμοι τῶν ἀλιεών τῶν ἔογαζουένων κατὰ μῆκος τῆς ἀναπεπταμένης δαντελλῶν ἀκτῆς, ἀπὸ τῶν συνόδων τῆς Ἰταλίας μένοι τοῦ τότε ὑπάρχοντος Μαυροβούνιου καὶ η κατ’ ἔτος ἀλιευμένη ποστός τῶν Ιχθύων.

“Ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην εἰς τὴν Αὐτοτρούγγαριαν, ἀνεῦ τοῦ παραγωγῆς τῶν λιμιδῶν, ποταμῶν καὶ τεναγῶν, ὑπελογίζετο εἰς δέκα ἔως τριάντα τριῶν τοῦ ποταμού πολέμου, 1914—1919, η ἰχθυοπαραγωγὴ εἰς τὴν Αὐτοτρούγγαριαν εἶγε φθάσει τὸ 23.000.000 χιλιογράμμων περίποτο, ἀνεῦ τῆς ἐσωτερικῆς ἀλιείας, ηπί τοῦ λίαν σημαντικῆς κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην. “Οταν κατέρρευσεν ἡ δυσδική μοναρχία, ἡ λαττώθη ἀυτούματος καὶ ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ, η δὲ ἀλιευτικὴ διοικηνία ἐπὶ σειρὰν ἔτῶν ἔμεινεν εἰς τὴν ἀφάνειαν. Αἱ ἀλλεπάλληλοι πολιτικοὶ ἀνωμαλίαι ἀφ’ ἐνὸς καὶ αἱ συνεχεῖς διενέκεις μεταξὺ τοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας ἀφ’ ἐτέρου, (Κροατία, Σλοβένων, Δαλματῶν, Σέρβων, Βοσνίων κλπ.), δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ταχεῖαν ἀνάρρωσην τῆς ἀλιεύσιας, ηπί τις μόλις κατὰ τὸ 1924 ἥρχιστο νὰ ἀνασυντάσσεται καὶ νὰ ἀποδίδῃ ἐκ νέου, διὰ τὸ νεοπαγές κοῦστος τῆς Νοτιοσλαϊας.

Μέχρι τῶν ὀρχῶν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, οὐδὲν τὸ ἀξιοσημείωτον δύναται νὰ προστεθῇ εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῆς ἀλιευτικῆς διοικηνίας εἰς τὸ τομέα τοῦτο τῆς Ἀδριατικῆς θαλάσσης. “Ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ ἐκμαίνετο μεταξὺ 20 ἔως 25.000.000 χιλιογράμμων ἐπτσίως, ἐκ τῶν δύοισιν τὸ μεγαλύτερον μέοντος, ἀποτελούμενον ἐκ μεταστευτικῶν Ιχθύων ἐκονοερθοποιεῖτο, τὸ δὲ ὑπόδιοντον ἐχορπίσεων διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ παρακτίου πληθυσμοῦ. Πολὺ δὲ ποσό ποσότης μετεφέρετο εἰς τὸ ἐσωτερικόν, ἐλλέιψει μέσων συντηρήσεως. Σημειεύοντο, δὲ τὸ ἐσωτερικὴ ἀλιεία τῶν λιμιδῶν, ποταμῶν καὶ τεναγῶν, ητο ἀρκούντως ἀνεπτυγμένη, διὰ τὸ συμπληρώντα τὰς εἰς Ιχθύης ἀνάγκας τῆς χώρας. “Αλλος τε, η Γιούγκοσλαϊα, πουλούσα εἰς κτηνοτροφίαν καὶ ἄλλα εἰς τοῦ ποταμού σημειώσιαν, οὐδὲ ἐπέδινε εἰς τὴν ἀλιεύσιαν καὶ τὰ ἐν αὐτῆς προϊόντα μεγάλην σημειώσιαν, οὐδὲ τοῦ ποταμού τῆς Ζέρβας τὴν δργάνωσιν καὶ προσαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς διοικηνίας.

“Ἡ περίοδος τοῦ πολέμου, τῆς κατοχῆς καὶ η μετέπειτα ἔξελιξις τῆς πολιτικῆς καταστάσεως εἰς τὴν γείτονα ἀπευδόντων ταῦτην τελείως ἀπὸ τὸν ἔως τοῦ σιδηρού παραπτελάσματος κόσμον. Μόλις ποδὸς διετίας, δταν η ἀποσκίρτηση τῆς Γιούγκοσλαϊας ἀπὸ τὴν Σοβιετικὴν κιρημονίαν ηπί πλέον διοιστική, τότε μόνον ποικιστούν διλίγοντας νὰ γίνωνται γνωστὰ τὰ ὅσια της, νὰ δημοσιεύωνται στατιστικαὶ ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν, τῶν ἐξαγωγῶν καὶ ἐπὶ τῆς καθολού παραγωγῆς. Πλὴν αἱ πληροφορίαι αὐτοὶ ήσαν ἀλληπεῖς καὶ ἐδίνοντο μὲ τὸ μέτρον τῆς ἐκάστοτε πολιτικῆς σκοπιμότητος.

Δι’ ὅσα ἀφοροῦν τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς ἀλιεύσιας, τοῦλάχιστον, αἱ πληροφορίαι ήσαν συγκεχυμέναι. Αἱ ἀπὸ τὴν Γιούγκοσλαϊακήν πλευρᾶς πληροφορίαι, καὶ στατιστικαὶ ἐνφάντουν τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν ὡς μεταπολεμικῶς ἀναπτυχθεῖσαν εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν, πέρυσι δὲ ἐδημο-

σιεύθη, καὶ εἰς τὸν ἐλληνικὸν Τύπον ἡ εἰδοσις, δτι ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ εἰς τὴν γείτονα κατὰ τὸν περίοδον τοῦ 1950) 51 ἐφθασε τὸ 200.000.000 χιλιογράμμων, σύμφωνα μὲ τοὺς ἀριθμοὺς τῆς στατιστικῆς τοῦ ἐμπορικοῦ δελτίου τῆς Πρεσβείας.

“Ἐκ τῶν ὑστέρων, δμως, ἀλλη στατιστικὴ τῆς F. A. O., τῆς εἰς Ρώμη ἔδρευσθεῖς Ὀργανώσεως Τροφίμων καὶ Γεωργίας, ἐνεφανίζεται τὴν παραγωγὴν εἰς Ιχθὺς κατὰ πολὺ μειωμένην. Πάντως καὶ μέχρι τῆς στιγμῆς της παραγωγὴς τῶν δύοτονος καθορισθῆ ἔνας ἀκριβῆς διάριμος, διότι, τόσον ἀπὸ τῆς μάς πλευρᾶς, δσον καὶ απὸ τῆς ἄλλης, οἱ ὄριθμοι καὶ τὶς πληροφορίαι δὲν συμφωνοῦν. Αἱ μόναι, ἵσως, θετικαὶ πληροφορίαι, ποὺ συμβιδάζουν τὰς δύο ἔκδοσας, εἰναι αἱ ἀπὸ τὴν Ιταλίκην πλευρᾶς διδόμεναι, λόγω τοῦ γενούντος, δτι τὰ μεγάλα τὸ Ιταλικὰ ἀλιευτικὰ πλοία, κατόπιν τῆς Ιταλοῦ — γιούγκοσλαϊκοῦ συμβάσεως ἀλιείας, ψαρεύουν γύρω τῶν Δαλματικῶν νήσων, πλησιάζουν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, οἱ δὲ Ιταλοὶ ψαράδες συνεργάζονται πολλάκις μὲ τοὺς γείτονάς των καὶ εἰναι εἰς τὸν ιχθύον τῶν Δαλματικῶν νήσων, πλησιάζουν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, οἱ δὲ σιδηροδρομικοὶ ἔταιροι διασέτουν πάντοτε βαγόνια-ψυγεία εἰδικῶν διὰ τὰ ἀλιεύματα.

Τὸ δέδαιον εἰναι, δτι κατόπιν τῆς πλήρους ἐπιτυχίας τοῦ πρώτου πενταετοῦ προγράμματος ἀνασυγκροτήσεως, μετά τὸν πόλεμον, κατὰ τὸ παραδείγμα καὶ ὑπόδειγμα τῶν ρωσικῶν σχεδίων ἀναδημούρουγιας, ὡς ἐπίσης καὶ τὶς ἀποδόσεως τοῦ δευτέρου πενταετοῦ σχεδίου, ἡ ἀλιευτικὴ διοικηνία εὑρίσκεται ἐν πλήρει δράσει, δ ἀλιευτικὸς στόλος ἐδιπλασίσθη, χάρις εἰς τὰς ἔξι Ἰταλίας ἐπανορθώσεις, δτι δὲ ιχθυοράσα δόλονέν βελτιώνται. Ἐπίσης, εἰς δλα τὰ ἀλιευτικὰ κέντρα ἀνηγέρθησαν ἀποθήκαι-και-ψυγεία διὰ τὴν ἐναποθίκευσην τῶν Ιχθύων καὶ συντήρησην τούτων μέχρι τῆς μεταφορᾶς τῶν εἰς τὸ ἑστωτεικόν, αἱ δὲ σιδηροδρομικοὶ ἔταιροι διασέτουν πάντοτε βαγόνια-ψυγεία εἰδικῶν διὰ τὰ ἀλιεύματα.

“Ἡ ἀλιεία εἰς τὴν Γιούγκοσλαϊαν διαιρεῖται εἰς δύο κατηγορίας: α) Εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ἀλιείαν καὶ β) εἰς τὴν παράκτιον ἀλιείαν. Ἀμότεραι στήρεσσαν πάντεροι εἰναι ἔξι ίσους ἀνεπτυγμένα, μετά δὲ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ δευτέρου πενταετοῦ σχεδίου ἀνασυγκροτήσεως, ὑπολογίζεται, δτι η χώρα, δχι μόνον θὰ εἰναι αὐτάρκης εἰς ιχθύς καὶ ιχθυόρα, δλλὰ καὶ θὰ δύναται νὰ ἔχει γάρη ικανὰς ποσότητας ἀλιευμάτων εἰς τὸ ἑσωτερικὸν Εύρωπης.

“Ἡ ἐσωτερικὴ ἀλιεία εἰναι ἀρτίως ὡργανωμένη καὶ συγκεντρώνται κυρίως εἰς τοὺς ποταμοὺς Δούναβιν, Σαύν, Δρίνα, Μοράδαν, Τίσζαν καὶ τοὺς πολλαπλοὺς παραποτάμους των. Εἰς τὰς λίμνας Σκόδρας, Ἀχρίδος, Πρέσπας, Δούραντας καὶ Βράνας, καθὼς καὶ εἰς τὰ πλησίον τῶν ποταμῶν ἡ παραποτάμων σχηματιζόμενα τενάγη. Τὸ ἀξιοσημείωτον εἰναι, δτι οὐδεὶς ἔκ τῶν μεγάλων τῆς χώρας ποταμῶν ἔκχυνεται εἰς τὸ Ἀδριατικὸν πλέοντας, δλλὰ δολίων πλαγίων, μετά την καταστροφή τῶν διάφορων λιμνών τῶν γλυκέων υδάτων, ποὺ ἀφθονοῦν εἰς τοὺς ποταμούς, δὲν πέστροφα εἰναι ἔξαιρετικῆς ποιότητος καὶ τὸ μέγεθος της φθάνει τὰ 3—4 κιλά. Ο γόνος τοῦ ιχθύος τούτου εἰναι περιζήπτος δι’ ἔξεγενισμόν, δὲν ἐπλουτισμόν ἀλλὰ τὸ ποταμού τοῦ ιχθύος τούτου εἰς δλα τὰ ιχθυολογικά ‘Ινστιτούτα της Εύρωπης.

“Ἐπίσης, εἰς τὰς λίμνας καλλιεργεῖται ἐντατικῶς δ κυπρίνος, δ Ἰσσος δὲσσος, δ λύτσα, δ λύκος, τὸ χέλι κλπ. Ο γόνος τῶν ιχθύων τούτων ἔξαγεται εἰς δλας τὰς χώρας δι’ ἐπλουτισμὸν δέν ἐξεγενεσμὸν τῶν πδι ύπαρχόντων εἰς τὰς λίμνας των παρομοίων ιχθύων. Εἰς τὰ τενάγη ἀναπτυσσεται εἶναι ειδος δδέλλας δι’ ιαυατικούς σκοπούς (ρουφά τὸ αίμα). ποὺ εἰναι περιζήπτονται καὶ ἀποτελεῖ ιδιαίτερον εἰδαγωγικόν ἐμπόριον. Επι-



PERO-KOTE TANK COATING

PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

PERO-KLEAN MARINE CLEANER

and other Quality Products

MARINE DIVISION

The PEROLIN COMPANY, Inc.

Manufacturing Chemists

10 East 40th St., New York 16, N. Y.

Tel. MURRAY HILL 5-6940

Representatives and Stocks in Principal Ports

πίσης, πλησίον τών τεγματών άφθονούν αἱ δρώσιμοι χελώναι, αἱ ὅποιαι ἀποστέλλονται τακτικά εἰς Γερμανίαν, καθὼς καὶ οἱ δάτραχοι. Ἀπὸ τὴν ἐσωτερικὴν ἀλιεῖσαν ἀπόζουν ἄνω τῶν 10.000 ἀλιέων, συγκεντρουμένων εἰς συνεταιρισμούς, σωματεῖα, ὄργανώσεις καὶ κοοπερατίβας ὑπὸ τὴν προστασίαν τοῦ Κράτους. Ἡ ἐσωτερικὴ ἀλιεία ἀποδίδει ἐπησωτὰς ἄνω τῶν 15.000.000 χιλιογράμμων ἰχθύων τῶν γλυκέων ὑδάτων.

Κατὰ τὴν γνώμην τῶν φυσιοδιφῶν καὶ ἰχθυολόγων, ἡ Ἀδριατικὴ θάλασσα εἴναι ἡ πλουσιωτέρα εἰς ἀλιεύμα περιοχὴ τῆς Μεσογείου. Τὸ περίεργον δὲ εἶναι, ὅτι μόνον ἡ πρὸς τὴν Γιουγκοσλαβίαν περιοχὴ, μὲ τὰς πολυαριθμίους υποίδας, εἴναι ἡ πλέον ἰχθυοδιήθης, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν Ἰταλικὴν πλευράν, ποὺ εἴναι πτωχοτέρα εἰς ἀλιεύμα. Ἀπὸ τὴν ζώνην τῆς Τριέστης, κατὰ μῆκος τῆς Κροατίας, τῆς Δαλματίας καὶ Βοσνίας, μέχρι τῶν συνόρων τῆς Ἀδριατικῆς, δῆλον ἀπότομος ἀλιεύεσται εἰς ἔνας σπουδαῖος ψαρότοπος, δῆπου οἱ μὲν ἐνδημικοὶ ἰχθύς ἀλιεύονται εἰς δῆλας τὰς ἐποχάς, οἱ δὲ μεταναστευτικοὶ δῆι τοῦ ἔτους ἐν ἀφθονίᾳ.

Οἱ Γιουγκοδαλμάνοι καὶ δῆι οἱ Δαλματοί ψαράδες εἴναι ἔκ παραδόσεως καὶ καλπρονίας ίκανοι, διότι παϊδίσθενται ἐπίδιδονται μὲ ζῆλον εἰς τὸ ἐπάγγελμα τοῦτο. Εἴναι τόσον σπουδαῖοι, δῆστε καὶ οἱ μεταναστευταίς εἰς τὴν Καλιφορνίαν καὶ τὴν Χιλῆν ψαράδες ἐπεδόθησαν καὶ ἔκει εἰς τὴν ἀλιεύεσσαν καὶ ἐδημοπρύσσουσαν ἐπίζηλους εἰς τὴν ἀλιευτικὴν Βιομηχανίαν θέσεις. Εἰς τοὺς κυριωτέρους, ἐπὶ τοῦ Ειρηνικοῦ ὥκεανοῦ ἰχθυοδιήθηνας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Χιλῆς εὐρίσκονται ἀλιευτικαὶ ἐπιχειρήσεις μὲ ἐπὶ κεφαλῆς διευθυντάς Δαλματικῆς καταγωγῆς.

Ἡ παράκτιος ἀλιεία ἀποσχολεῖ σήμερον εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν περὶ τοὺς 30.000 ἀλιεῖς διεπαραμένους κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν καὶ εἰς τὰς νησίους. «Ολοι εἴναι καλῶς ὡργανωμένοι καὶ διαθέτουν μηχανοκίνητα πλοῖα, καθὼς καὶ ἀλιευτικά ἐργαλεῖα ἀπολύτως συγχρονισμένα. Εἰς τὴν Ζάραν λειτουργεῖ καὶ σχολὴ ἀλιείας, ἢ πρώτη εἰς τὸ εἶδος τῆς, ἴδυθεῖσα εἰς τὰ Βαλκανία. Ἡ σχολὴ αὕτη διαθέτει καὶ ἐκπαιδευτικὸν πλοῖον διὰ τὴν ἑξάσκησιν καὶ τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν ναυτοπατιῶν—ἀλιεών. Ὑπολογίζεται, ὅτι μὲ τὸν ρυθμὸν τῆς ὄργανώσεως ταύτης, ἢ ἰχθυοπαραγωγῆς τῆς χώρας ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους θά εἴναι τετραπλασία τῆς παραγωγῆς τοῦ 1939.

Ἡ δυτρεοκαλιέργεια ὡσαύτως εἴναι λίαν ἀνεπτυγμένη κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν καὶ τῶν νησῶν, ὅπου διατηροῦνται εἰδικά ἐνυδρεῖα (πάροκα) διὰ τὰ πάσης φύσεως ὄστρακοειδῆ (στρειδία, τένεια, φουσκες, ἀχιβάδες, κυδώνια, μύδια καὶ ἄλλα). Τὸ σπουδαιότερον πάρκον εὐρίσκεται μεταξὺ τῶν χερσαίων τοῦ Πελλεσάνα καὶ τοῦ Κόρινθου τὸν ίδιον, ἀκριδῶν, θεσιν, ὅπου καὶ ἐπὶ τῷ Ρωμαϊκῷ Αὐτοκρατορίᾳ ἐκαλιέργευντο τὰ στρειδῖα. «Υπάρχει, καὶ εἰδικὸν Ἰνστιτούτον διὰ τὴν μελέτην τῶν ὄστρακοειδῶν καὶ τὴν ἐπιστημονικὴν καλλιέργειαν τούτων, ὡς ἐπίσης τὴν μελέτην καὶ παρακολούθησιν τῶν σπόγγων. Ὑπολογίζεται, ὅτι θά εἴναι δυνατόν νὰ παράγωνται κατ’ ἔτος ὅσων τῶν ἔξι κεκομιμορίων στρειδῶν, διὰ τὴν ἐπιτόπιον κατανάλωσιν καὶ διὰ τὴν ἔξαγωγήν.

Ἡ παράκτιος ἀλιεία διαιρεῖται εἰς τέσσαρας τομεῖς : α) Εἰς τὸν τομέα τῆς Ἰστρίας, μὲ κυρίους λιμένας ἐξορμήσεως τὴν Πόλλαν εἰς τὸ οὔπων τῆς χερσονήσου, τὸ Φιούμε καὶ Σούσακ εἰς τὸν μεχόν τοῦ κόλ-

που τοῦ Καρνέρο καὶ τὰς πέριξ νησίδας. β) Εἰς τὸν τομέα τῆς Κροατίας, μὲ κυρίους λιμένας ἐξορμήσεως τὸ Πόρτο Ρέ, τὸ Νόδι, τὸ Σένι καὶ νοτιώτερον τὸ Κάρλομπαγκ, τὸ Νόδιγκρατ καὶ τὴν Ζάραν. γ) Εἰς τὸν τομέα τῆς Δαλματίας, μὲ κυρίους λιμένας ἐξορμήσεως τὸ Σκράντιν, Σιμπενίκ, Σπαλάτον, Μακάροκα, Πόγκορα, τὴν περιόδημον χερσόνησον Ὁρέμπια καὶ τὰς ἔναντι νησίσους. Καὶ δ) Εἰς τὸν τομέα τῆς Ερζεγοδινῆς, μὲ κυρίους λιμένας ἐξορμήσεως τὸ Ντουμπρόβνικ, τὸ Κάτταρον, τὸ Αντίθαρι καὶ Ούλτασινε.

Ἐκ τῶν ὡς ἄνω λιμένων οἱ ἀρτιώτερον ἐξωπλισμένοι διὰ τὴν ἀλιευτικὴν διοικησίαν καὶ οἱ καλλίτεροι ἐξυπηρετούντες τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐσωτερικοῦ, είναι οἱ λιμένες τοῦ Φιούμε εἰς τὴν Ἰστρίαν, Ζάρας εἰς τὴν Κροατίαν, τὸ Σπαλάτον καὶ Σιμπενίκον εἰς τὴν Δαλματίαν καὶ τὸ Ντουμπρόβνικ η Ραγούζα εἰς τὴν Ερζεγοδινήν. Εἰς τοὺς περισσότερους λιμένας ὑπάρχουν ιχθυαγοραί, ἀπόδηκαι·ψυγεῖα καὶ ἐγοστάσια κονσερβοποίας.

Ἡ βιομηχανία κονσερβῶν είναι ἀρτιώτατα ὡργανωμένη, πλείστα δὲ ἐργοστάσια λειτουργούν κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν. «Ἐνα πρότυπον τοιούτου ἐργοστάσιον ἔγκατεστάθη μεταπολιμώς εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μπόκα Κοτόρσκα, ὅπου παρασκευάζονται φιλέτα ἀντίδούγιας, στρογγυλογυρισμένα, μοναδικά εἰς τὸ εἶδος των καὶ περιζήτητα εἰς τὰ Ευρωπαϊκά κέντρα. Ἐπίσης παρασκευάζονται κονσέρβαι εἰκ τῆς κοιλίας τοῦ τόσου, «Υεντένεα», αἱ ὅποιαι εἰναι λιαν εύγευστοι καὶ γινονται ἀνάπταστοι. Αἱ περισσότεραι εἰδικότητες κονσερβῶν παρασκευάζονται μὲ λάδι τῆς Δαλματίας καὶ εἰναι γνωσται ἀνά τὸν κόσμον ως «Βαλτίν Βραντ», «Άδρια Βραντ» καὶ «Ιστρα Βραντ».

Εἰναι τοιάπτη ἡ εἰς τὴν κονσερβοποίησιν πρόσδοσις, ώστε διὰ νὰ σχηματίσῃ κανεὶς μίαν ιδέαν τῆς διαφορᾶς ἀπὸ τὴν παραγωγὴν τῆς περιόδου 1939—40 μέχρι τῆς σημερινῆς, πρόπει νὰ ὑπολογίσῃ, δτι, ἐὰν, σφέρ, εἰπειν, λάδωνες ὡς γνώμονα τὸ ἀριθμὸν 100 διά τὸ ἔτος 1939, διὰ τὸ 1947 ὁ δεικτης εἰναι 1671 καὶ διὰ τὸ 1948 2.758. Οι ἀριθμοὶ αὐτοῦ ἀποδεικνύουν τὰς τέσσαρας τὰς ἐπιτελεθείσας πρόσδοσες.

«Οσον δφορε τὴν δύναμιν τῶν ἀλιευτικῶν στόλου, οὗτος ἀποτελεῖται ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἀπὸ νέα σκάφη, ἐκ τῶν δτοίων τὰ μεγαλύτερα πρόχονται ἀπὸ τὰς Ιταλικὰς ἐπανορθώσεις. Ἡ Γιουγκοσλαβία εύθυνη μετά τὸν πόλεμον, ὅταν ἐκανονίσθη τὸ ζῆτημα τῶν ἀποζημιώσεων καὶ ἐπανορθώσεων, κατὰ τὸ παράδειγμα τῆς Ρωσίας, ἐζήτησεν ἀμέσως ἀπὸ τὴν Ιταλίαν πλοῖα παντὸς τύπου, φορτηγά, δεξαμενόπλοια, ἐπιβατηγά καὶ ἀλιευτικά. Ἐφόρτισεν ἐγκαίρως νὰ παραλάβῃ δσα πλοῖα ήσαν διαθέσιμα καὶ παρήγειλεν ἀμέσως εἰς ὅλα τὰ ναυπηγεῖα σκάφη διάφορα, σύμφωνα μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς.

Ούτως, κάθε ἑξάμηνον παρελάμβανε τὰ διὰ λογαριασμὸν τῆς κατασκευασμένης πλοΐας ἐντὸς διάγου χρονικού διαστήματος εύρεθη μὲ ἀλιευτικὸν στόλον ἀπόλυτως συγχρονισμένον. Ἡ ἀλιματώδης αὔξησης τῆς ίχθυοπαραγωγῆς δρείλεται εἰς τὰ νέα αὐτὰ ἀλιευτικά, τὰ ὅποια εἰναι καλῶς μελετημένα, δτίως εἰδωτοίσιμα, ταχύπλοα καὶ ἐφωδιασμένα μεταφυτικά θαλάσσων. Ἐκ πασσαλήσου μὲ τὰ πλοῖα αὐτὰ καὶ τὰ πλαιά σκάφη (οἱ περίστιμες ταρτάνες, τὰ ιδιόρυθμα «Σοστί» διὰ τὸ σύρμενον δίκτυον μὲ δύο πλοῖα, οἱ γαέτες, τὰ τραμπάκολα καὶ ἄλλα) εἰναι πάντοτε ἐν χρήσει, διὰ νὰ υπενθυμίζουν δλίγον τὸν παλαιάν ρωματικὴν ἐποχήν.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

THE AEGAEAN NAVIGATION TYPALDOS BROS C° LTD.

PIRAEUS
ESTABLISHED 1929

ELECTRIC RAILWAY'S BUILDING

Teleph: 40402-43379

Tel. address: "ATMEGE,"

A) Π "ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ,,
"ΑΓΓΕΛΙΚΑ,, - "ΑΙΓΑΙΟΝ,,
"ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ,-"ΙΟΝΙΟΝ,,

Τακτικὴ ἔβδομαδιαία γραμμὴ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

Πλήρες δίκτυον ἐσωτερικῶν γραμμῶν

Έκαστην Τρίτην 6 μ.μ. ἐκ Πειραιῶς διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Έκαστην Πέμπτην 6 μ.μ. ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ διὰ Πειραιᾶ
(μέσω Κερκύρας, Ίδακης, Σάμης, Πατρῶν)

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

ΜΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ Ι CAVITATION (*)

ΑΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΗΧΑΝΗ ΤΟΥ ΔΠ «ΔΕΛΦΙΝΙ»

Γνωστή είς τους άγχιπλουντας ναυτικούς και τους έπαγγελματικούς με την άκτοπλοιαν άσχολουμένους ή περιπέτεια του έπιβατηγού «Δελφίνι». Το σκάφος μετά μίαν υποδειγματικήν, άνωτέραν όλων τών μέχρι τούδε, μετασκευήν είς τὸν Πειραιά, μετεπότρηπτη εἰς δηζελοκινήτον. Αι ένδελεχείς δοκιμαί καὶ τὰ πρώτα του ταξιδιώτικά εἶναι δηζελοκινήτον. Εύσταθεια απόλυτος, ταχύτης ὑπὲρ τὰ 14 μίλια, κραδασμός άνυπαρκτος, δλα δηλαδὴ τα πλεονεκτηματα ἐνός άριστου έπιβατηγού σκάφους είχον δισασφασθή.

Άνωμαλίαι, δμως, εἰς τὸ πρωστήριον σύστημα πρήσισαν νὰ έμφανιζωνται μετά τὸ πρώτα ταξίδια. Ήσταν δυσεγήητοι. Οι μὲν τὰς άπεδιδον εἰς αυτὴν ταύτην τὴν μηχανήν, οι δὲ εἰς τὰ βοηθητικά της, ἄλλοι εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τῆς ιπποδυναμεως, πολλοὶ εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν δηζελοκινητικῶν μας.

Συνέδη, τέλος, τὸ ἀτύχημα ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Χίου ἐκ κακοῦ χειρισμού, ὅτε τὸ «Δελφίνι» ἐπέπεσεν ἐπὶ μιὰς ἀκτοφυλακίδος καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπὶ τῆς ἀπόδοθρας. Τὸ σκάφος ὑπέστη μικρὰς ζημιαὶ καὶ καταπλεύσαν τὴν μεθεπομένην τοῦ ἀτύχηματος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν ἔδειξαν οὐδὲν οὐδὲν. Τότε, διὰ πρώτην φοράν, οἱ τεχνικοὶ ἀντελήθησαν, ὅτι η ἔκ χυτοσιδήρου ἐλιξ τὸ σκάφους ἔφερε βαθυτάτας διαδρώσεις. Εκείνεις ἔγενην θήσαν καὶ αἱ πρώται περὶ τὴν cavitation διατιώσεις καὶ τὸν δυσμενὸν εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς ἀποτελεσμάτων τῆς.

«Ηλλαζαν τὸν ἔφθαρμένην Ἐλίκα καὶ ὡς ἐκ θαύματος αἱ δοκιμαὶ καὶ τὰ πρώτα ταξίδια τοῦ σκάφους ἀπέδειξαν, ὅτι πλήρως ἔξελειφθησαν αἱ ἀνωμαλίαι τοῦ παρελθόντος. Ή μηχανὴ ἀπέδωσε τὸ προϋπολογισθὲν ἔργον τῆς, κινεῖται τὸσον ἡρέμας, ωσάν μιὰ ραπτομηχανὴ, κατὰ τὴν χαρακτηριστικὴν φράσιν τοῦ μηχανικοῦ τοῦ πλοίου.

«Η διάδρωσις τῆς Ἐλίκος ἦτο λοιπὸν ἡ ἀφορμὴ τῶν ἀνωμαλιῶν. Τὰ σα περὶ cavitation ἀναφέρουν οἱ τεχνικοὶ διεπιστάθησαν ἐπὶ τοῦ δηζελοπλοίου «Δελφίνι». Τῷρα μὲ τὴν ἀλλαγὴν τῆς Ἐλίκος ἔξελειφθησαν.

Ἐπιθυμούντες ὥπως παρασχωμεν κάριτεραν τῶν ἀναγνωστῶν μας μίαν πληρεστέραν εἰκόνα τῆς ὅλης ἀνωμαλίας, ἀπὸ τῆς τεχνικῆς τῆς πλευρᾶς, δημοσιεύμεναν κατωτέρω σύντομον μελέτην τοῦ ναυπηγοῦ κ. Στεφανίδη, παρακολουθήσαντος ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὴν ὅλην περιπέτειαν, τὴν ἀρκετὰ ὀπωσδήποτε σπανίαν, τοῦ δ) «Δελφίνι».

ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η CAVITATION

Κατὰ τὸν Δρα Μπάουερ μὲ τὸν ὄρον cavitation χαρακτηρίζεται μία ἀσυνέχεια εἰς υδάτινον ρεύμα, ἡ ὁποια παρουσιάζεται, δταν ὅτι στατικὴ πίεσις εἰς τινὰ θέσιν τοῦ ρεύματος κατέρχεται κάτω τῆς πίεσεως ἀπομονεώσεως τοῦ υεροῦ.

Μὲ ἀπλούστερα λόγια cavitation είνε ἔνα φαινόμενον, ποὺ ὀφείλεται σὲ ἀνωμαλία τῆς συνεξείας τῆς μάζης τοῦ νεροῦ κοντά στὴν Ἐλίκα ἢ στὰ φτερὰ μιὰς ἀντλίας. Δηλαδὴ ὥρισμένα σημεῖα τῆς μάζης τοῦ νεροῦ ἔχουν πίεσι πολὺ μικρότερη ἀπὸ ἄλλα. «Οταν ἡ πίεσις αὐτὴ κατέβη κάτω ἀπὸ τὸ ἀριστοποίησε τοῦ νεροῦ, αὐτὸ ἀτμοποιεῖται καὶ δημιουργεῖ κενοὺς χώρους (φυσαλίδες ἀτμοῦ ἡ ἀκόμη καὶ φυσαλίδες ἀπὸ τὸν ἀέρα ποὺ βρίσκεται μέσον στὸ νερό).

Θεωρητικὰ ἀποδεικνύεται, ὅτι ἡ περίπτωσις αὐτὴ παρουσιάζεται στὶς βέσεις, ὅπου ἡ ταχύτης τοῦ ρεύματος είνε μεγίστη. «Υστέρα, δμως, ἀπὸ κάθε μέγιστον είνε φυσικὸν ὡς ἀκολουθὸν μιὰ περιοχὴ μὲ μικρότερες τιμές. «Ἔτοι καὶ ἐδῶ ὑστερὸν ἀπὸ τὴ μεγίστη ταχύτητα ἔχουμε περιοχὴ μὲ μικρότερες ταχύτητες. Στὶς μικρότερες ταχύτητες, δμως, ἀντιστοιχούν μεγαλύτερες πιεσίσ. Ἐπομεύοντας ὅταν ἡ φυσαλίδα μας βρεθῇ στὸ καινούργιο περιβάλλον μὲ τὴν μαγαλύτερη πίεσι θὰ συνθίσῃ. Ή σύνθιψις αὐτὴ πάρινε μορφὴ κρούσεως. Στὴ φάσι αὐτὴ δημιουργούνται τοπικές κρούσεις χιλιάδες ἀτμοφαίρων.

«Η θεωρία καὶ ἡ περίπτωσις συμφωνοῦν στὸ δτι οἱ φυσαλίδες αὐτές, γιὰ τὶς ὅποιες ἔγινε παραπάνω λόγος, ἐμφανίζονται στὶς παρειές τῶν σωλήνων ἢ στὰ κελυφή τῶν δοχείων, ὅπου γίνεται ταχεῖα ροή καθὼς ἐπίσης καὶ στὰ πτερά ἐλίκων ἢ στὰ πτερύγια ύδροστροβίλων ἢ ἀντλίων.

Οι μεταλλικὲς ἀυτές ἐπιφάνειες θὰ ὑποστοῦν τὶς κρούσεις τῆς ὑγρᾶς μάζης, στὰ σημεῖα ὅπου παρουσιάζεται τὸ φαινόμενον τῆς cavitation καὶ θὰ φθάρουν χαρακτηριστικὰ σὲ σημαντικὸ βάθος καὶ ἔκτασι.

Οσο αὐξάνεται τὸ ταχύτης, τόσο αὐξάνεται καὶ τὸ μέγεθος τῶν κενῶν χώρων (φυσαλίδων) καθὼς καὶ ἡ ἔντασις τῶν κρούσεων καὶ ἐπομένων καὶ ἡ ἔκτασις τῆς φθορᾶς.

Η δράσις, δμως, τῆς cavitation δὲν ἔχωτερικύεται μονάχα μὲ τὶς φθορὲς ἀλλὰ καὶ μὲ τὴ μειώσι τοῦ βαθμοῦ ἀποδόσεως τῆς ἀντλίας ἢ τῆς Ἐλίκος. Τὰ δύο αὐτὰ φαινόμενα (φθορὰς καὶ μειώσεως τοῦ βαθμοῦ ἀποδόσεως) δὲν είνε ἀπαραίτητο νὰ ἐμφανισθοῦν πάντοτε ταῦτοχρονα. Μποροῦν νὰ παρουσιασθοῦν καὶ χωριστά. Συνήθως, δμως, παρουσιάζονται μαζ.

Κατὰ κανόνα, πάντως, ἡ ἐμφάνισις τῆς cavitation στὶς Ἐλίκες γίνεται ἀντίθητη μὲ τὴν αὐξήση τῆς διλοισθεως (slip) τῆς Ἐλίκος. «Η αὐξήσης αὐτὴ στὴν ἀρχή παρουσιάζεται στιγά-στικα καὶ ἀργότερα μεγαλώνει δλα καὶ σὲ ταχύτερο ρυθμό. Τόσο ποὺ στὸ τέλος καὶ ἀν ἀκόμη αὐξήσετε τὶς στροφές καὶ τὴν ιπποδυναμη τῆς κινητηρίου μηχανῆς, δὲν

(*) «Ο αὐτίστοιχος ὄρος εἰς τὴν Ἐλληνικὴν δυνατὸν νὰ ἀποδοθῇ διὰ τῆς λέξεως «επιλασία».

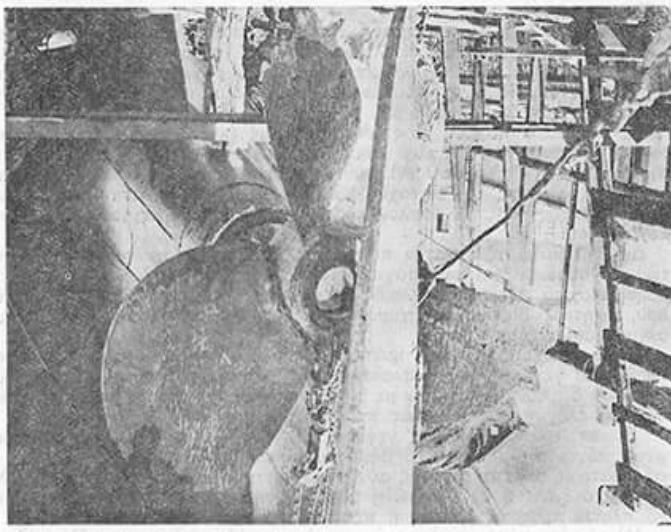
μπορεῖτε νὰ ἐπιτύχετε ἀνάλογη αὐξῆση στὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου.

Τὸ φαινόμενο, δμως τῆς cavitation, ἔκτος ἀπὸ τὰ δύο ἀποτελέσματα, ποὺ ἀναφέρθηκαν προηγουμένως, εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ αἵτια στὶς πιὸ δυσάρεστες βλάβες καὶ ἀνώμαλίες λειτουργίας τῶν κινητήρων τῶν ταχυπλόων πλοίων.

ΠΟΤΕ ΚΑΙ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΕΙΤΑΙ Η CAVITATION

Τὸ φαινόμενο τῆς cavitation είνε γνωστὸ ἀπὸ πολλὲς δεκαετίες. Πολὺ στάνεις περιπτώσεις φθορᾶς ἐλίκων παρουσιάστηκαν στὸ παρελθόν σὲ πλοίοι μὲ παλινδρομικές ἀπομηχανές. Αὔτες οἱ πρώτες ἔδωσαν ἀφορμὴ στὴν ἀρχικὴ μελέτη τοῦ φαινομένου. Τὸ πράγμα, δμως, ἀρχιστὶ νὰ γίνεται σοδαρό, ἀπὸ τὸν καιρὸ ποὺ ἀρχισε ἡ κατασκευὴ ταχυτρόφων μηχανῶν π.χ. στροβίλων ἢ δηζελοκινητήτων. Απὸ τὸν ἀρχὴ παρασχέντα φαινόμενον σὲ ταχέα ἀντιτοπιλλικά, ὅπου οἱ Ἐλίκες παρουσιάσαν δυσπειλύτα προβλήματα, ποὺ μόνο μὲ τὴ μελέτη τῆς cavitation βρίκαν τὴ λύση τους.

Σήμερα μπορεῖ κανεὶς νὰ πῃ σὲ γενικὲς γραμμές καὶ ἐντελῶς χονδρικά, πώς τὸ φαινόμενον τῆς cavitation παρουσιάζεται σὲ ἐλίκες μὲ μεγάλη περιφερειακὴ ταχύτητα, πάνω ἀπὸ 45—50 μέτρα δλτ καὶ δταν ἡ ἐπιφάνεια τῶν φτερῶν είνε σχετικῶς μικρά, δηλαδὴ δταν ἡ εἰδικὴ πίεσις στὰ φτερά είνε μᾶλλον υψηλή. Καὶ ἀλλοι παραγοντες ἀκόμη συμ-



Καὶ εἰς τὰ τρία πτερά τῆς Ἐλίκος διακρίνεται ἡ βαθεῖα διάδρωσις δάλλουν στὴν ἐμφάνισι τοῦ φαινομένου, γιὰ τοὺς ὁποίους, δμως, δὲν κάνουμε μνεία ἐδῶ.

ΠΩΣ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΑΠΟΦΥΓΟΥΜΕ ΤΗΝ CAVITATION

Η θεωρητικὴ ἔρευνα τοῦ προβλήματος τῆς cavitation δὲν ἔδωσε λύσεις ριζικές. Εδόθησαν, βέβαια, ὑποδειξεις, ποὺ ἔφεραν λαμπρὰ ἀποτέλεσματα στὴν πρᾶξη, ἀλλὰ δχι πάντοτε. Η δριστικὴ πάντως λύση τοῦ προβλήματος ἀκόμη δὲν δόθηκε.

Ο απλούστερος θεωρητικὴ τρόπος γιὰ τὴ διερεύνηση τοῦ προβλήματος θὰ ἴταν, νὰ γίνηνεν ἔνας ἀκριβῆς κατὰ τὸ δυνατὸν ύδροστροματικὸ ὑπολογισμὸς τοῦ ρεύματος, στὰ σημεῖα ὅπου ὑπάρχει φόδος νὰ ἐμφανισθῇ cavitation. Αὐτή, δμως, δὲν διερεύνησης δὲν είνε καθόλου εύκολη, γιατὶ οἱ επιφάνειες τῶν πτερῶν τῶν ἐλίκων δὲν είνε ἀπό τὶς πιο δημοφιλεῖς.

Γιὰ αὐτὸ προτιμάται ἡ ἐμπειρικὴ ἔρευνα τοῦ φαινομένου μὲ μοδέλα στὰ ἐργαστήρια. Ο συνδυασμὸς τῶν θεωρητικῶν καὶ τῶν πειραματικῶν πορισμάτων ὡδηγοῦσε σὲ πρακτικοὺς κανόνες γιὰ τὴν ἀποφυγὴ τῆς cavitation. Οι ἔρευνηται τοῦ φαινομένου κατέρτισαν πίνακας μὲ κατηύλες σύμφωνα μὲ τὶς ὅποιες δηλετητὴς τῆς Ἐλίκος προσπαθεῖ νὰ ἀποφύγῃ τὴν cavitation.

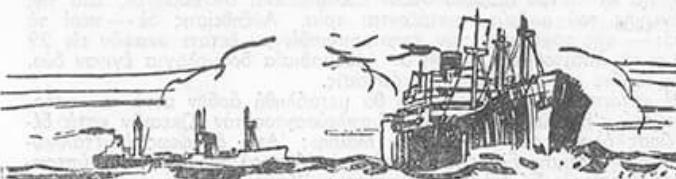
Μερικοὶ ἀπὸ τοὺς γενικοὺς κανόνες γιὰ τὴν ἀποφυγὴ τῆς cavitation είνε οἱ ἔξεις: α) Ἀποφεύγετε τὶς μεγάλες περιφερειακὲς ταχύτητες. Σὲ ταχύτητες πάνω ἀπὸ 60 μ/διτ είνε σχέδον σπάνιο νὰ διεφύγετε τὴν cavitation, β) Κατασκευάζετε τὴν Ἐλίκα μὲ σχετικῶς μεγάλη ἐπιφάνεια πτερύγων, κατὰ τρόπον, ώστε ἡ εἰδικὴ πίεσις (Kg/com 2) στὸ φτερό νὰ είνε σχετικῶς μικρή. Πάντως, δηλαδὴ σχέδιος τῆς επιφάνειας τῶν πτερῶν πρὸς τὴν ὀλικὴ επιφάνεια τοῦ κύκλου δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ξεπενθῇ τὸ 0.65. γ) Δημιουργεῖτε ίκανή κλίση τῶν πτερύγων πρὸς τὰ πίσω, ώστε νὰ ἀπομάκρυνωται ἀπὸ τὸ σώμα τοῦ σκάφους. δ) Διασμορφώνετε τὶς διατομές τῶν πτερύγων οὕτως δηλαδὴ πάντα νὰ παρουσιάζουν μικρές ἀντιστάσεις στὸ

Cable Address:
«INTERSHIP»

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:
2632 ALBERTA STREET
VANCOUVER 10, B.C., CANADA

Telephones:
Day : FAirmont 2002
Night : FAirmont 3100-R



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γερμανία

Έπιστροφή 53 πλοίων

Πεντήκοντά τρία γερμανικά σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 40.000 τόν. γκρός, στην είχαν κατασχεθή από την Αγγλίαν και την Αμερικήν, ως λεία πολέμου, κατά την διάρκεια των έχθροπραξιών, απεφασίσθη ήδη να έπιστραφούν εις τούς Γερμανούς ίδιοκτητας των. Είς την έν λόγω χωρητικότητας περιλαμβάνονται σκάφη φορτηγά, τάνκερς, φαλανιοθηρικά, παγοθραυστικά και ναυαγοσωστικά, έτι δέ και πλοία δυτών. Τρία έκ των 53 σκαφών εύρισκονται στην είς χείρας Αγγλίαν, έτερα τρία είς χείρας Νορβηγίαν, τα δέ υπόλοιπα είς χείρας Γερμανών. ως ναυλωμένα παρ αύτων, ένων ένω σκάφος, το «Μαγχάιμ», 9500 τόνων, παραμένει ήμιτελές είς τη ναυπηγεία. Είς την άγγιλομερικανική άποφασιν περί έπιστροφής άντετασαν καπηγορηματικήν άργησιν οι Νορβηγοί διά τα τρία είς χείρας των σκάφων, με την βάσιμον δικαιολογίαν, διτά ταυτά κατεσκευάσθησαν εις τη νορβηγικά ναυπηγεία κατά την διάρκεια της κατοχής, δαπάναις του νορβηγικού δημοσίου, κατ' έντολήν των γερμανικών όρχων. Κατά πάν δίκαιον, συνεπώς, τα πλοία ταυτά άνηκουν είς την Νορβηγίαν.

Ην. Πολιτεῖαι

Τὸ ύπερωκεάνιον τοῦ μέλλοντος

Μετά τὴν εἰσόδου εἰς τὴν ύπεροείδαν τοῦ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», εἰς τὸ όπιον περιήλθεν οἱ Καναοῦς Ἐπισείων, πρήσεις νὰ τίθεται μεταξὺ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τὸ ἐρώτημα: Ποιὸν θὰ είνε τὸ ἐπιβατηγόν ύπερωκεάνιον τῆς αὔριον καὶ ποιὸν είνε τὸ ἀμεσονέτον μέλλον τοῦ μεγάλου ύπερωκεάνιου σκάφους ἐνώπιον τῶν προδόδων τῆς ἀεροπορίας; Προώρισται δρά γε νὰ θώμεν γίγνεταις τοῦ τύπου τῆς «Νορμανδίας» καὶ τῆς «Βασιλίσσης Μαρίας» η ταχύπλοα σκάφη, διτας αἱ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι»;

Τὸ πρόβλημα φαίνεται, διτας θὰ ἀνακύψῃ δέκαν βραδύτερον κατά τὸ 1955 δοταν μερικά ἀπό τὰ προπολεμικής ναυπηγήσεως ύπερωκεάνια θὰ ἔγγιζουν τὸ δριον τῆς ἡλικίας των. Μέχρι τότε δὲ δύσκολον ἀπό στήμερον νὰ προβλέψῃ κανεὶς τὰς προδόδους αἱ διποίαι θὰ συντελεσθούν, ίδιως εἰς τὴν ἀεροπορίαν.

«Ην. Η Μεγάλη Βρετανία έχει ήπο κατασκευήν 25 σκάφη τύπου «Μιτράπαζον» βελτιωμένου, ικανὰ νὰ μεταφέρουν έκαστον 100 ἐπιβάτες. Έκ τῶν ἐπιβατών, οἱ διποίοι ἑταξίδευσαν τῷ 1947 πέραν τοῦ «Ἀτλαντικοῦ, τὰ 30 % ἑταξίδευσαν ἀεροπορικῶς. Σήμερον η ἀναλογία αὐτῆς προεδρεύει τὰ 40%.

Θὰ αὐξάνη, δρά γε, η ἀναλογία αὐτῆς ἀπεριορίστως; Πρόβλεψις ἀσφαλής δεν είνε δυνατή. Πολλοὶ εἰδικοὶ φρονοῦν, διτας η μεταξὺ ἐπιβατηγοῦ καὶ ἀεροπλάνου διανομή τῶν ύπερωκεάνιων μεταφορῶν, θὰ καταλήξῃ ὁριστικῶς εἰς τὴν ἀναλογίαν τῶν 50%. Θὰ υπάρχῃ κατά τὴν μετακίνησην ἐπιβατῶν μεταξὺ τῶν δύο μεγάλων πολιτισμῶν τῆπερών πλειείστα πλούσιών οἱ διποίοι, διτας λόγους ἀνέσεως καὶ ἀσφαλείας, θὰ προτιμούν τὸ βαθάστιον ταξίδιον. Πολύστριμον προσωπικὸν ἔχυπρετήσεως τοῦ ἐπιβάτου, εὐρύτης χώρου, αἰθουσαὶ μουσικῆς, κινηματογράφου, κοσμικῆς, ζωῆς, η ἀπόλαυσις, τέλος, βραχείας θαλασσίας διαδρομῆς καὶ τόσαις ἄλλαις ἀπόλαυσις προσδίδουν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς ἀναμφισβήτητον ύπεροχήν.

Δια τὰς ἑταίριας τῶν ύπερωκεάνιων τὸ πρόβλημα δὲν είνε ἀποκλειστικοὶ καὶ μόνον πρόβλημα ταχύτητος ἐν πλώ, ἀλλὰ πρόβλημα ταχείας ἐκτελέσεως τῶν κυκλικῶν ταξιδίων τῶν ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν σκαφῶν. Πρόκειται, δηλαδή, μὲ ἄλλας λέξεις, περὶ ἐξασφαλίσεως διὰ τῶν διογκώτερων δυνατῶν δαπανῶν τακτικῆς ύπερρειας γραμμῆς, τόσον δούλιορά τὴν συχνότητα τῶν ἀναχωρήσεων δοσον καὶ τὴν ταχείαν ἐκτέλεσι τῶν δρομολογίων. «Ἐπιτρέπεται δοθεὶς νὰ διστάζῃ τὶς μεταξὺ τῆς ἀπόφεως δίλγια πλοία, ἀλλὰ, ταχύπλοα καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πολλῶν καὶ βραδυκινῶν σκαφών.

«Η κατανάλωσις τοῦ ύγρου καυσίμου μετέβαλε πως, τὸ πρόβλημα. Έμειώσεις μεγάλων τῶν χρόνων τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τοῦ σκάφους ένω δύρω. Κατὰ τὴν ἐποχήν τοῦ γαιάνθρακος ἔχειάζοντα λ.χ. διὰ τὴν γαλλικήν γραμμὴν Χάρτης — Νέας Υόρκης 4 ύπερωκεάνια ταχύτητος 22 μιλ. εἰς τὸ τέλος τοῦ β'. τριμήνου τοῦ 1951.



ADEN
Ionian Scandinavian Lloyd

Shipping Agents & Brokers—Clearing—Transit—Fuel & Water
Suppliers—Lighters & Tugs—Ships Repairers.

20-58, The Crescent, Steamer Point, ADEN (Arabia)

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ**

AGENTS FOR GREEK & SCANDINAVIAN OWNERS — AGENTS & REPRESENTATIVES THROUGHOUT THE WORLD.
LONDON AGENTS : AVGHERINO & APERGUIS, 154 Bishopsgate, E.C. 2 (ENGLAND)

Cables:—

1) AETOS
2) ISCALLOYD { ADEN

PHONE:—
226 (3 Lines)

DIRECTORY OF SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, TUGOWNERS, SHIPCHANDLERS ETC.

AMSTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD
Binnenkant 47
Tele: 41860
Cables: «Franswart»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.

ANTWERP

STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD.
Kattendijk Dock W. 27
Tele: 329238
Cables: «Franswart»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.

JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street,
Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64
Cables: «Lee»

STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS

BALTIMORE

TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building
Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»

STEVEDORES

MARYLAND SHIP CEILING Co INC.
320 Chamber of Commerce Bldg,
Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipeco»

SHIP FITTERS

BELFAST

FINLAY & Co 131a, Beersbridge Rd,
Tele: 57044 Cables: «Reformer»

FRESH PROVISIONS

BRISBANE

H. L. MACKENZIE 104 Roma Street
Tele: B8471 Cables: «Toomac»

PROVIDOR & SHIPCHANDLER

CALCUTTA

G. K. SEN & Co 10—1, Elgin Road
Tele: PG 542 Cables: «Arsencom»

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS, SHIPWRIGHT CONTRACTORS & CLEARING AGENTS.

CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD
Tele: 3—1478 2 Selkirk St.
Cables : «Hermes»

SHIPCHANDLERS

COLOMBO

TAYLOR & MACKAY Ltd. 5 Mackinnons Blg
Tele : 5161 Cables «Taymak»

SHIPCHANDLERS

COLUMBIA RIVER

PORTLAND STEVEDORING Co
Tele : Broadway 5497 1732 N. W. Quimby St. PORTLAND ORE.
Cables: «Portsteve» STEVEDORES

COOS BAY ORE

DAY SHIP SUPPLY 602, West Hemlock Str. SHIPCHANDLERS
Tele: 5—3561

DAKAR

«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade
Tele: 108 Cables: «Overall»

SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS

DUBLIN

JEROME HURLEY & Co 21 Marlborough Street
Tele: 77365 Cables : «Efficiency»

SHIPCHANDLERS

DUNKIRK

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus» STEVEDORES

JOKELOSON & HANDTSÆM
Tele: 782/5 8 Place des Nations
Cables: «Jokelson»

STEVEDORES

FINLAND

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
MEMBERS AT ALL PORTS

FREMANTLE

NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St.
Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol»

STEVEDORES

GENERAL COMMERCIAL Co
Sutton's Chambers, 35, High Street
Tele: L. 3412 Cables : «Gencomco»

SHIPCHANDLERS

GEORGETOWN (DEM)

S. R. WILTSIRE & SONS.
41 & 42 New Market & Mundy Streets
Tele: Central 623. Cables : «Wilbut»

SHIPCHANDLERS

GLASGOW

E. E. SHARP & SONS LTD.
Tele: 4599 11 Bothwell Street
Cables: «Shipstores»

SHIPSTORE MERCHANTS

GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine
TIDEMAN & DALTON INC.

STEVEDORES & SHIP'S AGENTS

HULL E. E. SHARP & SONS LTD
Tele: 36939 158/9, High Street
Cables: «Acute»

SHIPSTORE MERCHANTS

LAGOS OYEWOLE & SONS 6 Chapel Street
Tele : 776X Cables: «Supply, Lagos»

SHIPCHANDLERS

LIVERPOOL REA LIMITED Pacific Building, James St.
Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»

STEVEDORES

E. E. SHARP & SONS LTD
Tele : Central 6391/3 57/65 Fonteney Street
Cables: «Acute»

SHIPSTORE MERCHANTS

LOURENCO MARQUES VITORIA LIMITADA P. O. Box 83
Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»

SHIPCHANDLERS

MADRAS & COAST PORTS N. SELVARADJALOU CHETTY & Co
Tele: 3680 6/20 North Beach Road
Cables : «Stevedore»

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

MELBOURNE UNITED STEVEDORING PTY Ltd.
Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables : «Fleetways»

STEVEDORES

THE FLEET FORGE PTY Ltd.
Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5
Cables : «Fleetways»

SHIP REPAIRERS

UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.
Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables: «Fleetways»

SHIP'S FITTINGS

NAPLES DITTE RIUNITE PUCCI BROS
Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED
Cables : «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS

NEW YORK MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.

Tele: 3—8787 17 Battery Place,
Cables: «Morantow»

TUGOWNERS

NORTH SHIELDS

E. E. SHARP & SONS LTD. 56 Borough Road
Tele: 321/2 Cables: «Acute»

SHIPSTORE MERCHANTS

ORAN ANGLO—ALGERIAN SUPPLY ASS.
Cables: «Ballasco» 1 Rue Dupuytren SHIPCHANDLERS

PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS (Manium) SHIPCHANDLERS &
Tele: 1085 Cables: «Ismalia» 15 Bishop Street STEVEDORES

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
Tele Lombard 3—3916 Cables : «Indepierco»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves
Tele : Lombard 3—3916 Cables : «Indepierco» STEVEDORES

RANGOON

C. S. BUSHANAM & Co. 19, 35th Street
Cables: «Bushnamgo»

STEVEDORING DUNNAGE & PROVISIONS

ROTTERDAM

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele : 72868 Bolnes Cables : «Boele»

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.

Tele : 23168 Willemskade 21
Cables: «Advantage»

STEVEDORES

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES
Tele: 27190 Maaskade 113
Cables: «Franswart»

SFAX (TUNISIA)

XENOPHON ILIAS Cables: «Epaminondas»

SHIPCHANDLER

SINGAPORE

DAWOOD & Co 57 Raffles Quay
Tele: 4757 Cables: «Lathiphia»

SHIPCHANDLERS

SYDNEY N.S.W.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD
Tele : B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables : «Motive»

STEVEDORES

VANCOUVER B.C.

EMPIRE STEVEDORING Co
Tele : Pacific 8341/3 395 Railway Street
Cables : «Despatch»

STEVEDORES

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Αἱ ναυπηγήσεις μας

Εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα Βέζερ παρηγγέλθησαν τέσσερα δεξαμενόπλοια παρὰ τοῦ Οίκου «Σ. Λιανός καὶ Σία», τῆς Νέας Υόρκης, τῶν 18.000 τόνων d.w. ἔκαστον, ἐφοδιασθέσιμα διὰ τὴν πρώσων των μὲν ἀτμοστροβίλους. Εἰς τὰ αὐτά ναυπηγεῖα τελούν ὑπὸ κατασκευήν καὶ 6 δεξαμενόπλοια, τῶν 21.850 τόνων d.w. ἔκαστον, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ἀρ. Ωνάση. Εἰς τὰ ἑνὸν Γερμανία ναυπηγεῖς τοῦ κ. Ωνάση, περὶ τῶν ὅποιων ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, καταλέγονται καὶ 3 «σουτερ-τάνκερ» τῶν 45.000 τόν. d.w. ἔκαστον. Διευκρίνιται, ὅτι τὸ ἔνα ἐξ αὐτῶν ὄφελεται εἰς δοθεῖσαν τελευταίως παραγγελίαν, ἐνῷ τὰ δύο ἀλλὰ ἀνάγονται εἰς παλαιότεραν παραγγελίαν διὰ σκάφη τῶν 40.000 τόν. d.w., ἀπίνα ἡρῷ μετεπράπτουσαν, διὰ τροποποιήσεων τῶν συμβολαίων των, εἰς σκάφη τῶν 45.000 τόνων d.w.

— Το εἰς «Ελληνικάς ἐφοπλιστὰς ἀνήκον δεξαμενόπλοιον «Μέρσταν Νέα» (15.300 τόν. d.w.) παρεόδηθε εἰς τοὺς ίδιοκτήτας του ἀφοῦ ἔξετελεσεν ἐπὶ διήμερον τὰς δοκιμάς του ἔχοθι τῆς ἀκτῆς του Νορδάμπερλαντ καὶ ἀνέπτυξε ταχύτητα 14 μιλίων. Μηχανικοὶ τετρακύλινδροι ντῆζετ τύπου Ντόξφορδ.

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ φορτηγὸν «Μακεδονία» 7044 τόν. γκρός, 10.500 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἐπωλήθη εἰς Ἰσραήλιτας ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 285.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Πειραιά, ὃπου καὶ ἐπεθεωρήθη ἡδη παρὰ ἀντιπρόσωπων τῶν ἀγοραστῶν. Ή ἀδεια πωλήσεως παρεορχέθη ὑπὸ τὴν αἰρεσιν, ὅτι εἰς ἀντικατάστασιν τῆς «Μακεδονίας», θα τεθῇ παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Ἀντ. Παπαδάκη ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ παναμαϊκὸν λίμπερτο «Νόρθ Πρίνσες» 7248 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944.

— Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν λίμπερτο «Βιτάλι» (ex «Scottish Princess») μὲ ἐν κατάστρωμα, 6760 τόνων γκρός, 10.110 τ. d.w., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 27,4/2 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερέβου τοῦ 1952, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταίριαν «Πίο Μπέλλο» εἰς Ἀγγλους ἐφοπλιστάς, ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν. Τὸ «Βιτάλι» εἶχεν ἀγορασθῆ παρὰ «Ελληνικῶν τὸν Νοεμβρίου τοῦ 1951 ἀντὶ τιμῆς 640.000 λιρῶν.

Ἐπὶ τῷ θανάτῳ τοῦ Λεωνίδα I. Γουλανδρῆ

Μᾶς γράφουν ἐξ «Ανδρου», ὅτι ἡ ἑιδησις τοῦ ἀδοκῆτου θανάτου τοῦ Λεωνίδα I. Γουλανδρῆ, μεταδόθεισα τὴν 24ην π. μηνὸς εἰς τὴν ώραν, προεκόπεσε δαῦτατην θλίψιν εἰς ὅλην τὸ πληθυσμόν. Αἱ ἐκδηλώσεις τοῦ πενθοῦ διὰ τὴν ἀπόδειαν τοῦ εὐρέγετού τῆς «Ἀνδρου ὑπῆρχαν αὐθόρυμποι καὶ συγκινητικοί. Εἰς τὴν ίδιαν τέρας εὐεργετήσθησαν κομμόπολις τῶν Στενίων (900 ἑκατόμ. δρ.), εἰς διαθέσεις δι' αἰματηρούς τοῦ Γουλανδρῆς δι' ἔργου ὁδοποιούς καὶ ἡλεκτροφωτισμού, τὸ κοινοτικὸν συμβούλιον, αἱ διασιεριστικαὶ τῶν δωρεῶν τοῦ ἀπέτροπα καὶ τὸ ἐκκλησιαστικὸν συμβούλιον, συνήθων ἑκάτοντα καὶ ἔξιδων φωτισμάτων, ἀπέτειλαν δὲ καὶ συλλυπητήρια πληγαρφήματα πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος. Αἱ σημαῖαι ὑψώθησαν μεσιστοῖ, οἱ κοδωνὲς τὸν ἐκληπτικὸν τῆς Κοιμήσεως τῆς Θεοτοκοῦ καὶ τοῦ Ἀγίου Γεωργίου ἥγησαν πενθήματα ἐπὶ τριάρον καὶ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἐλονόνην τελεσθεῖσας κηδείας, ἐφάλι εἰς Στενίων ἐπὶ μητρόδουν δῆσταις. Σύνσωμος ὁ πληθυσμὸς τῆς κομοπόλεως, τὰ σχολεῖα καὶ αἱ ἀρχαὶ προσῆλθον εἰς τὸν κανόν, ἐνῷ ὅλα τὰ καταστήματα ἔκλεισαν ἐπὶ τριάρον. Εἰς ἔνδειξην εὐγνωμοσύνης διὰ τὸν ἐκλιπόντα εὐεργέτην τῆς ώραν μελετασσαὶ η κατασκευὴ τῆς προτορίας του, δοπαναῖς τῶν κατοικῶν καὶ ἡ στήσις αὐτῆς παρὰ τὴν γέρων Γαλίων, μὲ θεαν πρὸς τὴν θάλασσαν. Μετὰ τὴν ἐπιμηδόσυνον δέσποιναν ἀνέγειραν τὰ ἐγκριθέντα φησίσματα καὶ τὰ διανισθανόντα ἐν Λονδίνῳ συλλυπητήρια τηλεγραφήματα ὁ καθηγητὴς κ. Μιχ. Βασιλόπουλος, εἴτα δὲ ὁ δικηγόρος κ. Ράοις ἔξεφυντες ἐπιμηδόσυνον λόγον.

Ἡ ἑκποίήσις τῶν Μεσογειακῶν πλοίων

Κατηρτίσθη ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας τὸ νομοσχέδιον «περὶ ἑκποίησεως τῶν ναυπηγουμένων ἐν Ἰταλίᾳ, βάσει τοῦ προγράμματος ἀνασυγκροτήσεως, ἐπιβατηγὸν πλοίων μεσογειακῶν γραμμῶν καὶ φορτηγῶν λάινερων». Τὸ ἂν λόγω νομοσχέδιον δὲν κατέστη δυνατὸν γά τισσαχῆ πρὸς φωτισμούν εἰς τὴν Βουλγὴν συνεπειά τῆς ἐπεδρούσης διαλησίων της, δι' ὃ καὶ διὰ καταδηλῆθη προσπάθεια διά τοῦ κυριαρχοῦ παρὰ τὴν ὑπερστακῆ Κυβερνήσεως διὰ νομοθετικού διατάρατος, ίνα ἐπιπενθῆθῃ ἡ προκρίσης τοῦ σχετικοῦ πλειοδικοῦ διαγνωσμοῦ. Αἱ κυριώτεραι διοικήσεις τοῦ νομοσχεδίου ἔχουν ὡς ἔχει: Τὰ δύο ἐπιβατηγὰ πλοία («Ἄγαμεμνων» καὶ «Ἄχιλλεύς») τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν βά ἑκποιθουν ταῦτον ταῦτον, ὑπὸ τοῦ ὄποκλειστικοῦ δροῦ τῆς ἀγορᾶς καὶ ἐκμεταλλέυσεως αὐτῶν ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ φυσικοῦ ἡ νομοθετικοῦ προσφορᾶν. Πάσα προσφορά μὲ πληρούσα τὸν δρόν τούτον θεωρεῖται ἀπαράδεκτος. Τὸ ἐλάχιστον ὄριον τηρίου ἑκποίησεως βά καθορίσθη παρὰ ἐπιτροπῆς, βάσει στοιχείων ἀπόδεικνύντων τὸ πραγματικὸν κόστος παρομοίων σκαφῶν εἰς τὴν διεύθυνθη ἀγοράν. προσφοραὶ μικρότεραι τοῦ ἐλάχιστου ὄριου δὲν γίνονται δεκταῖς.

Μετὰ τῶν διαγνωσμῶν γίνονται δεκταὶ ἀντίπροσφοραὶ, ἔαν ὑποβληθούν ἐντὸς 48 ὥρων ἀπὸ τῆς τοιχοκόλληστης τῶν ἀποτελεσμάτων, ἔαν ὑποβληθούν παρὰ προσώπων μετασχόντων τοῦ διαγνωσμοῦ καὶ ἔαν τὸ νέον τίμημα είναι τῷ δημητρεῖν κατά 5%, ἔναντι τοῦ ἐπιτευχθέντος ἀνωτάτου τίμημάτος, προκειμένου περὶ πλοιοκτησίων, οἵτινες ἔχουν ἡ εἰσὶν ἐλληνικὸς ἐπιτελγάρη πλοίοι ὑπὸ τὴν ἐκμεταλλεύσεων τῶν εἰς τακτικῶν γραμμῶν, μὲ βάσιν ἐλληνικῶν λιμένων, ἡ 10% προκειμένου περὶ λοιπῶν πλοιοκτησίων. Εν περιπτώσεις ισοπόντων προσφορῶν, ἡ ἀντίπροσφορά, τὰ πλοία κατακυρρύνται ὑποχρεωτικῶς καὶ κατὰ προτίμησιν ἐπὶ ὄντων φυσικῶν ἡ νομικῶν προσώπων, ἀπίνα τοιούτων εἰς διετέλεστα πλοιοκτησίων τῆς πατριούς τῶν κατηγορίων τῶν ἑκποίουμένων, ὑπὸ ἐκμεταλλεύσεων εἰς τακτικῶν γραμμῶν μὲ βάσιν ἐλληνικῶν λιμένων.

— Εἴναι — συμπεριλαμβανομένουν καὶ τοῦ σταδίου τῶν ἀντίπροσφορῶν — ἀναδειχθῆ τελευταῖος πλειοδότης πρόσωπων μὴ κεκτημένουν τὰς ἀνωτάτες ιδιότητας, τὰ πλοία κατακυρρύνται ὑποχρεωτικῶς ἐν ὅντα τηρούμενων τακτικῶν γραμμῶν τῶν ἐν λόγῳ ιδιότητας, ἐρόσον ταῦτα μετέχοντα τοῦ διαγνωσμοῦ καὶ κατέθεσαν ἐντὸς 48 ὥρων ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ ἔγγραφου προσφορᾶν μὲ τίμημα τοσού, τούλαχιστον, πρὸς τὸ

προσφερθὲν ὑπὸ τοῦ ἀναδειχθέντος τελευταῖον πλειοδότη. Τὸ τίμημα δρίζεται εἰς δολλαρία H. P. καὶ καταδέλλεται — κατ' ἐπιλογὴν τοῦ ἀγοραστοῦ — εἰς τὸ νόμιμο τοῦ ἦς λίρως Ἀγγλίας, ἢντι τῆς βάσει τῆς τιμῆς τοῦ συναλλάγματος κατὰ τὴν ήμεραν τῆς πληρωμῆς.

Προκειμένου περὶ τῶν ἐπιβατηγῶν μεσογειακῶν γραμμῶν καταδέλλεται τοῖς μετρητοῖς τα 20% τοῦ τίμημάτος, ὅμα τῇ ὑπογραφῇ τοῦ συμβολαίου καὶ τὸ ὑπόλοιπο 80% εἰς 25 ἑταῖρος δόσεις μὲ τόκον 2%, εἰς τὸ τέλος ἐκάστου ἔτους. Προκειμένου περὶ τῶν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν 50% τοῖς μετρητοῖς· καὶ τὸ ὑπόλοιπον εἰς 10 ἑταῖρος δόσεις, μὲ τόκον 2%. «Εξαιρετικός, προκειμένου περὶ ἀγορᾶς τῶν πλοίων ἀπό πρόσωπα διατηρούντα τακτικὰ γραμμὰς δι' ἐλληνικῶν πλοίων, μὲ βάσιν ἐλληνικῶν λιμένων, τὸ τίμημα καταδέλλεται ὡς ἔχει: Διὰ τὰ ἐπιβατηγός 8% τοῖς μετρητοῖς καὶ τὸ 92% εἰς τριάρος δόσεις, μὲ τόκον 2%, διὰ δὲ τὰ φορτηγά 30% τοῖς μετρητοῖς καὶ τὸ 70% εἰς 15 ἑταῖρος δόσεις, μὲ τόκον 2%. Ταυτοχρόνως ἐπέτρεπται, ὅπως αἱ ἑταῖροι δόσεις ἐξοφλῶνται εἰς δραχμάς — ἀντὶ λιρῶν προφερχόμενας ἐν ναύλοιν μεταφορῶν ἐξ «Ελλάδος πρὸς τὸ Ἑξατερικὸν ἡ τάναπαλιν, διὰ πλοίων ιδιοκτησίας τοῦ ἀγοραστοῦ.

Παρασημοφορία ἐφοπλιστοῦ

«Ο ἀμερικανικὸς καὶ ὁ ἀγγλικὸς Τύπος ἀνέγραψε μὲ κολακευτικὸ σχόλιο τὴν παρασημοφορίαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου, γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς «Εταιρίας Ἑλληνικῆς Α.Ε., μὲ τὸν χρυσούν σταυρὸν τοῦ Φοίνικος. Τὸ παράσημον ἐπέδωκεν εἰς τὸν κ. Καλλιμανοπούλου ὃν έν Νέα Υόρκη γενικός πρόδεινος τῆς «Ελλάδος κ. Αξελός. Ή προσγειωμένη εἰς τὸν κ. Καλλιμανοπούλου τιμὴ ἀπέτελει ἀναγνώσιν τῆς γραμμῶν.

Οἱ μεσάζοντες

«Ο Διευθυντής τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. κ. Παγώνης παγώνης ἀπέστειλε πρὸς τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις τὸ κάτωθι ἔγγραφον:

«Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ παρακαλέσωμεν διπάς συστήσητε εἰς τὰ μέλη τῶν Ὀργανώσεων σας διπάς διὰ τὰ διάφορα ζητήματά των, ἀπίνα ἀφοροῦν τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., προσέρχονται αὐτοπρόσωστοι, ἀποφεύγοντες τὴν ἀνάμιξιν μεσολαβητῶν, τόσον διὰ τὴν ταχεύτεραν ἔχουπρεπεστίν των δοσῶν καὶ πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ προσπαθείας ἐκμεταλλεύσεως.

«Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. λειτουργεῖ καὶ δέχεται τοὺς ναυτικοὺς καθ' διας τὰς ἔργασίμους ὥρας (8 ½ — 1 ½ καὶ 5 — 7 ½ κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον καὶ 8 ½ — 6 συνεχῶς, κατὰ τὴν χειμερινὴν) καὶ ἔχουσι ληφθῆ τὰ ὀπαραίτητα μέτρα διὰ τὴν ταχείαν καὶ προσεκτικὴν ἔχουπρεπεστίν τῶν, ἔχουσι προβλέθη εἰδίκαιοι θέσεις διὰ τὴν σύνταξιν αἵτησεως, ἐάν χρεάζεται ἡ ὑπόδολη τοιαύτης, καὶ εἰς περίπτωσιν αἵδιπλων ποιαίς τοιαύτης, καὶ εἰς περίπτωσιν αἵδιπλων ποιαίς τοιαύτης, καὶ εἰς περίπτωσιν αἵδιπλων ποιαίς τοιαύτης.

Ο Διευθυντής

«Ἀντιπολίσαρχος Λιμ. Π. ΠΑΓΩΝΗΣ

Τὸ λάινερ «ΣΤΟΧΧΟΛΜΗ»

«Η μετ' ἐπιφυλάξεως ἀναγραφεῖσα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας πληροφορία περὶ ἀγορᾶς πάρ' ἑταίριας, εἰς ἧν μετέχουν καὶ ἀληνικά

**stop
rust
WITH NO-OX-ID**

Prevent costly damage through corrosion
with NO-OX-ID Rust Preventives. Dearborn's consistencies protect ballast, and
water tanks, brine tanks, rigging, chain
lockers, cargo areas, shaft alleys, bilges,
life boats. Easily applied, long service life.
Write for descriptive catalogs:

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

205 E. 42nd St., New York 17 N.Y.

OCEAN OIL CO. (1942) LTD.
LONDON
SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE
AND
DIESEL LUBRICATING OILS.
STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS.

συμφέροντα, τού σουηδικού υπερωκεανίου. «Στοκχόλμη» 11.650 τ. γκρός (τού 1948) διαφεύγεται από το Εγκυρόν πηγήν του έξωτερικού.

Η φαλαινοθρία

Η άναγραφείσα είτε τὸν ξένον ναυτικὸν Τύπον πληροφορία περὶ μὴ συμμετοχῆς τοῦ φαλαινοθρικοῦ στολίσκου τοῦ κ. Ἀρ. Πλάτανος εἰς τὴν ἑφετεῖην φαλαινοθρικῆν περίσσον ἐλέγχεται ἀνακρίθης. Ἀγγέλεται σχετικῶς, ὅτι τὸ πλωτὸν ἔργοστάσιον κατεργασίας τῶν φαλαινῶν «Ολύμπικ Τσάλκεντζερ», ἐνδέχεται ν' ἀποκλεύσῃ ἐκ Κίελου τὴν θην Νοεμβρίου διὰ τὰ θύστα τοῦ Ἀνταρκτικοῦ. Τὰ πληρώματα τοῦ ὅλου φαλαινοθρικοῦ στολίσκου τοῦ κ. Πλάτανος περιλαμβάνουν 600 καὶ πλέον πρόσωπα, κατὰ τὸ πλεῖστον Γερμανούς.

Ἐξετάσεις διὰ διπλώματα

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας προεκρύθησαν ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου κυβερνήτου Α' τάξεως καὶ ναυτικῶν ἀπρόσπολίων διὰ τὴν 14ην Ιανουαρίου 1953. Αἱ αἰτήσεις τῶν ὑπόφθιμων δένον νά ποβληθοῦν μέχρι τῆς 15ης Δεκεμβρίου 1952 ἡ δὲ ὑγειονομικὴ ἑξετάσις αὐτῶν θὰ διενεργηθῇ τὴν 30ην Δεκεμβρίου.

Δι' ἔτερος ἀποφάσεως προεκρύθησαν ἑξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πρακτικοῦ ἀπρόσπολον καὶ πρακτικοῦ μηχανικοῦ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καυσίσεως διὰ τὴν 13ην Φεβρουαρίου 1952. Αἱ αἰτήσεις τῶν ὑπόφθιμων δένον νά ποβληθοῦν μέχρι τῆς 15ης Ιανουαρίου 1953, ἡ δὲ ὑγειονομικὴ ἑξετάσις αὐτῶν θὰ διενεργηθῇ τὴν 23ην Ιανουαρίου 1953.

Ἐπίσης προεκρύθησαν ἑξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφοῦ Α' τάξεως διὰ τὴν 20ην Φεβρουαρίου. Αἱ αἰτήσεις τῶν ὑγειονομικῶν δένον νά ποβληθοῦν μέχρι τῆς 15ης Ιανουαρίου 1953. Η ὑγειονομικὴ ἑξετάσις αὐτῶν θὰ διενεργηθῇ τὴν 2ην Φεβρουαρίου.

Τέλος προεκρύθησαν ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου μηχανοδηγοῦ Α' καὶ Β' τάξεως διὰ τὴν 13ην Μαρτίου 1953. Αἱ αἰτήσεις τῶν ὑπόφθιμων δένον νά ποβληθοῦν μέχρι τῆς 15ης Φεβρουαρίου, ἡ δὲ ὑγειονομικὴ ἑξετάσις αὐτῶν θὰ διενεργηθῇ τὴν 27ην Φεβρουαρίου.

Διὰ τοὺς ὑποψηφίους νέους μηχανικούς

Εἰς ἐγκύλιον τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας πρὸς τὰς ἀνεγνωρισμένας σχολὰς Μηχανικῶν ἐκτίθενται οἱ ἀντίτιθεις τοῦ ὑπουργείου ἐπὶ τῆς ἐκδόσουμένης ἀπροθυμίας προσελεύσεως μαθητῶν εἰς τὴν πρώτην τοξίνην τῶν ἐλόγων σχολῶν. Ἀποδίθεται ἡ ἀπροθυμία αὐτῆς τοῦ πειρισμοῦ τοῦ κύκλου τῶν δυναμένων νὰ προσέλθουν εἰς τὰς εἰσιτηρίους ἑξετάσεις, λόγῳ τῶν ζητουμένων πειριστῶν τραφατικῶν πρόσων, αἵτινα καὶ καθιερώθησαν μὲ τὴν ἐπιδιωξιν, διόπει τὸ ἀριθμὸς τῶν ἑπτάσιος ἑξερχομένων διπλωματούχων μηχανικῶν καταστὴν ὄντας ἀριθμὸς πρὸς τὰς ὄντας τῆς Ναυτιλίας. Ἐφέτος, δῆμος, προσῆλθεν εἰς τὰς σχολὰς ἀριθμὸς νέων μαθητῶν πολὺ κατώτερος τοῦ ἀναμενόμενου. Τὸ φαινόμενον τούτῳ ἀποδίθεται παρὰ τοῦ ὑπουργείου, ὅχι τοσον εἰς τὴν ἐλλειψιν ἐνδιαφέροντος, δύον εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ἀριθμοῦ νέων ἀπὸ σχολῶν μη ἀνεγνωρισμένων, σύντομον διεμένης ὡς ναυτικᾶς. Πρὸς ἀποφύγην θέν δισταρέστων συνεπειῶν εἰς βάρος τῶν ἀποφοίτων τῶν μη ἀνεγνωρισμένων σχολῶν, τὸ ὑπουργείον ἐφιστά τὴν προσόχην τῶν ἐνδιαφερομένων, ὅτι ὑπὸ τὸ ἥπο διαμορφώθεν καθεστώς — μετὰ τὴν δημοσιευσιν τοῦ Β. Δ. τῆς 13/4/1952 — θὰ ναυτοδύονται ἐφεξῆς, ὡς δόκιμοι μηχανικοί: α) Οι πιτυκούχοι τῶν ἀνεγνωρισμένων σχολῶν. Καὶ β) Πάντες οἱ λοιποί, ἀφόσον θὰ ἔχουν ἐνδεικτικὸν προσαγωγῆς ἐκ τῆς γ'. τάξεως ἑκατοσιού γυμνασίου. Εἰς ὄμβριτέρας τὰς περιπτώσεις ἀπαιτεῖται καὶ ἡ ὑπορρίξη τῆς κατὰ νόμον ὑπερεσίας ἔργοστάσιον, πρόγμα όπερ αύστηρώς ἐφεξῆς θὰ δέχεται.

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ «Λόῦδ' Ρέτζιστερ»

Εἰς τὰ ληφθέντα συμπληρωματικὰ τεύχη τοῦ «Λόῦδ' Ρέτζιστερ» ὑπὸ ἀριθ. 4 καὶ 5, ἀναγράφονται καὶ τὰ κάτωθι ἐλληνικὸν ἢ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη:

— «ΑΣΥΝΕΤΗ» (ex «Seabevanor», δεξαμενόπλοιον) 8428 τ. γκρός (τοῦ 1920), τῆς ἑταίριας «Πλεισάλτε», σημαία Παναμᾶ.

— «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤΑ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 20.125 τόν. γκρός (τοῦ 1952), τῆς ἑταίριας «Γουόρλεν Τάνκερζ», σημαία Λιβερίας.

— «ΔΩΣΑ» (ex «Riverside», ex «Marija Γ.») 7161 τόν. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἑταίριας «Άλβαράντος», σημαία Λιβερίας.

— «ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ» (ex «Aptemidhi») 7193 τόν. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἑταίριας «Ρίο Χόντος», σημαία Παναμᾶ.

— «ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΙΙ.» (ex «Mastor Νικόλαος») 811 τόν. γκρός (τοῦ 1908), τοῦ κ. Νικ. Τ. Παπαδάστου (Πειραιῶς), σημαία ἐλληνικῆς.

— Καὶ «ΤΖΕΝΝΥ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 12.650 τόν. γκρός (τοῦ 1952), τῆς ἑταίριας «Γιουνάιτεντ Κρόσ», σημαία Λιβερίας.

Σύντομοι εἰδήσεις

— Δι' ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναπροσημόσθησαν τὰ τέλη καταμετρήσεως καὶ διώσθησαν τῶν μέγιστοφόρων μέχρι 5 κόρ. καθ. χωρητικότητος δρχ. 50.000, δῶν δὲ τῶν 5 κόρ. δρχ. 2.000 κατά κόρων καθ. χωρητικότητος, σύχι ὅμως κάτω τῶν δρχ. 100.000, τῶν δὲ μηχανοκινήτων ἐν γένει πλοίων δρχ. 3.000 κατά κόρων καθ. χωρητικότητος, σύχι ὅμως κάτω τῶν δρχ. 200.000 καὶ δῶν τῶν δρχ. 8.000.000. Προκειμένου περὶ ὀνάκατομετρήσεως τὰ αὐτὰ ποσά δρίζονται εἰς τὸ ἥμισυ.

— Διὰ Β. Δ. παρετάθη τὸ ἔργον τῆς Ἐκαθαριστικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ὄργανου «Ἀνελκύσων» Ναυτιλίας (O.A.N.) μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1952.

— Τὸ ὑπὸ σημαία Κοσταρίκας φορτηγόν «Αρμάθιας» 4683 τ. γκρός (τοῦ 1919), τῆς ἑταίριας «Βατόρες», μετωνυμόθινον «Κάπταιν Αντώνιος Κ.».

— Τὸ ὄγορασθεν παρ' ἑταίριας ἐλληνικῶν συμφέροντων ἀγγλικῶν δεξαμενόπλοιον «British Duchess» 5981 τόν. γκρός (τοῦ 1924) παραληφθεὶς εἰς τὸν Τεργέστην, ὑφεσ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταίριας «Βιβλάτος».

— Τὸ παναμαϊκὸν λίμπερτο «Καβοσπλάτανος» 7235 τόν. γκρός (τοῦ 1944), ὅπερ ἔγοράσθη πρὸ καιρού παρ' ἑτερών «Ἐλλήνων», παρελήφθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὴν Καλκούταν, μετωνυμόθινον «Λιλιμπέτη» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταίριας «Μοντερέντες».

— Τὸ καθελκυσθὲν τὴν 27ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸ Κίελον δεξαμενόπλοιον τοῦ κ.

«Αντ. Παπαδάκη, ὀνομάσθιν «Νόρθ Πρίνς» καὶ εἶναι 13.000 τόν. γκρός. Σημαία παναμαϊκῆς.

— Ἐπίσης τὸ καθελκυσθὲν εἰς Γκόδαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιον «Ατλαντικ Μπάρον» (σημαία Λιβερίας), εἶναι 13.000 τόν. γκρός.

— Τὸ πωληθὲν πρὸ διμηνίου εἰς Ἰνδούς ἐφοπλιστᾶς παναμαϊκὸν λίμπερτο «Λαδανότρα» 7165 τόν. γκρός (τοῦ 1944) παραδοθὲν εἰς τὸ Καράτοι οὗφασε τὴν σημαίαν τοῦ Πακιστανῶν.

— Τὸ μικρὸν ὄνδυριαν φορτηγὸν «Συμεών» 994 τόν. γκρός, 1140 τόν. φορτίου (τοῦ 1902) μὲ σερβεῦ τοῦ 1946, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταίριαν «Πλαναρέπικαν» εἰς Ιταλίαν, ἐφοπλιστᾶς, μέσω τοῦ γραφείου «Μιχογιάνδης καὶ Σίσι», τῆς Μασσαλίας.

— Τὸ νεότευκτον ὑπὸ λιβεριανῶν σημαίαν δεξαμενόπλοιον μαζί «Εντίνα» 12.500 τόν. γκρός, ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταίριας «Σάντος».

— «Εξ αὖλον τὸ τελοῦν εἰς τὸν Ινδούς ὄνταριον τοῦ Παρθενίου Τέρρας», τῆς ἑταίριας «Γιουνάιτεντ Κρόσ», εἶναι 12.650 τόν. γκρός.

— «Ἐχοργήθη παρὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ δύεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς τοῦ φορτηγοῦ μαζί «Φέρδε» 4043 τόν. γκρός (τοῦ 1907) ἀντὶ τυμπατού τοῦ 52.000 λιρῶν.

— «Εξ αὖλον ἐζητήθη ὅδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς καὶ τοῦ φορτηγοῦ μαζί «Σταύρος» 4853 τόν. γκρός (τοῦ 1924), ἡτοὶ καὶ ἐχρηγήθη. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει πωροπλιθή εἰς τὴν Σύρον ἀπὸ τῆς Σης Αγύρωντο.

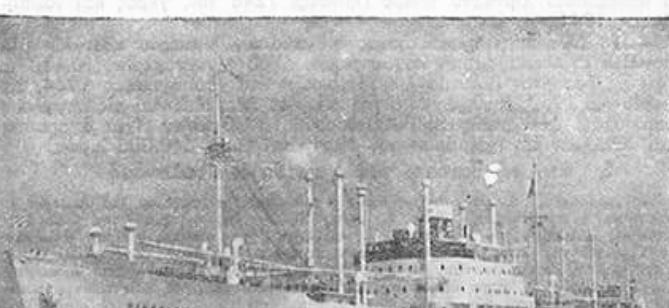
— «Ἐξετέλεστον προσφάτος ἐπισκευάς ἐν Ἀγγλίᾳ τὸ φορτηγό μαζί «Ἄλλων» (λιβεριανόν), «Αμαραλλίς» (παναμαϊκόν), «Μάστερ Ηλίας Κουλουκουνῆτης», «Ξάν Δημήτρης» (παναμαϊκόν) καὶ «Ωκεανία» (παναμαϊκόν).

— Ο κ. Κωντ. Α. Χατζηπατέρας, τοῦ γραφείου «Χάρρου Χατζηπατέρας Μπρόδερ Λτδ», ἐξέλεγε μέλος τοῦ ἐν Λονδίνῳ Χρηματιστηρίου τῶν ναυλῶν «Baltic».

— Τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Νημερήτης» 11.000 τόν. γκρός, συμπληρωθὲν εἰς τὰ ναυτιγεία τοῦ Γκρίνοκ, ἐξετέλεσεν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμάς του καὶ κατέπλευσε τὴν 8ην τρέχοντος εἰς τὴν Πλασκώδην.

— Τὸ ζαχαροφορτίον τοῦ ὑποστάντος ημίσιας καὶ ἐπισκευαζομένου ἀπὸ μηνῶν εἰς τὸ Αλγερίον παναμαϊκὸν φορτηγό μαζί «Ζάν Κική», παραληφθένται ἡδη ἀπὸ τὸ ναυλώθεν πρὸ τοῦ φορτηγοῦ «Μάρρων».

— Τὸ ἀγροταριθμόν παρὰ τοῦ κ. Κ. Κονιαλίδη λίμπερτο «Εύανθια» 7244 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθεὶς εἰς τὸ Βαγκούβερ μετωνυμόθινον «Αέρα».



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEI", GOTHENSBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST

SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHENSBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

Telephone: Nos. 3361,36-3361,37-3361,64 Société Anonyme Telegrams: LEE-Antwerp
STEVEDORES, SWORN WEIGHERS
Superintendents of Grain and other Gargos

London Agents: ROBERT WATERS,
18/19, Gt. St. Helen's
LONDON, E.C. 3.—Tele: Avenue 5048
and
AVGHERINO & APERGUIS
154, Bishopsgate,
LONDON E.C.2.—Tele: Bishopsgate 1343

ΚΡΥΟΝΕΡΙ			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Μαλδίνα»	44	7243
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Κούκισταντόρ»	45	7157
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ναβάρρα»	44	7165
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Έξπλοραντορ»	43	7207
ΛΙΛΙΜΠΕΤ	έτ. «Κάλομπρ»	43	7218
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Μοντεβέρντε»	44	7235
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μονρόβια»	49	5841
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Ταμπόγκο»	19	6040
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Σάν Κάρλος»	17	5924
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Φωσίανο»	44	7176
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Βέγας»	43	7223
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Κρυστάλ»	20	3326
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Βιδάλετ»	18	5564
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαγκλιβέρας»	20	6109
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαριτάϊμ»	52	12995
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	έτ. «Πουέρτο Καμπέλλε»	42	7170
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	5750
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μάροντορ»	20	7641
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	6382
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Πρώρα»	01	3568
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μοντζίο»	19	4999
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (δινδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210
ΜΠΑΤΣΙ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Πιασμόντε»	43	7176
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Χάρι»	43	7196
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Αρίστα»	43	7176
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφ.)	έτ. «Καρρίμπιταν»	43	7176
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Κλόμπαλ»	44	7248
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	10474
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ελλήνες ίδιοκτήται	52	11000
ΝΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Ζίτας»	43	7168
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αλιάντζο»	44	7162
ΝΟΡΑ	έτ. «Άζόρες»	45	7023
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Ήστερη Σιφάριγκ»	43	7175
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πετρόλεφ»	52	12500
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ντομινίκο»	44	7176
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	52	12500
ΝΟΡΑΛΙΑΤΑ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Σίλετ»	42	7191
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαψόπα»	44	7244
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	44	7175
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βέρυτε»	43	7246
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ούλμπικ "Οίλ»	48	11298
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17720
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17724
ΟΛΥΜΠΗΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουαλίγκ»	43	13019
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17724
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627
ΟΝΤΒΑΡ II.	έτ. «Μίραφλόρος»	18	1852
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	Κ. Αυτοχίδης	10	2439
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	Αλέξ. Γούναρης	19	5701
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονόζο»	44	7210
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Τρικάρ»	20	3280
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	7210
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193
ΠΑΡΑΛΟΣ II.	έτ. «Πάραλος»	18	6049
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. - Εουροπέος»	19	5555
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντιγνεντάλε»	43	7176
ΠΑΤΣΕ	έτ. «Πάθε»	26	5937
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7166
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7148
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190
ΠΟ-Ι-ΝΤ ΚΛΗΡΑ	έτ. «Μπελλοδίστω»	20	7777
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	44	7223
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίντο»	19	5055
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ "Αμέρικα»	14	4823
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192

ΠΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έπτ.	«Θρή Στάρφ»	19	8374	διηλθε. Σουέζ 5 'Οκτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον.
PANTIANT (δεξ.)	έπτ.	«Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	άνεχ. Λονδίνον 5 'Οκτ. διὰ Τέξας.
ΡΕΑ	έπτ.	«Ολίσισιπο»	21	1387	διηλθε. Λάς Πιάλμας 7 'Οκτ. διὰ Ντακάρ.
ΡΕΑΛΜΑ	έπτ.	«Ρεάλμα»	28	4225	άργει 'Ελευσίνα απὸ 10 'Ιουλ. ΕΝΑΥΛΩΘΗ
ΡΕΖΟΥΟΛΟΥΤ (Χούδ)	έπτ.	«Εμπρέσα»	42	7176	άνεχ. Βιζαγκαπτάμ 10 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΡΕΝΑ	έπτ.	«Πάς»	20	5686	άργει Πειραιά απὸ 31 'Ιουλίου
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έπτ.	«Γοργόνος»	31	8205	άνεχ. Σταύλισον 2 'Οκτ. διὰ Κιουρασώ
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έπτ.	«Πίζακουα»	21	1925	διηλθεν 'Άδει 5 'Οκτ. διὰ Καράτσι
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβ.)	έπτ.	«Ιγτάλγκο»	43	7194	εἰς Πόρτλαντ ("Ορεγκον") απὸ 2 Σεπτ., ἐπισκευὴ
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έπτ.	«Ριό Γκράντε»	44	7176	ἄργει Κάρδιρ απὸ 6 Σεπτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έπτ.	«Πατσιφίκα»	44	7229	ἔθθ. Βηρυττὸν 6 'Οκτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έπτ.	«Βέριτας»	19	2632	εἰς Μπαγκόκ απὸ 9 Σεπτ.
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έπτ.	«Κιστανέρα»	21	6448	άνεχ. Φιλαδέλφειον 4 'Οκτ. διὰ Αρούμπταν
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έπτ.	«Εσκομπάλ»	45	7151	άνεχ. Βλασέρτιγκεν 1 'Οκτ. διὰ Μόντρεαλ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έπτ.	«Παράνα»	44	7281	ἔθθ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ.
ΣΑΜΟΥΑ	έπτ.	«Τίτλι»	18	5664	εἰς Βασόραν 10 'Οκτ.
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	έπτ.	«Ντέλ Έστε»	18	5572	εἰς Ρόττερνταμ απὸ 19 Σεπτ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έπτ.	«Τράνσιγουορλτ»	18	7176	ἔθθ. Κεμπέκ 26 Σεπτ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έπτ.	«Σάν Λεονάρδο»	44	7176	ἄργει Νιούπορτ απὸ 24 'Ιουλίου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έπτ.	«Σομέλγκο»	44	7282	ἔθθ. Μπάρρου 5 'Οκτ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έπτ.	«Γιαβίζα»	23	5374	άνεχ. Γκρειντζεμάουθ 7 'Οκτ. διὰ Αρχάγγελον
ΣΑΝ ΡΟΚ	έπτ.	«Εσπεράντζα»	06	2088	διηλθε. Κωνισταντινούπολιν 4 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έπτ.	«Φοίνις»	43	7250	ἄγονει Ελευσίνα απὸ 12 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έπτ.	«Μάρ ντελ Σούντ»	43	7264	διηλθε. Λός 'Αντζελες 6 'Οκτ. διὰ Καλλάσ
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έπτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Λός 'Αντζελες 28 Σεπτ. διὰ Μολλέντο
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έπτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Πειραιά 11 'Οκτ. (διαταγάς)
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έπτ.	«Κρόνος»	43	7118	ἔθθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ	έπτ.	«Βαπτόρες»	43	7257	ἔθθ. Ρόττερνταμ 9 'Οκτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έπτ.	«Νίκη»	24	3279	ἔθθ. Μπάρρου 4 'Οκτ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έπτ.	«Σαντιάγκο»	08	3864	ἔθθ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ.
ΣΑΕΩΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έπτ.	«Άδια»	20	2606	διηλθε. Μοντεβίδεο 7 'Οκτ. διὰ Κιουρασώ.
ΣΑΠΦΟ	έπτ.	«Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Παραμαρίμπο 5 'Οκτ. διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έπτ.	«Τέρμαρ»	44	7212	ἄργει Μπάρου απὸ 14 Αύγουστου
ΣΙΜΩΝ	έπτ.	«Ινσουλάρ»	44	7116	άνεχ. Τζιμπούτη 8 'Οκτ. διὰ Καράτσι
ΣΙΡΑΜ	έπτ.	«Σίραμ»	45	7198	άνεχ. Τρίνιταν 1 'Οκτ. διὰ Ντεμεράρα
ΣΟΝΙΑ	έπτ.	«Μαρίπατο»	19	5354	άργει Ελευσίνα απὸ 24 'Ιουλίου
ΣΟΥΛΑ	έπτ.	«Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Βιζαγκαπτάμ 5 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έπτ.	«Κ. Απτοχίδης	25	5136	ἄνεχ. Εμδεν 5 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έπτ.	«Αλίολος»	43	7199	ἔθθ. Ελλεσμερ Πόρτ 7 'Οκτωβρίου
ΣΠΑΡΤΟ	έπτ.	«Σπάρτος»	43	7232	διηλθε. Ταρακάν 28 Σεπτ. διὰ Τοκουγίαμα
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έπτ.	«Πινογκάνα»	43	7324	διηλθε. Κρίστομπαλ 7 'Οκτ. διὰ Σάν Βιτοέντε
ΣΤΟΡΚ	έπτ.	«Μαροπάν»	41	7111	διηλθε. Κιουρασώ 26 Σεπτ. διὰ Πλύμουθ
ΣΥΡΑ	έπτ.	«Βέτμαρ»	45	7204	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Σεπτ. (διαταγάς)
ΣΥΚΡΑΤΗΣ	έπτ.	«Αρίονας	21	7409	διηλθε. Πανακάν 4 'Οκτ. διὰ Αμέρσον
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έπτ.	«Δίδια»	43	7176	άνεχ. Καράτσι 9 'Οκτ. διὰ Βομβάνη
ΤΕΝΙ	έπτ.	«Βίστα Ντοράντα»	43	7248	άνεχ. Σημπτλ 1 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έπτ.	«Οσεάνικ»	43	7134	ἔθθ. Βαλτιμόρην 25 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έπτ.	«Οσεάνικ»	43	7134	άργει Βαλτιμόρην απὸ 10 Σεπτ.
ΤΖΕΝΥ (λιβ. δεξ.)	έπτ.	«Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12650	εἰς Ιννοσίμια υπό συμπληρωσιν.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έπτ.	«Κογκόρντια»	20	3526	άργει Πειραιά απὸ 12 'Ιουλίου
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έπτ.	«Ωρόρα»	40	10470	ἔθθ. Νέαν 'Υόρκη 2 'Οκτωβρίου
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έπτ.	«Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έπτ.	«Ημισφαίριο»	44	7246	ἔθθ. Αγιον Φραγκίσκου 7 'Οκτ.
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβ.)	έπτ.	«Αντρα»	44	7216	διηλθε. Χονολουλού 6 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έπτ.	«Πολύνα»	43	7162	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Οκτ. διὰ Νέαν Σκωτίαν
ΤΡΑΙ-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έπτ.	«Ορίεντες	38	10455	διηλθεν 'Αζόρας 7 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έπτ.	«Μαλλόρκα»	43	7176	άργει Πειραιά απὸ 31 'Ιουλίου
ΤΡΙΝΙΤΥ	έπτ.	«Τρίνιτος»	10	3649	εἰς Βαλτιμόρην απὸ 29 Σεπτ.
ΤΡΟ-Υ (δεξ. δεξ.)	έπτ.	«Μιραφλόρες»	21	8206	εἰς Βαλτιμόρην απὸ 22 Σεπτ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έπτ.	«Ιντρα Αμερικάνα»	43	7176	ἔθθ. Νέαν 'Υόρκην 28 Σεπτ.
ΦΑΙΑΣ ΙΙ	έπτ.	«Επόλαρς»	44	7060	διηλθε. Πούλη Μπούκου 9 'Οκτ. διὰ Ιαπωνίαν
ΦΑΛΚΟΝ	έπτ.	«Ντέλ Έστε»	43	7132	ἔθθ. Βαλτιμόρην 2 'Οκτ.
ΦΑΟΥΣΤ	έπτ.	«Ακαπούλκο»	43	6379	ἔθθ. Καλκούταν 4 'Οκτ.
ΦΑΣΣΑ	έπτ.	«Ρίο Αμάντο»	43	7265	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Οκτ. διὰ Ιαπωνίας
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έπτ.	«Μιράντα»	27	6023	άργει Λίβερπολι απὸ 18 'Ιουλίου
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	έπτ.	«Ακαπούλκο»	45	10441	ἔθθ. Σιάτιν (Ιαπωνίας) 6 'Οκτ.
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)	έπτ.	Π. Απτοχίδης	42	7009	διηλθε. Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΦΡΙΞΟΣ	έπτ.	«Κριστούπαλ»	21	7460	ἔθθ. Νιεμεράρα 2 'Οκτ.
ΧΟΚ	έπτ.	«Ντέλ Έστε»	43	7127	διηλθε. Σουεζ 5 'Οκτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έπτ.	«Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Γλασκώβην 9 'Οκτ. διὰ Αγιον Λαυρέντιον
ΩΚΕΑΝΙΑ	έπτ.	«Τρανσοτοσεάνικα»	42	7175	διηλθεν 'Αζόρας 7 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έπτ.	«Ωκεανοπόρος»	44	7293	

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
 SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS
ALEXANDRIA PORT SAID SUEZ
 P. O. Box 1746 P. O. Box 55 P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of The Baltic and International Maritime Conference.
 TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1888.

Cable Address: LENICA

Telef: 82226
 • Part. 412905

STAMATIOS ELEFTERIU

Ship Chandlēr—Bonded Stores & Cigarettes
 Stevedor & Contractor—Paint and Shiftingboards
 Import & Export

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Offices & Stores
 Calle Colon 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)