

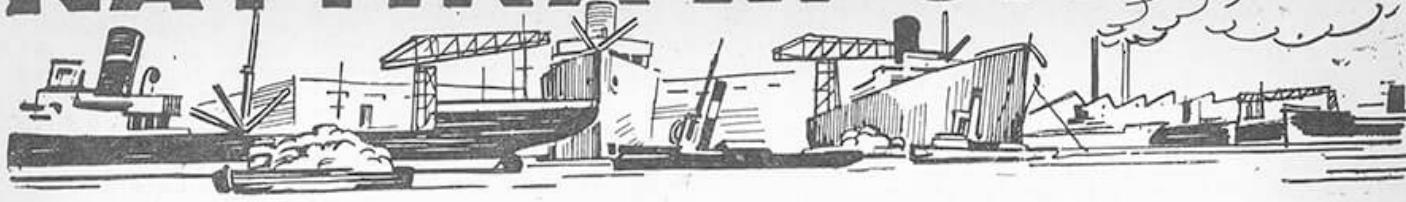
NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1940

Αρ. Φύλλου 223

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι. ΑΡΙΘ. 223

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1940

ΑΣΥΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ο κ. Βλαβιανός, τοῦ έφοπλιστικοῦ Οίκου Νικολάου, ἀπέστειλεν ἐκ Νέας Υόρκης πρὸς τὸν διαχειριζόμενον ἐξ ἄρμοδιος ὅτιος τὰ τῆς Κρατικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς πολυσύλιδον ἐπιστολήν, ἐν τῇ ὁποίᾳ ἀναπτύσσονται αἱ ἀντιλήψεις τοῦ ἐπιστολογράφου περὶ τῶν ζητημάτων καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, μέτρα δὲ τελικῶς ὑποδεικνύονται διὰ τὴν θεραπείαν αὐτῶν.

Χόρων ίκανον θὰ κατελάμβανεν ἡ ἐξ διοκλήρου δημοσίευσι τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Βλαβιανοῦ καὶ ἀτυχῶς δὲν διαβέτομεν ἐπαρκῆ τοιούτον. Διότι δῆμος τὸ θέμα εἰνε λίαν ἐπικαίριον, παραλαμβάνομεν ἐκ τῆς ἐπιστολῆς δὲ ἔξοχως ἐνδιαφέρον, περικοπάς, περιοριζόμενοι νὰ δημοσιεύσωμεν καὶ τὰ ὑποδεικνύμενα παρὰ τοῦ ἐπιστολογράφου μέτρα. Θά μᾶς χρησιμεύσῃ τοῦτο διὰ νὰ ἀνοίξωμεν μίαν ουζήτησιν ἐπὶ τῶν ἐνδεδειγμένων κατευθύνσεων τῆς ἐμποροναυτικῆς ἡμῶν πολιτικῆς, συζήτησιν θίγουσσαν τὰ καιριώτερα τῶν προθλημάτων τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, περικλείουσαν δὲ καὶ τὰς ἑκάστοτε διατυπωμένας ἀνησυχίας διὰ τὴν μελλοντικήν αὐτοῦ ὑπόστασιν.

Ὕπὸ τὴν παροῦσαν ἀλλως τε περίοδον τῆς ἀνωμαλίας ἐπεβάλλετο, καθ' ἡμᾶς, ἡ ουζήτησις αὐτῆς, ἡ καλόπιστος δῆμος καὶ ἀντικειμενική. Τὰ συμπέραμάτα τῆς πολλαπλῶν θὰ εἰνε ὀφελίμα. "Οχι μόνον θὰ κατεδειχνύοντο τὰ τυχόν διαπραχθέντα σφάλματα εἰς τὸ ἀπότερον καὶ τὸ πρόσφατον παρελθόν, ἀλλὰ θὰ ἔχαράσσοντο καὶ αἱ θασικαὶ κατευθύνσεις τῆς πολιτικῆς ποὺ θὰ ἔπρεπε νὰ ἀκολουθήσουν οἱ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας — Κράτος καὶ ἀφοπλισταὶ ἐν προκειμένῳ — ἐν τῇ ἀντιμετωπίσει τῶν ἐμποροναυτικῶν προθλημάτων, δῆμος διαμορφοῦνται ἡδη ταῦτα λόγῳ τῆς πολεμικῆς διαταραχῆς.

Αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διατίθεμεναι διὰ τὴν ἐποικοδομητικὴν αὐτὴν ουζήτησιν δὲν θὰ παραλείψουν καὶ τὸ ἰδιόν των καθῆκον. Εὐθέως καὶ εἰλικρινῶς θὰ διατυπώσουν τὰς παρατηρήσεις των ἐπὶ τῶν μὲ τόσην — δημολογούμεν — πειστόκτητας ἑκτέλειμένων ἀπόφεων τοῦ κ. Βλαβιανοῦ, ἵσως δὲ νὰ μᾶς ἐπιτραπέτη νὰ δημοσιεύσωμεν καὶ τὴν ἀπάντησιν τοῦ πρὸς ὃν ἀπυθύνητο ἡ ἐπιστολή. Ἐν συνεχείᾳ θὰ ἐπιδιώχωμεν νὰ ἀκουσθοῦν αἱ ἀντιλήψεις καὶ ἄλλων ἐφοπλιστικῶν μας παραγόντων, τῶν δυναμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην ἐπὶ τῶν ἐμποροναυτικῶν ἡμῶν πραγμάτων.

Αἱ ἀπόφεις τοῦ κ. Βλαβιανοῦ

"Ἄς ίδωμεν λοιπὸν τὰ ὑπέρ τῶν ἀπόφεων του ἐπιχειρήματα τοῦ κ. Βλαβιανοῦ καὶ τί συγκεκριμένων ὑποδεικνύει οὗτος.

Γνωρίζετε πόσον εἶμας ἀπασιοδόξος — γράφει δ. κ. Βλαβιανός — γὰρ τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν. Τόρα μάλιστα μὲ τὸ γάρος, ποὺ ἐδημογρήθη εἰς δῶλον τὸν κόσμον ἐξ αἵτις τοῦ πολέμου, ἡ ἀπασιοδόξία μονοῦμενος, παρ' ὅλην τὴν ἐπιφανειακὴν σημειωσίνην ἐνημερίων τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας. Οἱ λόγοι τῆς ἀπασιοδόξίας μονοῦμενος εἰνε ἐν συντόμῳ οἱ ἔξις κυρίως:

Α.— ΒΑΣΙΚΗ ΚΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ: "Ἐλλειψις ισχυρῶν ναυτικῶν δραγανισμῶν. Ήλικία καὶ δανειακὴ ἐπιβαρύνσεις ἀπομποίων. Ἀπροσάρμοστον πολλῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰς σημερινὰς ἀπατήσεις τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως. Ἐλλειψις ἐπαρχοῦς ἀριθμοῦ τεχνιῶν καὶ γενικῶς μορφωμένων πληρωμάτων καὶ ἴδιως μηχανινῶν καταστάσεων:

Β.— ΑΥΞΟΥΣΙΑ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: 'Ανταγονισμὸς καὶ καθημερινῶς προαγομένη δργάνωσις τῆς ναυτιλίας τῶν ἄλλων κρατῶν. Ἐργατικὸν ζῆτημα. Στενότης κεφαλαίων καὶ δυσκολία μετακινήσεως των καὶ χρηματοποιήσεως των. Ασφαλιστικὸν ζῆτημα, καταστάσεων:

Γ.— ΑΥΞΩΝ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ: Εἰσθε ἀρχετὰ γνώστης τῶν πραγμάτων, ὅστε νὰ μὴ χρειάζεται μεγαλυτέρα ἀνάπτυξις δῶλον τῶν ὡς ἄνω σκέψεων. Γ' αὐτὸν θὰ περιφορθῶν νὰ ἔξετάσω κυρίως τὸ ζῆτημα τοῦ ποια δῆμος ἢ τὸ ὄντο τὰς εἰδικὰς αὐτὰς Ἐλληνικὰς συνθήκας η εἰνταῖα στάσις τοῦ Κράτους ἔναντι τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Διὰ νὰ δοθῇ δργὴ ἀπάντησις εἰς τὸ ζῆτημα αὐτὸν καὶ μὴ πελαγο-

δρομῆσῃ κανεὶς πρέπει, νομίζω, νὰ καθορίσῃ προηγονυμένως σαφῶς τί ἐπιδιώκει τὸ Κράτος, διότι προφανῶς οὐτάντης θὰ είνε διαφορετικὴ ἀναλόγως τοῦ σκοποῦ τούτου.

"Ἐνος Κράτους δηλαδὴ ἥμπορει νὰ ἐνδιαφέρεται νὰ βελτιώσῃ μονίμως καὶ διὰ τὸ μέλλον καὶ προαγάγῃ ἕνα κλάδον τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας, ἀποβλέποντας εἰς βαθμαίων αὔξοντα καὶ μόνιμα ἴδιως ὀφελήματα. Ἀντιθέτως ἥμπορει νὰ εὑρίσκεται πρὸς ἄλλων προσβλημάτων, ποὺ τὸ ἀναγύραζον ν' ἀδιαφοροῦ διὰ τὸ μέλλον ἐνὸς κλάδου τῆς οἰκονομίας καὶ ἐπιδιοκειται νὰ λύσῃ ὅπως - ὅπως, ὀρισμένα ζητήματα τούτου, ἐνδιαφερόμενον κυρίως νὰ καρπωθῇ ἥμπορει περισσότερα εἰς μίαν ὀρισμένη στιγμήν, χάριν ἄλλων ἑθνικῶν ἀναγκῶν η ἄλλων ἐν γένει λόγων, ποὺ ἀναγύραζον νὰ θυσιάσῃ κανεὶς τὸ μέλλον εἰς τὸ παρόν. Είνε φανερὸν ὅτι τὰ μέτρα, ποὺ θὰ λάβῃ τὸ Κράτος καὶ ἡ κρατικὴ, ποὺ θὰ γίνεται πρὸς αὐτῶν θὰ είνε τελείως διαφορετά, ἀναλόγως τοῦ ἀνάλογου θητείου. Εξεταστέον λοιπὸν ποιαν εἴξεις

Δὲν γνωρίζω ἂν σᾶς ἔχῃ τεθῆ ἡδη τόσον δύναμι τὸ ἐρώτημα αὐτό. Νομίζω δῆμος ὅτι εὖν δὲν τεθῆ ἔτοι καὶ ἀν δὲν δοθῆ μὲ τὴν ίδιαν εἰλικρίνειαν η ἀπάντησις, τὰ συμπεράματα τοῦ θὰ είνε ἀσφαλέμενα ἡ ἀσφαρί, διότι εἰνε τόσον αὐτήθετος εἰς αὖ δύναμις ἀρχαί, ὅπερει εἰνε τόσον δύναμις ἀσφαρίας διὰ τὸ μέλλον (η λέξις ἀσφαρία δὲν ἔχει ἐπὶ τὸ προκειμένον φόγον, σημάνοντας ἀπλῶς ἔλλειψην προτιμησεως), τότε δέβεια η κριτικὴ είνε ἄλλη καὶ ἐκφεύγει τῶν δρίων τῆς προσωνής μον. Εάν δῆμος ἀντιθέτως δεχθεῖμεν δὲ τὸ σημερινὸν Κράτος, δηος φαίνεται ἀπὸ τὰς δηλώσεις τῶν ἐκπροσώπων του, δὲν θεωρεῖ ὅτι πρέπει νὰ θυσιάσῃ τὸ μέλλον εἰς τὸ παρόν καὶ ἐνδιαφέρεται νὰ βελτιώσῃ μονίμως τὰ ζητήματα τῆς ἑμιτοχικῆς ναυτιλίας, ποτεδεν διητητικὴ άποτελεί πράγματι ούσιωδη καὶ ζωτικὸν ίλαρδον τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας, τὸν ὅποιον κατ' ούδενα λόγον θὰ ἔπρεπε νὰ θυσιάσῃ κανεὶς διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς στιγμῆς, τότε ἥμπορει η ἱπάρχη ζητητικὴ διαφορία διὰ πολλὰ ἐκ τῶν κατά τὰ καρούντες καὶ λαμβανομένων μέτρων. Ιδού δὲ διατί:

ΠΟΙΑΙ ΕΙΝΕ ΑΙ ΒΑΣΙΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ; Πρῶτα - πρῶτα τί θὰ πῇ «Ἐλληνικὴ Εμπορικὴ Ναυτιλία»: Οδηγία αμφιβολία, νομίζω, διο θὰ πῇ «Ἐλληνικὴ Ιδιωτικὴ Ζητητικὴ». Οσον καὶ ἀν ἔχῃ πλησιάσει ὁ κόσμος πρὸς τὸν κομματισμὸν είνε φανερὸν ὅτι τὸ Κράτος, τὸ Ελληνικὸν τοῦλάχιστον, οὔτε προτίθεται οὔτε εἰς θέσιν είνε ν' ἀγοράζῃ αὐτὸν καὶ πολλή καὶ ἐκμεταλλεύεται πλοια. Επομένους ἔχουν νὰ κάμωμεν ἀπόμη μὲ μίαν ιδιωτικὴν ἐπιχείρησιν. Οστε προαγωγὴ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας σημαντικαὶ πομπαὶ προαττικῆς ἀπειχειρίσεως. Ποια δῆμος τὰ κρατικὰ μέτρα, μὲ τὰ δρόπαι πρόσγεται καὶ βελτιωτά μία ιδιωτικὴ ἐπιχείρησης καὶ ποιαί αἱ δανοικαὶ ἀνάγκαι μίας τοιαύτης ἐπιχειρίσεως; Κοινοτοπείας ἀσφαλῶς, οἱ δρόπαι δῆμος τόσον συγχρή λησμονοῦνται.

1.— Πρῶτη λοιπὸν ἀνάγκη καὶ μεγαλύτερα πάσης ιδιωτικῆς ἐπιχείρησεως είνε, ὡς γνωστόν, Ο ΣΕΒΑΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΕΙΑΙΚΡΙΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΚΑΙ ΟΣΟΝ ΤΟ ΔΥΝΑΤΟΝ ΜΙΚΡΟΤΕΡΑ ΑΝΑΜΙΕΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΕΙΣ ΑΥΤΑΣ

Ο Παράδεισος τῆς Παναμαϊκῆς

"Η μαρτὶ Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὴν σημασίαν τῆς ἀρχῆς αὐτῆς καὶ ἔδωσε πλήρη ἐλεύθερίαν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησην. Τὸ ἀποτέλεσμα ηδού διη, ἐνῷ πρὸ διλίγων ἀζημητέον δὲν είχε οὔτε εἰς τὴν στιγμὴν αὐτὴν ἔνα πλοῖον, σήμερα, ἀπὸ κατάστασιν, τὴν δρόπαι εἰχε τὴν στιγμὴν αὐτὴν ἔνα πλοῖον περισσότερον τοῦ Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον καταφανεῖς παράδειγμα καὶ καλντέραν ἀπόδειξην τῆς τεραστίας σημασίας τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν. Διεστόμα δέ: 'Εάν η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ κατενόησε τὸ θάνατον εἰς έλαχιστα ἔτη, τί θὰ είχε κάμει η Ελλάς, ἐάν ἀντελαμβάνετο ἐδέι λογοτεών καὶ αὐξάνεται καθημερινῶς ἀφιθμός τῶν Παναμαϊκῶν πλοιών. Δὲν γνωρίζω πλέον κατα

δριον εὐνοῦκῶν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν καὶ ἀγνωστον εἰς τὰς ναυτικὰς συναλλαγάς, μέχεις ἑσχίτων, ἐὰν ή Ἑλληνικὴ τοῦ ἔξασφαλῆς ἔστι καὶ μέρος τῶν ἐλεύθεριῶν, πάν τοῦ ἔξασφαλῆς ἐκείνη; — Ποιὰ δὲ είνε αὐταὶ αἱ ἐλεύθεριαι;

1.— ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ.— Ἡμίορει νά ἐπάρξῃ εἰς τὴν Ἑλλάδα; Γιατὶ δη; Τὴν εἰχαμενέχων ἐσχάτων καὶ νομίζω δι τὸν εἰσηγήσεων αὐτῶν τούτων τὸν ἐφαπλόστων πῆλαξε στην ουσιότητα. Είνε όμως προφανές δι τὸν δέσμευσις τῶν ἀγωφατοληπτῶν διαχειράντει τρομερὰ τὰς συναλλαγάς καὶ ζημιώνει ἔκειθεν καὶ τὴν ναυτικὴν ἐπιχειρίσιμην καὶ τὸ Κράτος.

2.—**ΑΔΙΑΦΟΡΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΙΑΙΟΚΤΗΤΟΥ.**—Δεν έπατάλαβε ποτέ γιατί ό ιδιωτης "Ελληνικών πλαισίων (της πλειοψηφίας) πρέπει να είνει "Ελλην. Γνωστό διάφορα σχετικά έπιχειώματα, ούδεν έχει τών όποιον είνει πειστικόν.

3.—ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΤΡΑΤΟΛΟΓΙΑΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΣΥΝΘΕΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ.— Ιδού τάπι, πων θεωρεῖται ἀκατόθυμοτον καὶ μὴ δυνάμενον ἵστος σύντε νῦ συζητηθῆ καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐν τούτοις μίᾳ ψυχρώμαρος καὶ ἀφρωταπλάκης ἔξετασι πειθεὶς νομίζει, ὅτι τοῦτο ὅχι μόνον κατοφθοντὸν εἶνε, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀπειρῶν συνεργώτερον ὅχι μόνον διὰ τοὺς ἐψαλτατάς, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ Κράτος καὶ δι' αὐτὸν τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον. Βεβαίως εἶνε πολλὰ αἱ λεπτομέρεια, πων θὰ ἔχῃ κανεὶς νῦ μελετήη καὶ ἀπειρον τὸ τάκτ μὲ τὸ διόπιν πρέπει νί ἐνεργῆη. Ἡ βασικὴ ὄμως σκέψις είνε δι τούδεις περισσότερον ἀπὸ τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον ἔχει συμφέρον εἰς τὴν πρόσδουν καὶ βελτίων τῆς φραγτηγοῦ μαζ ναυτιλίας καὶ οὐδεῖς διατρέχει περισσότερους κινδύνους εἰς περίπτωσιν μακαριού της.

Ἐξ ἄλλου ναυτεργατική ἀνέργων δὲν ὑπάρχει κατ' οὐσίαν εἰς τὴν Ἑλλάδα, σταν ἐνήμερη ἡ ναυτική ἐπιχείρισις. "Οταν ἀγρούς γενοῦνται καὶ πολοῦνται πλοῖα καὶ κινοῦνται ὑποσδῆπτο τὸν ὑπάρχοντα, γνωρίζετε ὅτι ἔχομεν μᾶλλον ἐλειψίν ναυτεργατῶν. Εἴναι πάλιν δὲν γίνονται ἀγροκαπιθίαι καὶ τὰ πλοῖα δὲν κινοῦνται, ή δὲ ναυτιλία μας μὲ τὰς ἀτελείας της ποὺ εἰδίμεν, δὲν δηνηθῆ νά παρασόλωνθῆ τὸν μεταπολεμήκοντίδιων συναγωνισμὸν καὶ μαρανθῆ, ὅπως είνει φροιόν, τότε κανεὶς νόμος δὲν θὰ είνει δινατός νά θεωρεῖσθη τὴν τρομερὰν ἀνεργίαν, ή όποια μαζὶ καὶ μὲ ἄλλα οἰκονομικὰ δεινά, θὰ δημιουργήσουν τραγικάς ὅντως συνθήκας. Εἰς τι χρονιμένουν λοιπὸν σημείον αἱ περισσότεραι ἀπό τὰς διατάξεις περὶ συνθέσεως κλπ. παρὰ εἰς τὸ νά δημιουργοῦν καθημερινῶς ἀπειφίαν ζητημάτων καὶ ν' ἀποτελοῦν τὸν σταυρὸν καὶ τὸν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἀρχῶν; Αὖν λέγω βεβαίως ὅτι πρέπει νά ἐκλείψῃ πάλια τοιαύτη διάταξις. Υπάρχει δημος πλήθος ἐξ αὐτῶν, ποὺ ἀποτελεῖ τρομερὸν δόσον καὶ ἀσποντο περιφορισμὸν τῆς ἐλενθετικῆς ναυτικῆς ἐπιχείρισεως. Αὗται δόσοι ταχύτερα ξελείψουν τόσο καλύτερα.

"Ωστε θὰ μου πήγε, θέλετε νὰ ταξιδεύῃ λ.χ. ἐνας Νοθρηγός τὸ πλοῦ
όν τὸν Ἐλληνικὴν ομηρίαν καὶ μὲ Νοθρηγίσον ἀσύμα πλήρωμα;
Βεβαίως. Αὐτὸ περίστα. Λέγο δὲ «περίστα», διότι νομίζω ὅτι ἡμεροει
πάντοτε ν' ἀξιώσθη κανένες χωρὶς νὰ τρομάξῃ τὸν ἔπιχειροματιαν, ν' ἀ-
ποτελῆται ἀπὸ Ἐλλήνας ἔνα μέρος τοῦ πληρωμάτος. Άλγον γάρ την φορ
ομένου ἀξιωματικοὶ ἦ ναυτικοὶ κλπ. ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τῶν διαφόρων
ἔργωντων τάξεων. Σήμερα ποὺ ἀπαιτοῦμεν ν' ἀποτελῆται ἀπὸ Ἐλλη-
νας ὑπὸ ὄπλων τὸ πληρωμα, οὐδεῖς βεβαίως ἔνος ἀποφασίει νὰ ἔργα-
σθῇ ὑπὸ Ἐλλήνευν ομηρίαν καὶ γάνονεν ἔτοι καὶ τὰ τόσα ἄλλα ὠφε-
λήματα, ποὺ θὰ είχαμεν ἐπ' αύρον κλπ. ἐπ' τούτῳ συνέβανεν.

Ἐξ ίδιας πειρας ἡμιορῶ να βεβαιώσω, διτί ἐπὸ ἄλλας συνθήκας πλείστοις ξένοι πρώτης τάξεως θὰ ἔθεταν τὰ πλοιά των ἐπὸ Ἑλληνικὴν ομιλίαν. Προφύτες ἀδύνατην ἥρωτιμην ἐδό περὶ τῶν ἐν Ἑλλάδι θεομόντων ἀπὸ σοβαροτάτην Ἀμερικανικήν ἑταῖριν, ἢ δοπία εἰχε τὴν ἀπόφασιν νῦ μεταφέρειν δεκάδα πλοιών εἰς τὴν ομιλίαν μαζὶ καὶ βεβαίως ἡρλαέγνωμην ὅταν ἐπληρωφορίην τὴν κατάστασιν. Εξ ἄλλου οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ καὶ χωρὶς τὴν κρατικὴν παρέμβασιν μόνον ἐν ἐσχάτῃ ἀνάγκῃ θὰ ἀφεναν ἀχροιμοποιήσουν τοὺς συμπατριώτας των, μὲ τοὺς περισσότερους τῶν ὅποιων ἡ συγγένεια, ἡ κοινωνία ἡ δεσμεύοντα γνωριμία συνθήμας τῶν συνέδει. Σημειωτέον δὲ ὅτι ἡ παρόντα στιγμὴ εἶναι ἡ πλέον κατάλληλος διά μάν τοικέντην μεταβολὴν, διότι ἡ zinhtis τῶν ἀτημοπλοίων εἶναι τοικάτη, διότε, ὅποιος εἰπώμεν, μᾶλλον ἔλλειπεν ναυτεργατῶν ἔχομεν καὶ ἐπομένως δὲν θὰ ἔχῃ ἀντίτυπον εἰς τὴν χορηγιμοποιητικὴν τῶν ναυτεργατῶν τὸ μέτρον τοῦτο, τὸ δοπίον ὅμως ἐξ ἄλλου θὰ συνετέλει ὀσφαλῆς εἰς τὴν διόρθωσιν τοῦ ἥμορος καὶ τῆς πειθαρχίας αὐτῶν.

Αὗται ἐν συντόμῳ είνε αἱ κυριότεραι ἐλευθερίαι, ποὺ παρέγει εἰς

τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν ἡ Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ.

II.— Ήλην αυτών όμως δεντέρα βασική άνάκη πάσης Ιδιωτικῆς έπιχειρήσεως είναι η ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΣ, η έμμονή δηλαδή ἐκ μέφους του Κράτους εἰς τὰς ἀπαξ καθειρωθείσας εὐνοϊκὰς διὰ τὴν ἔπιχειρησιν ἀργάς, ἐξ οὗ γεννᾶται η ἔμποτοσύνη καὶ η πεποιθησίς, ὅτι δὲν κινδυνεύει νόο μεταβληφόντα αὕτη τὴν ἔκμενην οὕτως ώστε τελείων νὰ καταστραφῇ καὶ η ἔπιχειρησις καὶ ὁ ἔπιχειρηματίας. Ή παρόντα Κυβερνητικής είχε διατηρήσει καθ' ὅλην τὴν εὐνοϊκή περίοδον τοῦ 1937 καὶ μέχρις ἐσχάτου μὲ αξιέπαινον ἔπιμονήν θρισμένας εὐνοϊκὰς διὰ τὴν ἔπιχειρησιν ἀργάς καὶ είχεν ἐπιτύχει πράγματα νὰ κατατησῃ τὴν ἔμποτοσύνην τὸν γνωτικὸν ἔπιχειρηματίον. Ως ἐξ τούτου δὲ ὅχι μόνον διετορθήσαν εἰς τὴν ομηρίαν πολλὰ πλάσια, τὰ όποια θὰ είχαν τεθῆ ἐπό την Παναμαζήν, ἀλλὰ καὶ ἀρκετά ἐπτήθησαν, ὅχι βέβαια πρὸς ζημιάν τῆς ἑνίκης μας οἰκονομίας.

III.—Τρίτη τέλος θυσιών ἀνάγκη διὰ μίαν Ιδιωτικήν ἐπιχειρίσειν είναι ἡ μετριότης τῆς ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΔΙΑ ΠΑΡΟΧΩΝ ΟΙ-ΑΣΑΝΗΣΤΟΥ ΦΥΣΕΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΔΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙ-ΚΩΝ, λαμβανομένης ἴδιως ὑπὸ ὅψατος τῆς φύσεως τῆς ἐπιχειρί-σεως, περιφορισθερον ἢ διλιγότερον τοῦ ἐπικινδύνου αὐτῆς, τῶν δυ-νατοτήτων κρατικῆς βοηθείας εἰς περιπτώσεις ἀνάγκης απλῶς. Διὰ ν' ἀ-ναφερθῷ πάλιν εἰς τὴν Δημοκρατίαν τοῦ Παναμᾶ, ἀφοῦ αὐτῇ ἐπέτυγ-τόσον καλά τὸν σημγμόν τῆς νωτικῆς ἐπιχειρίσεως, παρατηρῶ ὅτι ἔχει τὰ ἐν νωτικῷ ἔργασιν κένδυ ΕΞΗΡΕΘΙΣΑΝ ΕΙΔΙΚΩΣ ΠΑΣΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ, διὰ νὰ γεννηθῇ δὲ καὶ η ἐμποτούση, περὶ τῆς δότιας διώλησας ἀνοτέρῳ, ἐψηφίσθη ἀπὸ τὸν Ἐθνικὴν Συνέλευσιν, ὅτι ἡ ἀπα-λαγὴ αὐτῇ θὰ ισχύῃ ἐπὶ μίαν τούλαξιστον εἰκοσαετίαν. Ήδως νὰ μὴ κά-νῃ στόλον ἡ Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ;

Μά, θὰ μοῦ πήτε, γιατί λαίρνετε ώς παφάδειγμα τὴν Δημοκρατίαν τοῦ Παναγίου καὶ δὲν βλέπετε τί γίνεται εἰς τόσα ἄλλα ναυτικά Κράτη; Δὲν δισολεύουμαν νὰ σᾶς ἀπαντήσω, πρῶτον, ὅτι οὐδεμίαν ἀνάγκην αἰσθάνομας μημήσεως κακών παφαδειγμάτων καὶ δεύτερον, τὸ καὶ οὐσιώδεστερον, ὅτι δόλος τὰ Κράτη, τὰ ὄποια γνωρίζου, ὅτι ἔχουν καθιερώσει ἐκάτους ἐπιβαρύνσεις καὶ περιορισμούς τῆς ναυτικῆς των ἐπιχειρήσεως, εἶνε γεγονός, ὅτι ἔξ αλλου τὴν ἔθοιθμησαν οημαντικά δι' ἐπιχορηγήσεων, δανείων καὶ πατότος ἀλλου τρόπου εἰς τὰς στυμάκας τῆς ἀνάγκης της καὶ οὐδεμία ἀμφιβολίας ύπάρχει, ὅτι θὰ τὸ πράξουν καὶ πάλιν καὶ κατά τὸν πλέον ἀποτελεσματικὸν τρόπον δταν θὰ ἔλθῃ ἡ δύσκολος στιγμή.

Τὰ ύποδεικνυόμενα μέτρα

Θὰ ἐπροτείνοντο παρ' ἑμοῦ συνεπῶς τὰ ἔξης;

1.— Καθιέφωσις τῆς μεγαλύτερος δυνατής ἑλευθερίας εἰς τὰς ναυτικὰς ἔργασίας. 'Ἐλευθερία ἀγόραζ'. 'Ἐλευθερία πολιτῶν. 'Αδιαφροί διά τὴν ἐθνικότητα του πλοιοκτήτου. Σχετική ἐστι ἑλευθερία συνθέσεως καὶ σπουδαιότητας τῶν πλοιωμάτων.'

2. Διαδήλωσίς περί τοῦ ὅτι τὰς ἀρχὰς αὐτῶν προτίθεται νά τη φέση ἀπαρεγκλίτως τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος καὶ ληψῖς παντὸς νομοθετικοῦ ἢ ἄλλου μέτου, ἵνανον νά ἐμπεδώσῃ τὴν πεποιθήσιν αὐτῶν εἰς τοὺς νωντικούς ἐπιχειροματιάς, ἀπό τοὺς ὅποιους ώς γνωστὸν δημιουργούνται καὶ διατρέπονται αἱ νωντικαί.

3.— Τροποποιήσις τῶν νόμων περὶ ἀσθενῶν κλπ. καὶ καθοδήγησι δι' ἔγκυστάλιων τοῦ δικαιοτικοῦ κόσμου πρὸς ἀπονομὴν τῆς δικαιοσύνης κατὰ τρόπον μείωντα ἀν μῷ ἀπολείσιον τὴν ὠργανωμένην πλέον ἐμπετάλευσιν τῆς νωντικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ μέρους συνεγεινόν ψευδοασθενῶν, γενεδικιγάρων καὶ φευδοδιατρόφων, διτερο, ὡς γνωστόν, ἔχει διέθεισον ἀντίτειπον εἰς τὰ Στούπατα τὰς προσανατολέας καὶ τὰς

4.— Η παραδειγματική τημορία τῶν μπολεστικόντων, στασιαζόντων καὶ ἐν γένει ἀπειθαρχήτων πληρωμάτων καὶ διαφήμισις τούτους εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους κυρίους, ὥστε νὰ ἐδραιωθῇ εἰς όλους ἡ πεποιθησίς ὅτι τὸ Κράτος είναι ἀποφασισμένον πράγματι νὰ ἔπιβλῃ τὴν πειθαρχίαν.

5.— Η παραπολοῦσθαι ἐξ μέρους τῶν γαυτικῶν ἀρχῶν τῆς ἐκ μέρους τῶν γαυτικῶν ἐπιχειρήσεων τηρήσεως τῶν διατάξεων καὶ ἐν γένει τῶν κανόνων καθιμοτήτους τῶν ἀτμοπλοίων καὶ προστασίας τῆς ξω-
ῆς καὶ τῆς ἴγειας τῶν πληρωμάτων καὶ ἀνθηρῷ τιμωρίᾳ τῶν κατὰ σ-
τημα παραβατῶν.

6.—Τακτοποίησις των ασφαλιστικοῦ ξητήματος.

7.— Καθέρωσες ἀπὸν καὶ δύο τὸ δυνάτον ἐπεικονῆς φορολογικῶν συντίμων, ἀποβλέποντος κεφίων εἰς ζώδια ἐκ τῆς ζωηρότητος καὶ τοῦ πλήθους τῶν υἱων τριάνταν ἐργασίων, τὰς δύος θῦ ἐνθαρρύνη, ἀντιθέτος ποὺς τὸ γεννητικόν μέτρον βιαστεῖσαν ἔδει λαμπεῖσαν.

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"
(HELLENIC LINES LIMITED)

Τακτική δεκαήμερος Γραμμή φορτηγών άτμοπλοίων
έξ Έλλάδος διά POTTERDAM-ΑΜΒΕΡΣΑΝ και τάναπαλιν.

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτὰ δι' Ἀγγλίαν, Σκανδιναυίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Βελγίου, Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὔθεταν φορτωτικῶν.

Απευθυντέον: Εις τὰ Γραφεῖα τῆς Ἐταιρίας
Μέναρον Βάττη ΠΕΙΡΑΙΑ τὸ 44.005

Καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρίας

φροντιστής διάδοχος της Επιτροπής της Ακαδημίας της Ελληνικής Λογοτεχνίας, ο οποίος απέδειχθη ως ο πιο επιβλητικός συντάκτης της διάσημης έκδοσης της Επιτροπής της Ακαδημίας της Ελληνικής Λογοτεχνίας για την περίοδο 1939-1940. Το έργο αυτό θεωρείται η μεγαλύτερη λογοτεχνική παραγωγή της Εποχής της Ελληνικής Καποδιστριανής Δημοκρατίας.

8.—Μεσολάβησις παρθενών στην Αγγλία και την Ελλάς

πλιον μας, σεν για το ουρανό της περιοχής μας, που αποτελεί την περιοχή της Αθήνας, που είναι το μεγαλύτερο πάρκο της Ελλάδας.

ΒΑΣ. Ι. ΒΛΑΒΙΑΝΟΣ

Η δημιουργός έφοπλιστική πρωτοβουλία

Παραπήρησεις τινάς θά μάς ἐπιτραπῇ νά διατυπώσωμεν εἰς σοσ αὖτερός υπόστηριζει ὁ κ. Βλαβιανός. Δὲν πρόκειται θεσμῶς νά διαφωνήσωμεν μέ αὐτὸν ὅτι ή Ἑλληνική Ναυτιλία είνει λιδιωτική ἐπιχείρησις καί ως τοιαύτη χρείαζεται διά νά ἀναπτυχθῇ ἐλευθερίαν εἰς τὰς συναλλαγάς της καί πᾶσαν διευκόλυνσιν ἀπό μέρους τοῦ Κράτους εἰς τὸ παραγωγικὸν ἔργον της. Ἀλλά — προσθέτουμεν ἡμεῖς — δὲν εἰνει μόνον ιδιωτική ἐπιχείρησις ή Ναυτιλία παρ' ἥμιν. εἰνει καί καθαυτό δημιούργημα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ἔξ αὐτῆς δέ καί μόνον πρέπει νά περιμένωμεν καί εἰς τὸ μέλλον τὴν ἐμποροναυτικήν μας, ἀνασυγκρότησιν.

εις το μέλον της παραπάτησης των αρχαίων οἰκοδόμων ωφείλει
Κάποτε είς τάς στήλας αὐτάς ἐτονίσαμεν μίαν διαπιστώσι
ιστορικῶς πλέον διηκριθωμένην. Ἀναφέρομενοι είς τάς συντό-
νους προσπαθείας ώρισμένων Κρατῶν διὰ τὴν δημιουργίαν ἔμ-
πορικού ναυτικοῦ, ἔγραψαμεν ὅτι πρὸ πάσης ὑγιούς ναυτιλιακῆς
ἀναπτύξεως προσπατεῖται τὸ ναυσίδιον παρὰ τῷ λαῷ πνεῦμα.
Ἀκόμη δὲ διὰ νὰ προοδεύσῃ ἡ Ναυτιλία μᾶς χώρας ἔχει ἀνάγ-
κην τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ μάλιστα τῆς ἐφοπλιστικῆς
τοιαύτης. Χωρὶς ἐφοπλιστάς, μὲ πεῖραν καὶ παραδόσεις, δὲν είνε
δυνατόν νὰ σταθῇ ἡ ἐμποροναυτικὴ προσπάθεια.

Τό ομηρινόν Βρετανικόν ναυτιλιακόν οικοδομήμα οφείλεται θεωρίας είς πλείστους δύο εύνοϊκούς παράγοντας, ἀλλά κατά μέγα μέρος είς τούς. Ἀγγλούς ἐφοπλιστάς τοῦ παρελθόντος αἰώνου. 'Η ἀξία κάθε θαυμασμοῦ Σκανδιναϊκή δημιουργίας είς τη θαλάσσια ἔργα, τῆς ἐφοπλιστικῆς καὶ μόνον πρωτοβουλίας είναι ἐπιτυχές ἀποτέλεσμα. 'Αν ή Γαλλία μὲ τὴν ἀπέραντον καὶ πλουσίαν αὐτοκρατορίαν της δὲν ἔχῃ σήμερον νὰ ἐπιδείξῃ ἐμπορικὸν στόλον δύον τῆς παραγωγικῆς της ἱκανότητος, πρέπει κυρίως ν' ἀποδοθῇ εἰς τὸν ἀπελθόντα, λόγω τοῦ Κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, μαρασμοῦ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. 'Ο ἐφοπλιστικὸς ἀπεσύρθη καὶ τὸ Κράτος ἀπεπειράθη μὲ καταστρεπτικά τῷ ὄντι ἀποτελέσματα νὰ τὸν ἀντικαταστήσῃ. 'Ἐφοπλισταὶ σήμερον εἰς τὴν Γαλλίαν μὲ πρωτόδουλον δραστηριότητα, μὲ τὴν δημιουργικὴν ἀνησυχίαν δὲν ὑπάρχουν. Μετεβλήθοσαν εἰς ἐκτελεστικά τοῦ Κράτους ὄργανα. 'Από τὸ μάντα τοῦ προϋπολογισμοῦ ἀναμένουν ὅχι πλέον τὴν ἀνάπτυξιν, ἀλλὰ τὴν ὁπωδήποτε συντήρησιν τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν.

Παραδείγματα ἀπειρά ή μηπορεὶ κανεὶς νὰ παρατάξῃ διὰ να καταδειχθῇ ἡ πολύτιμος συμβολὴ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος εἰς τὴν ἐμποροναυτικὴν μᾶς χώρας ἀνάπτυξιν. Τὰ πειράματα τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, και τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰνὲ ἀρκετὰ πρόσφατα. Αὐτά τὰ δόλοκληρωτικά Κράτη — Ἰταλία, Γερμανία και Ἱσπανία — διὰ τῆς ἐνισχύσεως τῆς Ιδιωτικῆς πρωτο-βουλίας ἐπέδιωξαν τὴν προσαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς των προσπαθείας. Τὸ Κράτος ἐν στενῇ μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς συνεργασίᾳ και

μὲν ἀφθονον τὴν προστασίαν του ὑπεβοήθησε τὸ ἔργον τῶν ἐφοπλιστῶν. Πρωτοθίστων αὐτὸ σύδεμίαν ἡθέλησε νὰ ἀναλάβῃ. Κατηύθυνε τὸ ἔργον τῆς ἀναπτύξεως, χωρὶς νὰ περιορίσῃ τὸν ἐφοπλιστὴν εἰς τὰς ἐπαγγελματικὰς, ἀλλὰ και τὰς κερδοσκοπικὰς ἀκόμη ἐπιδιώξεις του.

Ἐλευθερίαν ναί, ἀσυδοσίαν οὐ.

Συμφωνοῦμεν, λοιπὸν, μὲ τὸν κ. Βλαβιανὸν εἰς τὸ βασικὸν του ἐπίχειρημα, ἀπὸ τὸ όποιον καὶ ἐκπορεύονται αἱ μετέπειτα ἀναπτυσσόμεναι σκέψεις του. Συμφωνοῦμεν δόμας μέχρις ἐνὸς οπιμείου. Μέχρι τοῦ σημείου δηλαδὴ ποὺ ἡ δρᾶσις τῆς ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ η προϋποτιθέμενη δί' αὐτῆς ἐλεύθερις δὲν θά ἐκτραποῦν εἰς ἀσύδοσίαν. Ἀντιλαμβανόμεθα τὴν ιδιωτικὴν πρωτοθουλίαν — τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐν προκειμένῳ — ἀρρήκτως συνδεμένην μὲ τὴν καθόλου ἔθνικην προσπάθειαν ἀνταπύζεως τῶν οικονομικῶν δυνατοτήτων τοῦ Τόπου μας. Πιστεύομεν αὐτὴν δρῶσαν ἐνὸς τοῦ πλαισίου τῶν ἔθνικῶν ἐπιδιώξεων, μὲ ἀκραιφνῆ 'Ελληνικὴν τὴν μορφήν, παρὰ τὴν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου κίνησιν τοῦ 'Ελληνικού πλοίου.

'Η Κυανόλευκος, καθ' ήμας, δὲν ἀποτελεῖ διακοδιμητικὸν τὸ στοιχεῖον διά τὰ φορτηγά μας. Πλανᾶται ὁ κ. Βλαβιανὸς πιστεύων ότι δύναται ἀπλῶς νὰ καλύψῃ τάς ἐπαγγελματικάς μᾶλλον τάς κερδοσκοπικάς προσπαθειάς οἰουδήποτε ἐφοπλιστοῦ. Πολλῷ δὲ μᾶλλον οἰουδήποτε ξένου ἐπιχειρηματίου. Δέν πρέπει νὰ μᾶς ἑνδιαφέρῃ τόσον ἡ διόγκωσις τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος διά τῆς προσφυγῆς ύπό τὴν οημαίαν μας πλοιών ζένης ἔθνικότητος. Πρέπει κυρίως νὰ ἐπιδιώκωμεν πῶς τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν θὰ τὴν καταστήσωμεν ἔτι μᾶλλον ἀποδικήν υπὲρ τῆς οικονομίας καὶ τῆς εὐημερίας τῆς χώρας ἡμῶν. Αὐτὸς εἶνε τὸ ύπέρτερον καθῆκον κάθε Ἑλληνος ἐπιχειρηματίου εἴτε ἐν τῷ ἑσωτερικῷ εἴτε ἐν τῷ ἑξωτερικῷ ἐργαζομένου καὶ τὸ καθῆκον αὐτῷ, που θαύτατα συναντήνονται: καλοὶ ἐφοπλισταὶ μας, δὲν πιστεύουμεν οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον νὰ προσθένουμεν οι κατά τὸν κ. Βλαβιανὸν πρόθυμοι νὰ θέσουν τὰ σκάφη των υπὸ τὴν Ἑλληνικήν οημαίαν ξένοι, πάσης ἔθνικότητος πλοιοκτῆται.

"Οργανον παραγωγικόν, πηγή πλούτου, είνε εἰς πάσαν περιστασιν τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον καὶ τὸ θερμὸν ἐνδιάφερον τοῦ τε Κράτους καὶ δῶλαν ἡμῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἔγινενεται ἀπὸ τὴν στέρησαν ἀπόλυτην, ὅτι πολύτιμον ἔργον εἰσάφερε ἡ κίνησις τοῦ ἔθνικοῦ σκάφους εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας.

Πιστεύει ἄρα γε ὁ κ. Βλαβιανός, διτί ἡ μικρὰ Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ ἀποκομίζει θετικόν τι ὅφελος ἀπὸ τὴν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς προσφυγὴν τῶν ἔνης πλοιοκτησίας οικανών; Πρὸς δὲ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος νά λάβῃ ὡς μοναδικὸν παράδειγμα ὑγιεῖς ἐμποροναυτικῆς ἀναπτύξεως τὴν περιπτώσιν τῆς Παναμᾶκής σημαίας, τοῦ ἀσύδιτου αὐτοῦ καταφυγίου κάθε κερδοσκόπου καὶ νά μη υἱοθετῇση τὴν πολιτικὴν λ. χ. τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν; Δὲν παρέσχει ἐπιχορηγήσεις ἡ Νορβηγία εἰς τὴν Ναυτιλίαν της, οὐδὲ εἰς ἄλλο τι προστατευτικὸν μέτρον προσέφυγε. Τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλίαν ἀφήκει ἐλεύθερα, ἐντὸς τοῦ ἔθνικον πάντοτε πλαισίου, μὲ τὴν πεποιθήσιν διτί ἡ ροτὴ καὶ ἡ εἰδίκευσις εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα τοῦ Νορβηγικοῦ λαοῦ ἥσαν αὐταὶ καὶ μόναι ἵκαναι νά ἀνεγείρουν τὸ ὑποδειγματικὸν οἰκοδόμημα τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας.

Έξαιτείται δ. κ. Βλαβιανός ἀπόλυτον ἐλευθερίαν εἰς τὰς ἀγοραπωλησίας πλοίων κατά τὴν πολεμικήν περίοδον, ἀδιαφορίαν τοῦ Κράτους διά τὴν ἔθνικότητα τοῦ πλοιοκτήτου, φορολογικάς ἀπαλλαγάς καὶ τέλος τὴν κατάργησιν κάθε σχετικοῦ μὲ τὴν αὐθεσίαν καὶ τὴν ἔθνικότητα τοῦ πληρώματος περιορισμοῦ. Εἰς ἐνίσχυσιν δὲ τῶν ἐπιχειρημάτων του φέρει τὸ παράδειγμα τοῦ Παναμᾶ. Παραλείπει δύμως νὰ προσθέσῃ ὁ κ. Βλαβιανός, ὅτι ἡ Παναμαϊκή ομηρία δὲν ἐκυμάτιζε πρὸ δεκαετίας οὐδὲ ἐπὶ Ιστιοφόρου λέμβου καὶ δὲν ἐπρόκειτο ποτὲ νὰ ὑψωθῇ ἐπὶ πλωτοῦ τινός καὶ τασκευάσματος, ὥστε ἐψυχεῖς τινες ἐπιχειρηματίαι δὲν ἐπεζήτουν

Είναι μάλιστα η Αποκρατία του Παναμά θαλασσινής ιστορίας.

**BRISTOL
AVONMOUTH - PORTISHEAD - SHARPNESS
R. & J. H. REA, LTD.**

**Ίδιοκτήται ρυμουλκών
Προμηθευταί μπώνικερς
Γαστρονομικών & Πετοελαίου**

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ:
CORY BUILDINGS, Fenchurch St.—LONDON E.C.3

Ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.

W^m CORY & SON, LTD

αν; 'Αντιμετώπισε ποτέ τό πρόβλημα της απασχολήσεως μυριάδων ναυτικών οίκογενειών; Είχεν έμποροναυτικάς έπιδωξεις ή διάνευσην διότι την πρός την θάλασσαν ροπή του πληθυσμού της νά αποκομίσῃ τι υπέρ της εύλυμερίας του, υπέρ της έθνικής της Οίκονομίας; Τώρα θέλεται δια Παναμάς, ίσως μετά τίνος έκπλήξεως, νά προσφεύγουν άθρως υπό την σημαίαν του σκάφη πάσης έθνικότητος. "Έχει νά κερδίση τίποτε άν δρημή την άναγνωρίσιν των ως Παναμαϊκών; Κάτι έπι τέλους εἰσοπάττεται — έλαχιστα έστω — από τά προξενικά δικαιώματα και άλλα τινά τέλη, συστάσεις έταιριών κλπ. Θά τά χάση και αύτά, άν έπιθάλη περιοριστικά μέτρα. Νά ζητήσῃ τι περιπλέον δέν δικαιούνται. Ξένης πλοιοκτησίας είνε τά σκάφη, ξένα τά πληρώματά των, ούδενα έθνικόν δεσμόν έχουν με την μικράν Δημοκρατίαν, τής δροίας την έμποροναυτικήν πολιτικήν τόσους θαυμάζει δι κ. Βλασιανός.

Μήπως και διά την 'Ελληνικήν σημαίαν, τό ναυτικώτερον έμβλημα μεταξύ δύων τῶν σημαίων έν τη θαλάσση, έζηλευσεν δι κ. Βλασιανός την δόξαν αύτήν τού Παναμά; Δέν θέλομεν νά το πιστεύσωμεν. "Άν ούμως προώρισται νά ίδωμεν την Κυανόλευκον καλύπτουσαν ναυτίλιαν, παρομίαν της Παναμαϊκής, έρρετω μία τοιαύτη ναυτίλια.

Κοινοτοπίαν πλέον αποτελεῖ τό λεγόμενον, ούτι τό πλοιον είνε προέκτασις τού έθνικού έδάφους. Τί άλλο νά σημαίνη αύτό, παρά τό διτι κάθε χώρα με ναυτικάς παραδόσεις έπιδιώκει νά κατέχῃ έμπορικον στόλον — άδαφορον μικρόν ή μεγάλον — με παλμόν καινείδησιν έθνικήν, με αποστολήν έθνικήν, με παραγωγικήν υπέρ αύτής ίκανότητα;

Τό Κράτος προστάτης τῆς ἔργασίας

'Άλλα τό 'Ελληνικόν Κράτος — λέγει δι κ. Βλασιανός — παρεμβάνειν είς τά πράγματα της Ναυτιλίας και ή παρέμβασίς του πρόξενος κακού είνε, άναστέλλει τόν ζηλον της ίδιωτικής πρωτοθυλίας, δυσχεραίνει τό δημιουργικούν αύτής έργον. 'Ο άκρατος θεωρίας παρεμβατισμός έπικρινεται παρ' άλων και ούδεν τό καλόν διά την εύπαθην ναυτιλιακήν έπιχειρησιν προιωνίζεται. Κανείς δέν θά τό άρνηθή. 'Ο λελογισμένος ούμως παρεμβατισμός, αύτός πού προϋποτίθεται διά μίαν χώραν ναυτικήν, άναμένουσαν κάτι έπι τέλους νά αποκομίσῃ από την θαλασσινήν δραστηριότηταν τῶν τέκνων της άποκολείται; Καθ' ήματς όχι.

Τό Κράτος παρεμβάσιν είς τά της Ναυτιλίας του έχει κατά κύριον λόγον νά προστατεύσῃ τήν ναυτικήν έργασίαν. Δέν ήμπορει και δέν πρέπει νά διαφορήσῃ διά τάς μυριάδας τῶν ναυτικών οίκογενειών, αίτινες από τό θαλασσινόν έπαγγελμα περιμένουν νά ζήσουν. Διά τήν άνώψων τού έπιπέδου της ζωής των, διά τήν προστασίαν τῶν έν θαλάσσην έργασίμενων, διά τήν υπέρ αύτῶν γενικωτέραν κοινωνικήν πρόνοιαν έχει υποχρέωσιν νά μεριμνήσῃ. "Όπως δέν έπιτρέπεται είς ένα Κράτος ώργανωμένον, έχον πλήρη συναίσθησιν της άποστολής του νά άφηση έκτεθειμένην τήν ναυτικήν έπιχειρησιν είς οίνοδήποτε έκβισιμον από μερους τού έργατου, ούτω και τόν ναυτεργάτην δέν ήμπορει νά έγκαταλείψη έμπαιον της τυχόν έκμεταλλεύσεως τού κεφαλαίου.

Τό Κράτος ισταται είς τό μέσον. 'Άδέκαστος κριτής, προστάτης τῆς έργασίας. Είνε πυκναί αι μάζαι τῶν 'Ελλήνων ναυτιλούμενων και διά τήν απασχόλησίν των, διά τήν καλήν διαβίωσίν των, διά τήν πειθαρχημένην ένασκησιν τού έπαγγέλματος τῶν έχει ρήτην υποχρέωσιν νά φροντίσῃ τό 'Ελληνικόν Κράτος. Θά περιορίσῃ τάς άξιωσις τού έργατου, έφόσον είνε παράλογοι, έφόσον κενται έκτος τῶν δρών της δυναμικότητος της έπιχειρήσεως. Θά έπιθάλη ούμως έκ παραλλήλου και περιορισμούς είς τόν έφοπλιστήν, περιορισμούς ούμως άνεκτούς, μη δυναμένους νά παραβλάψουν τήν έλευθεράν της ναυτικής έπιχειρήσεως λειτουργίαν. Αύτός είνε ό ρόλος της Κρατικής παρεμβάσεως είς τά της ναυτικής έργασίας. Πιθανόν νά διεπράχθησαν οφάλματα — ύπερβασίαι είς τό παρελθόν έλασθον πράγματι χώραν — με τήν καλήν ούμως θέλουσιν και τήν αποφασιστικότητα τού κ. 'Υπουργού της Ναυτιλίας κάθε μέτρον τείνον είς τήν διευκόλυνσιν της κινήσεως τῶν πλοίων έληφθη ήδη και θά ληφθή — άν χρειασθή — και είς τό μέλλον. Δέν πιστεύουμεν νά ύπαρχη άντιθετος γνώμη, χωρίς νά απαριθμήσωμεν τά κατά καιρούς ληφθέντα μέτρα, ούτι δι κ. Τζίφος έπραξε τό πάν διά νά αποκατασταθούν ή τάξις και ή πειθαρχία έπι τών πλοίων, διά νά ρυθμισθούν παγίως τά τήν ναυτικής έργασίας. Είς τήν Αμερικήν θεωρίας έκτροπα πολλά λαμβάνουν ειότει χώραν, παρά τάς προσπαθείας, τάς παρ' άλων ά-

ναγνωριζομένας τού κ. Κουρμπέλη. Μήπως ούμως τό Κράτος παρέλειψε τι διά νά έπιθάλη και έκει τήν τάξιν; Μέχρις έκτοπισμού τῶν στασιαστῶν και τών άπειθάρχων έφθασεν.

'Ο κ. Βλασιανός άναγνωρίζων τήν άναγκην της Κρατικής παρεμβάσεως διά τήν έπιθάλη τής πειθαρχίας, άρνεται έξι, άντιθετού τό δικαίωμα είς τό Κράτος νά θεσπίζη μέτρα διά τήν σύνθεσιν και τήν ναυτολόγησιν τῶν ναυτεργατῶν. 'Ελευθερίαν άκομη έχασεται δι κ. Βλασιανός και διά τήν έθνικότητα τού πληρώματος. Μέρος μόνον αύτού δέχεται νά είνε περιοριστικώς 'Ελληνικής έπικοπήτος.

Διερωτώμεθα ούμως πώς θά άντιμετωπίσῃ τό Κράτος τό πρόβλημα τής ναυτεργατικής άνεργίας, ήτις άσφαλώς είς δέντατον τομηίσιον θά έκδηλωθη, άν έπιτραπή ή έλευθερά ναυτολόγησις έχουν την μικράν Δημοκρατίαν, τής δροίας τήν έμποροναυτικήν πολιτικήν τόσους θαυμάζει δι κ. Βλασιανός.

Έλευθερία είς τάς άγοραπωλησίας

Διαφωνούντες ούμως πρός τόν κ. Βλασιανόν είς τάς περί Παναμαϊκής σημαίας περιέργους άντιληψεις του, θά συμφωνήσωμεν με αύτόν, θόσον άφορά τήν άναγκην της παροχής έλευθερίας είς τάς άγοραπωλησίας τῶν πλοίων διά τής άρσεως κάθε σχετικού περιοριστικού μέτρου και τής ουναφούς με αύτάς φορολογικής έπιθαρύνσεως. 'Η Ναυτιλία μας πρέπει νά απαλλαγή τής παρηγόρικου, άχρηστου δι' ούμαλάς συνθήκας έργασίας, χωρητικότητος. 'Άλλην εύκαιριαν από τήν σημερινήν δέν θά έπανιδωμεν. 'Ημπορούμεν τώρα νά άξιοποίησωμεν σκάφη, νά ρευστοποιήσωμεν περιουσίαν, ήτις πρό τού πολέμου τήν άξιαν παλαιοσιδήρου είχε. Τά κεφάλαια, που θά συγκεντρώσωμεν έκ τῶν πωλήσεων αύτῶν, θ' αποτέλεσουν τόν πυρήνα τής μεταπολεμικής άνασυγκροτήσεως. 'Έπιθαλλεται άδεσμευτοι νά παραμείνουν οί έφοπλισταί είς τήν έκποιησιν τῶν μᾶλλον παρηγόρικων σκαφών των.

'Η Κυθέρηνσις εύτυχῶς κατείδε τήν άναγκην αύτήν. Τό άρθρον 11 τού Νόμου τού 2075 έτροποποιήθη ήδη, τόσον έπι τόν τορπιλούμων και απωλειῶν έκ θαλασσίων κινδύνων, θόσον και έπι τῶν πωλήσεων πρός ήμεδαπούς και έχουν. 'Ο φόρος ύπερτιμήσεως δέν θά είσαγεται ως δημόσιον έσοδον, άλλα θά παρακατατίθεται είς συνάλλαγμα είς πιστωσιν τού πλοιοκτήτου και θά τού άποδιθηται έντός τριτίας (δυναμένην νά παραταθῇ έπι μίαν είσιεται τριτίαν), έάν και έφ' θόσον ούτος ήθελε προσήγειν ή αγοράν νέου πλοίου ίσης χωρητικότητος, ήλικιας μικροτέρας τῶν 15 έτῶν ή είς τήν έπενδυσιν κεφαλαίων είς 'Ελληνικά ναυπηγεία, δεξαμενάς και άλλα ναυτικά έργα.

Διά τού νέου νομοσχεδίου παρέχεται έπίσης έκπτωσις επί τής φορολογίας διά τά νεοναυπηγήτα πλοία, κλιμακωτή άναλογως τής ήλικιας των, άφ' έτέρου δέ και έλαφρυνσις διά τήν μεταβίσασιν μεριδών μεταξύ ήμεδαπών.

Ούτως η Κυθέρηνσις φορολογεί μόνον τόν έφοπλιστήν, δόσις θέλει νά εκκαθαρίσῃ ούριστικῶν τήν έπιχειρησίν του, έχι δὲ μόνον ούδενα φραγμὸν θέτει είς τήν άνανέωσιν, άλλ' άντιθέτως ένθαρρύνει ταύτην ύπό δρους και προϋποθέσεις, χωρίς νά παρεμβαίνει είς τήν έκλογήν τής στιγμῆς, ίνα έπιθάλη ταύτην, ως έπραξεν η Κυθέρηνσις κατά τόν άλλον πόλεμον. Μέ άλλας λέξεις η Κυθέρηνσις άφνει άπόλυτον έλευθερίαν είς τούς έφοπλιστας ως πρός τό ζήτημα τής άνανέωσεως, δίδει ούμως μίαν άθησην πρός τήν κατεύθυνσιν ταύτην.

"Οοσον άφορά τάς πωλήσεις η Κυθέρηνσις έλαβε κατ' άρχην τήν άποφασίαν όριστικῶν τήν έπιχειρησίν του, έχι δὲ μόνον ούδενα φραγμὸν θέτει είς τήν άνανέωσιν, άλλ' άντιθέτως ένθαρρύνει ταύτην ύπό δρους και προϋποθέσεις, χωρίς νά παρεμβαίνει είς τήν έκλογήν τής στιγμῆς, ίνα έπιθάλη ταύτην, ως έπραξεν η Κυθέρηνσις κατά τόν άλλον πόλεμον. Μέ άλλας λέξεις η Κυθέρηνσις άφνει άπόλυτον έλευθερίαν είς τούς έφοπλιστας ως πρός τό ζήτημα τής άνανέωσεως, δίδει ούμως μίαν άθησην πρός τήν κατεύθυνσιν ταύτην.

"Οοσον άφορά τήν έκτακτον φορολογίαν έπι τής έκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων πιστεύουμεν δτι παρέλκει κάθε έπι αύτής ουζητήσιας, άφορ έπι τό ούνολον τού έφοπλιστικού μας κόσμου τήν άπε-

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.
SHIPBROKERS
Bevis Marks House, Bevis Marks
LONDON E.C. 3

Telephone:
AVENUE 4941

Δάνεια

Ναυπηγήσεις

Άγοραπωλησίαι

«GENICOLAOU»
Piraeus

Άσφαλειαι

Ναυλώσεις

Άνθρακεύσεις

Άντιπρόσωποι έν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμού (2ος όροφος 2-22)-ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλ. 42-633

δέχθη. Οι "Ελληνες" έφοδοι στα υποχρέωσιν των έθεωρησαν νά εισέφερουν και αύτοί είς τὴν γενικωτέραν Κρατικήν προσπάθειαν διὰ τὴν πολεμικήν τῆς χώρας παρασκευήν και διὰ τὴν κάλυψην τόσων καὶ τόσων ἐκτάκτων ἀναγκῶν τοῦ Τόπου.

Λεογισμένος ὁ Κρατικὸς παρεμβατισμὸς

Αὐτά είναι τὰ κύρια σημεῖα, ἐπὶ τῶν δποίων ἀσκεῖ τὰς ἐπικρίσεις του δ. κ. Βλασιανός διὰ τὸν Κρατικὸν παρεμβατισμόν. 'Αφ' ἡς στιγμῆς θεωρήσωμεν τὸ Παναμαϊκὸν παράδειγμα ὡς ἀνάξιον μημήσως ἀπό ἔνα Κράτος σεβόμενον ἑαυτό, ἀφ' ἡς στιγμῆς παραδεχθῶμεν ὅλοι, ὅτι ἡ 'Ελλάς' μὲ τὰς ναυτικάς της παραδόσεις καὶ τὰς πυκνάς μάζας τῶν ναυτιλομένων τῆς δὲν ἡμιπορεῖ οὐδέ καὶ πρέπει νά ἐπιτρέψῃ τὴν ἀσυδοσίαν εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, υποχρέωσιν δ' ἔξ αλλού ἔχει νά ἐπιδειξῃ κάθε ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἔθνικὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν προσαγωγὴν τῆς, θ' ἀνομολογηθῇ ὅτι δὲ Κρατικὸς παρεμβατισμὸς δὲν προσέλαθεν ἐδῶ τὴν ἐπικίνδυνον μορφήν, ποὺ εἰς ἄλλα Κράτη ἐνεφάνισε καὶ ὅτι οὐδὲ' ἐπ' ἐλάχιστον ἐδέσμευσε τὴν ιδιωτικὴν πρωτοτούσιαν. Οἱ παρ' ἡμῖν ἀρμόδιοι ἔχουν πλήρη ἐπίγνωσιν τὸν εὐπαθοῦν τῆς ναυτικῆς θιομηχανίας, τὸν δυσκόλον τὸν προσβλημάτων τῆς καὶ τῶν μεγάλων αὐτῆς ἀναγκῶν. 'Απὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοτούσιαν, τὴν δποίαν θέλουν νά διατηρηθῇ ζωηρὰ καὶ δραστηρία, ἀναμένουν νά ίδουν ἐπιτελουμένην μεταπολεμικῶν τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀναδημοιουργίαν. Τὸ Κράτος εἰς τὴν ὥραιαν αὐτὴν προσπάθειαν θὰ παράσχῃ ὅλην αὐτοῦ τὴν ἡθικὴν ὀργαγὴν, ἀφοῦ δυστυχῶς εἰνε πτωχὸν καὶ δὲν ἡμιπορεῖ νά τὴν ὑποθημήσῃ καὶ ύλικως.

Πῶς ἀντιμετωπίζεται τὸ μέλλον

'Απησχολήθημεν ὅμως ὀρκετά διὰ τὴν ἐνεστῶσαν κατάστασιν τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας. "Ἄς ἔλλωμεν ἡδη καὶ εἰς τὸ μέλλον. Αὐτὸ πρέπει νά μᾶς ἀνησυχῇ. Αἱ κατωτέρω ἀναπτυσσόμεναι σκέψεις δὲν ὀφείλονται εἰς τὸν γράφοντα τὰς στήλας αὐτάς. Εἰνε αἱ ἀπόψεις λειτουργοῦ ὑπευθύνων δισχειρίζομένου τὴν Κρατικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν. 'Αναφερόμενοι εἰς αὐτὰς ἀποσκοποῦμεν νά καταδείξωμεν ὅτι δὲν διαφεύγει ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιούς τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας η ναυτιλιακὴ πραγματικότης καὶ ὅτι δὲν ἐπιδιώκεται η παρέμβασις τοῦ Κράτους εἰμὶ ἔκει ὅπου αὐτὰ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας τὸ ὑπαγορεύουν.

«Εἶνε παρακεινδυνεύμενον καὶ ὅσκοπον — γράφει εἰς σχετικὸν σημείωμά του δ. ρηθεὶς Κρατικὸς λειτουργός — νά θελήσῃ κανεὶς νά προεξοφλήσῃ ἀπὸ τοῦδε τὴν κατάστασιν, ἡ δποία θὰ δημιουργηθῇ ὅχι θεοῖς μόλις κλεισθῇ ἡ εἰρήνη, ἀλλ' ὅταν αἱ τοῦ πολέου μεταφοραὶ καὶ ἀρχίσουν αἱ νέαι ναυπηγήσεις νά ὑπερβαίνουν τὰς ἀναγκαὶς τῶν οἰεῖσθαι μειαψυχῶν. Νομίζω ὅμως, ὅτι ὀκινδύνων δυνάμεθα νά δεχθῶμεν δύον ὀσον ἀφορᾶ τὴν 'Ελληνικὴν ναυτιλίαν μερικάς θασικάς προϋποθέσεις, αἱ δποίαι θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν νά προχωρήσωμεν εἰς τὴν ξέτασιν τῆς καταστάσεως. Πρώτη προϋπόθεσις εἰνε διὰ τοῦ κ. Βλασιανοῦ καὶ τοῦ πολιτικοῦ προστατευτικὴν πολιτικὴν μὲ ἐπιχορηγησεις κλπ. Δευτέρα προϋπόθεσις, ὅτι τὰς ἀσυγχρόνιστα σκάφη μὲ οἰανδήποτε μειωσιν ἔξδον θὰ εἰνε ἀδύνατον νά συναγωνισθῶσι καὶ θὰ τεθούν ἐκποδῶν. Τρίτη προϋπόθεσις: Θά ὑπάρξῃ περιωρισμένη ἔργασία διὰ τὰς ναυτιλίας τῶν «τράμπες», ὡς ἡ 'Ελληνικὴ καὶ ὡς ἔπικερίσης θὰ εἰνε δυνατὸν νά εύσταθηση μόνον ἐδῶ τὸ πλοίον εἰνε οἰκονομικὸν εἰς καύσιμον ὅλην, ταχύπλουν καὶ ἔαν τὰ ἔσοδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ τὰς ἀσφαλιστρα κρατηθοῦν εἰς δύον τὸ δυνατὸν χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Μὲ αὐτὰς τὰς προϋποθέσεις ἀς ἔξετάσωμεν ἡδη ποίαν γραμμὴν θὰ ἔπρεπε νά ἀκολουθήσωμεν διὰ τὴν 'Ελληνικὴν ναυτιλίαν, τῆς δποίας μοιραίως θὰ παρουσιασθῇ η δύναμις ἀπὸ ἀπόψεως χωρητικότητος μειωμένη.

1.— ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ ΕΛΑΤΤΩΣΙΣ ΤΗΣ ΜΕΣΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΩΝ.— Πρόκειται περὶ τοῦ καριωτέρου τῶν προσβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰνε ἀναμφισθήτητον, ὅτι δὲν θὰ διατηρηθῇ τὸ 'Ελληνικὸν φορτηγὸν τὴν θέσιν του εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἀν ἔγκαιρως δὲν θελτιώσῃ τὴν ποιοτικὴν του κατάστασιν, ἀν δὲν ἀνανεωθῇ. Κεφάλαια μεγάλα θὰ χρειασθῶν πρὸς τοῦτο καὶ διὰ τὴν ἔξευρεσιν τῶν εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοθουλίαν καὶ τὰς ἔκ τῶν πολεμικῶν κερδῶν ἀπόθεματα στηρίζομεθα.

'Ολιγώτερα πιθανὸν πλοίοι θὰ κατέχῃ μεταπολεμικῶς η Ναυτιλία μας, ἐλπίζομεν δύως νά εἰνε οὖν τῷ χρόνῳ καλύτερα, μαχητικώτερα εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν.

2.— ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ.— Διὰ τῶν πιθανῶν κερδῶν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ δρυγανισμοῦ καὶ τῆς ἐνισχύσεως τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων θὰ ἐπιδωχθῇ η δημιουργήθων οἰκονομικὰ ἀποθέματα πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς μεταπολεμικῆς καταστάσεως.

Παραλλήλως καταρτίζεται στατιστικὴ τῶν καταθαλλομένων

πολεμικῶν ἐπιδομάτων, οὕτως ὡστε νά εἰμεθα εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν μεταπολεμικῶς τὶ εἰσέπραξεν ἔκαστος ναυτεργάτης ἐκτὸς τοῦ μισθοῦ του διὰ νά μὴ παρουσιασθοῦν ἀξιούντες ἀποζημίωσιν οἱ πρὸς ἀποσυμφόρησιν πλεονάζοντες υπερήλικες ἀνεργοί, οἵτινες δύμως θὰ ἔχουν ἐν τῷ μεταξύ εἰσπράξει ίκανά ποσά ἐκ πολεμικῶν ἐπιδομάτων.

3.— ΕΥΘΗΝΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ, ΕΥΘΗΝΟΝ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ, ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΟ ΠΑΝΤΟΣ ΕΛΑΤΤΩΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟΝ ΤΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΣΘΕΝΕΙΩΣ.— Δέν νομίζουμεν ὅτι ἡ εὐθηνή ἐκμετάλλευσις εἰνε τόσον ζήτημα συνθέσεως καὶ μισθολογίου (τὰ δποία ἐν τούτοις ἀπολύτως ἀναγνωρίζουμεν πόσον πρέπει νά κρατηθοῦν μεταπολεμικῶς εἰς λογικά ἐπίπεδα), δύον ἡ θεραπεία τῶν δύο πληγῶν τῶν ψευδασθενεῶν καὶ τῶν παλιννοστησεων. 'Επ' αὐτῶν ἐν καιρῷ προβλέπεται δρακόντειον μέτρον, τὸ δποὶ οἱ ποδε τοῦδε ἔχει καταρτισθῆ.

4.— ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΚΑΙ ΤΑΞΙΣ.— Δέν θὰ ἀναπαυθῶμεν εἰς τὰ μέχρι σήμερον ἐπιτελεούμενα. Κατηρτίσθη ἐπιτροπή, ἡ δποία συνεχῶς συνεργάζομένη μὲ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου θὰ ὑποδεικνύῃ ἔκαστοτε τὰ πρὸς διόρθωσιν τρωτά. 'Η διοικητικὴ ἀποκέντρωσις ήτις ἐφημόρσθη μὲ τὴν παροχὴν εὐρείας δικαιοδοσίας εἰς τοὺς Προξενικούς λιμενάρχας ἔχει ἡδη τὰ εὐεργετικὰ τῆς ἀποτελέσματα.

5.— ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΒΑΘΜΙΑΙΑΣ ΧΕΙΡΑΦΕΤΗΣ ΕΩΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ.— 'Η ἀπόκτησις 'Ελληνικοῦ ναυπηγείου καὶ ἡ ίδρυσις 'Ασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ εἰνε τὰ πρώτα θήματα πρὸς μελλοντικὴν χειραφέτησιν τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας, ἡ δποία πάντως κατὰ τὴν γνώμην μας πρέπει νά συντελεσθῇ μετά μεγάλης περισκέψεως καὶ θαθμιαίως οὕτως ὡστε ἔκεινο, τὸ δποίον ἐπέτυχον ἡδη οἱ Σκανδιναύοι, ἀπελθόντες δριστικῶς ἀπὸ τὰς ξένας ἀγοράς, νά τὸ ἐπιδιώκωμεν ἡμεῖς διὰ τὸ ἀπότερων μέλλον καὶ πάλιν ὅχι εἰς σημεῖον νά δεωρηθῶμεν δτὶ ἐπιδιώκωμεν νά διαρρήξωμεν τὰς σχέσεις μας μὲ τὴν Ἀγγλικὴν ἀ. ἀγοράν, τὴν δποίαν τὸσον χρειαζόμεθα, ἐφ' δύον μάλιστα τὰς ἀγγλικὰ φορτία ἐξακολουθούμεν νά ἀποτελούν τὴν κυριωτέραν τροφὴν τῆς Ναυτιλίας μας.

'Εκτός ἀπὸ τὰ ναυπηγείαν ἀποθέλεμεν εἰς τὴν ίδρυσιν μιᾶς ναυτικῆς Τραπέζης μὲ σημαντικὰ κεφάλαια εἰς συνάλλαγμα διὰ τὴν χορήγησιν ναυπηγικῶν δανείων διὰ τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς.

Μακρά καὶ ὀπωδήποτε διεξοδικὴ ὑπῆρξεν ἡ πρὸς τὸν κ. Βλασιανὸν ἀπάντησις. 'Απεθέλεμεν εἰς τὴν ἐπισταμένην ἔρευναν τοῦ δύο ναυτιλίακον προσλήματος, ως τοῦ σήμερον ἐμφανίζεται, ἐκ παραλλήλου νὲ ἴμελλήναμεν νά διαπιστώσωμεν τὴν έκτασιν τῆς Κρατικῆς παρεμβάσεως καὶ τὸ δικαιολογημένον ἡ μὴ αὐτῆς.

'Ομοιολογοῦμεν, οἵτινεις περὶ «αὔξοντος παρεμβατισμοῦ», ἐπικρίσεις τοῦ κ. Βλασιανοῦ καὶ τινῶν ἄλλων, ἐνίων εὐτυχῶν, ἐφοπλιστῶν δὲν ἡμποροῦν νά εύσταθησον. Τὸ Κράτος ἐπιτελεῖ τὸ καθηκόν του ἔναντι τῆς ναυτιλομένης 'Ελλάδος, ἐξ δύον δὲ ἀπὸ τὰς συνομιλίας μας μὲ τοὺς ἀρμόδιους Κρατικούς λειτουργούς ἀπεκομίσαμεν, οὐδὲ πόρρωθεν οἰκεπέται νά ὑπεισέλθῃ εἰς τὸ ἔργον τῆς ιδιωτικῆς πρωτοθουλίας.

'Οσον ἀφορᾶ τὴν φορολογικὴν πολιτικήν, τὴν καὶ ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρουσαν τοὺς ἀφοπλιστάς, πιστεύομεν δτὶ μετὰ τὴν τροποποίησιν τοῦ ἀρμοθρου 11 τοῦ Νόμου 2075 ἡ ἔκτακτος φορολογικὴ εἰσφορά τῆς Ναυτιλίας δὲν θὰ ἀποτελέσῃ ἐμπόδιον εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν ποιοτικῆς ἀνασυγκροτήσεως, προσπάθειαν πού ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην προέχει διὰ νά σταθῇ μεταπολεμικῶς τὸ 'Ελληνικὸν φορτηγόν.

Τὸ δεκαδενδήμερον

Μέτρα κατὰ τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν

'Ο κ. Πρόεδρος τῆς Κυθερήσεως προέθη εἰς τὰς κάτωθι δηλώσεις:

«Τὸ 'Υπουργικὸν Συμβούλιον κατὰ τὴν χθεσινήν του συνδρίσασιν, εἰσηγούμενον τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τοῦ 'Υφουπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνέκρινε νόμον, διὰ τοῦ δποίου ἀφ' ἐνός μὲν τροποποίουντα τὰ τῆς φορολογίας τῶν φορητῶν ἀποτοπλοίων καὶ ἀφ' ἐτέρου θεσπίζονται κυρώσεις κατὰ τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, οἱ δποίοι χωρὶς δεδικαιολογημένην αἰτίαν διατηροῦν τὰ πλοῖα τῶν υπὸ ξένην σημαίαν.

'Οσον μὲν ἀφορᾶ τὴν φορολογίαν, δη καταθαλλέται, καὶ διὰ δημόσιον ἔσοδον, ἀλλ' θὰ παρακατατίθεται εἰς δύον νόμιμα καταθάλλεται, καὶ διὰ ἀποδίδεται ἐὰν ἐντὸς ώρισμένης προθεσμίας ὁ ἀφοπλιστής προθῇ εἰς τὴν ἀγοράν νέου πλοίου μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας.

Ούτως η Κυθερήσις χαράσσει τὴν ἔκ τῶν περιστάσεων ἐνδικυνούμενην ναυτιλιακὴν πολιτικήν, διότι ἐνῷ ἀφ' ἐνός οὐδεὶς φραγμός παρεμβάλλεται διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἀφ' ἐτέρου ὁ ἀφοπλιστής δὲν ἀναγκάζεται νά προθῇ εἰς ταύτην καθ' ὁ διάστημα αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων εύρισκονται εἰς τὴν ἐκλογὴν τῆς κατίσιν του καταλλήλου στιγμῆς. 'Ινα δὲ ἐνθαρ-

Bistis Shipping Corp.

Ναυτικοὶ Πράκτορες, Αγοραπωλησίαι πλοίων

24 Stone St.
NEW YORK

Τηλεγρ. Διεύθυνσις :
«ARIBISTIS»-New York

ρυθμή ή άγορά νέων την ήλικιαν πλοίων, έντευθεν δὲ έπιτευχθῆ μείωσις τού μέσου όρου της ήλικιας τού φορτηγού μας στόλου (όστις φθάνει σήμερον τά 28 έτη), θεοπίζεται διά τού νόμου διάταξις, καθ' ήν δέ επί της ύπεραξίας φόρος θά έπιστρέφεται μόνον έφ' οσον το νεοαγοραζόμενον πλοίον είναι μικράς σχετικώς ήλικιας.

'Επισης έθεωρήθη ώς έργον στοιχειώδους προνοίας καὶ φρήνεως ή χάραξις πολιτικής πρός ένθάρρυνσιν τῶν ναυτικῶν κεφαλαίων διά την ίδρυσιν ναυπηγείων καὶ ἄλλων ναυτικῶν έργων, οὕτως ώστε νὰ καθισταται δυνατή καὶ ή ἐν τῇ χώρᾳ ήμῶν ναυπηγησις νέων πλοίων ὡς καὶ ή έπισκεψις τῶν παλαιών.

Συνεπῶς δό φόρος ἐπί τῆς ύπεραξίας θά καταθάλληται ώς εἰναι δίκαιον καὶ δρόθινον παρά τού έφοπλιστού τού έπιθυμούντος νὰ διατέσσιη τὸ προϊόν τῆς πωλήσεως ή τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως τού πλοίου του δια σκοπούς μὴ ναυτιλιακούς, ήτοι νὰ ρευστοποιήσῃ τὴν περιοίσαν του.

Καὶ ἔρχομεθα ἡδη εἰς τὸ δεύτερον κύριον σημεῖον τοῦ νόμου, διὰ τού δόποιον ἐπιθάλλεται ή ύποχρέωσις δόπως οι "Ελληνες ἔφοπλισται οι ἔχοντες ἔνα πλοῖα ἐπαναφέρωσι ταῦτα εἰς τὴν Ἑλληνικήν σημαίαν ἐντὸς τετραμήνου.

'Ἐάν εἰς τὸ παρελθόν διά την υπαγωγήν εἰς τὴν ἑξῆνην σημαίαν τῶν πλοίων τούτων ἡδυνάτο νὰ προσθήθη παρὰ τῶν ἔφοπλιστῶν ώς δικαιολογία ή ἔφαρμογή τού περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων νόμου, σήμερον μετά τὴν τροποποίησιν τοῦ νόμου τούτου, τὴν γενομένην, συμφώνως πρός τὰς ἀντιλήψεις αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερούμενών ἔφοπλιστῶν, διὰ τού Ἀναγκ. Νόμου 1637) 1939 καταπίπτει καὶ ή δικαιολογία των αὐτης, ή δὲ διατήρησις τῶν πλοίων τούτων ὑπὸ ἑξῆνην σημαίαν αὐδέν αλλο ούσιαστικὸν ἔρεισμα ἔχει εἰμὶ τὸ ὑλικὸν συμφέρον διὰ τῆς ἀποφυγῆς ἀφ' ἐνδὸς τῆς φορολογίας τῶν πολεμικῶν κερδῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν ἐπιτάξεων διὰ τὰς ἀπαραίτητους ἐπιστιτικάς ἀνάγκας τού Ἑλληνικού λαοῦ.

Δεδομένου, διτε πάντες ἀνεξαιρέτως οι "Ελληνες ἔχουσιν ἵεράν ύποχρέωσιν δόπως συνεισφέρωσιν ἔξι ίσους εἰς τὴν κοινὴν προσπάθειαν τῆς ἱκανοποίησεως τῶν ἔθνικῶν ἀναγκῶν, ύπομιμησκεται διὰ τού νόμου εἰς τοὺς ὡς ἄνω ἔφοπλιστῶν τὸ πρός τὴν πατρίδα καθήκοντων των καὶ ἐπιθάλλεται εἰς αὐτοὺς ή ύποχρέωσις δόπως ἐντὸς τῆς δριζομένης τετραμήνου προθεσμίας ἐπαναφέρωσι τὰ πλοῖα τῶν υπὸ "Ἑλληνική σημαίαν, ύποκειμενοι ἄλλως εἰς κυρώσεις, ήτοι εἰς στέρησιν διαβατηρίου καὶ δικαιώματος παροχῆς ἀδείας συναλλάγματος, αὔξησιν τοῦ φόρου ἐπὶ τῆς συνολικῆς καθαρᾶς προσδόου καὶ στέρησιν τοῦ δικαιώματος τοῦ νὰ χρησιμοποιῶσιν ἔλληνικά πληρώματα.

"Ως γνωστόν, 54 'Ἑλληνικά πλοῖα χωρητικότητος διλικῆς 200.000 τόννων περίπου, φέρουσι σήμερον Παναμαϊκήν σημαίαν. Εἰς τὰ πλοῖα δέ ταῦτα ιδίως ἀποδέπτει ο νόμος.

"Ἐν ἥ περιπτώσει παρ' ἔλπιδα μερικοὶ ἔφοπλισται δὲν συμμορφωθοῦν ἐντὸς τῆς δριζομένης προθεσμίας πρός τὰς διατάξεις τοῦ νόμου, θά ἐπακολουθήσουν καὶ ἄλλα μέτρα κατ' αὐτῶν καὶ θὰ δοθοῦν τὰ ὀνόματά των διὰ τού τύπου εἰς τὸ Ἑλληνικὸν κοινόν. Θέλω δημος νὰ ἔλπιζω ὅτι δὲν θὰ εύρεθω εἰς τὴν ἀνάγκην ταύτην, διότι θὰ ἀντιληφθοῦν τὰς πρός τὴν πατρίδα των ύποχρεώσεως των.

"Εχομεν ναυπηγικήν βιομηχανίαν

Θά ἀποκτήσωμεν λοιπόν — ή μᾶλλον ἀπεκτήσαμεν ἡδη — ναυπηγικήν βιομηχανίαν; Οι ἀγνοούντες τὸ τί συνετελέσθη καὶ τί πρόκειται εἰς τὸ προσεχές μέλλον νὰ ἐπιτελεσθῇ εἰς τὸ δρυμὸν τού Σκαραμαγκά δυσκόλως ίσως θὰ πιοτεύσουν τὴν πληροφορίαν μας αὐτήν. Εἰς τὰ ναυπηγεία πράγματι τοῦ Σκαραμαγκά μετά διμήνου θὰ ἀρχίσῃ ή κατασκευή δύο ἀντιτορπιλλικῶν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ μας, μετά ἔτος δέ, δηταν αἱ ἔσχαραι θὰ είναι ἔτοιμοι, σκάφη ἐμπορικά ἐκ παραλλήλου θὰ ναυπηγοῦνται.

"Οταν πρὸ διετίας περίπου ἔλαθον χώραν τὰ ἔγκαινια τῶν πρώτων ἔγκαταστάσεων, ὄμοιογούμεν διὰ τοι καὶ ήμεις δυστίστως ἀπεβλέψαμεν εἰς τὴν προσπάθειαν. "Εγνωρίζαμεν δυστυχῶς πόσον ή 'Ἑλλάς παρέμεινεν, ως μὴ ὄφειλε, καθυστερημένη εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν, ἀφότου ὁ σιδηρος καὶ ὁ χάλυψ ἀντικατέστησαν τὸ ξύλον, ἀπὸ τὸ δόποιον οἱ πρακτικοὶ ναυπηγούσιουργοι μας ὥραιατα, ὑπόδειγματικά κατεσκεύαζαν σκάφη. "Επιστεύαμεν εἰς τὴν ἔλλειψιν ειδικεύμενου τεχνικοῦ πρωστικοῦ καὶ ἀμφιθόλου παραγωγικῆς ἀποδόσεως ἔθεωρύσαμεν — κακῶς δόπως ἐκ τῶν διστέρων ἀποδεικνύεται — τὸ ἔγχειρημα δημιουργίας καὶ παρ' ήμιν ναυπηγικής βιομηχανίας.

C. K. HANSEN COPENHAGEN

Steamshipowner, Coalmerchant, Steamships,
Average, Insurance, and Chartering - Agent
Sale & Purchase

Telegr. Addr.: HANSEN

Καὶ δημος ή προσπάθεια αὐτή, δφειλομένη εἰς τὴν πρωτοβουλίαν, ἀλλα κυρίως εἰς τὴν πιοτιν πρός τὸ ἀναληφθὲν έργον τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου κ. Σακελλαρίου καὶ τῶν ἄλλων συνεργατῶν του καὶ χάρις εἰς τὴν ἀφθόνως παρασχεθεῖσαν ύποστηρίξιν τῆς Κυβερνήσεως, ἀπετέλεσε μίαν ἀποκάλυψιν διὰ τούς ἐπισκεφθέντας πρὸ ήμερών τὰ ναυπηγεία ἐφοπλιστάς.

Κατά γενικήν ὄμοιογίαν αἱ ἔγκαταστάσεις καὶ ὁ τεχνικὸς ἔξοπλισμὸς τῶν Ἑλληνικῶν ναυπηγείων δὲν συναντῶνται εἰς κανένα ἐκ τῶν γνωστῶν ναυπηγείων τῆς Ἀγγλίας καὶ ἄλλων ναυπηγικῶν χωρῶν, λαμβανομένης θεοπάτησης ὅψιν καὶ τῆς παραγωγικῆς των ἰκανότητος. Δὲν εἰμεθα τεχνικοὶ διὰ νὰ κρίνων ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς τὸ έργον. Τὸ γεγονός πάντως εἰναι δὲ τούς εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, μέσα εἰς ἔνα μαγευτικὸν τοπίον, μία ἔργασία καταπληκτική εἰς ὅγκον συνετελέσθη ἀθορύβως ἐντὸς θραχυτάτου χρονικοῦ διαστήματος. "Ερχεται νὰ πληρωθῇ τὴν πλέον χωρακτηριστικήν ἔλλειψιν τῆς τεχνικῆς μας ὁργανώσεως, τὴν ἔλλειψιν ναυπηγείου εἰς τὴν Ἑλλάδα, εἰς τὸ ναυτικότερον ἔθνος τοῦ Κόσμου.

Ἐδαπανήθησαν θεοπάτηση πολλά — ὑπὲρ τὸ 200 ἔκατομμύρια δραχμῶν — καὶ θὰ δαπανηθοῦν καὶ ἄλλα μέχρις διὰ τὸ έργον δολοκληρωθῆτι. "Οσον καὶ ἄν τὸ ναυπηγείον ἔχει ἐμπλουτισθῆ μὲ δλα τὰ συγχρονισμένα μηχανήματα καὶ ἐργαλεία, ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς αὐτὸν νὰ ἀναλαβῃ τὴν κατασκευὴν σκάφους 12 χιλιάδων, τόννων, θὰ χρειασθοῦν μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου συμπληρώσεις πολλαὶ εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις του καὶ τὸν τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν του διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν πληρότητα τῆς έξυπηρτήσεως τῶν ἀναγκῶν τοῦ Βασιλικοῦ, ἐν μέρει δὲ καὶ τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Τὴν διῆν ἄλλως τε προσπάθειαν — δόπως δρθῶς παρετήρησεν δ. κ. Σακελλαρίου — θὰ ἐπρεπε νὰ προσθλέψῃ τις μὲ μίαν προσπάθειαν δέκα τούλαχιστον ἔτων. Τότε αἱ ναυπηγικαὶ ἔσχαραι πολλαὶ πολλαπλασιασθῆται, τὸ μηχανουργείον, τὸ χυτήριον καὶ τὸ λεθητοποιείον θὰ ἔχουν παραπλεύρα πρός τὸ ναυπηγείον ἔγκατασταθῆ, δο πυρετός μιας εύρυτάτης εἰς ἔκτασιν παραγωγῆς θὰ ἔχῃ ἀναπτυχθῆ καὶ η τεχνικὴ παραδόσις θὰ ἀρχίσῃ νὰ ἀποδίη τὰ πρότα της ἀγαθὰ ἀποτελέσματα.

* * *

"Το πλέον καιρός. Πρὸ δημῶν τῶν ναυσιβίων, οἱ γειτονές μας, ή Τουρκία καὶ ή Νοτιοσλαβία, ἀπέκτησαν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Δὲν θ' ἀναφέρωμεν τὴν Ἰταλίαν, ήτις συνεχίζουσα τὴν τεχνικὴν τῆς παράδοσιν εἰς τὴν ναυπηγούσιουργίαν ἐπέτυχε τὸ θαύμα τῆς σημερινῆς ναυπηγικῆς τῆς ἀριτότητος. "Εστερείτο καὶ αὐτὴ γαιανθράκος καὶ σιδήρου, τῶν πρώτων ἀπαραιτήτων ύλῶν καὶ δημος ή παραγωγὴ τῶν ναυπηγείων τῆς ἀμιλλάται ήδη καὶ εἰς πολλὰ σημεῖα ὑπερέχει τῆς ἀποδόσεως τῶν Βορείων Εύρωπαι κῶρων.

"Η πότις διῆν διῆνων ἀνθρώπων — προεξάρχοντος τοῦ δ. κ. Σακελλαρίου — καὶ τοῦ κ. Ἀρχηγοῦ τῆς Κυβερνήσεως ή ἀποφασιστικὴ πρωστηρήσης πρόσθησις τῆς προσπάθειας ἔχαρισαν εἰς τὸν Τόπον μίαν διομηχανίαν, εἰς τὴν δόποιαν κατὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἔτη εἰς ειδικούς καθυστερημένου. "Εστω καὶ ἀργά, τώρα ἀρχίζουμεν. Δὲν ἀρχίζουμεν δημος μὲ πρόχειρα τὰ μέσα. Εἰμεθα δρίστας ἔξωπλισμοὶ καὶ αἱ διάσεις τῆς προσπάθειας εἰναι στερεά. Μᾶς χρειάζονται ἀκόμη πολλά. Προϋποτίθεται, δηταν μὲ τὴν αὐτὴν ποιτιν, μὲ τὴν δόποιαν ἔτετη ὁ θεμέλιος λίθος τῶν ναυπηγείων, θὰ ἐπιδιωχθῶσι τοῦ έργου. Τὸ Κρατικὴ πρωτοβουλία κατέστησε πραγματικότητα ἔνα παλαιόν δνειρον τῆς ναυτικῆς Ἑλλάδος. Τώρα ή ἀνάπτυξις τῶν ναυπηγείων ἔξαρταιται ἐν πολλοῖς καὶ ἀπὸ τὴν ἔφοπλιστικὴν ύποστηρίξιν, ἀφοῦ μετά τινα χρόνον δύο ή τρεῖς νέαι ἔσχαραι θὰ διατεθοῦν διὰ τὰς ναυπηγήσεις τῆς Ναυτιλίας μας.

"Οι 'Ἑλληνες ἔφοπλισται, ἀν μὴ χάριν τῶν ιδίων τῶν συμφέροντων, ἀλλα χάριν τοῦ γενικωτέρου τῆς Ἑλλάδος συμφέροντος ἔχουν ύποχρέωσιν νὰ παράσχουν τὴν ἀμέριστον ύποστηρίξιν των. "Αναλογισθῆτε — εἶπεν δ. κ. Σακελλαρίου, στρεφόμενος πρὸ τούς δόποιαν ἐπισκεφθέντας τὰ ναυπηγεία ἔφοπλιστάς — ποιά δὲν εἰναι θαυμαστὴ ἔξελιξις τῶν ἔγκαταστάσεων αὐτῶν μετά μίαν εἰκοσαετίαν, ἀν διαφυλάξωμεν ἀπὸ τοῦδε ὑπὲρ τῶν ἔθνικῶν μας ναυπηγείων μέρος, ἔστο ἐλάχιστον, τῶν ἀναγκῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. "Εργα τοιαύτης ἔκτασεως καὶ τόσης θεοπάτησης ἀφειδόμετος δὲν κρίνονται ποτὲ μὲ τὴν στενήν τοῦ παρόντος προσπίκην. Εύρυτέρα τοῦ μὲ μέλλοντος ἐνταίνεις προϋποτίθεται διὰ νὰ κατανοήσωμεν τὴν θαυμέρων σημασίαν των.

"Εἰμεθα λαδὸς κατ' ἔχοην θαλασσινὸς — προσθέθηκεν δ. κ. Ἀρχηγὸς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου. "Απέναντι τῆς ιστορίας μας καὶ τῶν παραδοσῶν μας ἔχουμεν ύποχρέωσιν νὰ μὴ μείνωμεν πλέον καθυστερημένοι. Οι ἄλλοι, που ἀπέκτησαν ήδη ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, δὲν εἰναι εύφεστοι ήμων. "Απὸ ήμας ἐλειπεῖν δὲ πότισ καὶ τὸ δραγματικὸν πνεῦμα. "Ιδού δὲ τὴν ἐπιτυχίαν του θεοπάτησιν. Βοηθήσατε διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὴν ἀριτότητα, εἰς τὴν ἀπόδοσιν θεοπάτην καρπήν.

"Εἰς τοὺς ἔμπεινούς αὐτοὺς λόγους τοῦ δ. κ. Σακελλαρίου δὲν ἔχουμεν τί νὰ προσθέσωμεν. "Εθνικὸν γεγονός θὰ θεωρηθῇ ή καθέλκυσις τοῦ πρώτου ἐμπορικοῦ σκάφους ἀπὸ τὰς ἔσχαρας τῶν Ἑλληνικῶν ναυπηγείων. Μὲ συγκίνησιν δραματιζόμεθα τὴν ήμέραν ἔκεινην. "Η καλὴ θέλησις καὶ η συναίσθησις τῶν ύποχρέωσῶν μας πρὸ τὴν Ἑλλάδα καὶ τὸ μέλλον αὐτῆς εἰναι ἀρκεταὶ διὰ νὰ ιδωμεν ἐκπληρουμένην τὴν ὥραιαν αὐτήν ἐπιδίωκιν.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

Τὸ δὲ 15θμέρον τοῦ Μαρτίου ἐνεψάνισεν ἀφετὰ περιωρισμένην τὴν κατὰ θάλασσαν διάσον. Αἱ συμμαχικαὶ ἀπόλειται ἔτηζεαν αἱ μισθότεραι σημειωθεῖσαι ἀπὸ ὅμιλοῦ τοῦ προηγούμενα δεσπανεύθησει, ἐνῷ καὶ αἱ ἀπόλειται τῶν οὐδετέρων ναυτιλίων ἐπῆρεαν μικροὶ καὶ ἀνεψέροντα εἰς τοὺς Σανδιναϊκοὺς ἐμπυρούντας στόλους, καρίσιος δὲ εἰς τὸν Δανιζόν. Οἱ ἐξ τῶν ναυρῶν κινδυνοὶ ἦμειώθησαν ψαρατηριστικότατα, χάρις εἰς τὴν ἐποιείν τῶν ἀλευτικῶν στολίσοντων καὶ τὴν ζάραξιν, ἀνάλογος τῶν ἔκστοτε πληρωμοριῶν, ἀσφαλεστέρων κατὰ τὸ δυνατὸν ὁδὸν γαστιπλοίας μέσῳ τῆς Βαρεσίου μαλάσσης καὶ ἀνά τὸ 'Αγγλικὰ παφάλια. 'Επίσης οἱ κινδυνοὶ ἐξ τῶν ἵταρχήσιν περιωρίσθησαν ἀμοκνῶντας, διότι ἐμεσολάβησαν τὰ γνωστὰ διαλειμματα δράσεως, λόγῳ ἐπανόδου ἴσως τῶν ἰπτοργικίον εἰς τὰς βάσεις τον πρὸς ἀνεφοδιασμόν. Τέλος καὶ ή ἀπειλὴ ἐξ τῶν ἐναερίων Γερμανικῶν ἐπιδρομῶν ἔχαλαροθή, τὸ δὲ ἀποτελέσματα τῶν ἐνεργηθεῖσῶν ἐπιθέσεων δὲν φαντεῖται νῦν ἡσαν σημαντικά. Τὰ ἐπίσημα Γερμανικά ἀνακοινωθέντα δημόσιον περὶ νησίσεως συμπάν 42.000 τόννων καὶ βλέποντας ἐτέρουν 11.000 τόννουν κατὰ μίαν ἐναερίου ἐπιδρομὴν ἐναντίον νησοποιῆς καὶ περὶ ἀπολείας ἐτέρων 33.000 τόννων κατὰ τὴν διάρκειαν ἐτέρας ἐπιδρομῆς.

τατά την οικουμένην είπες πολλά πολλά.
Το Βρετανικόν Ναναρχείον ἡμισφερήησε τούς Γερμανικούς αριθμούς, προέβη δὲ καὶ εἰς τὴν δημοσίευσιν ἐκδήσεως ἐπὶ τῷ συμπερα-
σμάτων τῆς ὅλης μέχρι τοῦδε δράσεως τῆς Γερμανικῆς ἀριθμογείας ἐ-
ναντίον πολεμικῶν καὶ ἐμπορικῶν πλιών. Συμφώνως ποὺς τὴν ἐκδήσιν
ταῦτην τὴν ἀποτελέσματα τῆς ἑναρξίου δράσεως ἐπήρχαν ἀπογοητευτι-
κὰ διὰ τὴν Γερμανίαν. Αἱ ἐπήδεστες ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ ἀπέτιχον,
διότι οὐδὲν οξύρρος μετέχον νηοπομπῆς ἐβοήθη. Αἱ ἑναέριοι γερμανικαὶ
ἐπιτυχίαι ἀνεφέροντα εἰς ἀλειτικὰ καὶ εἰς οὐδέτερα σκάφη μεμονωμέ-
νως ταξιδεύοντα. Τέσσαρα ἔξι ἄλλουν ἑλάρην πολεμικὰ καὶ τὸ παλαῖον
θυμηρικὸν «Σιδηρόδρομος Δούΐ» ἐβλάψαν ἀπὸ θραύσματα βομβῶν ἀερο-
πλάνων, αἵτινες ἐξερράγησαν πλησίον των. «Οσον ἀφορᾶ τὰς ἀπώλει-
ας πολεμικῶν σκάφων ἐν παντούσιν κινδύνων, ἀνεκανονίθη ὅτι ὁ Γαλλι-
κος στόλος ἀπώλεσεν ἕνα ναυρυθόλον 4500 τόννων, ἐν τεχαιών δυσ-
τυχήματος, ὁ δὲ Ἀγγλικὸς σκάφη 65.000 τόν., ἥτοι τὸ θυμηρικὸν «Ρο-
γιάν». Ως 31.100 τόννων, τὸ ἀφράταναφόρον «Θαρραλέος» 22.000 τόν-
νων, ἢ ἀντιτορπαλίκη τὸν 1500 τόννων ἔσαστον, 4 ἵποβούχια τῶν 500
τόννων καὶ ἀριθμότινα ἔξοπλισμένων ἀλιευτιζον. Εξ ἄλλου ὁ Γερμα-
νικὸς στόλος ἀπώλεσε μέχρι τοῦδε σκάφη 55.000 τόννων, ἥτοι τὸ θυμη-
ρικὸν τῆς τοτεμίης «Ναύαρχος Σπέε», 10.000 τόννων, τὸ καταδρομάκων
«Λειψίης» 6.000 τόννων, ἢν καταδρομάκων τύπου «Κολωνίας» 6000 τόννων,
δέος ἀντιτορπαλίκη τύπου «Μάσα» 1625 τόννων ἔσαστον καὶ περὶ τὰ 55
ἵποβούχια, 250 ἔως 740 τόννων ἔσαστον.

Τὰ ἀξιολογώτερα γεγονότα

Τό τέ ένδιαιφέρον της παγκοσμίου κοινής γνώμης ἐφεύλκωσαν κατά τό
έπος ἀνασκόπησην 15θμερον τέσσαρα ἀξιολογώτατα γεγονότα, ητοι ὡς
'Αγγλική ἐπιδρομή' ἐναντίον τῆς Γερμανικῆς βάσεως τῆς νίσσου Σύλτ,
ή νέα ἐποβρυχιακή ἔξοδημασις, ήτις ἐστράφη υφιολετικῶς κατά τῆς
Δανικῆς ναυτιλίας, ή ἐπί Νέας Υόρκης ἀναζωόρησης τοῦ «Queen Mary»
καὶ ἄλλων μεγάλων 'Αγγλικῶν καὶ Γαλλικῶν ἐπεροκεανίων, καθὼς καὶ
ή 'Αγγλική προσπάθεια ἀποκλεισμοῦ τῶν στενῶν τοῦ Κάτεγκατ πρὸς
παλλίνων κάθε μεταφορᾶς Σκανδιναντίζον μεταλλευμάτων πρὸς τὴν
Γερμανίαν.

Η κατά της νήσου Σύλτ 'Αγγιλή επιδρομή ένηργηθή από 60 άρεοπλάνα
ὅτινα είς διάστημα δόδεκα ώρων ἐπῆλθον κατά διαδοχικά κέματα και
ἔριψαν ὑπερχλίας βόμβας προξενίσαντα εἰς τὴν Γερμανικὴν ταύτην
βάσιν σημαντικής καταστροφάς. Ἀνετίναζθη μία απότηκη πυρομαχικών,
ἀνεψλέγριαν αλλά δεξιεμένην καινούριον ἔλαιον και ἐπιτήκη ήμοσαν μεγάλω-
λα τινὰ ὑπόστεγα. Η βομβαδιστείου βάσις ἀπετέλει τὴν ἀφετηρίαν τῶν
Γερμανικῶν ἔξομιστον κατά της ναυοπλίους και τῶν ὑδροπλάνων,
ὅτινα κατέσπειρον μαγνητικάς νάρκας ἀνά τη Βρετανική παράλια.

"Οσον ἀφορεῖ τὰ παρωπλίσμένα εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου μεγάλα Ἀγγλικά καὶ Γαλλικά ὑπεροχεάνια, ἔγγονοι ήταν ἀπόφασις τῶν ἐνδιαφερομένων Ναυαρίστων, διότι τὰ χρηματοποιεῖσθαι διὰ στρατιωτικῶν μεταφορῶν εἰς τομεῖς, ἔνθα δὲν ὑφίστανται πολεμικοί κίνδυνοι. Κατόπιν τούτου ἐπηνδρώθησαν καὶ ἀπέπλεναν ἡ Νέας Υόρκης δι' Αἰστραλίαν τὰ Ἀγγλικά ὑπεροχεάνια ("Queen Mary" 81.235 τόννων γυρθός (τοῦ 1936), "Mauritania" 35.739 τόννων γυρθός (τοῦ 1939) καὶ "Samaria" 19.597 τ. γυρθός (τοῦ 1921), ἐπομένως δὲ πλόος ἀπόπλουν καὶ τὸ Γαλλικὸν ὑπεροχεάνιον ("Ile - de - France") 43.450 τόννων γυρθός (τοῦ 1927).

‘Η νέα ἀρ’ ἔτερον Γερμανική ὑποβρυχιακή ἐξσφραγίς, σημειωθείσα
πάλι τῆς 20ῆς Μαρτίου και ἐντεῦθεν ἐστόμψη κυρίως ἐναντίον μερονο-
μένων οὐδετέρων σκαφῶν και ἴδια μικρῶν Δανικῶν φορτηγῶν. Ἐπί-

τοιαῦτα πλοῖα κατενθύσησαν κατὰ τὰς τέσσαρας πόδι τοῦ Πάροι τῶν Καθολικῶν ἡμέρας, μὲν ἀπόλετα πεντήκοντα περίπου ψυχῶν, αὐτινες ἀνεβίβασαν εἰς 331 τὰ θύματα τῆς Δανικῆς ναυτιλίας ἐκ τοῦ ὑποβυγακοῦ πλέοντα. Ή κερέγησε τῆς Κολεγάγης προφθητὴ εἰς ἔντονα πούς τὸ Βερούλλινον διαβήματα.

Τό τέταρτον γεγονός ανεφέρετο εἰς τὴν ἐνδηλωθεῖσαν ἀπόσαυσιν τοῦ Ἀγγίλου Ναυαρινού, διπος παρεμποδίση τάξ ἐν Νοσθιγίᾳ καὶ Σονηδίᾳ μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος εἰς τὴν Γερμανίαν. Ήφει τὸν επικόνινον ἀπότολμαν Ἀγγίλου ἴντονον καὶ ἀντιτορπλίκιν εἰς Κάτεγκατ καὶ Σκάγερον, ἄτινα ἔφησαν ἥδη τὸν ἀποκλειστὸν τοπιλλίσαντα ἀρχετὸν Γερμανικῶν φροτηγῶν καὶ ἐπιτεθέντα τατ' ἄλλον, ἄτινα ἡγάγακαν νῦν καταβήγοντα ἐν σπουδῇ εἰς διαφόρους Δανικούς, Νοσθιγκών καὶ Σονηδικοὺς λαμένας.

Διασταυρούμεναι διαμαρτυρίαι

Ἐν τῷ μεταξύ προσηγόριθμος κατὰ τὰς δύο τελευταῖς ἔβδομάδαις ἀστρινῆς διπλωματική δραστηριότης εἰς διαστασιομένας διαμαρτυρίας ἐν σχέσει μὲ τὸν ναυτικὸν πόλεμον. Λί Σκανδιναϊκὴ χώρα καὶ ἡ Ὀλλανδία ἐπέδουσαν εἰς τὴν Γερμανίαν χωριστὰς διακοινωνίες διαμαρτυρίας ἐναντίον τῶν ἀδικοπολογήτων ποταλλισμῶν, οὐχί καὶ η Γερμανία διεμαρτυρίθη εἰς τὰς Σκανδιναϊκὰς χώρας διὰ τὴν παραβιασιν τῶν χωρικῶν ὑδάτων ὑπὸ τῆς Ἀγγίλιας καὶ τὴν ἐντὸς αὐτῶν ἐπίθεσιν κατὰ Γερμανικῶν πλωτῶν. Διαμαρτυρία ἐκ μέρους πολλῶν οὐδετέρων χωρῶν ἐπέδοθησαν καὶ πρὸς τὴν Ἀγγίλιαν διὰ τὴν παρ' αὐτῆς ἀσκομένην πίεσιν ἐπά της οὐδετέρων ναυτιλίας, καθὼς καὶ ἀπὸ μέρους τῆς παναμερικανικῆς διασκέψεως διὰ τὴν παραβιασιν τῆς Ἀμερικανικῆς οὐδετέρας ζώνης ἐναντίον τοῦ ἔξανταγα- οὐδέντος εἰς αὐτούσιον Γερμανικὸν ἀπαπλώσιον «Wakama».

Ένδιαφέροντα έποισης ήτοι καὶ ή δοθείσα ἐπὸ τοῦ Ἀμερικανοῦ εἰσαγγελέως κ. Τζάκον — παραλήσει τοῦ ὑποργού τῶν Ἐξωτερικῶν κ. Χάλλ — ἔμμαρτεια τοῦ Ἀμερικανοῦ περὶ ὑδετερότητος νόμου. Συμφώνοις πρὸς αὐτὴν τὰ Ἀμερικανικά σκάψῃ ἀπαγορεύεται ἀπόλύτως νῦν εἰσερχονταί εἰς λιμένας τὸν ἑπταλέμονα πρατόν, ἕστος καὶ ἂν οἱ λιμένες οὗτοι εἴνοισται ἔξοι τῆς πόλεως τῆς ζώνης. Οἱ πλοίαρχοι τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων, οἵτινες ἀποπίπτουν εἰς παρθενασιν τοῦ νόμου, προσεγγίζοντες εἰς λιμένα ἑπταλέμονος χώρας, ἀπόστινται εἰς διοίξιν. Ή ἐμμαρτεία αὐτῇ προεκλήθη κατόπιν τῶν Ἐξωτερικῶν, ἃν θὰ ἐπετρέπετο η προσέγγισης πρὸς τὸ ὑποργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν, καὶ παραλαβὴ ἐπιβατῶν καὶ φορτίου εἰς λιμένας ἑπταλέμονος χωρῶν, ἄλλ. ἔξοι τῆς ἐπικινδύνου ζώνης, κατὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς Ἡνωμένα Πολιτείας ή ἂν ἐπετρέπετο η τοιωτὴ προσέγγισις, ἄλλ. ἀπαγορεύετο η διενέργεια σίασδήποτε ἐμπορικῆς πράξεως, πέραν τῆς ὑδετερότητος παραλαβῆς ὑπάνωνερος καὶ προφίεσις τροφῶν καὶ ἥπιτων. Η ἀπάντηση εἰς ἀμφότερα τὰ ἐφοτήματα νῆπος ἀρνητική. Τὰ Ἀμερικανικά πλοία κατόπιν τούτου δὲν θὰ δύνανται λ.χ. νὰ προσεγγίζουν ἑθελοντίσιος εἰς Γιβραλτάρ η εἰς Γαλλικοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἀφρικῆς.

·Ολλανδικά μέτρα ασφαλείας

Εις τὰς ἀρχὰς τοῦ 15θημέρου αἱ Ὀλλανδίαι νωτικαὶ ἀρχαὶ θερινθεῖσαι ἀπὸ τὴν ἀλληλοδιάδοχον πόδονθερινούσιν ἐπὶ ναυρῶν καὶ βιβίσιν τοιοὺν ξένου πλώσιν ἔγγυς τῶν Ὀλλανδίων ὑδάτων, εἰδοποίησαν ἄπαντα τὰ Φλωρίνης ἔποις ἀπόλλοντα Ὀλλανδίαι καὶ ξένα σκάφη γ' ἀνατείλουσι τὴν ἀναχώρησιν τοιν, μέχρις ὅτου προσδιορισθῇ ἡ ἀσφαλεστέρᾳ δόδος ναυτιλίας. Βραδίτερον ἀνεψοινόθη ἡ γάρδαξ μαζὶ πορειας, βάσει τῆς δύοις τὰ πλόια θὰ ἀπέφενγον, κατὰ τὸ δυνατόν, τὸν ἐν ναυρῶν κίνδυνον. Ή Φλωρίνης τῶν ἀναχωρήσοντων ἐξ Φλωρίνης προπάλεσε ποικίλα σχόλια καὶ παρέσχε λαβὴν εἰς παντοίας φήμις μεταξὺ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων.

Ai Ἀγγλικαὶ ναυπηγήσεις

Ἐνδιαιφέροντα ἔξ ἄλλου συζήτησις διεῖχθη τὴν 17ην Μαρτίου εἰς τὴν Βουλὴν τὸν Κοινοτήτων ἔξ ἀρχομῆς μᾶς προτάσεως τοῦ ἐργαστηκοῦ βουλευτοῦ κ. Σίνγονελ, δὶ' ἡς ἐπεκρινετό η τακτική της υπεροχής εἰς τὰ ζητήματα τῆς νωριέστερης καὶ ίδια ὡς πρὸς τὰς νωπηγήσεις διά την ἀντιτάσσοντα τὸν θυμιζόμενον πλούτον. Ο. κ. Σίνγονελ ἐζήτησε νῦ διαβιβασθούν μεγαλύτερα παραγγελίαι εἰς τὰ ἑνίκατα νωπηγεία καὶ νῦ προσθιθούν μὲν ἔντονον δραστηριότητα ἀ νέω κατασκευαί, ἐπέκρινε δὲ τὰς κυρενητικὰς συμφωνίας μὲ τοὺς ὑπέτερους ἐφοριατάς διὰ τὴν νωρίων περισσών των ἀντι τιμήματος μεγαλυτέρου ἀπὸ το προσφέρομενον εἰς τοὺς "Ἄγγλους πλοιοπτήτας. Εἶνε ἀνησυχητικὸν — εἰπεν

Liverpool

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

**TUG OWNERS
BIRKENHEAD**

VINKE & CO
Agents for Regular Lines
Shipowners — Shipbrokers
ROTTERDAM
Teleg. Address : VINKECO
AMSTERDAM ANTWERP

'Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας κατά τὸ α'. τρίμηνον τοῦ 1940

Στατιστική τῶν 'ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

Μίαν άζομη περιπέτεια μείωσιν, ώς ήτο ἄλλως τε ἐπόμενον, ἐνεφάνισεν ή δύναμις τῆς χωρητικότητός μας κατά τὸ διαφεύγον α' τρίμηνον τοῦ 1940. Λί απώλεια σκαφῶν ἐκ πολεμικῶν σινδύνων καὶ ή αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σινδύνων θαλασσίων ἀτυχημάτων, διεριμένη κυρίως εἰς τὰς δυνατερέιας τῆς ναυτιλίας ἀνά τὰς ἐμπολέμους ζώνας, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν περιφορισμένην πρόσοψις τοννᾶς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, ἀπετέλεσαν τοὺς μᾶλλον σοβαροὺς παράγοντας ὑπὸ τὴν πιεσιν τῶν ὅποιων ἡ δύναμις τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας μας ἰχθυούθησε τὴν κατούσαν. Εἶναι ἀληθές, ὅτι κατὰ τὰς τελευταῖς ἔβδομαδας ἀνηγγέλθησαν ἀρχεῖα ἀγοραὶ πλοίων, ίδιαι Ἀμερικανικῶν, δὲν εἶναι δῆμος εἰσέστι βέβαιον, ἀλλὰ ἀγοραὶ αὕτων πραγματοποιηθοῦν τελικῶς, παρεχομένης ὑπὸ τῶν οἰκείων κυβερνήσουσαν τῆς ἀδείας μεταβιβάσεως τῶν πολημένων σκαφῶν, καθὼς ἐπίσης παριμένει ἀγγυοτον εἰσέτι, ἀλλὰ τὰς ἀγορασθέντα πλοῖα θὰ τεθοῦν ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς αἱ προσθήκαι εἰς τὴν ναυτιλίαν μας κατὰ τὸ ὑπὸ ἀναστόψην α' τρίμηνον περιελάθον 5 φροτηγά πλοῖα 14.990 τόννων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 2 μόνον σκάψη προήρχοντο ἀπὸ νέας ἀγοράς, ὡς ἔξης:

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» ex «Bellflower» 6.085 τ. γκρός (τοῦ 1919)
«ΟΡΟΣ ΤΑΥΓΕΤΟΣ» ex «Mundixie» ... 3.286 τ. γκρός (τοῦ 1921)

Πλοῖα 2 9.371 τ. γκρός

Τὰ ὑπόλοιπα τρία φροτηγά «ΑΣΙΜΗ» 802 τ. γκρός (τοῦ 1905), «ΣΤΕΦΑΝΟΣ» (ex «Dragas») 603 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ «ΕΜΑΡΙΟΓΚΑ» 4214 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἐτέθησαν ἀπλῶς ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ὑποστείλαντα τὰ μὲν δύο πρῶτα τὴν Παναμαϊκήν, τὸ δὲ τρίτον τὴν Ἀγγλικήν. Ἡ ἀλλαγὴ σημαίας τοῦ ἀ') π «Μαριόγκων» ἔγει την πραγματοποιηθῆ πρὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου, τὸ σκάψος δῆμος ἐταξίδευεν ἐπειδὴ μὲ προσωρινὰ ἔγγραφα καὶ ἐνοιογύθη προσφάτως. Εἰς τὰς ἀντέρω προσθήκας 5 σκαφῶν, 14.990 τόννων γκρός, προστεθοῦν καὶ 996 τ. προσχόμενοι ἀπὸ διαφοράν ἐπὶ πλέον ἐξ ἀνακαταμετρήσεως τοῦ φροτηγοῦ «Μιζάλης», οὗτος ὥστε τὸ τρίμηνον ἔληξε μὲ προσθήκην 5 σκαφῶν καὶ 15.986 τόννων γκρός.

Ἐναντὶ τῶν ἀνοτέρω προσθήκων ἔσπειριθησαν διαγραφαὶ 16 πλοίων, συνολικής χωρητικότητος 53.156 τόννων γκρός. Ἐξ αὐτῶν, αἱ ἀπώλειαι 8 πλοίων, 37.164 τόννων γκρός, προϊθέντων ἐκ πολεμικῶν σινδύνων, ἐτέρων δὲ 7 σκαφῶν 15.771 τόννων γκρός, διεριμένοι εἰς σινδύνους θαλάσσης. Τὸ ἀ') π «ΑΡΤΕΜΙΣΙΑ» 221 τόν. γκρός, διεγράψῃ ἐπίσης, ὡς κατασχέθεν εἰς τὴν Χάΐδαν καὶ τεθὲν ὑπὸ Παλαιστινιακὴν σημαίαν. Ἀναλυτικότερον, αἱ ἀπώλειαι ἐκ πολεμικῶν σινδύνων, ἀνεφέρονται εἰς τὰ ἀζόλουντα 8 φροτηγά:

| | | |
|---------------------|-------------|--------------------------------|
| «ΑΣΤΕΡΙΑ» | 3313 τ.γκρ. | (1904) προσέχρουσεν ἐπὶ νάρκης |
| «ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» | 5625 » | (1919) ἐποριλλίσθη |
| «ΕΚΑΤ. ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» | 5329 » | (1918) ἐποριλλίσθη |
| «ΕΛΛΗΝ» | 4974 » | (1938) ἐποριλλίσθη |
| «ΖΕΡΜΑΙΝ» | 5217 » | (1911) ἐποριλλίσθη |
| «ΚΕΡΑΜΙΕΣ» | 5065 » | (1917) ἐποριλλίσθη |
| «ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ» | 4662 » | (1915) ἀπολέσθη αἴτιανδρον |
| «ΦΛΩΡΑ» | 2980 » | (1904) ἀπολέσθη αἴτιανδρον |

8 πλοῖα 37.164 τ.γκρ.

Αἱ ἀπώλειαι ἐξ ἄλλου ἐν συνήθιστον κινδύνων πολέμου περιέλαθον τὰ κάτωθι φροτηγά σκαφῆ:

| | | |
|---------------------|------------|---------------------------------|
| «ΑΣΤΡΕΑ» | 493 τ.γκρ. | (1883) ἐβυθίσθη εἰς Μ. Θάλασσαν |
| «ΑΔΑΜ. Ι. ΠΕΙΘΗΣ» | 4277 » | (1915) ἐξώσειλεν Ἀγγλίαν |
| «Γ. ΚΑΡΑΒΙΑΣ» | 294 » | (1888) αἴτιανδρον εἰς Κρήτην |
| «ΕΛΛΗΝ» | 1114 » | (1890) ἐξώσειλε Νορμανδίαν |
| «ΜΟΤΟΡΙΝΑ» | 2139 » | (1889) ἐξώσειλεν Χίον |
| «ΠΕΛΗΝΑΙΟΝ» | 4291 » | (1907) ἐξώσειλε Βερμούδας |
| «ΤΩΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» | 3163 » | (1904) ἐξώσειλε Σεϋλαντς |

7 πλοῖα 15.771 τ.γκρ.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω προσθηκῶν 5 πλοίων, 15.996 τόννων γκρός καὶ τῶν διαγραφῶν 16 σκαφῶν, 53.156 τόννων γκρός, προϊθέντες εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου μία καθαρὰ ἐπὶ ἔλατον διαφορά κατὰ 11 πλοῖα καὶ 37.160 τόννων γκρός. Ἡ διαφορὰ αὕτη ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1939 δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιάν της ἀτμήδους ναυτιλίας μας, ἀπό:

508 πλοῖα 1.585.707 τόννων γκρός

Ἡέραν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, ὑπάρχουσαν ἑτερα 16 πλοῖα, χωρητικότητος 33.992 τόννων γκρός, ἦταν τελοῦν ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ἀπασχολοῦσαν εἰς πλόας ἀνά τοὺς Κινέζους λιμένας. Τὰ σκάψη ταῦτα ἀνεβιβάζοντο εἰς στατιστικὴν μᾶς τῆς Ιησ. Ιανουαρίου ε. ἔ. εἰς 22, κατὰ τὰς διαβιβασθείσας δῆμος εἰς ίματς νεωτέρας ἐκ Σαγκάνης πληροφορίας, 6 τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, ἔχοντα χωρητικότητα 3349 τόννων γκρός, τελοῦν ὑπὸ τὴν Γαλλικὴν σημαίαν.

Ἡγούμασθησαν ἐξ ἄλλου κατὰ τὰς τελευταῖς ἔβδομαδας παρ' Ἑλλήνων ἐφροτλιστῶν καὶ τελοῦν ἡδη παραλαβὴν 9 φροτηγά πλοῖα — ουφίσιος Ἀμερικανικάς συνολικῆς χωρητικότητος 42.242 τόννων γκρός. Τέλος ἡ σημερικότηταν μεταβολὴ τινὲς καὶ εἰς τὴν ὑπὸ διαφορούς ξένας σημαίας ὑπάρχουσαν χωρητικότητα, εἰς τὴν ιδιοκτησίαν τῆς ὅποιας μετέζουν καὶ Ἑλληνικά κεφάλαια. Οὕτω, διαφοροῦντος τοῦ α' τριμήνου προσετέθησαν ἐκ νέων ἀγορῶν δύο φροτηγά (ἐπὸ Παναμαϊκήν σημαίαν), προφτιζότητος 8.949 τόννων γκρός, προέκυψε δὲ ἐξ ἀνακαταμετρήσεων καὶ μία ἐπὶ πλέον διαφορά ἐκ 1330 τόννων γκρός. Ἐναντὶ τῶν ἐλόγω προσθηκῶν 2 πλοίων καὶ 10.279 τόννων γκρός, διεγράφοσαν ἐκ πωλήσεων εἰς ἀλλοδαπούς καὶ ἐκ μεταβιβάσεων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, 6 σκάψη 20.466 τόννων γκρός, προσυφάσης οὗτοι μᾶς ἐπὶ ἔλατον διαφοράς ἐπὶ 4 πλοίων καὶ 10.187 τόννων γκρός. Ἡ διαφορὰ αὕτη ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1939 δύναμιν της κατηγορίας τωτῆς, μᾶς δίδει σημερινὴν δύναμιν τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν σκαφῶν, ἀπό:

120 πλοῖα 444.131 τόννων γκρός

Συγκενταλιώνοντες τὰ ἀνωτέρω, ἔχομεν σήμερον τὴν ἀκόλουθον δύναμιν τῆς ἀτμήδους ναυτιλίας μας, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὴν ὑπάρχουσαν δύναμιν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1939:

| | Α' Αριθμόν 1940 31 Δεκεμβρ. 1939 | Α') π. T. γκρός | Α') π. T. γκρός |
|----------------------------------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| Τέλοντα ἑπταντάσην σημαίαν | 508 | 1.585.707 | 519 |
| Τέλοντα ὑπὸ τούς παραλαβὴν | 9 | 42.242 | — |
| Σημειετοχὴ εἰς ξένα σκάψη | 120 | 444.131 | 124 |
| Ἐλληνικὴ εἰς Κινέζην ὕδατα | 16 | 33.992 | 22 |
| Σύνολον: | 653 | 2.106.072 | 665 |
| | | | 2.121.177 |

ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ (ΣΥΝ.Π.Ε.)

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ἐγκριθεὶς διὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 52.405 ἀποφάσεως 'Υφυπουργείου 'Εργασίας καὶ τῆς ύπ' ἀριθ. 16560 τοῦ 'Υπουργείου 'Εθνικῆς Οίκονομίας στηριζομένης εἰς τὴν ἀπὸ 18)2)38 ἀπόφασιν τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου.

ΚΛΑΣΙΣ Α.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Β'. ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Γ.' ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

ΚΛΑΣΙΣ Δ.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Διὰ πληροφορίας καὶ ἐγγραφὰς ἀπευθυντέον εἰς τὸν Γεν. Πράκτορας:

"ΒΑΛΚΑΝΙΚΗΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ,, ΑΝ. ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΤ.

Τηλ. Διεύθυνσις: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ»

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8. ΠΕΙΡΑΙΑ



'ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Έυποροναυτικαὶ ἐπιδιώξεις

Κατὰ πληροφορίας τοῦ Ἀγγελικοῦ τύπου ἐξ Ἀργεντινῆς, δύμας ζε-
φαλαιούχων μὲν μαράν πείραν τὸν νωτιλιαδὸν ἐπιχειρήσεων, ἐπεσκέ-
ψθη τελευταῖς τὸν πρόεδρον τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας καὶ προέ-
τεινε τὴν δημονοργίαν μεγάλου ἐμπορικοῦ στόλου. Διεξῆχθη σχετικῇ συ-
ζήτησις ἐπὶ τῆς προτάσεως, χωρὶς νὰ ἔσταθῇ εἰς λεπτομερείς περὶ τοῦ
τρόπου καὶ τῶν μέσων διὰ τὴν ἀπόκτησιν ίκανῆς χωριτζούτησος, ἐρρίφθη
διος ὁ ἑπτανιγμός, ὅτι ἡ Ἀργεντινὴ δὲν ἔπειρε νὰ ὑστερήσῃ τῆς Βρα-
ζιλίας, ἢ νὰ γόρδων προσφάτως διάφορα πλοία εἰς ὑψηλάς μάλιστα
τιμᾶς. Ἐλέχθη ἐπίσης, ὅτι ζῷα, ὡς ἡ Ἀργεντινὴ, μὲ μεγάλην ἔξα-
γωγικὴν κίνησιν, δὲν θὰ ἔπειρε νὰ παραμείνῃ ὑποτελῆς εἰς τὰς ξένας
σημαῖας διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων της.

σημαίας τινας μεταφοράς. Τὴν δρόσταν ταῦτην σχολαῖς ζοντες οἱ «Τάιμες» τῆς Ἀργεντινῆς, παραπορῶν, ὅτι καμίᾳ χώρᾳ, οὐδὲ ἀντὶ ἀκόμη ή Μεγάλῃ Βρετανίᾳ, εἶναι ἀνέξαρτης ἀπὸ ξένων πλοίων. Εἴφ' δοσον ἡ Ἀργεντινή — γράφουν εἰς ἄρθρον των — παραγεῖ προσόντα, τὰ οποία ἀπορροφοῦν ἂν ξένων καὶ φέρει, θὰ ἐπάρσουν πάντοτε εἰς τοὺς λιμένας της πλοία διὰ τὴν μεταφοράν τῶν φρούτων εἰς τὰς καταναλωτρίας ἀγοράς. Τὰ πλοία αυτά δεν θὰ λείψουν ἀκόμη καὶ εἰς περιπτώσιαν παγκοσμίου πολέμου. Κατὰ τὸν ἥμιλον τῶν ἐπιχειρηματιῶν, θὰ ἦτο ἔργον φρονήσεως ν' ἀγνοεῖται ἀπειχερονοτοιδῆς πλοία ή Ἀργεντινή, ἐστι τοῦ καὶ ἀν αἱ τιμαὶ εἰνες σημειερον ἐκτάπτως ὑπῆρχαν καὶ πόροιται νί καταφεύσουν ἀποτόμως, εὐθὺς ὡς ἡ θελέ τερματισθῇ ὁ πόλεμος.

Σήμερον — τονίζουν οἱ «Τάιμς» τῆς Ἀργεντινῆς — δὲν ἔνδεικνυται αἱ ἀγοραὶ σφαρῶν, ἀζόμη καὶ μὲ δόρυς μαρφούρωνίν πιστώσεον. Ἐπὶ πλέον νὰ ἔρχεται νὰ ληφθῇ ὅτι ὄντι, διτὶ μία κρατικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία διεργονόμην ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν ὑπηρεσίαν δὲν δίναται νὰ τύποιμον, οὐτε νὰ συναγονισθῇ τὸ πλοῖον τοῦ ἰδιώτου ἐφοπλιστοῦ. Ὁ δημόσιος ἀπάλληλος δὲν ἀποτελεῖ καλὸν διαχειριστὴν μᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρησίας. Ἡ δημοργία κυβερνητικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου διαμαρτυροῦν νὰ μεταφέρῃ τὸ 1) 10 τῶν ἔξαρχον τῆς Ἀργεντινῆς, ὁ ἀρχῆται κολοσσιών καὶ νέαν βαρύτατην φορολογίαν τοῦ καὶ ἀρχῆται πέρασμάν ἀπὸ διαβάστατα φορολογικά βάρη πολίτων τῆς Ἀργεντινῆς. Αἱ μελέτωμεναι ἔξι ἄλλοι νὰ ἔχουνται πετιθούν ταυτικαὶ γραμμαὶ ἐδοκιμάσθησαν καὶ ἄλλοτε ἀποδειχθεῖσαι ἐπείζομαι.

Ελεύθερος — συνεχίζουν οι «Τάμες» — δια μεγάλη μερις της κοινής γνώμης της Αργεντινής επιθυμεῖ νῦ ίδη τὰ έθνικά χρωματα κυματίζοντα εἰς τὸν όκεανόν, τοῦτο διός δέν δύναται νὰ κατοφθιθῇ δια μόνης της κόλοσσαίςς δαπανῆς. Πέραν αὐτῆς θάλασσαν καὶ ἄλλοι διονεοφύλακτοι παραγόντες. Κατὰ τὸν κοινὸν νῦν ἐνδέχεται ή πρότασις νῦ ἔγγιξε τὰ διὰ τῆς οὐτοπίας. Θά ίδινατο ή Αργεντινὴ νῦ εἰλεῖ πρὸ πολλοῦ ἀποκτήσει μίαν ἀφίστην γαντιλίαν, ἵν τὸ πρόδολημα ἐξητάζετο ἀπὸ τῆς ἐμπορικῆς αὐτοῦ πλευρᾶς. Δυνατογός, ὅταν εἰς παλαιοτέραν ἐποχὴν ἐπεβλήθοσαν τοιαῦτα σχέδια, ἐτέθησαν, διότοι σήμερον, ητο τὴν κρίσιον ἀξιοματικῶν τοῦ Π. Ν., οἵτινες είνει μὲν ἐκτάκτος πορφυρόντος καὶ ἀφίστοι διὰ τὴν ἀποστολὴν τον, δὲν ἀποτελεῖσθαι δύναται καλοὺς σημειῶντας διὰ τὰ ἐμπορικὰ ζητήματα.

δουλειών οιού τα επιτελείσθηκαν πάντα.
'Εφ' όσον η διέποντα τὴν ναυτιλίαν τῆς Ἀργεντινῆς νομοθεσία,
— παραπομὲν ἐν συνεχείᾳ οἱ «Τάιμες» — δὲν τροποποιεῖται, οὐδεμία ὑ-
φίσταται πιθανότης ἀποκτήσεως ἐνὸς ἐπαρκοῦ στόλου παντοπόρου σφα-
φῶν. Οι ισχύοντες κανονισμοὶ ἐπιβάλλουν ὑπερβολικά πληθωρά. Η ἐρ-
γατικὴ Ἐνοισις ἐπιμένει εἰς ὅφους ἐργασίας, οἱ ὄποιοι δὲν ἀπαντούν-
ται εἰς ἄλλας οπημάτις, ἔξαρσει, πιθανός, τὸν Ἕνομένον Πολιτειῶν,
ὅπου ὅμως η ναυτιλία ἐποιητεῖται ἀπό μεγάλας ἐπιχορηγήσεις, μὴ
δυναμένας νὰ τὰς ἀτενίσῃ καν καὶ ἡ Ἀργεντινή. Οὐδεὶς λόγος ὑπάρχει,
ὅπως οἱ Κανονισμοὶ οἰσαδήπατε ναυτιλίας ἐπιβάλλουν μεγαλύτερα ἔξοδα
ἀπό τὰ τῆς Ἀγγλικῆς, δὲ ἐμπορικός στόλος τῆς Μεγάλης Βρετανίας
αὐτοφέρει ἀπό τὸν συναγωνισμὸν τὸν πλοϊκόν, παὸν ἐργάζονται μὲ καὶ
ζοῦν ἐλευθερίαν. 'Εὰν συνεπάθῃ ἡ Ἀργεντινή ἀρχίσῃ μὲ τὴν ίδεαν, ὅτι
χρειάζονται δύο πολιτά της ἔξει ὅπου τὴν ίδιαν ἐργασίαν ἀναλαμβάνει εἰς
Ἀγγλος, δὲν ὕφίστανται πλέον πιθανότητες δημιουργίας βιωσίμου ἐρ-
πορικῆς ναυτιλίας.

Καταλήγουσα ή έφημερις τονίζει, ότι η Ελλάς έδημιούργησε μίαν σεβαστήν χωροτικότητα, διότι έπετρεψεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστῶς της νὰ ἔργαζωνται μὲ μικράς δαπάνας. Ἐνδέχεται ή 'Ελλάς νὰ ἐπροσώργησε πολὺ πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν κατεύθυνσιν, ή 'Αργεντινὴν δὲν δίναται νὰ πράξῃ πολλά, χωρὶς νὰ ἴστοτη θυσίας καὶ χωρὶς προηγουμένως νὰ θεσπίσῃ ὑγεῖες κανονισμούς, μὴ ἐπιτρέποντας εἰς τὸν ἐργατικὸν πασάγοντα νὰ ἐπιβάλῃ ὅρον, οἱ δόποι πιθανὸν νὰ είνει ἀριστοὶ διὰ τὴν Ἑργάτην, εἶνε δημος ἐντελῶς ἀνέφικτοι εἰς τὴν θάλασσαν. Η κινέργησις τῆς 'Αργεντινῆς — προσθέτουν οἱ 'Τάιμς' — θὰ ιδύνατο νὰ ἐπιτύχῃ πολλά, ἀν ἰπεβίβαζε τὰ λιμενικὰ τέλη. 'Ολα αὐτὰ ἀποτελῶν δητὰς προσθέτεις διὰ τὴν ἀπόστησην ἐμπορικῆς ναυτιλίας, χωρὶς ὑπέρμετρον φρονο-λογικήν ἐπιβάρυντον τὸν πολιτῶν τῆς 'Αργεντινῆς, ἀλλ' εἰνε παραλλήλως καὶ ἀκατόφθιτα, δεδομένης τῆς μεγάλης ἐπιφορῆς καὶ τῆς ισχύος τῶν ἔργωντιν συνδικάτων.

Έσοδος αφορά τὴν ναυπήγησην πλοίων ἐν Ἀργεντινῇ, ἡ γενομένη πρότασις δὲν θεωρεῖται πραγματοποίησις, ἐφόσον δὲν ὅτι δύναται νῦν ἐπιτευχθῆ παρατήσιον κόστος πρὸς τὸ τῶν Ἀγγλικῶν καὶ τῶν Βρετανοπειριοτικῶν ναυπηγείων. Η' Ἀργεντινή — γράφουν ἐν προειδέψεις οἱ «Τάιμς» — δὲν κατέχει ίδιαν πρώτας πλάκας καὶ καρδιών τοιαύτας, κάθε δὲ χώρα στρατομένη σιδήρους καὶ χάλκινος δὲν δέναται νῦν κατασκευάζει πλοῖα μὲν καμψῆλην κόπτος. Τὸ ἀντίθετον συμβαίει μὲ τὰς ἐπισκευάζεις τῶν πλοίων. Εἰς τὸ ἐπίπεδον αὐτὸν ἡ σιδηροβιομηχανία τῆς Ἀργεντινῆς ἔχει νῦν ἐπιδειξῆι ιανοποιητικὰς προσόδους κατά τὰ τελευταῖα ἔτη.

Agvia

Ἡ θέσις τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν

Είς τὸ τελευταῖον μηνιάδιον «Δελτίον» τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως τῆς ἑδρευόντος, ὡς γνωστόν, εἰς Κοπεγχάγην, δημοσιεύονται δύο ἐνδιαφέροντα ἀρθρα, εἰς τὰ ὅποια ἐπτίθενται αἱ απόψεις τῆς «Διασκέψεως», δύον ἀριστᾶ τὴν θέσιν καὶ τὴν ἔργασιαν τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν. Τὸ πρώτον ἀρθρόν, πραγματεύμενον τὰ τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναῦλων, ἀπαριθμεῖ τὰς δινοχερείας, ποὺ ἐν τῷ πραγματικῷ ἀντιμετωπίζουν σήμερον τὰ οὐδέτερα σκάφη, τὸ δὲ ἔτερον ἀρθρὸν ἀναφέρεται εἰς τὰς μεταπόλεμικὰς προβλέψεις καὶ τὴν ἑνδεχομένην ἕναντι τῆς ναυτιλίας τακτικὴν τῆς Βρεταννικῆς κυβερνήσεως.

“Αναφορικώς μὲ τοὺς ναῦλους τούτους οὐδὲ περιπλέουσαν τὴν εναντίον τῆς ναῦλης τούτης, ὅτι πολλοὶ πλοιοκτήται, οἵ τινες ἐναῦλωσαν τὰ σκάφη των πρὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου, δὲν εἰχον δυνηθῆ νὰ περιλάβουν εἰς τὰ ναῦλοσυμψωνά των τὸ ἄρθρον περὶ πολεμικῶν κινδύνων. Οἱ πλοιοκτήται αὐτοὶ ἔξετεσαν, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, τὰς ὑποχρεώσεις των, ἀπεργόμασι ὅμως σοβαράς ἡμίας, μολονότι, εἰς τινὰς παρτιπλάσεις, ἔτυχον τῆς βοηθείας τῶν ναυλοτόνων των. “Οταν ἐγέλλουν μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου ἐβελτιώθησαν οἱ ναῦλοι καὶ οἱ πλοιοκτήται εἰχον τὴν ἐπίδια νὰ καλύψουν τὰς προαναγερθείσας ἡμίας των παρενέθησαν ἡ κατὰ χώρας κυβερνήσεις καὶ καθίσθισαν ἀνότατα δρομοναῦλων διὰ τὰς ἔθνικὰς μεταφράσεις, χωρὶς νὰ λάθουν ὅτι ὅμιν των οὐτε τὰς ὑγρασταίνεντας συντήριας, οὔτε τὴν πιθανότητα περιεπέρασθαι αὐτήσεος τῶν γενικῶν ἐξόδων καὶ τῶν πολεμικῶν ἀσφαλίστων, οὔτε καὶ τὰς παρεκβάλλουμένας εἰς τὴν ἁγουρίαν τῶν πλοίων σημαντικὰς δυνητικέις.

Πανταχόθεν ἐσημειώθη ἵσχουν ἀντίδρασις κατά τῆς ὑφέσεως τῶν ναῦλων καὶ κάθε προσάθεια εἰς ἔξαστην ζύραν κατεβλήθη νὰ διατηρηθοῦν αἱ τιμαὶ εἰς τὸ ζαυμῆστερον δυνατὸν ἐπίπεδον, ἐνῷ ἀντιδέστος ἡ πῆρξε πολὺ μικρότερά ἡ ἐκδηλωθείσα ἀντίδρασις εἰς τὰς ἀπατήσεις τῶν ναυτιλλομένων. Τὸ τελετάριον τοῦτο εἶνε εἰνόνιον, λόγῳ τῆς φύσεως τῶν ἀντιμετωπιζομένων κινδύνων ἐπὸ τῶν ἀξιοματικῶν καὶ τῶν πληροφόρων μάτων. Ἐκφράζεται περιττοίς ἀμφιβολίαι, ἀν δὲ προσφερόμενοι εἰς τοὺς πλαισικήτας δροὶ διὰ τὰς ἐθνικὰς μεταφορὰς ἀποτελοῦν κανονικὴν ἀποζημίωσιν τῶν ἀναλαμβανομένων κινδύνων, ὑποδεικνύεται ἡ σοβαρότης τῶν καθεστερημένων ἐκ τοῦ ὑποχρεωτικοῦ συμμαχοῦ ἐλέγχου καὶ ἡ ἕξ-
ἄλλων ἀποσβέλτων αἵτινων, τῶν ὅποιοι ἀπαριθμοῦνται πολλαὶ περιπτώσεις καὶ ἐπενθυμίζεται ὁ ἄνεν προηγούμενον βαρὺς ἐφετεῖνος κειμών, δηστὶς ἐκφράσης πολλὰ πλοιαὶ αἰχμάλωτα τῶν πάγων καὶ τῆς τροικιμίας ἐπὶ δλοζήσους ἔβδομάδας.

Τὰ πραγματοποιουμένα ἀπὸ ἕνα ταχίδιον κέρδη — συνεχῆς τὰ
ἀρθρον — δύνανται εὐκόλως νῦν μετατραπεῖν εἰς ζημίας κατὰ τὸ ἐπό-

THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

**General Wharfingers, Stevedores
Coal Contractors, Water Suppliers
Shipping, Clearing & Transport Agents**

Manager Directors:
H. P. COSMAS
J. COSMAS
E. BODTKER
E. B. CREASY

P. O. Box 178

**Cables:
DESPATCHCO.**

μενον ταξιδίον. Πάντως, τὰ κέρδη αὐτά δὲν δύνανται ἐν οὐδεμαῷ περιπτώσει νῦν θεωρηθοῦν ὡς προκύψαντα ἐκ τῆς γενικῆς πορείας τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, διότι ἀπότελον καθαρῶς ζήτημα τύχης. Πρέπει ἀλλοι μὲν νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὄντων, διότι οἱ οὐδέτεροι πλοιουτήται δὲν τυγχάνουν τῆς αὐτῆς προστασίας ἐκ μέρους τῆς χώρας των, δῆσις τυγχάνουν οἱ συνάδελφοι των τῶν ἐμπολέμουν χωρῶν. Βάσει τῶν γεγονότων αὐτῶν, συνδια-
λούμενον μὲ τὰ πρόσθετα βάρον μᾶς ἦψηλῆς ἔθνης φορολογίας, καθι-
σταται προφανές, διό οὐδεμία ὑπάρχει περίπτωσις ἀναγνωρίσεως τῶν ἴ-
πτρεσιῶν καὶ τῆς καλῆς θελήσεως τῶν οὐδετέρων ἐφοπλιστῶν, προθύμων
νὰ διακινδύνευσον τὰς περιουσίας των, καθ' ἥν στιγμὴν θὰ συνέφερεν ίσως
ἀποκακῶς εἰς αὐτὸὺς νὰ μὴ ἐργάζονται. Ἀναμιστήτητον συνεπῶς ἀπο-
βάνει, διό την ἐπετυγχάνετο μια δεικτικότερα ἀντιληφτῆς τῆς καταστάσε-
ως, ἀν αἱ δυσκολίαι τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν ὑπελογίζοντο μὲ τὴν πραγ-
ματικὴν αὐτῶν σοβαρότητα καὶ ἔκτασιν.

‘Η ἀρωγὴ πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν

Εις τὸ δεῦτερον ἄρθρον γίνεται μνεία τῶν Ἀγγλικῶν ἐπιτάξεων καὶ τοῦ χαμηλοῦ κυβερνητικοῦ ναυπλούσιού, ἀνεπαρχοῦς ὅπως καὶ λιγή τὰς δαπάνας ἀντικαταστάσεως τῶν πλοίων ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ, ἵνα δεῖται δὲ εἰς τοὺς οὐδετέρους ἐφοπλιστάς, ὅτι ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνήσις δὲν θὰ δυνηθῇ μεταπολεμώς τὰ παρόντα τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἀποκήσῃ ἡ κώνιμα μακρινὰ ναυτικὴν διοικησίαν. Πρέπει συνεπῶς ν' ἀναμένεται ὃτιον οἰανδήποτε μορφὴν κάποια ἀριστὶ πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, ἡ οποία δὲν θὰ είναι δυνατὸν νὰ παρέλθῃ ἀπαραθήσιος ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας τῶν οὐδετέρων χωρῶν. Πρός ἀντιμετώπισιν της — συνεζητεῖ τὸ ἄρθρον — διεβίλουν οἱ οὐδετέροις ἐφοπλισταῖς νὰ διαμφιλάζουν τὰ ἔπειτα ἐργασίας των προσχόρημάν σημειούνται κέρδη. Τοῦτο βεβαίως δὲν είναι καθόλου εύκολον, δεδομένον, ὅτι αἱ κυβερνήσεις δύον τῶν χωρῶν προτίθενται νὰ λάβουν μέγια τημῆνα τῶν ναυτιλιακῶν κερδῶν ὑπὸ μορφῆς φορολογίας, δύοτε τὸ μέλλον νὰ ἐναπομείνῃ εἰς τοῖς τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπόλοιπον δὲν θὰ είναι ἀρκετὸν πρὸς ἀντιμετώπισιν τὸν ἐπὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ προστατευτικοῦ κινδύνου. Η αἵτινς ἐξ ἀλλοιού παρομοίας ἀριστής ἀπὸ τὰς οὐδετέρας κυβερνήσεις θὰ είναι δισκολός, ἀφ' ἐνὸς μὲν λόγῳ ἀνεπαρχείας τῶν οἰκονομικῶν ἐξάστης χώρας περιθωρίων, ἀλλὰ καὶ διότι ἀφ' ἐτέρου ἡ τωτικὴ προσφυγῆς εἰς κρατικὴν ἐνίσχυσιν ἔρχεται εἰς ἀντίθεσιν πρὸς τὰς ἀντιλήψεις πολλῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες πιστεύουν ἀκόμη εἰς τὴν ἀρκήν τῆς ἑλευθερίας τοῦ ἡμετούριον καὶ τῶν μεταφρονῶν. Δὲν δύνανται ἀπίστην ἡ ἀγορασθεῖν καὶ νέα σάφρη, λόγῳ τοῦ κινδύνου τῆς φαγαδίας μεταπολεμικῆς τῶν ἴντομησεων.

‘Η κατάστασις ὅντες — καταλήγει τὸ ἄρρενον — κάθε ἄλλο εἶναι παρόσαφῆς καὶ οἱ πλοιοπτῆται θὰ χρειασθῇ νῦν καταβάλλουν ὅλην τὴν πεῖραν τῶν, διὰ νῦν συνεχίσουν τὴν ἐργασίαν των, παρασκούσθωντες ταῦτοςδόνως καὶ τὰς πιθανὰς μέλλοντικὰς ἔξειλεις·’ Ασφαλῶς δὲν εἶνε σήμερον διὰ τοὺς ἀσφαλίστας ὁ εγρυπούσας αἴών, οὔτε καὶ προβλέπεται τούτους διὰ τὸ μέλλον. ‘Η μόνη ἐλπὶς ἔγκειται εἰς τὸ διτί ή ἀξία τῆς «διεθνοῦς συνεργασίας» δὲν θὰ διαλäßῃ ἐν καιρῷ τῆς προσοχῆς ὅλων τῶν παραγόντων τῆς νωτικῆς βιομηχανίας. Διὰ τῆς συνεργασίας θὰ ἀμβλύνθων πολλὰ δυσχέραις, θὰ παρακαμφθῶν πολλά ἐμπόδια καὶ θὰ προληφθῇ κάθε σπατάλη γοήματος καὶ διασπορίητος.

‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Στο θερμό πρώτο της «τράγηπε»:

Κατά πληροφορίας ἐκ Νέας Υόρκης ή 'Ανωτάτη Ναυτική 'Επιτροπή τῶν 'Ηνομένων Πολιτειῶν μέλετῷ ἀπό τίνος τὴν σκοπιμότητα ἀνασυγχροτήσεως τοῦ 'Αμερικανικοῦ στόλου τῶν «τρόματα». Τὸ ζῆτημα τοῦτο ἀνέκυψε κατόπιν παραπόνων τῶν φορτωτῶν, ίδια δὲ τὸν ἔξαγωγέων γεωργικῶν πρόσιτων, ἀναφορικῶς μὲ τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τῶν ναυλῶν δι' ὑπεροντικούς μεταφορᾶς καὶ τὴν ἔλλειψιν προσφορᾶς σκαφῶν ἀπό τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν. Λέγεται ὅτι η «Ναυτική 'Επιτροπή» ἐπιδεικνύει σῆμερον διά τὴν κατηγορίαν τῶν «τρόματα» περισσότερα ενούναι καὶ ὅτι ἐνδέβηται ν' ἀναθεωρήσῃ τὰς παλαιότερας σκονεῖς της, καθ' ὃς οἰδάστησον ἀπόπειρα βελτιώσεως τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τῆς χώρας ^θ ἀπετέλει ἀναγορευσιμόν.

Δένει είσεται γνωστόν ποιά σκάρη θὰ χρησιμοποιηθοῦν, ἀν τελικῶς ή «Ναυτική Έπιτροπή» νομετήσῃ — διὰ τὴν πολεμικὴν τούλαγχον περιόδουν — τὸ εἰδος τοῦτο τῆς ἔργωσις, ή «Journal of Commerce» ὅμως, τῆς Νέας Υόρκης, ὑποτροφίζει τὴν δινατότητα ἀπασχολήσεως εἰς ἐτομάτι μεταφοράς ἐνίων ἐκ τῶν 113 παροπλισμένων πλοίων τοῦ κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Διάμετρος τῆς ισχυρότητος νομοθεσίας, παροπλισμένα σκάρη, ἡλικίας 20 ἑτῶν καὶ ἄνω, θεωροῦνται, ὡς ἀπατάλληλα δι' ἔργωσιαν ὑπὸ ὄμαλος περιόδους, ἐπιτρέπεται ὅμως νὰ χρησιμοποιηθοῦν.

θοῦν ἐν περιπτώσει πολέμου ἡ ἐπάγκτον ἀνάγκης τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἡμιπολίου. Ἐξ τῶν παρωπλίσμένων αὐτῶν πλοίων 20 μόνον, ἐπὶ τοῦ παρόντος, εἶναι ικανά, διποτεῖς θεοῦν ἀμέσως εἰς ὑπηρεσίαν.

Σημειωτέον ἐξ ἄλλου, δι τὴς Ναυτικῆς Ἐπιφορῆς ἔχει ἀκόμη εἰς τὴν διάθεσίν της ἀρκετά σκάφη, δύο δηλαδή ἀπειδόθησαν ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῶν πρὸς τὰς ἐπικινδύνους ζώνας τῶν Εὐφορπαῖδων τομέων, καθὼς καὶ ἀριθμόν τινα καινουργῶν πλοίων, διναμεύνων νάρ χρηματοποιοῦν.

Ύπερωκεάνια άεροπλανοφόρα

Η «Ανωτάτη Ναυτική Έπιτροπή» τῶν Ήνιομένων Πολιτειῶν προεξήγουσε διὰ τὴν Τηνίαν διαγνώνισμὸν καὶ ἔζητησε προσφορὰς ἐκ μερῶν τῶν ἀρχαιοκανικῶν ναυτηργείων, διὰ τὴν κατασκευὴν δύο πολὺτελῶν ὑπερφορῶν· ανίσιων, προσφερόμενῶν τὴν ἔξυπηρτεστίουν τὴν ταξείδην γραμμῆν· Αγίου Φεστιγίους — «Ἄπο Ανατολῆς». Τὰ ἐν λόγῳ στάθμην δὲ εἶναι τὰ μεγαλύτερα ἐξ ὄσιν πατεσκενάσθησαν μέχρι τοῦδε εἰς ἀμρογιανικὸν ναυτηργεῖον καὶ ὅταν δύνανται, ἐν περιπτώσει πολέμου, νῦν μεταποιηστὲν εὐχερῶς εἰς ἀεροπλανοφόρα. Παρομοίᾳ κατασκευὴ εἰς οὐδρίμιαν ἄλλην χώραν ἀνέλικθη. Τὰ ἐν προσκεψέντω σχέδια κατητίσθησαν ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς τῆς «Ναυτικῆς Έπιτροπῆς», ἡ δὲ πρόβλεψις τῆς μεταποτητοῦσοδόλως μειωνεῖ τὰς ἐνκολατὰς, τὴν παλατέειναν καὶ τὴν ἀσφάλειαν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἑπτατάσ. «Ἐργαστὸν τῶν δύο νέων ὑπερκειμανίων δὲ ἔχῃ διαστάσεις ὅλικου μῆκονς 759 ποδῶν, πλάτους 98.2 ποδῶν εἰς τὴν ίσαλον γραμμῆν καὶ ἔκτοπισμα 35.000 τόννων γκρός, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 24 μίλιον. Θὰ διαβέτῃ διαμερίσματα διὰ 1000 ἑπτάτας καὶ διὰ πλήρωμα 500 ἀνδρῶν καὶ χῶρον 535.000 κ. π. διὰ φρεστὸν εἰς δέματα. Ἐσχεδίασθησαν μὲ πρόδημον ἑπτακινή καὶ πρόδημον καταδρομοῦ, ὃν φέρουν δὲ πέντε χαλύβδηνα καταστρόματα, πέραν τοῦ ἥλιασον τοιούτων καὶ τοῦ καταστρόματος τῶν σωτισίων λέμβων.

Ἐστωφειρῶς ἔκαστον πλοίον θὰ διαρηγται εἰς 14 ἑγκάρσους ὑδατοστεγή διαιρεῖσματα, τὰ δύοια πάλιν θὰ ὑποδιαιρεθοῦν μὲ πολὺνάριθμα ὑδατοστεγή καὶ αὐτά διαιροῦσματα, ἔξαρσαλίζομένους τοινοτρόπως ὥρηλος βαθμὸν ἀσφαλείας ἐν περιπτώσει συγχρονεώς. Ή διὰ δύο ἑλίκων πρόσων θὰ παρέχεται ἀπό στροβίλους τριπλῆς ἐπιτονόσεως, οἱ δὲ στροβίλοι καὶ λέβιτες ἔκάστου τῶν δύο μηχανοστασίων θὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς διαιρεῖσματα τελείως ἀνεξάρτητα ἀλλήλων, ὅπερ εἰς περιπτώσει φίγματος τῶν ἴνφαλλον πά μη ἀπειλοῦνται ἀμφότερα τὰ μηχανοστάτα μὲ τὸν κίνδυνον κατακλύσεως.

Μεγ. Βρεταννία

Τὸ Κράτος καὶ ἡ ναυτιλία

Έξ αριθμητικών μας έπειτα σε ποσό τον έγγατικον βουλευτού κ. Shinnwell περί της ανάγκης, όπως ληφθείν δραστικότερα μέτρα διά την ανάτυχην τον ναυπηγήσεων έμπορικων πλοίων εν 'Αγγλίᾳ και όπως προστατευθή απότελεσματικότερον ή ναυτική βιωματικία, τόσον κατά την διάρκειαν τον πολέμου, όσον — ίδιας — και κατά την μεταπολεμή περίσσον, ενώ την εξωτικάν δύναμης της Ναυτιλίας σε όλην την Τζίλιουργά να έκθεση είς την Βούλην τῶν Κοινοτήτων τάξινθεντικάς αντιλήψεις και προθέσεις ἐπί τῶν ἀπασχολούντων τὸν Βρετανικὸν ἑφοπλισμὸν γενικοτέρων ζητημάτων. Κατά τὰς ὑποψηκάς ἀνασονώσεται, τὸ «Board of Trade» είχε διακανονίσει πρὸ τῆς κηρύξεως τῶν πολέμων τὰ τῆς κατανομῆς τῆς ἔργασίας εἰς τὰ ναυπηγεῖα διά την περίπτωσιν τοῦ «πρώτου πολεμικοῦ ἔτους». Τὸ σχέδιον ἐτέθη εἰς ἔργασιν, μὲ τινας τροποποιήσεις, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐχθροπραξιῶν καὶ ισχὺος τοῦ Φεβρουαρίου, δόπται αἱ ναυπηγήσεις τῶν ἡμιοπικῶν σκαφῶν ἐτέθησαν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ Ναυαρχείου, ἐνῷ εἰς τὴν ἀρμόδιοτηταν τοῦ ὑπονοματίου Ναυτιλίας παρέμειναν δὲ ἔλεγχος τοῦ τέλου τῶν διαβιβαζομένων παραγγελιῶν καὶ οἵ ἔργασιν τοῦ «σχέδιου» παροχῆς δανείων καὶ ἀμοιῶν διά την προώθησιν τῶν ναυπηγήσεων. Τὸ ἐν λόγῳ «σχέδιον» είχε, ὡς γνωστόν, ὑποβληθῆ ὑπὸ τοῦ «Board of Trade» τῶν Μάρτιον π. ξ. εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων, παρ' οὓς καὶ ἐνεψηθῆ ἔκτοτε δὲ ἔχοντας παραγγελίαν, βάσει αὐτοῦ, δάνεια συνολικοῦ ποσοῦ 4.750.000 λιρῶν διά τὴν ναυπηγήσεων 55 πλοίων.

Αἱ ἐπιτάξεις τῶν πλοίων
Ἐβεβαίωσεν εἶτα τὴν Βούλὴν ὁ σέργος Τζῆλουνος, διὶς ἐμελέτησεν ἐπι-
σταμένως τὴν ἐπίδρασιν τοῦ πολέμου ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ «σχεδίου» τῶν α-

A. ΣΓΟΥΡΩΦ & Σ^{IA}

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩΝ 1914 ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.
Τηλ. Διεύθ. ΑΡΣΓΟΥΡΩΦ· ΑΘήνας Τηλ. αρ. 30696-30697-30698

Υποκαταστήματα: ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39
ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Αγ. Μηνᾶ 7
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: Eις τὰς κυριωτέρας πόλεις τῆς Ελλάδος

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ, ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΖΩΗΣ κλπ.

Ειδικότης είς άσφαλίσεις κατὰ κινδύνων
μεταφορῶν διὰ θαλάσσης, ἔηρᾶς καὶ ἀέρος.

Καλύπτονται οι ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ἐπὶ ἐμπορευμάτων,
ναῦλων, σκαφῶν πλοίων, κλπ. ὑπὸ τοὺς εὔνοϊκωτέρους ὅρους;

TELEPHONES: 36939

**TELEGRAMS
ACUTE, HULL**

E.E.SHARP & SONS, LTD
158/9 HIGH STREET | HULL, YORKS.
ALSO, 28 BISHOP LANE | ENGLAND

ΜΑΝΙΛΑΣ
ΣΥΡΜΑΤΙΝΑ

ΣΧΟΙΝΙΑ
ΜΑΡΚΑΣ "ABUS.."

ΑΛΙΑΒΡΟΧΑ, ΑΠΟΔΙΟΝΤΑ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΝ ΧΡΗΣΙΝ.
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΙΑΙΚΑ ΜΑΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ
ΠΡΟΜΗΘΟΥΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΣ ΑΤ)ΚΑΣ
ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΝΑΥΑΡΧΕΙΑ.

ΕΚΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ - ΤΠΡΟΣΔΕΤΗΡΕΣ - ΡΥΜΟΥΛΚΙΑ

μοιδόν διὰ τὰς ἑπτάζεις καὶ ἥπτεν, διὰ συντόμως θὰ ἡδύνατο νὰ συζήτησῃ μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου. Εἰχε πιστεύθη αρχικῶς — εἶπεν — διὰ τὸ πλοιοπήται τὰ ζητήματα τὸ πλεῖστον τῶν ἔπειτας τὰς ἐργασίας ἀπασχόλησεως τῶν σκαφῶν τοῖν καὶ νὰ ὑποβάλλουν ἀπόλως τὰ ναυλοσύμφωνά των πρὸς ἔγκρισιν. Ἐν τούτοις ἐγένετο ταχέως ἀντιληπτόν, διὰ τὸ ἐν λόγῳ σύστημα δὲν θὰ ἔξοφλιται τὸν ἔπειτας ἀπασχόλησεων ἀριθμὸν πλοίων εἰς τὰ διάφορα κέντρα φορτώσεων. Ἐδέσσει συνεπῶς νὰ ληφθοῦν δραστικά κυβερνητικά μέτρα καὶ θὰ ἔπειται νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ πλοιοπήται, διὰ τὴν μάτισσα των πρὸς χορήγησην ἀδείας ταξίδιου δὲν θὰ ἐλαμβάνετον ὑπὲρ, ἐφόσον δὲν θὰ εναύλωνται τὰ πλοῖα τῶν διὰ μίαν συγκεκριμένην ἐργασίαν. Ἐντὸς μαρκῶν χρόνων — προσέθηκεν — διλόκλητος ὁ Ἀγγλικὸς στόλος τῶν «τράμπες» θὰ ἔργαζεται ὑπὲρ τὸν κυβερνητικὸν ἔλεγχον.

Η ὄντικατάστασις τῶν ἀπωλειῶν

Ἀναφερόμενος εἰς τὸ ζητῆμα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν βυθίζομένων πλοίων, ὁ σέρ Τζίλμουρ, παρετίθησεν διὰ τὴν ναυτικήν βιομηχανίαν θὰ ἀντιτεύξει ἐνδεχομένως σοβαρὰς δισοχερείας μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου. Εἶμαι εὐτυχής — εἶπε — δινάμενος νὰ τούσιον, διὰ τὴν προτομήν σπουδαιότατής ἐργασίας ἀναφοράς μὲν τὴν ἀποξημάτων τῶν ἐπιτάκτων πλοίων καὶ τὴν ἐπτόντων «σαχεδίων» ἀντικαταστάσεως τῶν βυθίζομένων ἐπ πολεμικῶν κινδύνων σκαφῶν. Τὸ τελευταῖον αὐτὸν «σαχεδίον» εὑρίσκεται ἡδη εἰς ίκανοποιητικὸν σημεῖον καὶ βασίζεται εἰς τὴν καταβολὴν μᾶς ἀποξημάτων τοῖς μετρητοῖς, Ισης πρὸς τὸ ποσὸν τῆς προπολεμικῆς ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου δι' ἐδίκην ἀπώλειαν καὶ μᾶς προσθέτων τοιαύτης ἐπὶ τῆς διαφορᾶς τῆς ἀξίας. Τὸ ποσὸν τῆς προσθέτων ταύτης ἀμοιβῆς θὰ καθορίζεται παρότι εἰδικοῦ δικαστήριου καὶ θὰ κρατήσει εἰς δεσμευμένον λογαριασμὸν, μέχρις δὲν ὁ ἐνδιαφερόμενος ἐφοπλιστής διαβιβάσῃ παραγγελίαν διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἐπ πολεμικῶν κινδύνων ἀπόλεσθέντος σκάφων του. Τὴν ἐν λόγῳ παραγγελίαν δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ ὁ ἐφοπλιστής ἐντὸς χρονικῆς περιόδου πέντε ἔως ἔπειτα ἐπόν πετρά τὸν πολέμου.

Αἱ ναυλώσεις οὐδέτερων πλοίων

Ἀναφερόμενος είτε εἰς τὴν ἀπασχόλησην ξένων πλοίων, ὁ σέρ Τζίλμουρ, ἀνενόωσεν διὰ τὴν Ἀγγλικὴν κυβερνητικὴν διαβεβαώσεις ἐκ μέρους οὐδέτερων ἐμπορικῶν στόλων διὰ τὴν παραχώρησην σκαφῶν, ἐπίστενε δὲ διὰ αἱ μέχρι τοῦδε κλεισθεῖσαι συμφωνίαν ήσαν λογικά διὰ τὰ ἀμοιβαία συμφέροντα τῶν συμβαλλομένων. Οἱ ναυλοὶ — εἶπεν — ήσαν, πράγματα, μεγαλύτεροι διὰ τὰ οὐδέτερα πλοία, παρὰ διὰ τὰ Ἀγγλικά, τοῦτο διότι ήταν ἀνάπτυξις.

«Εἰς τὰς ναυλώσεις οὐδέτερων σκαφῶν — παρετίθησεν ὁ σέρ Τζίλμουρ — εὑρίσκομενα ἐν συναγωνισμῷ εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν. Η ζήτησις «τράμπες» φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων ἡτο ζωηροτάτη ἀνά τὸν Κόσμον καὶ δὲν θὸνάμενα νὰ ἔξασφαλισμενοι χωρητικότητα, παρὰ μόνον ἦν εἰμεῖα διατείμενον νὰ πληρώσωμεν τοὺς τρέχοντας εἰς τὴν ἐλεύθεραν ἀγορὰν ναύλους, οὔτενε εἰς μερικάς περιπτώσεις εἰχον αἰχνήθη κατὰ 600 ο.ο. Θὰ ἡτο ἀντίθετον — ἔξασφαλούθησε — πρὸς τὸ γενικότερον ἔθνος συμφέρονταν νὰ ἀνακοινωθοῦν οἱ δροὶ ωριμένης συμβάσεως. Πᾶς τις γνωρίζων τὴν ιστορίαν τῆς χόρας ταύτης θ' ἀντιλαμβάνεται, πόσον είναι ἀπαραίτητον νὰ ἔχουμεν ἴσχυραν, συγχρονισμένην καὶ καλῶς διευθυνομένην ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἐλπίζομεν δὲ ν' ἀποκαταστήσωμεν τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ἐργασίαν τῶν πλοίων μας, διαταρασσόμενος δὲ τὸ πόλεμος».

Ἡ μεταπολεμικὴ ἀρωγὴ

Τὸ προέχον ζητῆμα, ἐτόνισεν ἐν συνεχείᾳ ὁ σέρ Τζίλμουρ, εἶνε, νὰ κερδήθῃ ὁ πόλεμος. Σήμερον, δὲν δύναται κανεῖς νὰ προείπῃ ποῖα συνθῆκαν θὰ ἐπιτραπέσουν, ὅταν τερματισθῇ ἡ σύνθησις, καθὼς καὶ ἂν αἱ διδύμεναι ἀπὸ τοῦδε κυβερνητικὰ ὑποσχέσεις θὰ ἡτο ἐφικτόν νὰ ἐπτελεσθῶν. Τὸ μόνον σαφές καὶ δέσμων ἔγκειται εἰς τὸ διὰ τὴν θεωρεῖται ἀλλαγή.

THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις :

"ELPINCOAL.."

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
εἰς N. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,
Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.
KOPPERS POCOHONTAS

KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK
KOPPERS SLOPE

Πράκτορες: H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112-113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON Τηλ. ROYAL 4140

παραίτητος ἡ ὑπαρχεὶς ἐνὸς ναυτικοῦ προγράμματος, διὰ τὴν ἐν καιρῷ ἀνανυχόρησην τῆς Βρετανικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἀν δὲν ἐξερρηγνύετο ὁ πόλεμος, ἡ κυβερνητικής θὰ ἡτο πρόσθιμος νὰ ζητήσῃ κοινωνικήν ἔξυπιστην διάστασιν διὰ τὴν παροχὴν μᾶς οὐσιαστικῆς οἰκονομικῆς δοηθείας πρὸς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν. Πάντως, ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνητικής — κατέληξεν ὁ Υπουργός — εἶνε ἀποφασισμένη νὰ πράξῃ πᾶν τὸ δυνατὸν ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας, τόσον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συρράξεως, δοσον καὶ κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον.

Μία σκιαγραφία τοῦ «Queen Elizabeth»

Ἄπο τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου ἡ προσοχὴ ὅλου τοῦ Κόσμου ἔχει συγκεντρωθεὶς ἡμέρας γνώσης ἀπὸ τὸν διεξαγόμενον πόλεμον, εἰς τούτον ὥστε διάφορα ἄλλα σημαντικά γεγονότα καὶ ἀξιόλογοι τῶν εἰρηνικῶν ἔχοντας ἐκδηλώσεις καὶ πρόδοι νὰ τίθενται εἰς δευτερεύουσαν μήπον ἡ καὶ ἔντελλος νὰ ἀγνοοῦνται. Κάτι παρόμοιον συνέβη καὶ μὲ τὸ «Queen Elizabeth», τὸ μεγαλύτερον πλοίον τοῦ Κόσμου, χωρητικότητος 85.000 τόννων γραφός, τὸ διόπον ἡ σύρραξις εἴρε συμπλήρωμένον εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ ποταμοῦ Clyde. Εἰς ὅμαλος ἐπούλας ἡ παρεργάτως τοῦ πλιοτοῦ ἀντὸν κολοσσοῦ καὶ ἡ πραγματοποίηση τοῦ παρθενικοῦ ταξίδιον τοῦ θέματος ἀπέτελεν τὸ θέμα τῆς ἡμέρας, ἐνῷ ἡδη ἐγγύόθη μὲ ένα λακωνικὸν ἀνακοινωθὲν τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου.

Περὶ τοῦ «Queen Elizabeth», τῶν ἀξιόλογωτέρων καραβητριστικῶν τοῦ, τῆς ἐστορεικῆς ἀντοίσης διαφέσεως καὶ διακοσμήσεως καὶ τοῦ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ, ἐλάχιστα εἰναι γνωστά ἀπὸ τὰς ἐπάντοτε γενομένας, κατὰ τὴν πρόδοι τῆς ἐπ' αὐτῷ ἐργασίας, προπολεμικάς ἀνακούνοτες. Πλήρης περιγραφὴ τοῦ νέου σκάφους δὲν ἐδημοσιεύθη ἀκόμη, τὰ σύλλεγέντα διμος ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τέπων στοιχεία, παρέχοντας μίαν γενικὴν περὶ αὐτοῦ εἰδόνα. «Κάθε σύγχρονον ἀλάνερον εἰδίνειν» — γράφει ἡ «Journal of Commerce», τοῦ Λίβερπουλ — πρέπει νὰ ἔμφανεν κάποιαν ιδιαιτέρων αὔληην, ὡστε ἡ προτίμοις του ἀπὸ τοὺς ταξιδιώτας νὰ είναι ἀπόρροια τῆς φήμης του καὶ οὐχὶ συνέπεια ἀνάγκης. Τοιουτούφωνος ἐκαστον πλοίου δημιουργεῖται ιδίον χαρακτήρα. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς τὸ «Queen Elizabeth» δὲν ἀπέτελεσεν ἔξαιρεσιν τοῦ κανόνος, δινατά δὲ νὰ λεχθῇ, διὰ τὸ σχεδιαστικὸν τὸν ἐπένδυσον τοῦ σκοποῦ των καὶ ἐδημούργησαν ἔνα δυνάμενον μὴ θεωρηθῆναι ως «ἀδελφόν» τοῦ «Queen Mary», παρὰ μόνον ὡς πρὸς τὸ παραπλήσιον μέγεθος. Ἡ ἐστορεικὴ διαφύσησις τῶν δύο πλωτῶν κολοσσῶν παρουσιάζει καταφανεῖς ἀντιθέσεις.

Χαρακτηριστικά τίνες διαφοροί

Ἐξωτερικῶς τὸ νέον πλοίον ἔχει διαφορετικὴν δύνην, διότι φέρει δύο μόνον καπνοδόχους. Τὸ καραβητριστικὸν ἀντὸν ἐπετεύχθη, χάρις εἰς τὴν πείσιον τοῦ ἀφιμοῦ τῶν λεβήτων. Πρόγιατι ἐπὶ τὸν «Queen Elizabeth» ἐγκατεστάθησαν μέβητες σημαντικῶς τηνίζεμένης παραγωγῆς ίκανότητος, περιορισθέντος οὕτω τοῦ ἀφιμοῦ τον εἰς τὸ ήμισυ, ἔναντι τοῦ ἀφιμοῦ τῶν λεβήτων τοῦ «Queen Mary». Διὰ τῆς μειώσεως ταύτης ἔχουνον μὴ διατείνειν ικανός χῶρος ἐπ' ὀψελεῖς τῶν κοινοζούστων αἰθουσῶν τῶν κυριών ἐπιβατηγῶν καταστρωμάτων, διότις ἐν ἐναντίᾳ περιπόλου διηγείται ἀπὸ τὴν τρίτην καπνοδόχον, ἐπιπροσθέτως δὲ δημιουρλήθη ἡ ἔξασφαλούσας εὐρυτάτην ἐλεύθερον χώρον εἰς τὰ ἀνότατα τμήματα τῶν ἐπεργατασκευμάτων τοῦ πλοίου.

Άλλα σοβαρὰ δειλιότητες, ως πρὸς τὸν χῶρον τῶν καταστρωμάτων, διεβίλουνται εἰς τὴν ἀπονίσιαν τῶν καλώδιων τῶν καπνοδόχων. Αὗται ἐπονεθεῖσαν τόσον στερεά, ὡστε νὰ μὴ διατρέχουν κανένα κίνδυνον καὶ ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας γωνίας κλινωνομοῖ τοὺς πλοίου, δλ. δὲ τὰ καλώδια, ὑποστηρίγματα, σωληνώσεις κλπ. ἔξασφηματα εἰναι ἀθέατα διότι ἐπονεθεῖσαν εἰς τὴν ἐσωτερικὸν τῆς βάσεως τῶν καπνοδόχων. «Ολαὶ ἐπίστις τὰ ἔξασφηματα τοῦ ἀφιμοῦ, περιλαμβάνοντα καὶ ἀριτον σύστημα φύσεως τοῦ ἀφιμοῦ τῶν ἐσωτερικῶν διαιρεσιμάτων, ἔγκατεστάθησαν κατὰ τὸν πρακτικότερον τρόπον καὶ ἐμφανίζονται μὲν ἀξιόλογον κανονομάτιον, διότι εἰναι ἀπλῆλαγμένα τῶν «ἀνεμιστήρων» τοῦ κοινοῦ παραδεργμάτων τέπων. Αὐτοὶ καὶ αὗτοὶ οἱ ἀγωγοὶ διὰ τὸν

EMM. P. YANNOULATOS & CO.

Established in China in 1907

Shipowners, Agents, Brokers for Chartering & Insurance. Far Eastern Merchants, Bunkering Contractors.

M.M. Building, SHANGHAI

General Managers :

CHINA HELLENIC LINES, Limited.

(Registered under the Companies Ordinances, Hongkong.) SHANGHAI

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE COMMERCE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORTS D'EXTREME ORIENT, S.R.L.—SHANGHAI

AGENCIES THROUGHOUT THE FAR EAST.

Telephone 841982, 5 Lines

P.O.Box No. 1846

Cables: «YANNOULATOS»

ἀερισμὸν τοῦ λεβητοστασίου καὶ τοῦ μηχανοστασίου εἶναι ἐντελῶς ἀθέ-
ατοι. Διά τῆς διαρροήσεως ταῦτης ἀπῆλαγησαν τὰ καταστρώματα
καὶ ὑπεροχασεύνασματα ἀπό ὅλα τὰ σιναφὴ ἐμπόδια, ποὺ ὑφίστανται
ἐπὶ τοῦ «Queen Mary».

Αἱ ἀεροδυναμικαὶ γραμμαὶ

Είς τὸ πρωφαῖον ἄχρον ἐτροποιήθη τὸ σχῆμα τοῦ ποδοστήματος, καταστὰν περισσότερον ἐπικλινές, διὰ ν' ἀποφευχθῇ τὸ κῆμα, ποὺ δημιουργεῖται ὑπὸ τοῦ «Queen Mary», ὅταν τὸ σχάζος πλέν μὲ μεγάλην ταχύτητα, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ λειτουργῇ ὅμαλῶς ἡ τρίτη ἀγκυρα, μὲ τὴν ὥποιαν ἐφοδιάσθη τὸ πλοῖον. Εἴτερα σοβαρὰ τροποποιήσις τοῦ πρωφαίου ἄχρον τοῦ «Queen Elizabeth» ἔγκειται εἰς τὴν ἀπονοίαν τοῦ «well deck» πρὸ τῆς γεφύρας. Τὸ πρόστεγον ἀποτελεῖ συνεχὴ γραμμὴ μὲ τὸ πρωφαῖον ἄχρον τῶν ὑπερώτασσευῶν. Εἰς τὴν «γέφυραν ναυαπτίλοιας», ἀντίθετως, ἐλάχιστοι τροποποιήσεις ἔγενοντο, ή δὲ γενικὴ ἐξωτερικὴ ἐμφάνισις αὐτῆς ἐξ ἀμφοτέρουν τῶν πλευρῶν, ἀποτελεῖ ἐπανάληψιν τῶν γραμμῶν τῆς ἀντιστοίχου γεφύρας τοῦ «Queen Mary».

Είτε τὸ πρωτινῶν ἄχρον αἱ ἑτέρους, δύναται ὁ τεχνικὸς ν' ἀντιληφθῆ μίαν πλέον ἔκδηλον τροποποίησιν εἰς τὸ σχῆμα τῶν δύο σκαφῶν. Τὸ «Queen Elizabeth» ἔχει μήκος 1029 ποδῶν, ἀντὶ τῶν 1018 τοῦ «Queen Mary», τὸ πρόσθετον δὲ τοῦτο μήκος ἐπέτρεψε βελτίωσιν τοῦ σχήματος τοῦ πρωτινῶν ἄχρον, μὲν θετικὴν πρόσβλεψιν αὐθίστεος τῆς ταχύτητος, δταν τὸ πλοίον θ' ἀναπτύσσῃ τὴν ἰδίαν μὲ τὸ «Queen Mary» ἴπποδύναμον. Ἐτέρᾳ σοφαρᾷ τροποποίησις εὑρίσκεται εἰς τὸ σχῆμα τῶν ὑπεροχασκενασμάτων τοῦ πρωτινῶν ἄχρον. Διεργομένησαν ταῦτα εἰς καμηλότερον ὑψος καὶ καταλήγοντα εἰς κυκλώπιον σχῆμα, ἐπιτυγχανομένης τοιουτοτρόπως τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς ἀεροδυναμικῆς μορφῆς.

Ἐναντίον τοῦ ἀεροδρομικοῦ σχήματος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων τῶν πλοίον, καθὼς καὶ ὑπέρ αὐτῶν, πολλὰ ἔχουν μέχρι σήμερον ἀναπτυχθῆ ἐπιχειρήματα, πρότερον ὅμως νά ληφθῇ ὑπὲρ ὅψη, ὅτι εἰς ἓν πλωτὸν ὅγκον, ὃς εἶναι τὸ *Queen Elizabeth* παρατηροῦντα μεγάλα μετακίνησις ἐκποτζούμενόν ἀρρός, ἀκόμη καὶ δια τοῦ σκάφους πλέγε μὲ τὴν συνήθη ὑπηρεσιακὴν των ταξέντητα. Προφανές συνεπός καθίσταται, ὅτι ἐπρεπε τὰ μελετηθῆ προσεκτικῶς τὸ σχῆμα τοῦ πρινιανοῦ ἄρχον, ὃπος τὸν ἀποφευχθῆ ἡ παρακολούθησις τοῦ σκάφους ἐπὶ μεγάλων κενῶν ἀρρός, ἀτίνα ἐν τῷ πραγματικότητι σημάνοντα ἀπόλειαν διηγάμεως.

Τενίκως, όλα αι τροποποιήσεις εις τό σχήμα τού σκάφους, έπιμηκυναντι τῆς πρώθε, προσθίκω εις τά ιπτεροπατασκενάδαμα κιλ., προεξάλεσαν αιξησιν τοῦ μεγέθους εις 85.000 τόννων γκρός, έναντι 81.235 τόννων τοῦ «Queen Mary».

Τὸ σύστημα προώσεως

"Οσον ἀφορᾷ τὴν πρώτων, αἱ μηχαναὶ τοῦ σκάφους, ἐγκατασταθεῖσαι εἰς δύο χωριστὰ μηχανοστάσια, είναι — γενικῶς — τοῦ αὐτοῦ συστήματος μὲ τὰς μηχανάς τοῦ «Queen Mary» καὶ ἀπότελονται ἀπό τέσσαρα ἀνεξάρτητα συγχροτήματα ἀποστροφούλων μετά μειονήρος στροφοφόν. Οἱ ἀπότελοντες ἔκαστον συγχροτήματα στροβίλοι είναι συνδεδεμένοι μὲ τοὺς ἄξονας τῶν τεσσάρων ἑλίκων. Οἱ ἄξονες τῶν δύο ἔξωτερικῶν ἑλίκων διέρχονται διὰ τοῦ πρωτανίου μηχανοστάσιον, ἔκαστη δὲ μηχανὴ είναι ἐφωδιασμένη μὲ ἴδιον συγχροτήματα ἡλεκτροκινήτων βοηθητικῶν μηχανημάτων.

Ἡ ἔξοδος ἐκ τοῦ ποταμοῦ

Θ' ἀναφέρουμεν ἐπ' εὐημαρίᾳ καὶ διάγα τινά, ἀναφορικῶς μὲ τὴν κάθιδον τοῦ κολοσσαίου στάψους ἐκ τῶν ναυαπηγείων πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, μέσῳ τοῦ ποταμοῦ Clyde. Ἡ διαδρομὴ αὕτη, λαμβανομένων ὑπὸ ὑψών τῶν στενῶν διαώλων καὶ τῶν ἀβάθων σημείων τοῦ ποταμοῦ, δὲν ἦτο ἐστερημένη κινδύνουν δι' ἓνα σκάφος τοῦ μεγέθους τοῦ «Queen Elizabeth». Ὁταν τὴν 24ην Μαρτίου 1936, ἐξετέλεσε τὸ ἴδιον ταξίδιον καθόδου ἀπὸ τὸ Clydebank εἰς τὸ Γροῦντον τὸ ὑπεροχεάνιον «Queen Mary» ἀντιμετώπισε πολλάς δυσχερείας, παρέμεινε δὲ καὶ ἐπὶ τινὰ λεπτά ἐν προσωπάξει εἰς ἀβαθή θέσιν. Αἱ δυσχέρειαι ἤσαν ἡδη ἀρόμη μεγαλύτερα, δεδομένου ὅτι τὸ «Queen Elizabeth» ἦτο τὸ ἐπιμικρότερον, πλατύτερον καὶ ταχύτερον πλοῖον, ἐξ ὥστων ποτὲ ἐξετέλεσαν τὴν διαδρομὴν ταύτην.

Πράγματι, άρκετά έσημειώθησαν έπεισόδια, απίνα δωρεά δὲν προσέλαβον τὴν μορφὴν ἀτυχημάτων, χάρις εἰς τὴν δεξιοτεχνίαν καὶ τὴν φυγραιμίαν τῶν πλοηγῶν. Ή κρισιμωτέρα λ. χ. στιγμὴ διὰ τὸ «Queen Mary» ἐπήρεξεν, ὅταν τὸ σκάφος, παρὰ τὰς προσπαθείας τῶν μηχανῶν του καὶ τῶν συνοδεύντων αὐτὸν γιονολέκων, ὠλίσθησεν ἔγκαρδοίς της κοιτής τοῦ ποταμοῦ παρὰ τὸν φάρον Dalmuir. Εἰς τὴν θέσιν ἐκείνην κατέπιετο τοῦ ποταμοῦ παρέμεινε τὸ «Queen Mary» ἐπὶ 13' λεπτά τῆς ώρας, μέχρις ὅτου ἡλευθερώθη ἡ πρόμνα του, χάρις εἰς τὴν ἐντατικὴν προσπάθειαν 13' ισχυρῶν γιονολέκων.

Παρομία περιπέτεια είς τὴν ιδίαν θέσιν συνέβη ἥδη μὲ τὸ «Queen Elizabeth», φαίνεται δὲ ὅτι τὸ σκάφος παρέμεινεν ἐξεὶ περὶ τὰ 40' λεπτά τῆς ὥρας, ὡς ὅτου ὅπτῳ ψημουλάκῳ ἐπέτυχαν νὰ τὸ ἐλενθερώσουν καὶ τὸ ἐπαναγέρουν εἰς τὴν εὐθείαν διὰ μέσου τοῦ ποταμοῦ πορείαν. Ἐν συνεχείᾳ τὸ ἐπιληπτικὸν σκάφος δηγήθε πραδέων τὸ ἐπόλιον τημά τοῦ ποταμοῦ καὶ ἡγινοθόλησε παρὰ τὰς ἔκβολάς, ὅπου παρόλον τὰς σωσιδίους λέμβους καὶ ἀνεψιδιάσθη μὲ ὑδωρ καὶ καύσιμον ὑλὴρ διὰ τὸ πρότον πρῶτος τὴν Νέαν Ὑδρίην ταξιδίον τοῦ. Ὁ διάπλους τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ὃς είνε γνωστόν, ἐπραγματοποιήθη ἀνεν οὐδενός ἀπενταῖον, ἀλλὰ με πολλὴν θραδύτητα, διότι τὸ σκάφος δὲν εἶχεν ἔτειλεσι ἐπισκήνως δοκιμάσεις τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος, τὸ δὲ πρότον ταξιδίον παρέσθη τὴν εὐκάριαν εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας τεχνικοὺς νὰ προσοῦν εἰς χρονισμοὺς παρατηροῖσεις, ὅσον ἀφορᾶ τὸν χειρισμὸν τοῦ πλοίου καὶ τὴν λειτοργίαν τῶν μηχανῶν τοῦ.

Αἱ δαπάναι παροπλισμοῦ

Ο κατάπλους τοῦ «Queen Elizabeth» είς τὴν Νέαν Ύόρκην καὶ ἡ δῆλωσις παραμονῆς τοῦ μέχρι πέρατος τοῦ πολέμου ἡ μέχρι νεοτέρας τινὸς διαταγῆς τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου, ἔδωκε λαβὴν εἰς ὑπολογισμοὺς τῶν ἀπατηθησανέντων δαπανῶν συντηρήσεως καὶ παροπλισμοῦ τοῦ. Εἰς διάλεξιν τοῦ τοῦ, G. Gaede, διδέσσαν πόλι καιρῷ εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ἑταρίαν «Ναυτικῶν Ἀρχετετόνων καὶ Μηχανικῶν» εἶχεν ὑπολογισθῆ ἵπο τοῦ ὅμιλτον ἡ ἴανοτήτη τοῦ «Queen Mary» δι᾽ ἀπόδοσιν κερδῶν 2.000.000 λιρῶν ἐτησίως. Τὸ καθαρὸν πέρδος ὑπελογίζετο εἰς 650.000 λιρῶν, χωρὶς ὅμως νά ληφθοῦν ὑπὲρ δύον αἱ δαπάναι παροπλισμοῦ καὶ ἀποσβέσεως. Εἴη ὑποτιθεμένης ἄξιας 7.000.000 λιρῶν, ἡ ἑτησία ἀπόσθεσις πρὸς 5 ὥρα ἀπήτει πρόβλεψιν 350.000 λιρῶν, ὅμοι δὲ μὲ ἄξιαν 6.000.000 λιρῶν διὰ τοῦ «Queen Elizabeth», τὸ σχετικὸν κονδύλιον διὰ τὰ δύο σκάφη ἀνεβιβάζετο εἰς 650.000 λιρῶν, ἦτοι 54.000 λιρῶν μηνιαίως.

Τό ένοπλιον ἀποβάθμαρας είς τὴν Νέαν 'Υδρογην ὑπελογίσθη ὑπὸ τοῦ κ. Gaede εἰς 189.000 δολαρίων (37.000 λιρῶν) ἀντιστοιχοῦν μὲν πρόσθετον δι' ἀμφιτέρα τὰ ὑπεροικεάναια δαπάνην — ἐλλείψην εἰδίκης συμφωνίας — εἰς 6300 λιρῶν μηνιαίων. 'Ἐπ' πλέον, δέ, ἀσφάλιστρα λιμενούς, φορτισμών, θέρμανσιν, ἐνοίκιον, παραγωγὴν δινάμειος καὶ συντηρησιοῖς, προσείσθετον ὡς κ. Gaede ποσὸν 8000 λιρῶν ἐπησιώς, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀνάλογιαν του τοπίου Μαργύ. 'Ἡ πρόσθετος τὸν ἀντότερον κονδυλίον ἀποδίδει ἔνα σύνολον δαπάνης 60.000 λιρῶν μηνιαίων διὰ τὰ δύο πλοῖα, μὴ λαμβανομένιον ὑπὸ δημιουρῶν ἀσφαλιστρων, μισθῶν κλπ.

·Ο διάπλους τοῦ Ἀτλαντικοῦ

Ο πρόδροφος της «Κιούναρ - Οβάϊτ Στάφ» sir Percy Bates όμως δεν κατά τό γείμα τό δοθὲν μετά τήν έποσιαν συνέλευσιν τοῦ «Ινστιτούτου τῶν ναυτικῶν μηχανικῶν» ἀπεκάλυψε συζητήσεις τινὰς διεξαγθείσεις, καθ' ὃν χρόνον προητομάζετο ὁ δάπλονος τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ύπο τοῦ «Queen Elizabeth». Συνεβούλευθν τοὺς τεχνικοὺς συνεργάτας μου εἰς τὸ Λίβερπούλ. — εἶπεν ὁ σέρ Bates — περὶ τῶν ἐνδεχομένων ἀποδημιῶν τοῦ ταξιδίου καὶ ἡρότησα τὸν ἐπιθεωρητὴν - μηχανικὸν κ. Austin;

— "Αν ἀποφασισθῇ τελικῶς ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ταξιδίου καὶ χρειασθῇ νῦν παραβάσιμον τὸ συμβόλαιον μὲν τὰ νωνηγεῖα, ἐφόσον θὰ διατάξομεν τὸν πλοῦν ὑπέρ τον Βάροιν Ἀτλαντικὸν χωρίς νὰ ἔχῃ ἐκτελέσει τὸ σκάφος τὰς δοκιμάς του, ποιάς ταγχύτες νομίζετε, ὅτι δύνασθε νὰ καθύσετε εἰς περιπτώσεις γινόμενων τούτων πλούτων;

¹⁰ Ο ριτορικός Austin άποντας σε: «Υποθέτω πως τὰ 25 μῆνα

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE Co. LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΝ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

МЕТАФОРЫ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o. LTD

EXCHANGE CHAMBERS
24, ST. MARY AXE
LONDON E.C. 3.

Παρενέβη τότε έτερος ήταν των συναδέλφων του κ. Bates και ήρθε της τόν κ. Austin τι θα ξέπει τα κατά το ταξίδιον, αν Γερμανικὸν υποβρύχιον ένεφανίζετο και ήπειλει τὸν πλωτὸν κολοσσόν.

— Τὸ «Queen Elizabeth» — ἀπήντησεν δὲ κ. Austin — θ' ἀνέπτυσε τὸ ταξίδιον οὐχὶ πολὺ ἀνωτέρα τῶν 32 μαλίων.

Η ἀπόλυτος ἐμπιστοσύνη τῶν κατασκευαστῶν τοῦ σκάφους καὶ ἔκεινον, ὅτινες θὰ τὸ ὄδηγον — παρετήψειν ὁ σὲ κ. Bates — ὡς πρὸς τὴν ἴκανοποιητικὴν λειτουργίαν καὶ ἀπόδοσιν τῶν μηχανῶν τοῦ, ἀπετέλει πράγματι, ἔνα ἐκ τῶν καλυτέρων πιστοποιητικῶν «ἀρίστης ἑπτηροῖς», ἐξ ὧν ποτὲ ποτέ.

Τὰ πρόσθετα σωσίβια μέσα

Ἀνενοικόθησαν πρὸ τοῦ νέου ἀλλαγούμενος τοῦ νέου «Κανονισμοῦ 1940» περὶ τῶν προσθέτων ναναγοσωστικῶν μέσων, διὰ τῶν ὅποιων πρέπει, εἰς συμπλήρωμα τοῦ προϋπάρχοντος σχετικοῦ Κανονισμοῦ τοῦ 1938, νὰ ἐφοδιασθῶν τὸν Ἀγγλικὸν πλοῖο ὡρισμένον κατηγοριῶν, ἐφ' ὃσον ἀπαρχοῦντα εἰς ταξίδιο μὲν ἀγετηρίαν ἢ προορισμὸν τὰς ἀκτὰς τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου, τῶν νήσων τοῦ Μπρίστολ Τσάννελ, τῆς νήσου Man, τῆς Ιρλανδίας καὶ τῆς Ἰσπεριοτικῆς Ἐδρώπης ἢ μεταξὺ τῶν λιμένων τῶν ἐν λόγῳ περιοχῶν.

Κάθε πλοίου δέοντα νὰ ἐφοδιασθῇ, πέραν τῶν προδιεπομένων ὑπὸ τῶν ἀρχικῶν Κανονισμῶν ναναγοσωστικῶν λέμβων καὶ μὲ ἐγκεκριμένων τύπων σχεδίας, ἐπαρκεῖ διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπάντων τῶν ἑπτωνάντων. Η κατασκεψὴ τῶν ναναγοσωστικῶν αὐτῶν σχεδίων θὰ γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει ὡρισμένων τύπων καὶ μὲ ὑλικὰ ὑποδεικνύμενα διὰ σχετικῆς ἑποργικῆς διατάξης. Πάντως ἐπιτρέποντα καὶ οὐοδήποτε ἄλλοι τυποὶ πλωτῶν συσκευῶν, ὑπὸ τὴν οργάνην διώμως προϋπόθεσιν τῆς προηγουμένης αὐτῶν ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐγκρίσεως.

Εἰς περιπτώσεις πλοίων, ἀτινά φέρουν ἐπ' αὐτῶν ἐγκεκριμένας σχεδίας ἐπὶ πλέον πασῶν τῶν λοιπῶν ναναγοσωστικῶν λέμβων, δύναται ὁ ἀριθμὸς τῶν σχεδίων νὰ μειοῦται, ἀνάλογος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσθέτων ναναγοσωστικῶν μέσων τοῦ πλοίου. Άλι σχεδίας μὲν ἐφωδιασμένα ἀπαρτήτως μὲν ἀπόφλεκτα φῶτα, μὴ σθεννύμενα εἰς τὸ ὕδωρ. Εἰς τὴν περίπτωσιν δεξαιενοπλοίων δηξελοκινήτων ἡ ἔχοντων λέβητας καταναλίσκοντας πετρέλαιον, αἱ σχεδίαι πρέπει νὰ είνε τέφωδιασμένα μὲν ἀπόφλεκτα φῶτα προερχόμενα ἀπὸ τὴν λειτουργίαν ἡλεκτρικῶν συσκευῶντος.

Η ἔξαρτησις κάθε ναναγοσωστικῆς σχεδίας ἡ παρομοίας πλωτῆς συσκευῆς δέοντα ν' ἀποτελήται ἐξ ἑνὸς σωσίδιου, ἑνὸς, τοῦλάχιστον, ζεύγους κωπῶν, ἑνὸς καλωδίου, ἑνὸς δοχείου περιέχοντος ἔνα, τοῦλάχιστον, γαλόνιον ποσιμοῦ ὑδατος, ποσθήτη τινὰ συμπεπυνωμένον γάλακτος (ἢ ἄλλης τροφῆς ἵστης θεραπευτικῆς δυνάμεως) κατὰ ποσοστὸν ἡμισείας τοῦλάχιστον λίτρας γάλακτος ἡ ἰσοδυνάμων τροφῆς δι' ἔκαστον τῶν δυναμένων νὰ παραληφθοῦν ὑπὸ τῆς σχεδίας προσώπου, παθὸς καὶ τὰ ἀναγκαῖα ἐργαλεῖα διὰ τὸ ἄνοιγμα τῶν κυτίων.

Δι' ἔτερας διατάξεως ἐπιφυλάσσεται τὸ διαιώμα εἰς τὸν ἐπουργὸν ἡ ἔτερον δεόντως ἐντεταλμένων πρόσωπον, νὰ ἔξαιρη, ὑπὸ δροῦς κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ, οἰονδήκατο πλοίου καὶ διὰ περιόδου ἑνὸς ἡ πλεύνων ταξίδιον, ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς οἰστόδημον τοῦ διατάξεως τοῦ νέου Κανονισμοῦ, ἐφόσον ἥθελε πεισθῆ, διὰ τὴν ἀδάξιον εἶνα ἀνεφάδωστος ἡ καὶ παράλογος, λόγῳ εἰδίκων δι' ἔκαστην περίπτωσιν συνθηκῶν.

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Διὰ λιγνιτῶν λιγνιτωρυχείου «ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ»,
ΣΕΡΡΩΝ

κληρονόμων Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ἡ ἀρίστη ποιότης τῶν λιγνιτῶν καὶ τὰ ἔξαιρετικῶς μεγάλα σχήματα αὐτοῦ, ἵνα οὕτω μὴ διαφεύγουν ἐκ τῶν ἐσχαρῶν τῶν φούρων, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ λίαν ἴκανοποιητικὴ τιμὴ, ἔξασφαλίζουν εἰς τὰ ἀτμόπλοια εὐθηνὴν καύσιμον ὑλην.

‘Αποτείνεσθε:

ΘΕΟΔΩΡΟΝ Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΑ

Πρακτορεύσεις, ναυλώσεις ἀτμο-
πλοίων Ἐλληνικῶν καὶ ἔνων.

‘Αντιπρόσωπος: ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ Πειραιῶς
ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΛΙΓΝΙΤΩΡΥΧΕΙΟΝ «ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ» ΣΕΡΡΩΝ
Κληρονόμοι Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Τηλεγρ. Διεύθ.: ΚΑΡΑΒΙ

Τηλ. 60.06

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΖΕΝΙΘ—ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Σουηδία

‘Ασφαλίσεις καὶ κόστος ἀντικαταστάσεως

Οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ είχον ἐποβάλει πρὸ τινῶν ἑβδομάδων εἰς τὴν κυβέρνησην τῆς Στοκχόλμης παράγλησιν, ὅπος αὕτη διαβιβάσῃ εἰς τὴν «Κυβερνητικὴν Ἐπιτροπὴν Ἀσφαλίσεως κινδύνων πολέμου» ὁδηγίας, ὡστε νὰ ἐπιτρέπεται ἐφεξῆς ἡ ἀσφαλίσιος τῶν σκαφῶν εἰς τιμᾶς, αἵτινες νὰ προσεγγίζουν τὴν τρέχουσαν ἐν τῷ ὄγορῷ ἀξίαν τῶν πλοίων. Επὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ προῆλθεν ἡ ηδη εἰς ἀποφάσεις ἡ Σουηδικὴ κυβέρνησης καὶ ἔσοντο δότης τὴν «Ἐπιτροπὴν νὰ λαμβάνῃ ὑπὸ ὄρη, κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἀσφαλίσεως ἀξίας ἐνὸς πλοίου, τὸ κόστος τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ, ἐν περιπτώσει διατάξεως, ἡ διαφορὰ τῆς ἡσφαλίσιμης ἀξίας, βάσει τῶν πλαϊνῶν διατάξεων καὶ τῷ νέῳ τοιστὸν περὶ κόστους ἀντικαταστάσεως, ὃντας τὴν παταχήτητα, μέχρις ὅτι ἀντικατέστησε τὸ ἀπολεσθὲν σκάφος τοῦ δι' ἔτερον, ἵσης ἀξίας, ἀγοράσας αὐτὸν ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς ἡ διαβιβάσιας παραγγελίας εἰς Σουηδίαν, ἡ ξένα ναντηρεῖται. Η χρονικὴ περίοδος, καθ' ἣν ἡ τοιαύτη ἀγορὰ ἡ διαβιβάσιας παραγγελίας δύναται νὰ λάβῃ χώραν, θὰ καθορίζεται παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς, η οποία καὶ θὰ προσαρμόσῃ τὰς ἡσφαλίσιμενας ἀξίας, εἰς τὸπον ὅποιος ὅλα τὰ Σουηδικὰ πλοῖα νὰ είνε τὰς ἡσφαλίσιμενα, συμφώνως ποὺς τοὺς ἰδίους ὅρους ἐξτημήσεως. Διὰ τοῦ νέου κανονισμοῦ θὰ δύναται οἱ πλοιοτῆται ν' ἀσφαλίσουν τὰ σκάφη τῶν κατὰ τὸν πολεμικὸν κινδύνων μέχρις ὅριον ἐπιτρέποντος τὴν ἀντικατάστασιν τὸν δυνιζόμενον πλοίων, ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος διὰ τὸ κόστος ἀπερθαίνησης τηματικῶν πλοίων.

Εἰς τὴν σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τῆς «Ἐνώσεων» τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν ἀναφέρεται, διὰ αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων ἀκολουθοῦν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου καὶ τεντεύενται ἀνατημάτηκην πορείαν, τόσον διὰ τὰ μεταχειρισμένα σκάφη, δοσον καὶ διὰ τὰ συμβόλαια νέων κατασκευῶν. Εἰς τὴν δευτέραν ταύτην περιόδουν πολλὰ ναντηρεῖται, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ Σουηδικά, δὲν ἐδείκνυτο πρόθυμα νὰ δεσθοῦν παραγγελίας μὲ βάσιν «ἄριστης τιμῆς», ἐπεδίοικον δὲ τὴν προσδευτικὴν κλίμακα, βάσει τῆς ἔκστοτε τιμῆς τῶν ὑλῶν, τῶν ἡμερομισθίων πλ. Εἰς ἀπάντησιν προγενεστέρων διαβιβάσιων, ἡ «Ἐπιτροπὴ Ἀσφαλίσεως κινδύνων πολέμου» είχε δεχθῆ νὰ ἐπιτρέπῃ μίαν αἴσθησιν 25 ο), κατὰ ἀντατονὸς διορίου, τῶν ἡσφαλίσιμων ἀξιῶν ποὺ τοῦ πολέμου διὰ κινδύνους θαλάσσης, ἡ ηρνήθη διώμως ἔκποτε νὰ προχωρήσῃ πέραν τούτου.

Ἡ «Ἐνώσις» ἀνεφερθῇ εἰς τὰς ισχινόδασις ἀντιστοίχους διατάξεις ἐν Δανίᾳ καὶ Νορβηγίᾳ καὶ ἀπέδειξεν, διὰ διὰ πλ.ο.ν.λ.γ. 2000 τὸν πόλεμον d. w. ἡ κατ' ἀνάτολαν δόσιν ἡσφαλίσιμη ἀξία ἀνήσχετο εἰς 282.000 κοφωνῶν τὸν Σουηδικό, 394.000 ἐν Δανίᾳ καὶ 465.000 ἐν Νορβηγίᾳ. Η πρότασις τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν ἀπεστολήθη ἐπὶ μέρους τοῦ «Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας», ὅπερ καὶ ἐπεγράμμασε τὴν σπουδαίωτη τοῦ ζητήματος καὶ ἀπέδειξε τὴν ἀνάγκην τῆς διατηρησεως τοῦ διορίου τῆς Σουηδικῆς χωρητικότητος, ἐν καφῷ πολέμου μάλιστα. Ή «Ἐπιτροπὴ» προέτεινεν, διὼς ποὺς τὸ παρὸν ἡ ἐπιτροπομένη ἀσφαλίσια τοῦ πολέμου εἰς 175 ο) ἐπὶ τῆς ἀρχικῆς, μὲ καταβολὴν 125 ο) ἀμα τῇ ἀπόλεια τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ὑπολοίπου 50 ο) μετὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ σκάφους διὰ νέας ἀγορᾶς ἡ διὰ τοῦ ποποθετήσεως σχετικῆς παραγγελίας εἰς ναντηρεῖται. Δέον νὰ οπιεισθῇ, διὰ τὴ Σουηδικὴ κυβέρνησης ἀπέδειχθη μέχρις ὅριον τινὸς τὴν ἀπομνηνίαν ταύτην, ἀφῆκεν διώμενης ἐλευθερίαν διὰ τὴν ἐποχειμένην κρίσιν τῆς «Ἐπιτροπῆς ἀσφαλίσεως κινδύνων πολέμου».

Τὰ Ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

“CAMREX,,

Χρησιμοποιοῦνται ἡδη ἐκτὸς ἀλλων Ἐδνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων τὴν συνεχὴ αὔξησιν πελατείας.

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

“CAMREX,, NON-OXIDIZING-PAINT

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

ΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

‘Αποθήκαι χρωμάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

‘Αντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

‘Ιδιαιτέρα δινοσις: 208,Cathedral Rd.-CARDIFF

Τηλματα: "CAMREX,,—Cardiff ή Sunderland

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ, ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23^{ΗΝ} ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



Η έταιρία είδικεύεται εἰς άσφαλίσεις έλληνικῶν πλοίων

ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ: A. ΛΟΥΖΗΣ - I. K. ΚΑΡΡΑΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ: 11 & 12, BURY STREET - LONDON, E.C. 3.

ΤΗΛΩΜΑΤΑ: ASFALIA - LONDON

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: A. LUSI LTD - LONDON

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΑΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27 ΘΑΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0
ΔΙΓ ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"NAFTIKA CHRONIKA,,
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

FOR ADVERTISEMENTS AND GENERAL ENQUIRIES
WRITE OR TELEPHONE OUR U.K. REPRESENTATIVE:

A. E. SHEPPARD BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,
LONDON E.C. 3 TELEPHONE: NO AVENUE 2600

'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας**Τὸ μημόσυνον τῶν ναυτιλλομένων**

Τὴν 11ην προσήν ώραν τῆς χθὲς 31ης Μαρτίου ἐτελέσθη παρὰ τὴν ἀστὴν τῆς πλατείας Ἀλεξανδρας, πρωτοβούλιγ τῆς δημοτικῆς ἀρχῆς Πειραιῶς, τὸ διά νόμου καθιερωθὲν ἔτησιν μηνησύνων ὑπὲρ ἀναπλανεούς τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν μας. Εἰς τὴν ἄκραν τῆς πλατείας εἶχε στηθῆ ἔσχαδος διὰ τοὺς ἐπισήμους, παρετάχθησαν δὲ τημάτα στρατοῦ καὶ ναυτικοῦ, δύναμις τῆς Ε.Ο.Ν., οἱ μαθηταὶ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν κλπ. Παρέστησαν εἰς τὸ μηνησύνον ἐκ μέρους τῆς Α.Μ. ὁ ὑπασπιστὴς Λέντον κ. Τσάφος, ὁ ἀρχηγὸς τῆς Κυβερνήσεως κ. Ἰω. Μεταξᾶς μετὰ τῶν μελῶν τοῦ ἐπουργικοῦ συμβούλου, οἱ δῆμαρχοι τῆς περιφερείας Διοικήσεως Πρωτεούσης, ἄπανται αἱ ἀρχαὶ, αἱ διοικήσεις τῶν ναυτικῶν δραγανώσεων μετὰ τῶν λαβάρων καὶ σημαντικῶν των, φερούσαν μελάνην ταύνιαν, πλειστοὶ ἀνότεροι καὶ κατόπειροι αἱ ιωματικοὶ τοῦ Β. Ν., τὸν Λιμενικοῦ σώματος καὶ τοῦ Ε. Ν., ἀντιρροσοπεῖαι τῶν ναυτικῶν περιφερειῶν καὶ γιλιάδες κόσμου. Οἱ οἰκεῖοι καὶ συγγενεῖς τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν μας είχον τοποθετηθῆνε εἰς τημητικὴν θέσιν. Τελετάρχων είχον ὄρισθαι ἐκ μέρους τοῦ ἐπουργείου Ναυτικῶν, ὁ διοικητὴς τῆς σχολῆς Ναυτικῶν Δασμῶν, ἐκ μέρους δὲ τοῦ Δήμου Πειραιῶς ὁ γενικὸς ἀντὸν γραμματεὺς. Τὸ τρισάγιον ἐψήλατο ὁ Μαρ. Ἀρχιεπίσκοπος ἡ θύσην, μεθ' ὁ ὥμιλησεν ὁ δῆμαρχος Πειραιῶς κ. Μανούκος ὡς ἔξις:

«Ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς, ἀφετηρίᾳ, χάρις στὸ μεγάλο λιμάνι της, τῶν ναυτικῶν ἔξοδησεων τοῦ "Ἐθνοῦς, στρέψει τοῦτη τὴν ὥρα μαζὶ μ' ὀλόρληρη τῆς Ἑλληνικῆς πολιτείας εὐλαβίαν τῇ σκέψῃ της, πρὸς ὅλους ἔσκεινος ποὺ παλαντές κάποια στὶς πινακίδες τῆς Κυνανολέυκου, βρήκαν τὸ θάνατον στὸν ἀπέραντον θαλάσσην στίβο. Στρέψει τὴν σκέψην της, γιὰ νὰ τιμῆσῃ τὴν μνήμην τους καὶ νὰ δεῖξῃ πόσο σφιχτοδεμένη είναι αὐτὴ, μὲ τὴν ίστορίαν τοῦ "Ἐθνοῦς καὶ τοὺς παλμοὺς τῆς Ἑλληνικῆς ψυχῆς....»

«Θαύμασσομάχοι ποὺ δὲν νοίησατε τὴν χαρὰ τοῦ γερυσιού, ποὺ ζαθήκατε πέρα ἀπὸ τὰ ξανθαγάλλανα ἀρχογαλία τῆς Πατρίδος, ἀναπολούμενη τὴν θυσία σας καὶ ἀπολινόμαστε μτροστὰ στὶς λεόδες σας. Ή θαλασσὴν Ἑλλάδα, ποτὲ δὲν ξεχνάει, τὶ σᾶς ὀφείλει. Ποτὲ δὲν ξεχνάει πόσα χρωστάσεις σὲ σᾶς, ποὺ πέσατε ἀγωνιζόμενοι τὸν σκληρὸν ἄγνωνα τῆς πραγματοποιήσεως τῶν γαλανῶν της ὄνειρων.

«Ἔτοι τὴν ὥρα τούτη, ποὺν συγκεντρωμένη ἔδω, σ' αὐτὸ τὸ μέρος ποὺ ἀντικρύζει τὸ πέλαγος, ἐνώπιοι τοὺς παλμοὺς της μὲ τὴν ὁδοντὴν δικῶν σας, ποὺ σᾶς περιέμεναν καὶ ποὺ ἡταν μοιραῖο νὰ μὴ σᾶς ξαναδούν. Ἡρωες καὶ μάρτυρες τοῦ θαλασσινοῦ ἄγνων, ἡς είναι αἰωνία ἡ μνήμη σας. Καὶ τὰ λίγα ἀνθη ποὺ θὰ φιθοῦν σὲ λίγο στὸν ἀφὸ τοῦ γαλάξιον κύματος, ἡς φέρουν στὸν ὑγρὸ σας τάφο τὴν πνοὴ τῆς Ἑλληνικῆς γῆς, ποὺ δονεῖται στὴν ἀνάμνηση τῆς ἡρωικῆς σας αὐταπάνυοσης, ἀπὸ βαθεῖα συγκίνηση καὶ εὐγνωμοσύνη....»

Ἀκολούθως ἐκ μέρους τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλέως, ὁ ὑπασπιστὴς κ. Τσάφος, ἐφριψε στέφανον εἰς τὴν θάλασσαν. Στεφάνους ἐφριψαν ἐν συνεχείᾳ ὁ ἀρχηγὸς τῆς Κυβερνήσεως κ. Ἰω. Μεταξᾶς, οἱ κ. Τσάφος, ὁ δῆμαρχος Πειραιῶς, τὰ ναυτικὰ σωματεῖα, ἀντιρροσοπεῖαι τῶν ναυτικῶν περιφερειῶν κλπ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ μηνησύνου ἐκνυμάτιζαν μεσίστοι αἱ σημαῖαι ἀνὰ τὴν πόλιν καὶ τὸν λιμένα, οἱ κώδωνες τῶν λεωφόρων ναῶν ἐχρόνοντο πενθήμως, ἀπὸ δὲ τοῦ Πειραικοῦ πυροβολείου ἐρρίπτετο ἀνὰ 5' λεπτὰ μία τιμητικὴ βολὴ πυροβόλος.

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά

Τὴν προών τῆς παρελθόντης Κυριακῆς οἱ ὑπουργοί Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. κ. Ἀρβανίτης καὶ Τζίφος, συνοδεύοντες ὑπὸ τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου ναύαρχου κ. Σακελλαρίου καὶ πολυμελοῦς ἐπιτροπῆς ἐφοπλιστῶν ἐπεσκεψθησαν τὰς ἀπολεστωθείσας ἡδη εἰς Σκαραμαγκάν ναυπηγίας ἐγκαταστάσεις τοῦ Β. Ν. Ἡ ἐκ τῆς ἐπισκέψεως ἐντύπωσης τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπῆρχεν ἐνθουσιώδης διὰ τὸ συντελεσθὲν ἔργον. Οἱ ἐξ αὐτῶν γνωφίζοντες τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν ξένων ναυπηγίων ἐξέφρασαν τὴν ἀπόλυτον ικανοποίησί των διὰ τὴν ἀριτότηταν αὐτῶν, τὰ ἔχαρακτήρισαν δὲ καὶ ὡς ἐν πολλοῖς ἀνότερα πλειστον τέλεσαν.

Ο τεχνικὸς ἔξοπλισμός των ἀποτελεῖ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ναυπηγῆς. Διατίθενται μηχανήματα καὶ ἔργαλεια διὰ τὴν κατεργασίαν ἐλασμάτων σπάφους 12.000 τόνων καὶ δύο, πρὸς τὸ παρόν, ἐσχάραι, ἐπὶ

τῶν ὥποιων ἢ κατασκευασθοῦν τὰ δύο πρῶτα Ἐλληνικῆς ναυπηγῆσεως ἀντιτοπλαττάντα ἀνοικτῆς θαλάσσης. Αἱ ἐσχάραι είναι ἔτοιμοι καὶ ὑπολογίζεται νὰ τεθοῦν ἐντὸς τοῦ Μαΐου αἱ τρόποις τῶν δύο νέων μονάδων τοῦ Βασιλικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Καθ' ὃ διὸ τὸ μῆκος τοῦ ναυτηριαίου κατεσκευάσθη κρηταδότουχος καὶ μία προβλήη διὰ τὰς ἐκφροτώσεις, πλὴν δὲ τῶν γερανῶν, τῶν παρακειμένων εἰς τὰς ἐσχάρας, διατίθεται καὶ ἔτερος τοιοῦτος ἀνυψωτικῆς δινάμεως 20 τόνων. Η δῆλη ἐγκατάστασις ἐγένετο ἐπὶ τῇ βάσει σχεδίων καταρτισθέντων ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου καὶ ἐγκριθέντων ἐπὶ τοῦ ἀναλαβόντος τὴν ἐκτέλεσίν των Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ Οἴκου Γιάρρω, τὰ δὲ μηχανήματα είναι κατὰ τὸ πλείστον Γερμανικῆς προελεύσεως.

Ίδιατέρως ἐθαυμάσθησαν καὶ αἱ κτιριακαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων, διεπειλόμενα εἰς τὰ σχέδια καὶ τὴν ἐποπτείαν τοῦ διευθυντοῦ «Ναυ-

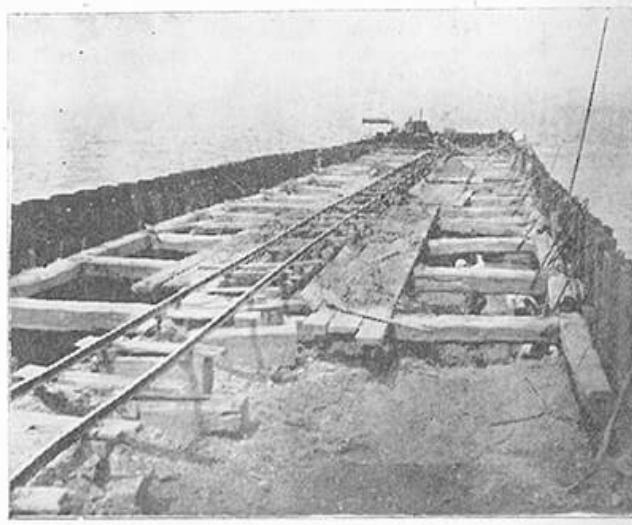


Ο κ. Τζίφος ἐν μέσῳ τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ἐπισκεφθέντων τὰ ναυπηγεία.

τικῶν κατασκευῶν» τοῦ ὑπονομαρχοῦ Ναυτικοῦ κ. Δραγάτοι. Τὰ κτίρια είναι τὰ τελειότερα τοῦ εἰδους των ἀπὸ ἀπόφειρος φωτισμοῦ, ἀνέσεως χώρων καὶ παροχῆς εὐκολιῶν διὰ τὴν διεκπεραίωσιν τῆς ἐργασίας. Συγκονωνιαῖς τὸ νεόν ναυπηγείον θὰ συνδεθῇ μὲ τὸν Πειραιᾶ διὰ προεκτάσεως τῆς γραμμῆς Περάματος.

Οσον ἀφορᾶ ἐξ ἄλλων τὸ προσωπικόν, προβλέπεται, διτὶ μὲ τὴν ἐναγξινή ναυπηγήσεως τῶν δύο ἀντιτοπλαττάντων 000 τεχνίται, τῶν δοτούντων ὁ ἀριθμός θὰ φύσῃ τοὺς χιλίους μὲ τὴν πρόδοσην τῆς ἐργασίας καὶ εἰς ἐμπορικά σπάφη.

Σημειωτέον ἀκόμη, διτὶ παραλλήλως πρὸς τὰς δύο ἐσχάρας διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Β. Ν., μελέταται ἡδη — προτάσει τοῦ κ. Τζίφον — ἡ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως διάθεσις ἐπαρκῶν πιστώσεων διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐτέρων δύο ἡ καὶ τριῶν ἐσχαρῶν, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυ-



Τὸ φράγμα τοῦ ύποθρυχίου τμήματος τῆς μιᾶς ἐσχάρας ἐν ἐκτέλεσει.

τικοῦ. Σχετικῶς μάλιστα τὸ ὑπονομείον Ναυτιλίας ἀπηύθυνεν εἰς τὸ «Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον τῆς Ἐλλάδος» ἔγγραφον, εἰς τὸ δοτούντων ἀνεκόντων τὴν ἐλόγῳ πρότασιν καὶ ἔχοντες περὶ τοῦ προκριτέον μεγέθους τῶν πρώτων ἐσχαρῶν. Κατὰ τὴν ἀντίληψην τοῦ ὑπονομαρχοῦ ἐθεωροῦντο ἐπαρκεῖς αἱ ικαναὶ διὰ τὴν ναυπηγήσαν ἐμπορικῶν πλοίων τῶν 8000 τόνων δ. w. ἐσχάραι. Εἰς τὸ διόνιον ἔγγραφον ἐτονίζετο, διτὶ τὸ προβλέπομέν κατόπιν τοῦ Ἐλληνικοῦ ναυπηγήσεων, λόγη τῶν εὐθυγράφων καὶ τῆς ἀριτότητος τῶν ἐγκαταστάσεων, θὺ ἡδύνατο μεταπλεισμῶν νὰ συναγονίζεται ἐπιτυχῶς τὰ ξένα ναυπηγεία. Ο-σον ἀφορᾶ τὸ ἔμψυχον ὄλικόν, προσετίθετο εἰς τὸ ἔγγραφον, διτὶ η κυ-

μεταφοράς πρὸς ἀνεφοδιασμὸν τῆς χώρας ἢ τῶν ἐνόπλων δυνάμεων. Τὰ οὕτῳ ἀπασχολοῦμενα ἐμπορικὰ πλοῖα δύνανται νῦν ἐπανδροῦνται διὰ προσωπικοῦ τοῦ Ε. Ν. ἢ νῦν παραδίδονται ἀνεν πληρώματος. "Οσον ἀφορᾶ τὴν πληρωμὴν τοῦ προσωπικοῦ, τὴν συντήρησιν τῶν πλοίων καὶ τὴν προμήθειαν τῆς κανονικῆς ὑλῆς, ὅριζεται διτὶ τὰς δαπάνας ταύτας ἀναλαμβάνει τὸ «Γαμεῖον τοῦ Ἐθνικοῦ στόλου».

— Ή «Ἐνοσίσ» τῶν ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικῶν ναυτικῶν γραφείων ἐνεγέρθησε διὰ τοῦ κ. Ανικαρδοπούλου εἰς τὸν ἐν Λονδίνῳ πρεσβευτὴν τῆς Τούρκιας ποδὸν 250 λιγῶν ἐπέρι τῶν σεισμοπαθῶν τῆς φύλης καὶ συμπλέκου χώρας.

— Κατὰ πληροφορίας ἐξ Ἀμερικῆς, διεσώθησαν ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «ΤΑΣΙΑ» οἱ ἐπιζήσαντες ναυαγοὶ τοῦ προσωφρόνσαντος τὴν 20ὴν Μαρτίου ἐπὶ νάρκης Ὄλλανδικοι δεξαμενοπλοῖον «ΡΗΟΒΟΣ». Τὸ φορτηγὸν εὐρίσκετο εἰς ἀπόστασιν μιλῶν, ὅταν συνέβη ἡ ἔρηξις, ἐπλησίας δὲ ἀμέσως, κατεβίσας τοῖς λέμβονς καὶ παραμεῖναν ἐπὶ δίωρον περισυνέλεξε 36 ἄνδρας τοῦ Ὄλλανδικον πληρώματος, παρέλαβε δὲ καὶ ἐπτὰ πτώματα φυνεύθεντων. Βραδύτερον οἱ διασωθέντες καὶ οἱ νεροὶ μετεβιβάσθησαν ἐπὶ Ἀγγλικοῦ πλοίου, ἐνῷ εἰς τραυματίας Κυνέζος ναῦτης μετεφέρθη ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ οκάρους εἰς Ἀμερικὰ πρὸς νοσηλείαν.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων

«Ο' BRIEN BROTHERS» (ex «BROOKLINE») Ἀμερικανικὸν ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Α. Παπαδάκη. Τὸ ἐν λόγῳ σπάφος ἀρχιδός ἦτο φορτηγόν, βραδύτερον ὄμως μετεπάτη εἰς βορεοφράγον, μὲ ἴδιον ἐφορτωτῆρα. Τὸν Δεκέμβριον παρελθόντος ἔτους προσφέρετο πρὸς πώλησιν ἄντι 250.000 δολαρίων, ὡς εὐρίσκετο, μὲ προϋπολογισμὸν ἀπαιτούμενης διατάξης 75.000 δολαρίων διὰ τὴν ἐν νέον διασκευὴν τοῦ εἰς φορτηγόν. Τὸν Φεβρουάριον ἐξ προσφέρετο καὶ πάλιν εἰς τὴν ἀγορὰν ἄντι 225.000 δολαρίων, εἰς τὴν τιμὴν δὲ ταύτην ἡγοράσθη ὥστη παρὰ τοῦ κ. Παπαδάκη, ὥστις θὰ τὸ μεταποίησθαι εἰς φορτηγόν.

Πρόκειται περὶ σπάφους 5527 τ. γράφος, 3965 τ. νέτ καὶ 8550 τ. φροτίον, μὲ ἔμφροτον βιθότια 24.2 ποδῶν, ναυπηγήθεντος τὸ 1920 εἰς τὰ ναυτηγεῖα τοῦ Πόρτοςμουθ (Νιοῦ Χαμφᾶρ). Φέρει δύο καταστόματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 410.5 ποδῶν, πλάτους 54.2 καὶ κοιλοῦ (βάθος) 27 ποδῶν, μὲ πόδιτεγον 44, μεσόστεγον 115 καὶ ἐπίστεγον 47 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, Ἀμερικανικῆς κατασκευῆς καὶ δινάμεων 360 δύον, ἵππων, εἴλε τρικύλλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 24½, 41½, 72'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντον. Ως καύσιμον καταναλίσκει πετρέλαιον.

* * *

Ηαρὰ τοῦ Γραφείου «Ρεθύμνης καὶ Κονιορκούντης» ἡγοράσθησαν εἰκοσιν Ὄλλανδικά δηξελοκίνητα ἀπτοπλοῖκά φορτηγά, μικρᾶς ἡλικίας καὶ χωρητικότητος 400 ἔως 600 τόννων d.w. ἔκαστον. Η πόλης ἐνεργίη ὑπὸ τῆς Ὄλλανδικῆς κυβερνήσεως, τὰ δὲ σχάρῃ παραλιαμβάνενα ἐντὸς τῶν ἱμερῶν εἰς Ρόπτεργαταν θὰ τεθοῦν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς σημάνων καὶ θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς πλόους ἀνά τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον.

Τὰ ἀγορασθέντα σκάφη εἰναι τὰ ἀπόλοντα:

| «Aegir» | χωρητικότητος | 400 | τ. γράφος | καὶ | ναυπηγήσεως | 1939 |
|------------------|---------------|-----|-----------|-----|-------------|------|
| «Alpha» | | 347 | > | > | > | 1936 |
| «Beta» | | 333 | > | > | > | 1935 |
| «Coeta» | | 310 | > | > | > | 1937 |
| «Crescendo» | | 348 | > | > | > | 1938 |
| «Europa» | | 339 | > | > | > | 1936 |
| «Glory» | | 323 | > | > | > | 1939 |
| «Henrica» | | 420 | > | > | > | 1931 |
| «Hoop» | | 385 | > | > | > | 1938 |
| «Jaedjoer» | | 309 | > | > | > | 1937 |
| «Kaap Falga» | | 378 | > | > | > | 1938 |
| «Kemphaan» | | 343 | > | > | > | 1936 |
| «Martha» | | 336 | > | > | > | 1938 |
| «Mira» | | 313 | > | > | > | 1937 |
| «Noord Stad» | | 275 | > | > | > | 1931 |
| «Oostzee» | | 336 | > | > | > | 1936 |
| «Prins Bernhard» | | 309 | > | > | > | 1937 |
| «Roberta» | | 299 | > | > | > | 1927 |
| «Urmaijo» | | 309 | > | > | > | 1937 |
| «Vrede» | | 140 | > | > | > | 1927 |

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Γενικῶς ἡ ναυλαγορὰ ἐνεργάσιν — ἴδια μετὰ τὰς ἑορτὰς τοῦ Πάσχα — κατανήσι μημεῖα χαλαρώσεως. Η παρὰ τῶν συμμάχων χρονικὴ ναυλωσις σεβαστῆς χωρητικότητος τείνει νῦν καλύψῃ τὰς μεταφορικάς των ἀνάγκας, οὐδεμίᾳ δὲ ὡς ἐπειγόντας ζήτησις χωρητικότητος παρανοτισθεῖται. Οἱ οὐδέτεροι ἐξ ἄλλων ναυλωτῶν δείκνυνται ἐπιφλακτοί εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν ἡπτονόμων ὑψηλῶν τιμῶν καὶ συνεπείᾳ τούτων ἡ ναυλαγορὰ παροντισθεῖσα σημεῖα ἀστερίας, μὲ πρόβλεψιν ἀναστολῆς τῆς ὑποτικῆς τάσεως κατὰ τὸ ἀμέσως προσεγές μέλλον. Σημειώτεον ἐξ ἄλλου, διτὶ οἱ ἐφοπλισταὶ σοβαραὶ ἀντιμετωπίζουν δυσχερεῖς διὰ τὴν προμήθειαν γαυμαθάρου, μὲ ίκανής ὡς ἐπειγόντων ταῦτα στερησίες τῶν σαφῶν των.

Χαρακτηριστικὴ τῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς εἰναι ἡ θέσις τοῦ Πλέιτ, ὅπου ἀπὸ 140—ἔως 145— ἔως 135— διὰ Δυτ. ἀκτῆν, κατῆλθον αἱ τιμαὶ εἰς τὰ 135— ἔως 138— διὰ Δυτ. ἀκτῆν, καὶ ἀπὸ 33 δολ. δι' Ἀμερικάσθησεν εἰς τὰ 28.75 ἔως 29. Διὰ Γένοβαν ἀνερέθησε διὰ τιμὴν τῶν 20 δολαρίων καὶ δι' Ἀλλάδα ἐπληρώθησαν 25, Ἀπρίλιον. Διὰ λιναρόσπορον ἀπὸ Ροζάριο διὰ Νέαν Υόρκην προσεφέρθησαν δολ. 7.50 καὶ διὰ ζαχαροφόρων ἀπὸ Μάσειο διὰ Περγαμοτόπον δολ. 26 δι' Ἀμερικάσθησαν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιδιώσουν νῦν δειλιώσοντα τὰς ἀντοτέρεων τιμάς εἰναι δύος τοιαύτων ἡ χαλάρωσις τῆς ἀγορᾶς, διτὶ τοὺς ὑποχρεώντες εἰς τὴν ἀποδοχὴν των.

Καὶ ή Βόρ. Ἀμερικὴ ἀσθενῆ ἐπέδειξε σημεῖα. Διὰ γιανάθρακας ἀπὸ Χάμπτον ρόδος ἐπληρώθησαν δολ. 10 διὰ Ρίον, 16 διὰ Γένοβαν, ἀλλὰ καὶ 20 διὰ Γκόττεμποργκ. Ζωροτέρα ὑπῆρξεν ἡ κίνησις διὰ ζαχαροφόρων ἀπὸ Σάν Ντομίγο εἰς τὰ δολ. 20 διὰ Μασσαλίαν καὶ 24 Δούρεζερην. Οἱ Κόλποις ἐπληρώνει διὰ «εντεισθετο» τοῖς 32 ἔως 34 σέντες διὰ Μασσαλίαν, 39 διὰ Β. Γαλλίαν καὶ 37 διὰ Λίβερπολ. Τὰ παλαιοσίδητα διὰ τὸ Ιαπωνίαν εἰς τὰ δολ. 16.50 ἀπὸ λιμένας Ἀτλαντικοῦ καὶ 13 ἐκ Καλιφορνίας, τὰ δὲ στηργάτα ἀπὸ Νόρδερον φέντες γύρω τῶν 70 σέντες διὰ Γένοβαν καὶ 85 σέντες δι' Ἀμερικάσθησαν, ἀπὸ δὲ τὸν Β. Εἰρηνικὸν στηργάτα καὶ ἀλεγρα δολ. 14 δι' τὸ Ιαπωνίαν. Αἱ ζαχαράρεις Περού εἰς τὰ δολ. 26 δι' Ἀμερικάσθησαν.

Η «Ἀτο Ανατολὴ» γενικῶς ἡσυχος, μὲ ἀφετηνὴν ὑπὸ προσφορὰν χωρητικότητα, ἀλλὰ καὶ μὲ ζωνθρόν τοὺς ἐξ Ἰνδῶν γαύλους. Αἱ Δυτ. ἀκτῆν Ἰνδῶν (σπόφοι) ἐπληρώθησαν εἰς μισρὸν σάκαρος 100— τοὺς 50 κ. π. διὰ Μασσαλίαν καὶ διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Βιζαγαπατάμ 115— καὶ ἀπὸ Μαντράς 185— δι' Ἀμερικάσθησαν. Δι' ἀνθρακίτην ἐκ Πόρτ Ρεντόν 100— φίο διὰ Δυτ. Ιταλίας καὶ 110— φίο Ἀδριατικήν. Οἱ φορτωταὶ τῆς Σαγκάρων μὲ ἀφετηνὴς διαταγάζ. Προσεφέρθησαν δολ. 100— δι' ἔξι λιμένας Δυτ. Αφρικῆς καὶ 100— διὰ Μεσογείου. Δι' ἄλλας ἐξ Αδενίας διὰ 150— φίο, ἀπὸ Φιλιππίνων ζαχαράρεις διὰ Νόρδερον φέντες δολ. 11.50 καὶ ἀπὸ Ανταρκτίδαν μεταλλεύματα διὰ Μπούνεος «Λύρες 40— καὶ ἀπὸ Ταϊζούντα μεταλλεύματα διὰ Καναδῶν δολ. 11.50.

Τὰ μεταλλεύματα Β. Αφρικῆς εἰς τὰ 50— διὰ Β. Γαλλίαν καὶ 65— Ἀγγλίαν. Αἱ Κύρδοι διὰ Βενετίαν 26— καὶ ἀπὸ Στρατόνι διὰ Βαλτικόν — Νόρδερος 25—. Γεννημάτα ἐκ Δουνάβεως διὰ Νότ. Ισπανίαν δολ. 7.50, μὲ οὐρών ἀπὸ Κονσταντίνεαν 7 καὶ δι' Ἀγγλίαν ἐκ Κωνσταντίνεζ — Βάρης 80—.

Τὰ ταξίδια — τούρτερος μὲ σταθερὰς τιμάς. Διὰ ταξίδια Β. Αμερικῆς — Δυτ. Ινδῶν (2 ἔως 4 μῆνας) ἐπληρώνοντο δολ. 4.50 ἔως 4.75, διὰ ταξίδια Ήνωμ. Πολιτειῶν — Μεσογείου δολ. 6 μὲ ἐπαναταράδανταν εἰς Ήνωμ. Πολιτειῶν, διὰ ταξίδια Χίλις — Μεσογείου δολ. 6, διὰ ταξίδια Απο. Ανατολικῆς δολ. 3.75, ίσως καὶ περισσότερον. Ταῦτα τούρτερα Γαλλικῆς Κυβερνήσεως (ταξίδια Μεσογείου) σελ. 20— ἔως 25— καὶ Ἐλλεπιτης Κυβερνήσεως (ταξίδια Ανατ. ἀκτῆς Ἀγγλίας — Κόντινεντ) σελ. 40— διὰ 3 ἔως 9 μῆνας.

Οἱ ἐν Νότ. Ονταλίας ναῦλοι γιανθράκων ἐνυπαίνοντο γύρω τῶν 20— διὰ Γιβραλτάρ, 30— Πόρτ Σαΐδη ή Ἀλεξάνδρειαν, 34— Χάιφαν, 56— Πειραιά (ἀπὸ Ντωνστόν), 26— δι' Αγ. Βιζέντιον καὶ 33— Μπούνεος «Λύρες».

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

—Ἐκ τοῦ Πλέιτ (διὰ γεννημάτα)

«ΥΔΡΑΙΟΣ» ἀπὸ Νερούτα, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μάρ Ντέλ. Πλάταν 6600 τ. γεννημάτων δι' Ἀλλάδα, Μάρτιον — Απρίλιον.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΑΡΧΩΝ» ἐξ Κωνσταντίνεζ 130 βαγ. Συλλείας δι' ἔνα διό λιμένας Ανατολικῆς Μεσογείου, ἀρχάς Απρίλιον.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (σηματαὶ Παναμᾶ) ἐξ Δουνάβεως 215—235 βαγ. Συλλείας δι' ἔνα λιμέναν Ανατολικῆς Μεσογείου, Απρίλιον.

—Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΑΣΙΜΗ» ἐξ τῆς περιοχῆς Σινάρων 650 τ. ἀραβοσίτου εἰς σάκκους διὰ Ραβένναν, ἀ. φ.

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» ἐξ τῆς περιοχῆς Σινάρων 850 τ. γεννημάτων καὶ οσπρίων εἰς σάκκους δι' ἔνα λιμένα Δαλματίας, ἀ. φ.

«ΣΑΛΩΜΕΛΑ» ἐξ τῆς περιοχῆς Σινάρων 700 τ. γεννημάτων καὶ οσπρίων δι' ἔνα λιμέναν Αδραματίης, ἀ. φ.

«ΕΛΕΝΗ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ» ἐξ Σαντορίνης 600 τ. Θηραϊκῆς γῆς διὰ Πειραιᾶ, τιμὴ κατ' ἀποκοπήν, ἀ. φ.

«ΕΛΕΝΗ ΚΑΝΑΒΑΡΙΩΤΗ» (ex «Ηρακλῆς») ἐξ τῆς περιοχῆς Σινάρων 700 τ. γεννημάτων καὶ οσπρίων διὰ Ραβένναν, ἀ. φ.

«ΜΑΡΙΟΣ» ἐξ τῆς περιοχῆς Σινάρων 750 τ. γεννημάτων καὶ οσπρίων εἰς σάκκους διὰ Ραβένναν, ἀ. φ.

«ΣΠΥΡΟΣ» ἐξ Αγίου Γεωργίου 350 τ. ἀλεύων διὰ Καβάλλαν, ἀμεσος πόρτωσις.

«ΑΗΣ — ΓΕΩΡΓΗΣ» ἀπὸ Νερούδο 2800 τ. ἀνθρακίτου διὰ Γένοβαν ἡ Σαδόννα, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΚΟΡΘΙΟΝ» (β' ταξίδιον) ἐξ Κύρδου 3500 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμέναν Αδριατικῆς Ιταλίας, Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Καλλιμανοπούλου) 3500 τ. κρατήσις Ταξίδιον 3500 τ. ηγανημάτων δι' Ενέρωπην, Απρίλιον.

— Τάξιμ-τούρτερος

«ΤΑΣΙΑ» 5250 τ. d. w. «τάξιμ - τούρτερο» διὰ λογαριασμὸν τῆς Ελλεπιτης Κυβερνήσεως, 6 ἔως 9 μῆνας (ταξίδια μεταξὺ λιμένων Ενέρωπης, ἀμεσος παράδοσης εἰς Αμερικάσθησαν, προπληρωτέον ἐνοίκιον τριῶν μηνῶν καὶ πολεμικὰ ἀσφάλιστα εἰς βάρος τῶν ναυλωτῶν.

«ΤΕΤΗ» 4560 τόννων d. w. καὶ «ΕΥΔΟΞΙΑ» 3.560 τόννων d. w. διαμονής «τάξιμ - τούρτερο» μὲ τὸ ἀπὸ «Τασία».

Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | "Ετος ναυπ. | Τόν. γκρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|----------------------------|-------------|-----------|---|
| 'Αγχλιανή | Θ. 'Επιφανειάδη | 11 | 1656 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| 'Άγος Γεώργιος | νιοὶ Δ. Πανταλέοντος | 11 | 4248 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Άγιος Γεώργιος | Α. Γ. Βλασποπούλου | 12 | 3283 | ἐπιστρέψει ἐκ Πλεύτη τῆς Εὐρώπην |
| 'Άγιος Γεώργιος IV | Ζωγραφιά Νικολάου κλπ. | 38 | 4847 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Άγια Βαρθάρα | Φρ. Σιγάλα καὶ Σία | 04 | 2425 | ἐν πλῷ ἐξ Δουνάβεως δι' Εὐρώπην |
| 'Άγια Ειρήνη | 'Ηλία Πατέρα | 09 | 4330 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Άγια Θαλασσινή | Λ. Κεράνη | 11 | 3808 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Άγια Μαρίνα | έτ. «Κάσος» | 12 | 4151 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Άγιος Βίκτωρες | νιῶν Ν. Ι. Πατέρα | 19 | 4344 | ἐν πλῷ δι' Αμερικὴν |
| 'Άγιος Βλάσιος | 'Ιω. Δ. Χανδρή | 18 | 3061 | εἰς λιμένα Νοτ. Αμερικῆς |
| 'Άγιος Μάρκος | Γ. Τούλιβα | 19 | 4514 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Άγιος Νικόλαος | Εναγγ. Νομικοῦ | 99 | 1106 | εἰς Δυτ. Μεσόγειον |
| 'Άγιος Νικόλαος | ἀδ. Χατζηπατέρα | 15 | 3687 | φορτώνει εἰς Εὐρώπην |
| 'Άγιος Σπυρίδων | Γεώργ. Λακκά | 05 | 3338 | ἐκφορτώνει εἰς Ἀμέρεσαν |
| 'Άγκυρα | έτ. «Ελληνικὴ Α.Ε. | 23 | 2447 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Άδαμαντιος | έτ. «Άδαμας» Α.Ε. | 15 | 4277 | ἐπιστρέψει ἐξ Ειρηνικοῦ |
| 'Άδάμας | έτ. «Άδαμας» Α. Ε. | 18 | 4144 | εἰς Βόρειον Αμερικὴν |
| 'Άδαμαστος | έτ. «Άδαμας» | 19 | 7466 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| 'Άδαμ. Γεωργαντῆς | ἀδελ. Γεωργαντῆ | 16 | 3443 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης |
| 'Άδελφότης | Μιχ. Καρδᾶ | 17 | 5838 | ἐπιστρέψει ἐξ Ιαπωνίας |
| 'Άδελφοι Χανδρή | 'Ιω. Δ. Χανδρή | 19 | 6176 | εἰς Βόρειον Αμερικὴν |
| 'Άθηνᾶ Λιθανοῦ | «Θεοφανώ» Α. Ε. | 36 | 4824 | φορτώνει εἰς Αντιρράιαν (δι' Ελλάδα) |
| 'Άθηναι | «Ελληνικὴ» Α.Ε. | 10 | 2897 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Αμερικὴν |
| Άιας | ἀδ. Πατέρα | 15 | 4729 | εἰς Κόλπον Μεξικοῦ |
| Άιγας | Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία | 96 | 1406 | ἐν πλῷ διὰ Γένοβαν |
| Άιγαίον | Έτ. «Αιγαίον» Α.Ε. | 19 | 5285 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην |
| Άιγεὺς | ἀδ. Πατέρα | 20 | 4538 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν |
| Άικατερίνη | ἀδ. Γεωργαντῆ | 13 | 4929 | ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Άικατερίνη Τ. | Θ. Α. Τεργιάζου | 17 | 2560 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Άικατ. Κουμαντάρου | ἀδ. Κουμαντάρου | 17 | 7777 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Άινος | έτ. «Ζέρυρος» Α.Ε. | 10 | 3554 | διῆλθε Πόρτ Σαΐδ δι' Ινδίας |
| "Άις Γιώργης | νιοὶ Γ. Σιγάλα | 08 | 2098 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| 'Άλεξανδρα | Κ. Καρδᾶ καὶ ιοῦ | 13 | 4355 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Άλεξανδρος | Μ. Α. Ταχιμντζῆ | 06 | 4343 | ἐπισκενάζεται εἰς Λισανδρόνα |
| 'Άλικαμων | «Θεοφανώ» Α. Ε. | 13 | 4521 | ἐν πλῷ διὰ Νότιον Αμερικὴν |
| 'Άλικη | Ν. Γ. Λιθανοῦ | 17 | 5140 | εἰς ταξίδιον "Απο" Ανατολῆς |
| 'Άλφειδς | «Θεοφανώ» Α. Ε. | 20 | 5116 | εἰς λιμένας Ιαπωνίας |
| 'Άναστασία | Π. Πρωτοπατᾶ | 05 | 2883 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης |
| 'Άναστ. Πατέρας | Δ. Πατέρα | 14 | 3382 | ἐν πλῷ δι' Αφρικὴν |
| 'Άνδρεας | «Ιόνιον» Α. Ε. | 19 | 6566 | κατευθύνεται εἰς Αργεντινήν |
| 'Άννα | Ν. Λυκαϊδοπούλου | 19 | 5173 | ἐκφορτώνει εἰς Ανατ. Μεσόγειον |
| 'Άννα Βούλγαρη | Χαρ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4603 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Άννα Ν. Γουλανδρῆ | ἀδ. Γουλανδρῆ | 21 | 4358 | ἐν πλῷ ἐκ Χιλῆς διὰ Μεσόγειον |
| 'Άννα Μαζαράκη | ἀδ. Μαζαράκη | 13 | 5411 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Άννα Σταθάτου | έτ. Σταθάτου | 18 | 5685 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| 'Άννα Τ. | Θ. Α. Τεργιάζου | 06 | 2728 | εἰς ταξίδιον δι' Εὐρώπην |
| 'Άνθιπη Ν. Μιχάλου | Κ. Μιχάλου | 05 | 3298 | ἐν πλῷ ἐκ Δουνάβεως δι' Εὐρώπην |
| 'Άννίτσα | Ίω. Λιθανοῦ | 18 | 4324 | εἰς λιμένας Αργεντινῆς |
| 'Άντικλεια | Παν. Τζανετάτου | 92 | 951 | ἐν πλῷ ἐκ Ρουμανίας διὰ Κατάνην |
| 'Άντωνης | Σ. καὶ Π. Λαμπού | 15 | 3729 | εἰς Εὐρωπαϊκά θεάτα |
| 'Άντωνιος | Α. Γεωργαντῆ | 83 | 1187 | άργει Πειραιᾶ ἀπό διετίας |
| 'Άντωνης Γεωργαντῆς | Γ. Γεωργαντῆ | 15 | 3557 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| 'Άντωνιος Χανδρῆς | Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρῆς» | 18 | 5866 | εἰς λιμένα Βόρ. Αμερικῆς |
| 'Άνω Βαθύ | I. Δ. Τσούνια | 82 | 1524 | εἰς πλόας ἐν Κίνῃ |
| 'Άξιός | «Θεοφανώ» Α. Ε. | 19 | 5289 | ἐκφορτώνει εἰς Χάιφαν |
| 'Άργολικός | Μαρῆ Εμπειρίκου | 21 | 4786 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| 'Άργω | Εύγ. Εὐγενίδη | 20 | 1995 | ἐν πλῷ ἐξ Δουνάβεως διὰ Μεσόγειον |
| 'Άρκαδια | «Άτλαντις» Α.Ε. | 66—21 | 853 | ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. |
| 'Άρμαθια | ἀδ. Γιανναγά καὶ Σία | 19 | 4683 | ἐπιστρέψει ἐξ Απο Ανατολῆς |
| 'Άρτεμις Πήττα | ἀδ. Πήττα | 06 | 1433 | εἰς ταξίδιον Ελλάδος — Μεσόγειον |
| 'Άρχαγγελος | «Θεοφανώ» Α. Ε. | 17 | 5692 | ἐκφορτώνει εἰς Δυτ. Μεσόγειον |
| 'Άρχων | Ρωμ. Γιαδικάρογλου | 22 | 1364 | διῆλθε Κονγκού πολιν 25 Μαρτ. δι' Ανατ. Μεσόγειον |
| 'Άσημίνα Μπάτικα | Π. Μπάτικα | 95 | 1344 | εἰς ταξίδια Σμύρνης διά Θεσσαλονίκης |
| 'Άσημη | Α.σ. Ε'. Καραβία | 05 | 722 | ναυλογεῖ εἰς Πειραιᾶ |
| 'Άσπασια | I. Γαλάκη | 14 | 4211 | εἰς Βόρ. Αμερικὴν |
| 'Άσπασια Νομικοῦ | «Θηραϊκὴ» Α.Ε. | 38 | 4857 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Αμερικὴν |
| 'Άστηρ | Θεο. Σταφυλοπάτη | 96 | 1350 | εἰς λιμένα Δυτ. Μεσόγειον |
| 'Άτλαντικος | έτ. «Άτλαντις» Α.Ε. | 19 | 5446 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| "Άτλας (τάνκερ) | «Τρανσετόφλ» Α.Ε. | 09 | 4009 | παραμένει εἰς Πειραιᾶ |
| Άϋρα | I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ | 12 | 4652 | ἐποκενάζεται εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Άφροδεσσα | ἀδ. Κιρτάτα | 05 | 2529 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Βαθύ της Σάμου | νιῶν Δ. Ιγγλέση | 12 | 1556 | ἐν πλῷ ἐκ Δουνάβεως διὰ Μεσόγειον |
| Βαλεντίνη | Ίω. Σκαλατίδη | 09 | 4713 | εἰς πλόας ἐν τῇ Απο Ανατολῆ |
| Βάλτερ Δ. Μῶνον | Ρεθύμνη — Κονλουσουντή | 17 | 3703 | εἰς Βόρειον Αμερικὴν |
| Βαρθάρα | Άθ. Ζούτοποντού | 10 | 1354 | ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον |
| Βασ. Δεστούνης | Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ | 12 | 3299 | ἐν πλῷ δι' Αργεντινήν |
| Βασ. Α. Πολέμης | Ίω. Γκούνια | 07 | 3429 | ἐν πλῷ ἐξ Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Βέλγιον | «Ελληνικὴ Α. Ε.» | 19 | 2844 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Βικτωρία | N. Απόδακον — X. Πατέρα | 14 | 4202 | ἐν πλῷ ἐξ Απο Ανατολῆς δι' Εὐρώπην |
| Βικτωρία | Γ. Νικολαΐδη κλπ. | 19 | 6085 | εἰς Βόρειον Αμερικὴν |
| Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ | ἀδ. Γουλανδρῆ | 19 | 3598 | ἐν πλῷ ἐξ Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Βιργινία | 'Αντ. Παταδάκη | 17 | 2313 | εἰς ταξίδιον Μεσόγειον |
| Βιργινία Σ. | Z. Σαμοθράκη | 05 | 3885 | ἐν πλῷ ἐξ Μεσόγειον δι' Εὐρώπην |
| Βόρις | «Εμπορο.-Έφοπλιστικὴ» Α.Ε. | 17 | 5166 | διῆλθε Κονγκού πολιν διὰ Νέαν Υάρκην |
| Γ. Σ. Λιθανδρ. | «Λιθανδρ.» Α.Ε. | 37 | 4855 | φορτώνει εἰς Χιλῆν |
| Γαλαξίας | «Γαλαξίας» Α.Ε. | 18 | 4398 | εἰς λιμένας B. Αμερικῆς |

| | | | | |
|------------------------|---------------------------|----|------|--|
| Γεράσιμος Βεργωτής | Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆ | 20 | 6343 | έπιστρέψει ἐξ "Απω 'Ανατολῆς εἰς λιμένας Εὐρώπης |
| Γεώργιος Γ. | Δ. Δάμπαση | 18 | 4289 | έκφραστόνει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Γεώργιος Π. | Θ. Ἐπιφανειάδη | 03 | 4052 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς | ἀδ. Γουλανδρῆ | 13 | 4345 | έν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Γεώργιος Κυριακίδης | Ν. Γ. Κυριακίδη | 11 | 4201 | έκφραστόνει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Γεώργιος Μ. Λιθανός | «Λιθανός» Α. Ε. | 38 | 5482 | εἰς λιμένας Ιαπωνίας |
| Γεώργιος Μ. Ἐμπειρίκος | Σ. Γ. Ἐμπειρίκου | 21 | 5728 | ἐν πλῷ ἐπει Χιλῆς διὰ Μεσόγειον |
| Γεώργιος Ποταμίανος | «Ηπειρωτική, Α.Ε.» | 13 | 4044 | κατευθύνεται εἰς Ιαπωνίαν |
| Γιάννης | Γ. Ἀνδρέουν κλπ. | 05 | 4391 | φορτώνει εἰς Εὐρώπην |
| Γιαν. Γούναρης | Γ. Ζ. Γούναρη | 01 | 2238 | εἰς ταξίδιον Δυτ. Μεσογείου |
| Γρανικός | «Γρανικός» Α. Ε. | 16 | 3689 | εἰς λιμένας "Απω 'Ανατολῆς |
| Γρηγόριος Κ. II | Π. Καλλιμανοπούλου | 19 | 2546 | ἐν πλῷ διὰ Δυτικὴν Ἀφρικὴν |
| Δαμασκηνῆ | Παν. Ἀγγελάτου | 03 | 1196 | ἔφθ. Κωνστάντζαν 26 Μαρτ. |
| Δάναπτης | ἀδελφ. Συνοδινοῦ | 14 | 2113 | ἔφθ. Κωνστάντζαν 28 Μαρτ. |
| Δάρμας | ἀδ. Πήττα | 83 | 1595 | εἰς ταξίδιον Δυτ. Μεσογείου |
| Δελφίν | Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη | 06 | 3816 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Δέσποινα | έτ. Μιχαλινοῦ | 06 | 3016 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Δημήτρης | Δημ. Λαμποῦ | 11 | 5254 | παρελήφθη εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Δημ. Γ. Θερμιώτης | Α. Μ. Τατάκη | 06 | 4271 | έκφραστόνει εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Δημ. Ἰγγλέσης | νίδν Α. Ἰγγλέση | 18 | 5275 | ἐν πλῷ διὰ Β. Ἀμερικὴν |
| Δημ. Νομικός | Λουζά Νομικοῦ | 03 | 1171 | εἰς ταξίδιον Κωνστάντζης — Ελλάδος |
| Δημ. Χανδρῆς | Ίω. Χανδρῆ | 10 | 4643 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν |
| Διαμισιανῆς | Διαι. Πατέρα | 19 | 5438 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης |
| Διον. Σταθάτος | έτ. Δ. Α. Σταθάτον | 19 | 5168 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Δίρφυς | ἀδ. Πατέρα | 17 | 4240 | ἐν πλῷ δι' Ἀμερικὴν |
| Διώνη | Γ. Φ. Ἀνδρεάδη | 06 | 4181 | έκφραστόνει εἰς Νότ. Ἀμερικὴν |
| Δωρίς | Ἡλ. Χατζηλία | 17 | 4604 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| "Εδέη Λιθανοῦ | Ν. Λιθανοῦ | 37 | 4839 | ἐν πλῷ ἐξ Αντηραλίας διὰ Μεσόγειον |
| "Εδρος | Ίω. Γιανθανοῦ | 18 | 5283 | ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης (διαταγῆς) |
| Εἰρήνη Κυριακίδου | Ν. Γ. Κυριακίδη | 22 | 3781 | ἀναμένεται εἰς λιμένα Αιγαίου |
| Εἰρήνη Σ. Ἐμπειρίκου | Στ. Ἐμπειρίκου | 27 | 4164 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| 'Ελένη | Α. Καλλινίκου | 18 | 5655 | εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας — Εὐρώπης |
| 'Ελένη Κουλουκουντῆ | ἀδελφ. Κουλουκουντῆ | 38 | 5548 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| 'Ελίξα | Άντ. Παπαδάκη | 19 | 1986 | εἰς ταξίδιον Δουνάβεως — Μεσογείου |
| 'Ελισάβετ | ἀδ. Μαζαφάκη | 22 | 3553 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| 'Ελλενίκ Σίτου | Έμμ. Γιαννούλατου | 17 | 2486 | εἰς πλόας ἐν Κίνα |
| 'Ελλενίκ Τρέιντερ | Έμμ. Γιαννούλατου | 07 | 2052 | εἰς πλόας ἐν Κίνα |
| 'Ελλάς | έτ. «Ἐλληνική Α.Ε. | 16 | 2081 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Ελληνικό | Θ. Παπαδημητρίου | 04 | 3059 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης — Μεσογείου |
| 'Ελπίς | Ι. Ν. Γουλανδρῆ | 12 | 3651 | φορτώνει εἰς Ἀργεντινὴν |
| 'Ελπίς | Α. Πρίντεζη | 19 | 1492 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| "Εμμι | 'Ανδρ. Βεργωτῆ | 14 | 3895 | έπισκενάζεται εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Εμπειρίκος Νικόλαος | Γ. Ν. Ἐμπειρίκου | 18 | 3798 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Επαμ. Κ. Ἐμπειρίκος | νίδν 'Επ. Ἐμπειρίκου | 27 | 4385 | έκφραστόνει εἰς Εὐρώπην |
| 'Ερωτή | I. Σκαρλατίδη | 18 | 5904 | εἰς πλόας ἐν τῇ "Απω 'Ανατολῆ |
| Εύαθιά | Ίω. Π. Γουλανδρῆ | 15 | 3551 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Εύθοικός | Μαρη̄ Έμπειρίκου | 22 | 4792 | έκφραστόνει εἰς Εὐρώπην |
| Εύγενα Καμπάνη | Γ. Ν. Έμπειρίκου | 98 | 3470 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν |
| Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκου | Στ. Έμπειρίκου | 20 | 4882 | ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν |
| Εύγενία Λιθανοῦ | «Θεοφανώ» Α.Ε. | 36 | 4839 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Εύγενία Χανδρῆ | Ίω. Χανδρῆ | 20 | 5317 | έκφραστόνει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Εύδοξια | 'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου | 03 | 2018 | εἰς πλόας ἐν Εὐρώπῃ |
| Εὕηνος | «Λιθανός» Α. Ε. | 19 | 5627 | ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν |
| Εύθαλιά | ἀδ. Γουλανδρῆ | 18 | 3553 | ἔφθ. Θεσσαλονίκην 30 Μαρτ. |
| Εύθαλιά Μαρῆ | Ν. Μαρῆ | 19 | 4196 | έπισκενάζεται εἰς Πειραιᾶ |
| Εύπλοια | Γιώργη Λαμποῦ | 11 | 3862 | εἰς λιμένα Νοτ. Ἀμερικῆς |
| Ζάννες Γούναρης | ἀδελφοί Γούναρη | 07 | 4407 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. (διαταγῆς) |
| Ζανής Λ. Καμπάνης | Ζληρ. Λ. Καμπάνη | 20 | 5317 | εἰς Νότιον Ἀμερικήν |
| Ζεύς | Ἡλ. Χατζηλία | 20 | 4279 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ζέφυρος | έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε. | 09 | 4796 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Ζηνοβία | «Μιχαλινοῦ» | 06 | 2947 | ἐν πλῷ δὲ Λυτ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Ηλ. Γ. Κουλουκουντῆς | ἀδ. Κουλουκουντῆ | 38 | 5548 | εἰς ταξίδιον Απω 'Ανατολῆς — Ειρηνικοῦ |
| "Ηρων | Δημ. Ν. Κουφός | 06 | 1516 | έκφραστόνει εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Θάλεια | Ἡλία Ξυλᾶ | 17 | 5875 | ἔξι "Απω 'Ανατολῆς διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Θάσος | Θ. Α. Τεργιάζου | 19 | 1565 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Θεόδολ 2 | Θωμᾶ Ν. Ἐμπειρειάδη | 10 | 657 | ἀργεῖ 'Ελευσίνα ἀπὸ διετίας |
| Θεμώνη | έτ. «Κάσος» Α. Ε. | 38 | 5717 | εἰς Αντηραλίαν Μάϊον δι' Ελλάδα |
| Θεοδώρος (τάνκερ) | Πατᾶς καὶ Σιά | 17 | 1054 | εἰς ταξίδιον Κωνστάντζης — Ανατ. Μεσογείου |
| Θεοδώρος Κουμάνταρος | ἀδ. Σ. Κουμαντάρου | 17 | 5709 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Θεόδωρος Τ. | Θ. Α. Τεργιάζου | 12 | 3409 | φορτώνει εἰς Κωνστάντζαν |
| Θεοφωτώρω | νίδν Σπάρου Πολέμου | 10 | 4427 | εἰς Νότ. Ἀμερικὴν |
| Θεοσκέπαστη | Β. Μαύρου — Σ. Μενδρινοῦ | 11 | 3726 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν |
| Θεοφωτώρω | «Θεοφανώ» Α. Ε. | 37 | 4815 | ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν |
| Θεοφωτώρω Λιθανοῦ | Μαρη̄ Έμπειρίκου | 23 | 4518 | ἐκτελεῖ ταξίδιον Ἰνδιῶν |
| Θερμαϊκός | Π. Χατζηλία | 30 | 4123 | ἀνεχ. ἔξι Εὐρώπης (διαταγῆς) |
| Θέτις | Γ. Ἀνδρεάδου | 10 | 4111 | φορτώνει εἰς Θήραν |
| Θέτις Α. | Εύαγγ. Νομικοῦ | 88 | 1356 | φορτώνει εἰς Θήραν |
| Θηρασία Νομικοῦ | Θ. Α. Τεργιάζου | 17 | 982 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Θράκη | Π. Χατζηλία | 17 | 4860 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| "Ια | Γ. Ἀγγελίδη | 01 | 2107 | έκφραστόνει εἰς Ανατ. Μεσογείου |
| "ιάκωβος | Α. Ἀναστασίου | 07 | 2693 | έκφραστόνει εἰς Εὐρώπην |
| "Ιγόρ | Γ. Δρακούλη | 06 | 3916 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| "Ικαρίος | «Αλγαίον» Α.Ε. | 12 | 4013 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| "Ιλισσός | «Θεοφανώ» Α.Ε. | 15 | 4724 | ἐν πλῷ διὰ Νότιον Ἀμερικὴν |
| "Ιουλία | Ἡλ. Χατζηλία | 14 | 4352 | έκφραστόνει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| "Ιρις | Ἴω. Παλαιοκρασᾶ | 11 | 1781 | εἰς πλόας ἐν Εὐρώπῃ |
| "Ιωάννα | Ἐλ. Βελλώτη | 01 | 1192 | έκφραστόνει εἰς Γένοβαν |
| "Ιωάννης | Δ. Δάμπαση | 09 | 3667 | εἰς Βελγικὸν λιμένα |
| "Ιω. Καρρᾶς | Παν. Καρρᾶ | 17 | 3527 | ἐν πλῷ δι' Ἀμερικὴν |
| "Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος | Στ. Έμπειρίκου | 24 | 3734 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |

| | | | | |
|--------------------------------|----------------------------------|----|------|---------------------------------------|
| 'Ιω. Νομικός | Α. Νομικοῦ | 99 | 640 | εἰς πλόας ἐν Ἐλλάδι |
| 'Ιω. Π. Γουλανδρῆς | ἀδ. Γουλανδρῆ | 10 | 3750 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| 'Ιω. Φαφαλίδης | Δ. Φαφαλίδη | 19 | 5670 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| 'Ιω. Φράγκος | Μάρκ. Φράγκου | 12 | 3442 | εἰς ταξίδιον Νοτ. Ἀμερικῆς |
| 'Ιω. Χανδρῆς | 'Ιω. Δ. Χανδρῆ | 20 | 6094 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Καδιώ | νιοὶ Γ. Σιγάλα | 11 | 1430 | ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης δι' Ἀδριατικὴν |
| Καθαριώτισσα | νιοὶ Γεωργ. Καραβία | 13 | 1877 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Καλαφάτης | Κ. Καλαφάτη | 17 | 4443 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Καλλιόπη | Δ. Πατέρα | 10 | 4948 | ἐν πλῷ ἐκ Βελγίου διὰ Πλέιτ |
| Καλλιόπη Σ | 'Ιω. Σταύρου καὶ Σία | 18 | 5152 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Καλυψώ Βεργωτῆ | «Ἐπτάνησος» Α. Ε. | 18 | 5686 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Καπετάν Στρατῆς | Ξενίδης — Κουμπῆς καὶ Σία | 06 | 3574 | ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον |
| Καραβάδης | Γ. Σταματέλατου | 13 | 2325 | εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ |
| Καρρᾶς | Κ. Καρρᾶς καὶ Υιοῦ | 18 | 5234 | ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Κασσάνδρα Λουλούδη | ἀδ. Γουλανδρῆ | 19 | 5106 | εἰς λιμένα Ἀπω Ἀνατολῆς |
| Κάσσος | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 39 | 5235 | ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Ἀμερικὴν |
| Κάστωρ | έτ. Γράτσου | 21 | 5497 | εἰς ταξίδιον Ἀπω Ἀνατολῆς |
| Κάτε | Ν. Λυκαρδόπούλου | 18 | 5197 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Κατερίνα (τάνκερ) | έτ. «Τρανσπετφόλ» Α. Ε. | 87 | 2495 | παραμένει εἰς Πειραιᾶ |
| Κατίνα Π. | Γ. Παπαγιανάκη | 00 | 1206 | ἔφθ. Κωνστάντζαν 25 Μαρτ. |
| Κατίγκω Χατζηπατέρα | νιὸν Κ. Χατζηπατέρα | 13 | 3661 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινήν |
| Κέπιτ Κόρσο | 'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου | 05 | 3890 | φορτώνει εἰς Πλέιτ |
| Κεχρέα | Θ. Ἐπιφανειάδη | 12 | 1968 | ἐν πλῷ ἐκ Ρουμανίας δι' Εὐρώπην |
| Κλεάνθης | «Πίνδος» Α.Ε. | 11 | 4153 | ἐν πλῷ διὰ Καλλούταν |
| Κολχίς | ἀδ. Συνοδιοῦ | 09 | 2219 | εἰς Θεσσαλονίκην ὑπὸ φόρτωσιν |
| Κονδύλης | Γ. Κονδύλη | 14 | 4439 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Κονίστρα | Θωμᾶς Ἐπιφανειάδη | 07 | 3530 | ἐν πλῷ ἐξ Ἰνομ. Πολίτειῶν δι' Εὐρώπην |
| Κορινθιακός | Μαρῆ Εμπειρίκου | 10 | 3562 | ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Ἀφρικὴν |
| Κόρθιον | ἀδ. Σύμπουρα | 09 | 2116 | ἐκφορτώνει εἰς Καλάμας |
| Κουλούρας — Ξένος | 'Αθ. Κουλούρα — Κυρ. Ξένου | 15 | 4914 | εἰς Ἀπω Ἀνατολῆν |
| Κουμουνδούρος | Υἱοὶ Επ. Εμπειρίκου | 25 | 3598 | ἐν πλῷ ἀπὸ Σαΐγκον διὰ Μεσόγειον |
| Κύθηρα | Πολυχ. Κατράκη | 02 | 1070 | εἰς λιμένα Ἀνατ. Μεσογείου |
| Κύμα | I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ | 12 | 3994 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Κύμα | 'Απ. Πεζᾶ | 11 | 3959 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην |
| Κυρά - Παναγιά II | 'Αντ. Χάλαρη | 99 | 1012 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Κυριακούλα | Α. καὶ Δ. Λαμποῦ | 18 | 4340 | ἐν πλῷ δι' Ἀφρικὴν |
| Κωνσταντίνος Η. | 'Ηλ. καὶ 'Αθ. Ἡλιοπούλου | 05 | 2527 | ἐν πλῷ ἐξ Βελγίου διὰ Πειραιᾶ |
| Κωνσταντ. Λουλούδης | ἀδ. Γουλανδρῆ | 22 | 4697 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Λακκωνικός | Μαρῆ Εμπειρίκου | 14 | 3803 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Λειθαθώ | Γ. Μ. Σταματέλατου | 03 | 1765 | εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ |
| Λένα | 'Ιω. Μυλωνᾶ | 14 | 1735 | ἀφεῖ Βαρκελώνην ἀπὸ ἔτους |
| Λεόντιος Τεργιάζος | Θ. Λ. Τεργιάζου | 11 | 4479 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου — Εὐρώπης |
| Λέρος | Δ. Μοσχονᾶ — I. Φασόλη | 99 | 846 | εἰς ταξίδιον Σιάρην — Θεσσαλονίκης |
| Λεωνίδας | Θρ. Βογιατζίδη | 28 | 4573 | ἐκφορτώνει εἰς Μεσογείου |
| Λεωνίδας Μ. Καμπάνης | Χατζηπατέρα — Μιχάλου | 29 | 4573 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινήν |
| Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης | κληρον. Λ. Καμπάνη | 17 | 4274 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Λεωνίδας Μ. Βαλμάς | Μιχ. Βαλμᾶ | 14 | 2080 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Λεωνίδας Ν. Κονδύλης | νιὸν Λ. Κονδύλη | 12 | 3923 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Λιλή | Χαρ. Πατέρα | 20 | 5719 | ἐν πλῷ ἐξ Ιαπωνίας δι' Εὐρώπην |
| Λύρας | Π. καὶ Μ. Λύρα | 18 | 5685 | εἰς λιμένας Βορ. Ἀμερικῆς |
| Μαίανδρος | 'Ιω. Γ. Λιβανοῦ | 19 | 4581 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Μαΐηντ δφ Σάμος | νιὸν Π. Δ. Γουλανδρῆ | 01 | 1190 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Μαΐρη Δευτεραίου | Βασ. Δευτεραίου | 03 | 1383 | φορτώνει εἰς Βόρ. Ἀφρικὴν |
| Μαΐρη Λιβανοῦ | έτ. ἀδελφῶν Λιβανοῦ | 38 | 4771 | εἰς ταξίδιον Ἀπω Ἀνατολῆς |
| Μαϊώτις | Α. Συνοδιοῦ | 88 | 1709 | εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου |
| Μάκης | Ε. Κ. Βλασπούολου | 06 | 3546 | ἐν πλῷ ἐξ Κούνας δι' Εὐρώπην |
| Μαλιακός | Μαρῆ Εμπειρίκου | 12 | 3903 | ἐν πλῷ δι' Ινδίας |
| Μαννούλα | νιὸν Γεωργ. Καραβία | 20 | 1965 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μάξ Βόλφ | Γ. Πορτόλου | 17 | 6694 | ἐπιστρέφει ἐπὶ Πλέιτ εἰς Εὐρώπην |
| Μαραθών | Α. Λούζη κλπ. | 19 | 7926 | ἐπισκευάζεται εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μαργαρίτα | Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ | 89 | 2187 | παραμένει εἰς Πειραιᾶ |
| Μαργαρίτα Χανδρῆ | 'Ιω. Χανδρῆ | 20 | 5401 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μαρή Χανδρῆ | Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς» | 18 | 5840 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Μαρία Λ. | Κ. Η. Λαμποῦ | 12 | 4707 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Μαρία Νομικοῦ | Λουκᾶ Νομικοῦ | 99 | 1165 | εἰς πλόας ἐν Ελλάδι |
| Μαρία Σταθάτου | Γ. Ν. Σταθάτου | 22 | 6303 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μαριέτ Νομικοῦ | Έμμ. Καραβία | 19 | 5241 | παραμένει εἰς Αμβοργον |
| Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ | Π. Πρωτοπαπᾶ | 15 | 4447 | εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Μαριόγκα | Ίο. Νικηφόρου | 12 | 4236 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη | ἀδελφῶν Κιρτάτα | 04 | 4784 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μάριος | Μιχ. Καραγεώργη | 06 | 602 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Μαρουκώ Πατέρα | Δ. Πατέρα | 17 | 4269 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Μαρουσιώ Λογοθέτη | ἀδελ. Γουλανδρῆ | 13 | 4669 | ἐν πλῷ ἐξ Χιλῆς διὰ Μεσογείου |
| Μάρτησσα | Ν. Ενσταθίου | 19 | 5476 | ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Μάρω Υ. | ἀδ. Γιαννουλάτου | 24 | 3836 | εἰς πλόας ἐν τῇ Ἀπω Ἀνατολῇ |
| Μάστερ Ηλ. Κουλουσουντῆς | ἀδ. Κουλουσουντῆ | 38 | 5548 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Ματρώνα | Ν. Βογιατζίδη | 02 | 2846 | ἐν πλῷ ἐξ Δουνάβεως δι' Εὐρώπην |
| Μεμάς | 'Ανδρ. Βεργωτῆ | 00 | 4359 | ἐν πλῷ ἐξ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην |
| Μεμάς | Μαρ. Κουρουκλή | 12 | 1735 | φορτώνει εἰς Νεμούν |
| Μέντωρ | Γ. Δρακούλη | 02 | 3050 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μερόπη | 'Ανδρ. Παπᾶ | 11 | 4181 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Μεσσαριά Νομικοῦ | έτ. «Π. Νομικός» Α. Ε. | 95 | 985 | ἐν πλῷ διὰ Κρήτην |
| Μιλδάς | «Ἐμπορ.-Ἐφορολιτική» Α.Ε. | 05 | 3071 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μίνα Λ. Καμπάνη | κληρον. Λ. Καμπάνη | 20 | 5227 | εἰς Νότιον Ἀμερικὴν |
| Μιχαήλ Λιβανός | «Θεοφανώ» Α.Ε. | 38 | 4774 | ἐν πλῷ ἐξ Αντηραίας διὰ Μεσογείου |
| Μιχαήλ Λ. Ἐμπειρίκος | Στ. Εμπειρίκου | 18 | 5202 | ἐν πλῷ ἐξ Δουνάβεως δι' Εὐρώπην |
| Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς | κληρον. Μ. Γουλανδρῆ | 21 | 6669 | φορτώνει εἰς Ρουμανίαν |
| Μιχάλης | Δ. Φατοῆ | 19 | 5685 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀφρικὴν |
| Μιχαλίδης | ἀδ. Ξυλᾶ | 08 | 3742 | ἐπιστρέφει ἐξ Ἀπω Ἀνατολῆς |
| Μόσχα Δ. Κυδωνιέως | Δημ. Α. Κυδωνιέως | 15 | 3874 | ἐκφορτώνει εἰς Αμέρισαν |

| | | | | |
|---------------------------------|------------------------------|----|-------|--|
| Μόσχα Λ. Γουλανδρή..... | άδ. Γουλανδρή | 18 | 5199 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν |
| Ναντίν | «Εμπορ.-Έφοπλιστικὴ» Α.Ε. | 04 | 3582 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου — Εέρωπης |
| Ναυτίλος | Δ. Γουλανδρῆ—Ρ. Πολίτη | 04 | 3531 | φορτώνει εἰς Ἀργεντινὴν |
| Νέα Ἑλλάς | άδ. Γουλανδρῆ | 22 | 16991 | ἐν πλῷ διὰ Νέαν Ὑόρκην |
| Νέλλου | έτ. «Ωκεανὸς» Α.Ε. | 13 | 4826 | εἰς ταξίδιον "Απω Ἀνατολῆς |
| Νεμέα | Γ. Ν. Σταθάτου | 19 | 5101 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νέστος | «Θεοφανὼς» Α. Ε. | 19 | 5764 | ἐν πλῷ δι' Εύρωπην |
| Νήσιον | Α. Καλλινίκου | 18 | 5154 | ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νηρεύς | Ηλ. Χατζηλία | 37 | 5205 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν |
| Νήριτος | Γ. Δρασούλη | 07 | 3854 | παραμένει εἰς λιμένα Εύρωπης, ζημία |
| Νικοκλῆς | Ν. Γ. Μωραΐτη | 21 | 3576 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Νίκος Τ. | Ἐλευθ. Τρικόγλου | 19 | 5175 | ἐπιστρέφει εἰς Ἀργεντινὴς |
| Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς | έτ. Ἀτλαντικὸς | 17 | 3201 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νικόλαος Δ. Α. | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 39 | 5486 | ἐν πλῷ ἐπ. Νότ. Ἀμερικῆς διὰ Μεσόγειον |
| Νικόλαος Μίχαλος | Κ. Μιχάλου | 13 | 4342 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Νικόλαος Νομικός | Α. Νομικοῦ | 99 | 625 | εἰς πλόας Ἀνατ. Μεσογείου |
| Νικ. Πιάγκος | Μιχ. Πιάγκου | 12 | 4499 | ἐν πλῷ εἰς Ἀργεντινὴς δι' Εύρωπην |
| Νικόλαος Φιλίνης | Μιχέ Φιλίνη | 04 | 3111 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νικόλας | Β. Σ. Ρωσολύμου | 10 | 4540 | ἐκφορτώνει εἰς Βέλγιον |
| Νικόλαος Ἀγγελος | Ίω. Ἀγγέλου | 12 | 4351 | εἰς ταξίδιον "Απω Ἀνατολῆς |
| Νικόλαος Πατέρας | Ηλ. καὶ Κ. Πατέρας | 10 | 4362 | ἐν πλῷ εἰς Ἀργεντινὴς διὰ Βέλγιον |
| Νικολάου Βιργίνια | Γ. Νικολάου | 20 | 6868 | εἰς λιμένας Ειρηνικοῦ |
| Νικολάου Γεώργιος | Γ. Νικολάου | 30 | 4108 | ἐν πλῷ εἰς Ἰνδῶν δι' Εύρωπην |
| Νικολάου Ζωγραφά | Γ. Νικολάου | 13 | 7156 | ἐπισκευάζεται εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νικολάου Μαρία (τάνκερ) | Γ. Νικολάου | 27 | 5525 | εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Νικολάου Οὐρανία | Γ. Νικολάου | 22 | 6397 | εἰς λιμένας "Απω Ἀνατολῆς |
| Νίτσα | ἀδ. Γιανναγᾶ | 15 | 4732 | ἐπιστρέφει εἰς "Απω Ἀνατολῆς εἰς Εύρωπην |
| Νόμφη | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 21 | 4504 | ἐν πλῷ ἐπ. Χίλης διὰ Μεσόγειον |
| Ὀδυσσεὺς | Παν. Α. Γιαννούλατου | 13 | 4577 | φορτώνει εἰς Καλκούταν |
| Ὀλγα Ἐπ. Εμπειρίκου | ψῶν. Ἐπ. Εμπειρίου | 22 | 4677 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Ὀλλανδία | «Ἐλληνική, Α. Ε.» | 11 | 1759 | εἰς λιμένας Ἀφρικῆς |
| Ολυμπος | Κουλούσθουν — Εμπειρίκου | 18 | 5249 | φορτώνει εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Ομόδονια | Ξενιοῦ—Ἀδ. Χριστοφορίδου | 08 | 3699 | παραμένει εἰς Ἀμβούργον |
| Ορος Ἀθως | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 13 | 3578 | ἐν πλῷ εἰς Ἀργεντινὴς δι' Εύρωπην |
| Ορος Αίτνα | έτ. «Ἀτλαντικός» Α. Ε. | 29 | 4230 | εἰς ταξίδιον Εύρωπης |
| Ορος Ἐλικών | «Τράμπ. Σο» | 18 | 5525 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Ορος Ίθωμη | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 14 | 4191 | φορτώνει εἰς Πλέιτ |
| Ορος Κάσιον | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 18 | 7914 | εἰς ταξίδιον Βόρ. Ἀμερικῆς — Εύρωπης |
| Ορος Κιθαιρών | «Τράμπ. Σο» | 12 | 3876 | φορτώνει εἰς Ἀργεντινὴν |
| Ορος Λυκαθηττός | «Ἀτλαντικός» Α. Ε. | 17 | 4292 | ἐν πλῷ εἰς Ἀργεντινὴς δι' Εύρωπην |
| Ορος Μυκάλη | Κ. Γεωργιῆ καὶ Σία | 07 | 3556 | εἰς ταξίδιον Εύρωπην |
| Ορος Μυρτώ | Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ | 19 | 5403 | ἀνεχ. εἰς Εύρωπης (διαταγάς) |
| Ορος Ολυμπος | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 20 | 6692 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Ορος Πάρνης | έτ. «Θησεὺς» Α. Ε. | 17 | 4371 | ἐν πλῷδιά Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Ορος Πέρα | Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ | 18 | 5208 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν |
| Ορος Πήλιον | έτ. «Θησεὺς» Α. Ε. | 17 | 5655 | εἰς λιμένας Βόρ. Ἀμερικῆς |
| Ορος Πίνδος | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 20 | 5729 | ἐν πλῷ εἰς Ἀργεντινὴς διὰ Μεσόγειον |
| Ορος Πρίονας | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 10 | 3986 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Ορος Ροδόπη | έτ. «Ωκεανὸς» Α.Ε. | 19 | 5182 | ἐν πλῷ εἰς Ἀργεντινὴς δι' Εύρωπην |
| Ορος Ταύγετος | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 21 | 3286 | ἐν πλῷ ἐπ. Β. Ἀμερικῆς δι' Εύρωπην |
| Ορος Ταύρος | «Ἀτλαντικός» Α. Ε. | 20 | 6696 | εἰς ταξίδιον "Απω Ἀνατολῆς |
| Ορος Υμηττός | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 21 | 6388 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν |
| Ορος Χελμός | «Ἀτλαντικός» Α.Ε. | 23 | 6481 | εἰς λιμένα Βόρ. Ἀμερικῆς |
| Π. Μαργαρώνης | Δημ. Μαργαρώνη | 13 | 4979 | ἐπισκευάζεται εἰς Ἀμέρεσιν |
| Παγασητικός | Μαρή Εμπειρίκου | 14 | 3942 | εἰς ταξίδιον δι' Εύρωπην |
| Παγκρατίων | Δημ. Ν. Κουφδές | 20 | 2171 | ἐν πλῷ ἐπ. Μεσογείου δι' Εύρωπην |
| Παναγῆς | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 20 | 5187 | ἐν πλῷ δι' "Απω Ἀνατολῆν |
| Παναγῆς | Ι. Δ. Τσούνια | 94 | 2744 | εἰς πλόας ἐπ. Κίνη |
| Παναγιώτης | Εναγγ. Νομικοῦ | 01 | 3575 | ἐκφορτώνει εἰς Βέλγιον |
| Παναγ. Θ. Κουμάνταρος | Ίο. Βασιλείου καὶ Σία | 12 | 5839 | ἐν πλῷ δι' Εύρωπην |
| Παντελῆς | Κ. Λαμοῦ καὶ Ι. Ποντικοῦ | 11 | 3845 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν |
| Παντιδᾶς | έτ. «Ωκεανὸς» Α.Ε. | 12 | 4981 | φορτώνει εἰς Ἀργεντινὴν |
| Παπαλεμέδης | Γ. Α. Γεωργιῆ | 10 | 3748 | εἰς Βέλγιον λιμένα |
| Παρθενών | άδ. Πειθῆ | 08 | 3189 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Πάτρα | έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε. | 09 | 1977 | ἐν πλῷ δι' Εύρωπην |
| Περράκης Λ. Καμπάνης | κληρ. Λ. Καμπάνη | 10 | 3584 | εἰς Νότιον Ἀμερικὴν |
| Περσεύς | Α. Ἀνδρεάτου | 18 | 5172 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Πεταλοί | Μαρη Εμπειρίκου | 17 | 6565 | ἐπισκευάζεται εἰς λιμένα Εέρωπης |
| Πετρόλ (τάνκερ) | έτ. «Τρανσπετρόλ» | 03 | 4634 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Πετράκης Νομικός (τάνκερ) | Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ | 14 | 7020 | ἐκφορτώνει εἰς Ἐλευσίνα |
| Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς | άδ. Γουλανδρῆ | 23 | 4693 | ἐν πλῷ εἰς Μεσογείου δι' "Απω Ἀνατολῆν |
| Πήγασος | Γ. Ν. Λουλούδη | 20 | 5762 | ἐξ Νότ. Ἀνατολῆς δι' Ειρηνικὸν |
| Πηλεύς | Ε. Χατζηλία | 28 | 4695 | εἰς ταξίδιον "Απω Ἀνατολῆς |
| Πίνδος | έτ. «Πίνδος» Α. Ε. | 08 | 4360 | ἀνεχ. εἰς Εύρωπης (διαταγάς) |
| Πιπίνα | Γ. Μ. Σταματελέάτου | 04 | 2709 | εἰς πλόας ἐπ. Κίνη |
| Πλειάδες | άδελφ. Πρωΐου | 18 | 4620 | ἐν πλῷ δι' Εύρωπην |
| Πόδεντ Γιούντιθ | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 19 | 4810 | εἰς λιμένα Βόρ. Ἀμερικῆς |
| Πόδεντ Κλήαρ | Α. Παπαδάκη | 20 | 4839 | ἐπό. φότωσιν εἰς Κούβαν |
| Πολέμης | Ι. Δ. Παλαιοκρασσᾶ | 09 | 1457 | ἐπισκευάζεται εἰς Εύρωπην |
| Πολύκτωρ | Γ. Δρασούλη | 14 | 4077 | ἐπισκευάζεται εἰς Εύρωπην |
| Πότη | Μιχ. Βεροίκου | 96 | 1594 | εἰς λιμένα Ανατ. Μεσογείου |
| Πότη Σ. | Υἱοί Γ. Σιγάλα | 03 | 2083 | ἐν πλῷ ἐπ. Ιστανίας διὰ Μεσόγειον |
| Ποσειδῶν | άδ. Πύττα | 09 | 3840 | ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Μαρτ. |
| Ρήνος | Μιχ. Α. Εμπειρίκου | 19 | 4649 | φορτώνει εἰς Νότ. Ἀμερικὴν |
| Ρόκος | «Ιόνιον» Α. Ε. | 18 | 6429 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Ρόκος Βεργωτῆς | «Ἐπτάνησος» Α. Ε. | 19 | 5637 | εἰς λιμένας Ἡνωμ. Πολιτειῶν |
| Ρούλα | Μιχ. Καραγεώργη | 99 | 1044 | φορτώνει εἰς Κωνσταντζαν |
| Σαλαμινία | Κ. Πετρούτση — Γ. Τάνες | 01 | 3634 | φορτώνει εἰς Καλκούταν |
| Σάν Γκαμπριέλ | έτ. «Θησεὺς» Α.Ε. | 20 | 4943 | εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Σαντορίνη | Α. Γ. Χάλαρη | 84 | 708 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |

| | | | | |
|--------------------------------|------------------------------|----|------|---------------------------------------|
| Σαρωνικός | Μαρή Γ. Εμπειρίκου | 12 | 3548 | έκτελει ταξίδιον Ινδιῶν |
| Σίφνος | Θεμ. Σταφυλοπάτη | 17 | 2290 | εἰς λιμένα Ανατ. Μεσογείου |
| Σούδζου | Μποδ. Αθανασιάδη | 07 | 950 | παραμένει εἰς Πειραιᾶ |
| Σουλιώτης | «Ναυτίλος» Α.Ε. | 17 | 4300 | ἐν πλ. δι' Αργεντινήν |
| Σουσάννα | Ν. Παπαδάτου-Α.Τσαβλίδη | 04 | 932 | εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — Ελλάδος |
| Σπάρτη | Γ. Σταματελάτου | 22 | 1202 | εἰς πλόας ἐν Κίνῃ |
| Σπύρος | «Αιγαίνων» Α. Ε. | 18 | 6629 | ἐν πλ. δι' Εύρωπην |
| Σταμ. Γ. Εμπειρίκος | έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκου» | 36 | 3931 | ἐν πλ. διὰ Χιλῆν |
| Στάμος | Δ. Φαραλιοῦ | 14 | 3801 | εἰς λιμένας Νοτ. Αμερικῆς |
| Σταυρός | «Κάσος» Α. E. | 25 | 4853 | φροτώνει εἰς Αργεντινήν |
| Σταύρος Κουμάνταρος | άδ. Σ. Κουμαντάρου | 12 | 5528 | εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου |
| Στρυμών | «Λιβανός» Α. E. | 19 | 5250 | εἰς λιμένας Ιαπωνίας |
| Στυλιανή | άδ. Πήττα — Κ. Σχοιβάνου | 96 | 3256 | φροτώνει εἰς Ρουμανίαν |
| Στυλιανός Χανδρῆς | Ίω. Δ. Χανδρῆ | 19 | 6059 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Τάναις | άδελφ. Συνοδινοῦ | 07 | 1545 | εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου |
| Ταξιάρχης | άδελφ. Λαμποῦ | 13 | 4221 | εἰς Βόρ. Αμερικήν |
| Τασία | Καδ. Σιγάλα | 04 | 3034 | εἰς ταξίδια ἐν Εύρωπῃ |
| Τάσις | «Μυρτόν» Α. E. | 13 | 4706 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Ταύγετος | Κουλούθου — Εμπειρίκου | 18 | 5687 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Τέτη | νίοι Γ. Σιγάλα | 03 | 2747 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Τέτη Νομικοῦ | Λουκά Νομικοῦ | 02 | 1882 | ἐν πλ. εἰς Μεσόγειον |
| Τηλεμάχος | Γ. Δρακοντή | 11 | 3658 | ἐν πλ. διὰ Νότ. Αμερικήν |
| Τουρκία | έτ. «Ελληνική» Α. E. | 09 | 1911 | ἐν πλ. δι' Ελλάδα |
| Υδραίος | Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου | 02 | 4476 | ἐν πλ. ἐξ Εύρωπης δι' Αργεντινήν |
| Υδρούσα | Π. Χριστοπούλου | 22 | 2038 | ἐν πλ. ἐξ Εύρωπης δι' Ελλάδα |
| Υπανις | άδ. Συνοδινοῦ | 09 | 1459 | ναυλοζεῖ εἰς Πειραιᾶ |
| Φανερωμένη | Νικ. Θ. Βούλγαρη | 08 | 3404 | ἐν πλ. ἐξ Αργεντινής δι' Εύρωπην |
| Φλώρα Νομικοῦ | Λουκά Νομικοῦ | 21 | 1783 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Φραγκούμιλα Β. Γουλανδρῆ | άδ. Γουλανδρῆ | 18 | 6701 | ἐν πλ. δι' Εύρωπην |
| Φρέδ | Κ. Δ. Καλαφάτη | 07 | 4043 | ἐν πλ. ἐκ Κούβας δι' Εύρωπην |
| Χαδιώτης | έτ. «Κάσος» Α.Ε. | 29 | 4386 | ἐν πλ. ἐξ Αργεντινής διὰ Δυτ. Ιταλίαν |
| Χέλατρος | έτ. «Κάσος» Α. E. | 14 | 3489 | ἐν πλ. δι' Αργεντινήν |
| Χίος | «Λιβανός» Α. E. | 39 | 5650 | ἐν πλ. διὰ Μεσόγειον |
| Χλόη | Ν. Λυκαρδοπούλου | 28 | 4641 | εἰς Λορέντζο Μαρκές |
| Χρήστος Μαρκέτος | «Μαρκέτος» Α. E. | 19 | 5209 | ἐπισκευάζεται εἰς Χονδρούλον |
| Ώκεανία | Μ. Καρίβαλη | 07 | 4843 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Ώριων | Πολ. Λύρα — Α. Λούζη.. | 09 | 4798 | ἐν πλ. δι' Αργεντινήν |
| Ώρωπός | Μαρή Γ. Εμπειρίκου | 13 | 4474 | εἰς ταξίδιον δι' Εύρωπην |
| Άλκανδρος (Παναμ.) | Ίω. Π. Γουλανδρῆ | 17 | 3530 | ἐν πλ. δι' Εύρωπην |
| Άλμπα (Παναμ.) | έτ. «Άλμπα» | 08 | 3444 | ἐν πλ. ἐξ Αργεντινής δι' Εύρωπην |
| Άμαρυλλίς (Παναμ.) | «Άμαρυλλίς» Α.Ε. | 18 | 4328 | εἰς Εύρωπατάν λιμένα |
| Άνδρεάς (Παναμ.) | Παναμαϊκής έταιρίας | 17 | 5317 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Άννα Μάρκου (Παναμ.) | Ε. Βιντιάδη υπλ. | 19 | 2486 | ἐν πλ. ἐκ Ρουμανίας δι' Εύρωπην |
| Άουρόρα (Παναμ.) | έτ. «Πέρρων» | 13 | 4584 | ἐπιστρέφει ἐξ Ιαπωνίας |
| Βάρκο (Παναμ.) | Άνγερονοῦ — Απέργη | 96 | 1437 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Γιολάντα (Παναμ.) T. | έτ. «Πομερά» Παναμᾶ | 13 | 4680 | ἐπισκευάζεται εἰς Δυτ. Μεσόγειον |
| Δώρα (Παναμ.) | Κ. Ατυχίδη | 98 | 584 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Έστερο (Παναμ.) | «Ισθμεία» Α. E. | 20 | 4743 | ἐν πλ. ἐξ Αμερικῆς δι' Εύρωπην |
| Ίλλενάο (Παναμ.) | έτ. «Κολόν» | 19 | 5291 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Κάρμαρ (Παναμ.) | Α. E. «Κάρμαρ» | 19 | 5226 | εἰς Απωλ. Ανατολήν |
| Κλαύρη (Παναμ.) T. | έτ. «Πομερά» Παναμᾶ | 16 | 5845 | ἐν πλ. ἐκ Χιλῆς διὰ Βενεζουέλαν |
| Κουλέμπτρα (Παναμ.) | έτ. «Πορτομπέλος» | 19 | 5260 | εἰς Νότ. Αμερικήν |
| Λόιντα (Παναμ.) T. | έτ. «Ατλάντικα» | 16 | 5505 | εἰς ταξίδια ἐν Αμερικῇ |
| Μαρία (Παναμ.) | έτ. «Πομερά» Παναμᾶ | 28 | 4919 | ἐν πλ. ἐξ Εύρωπης διὰ Τανοράντι |
| Μαρτής (Άγγλ.) | Γ. Μ. Κουλουκουντή | 94 | 2483 | εἰς πλόας Μεσογείου |
| Μιραμάρε (Παναμ.) | έτ. «Μιραφλόρες» | 19 | 5731 | ἐν πλ. διὰ Βόρ. Αμερικήν |
| Μιραφλόρες (Παναμ.) | έτ. «Μιραφλόρες» | 19 | 5764 | ἐν πλ. διὰ Βόρ. Αμερικήν |
| Μπόνα (Γαλλ.) | Σ. Φαρούχ | 98 | 3462 | εἰς ταξίδια Εύρωπης |
| Μυριάδι (Παναμ.) T. | «Ιστιμένια» Α. E. | 21 | 7012 | εἰς ταξίδια Βορ. Αμερικῆς |
| Όρος Θύρως (Παναμ.) | Μ. Μάρον | 19 | 6527 | εἰς πλόας Εύρωπης |
| Ούρανία (Παναμ.) | έτ. «Ατλάντικα» | 02 | 1953 | ἐπόφρωσιν εἰς Ρουμανίαν |
| Πάναμ (Παν.-τάνκερ) | «Ιστιμένια» Α. E. | 25 | 7277 | εἰς ταξίδια Βορ. Αμερικῆς |
| Πηνελόπη (Παναμ.) | έτ. «Πόλαρ» | 19 | 4799 | εἰς λιμένας Απωλ. Ανατολής |
| Ρίο Γκράντε (Παναμ.) | έτ. «Παναμέζα» | 19 | 5696 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Σαντιάγο (Παναμ.) | έτ. «Σαντιάγος» | 08 | 3860 | ἐν πλ. ἐξ Αργεντινής δι' Εύρωπην |
| Σίγκνετ (Παναμ.) | Ίω. Π. Γουλανδρῆ | 17 | 3531 | ἐπιστρέφει ἐκ Νότ. Αμερικῆς |
| Τουΐρα (Παναμ.) | έτ. «Τουΐρα» | 12 | 4393 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Φαίξ (Παναμ.) | έτ. «Πόλαρ» | 15 | 7188 | εἰς ταξίδιον Βορ. Αμερικῆς |
| Φροσούλια (Παναμ.) | έτ. «Πόλαρ» | 03 | 1282 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Χάιφα Τρέιντερ (Παναμ.) | Βασ. Ι. Σαποθάρου | 03 | 3075 | ἐν πλ. διὰ Μεσογείου δι' Εύρωπην |

SEVEN SEAS MARINE TRADING COMPANY LTD.,

84, LEADENHALL ST., LONDON E.C. 3.

Directors: J. D. Rossolymos, E. B. Bevan, J. Gardner

Buyers and Deliverers of Vessels and Floating Craft, suppliers of all types of Machinery and Marine Equipment. Surveys conducted at all parts of the World at lowest cost.

Experts in Ship Construction (Steam or Diesel) and Fuel and Speed Economy Improvements.

Prompt and diligent attention to all enquiries. Mortgages satisfactorily arranged.

Telegrams: SEVEASTRAD, LONDON
Phones: Avenue 3834. & 1507

Codes: Boe, Lombard, Bentley's, Scott's.