

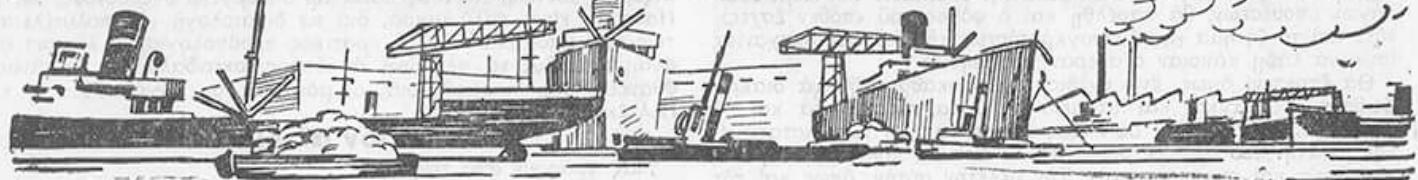
# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1946

Αρ. Φύλλου 258/17

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 25817

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1946

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Περί τὴν ἐνοποίησιν

Δὲν πρόκειται αἱ στήλαι αὐταὶ νὰ υπεισέλθουν εἰς τὰ ἑσωτερικὰ τῆς συνδικαλιστικῆς δργανώσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου, οὐδὲ γνώμην τινὰ νὰ ἔκφερουν ἐπὶ τῶν διαφόρων ποὺ ἀνεψύσαν διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς ἐνοποίησεως τῶν δύο ὄμοσπονδιῶν. Μίαν καὶ μόνον θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ διατυπώσωμεν παραπήρησιν ἐπὶ τῶν διεξαγομένων διαπραγματεύσεων: Θὰ ὑποδείξωμεν εἰς τοὺς θινόντας τάς δργανώσεις καὶ τοὺς κρατικοὺς ἀρμοδίους τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς ὑπὸ ἔνιαίν διοίκησιν συνδικαλιστικῆς ἐμφανίσεως τῶν ναυτιλλομένων, τώρα, μάλιστα, ποὺ ἡ Ναυτιλία διέρχεται τὴν δυστυχεστέραν περίοδον τῆς ὑποστάσεώς της.

Χάριν αὐτῶν τῶν συμφερόντων τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπιβάλλεται, παραμεριζούμενης κάθε «ἰδεολογικῆς ἀντιθέσεως», ἀπὸ κοινοῦ, ἀμφότεραι αἱ παρατάξεις νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ ζητήματα τῆς ἀποκαταστάσεως εἰς τὰ ἔργα του τοῦ «Ἐλλήνος ναυτεργάτη».

Ἡ σημερινὴ τραγελαφικὴ κατάστασις τῶν δύο ὄμοσπονδιῶν, τῆς δημοκρατικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ναυτεργατικῶν αἴτημάτων, δὲν ἡμπορεῖ καὶ δὲν πρέπει νὰ συνεχισθῇ. Ἡ ἀναταραχὴ τοῦ πολέμου παρήλθε καὶ τὰ δημιουργήματα τῆς κακῆς ἔκεινης ὥρας πρέπει καὶ αὐτά σὺν τῷ χρόνῳ νὰ προσλάβουν τῆς εἰρηνῆς, περιόδου τὴν ἡρεμοῦ μορφήν. Καλῶς ἡ κακῶς, εἴτε τὸ θέλουν, εἴτε δὲν ὁ τὸ θέλουν οἱ τὰ μαρξιστικά δόγματα προσθεύοντες, ἡ ιδιωτικὴ πλοιοκτησία θὰ ἀποτελέσῃ καὶ πάλι τὸν θεμέλιον λίθον τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως. Μὲ αὐτὴν δὲ τέτερος δημιουργικὸς παράγων τῆς Ναυτιλίας, δὲ ναυτεργάτης, θὰ συνεργασθῇ, καλοποιώσει, δῆμος, ἐντὸς τῆς ἐλληνικῆς πραγματικότητος.

Ἄπο τὴν συνεργασίαν αὐτήν, ἀπὸ τὴν κατανόησιν τῆς ἀνάγκης, ὅπως οἱ πάντες — Κράτος, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται — ἀπὸ κοινοῦ συμφέροντος δρμώμενοι εἰσόφερον κάθε προσπάθειαν διὰ τὴν ἐμποροναυτικὴν ἀνάδημουργίαν, θὰ ἔξαρτηθῇ καὶ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας ἡ οἰκονομικὴ ἀνδροῖς, ἡ κατεύθετρα αὔριον.

Ἄλλα τὴν ἀπρόκαλυπτον αὐτὴν συνεννόησιν τῶν δύο παραγόντων τοῦ ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ δὲν θὰ ἐπιτύχωμεν ποτὲ ὑπὸ τὸ οπικονόδον δυαδικὸν συνδικαλιστικὸν καθεστώς. Ὁταν αἱ Διοικήσεις τῶν δύο ὄμοσπονδιῶν ἀνταγωνίζωνται ἀλλήλας εἰς δημοκρατικὸν ἀδιαλλαξίαν, ὅταν οἱ μὲν φοδούνται τοὺς δέ μη κατηγορθοῦνται ὡς «προδόται», ἐντὸν λογικάς καὶ συμφερόσας προτάσεων οὗτοι ἀποδεχθῆται κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν σύναψιν οἰσαδήποτε μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς συμφωνίας, ὅταν τῆς ἀνωμάλου περίοδου τὸ θερμά συνήματα ἀσυτόλως ἔξαπολυμένα ἀπὸ τοὺς κομμουνιστάς, ἔξακολουθοῦν νὰ ὑποκαίουν τὴν φαντασίαν τοῦ ἐν ἔξαθλιον ἀνέργου ναυτεργάτου, δταν τὰ σκάφη στίσον πολιτικῶν ἐπιδιώξεων ἔχουν ἀποθῆται καὶ ὁ προσλυτισμὸς μελῶν καὶ ἡ καθοδήγησί των διὰ τὴν Ισχυροποίησιν τῆς μιᾶς δργανώσεως εἰς θάρος τῆς ἀλλῆς συνεχίζεται, δὲν ἡμπορεῖ θέσια νὰ νοηθῇ ὡς ἐφικτή οἰσαδήποτε συνεργασία, ἀποθλέπουσα, ὅπως ἐπιβάλλεται, εἰς τὴν θελτιώσιν μὲν τῆς ἐπαγγελματικῆς θέσεως τοῦ «Ἐλληνος ναυτικοῦ, ἐπὸπολύτῳ δῆμος συναρτήσεις καὶ πρὸς τὴν ἀνένδοτον ἐπιδίωξιν τῆς ἀναδημουργίας τῆς Ναυτιλίας μας».

Μία διοίκησις μιᾶς ὄμοσπονδίας, ἡτοὶ θὰ περιέκλειε τὸ σύνολον τῶν στρατευομένων ἐπαγγελματιῶν θαλασσινῶν, μὲ ἔκεκαθαρισμένας τὰς ἀπόφεις ἐπὶ τῶν καθέκαστα αἴτημάτων τοῦ θαλασσοῦ μας κόσμου, αὐτὴ καὶ μόνον, ἔκγρωρα ἐκπρωτευτική, θὰ δυνηθῇ νὰ προέλθῃ εἰς τὴν συνεννόησιν, μὲ διακιτήην καὶ παραστάτην τὸν κρατικὸν παράγοντα.

Δὲν πιστεύουμεν νὰ ἀμφισθήτηται ἀπὸ τοὺς θινόντας τὰς δύο ὄμοσπονδίας ἡ ἀνάγκη τῆς συνεννόησεως μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, χωρὶς αὐτὴν, χωρὶς τὸν σαφῆ καθορισμὸν τῶν σχέσεων Κεφαλαιούς αὐτὴν, χωρὶς τὸν Κεφαλαιούς εἰς τὴν Ναυτιλίαν, πολὺ φοδούμεθα, δτε δὲν θὰ ίδωμεν ἐπιταχυνόμενον τὸν ρυθμὸν τῆς ἐμποροναυτικῆς μας ἀποκαταστάσεως. Ὁ πόλεμος, τὰς ἐπικίνδυνας ταξίδια, αἱ θαρρεῖαι θυσίαι, η ἀνεμοζάλη καὶ η σύγχυσις δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων παρήλθον. Τώρα, μαζὶ μὲ τὴν ἀναγνώρισιν τῶν

παραγράπτων δικαιωμάτων τοῦ «Ἐλληνος ναυτικοῦ, ἀνθ᾽ ὅσων οὗτος εἰσέφερεν εἰς τὸν ἄγωνα, ἡ σκληρὰ πραγματικότης ἐπιβάλλει ὠρισμένας προϋποθέσεις τάξεως, πειθαρχημένης, διμαλῆς ἐργασίας, καλῆς τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου διακυθερήσεως. Εἰς τοὺς ναυτεργάτας μας ἐναπόκειται, ποδηγετουμένους ἀπὸ τὴν συνδικαλιστικὴν τῶν δργανώσεων, νὰ ἀναλάβουν τὸ ἔργον αὐτὸ τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν ἀπρόσκοπτον κίνησιν τῶν πλοίων μας, εἰς τὴν ἐδραίωσιν τῆς ἐμπιστοσύνης, εἰς τὴν εἰλικρινή μὲ τοὺς ἐργοδότας αὐτῶν, τοὺς ἐφοπλιστάς, συνεργασίαν.

Ίδού ποῦ, καθ' ἡμῖς, ἐντοπίζονται αἱ ὑποχρεώσεις δλων ἐκείνων, ποὺ φιλοδοξοῦν νὰ εἰναι οἱ ηγέται τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου. Τὰς ὑποχρεώσεις τῶν αὐτῶν ἀξὲς ἐκπληρώσουν πρὸς τὸ συμφέρον τῶν Ἐλλήνων θαλασσινῶν, χάριν αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας μας.

### Αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων

«Ἡρκεσεν, ὅπως, ἄλλως τε, προεθέπετο, ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῆς δραχμῆς, διὰ νὰ ἀρχίσῃ κάποια κίνησι, ἀρκετὰ διὰ τὸ μέλλον ὑποσχομένη, εἰς τὴν Πειραιήν βιομηχανίαν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων. «Ἡδη τὸ «Γεώργιος Ποταμιάνος» διεξάγει γενικὴν ἐπιθεώρησιν, καθ' ἄ δὲ πληροφορούμεθα, τριά ἀλλὰ φορτηγά μας πρόκειται νὰ πλέύσουν εἰς Πειραιῶν πρὸς διενέργειαν μακρῶν ἐπισκευῶν.

Διὰ μόνης, θέσαια, τῆς πρὸς τὰ κρατοῦτα τιμαριθμικά ἐπίπεδα προσαρμογοῦ τῆς τιμῆς τοῦ συναλλάγματος, δὲν ὀλοκληροῦται οἱ προσπάθεια, ποὺ πρέπει νὰ κατατέλθῃ διὰ τὴν παροχὴν ἐργασίας εἰς τὴν αἰδηροθιμηχανίαν. Οἰδηποτε διεύρυνας τῆς δραστηριότητός της διὰ τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων προϋποθέτει: Ρυθμικὴν καὶ καλήν ἀπόδοσιν τῆς ἐργασίας, ἀποφυγὴν καθυστερήσεων, εύχερην καὶ εύνοιαν προσφοράν — δχι μέ χρυσᾶς λίρας — τῶν ἐλασμάτων, τῶν ύλικων καὶ τῶν ἐφοδίων καὶ τέλος — τὸ καὶ σημαντικότερον — ἐπισκευὴν τῶν δύο μονίμων δεξαμενῶν ἡ τῆς μιᾶς έστω καὶ ἀμεσον μεταφοράν ἔξ Αγγλίας τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς.

Καρποφόρον διαβλέπομεν τὸ μέλλον διὰ τὴν ἐδῶ σιδηροθιμηχανίαν, δεδομένου δτι δλα τὰ πενιχρά ἀπὸ τὸν πόλεμον κατάλοιπα τῆς Ναυτιλίας μας ἔχουν ἀνάγκην ἐκτεταμένων ἐπισκευῶν καὶ δτι σκάφη πολλὰ μεσογειακού προσορισμοῦ — ἔστω καὶ ὑπὲ δεξηνή σημαίαν — δσονων θά αγορασθοῦν ἀπὸ «Ἐλληνας ἐφοπλιστάς». Μετασκευάς καὶ ἐπιθεωρήσεις θὰ χρειασθοῦν τὰ πλοῖα αὐτά. «Ἀν δὲ Πειραιεὺς καὶ η Σύρος — τὰ δύο ἐμποροναυτικά μας κέντρα — παρέχουν ἀσφαλή τὰ ἔχεγγυα διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον καὶ οικονομίαν, μία ἔδρας παραγικῆ διὰ τὴν οίκονομίαν μας ἐργασία θὰ συγκεντρωθῇ εἰς τοὺς ἐλληνικούς λιμένας. Εἰς ἐκατοντάδας χιλιάδας λιρῶν πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ τὸ συνάλλαγμα ποὺ θὰ εἰσοδομίζεται εἰς τὸν Τόπον.

Διερωτώμεθα, δῆμος: Θὰ πληρωθοῦν, ἀρά γε, ποτὲ αἱ ἀνωτέρω προϋποθέσεις; «Υάρχει κάποιος κρατικὸς ἀρμόδιος διατείμενος νὰ μελετήσῃ τὰ μέτρα, ποὺ θὰ καταστήσουν προσιτά τὰς ἐμποροναυτικά μας κέντρα εἰς τὰ πλοῖα διὰ τὴν θεραπείαν τῶν εἰς ἐπισκευάς, δεξαμενησιούς καὶ ἀνεφοδιασμούς καὶ ἀναγκῶν τῶν;

### ‘Ανοργάνωτος καὶ τεχνικῶς ἀνεπαρκής

Ριζήκην, δῆμος, ἀνασυγκρότησιν — δργανικὴν καὶ τεχνικὴν — χρειάζεται η παρ’ ἡμῖν σιδηροθιμηχανία, προκειμένου νὰ ἐπιτελέσῃ εὐρύτερον τὴν ἀποστολὴν τῆς εἰς τὰς ναυτικὰς κατασκευάς. Πρωτόγονος εἰναι η δλη διάρθρωσί της, ταὶ τεχνικὰ μέσα ποὺ προσφέρει πενιχρά εἰναι, εἰς τὸν ἔξατλητικὸν μόχθον τοῦ ἀνθρωπίου καὶ μόνον παράγοντος στηρίζονται. Τὰ σύγχρονα ἐργαλεῖα τῶν σιδηροκατασκευῶν, αὐτὰ ποὺ ἐπιταχύνουν τὴν ἐργασίαν καὶ τὴν ήσσονα τοῦ ἐργασιού μεριμνήσανται εἰσφοράν, εἰναι ἀνύπαρκτα διὰ τὴν Πειραιῶν σιδηροθιμηχανίαν.

«Η πολεμικὴ περιπέτεια δὲν ἔχημισε τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων. Τούναντίον μάλιστα, ίκανά ἀπεκόμισαν οἱ σιδηροθιμηχανοὶ τοῦ Πειραιῶν κέρδη ἀπὸ τὴν συνεργασίαν τῶν μετὸν ἔχθρον. Έλαχιστοί, ἀριθμούμενοι εἰς τὰ δάκτυλα τῆς μιᾶς χειρός, εἰναι οἱ διαφυλάξαντες τὴν έθνικὴν τῶν ἀδιοπρέπειαν, οἱ μη δεχθέντες νὰ ὑποκύψουν εἰς τὸν πειρασμὸν τοῦ κέρδους. Κεφάλαια, συνεπῶς, διαθέτουν οἱ βιομηχανοὶ ἐπαρκῆ, παρὰ τὴν

επιδεικνυομένην τώρα πτωχείαν των και άδιαφόρως δύναται καλώς ή κακῶς έκτημασαν. Οταν μετά τὴν ἐκδίκαστην τῶν περι δοσιλόγων ύποθέσεων, θά παρέλθη καὶ ὁ φόβος τοῦ «πόθεν ἔσχε», τότε καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς σιδηροθιμηχανίας ισως νὰ λάθῃ καποιαν σταθεράν προώθησιν.

Θά ἔπειτε, δημοσίε, ἔνα σχέδιον νὰ προκαθορισθῇ, νὰ διακριθωθούν αἱ ἀνάγκαι καὶ τὰ μειονεκτήματα, τὰ τεχνικά καὶ τὰ δργανικά. "Έχουμε υπὲρ δψιν μας ἐν προκειμένῳ ἡμεροιδιασμένην μελέτην τοῦ σιδηροθιμηχανού κ. Δρίσα, πολύτιμον εἰς διαπιστώσεις καὶ συμπεράσματα. Τὴν μελέτην αὐτήν, ὥσπερ καὶ τὰς ἀπόψεις τῶν δυναμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην τὸ Κράτος πρέπει νὰ λάθῃ υπὲρ δψιν του.

Θά παρέλθῃ καποτε τὸ δργιον τοῦ προεκλογικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ δὲ τὸ Τόπος θά ἀνέρη τὸν δρόμον πρὸς τὴν ἔργασίαν, πρὸς τὴν παραγωγὴν. "Ισως τότε, μὲ ὥριμον καὶ ἡρεμον τὴν σκέψιν, νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ Κράτος τὰ παραγωγικὰ μας προσβλήματα, "Εναὶ ἀπὸ αὐτὰ, δχι ἀσήμαντον, εἰναι καὶ τὸ τῆς ἀναδιογανώσεως, τῆς τεχνικῆς ἐπαρκείας τῆς σιδηροθιμηχανίας. "Η καλή της ἀνάπτυξις, σχέσιν ἔχουσα μὲ τὸν τεχνικὸν τῆς Ἑλλάδος ἔξοπλισμόν, εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν ἑθνικῆς ἀποδοσεως παραγωγικῶν κλάδων ἡμπορεῖ νὰ τὴν ἀναγάγῃ.

### 'Απογραφή καὶ ἔκκαθάρισις

"Ἄς χωρήσῃ δὲ κ. Πελέκης ἀνενδότων εἰς τὴν ἔκκαθάρισιν τῶν μὴ δικαιουμένων ἐπιδόματος ἀνέργιας. Δυσχερείας τινάς θὰ συναντήσῃ, ίσως, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ὑπουργικῆς ἀπόφασεως ἀπὸ τὴν κακὴν προσπάθειαν τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, ἵνα μὴ ἀποκαλυφθοῦν αἱ καταχρήσεις τοῦ παρελθόντος τὸ μέτρον, πάντως, εἰναι δὲ δρότατον, πρόκειται δὲ σημαντικῶν νὰ θελτιώσῃ τῶν νομίμων ἐπιδοτουμένων τὴν οἰκονομικὴν θέσιν, τὴν δχι, θεσαία, ρόδινον.

Πέραν δημοσίες τῆς ἔκκαθαρίσεως τῶν ἐπιδοτουμένων ἀνέργων, ἀποφασιστικὴν θὰ ἔχῃ ἐπίδρασιν εἰς τὴν διάλη τῶν ναυτεργατικῶν προβλημάτων ἐκτίμησιν, ἡ προταθεῖσα ἀπὸ τὸν κ. "Ὑπουργόν τῆς Ναυτιλίας ἀπογραφή τοῦ συνόλου τῶν ναυτιλομένων.

Πολλὰ τὰ ἔξαιρετικῶν ἀδιαφέροντα, ίσως δὲ καὶ περίεργα, θὰ συναγάγῃ τὶς συμπεράσματα ἀπὸ τὰς διαπιστώσεις τῆς ἀπογραφῆς αὐτῆς. "Ἀρκεῖ νὰ διεξαχθῇ μὲ πᾶσαν ἐπιμέλειαν, ἀλλὰ καὶ αὐτορρότητα. Θά διακριθεῖ διάτο διά τὸ πρώτην φοράν, ἀφ' ὅτου ἡ Ἑλλάς συνεστήθη εἰς κράτος: Ποίος ὁ πραγματικὸς ἀριθμός τῶν στρατευομένων ἐπαγγελματιῶν θαλασσινῶν, ποία ἡ κατάστασις δι' ἓνα καστον κλάδον χωριστά, ἀπὸ ἀπόφεως πληθωρισμοῦ, ἥλικας καὶ προϋπηρεσίας κάθε ειδικευμένου ναυτεργάτου, πόσοι οἱ ἀνέργοι καὶ ποίος ὁ χρόνος τῆς ἀνέργιας τῶν καὶ, τέλος, ποία ἡ κατά ναυτικός περιφερείας προέλευσις τῶν ναυτιλομένων. Μὲ τὰ στοιχεῖα αὐτὰ τῆς ἀπογραφῆς, τὰ ἀδιαμοιθητού τούρους, θά ἡμπορέσῃ τὸ Κράτος νὰ ἀκολουθήσῃ σαφεῖς πλέον κατευθύνσεις εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος, ἀποτελεσματικότερον δὲ νὰ ἔνασκησῃ τὴν ὑπὲρ τοῦ ναυτεργάτου πρόνοιαν.

### Αἱ τρυφεραὶ παραφυάδες

Τὶ εἰναι αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις τῶν ποιουμένων τὰς διατριβάς τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐπικούρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν; Μᾶς παρέχεται ἡ πληροφορία, δτι τρεῖς τρυφεροὶ θλαστοὶ γνωστῶν ἀθηναϊκῶν οἰκογενειῶν ἐκμανθάνουν τὴν ἀγγλικὴν εἰς τὸ Λονδῆνον, καμουφλαρισμένοι εἰς λιμενικούς ἀξιωματικούς. Εἶναι, λέγουν, ἀπεπασμένοι παρὰ τὴν U. M. A., ἐνῷ, πράγματι, οἱ σεβαστοὶ μπαμπάδες τῶν ἐπωφελήσαντων ἀσυστόλου φαδοριτισμὸν ἐπὶ ὑπουργίας τοῦ κ. Μάτεσι, διὰ νὰ ἔξαποστείλουν τοὺς υἱούς τῶν εἰς τὰς Εἰδίδια μετεκπαδεύσεως, ἀναλώμασι, θεσαία, τοῦ δυσμοίροι: αὐτοῦ Κράτους.

"Ἄλλος ἔτοποθετήθη εἰς Βηρυττόν. Οι ιθύνοντες μόνον τὸ τμῆμα τοῦ Προσωπικοῦ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας θὰ γνωρίζουν ίσως τὴν ἐπαγγέλλεται εἰς τὴν Συρίαν καὶ ὁ ἐπίκουρος αὐτός. "Οπωσδήποτε, δημοσίε, δὲν πιστεύουμεν αἱ ἀσχολίαι του νὰ ἔχουν σχέσιν τινὰ μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας. "Αμφιθάλλομεν δὲν καὶ ἔνα ἡλιγικὸν οκάφος προσήγγισεν ἔφετος εἰς Βηρυττόν. Τὸ Κράτος ἐν τῷ μεταξὺ πληρώνει καὶ διὰ τὸν τέταρτον αὐτὸν Καππαδόκην.

Δὲν γνωρίζουμεν δὲν καὶ ἀλλαχοῦ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἔχουν ριζο-

θολήσει αἱ παραφυάδες αὐτοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. "Υπενθυμίζομεν, πάντως, εἰς τοὺς παρὰ τῷ ὑπουργείῳ ὑπευθύνους, ὅτι η Ναυτιλία είναι πολὺ μικρά, διὰ νὰ δικαιολογητὴ τὴν πολυτέλειαν τοιούτων ἀποστολῶν καὶ δὲ κρατικὸς προϋπολογισμὸς ἔχαιρετικά ἀναιμικός, διὰ νὰ πληρώῃ ἀσκόπους, σκανδαλώδεις, δαπάνας, φθάνουν, μᾶς παραφθάνουν, οἱ μόνιμοι. Τὸν λόγον ἔχει δ. κ. Πελέκης.

### Δίκαιον αῖτημα

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Χίον:

"Εἰς τὸ ὑπὲρ ἀριθ. 256/15 τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διαβάζομεν δτι προεκημονήσαν ἔξετάσεις διὰ τὴν 27ην Απριλίου ποὺς ἀπότησιν διπλώματος Πλοιάρχων καὶ ναυτίλων ἀξιωματικῶν Αἵ τάξεως καὶ ὅτι γύνωντα δεκτοὶ μόνον οἱ ὑπορετήσαντες κατὰ τὸν πόλεμον εἰς τὸν στρατὸν ξηρᾶς, τὸ γαντικὸν ἡ τὴν ἀεροπορίαν καὶ οἱ ἐπιβαίνοντες ἐμπορικῶν πλοίων διὰ τὸν θεόν τον η καταστὰ αὐτῷ αφέντων ἐπολεμικῆς αἵτιας.

"Ἐρωτῶμεν, δημοσίε, ποὺς ἀπόφασις θέλει ληφθῆ δι' ὅσους ὑπηρέτησαν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων καθ' ὅλην τὴν διάχειραν τοῦ πολέμου, ταξιδεύοντες ἐπὶ ἐμπόρων μὲ πολεμικῶν ὄπλων σκαράνεις τὰς πλεον ἐπικυνόντων ζώνας καὶ εἰλαν τὴν καλὴν τύχην — περὶ τὴν ἐπορόκειτο — νὰ μὴ τορπιλλισθοῦν;

"Η πολυετής ὑπηρεσία τῶν ὡς πρότων ναυτίλων ἀξιωματικῶν, τὰ δεινὰ τοῦ πολέμου ποὺς ἔχουν, ἡ ἔξανέμεσις τῶν μισθῶν των, χάρις εἰς τὰ ἔκπατοτε σωτῆρα κρατικῶν οἰκονομικῶν μέτρων, πρέπει νὰ συγκίνησουν, ἐπὶ τέλους, κάποιον ἀμιδόν. Μὲ ἔξετάσεις ἡ ἀνενέσησαν — ὅπερ καὶ δικαιότερον — δὲς ἀπόφασιθῇ κάτι δι' αὐτοῖς. Τὸ δίκαιον οὗτον ἀπονέμεται καὶ αἱ θυσίαι τῶν ναυτίλων μας ἀναγνωρίζονται.

### Διὰ τὰς φορτηγίδας

"Υπόμνημα διεξοδικὸν τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, κοινοποιηθὲν πρὸς δόλους τοὺς ἀρμόδιους κρατικοὺς παράγοντας, ἀναπτύσσει τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς ἔξευρέσεως ἐπαρκοῦς ἀρμόδιου φορτηγίδων διὰ τὸν πειραϊκὸν λιμένα.

"Ἀπὸ τὸ πολιούσειλον ἔγγραφον τοῦ Ο.Λ.Π.—τὸ τελευταῖον μιᾶς δλης σειρᾶς κατά καιρούς ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος ὑπομνημάτων—παραλαμβάνομεν ὡρισμένα σημεῖα, ποὺ καταδεικνύουν τὴν ἀνάγκην καὶ διαπιστώντων τὰς θαρυτάτας ζημιάς τοῦ τε Δημοσίου καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας ἀπὸ τὰς λόγω τῆς ἐλλείφεως φορτηγίδων, καθυστέρησεις εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν πλοίων:

"Τὸ τευραλγικότερον δημοσίες τῶν σημείων τῆς ἐκφορτώσεως τῶν ἐφοδίων, — λέγει εἰς τὸ ἔγγραφον τοῦ ο. Λ.Π.— ὑπῆρχεν ἀνέπαθεν καὶ εἴναι πάντοτε δὲ μικρὸς ἀριθμὸς τῶν φορτηγίδων, ἃς δὲ λιμήν διαθέτει.

"Σήμερον δὲν διαθέτομεν πλέον τῶν 70—80 φορτηγίδων ἐν κινήσει. "Ἐξ αὐτῶν 20 περίουν διατίθενται διὰ τὰς φορτωσίες ἐμπορευμάτων τῆς Οὔνδρα, διὰ τῶν ἀπτολούσιων σκαφῶν, πρὸς τὰς ἐπαρχίας, 25 περίουν διὰ τοὺς γαλάνηδρας καὶ τὰ πετρελαιοειδῆ, αἱ δὲ λοιπαὶ 30—40 διὰ τὰς ἐκφορτώσεις, τόσον τὸν εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου, δην καὶ τοὺς σίτου εἰς σάκους. "Ἐπειδὴ δὲ ἔκπατη δημάρτιον ἐργατῶν, ἐργαζομένων εἰς ἐν κινήσεις πλοίοι, ἀπασχολεῖ 3 φορτηγίδας, μίαν εἰς τὴν πλευράν τοῦ ἀπιολοίδου διὰ νὰ φορτωθεῖ προσωμαῖς καὶ τὰν πλευράν, ἔπειται δὲ τὸ μέγιστον 10—12 κύτη πλοίοι δύνανται νὰ ἐκφορτώντων συγχρόνως, ἀφοῦ δὲ ἔκπατον πλοίον, τύπον Λιμενετοῦ, διαθέτει δὲ κύτη, μόνον 2—3 τὸ πολὺ πλοία εἰναι δυνατὸν νὰ ἐκφορτώντων συγχρόνως διὰ φορτηγίδων.

"Οταν δημοσίες δὲ λιμήν ἔχῃ πόδης ἐκφόρων 8 ή 10 μεγάλα πλοῖα, δην συμβαίνει σημεῖον συνήθως, αἱ δὲ δέσεις πλευρώντων εἰς τὴν διάθεσιν μας είναι μόνον 2, εἰναι φυσικὸν τὰ λοιπὰ πλοῖα νὰ μὴ ἐξητεοτοῦντας ἐπαρχῶν η καὶ παντάπασιν, ἀπολειποτικῶς καὶ μόνον ἐκ τῆς ἐλλείφεως φορτηγίδων.

"Υπολογίζομεν δτι κατὰ μέσον δρον διὰ τὴν αἰτίαν ταύτην καταβάλλοντα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ως σταλία 10.000 δολλάρια ημερησίως, ὕποτο 50.000.000 δραχ.

"Περαιτέρω τὸ ὑπόμνημα, ἀφοῦ ἀναφέρεται εἰς τὰς προσφάτους διαπιστώσεις δλων τῶν περὶ τὸν λιμένα ἀσχολουμένων συμμαχικῶν καὶ ἡμετέρων ὑπηρεσιῶν περὶ τῆς ἀνάγκης συμπλιρώσεως ἐνός ἐλαχίστου ἀριθμοῦ 200 φορτηγίδων, καταλήγει μὲ τὰς ἔξης προτάσεις, διὰ τὴν θελτιώσιν τῆς καταστάσεως:

"«Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, καὶ ἀφοῦ αἱ σταλία, εἰς ἃς ὑποβάλλεται τὸ

Telegrams:

"GENICOLAOU,  
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ἐν ΕΛΛΑΣΙ:  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.  
ΑΘΗΝΑΙ

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



# "ΚΡΑΤΙΣΜΟΣ,, ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟΥ Κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

"Ας άρχισωμεν, κατά τὸν Ἀγγελικὸν τρόπον, μὲ μίαν Ιστορίαν. "Οταν, κατὰ τὸ 1937, ἡ σχολούμενη μὲ τὴν κατάρτιαν μελέτης διὰ τὴν Ἰστιοφόρον Ναυτιλίαν μας, διὰ τὴν δοῖον οὐδέποτε εἰχεν ἀσχοληθῆ τὶς σοθαρώς, φίλος ἐφοπλιστής, γνωστός διὰ τοὺς ὁμούς καὶ ἐπιγραμματικούς χαρακτηρισμούς του προσώπων καὶ πραγμάτων, μοῦ εἶπεν:

—Ἐάν πράγματι ἐνδιαφέρεσαι γιὰ τοὺς καΐτσηδες, σχίσεις τὴν μελέτην σου καὶ πάψε νὰ μιλᾶς γιὰ τὰ καΐκια. Καὶ δῦτον τὸν ἡρώησα, μὲ κάπιον ἔκπληξιν, τὶ ἑννοοῦσε, μοῦ εἶπεν:

—Ἐίς αὐτὸν ἔδω τὸν τόπον, ἀγαπητέ μου, γιὰ νὰ ζήσῃς, πρέπει νὰ σὲ ἀγνοοῦν οἱ πάντες καὶ ιδίως τὸ Κράτος. Ἔως τῷρα τὰ καΐκια τὰ ἀγνοεῖ τὸ Κράτος καὶ γι' αὐτὸν μποροῦν ἀκόμη νὰ κινοῦνται. Ἐάν τὰ σγάλης εἰς τὸ φῶς, ἀλλοίμονό τους, θὰ τὰ χαντακώσῃ ὁ Δουργούτης.

—Ἡν δὲ Δουργούτης, ὁ τότε "Ανθρωπος-Κράτος, ὁ Δικτάτωρ τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, ὁ ποιῶν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν τρέμειν!!

Δὲν τὸν ἤκουσα. Ἐτελείωσα τὴν μελέτην μου καὶ ἔγαλα εἰς τὸ φῶς τὰ περιφρονημένα καΐκια ἀπόδεικνύων τὴν ἀξιορόσετον ἀξίαν τους διὰ τὰς θαλασσίας μας μεταφοράς. Καὶ δὲν ἐπέρασαν πολλαὶ ἡμέραι καὶ ὁ φίλος ἐφοπλιστής —καλὴ του ἡ ὥρα— ἐπηλήθευσε. Τὸ Κράτος ἀνακαλύψαν διὰ ὑπῆρχε καὶ ἄλλος ναυτιλιακός κλάδος, ἐπὶ τοῦ δόποιον ἐπρεπε νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ἐπέμβασιν του, ἡρχισε τὴν ἐπίθεσιν του κατὰ τὴν Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας μὲ πυκνὸν πῦρ νομοθετήματων, ἀποφάσεων, ἐπιτροπῶν καὶ πάσης φύσεως παρεμβατισμῶν. Καὶ οὕτω εἰσῆλθαν καὶ τὰ φτωχὰ καΐκια εἰς τὸν κύκλον τοῦ κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ ἡρχισαν καὶ δι' αὐτὰ τὰ βάσανα, τὰ δόποια ὑφίσταντο δῆμοι οἱ ἀλλοὶ ναυτιλιακοὶ κλάδοι.

—Ἡ ιστορία αὐτὴ μᾶς δίδει, νομίζω, τὴν κλειδα τοῦ δόλου ζητήματος τῶν σχέσεων Ναυτιλίας καὶ Κράτους εἰς τὴν Ἐλλάδα.

\* \* \*

Ἐλληνικὴ Ναυτιλία ὑπῆρχε πολὺ πρὶν ὑπάρξῃ Ἑλληνικὸν Κράτος. Καὶ δύον τὸ Κράτος τὴν ἡγεμόνει, ἔζυσε καὶ εὐημεροῦσε καὶ διεδήγειν ἐπιτυχεῖς ἀγῶνας ἐναντίον πάσης φύσεως κινδύνων καὶ περιπτειῶν καὶ συμφορῶν, συμφωνῶν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Ἀλλὰ μίαν ἡμέραν τὸ Κράτος ἀνεκάλυψε τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἀπὸ τότε ἡρχισαν τὰ βάσανά της καὶ αἱ ταλαιπωρίαι της.

Δὲν πταίει, θεωρίας, τὸ Κράτος ὡς ίδεα καὶ θεσμός. Εἰς αὐτὸν πιστεύομεν, πλὴν τῶν κομμουνιστῶν οἱ δόποιοι διακηρύσσουν τὴν οὐτοπίαν τῆς «ἀταξικῆς κοινωνίας». Πταίει δῶμας ἔνα ἄλλο περίεργον, τῷ δοῦτι, φαινόμενον, ποὺ παρατηρεῖται ίδως εἰς τὸν εὔκλετὸν τόπον μας, καὶ τὸ δόποιον θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ὀνομάσσωμεν «κρατισμόν». Πρόκειται περὶ μιᾶς ήδους ή μᾶλλον περὶ μιᾶς νοσηρᾶς νοοτροπίας, ή δοποια καταλαμβάνει τοὺς ὅπωσδήποτε ἀσκοῦντας τὴν κρατικὴν ἔξουσιαν. "Ανθρωποι καθ' ὅλα ἄξιοι ὡς ἀτομα μεταμορφώνονται καὶ γίνονται ἀγνώριστοι, ὅταν καθίσουν εἰς μίαν κρατικὴν πολυθρόνην ή καὶ ἀπλῆν καρέκλαν. Οἱ λογικοὶ γίνονται παράλογοι καὶ ἀσυναρτητοί, οἱ ἀγράμματοι γίνονται πάνοφοι, οἱ προσηνεγκαὶ καὶ καταδεκτικοὶ γίνονται θλοσυροὶ καὶ ἀπροσέλαστοι. Πλαθάνουν ἔνα εἰδός ἀστιγματισμοῦ καὶ δαλτωνισμοῦ καὶ θλέπουν στρεβλά καὶ ἡλλοιωμένα τὰ πάντα." Άλλοι γίνονται διστακτικοὶ γραφειοκράται, ἀλλοὶ αὐταρχικοὶ δεσπόται. Εἰς ἐπιμετρὸν ἀπόκοτον ἔνα ἀνεξήγητον μίσος καὶ μίαν περιφρόνησιν πρὸς τὸ πολίτην. Πλαθάνουν μίαν διόγκωσιν τοῦ ἔγωγεσμοῦ των καὶ πιστεύουν διὰ τίποτε δὲν ἡμπορεῖ νὰ γίνῃ ἀνευ τῆς παρεμβάσεως τοῦ Κράτους. "Άλλ—" δτα λέγουν Κράτος, ἑννοοῦν τοὺς ἑαυτούς των κατὰ τὸ γνωστὸν ἀπόφθεγμα τοῦ Λουδοϊκοῦ ΙΔ "Μ'έταν εστ' οὐσία!" Τὰ ἀπλούτερα ἡγήματα περιπλέκονται καὶ μεταβάλλονται εἰς πολύπλοκα προβλήματα. Σύγχυσις ἀρμοδιοτήτων. Οὐδεμία εὐθύνη καὶ πλήρης ἀσύδοσια Ἐρωτᾶς ἔνονταν χωριστά καὶ λαμβάνεις λογικάς ἀπαντήσεις, ἀλλ' ὅταν ἡ ὑπόθεσίς σου εἰσαχθῇ εἰς Συμβούλιον ή Ἐπιτροπὴν ἀπὸ τὰ ίδια πρόσωπα, δίδονται αἱ πλέον ἀπίθανοι λύσεις. Κάτι τέτοιο περίπου εἶναι ὁ «κρατισμός» ἐν Ἐλλάδι.

\* \* \*

Κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη ἦτο τῆς μόδας «ἡ διευθυνομένη οἰκονομία», ἐν ἑκ τῶν δογμάτων τοῦ φασισμοῦ, τοῦ ἐθνικοσιαλισμοῦ καὶ τοῦ πρωτεξαδέλφου των σοσιαλκομμουνισμοῦ. "Ἐπρεπε, λοιπόν, καὶ ἡ Ἐλλάς, πάντοτε μιμουμένη τυφλῶς τοὺς ἔνους, νὰ ἔφαρμόσῃ καὶ αὐτὴ τὴν περίφημον ὀμήτην «διευθυνομένη οἰκονομίαν». Καὶ ἡ Ναυτιλία ὑπέστη τὰς συνεπείας τοῦ πειραματισμοῦ τῶν τότε διοικούτων, οἱ δόποιοι ἡθέλησαν νὰ μάθουν τὴν τέχνην κατὰ τὸ γνωστὸν ἀνέκδοτον τοῦ κουρέων «εἰς τοῦ καστόν τὸ κεφάλι». Καὶ ἡ Ναυτιλία συνεταράχθη, συνεκλονίσθη, ἔφωναξε, διεμαρτυρήθη, ἔζητησε οἰκτόν καὶ ἔλεος δχι δι' ἑαυτήν, ἀλλὰ διὰ τὸ καλὸν τοῦ τόπου, διὰ τὴν Ἐθν.κήν Οἰκονομίαν, διὰ τὸ Κοινωνικὸν Σύνολον, διὰ τὸ "Εθνος". Άλλα ποῖος τὴν ἤκουε; Οἱ ἔξαλλοι «κρατικοὶ παράγοντες» εἴγον εὑρη τὸ σύνθημα ποὺ ἐκάλυπτε τοὺς μωχίους πόθους των, τὸ δόγμα τῆς μόδας, «τὴν διευθυνομένη οἰκονομίαν» καὶ ἐν διδματι αὐτῆς,

ἐπεδόθησαν εἰς τὸ δρυγιον τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας.

Καὶ πῶς την ἑννοούσαν καὶ τὴν ἤκησαν τὴν «διευθυνομένη οἰκονομίαν»; Κατὰ τὸ γνωστὸν Ἑλληνικὸν σύστημα τῆς παρανήσεως, παρεξηγήσεως καὶ διαστρεβλώσεως πάσης ιδεολογίας, θεωρίας καὶ συστήματος, ποὺ μᾶς ἔρχονται ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. "Ολοὶ ὅσοι ἔφήρμοσαν τὴν «διευθυνομένη οἰκονομίαν» εἰς τὰς ἄλλας χώρας, εἴτε ὑπὸ τὸ φασιστικὸν εἴτε ὑπὸ τὸ ἐθνικοσιαλιστικὸν εἴτε ὑπὸ τὸ κομμουνιστικὸν εἴτε ὑπὸ τὸ παρεμβατικὸν ἢ φιλελεύθερον καθεστώς, ἔθαλθκαν στὰ σοθαρά νὰ δημιουργήσουν ναυτιλίας ἔθνικάς. Ἐχρησιμοποίησαν τὴν πείραν καὶ τὴν εἰδικότητα τῶν ιδιωτῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν, τοὺς ἐνίσχυσαν, τοὺς ἐνεθέρρυναν καὶ τοὺς δργάνωσαν. Ἐπέθαλον χαλεπίνους κανονισμούς καὶ περιορισμούς εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, ἐπροστάτευσαν τὴν ηθικήν συμαίναν καὶ ἐπὶ πλέον ἀδαπάνησαν τεράστια ποσά ἐκ τῶν κρατικῶν προϋπολογισμῶν εἰς πάσης φύσεως ἐπιχορηγήσεις καὶ οἰκονομικὴν ἀρωγήν. "Ετοι ἔγιναν αἱ διάφοροι ναυτιλίαι μὲ τὴν «διευθυνομένη οἰκονομίαν», ἡ Γερμανική, ἡ Ἰαπωνική, ἡ Ἰταλική, ἡ Ρωσική, ἡ Τουρκική, ἡ Ρουμανική, ἡ Γιουγκοσλαβική, ἡ Ἀμερικανική. Ἀκόμη καὶ αὐτὴ ἡ Ἀγγλία, παρ' ὅλας τὰς ἀρχὰς της περὶ ἐλευθέρας οἰκονομίας, ἥλθεν ἀρωγός εἰς τὴν ναυτιλίαν τῆς διὰ σοθαράτων ἐπιχορηγήσεων.

Πῶς ἔφήρμοσεν ἡ Ἐλλάς τὴν «διευθυνομένη οἰκονομίαν» εἰς τὴν ναυτιλίαν; "Ἀκριβῶς διὰ τῆς ἀντιθέτου δδοῦ: Διὰ τῶν πιέσεων, διὰ τῶν διώξεων, διὰ χειροπέδων, δι' ἐνὸς δγκου ἀκατανοήτων καὶ ἀλληλοσυγκρουομένων νομοθετημάτων, δι' ἐπιθελῆς δυσθαστάκτων οἰκονομικῶν ἐπιθαρύνσεων, δι' αποστραγγίσεως τῶν ισχυνῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων. Ἐάν δοιοι οἱ ἔχθροι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας —καὶ ὑπάρχουν ἔχθροι— εἴχον συνωμόδει νὰ εὔρουν τὸν τρόπον τῆς καταστροφῆς της, ἀσφαλῶς δὲν θὰ ἔξελεγον καλύτερον ἀπὸ τὸν τρόπον ποὺ ἔφήρμοσε αὐτὸν τὸ ίδιον τὸ «Ἐλληνικὸν Κράτος»!!

\* \* \*

Καὶ ἥλθεν ὁ πόλεμος, μοναδικὴ εὐκαιρία διὰ τοὺς μανιακοὺς «Ἐλληνας, «τοὺς κρατικοὺς παράγοντας» νὰ ἀσκήσουν ἀνεπιθυλακτὰ καὶ ἀδέσμευτα τὴν μονομάνιαν των, τοῦ ἀκράτους «κρατισμοῦ». Ἡ Ναυτιλία ὑπὸ τὴν ἀπόλυτον ἔξουσιαν τοῦ Κράτους, ἀκριβῶς, διὰ τὴν ἐπιθυμούσαν καὶ ὀνειρεύοντο. Καὶ τὸν ἤκησαν τὸν «κρατισμόν» των καὶ ἔδω καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Καὶ εδρον πάλιον τὸ σύνθημα διὰ νὰ καλύπτουν τὴν ἀγνοιάν των, τὰ στοχήματά των, τὴν καταστρεπτικὴν δράσιν των: «Κρατεῖτε τὰ πλοῖα ἐν κινήσει». Αὐτὸν ἦτο τὸ νέον σύνθημα.

Χάρος καὶ σύγχυσις καὶ σπατάλη χωρητικότητος κατὰ τὸν Ἐλληνο-Ιταλικὸν πόλεμον. "Ἀδικος καὶ ἀδικιασθήτος ἐγκατάλειψις πλειστῶν πλοίων εἰς τὴν τύχην των καὶ εἰς τὰς θόμβας τῶν «στούκας» κατὰ τὴν Γερμανικὴν εἰσβολήν. Παράφρων καὶ ἔγκληματικὴν ἀνάληψην ὑπὸ τοῦ Κράτους τῆς ἀσφαλείας δλοκήρου τοῦ στόλου τῆς Μεσογειακῆς καὶ Ἐπιθατηγοῦ Ναυτιλίας. Παράδοσις εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβερνήσιν τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου ὑπὸ δρους οὐχὶ εὐνοϊκούς. Ἀποστράγγισις μέχρις αἰματος τῶν ναυτιλιακῶν ισόδημάτων διὰ πολυτελῆ συντήρησιν τῶν Κυβερνήσεων τοῦ ἔξωτερικού καὶ τῶν πολυπληθῶν μεταναστῶν, ποὺ προσεκολάλησαν εἰς αὐτάς. Τεράστιαι ἐπιθαρύνσεις τῶν πλοίων διὰ παροχάς πρὸς τοὺς ναυτεργάτας, αἱ δοποιαὶ ἔξηνεμοθησαν. "Αποσύνθεσις καὶ παράλυσις τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ἀ-

## American Ship Cleaning Co<sup>o</sup>

John A. Papadopoulos, Prop.

### MARINE CONTRACTORS

#### EXPERT BOILER SCALING

We specialize in Turbining and Brick Work

#### SHIP SCALING AND PAINTING

#### GENERAL SHIP WORK

116 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

Teleph. Bowling Green 9-6639—Nights Longacre 5-8920

Cable Address: «PAPADOPA»

Mr. John A. Papadopoulos, well known Marine Contractor,  
will personally supervise all marine work.



δύναται (πλήρωμα, συντήρησης κλπ.) δέν πρέπει, χωρίς να μελετηθῇ συγχρονικῶς δι' ἔκστον τύπον, να θεωρηθῇ ως ὁ ιδέντων παράγοντας, διὰ τὴν ἀνενόησην της Ντηζέλ.

Οικονομία δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐξ ἄλλου, διὰ τὸ προέλθῃ σοβαρά, ἐκ τὸν ισχυρισμοῦ διὰ κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς ἐνδιαμέσους λιμένας θὰ καταδύνται αἱ μηχαναὶ Ντηζέλ, ἐνῷ διὰ τὰς ἀτμομηχανᾶς ἀπατεῖται ἡ διατήρησης τῶν πυρῶν. Δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται ἐπὶ προσεκμένῳ, διὰ κατὰ τὰς προσεγγίσεις καὶ παραμονάς αὐτῶν, ἐφαγάκονται ὅμινον τὰ βαρούλα τὸν καταστόματος, ἀλλὰ καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα τὸν σκάφους, ὡς ἡ ἡλεκτρική τα ἴνταρια κλπ., διὰ τὴν κίνησην τῶν ὅποιων ἀπατεῖται εἰς τὸν τύπον τῶν ἑπιβατηγῶν, μία κατανάλωσις ἀνερχομένη μέχρι καὶ 20 οὐ τῆς κατανάλωσις τῆς κυρίας μηχανῆς. Διὰ τὴν κίνησην αὐτῶν θὰ ἀπατηθῇ, εἰς περίπτωσιν χρησιμοποιήσεως τῆς Ντηζέλ, εἴτε ίδιατέρᾳ ἀτμῆσης ἐγκατάστασις μὲ βοηθητικὸν λέβητα, τὸν ὅποιον, λόγῳ τῶν συγχρόνων προσεγγίσεων πρέπει νὰ είναι συνεχῆς ἡ λειτουργία, εἴτε ἡ ἡλεκτροσύνης αὐτῶν, εἴτε τέλος καὶ ἡ ἀνεξαρτητος διὰ Ντηζέλ ἔκστον τούτων κίνησις. Αἱ λύσεις δύος αὐτῶν δὲν συνεπάγονται, ἔναν ὑπολογισμὸν τὸ αρχικὸν κόστος, τὸ συνθετὸν τῆς ἐγκαταστάσεως οἰκονομίαν.

Ἐδώ ἐπομένως, ὁ παράγοντας τῆς οἰκονομίας εἰς τὴν κατανάλωσιν ἀποδεκτὴς ὡς ἀνωτέρω, διὰ δὲν ἔχει τελικῶς τὴν θέσην τῶν σημασιῶν, ποὺ ἔχει δι' ἄλλους μεγάλυτερους ἡ μικροτέρους τύπους πλοίουν, δὲν εὐθίσκομεν διατί πρέπει νὰ παραρριθοῦν τὰ ἐπικροτέρους ἀρχικοῦ κόστους, ἀπλούστερους καὶ εὐχερεστέρους λειτουργίας, ασφαλείας κλπ., πλεονεκτήματα τῆς παλινδρομῆς ἀτμομηχανῆς, ὑπηρετομένης μὲ πετρελαϊδεθῆτας.

Ἡ χρήσις τοῦ πετρελαίου διὰ τὸν λέβητα, ἐφ' ὅσον δι' ἡμᾶς, ποὺ δὲν διαθέτομεν ίδιας παραγωγῆς καύσιμον, οὐδὲν ἐμποδίζει νὰ τὸ προτιμήσουμεν τοῦ ἄνθρακος, παρέχει ἀρκετὴν οἰκονομίαν, σταθερότητα ἀτμομηχανῆς, εὐχέρειαν οὐθίσματος τῆς καύσεως (ὑπηρεσία ἐν δομῷ κλπ.), εὐχέρειαν παραλαβῆς, δυνατότητα ἐναποθηκεύσεως εἰς τὰ διαθέμενα, σχετικὴ καθαριότητα κλπ., ἥτοι συγκεντρώνει πολλὰ ἀπὸ τὰ ὑπέρ τῆς καύσεως τῆς Ντηζέλ.

Ἔδιατέρας δύος, καθ' ἡμᾶς, σπουδαίωτος συντελεστής, διὰ τὴν διάταξιν τοῦ περισσοτέρους τῶν τυπῶν προτιμήσουν τῆς μηχανῆς, πρέπει, κατ' ἀντιδιαστολὴν πρὸς τὰ ἀλλαγῶν λιχνύντα, νὰ θεωρηθῇ καὶ ἡ παρ' ἡμῖν πληρεστέρᾳ ἐξουσιώσις μὲ τὸ ὑπακὸν τῶν ἀτμομηχανῶν καὶ λέβητων, δηλαδὴ ἡ διάθεσις τοῦ διὰ τὴν ὑπηρέτησην αὐτῶν προσποιοῦνται καὶ ἡ ἡπαρχίας τῶν μέσων καὶ τῆς ὁργανώσεως διὰ τὴν ἐποικευὴν καὶ συντήρησιν αὐτῶν. Τοῦτο, δυστυχώς, δὲν δύναται νὰ προβληθῇ καὶ διὰ τὰς μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως. Ἀσφαλῶς θὰ ἀποτίστησεν μίαν ἡμέραν καὶ πολλοὺς καὶ ικανοὺς μηχανικοὺς ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ συνεργεία ἐποικευῆς τοιούτου μηχανῶν. Ἡ ἀνάγκη καὶ ἡ πρόδοση τὸ ἐπιβάλλεται καὶ ἵστις δοθῆται πρὸς τοῦτο ἡ ἀναγκαῖα ὕδησις, ἀπὸ τὴν ὁργάνωσιν καὶ παρ' ἡμῖν βιομηχανίας ναυπηγείων, περὶ τῆς ὅποιας εἰς προηγούμενα ἀρχαὶ μαζί μελέτησαν καὶ ἡ ὅποια φάνεται, ὡς ἀνάγκη τούλαχιστον, νὰ ἔχῃ ἀρκετὰ δομισμάτη.

Διὰ τὴν ὕραν δύος πρέπει νὰ διαπιστώσωμεν, διὰ δὲν διαθέτομεν ἰκανότητας οἰκισκῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ ἐποικευῶν, εἰς ἀνεκτὴν κλίμακα, διὰ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως μεγάλων ἵπποδυνάμεων καὶ ἐὰν λάβῃ τις ὑπὲρ δύνην τὴν σημερινὴν ἐξέλιξιν τῶν μηχανῶν τούτων, τὴν ἀνάγκην ὑπάρχουσαν πλήνος ἀμοιθού, τὴν πεῖραν ἀσύρμην, τὴν ὅποιαν ἐπὶ τῶν ἀντιστοιχῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Β. Βαντικοῦ ἔχομεν, κλπ., πρέπει νὰ παραδεχθῇ, διὰ ἡ συντήρησης τῶν μηχανῶν τούτων δὲν θὰ είναι διὰ πολλὴν ἀκόμη καρδιὸν ἡ δέοντα, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ταχυτέραν φθοράν καὶ μειώσιν ἐπομένους τοῦ χρόνου τῆς ζωῆς τῶν μηχανῶν καὶ τῶν πλοίων.

Τὸ πρόγραμμα δὲν είναι βεβαίως τραγικὸν καὶ ἔαν, δι' οἰονδήσης λόγον, ἐλλαμβάνετο ἡ ἀπόφασις τῆς εὐθυνάττης κρίσεως τῆς Ντηζέλ, ἡ λύσης είναι ἀπλή. Εἰς τὸ πρόγραμμα θὰ πρέπει νὰ περιληφθῇ καὶ ἡ ἐγκατάστασις ἐνος πλήνους συνεργείου ἐποικευῆς τῶν μηχανῶν τούτων, ἐφωδιασμένων μὲ ὅλα τὰ ἀπαραίτητα σύγχρονα μέσα καὶ ἐργαλεῖα ἐλέγχου καὶ ἐποικευῆς τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως.

Ἡ πρόδολεια, ἐπ' εὐχαρίστη, τοιούτου συνεργείου, ἀνεξαρτητος τοῦ τύπου τῶν πλοίων καὶ μηχανῶν, ἐνσωματωμένου εἰς ἐν εἶδος βάστως ἡ

συγχροτήματος ἀποθηκῶν καὶ παρασκευαστηρίου, νομίζομεν ἐξ ἄλλου ὅπερει νὰ περιλαμβάνεται ὥποδηπότερος εἰς τὸ σχέδιον ἀνασυγχροτήματος τοῦ τοῦ ἀκτοπλοίου μαζὶ ὑλικοῦ. Οἰκονομικότερον, ἐπιμελέστερον, ἡ ζικώτερον, μὲ ἐνιαίον σύστημα, καὶ ταχύτερον ὅταν συντηρούνται, ἐποικευάλλονται καὶ ἐφοδιάζουνται τὰ πλοῖα τοῦ στόλου αὐτῶν, δύνανται μὲ τοὺς περιοδικοὺς των καθαρισμοὺς καὶ τὰς ἐπιδειξιῶν προσεγγίσεις, νὰ ἀπασχολήσουν ὑπὸ οἰκονομικούς δρόμους καὶ ιδίαν ἀσύρμην δεξαμενήν.

4ον) ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. Ἐφ' ὅσον ἡ μεταφορικὴ ίσωστης, ἡ ταχύτης καὶ τὸ σύστημα προσώσεως καθορίσθων δι' ἔκαστην τῶν γραμμῶν ἡ δι' ὅμιλας αὐτῶν — καὶ ἐπαναλαμβάνομεν διὰ οἱ ἐφοπλισταὶ, οἱ πλοιαρχοὶ καὶ οἱ μὲ τὰ προβλήματα τῆς συγχρονίας καὶ τοῦ τοιστού ἀσχολούμενοι, πρέπει νὰ συνεργασθῶν πρὸς τοῦτο — ὑπάρχουν ὅλα τὰ δεδομένα διὰ καθορισθεῖσαν οἱ τύποι καὶ τὰ μεγέθη. Τὸ πρόβλημα κατόπιν είναι καθαρῶς τεχνικόν, διὰ τὸ ὅποιον, καθ' ἡμᾶς, πρέπει νὰ ληφθοῦν.

α') Διὰ τὰς διατάξεις ὑψησταῖς, εἰς τὰς περισσοτέρας τῶν περιπτώσεων, περιφρισμὸς εἰς τὸ θύνθισμα, διὰ τὴν εὐέρειαν προσπελάσεως δῶλων τῶν λιμένων προσεγγίσεως. Οἰκοιοὺς περιορισμοὺς τινὲς ὑψησταῖς καὶ εἰς τὸ λιμένος διὰ λιμένας τινάς, ἀφορῶντας τὰ μικρὰ περισσότερον σχάρη, διὰ τὴν εὐέρειαν χειρισμὸν στροφῆς.

β') Τὸ μέγεθος τῶν πλοίων, ἐπεπφρασμένον εἰς ἐκτόπισμα, πρέπει νὰ ἔχῃ ἀρκετὸν περιθώριον, πέραν τοῦ ὑπὸ τῶν γεωμετρικῶν σχέσεων διὰ τὸ δέρμας προκύπτοντος, διὰ νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ περιπτωτικὴ τῆς σκύλης στανταρίσματος αὐξήσεως τοῦ φόρτου, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ὑπάρχῃ δυνατότης ἀντετέρους ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων.

γ') Ἡ ἐσωτερικὴ κατανομὴ τοῦ χώρου, μὲ τὴν ἀνάγκην προβλέψεως ὑποφράγματος (κοραδόφρου), διευκολύνεται μὲ τὴν πρόβλεψιν δύο συνεχομένων καταστομάτων, αὐτοῦ καὶ διὰ τὰ μικρότερα σχετικῶς σκάφη. Ὁ τύπος οὗτος τοῦ πλαιού «WITH FREE BOARD» κατὰ τὸ LLOYD η τοῦ πλαιοτέρου «εκείστου σελεποντέρου» καλούμενον, πρέπει κατ' ἀρχὴν νὰ είναι ὁ τύπος καὶ ἡ κλάσις τῆς δόλτοντος σχεδίου τῶν ἑπιβατηγῶν μας. Οἰκονομία εἰς βάρος ὑλικοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ LLOYD, ἔξασφαλίζεται οὕτω καὶ τὸ πλοίον διαθέτει, κατὰ γενικὴν ἀρχὴν εἰς τὸ τύπον τούτον, περισσότερον ἐσωτερικὸν, ἐκμεταλλεύσιμον χώρον.

δ') Διὰ δύος τοὺς τύπους πρέπει νὰ προβλέπεται πρόσθετον, δι' ἀποτελεστικούτερον ἀντιμετωπίστων τῶν δυσενδένων συνθηκῶν θαλάσσης. Δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται, διὰ νὰ μὲν τὰ πλοῖα ἐπέλουν μικράν ἡ μεγάλην ἀκτοπλοίαν, ἀλλὰ ἡ σφραγίδωτης τῶν τρεινυμῶν εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας είναι αἰσιονήθης. Κόμη μεγάλου ὑψοῦ καὶ μεγάλης ταχύτητος, ἀλλὰ μικροῦ συνήθους μῆκος, ἡ διμιουργία κυματανατλάσεως (ἀντιμεμογονίας) δημιουργούνται πολλῶν θαλασσῶν διαβάσεων καὶ πλοίων. δημιουργούνται συνθηκές μεγάλης δοκιμασίας τοῦ πλοίου ἐν σάλφῳ.

Ἡ κατασκευὴ τῶν πλοίων, διὰ τὸν ιδίον λόγον, πρέπει νὰ είναι ἀρκούντως λιχνοφόρη καὶ δι' ὑφισμένα τιμήματα ἐνισχυμένη πέραν τῶν ὑπὸ τῶν κανονισμῶν την ιηγονιμόνων προβλεπομένων, διὰ τὰ πλοῖα τῆς κλάσεως ταύτης.

ε') Ἡ ἐσωτερικὴ διαφορθίστας, αἱ διαστάσεις τῶν χώρων, ςυρίων καὶ βοηθητικῶν, τὰ σωσίδια μέσα κλπ. πρέπει νὰ είναι σύμφωνα μὲ τοὺς ισχύοντας κανονισμοὺς τῆς Ε.Ε.Π. Ἐὰν πρόσειται νὰ ὑπάρξουν παρεκκλίσεις ἐξ αὐτῶν, ἀπαραίτητος θὰ ἔτοι η ἐκ τῶν προτέρων, ἐπὶ τοῦ σχεδίου, ἔχγρισις τῆς ὑπηρεσίας ταύτης.

Δὲν πρόσειται νὰ ἀναλύσουμεν περισσότερον τὸ διάφορο τεχνικά στοχεῖα, τῶν ὅποιων ἡ σύνδεσις διὰ διδέης διαφέρουσαν τόπους. Τοῦτο ἀλλωστείστηκε μὲ τὴν μελέτην καὶ παράστασιν ἐνταῦθα πλήρων στοιχείων ἐξ ιδιῆς μαζὶ μελέτης, ἐκτονθείσης προπολεμικῶς, διὰ τὴν ναυπηγήσιν διὰ ἑπιβατηγῶν σκαφῶν διὰ τὴν γραμμῶν Σαρονικοῦ—Ἀργολικοῦ, διὰ λογαριασμῶν ισχυροῦ οἰκονομικοῦ δραγματισμοῦ. Ἡ κατασκευὴ τῶν πλοίων ἀσταμάτησης τὴν τελευταίαν στιγμὴν, ἐξ λόγων ἀνεξαρτητῶν τῆς ὑδραγορδούμενων.

Τὰ πλοῖα, ἔχοντα νὰ ἐκτελοῦν τὸ κανονιζόντον δρομολόγιον, ἀλλὰ καὶ νὰ εξυπηρετοῦν τὴν τόσην πικρήν ἐκδραματικήν κίνησην, κατὰ τοὺς θερινοὺς ι-

## EMM. P. YANNOULATOS & C°

ESTABLISHED IN CHINA 1907

Shipowners, Agents, Brokers for Chartering, Purchase and Sale of Steamers.  
Far Eastern Merchants—Bunkering Contractors.

M.M. BUILDING—SHANGHAI

CHINA HELLENIC LINES LTD.—SHANGHAI

CHINA HELLENIC INVESTMENTS LTD.

Real Estate, Bonded Warehousemen e.t.c.—SHANGHAI

COMPAGNIE GENERALE DE COMMERCE, DE NAVIGATION

ET DE TRANSPORTS D'EXTREME ORIENT S.R.L.—SHANGHAI

Agencies throughout the Far East.

TELEPHONE: 84198(2, 5 LINES P.O.Box 140, 1846

Cables: "YANNOULATOS,,

διά μηνας, εἰς τὰς γήσους τοῦ Σαφωτικοῦ καὶ μέχρι Σπετσῶν. Ἡ ταχύτης δύνειλε νῦν μὴ εἶναι κατωτέρα τῶν 15κόμβων καὶ ὁ ἀριθμὸς ἐπιβατῶν (μέγιστος) πέριξ τῶν 500.

Αἱ ἀποστάσεις τῶν λιμένων, ἡ συνθήκη τῆς ἀναχωρήσεως τὴν 8ην πρωΐνην ἐξ Πειραιᾶ, ὁ ἀριθμὸς τῶν δρομολόγων, ἐντὸς μᾶς ἥμέρας κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας κλπ., καθὼρίσαν τελικῶς τὴν ταχύτητα εἰς τοὺς 15,5 κόμβους περίπου.

Τὸ μῆκος τοῦ πλοίου διὰ τὴν ταχύτητα ταύτην καθορίσθη εἰς 49,5 μέτρα εἰς τὴν ίσων (162 πόδες), τὸ πλάτος εἰς 8,25 μ. (27 πόδες) και τὸ κοίλον εἰς 3,95 μέτρα (13 πόδας), τὸ δὲ ἔπιστροψια, μὲν τὸ ἀπατούμενον περιθώριον περὶ τοὺς 500 τόννους διὰ βάθυσμα 8 ποδῶν. Ἡ πτο-  
δύναμις τῶν μηχανῶν εἰς 1300 ὥπους περίπου διὰ 250 στροφῶν τῆς Ἐλι-  
κος, διὰ τὴν ἵπποδύναμαν δὲ ταύτην καὶ τὰς διαστάσεις καὶ τὸν χώρον  
τοῦ πλοίου μόνον μηχαναῖ Ντζελ. ἡδύναντο νά ἐγκατασταθοῖν. Προερχο-  
θησαν ὅσεν δύο μηχαναῖ, τετράργονοι, ἀπλὲς ἐνεργείας, ἀνεν συμπε-  
στῶν. Τὸ σάκος θὰ ἐναυτηγέτο διὰ τὴν κλάσιν Α'. WITH FREE BO-  
ARD FOR COASTING SERVICE, τοῦ LLOYD'S REGISTER, μὲ  
ιδιατέρως ἐνοχυμένη τὴν σύνδεσιν τῶν ὑπεροκατασκευῶν, πρὸς ἀποφ-  
γῆν δονισμῶν, καὶ συμφωνῶν πρὸς τὴν πλήρην προδιαγραφήν.

'Η ἐστερεικὴ διαρρύθμισις περιελαμβανεν ἐνδιαιτησιν διὰ τὸ πλησίον  
μα (ἀνώτερον καὶ κατώτερον) δι' 27-30 ἄνδρας, ὡς καὶ γύρους διὰ  
μεταφορὰν ἐπιβαῦν Α' καὶ Γ' θέσεων. Διὰ φορτίου, 30 περίοντα πό-  
νων, προεβλέπετο μικρὸν κῦτος εἰς τὴν πρῷαν, τὸ δὲ κατάστρωμα προ-  
σέγον καὶ τῆς πρωαῖς χαροῦς, προεβλέπετο διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν  
συνήθων εἰς τὴν γραμμὴν μεταφερομένον κηποτικῶν καὶ διπλωμάτων. Τὸ  
σραγὺν τοῦ ταξιδίου δὲν ἐπέβαλε τὴν διαρρύθμισιν παρὰ μόνον δύο καμπά-  
νων, εἰς τὴν Α' θέσιν, αἵτινες ἥδυναντο νῦ χερσιμοποιηθῆν καὶ ὡς δια-  
μέρισμα ἥμερας, ἐφωδιασμέναι μὲν ἀνάλιντραι, τράπεζαν κατέπλεξαν. Δι' εὐχέ-

φειαν κατακλίσεως ἐσχεδιάσθη, δύος τὰ εἰς τὴν αἴθουσαν Α' θέσεως εἰς τὸ ὑπόφραγμα, τὴν ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν διήκουσαν, ἀνάκλιντα, χρησιμοποιῶνται ὡς καὶ τὰ ἀννυψόμενα ἐρεσίνωτα αὐτῶν, ὡς κλίναι.

‘Η ὅλη διαφρόνθισις, ἡ προδότειρης βοηθητικῶν χώρων καὶ τοιούτων ἐγένενται, τὰ σωσίβια μέσα καὶ, ἐγένεντο μὲ βάσιν τοὺς παρ’ ἡμῖν ισχύν-  
οντας κανονισμούς, ὃ δὲ ἀρθρώντας επιτάσσειν, διὰ τὴν δρομολογικήν τά-  
την γραμμήν καὶ μὲ τοὺς ισχύνοντας κανονισμούς ἀνήψυχοτε ὡς κάπιτον:

Χειμώνος	μέχρι Πόρου	400	πέραν του Πέρου	320
Θέρους	>	580	>	470
Έπειδη μάθων	περὶ τοὺς	680		

Ἐξ αὐτῶν εἰς τὴν Α' θέσιν ἀντιστοιχοῦ μέχρι Πόρου λεγὶ τοὺς 180 καὶ πέραν αὐτῶν περὶ τοὺς 100. Η εἰς ἐπιβάτας μεγάλη μεταφορική ικανότης, μὲ πληρότερα ταννοεῖται ὥσπερ οἱ ασφαλεῖς καὶ η ταχύτης τῶν 15,5 κατ' ἔλαχιστον κόμβων, καθίστων τὰ πλοῖα δχι μόνον ἀπολύτως ἀποδοτικά, ὡς οἱ ἐνδιαφερόμενοι, βάσει τῶν στατιστικῶν δεδομένων τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἀπειδείνουσι, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τοὺς ἐπιτυχεστέρους τυπῶν διὰ τούτην ἐκδρομικήν κυριώτερην κίνησιν, τὴν οποίαν ἀναμφιβολίως τὰ σκάφη ταῦτα θὰ ἐνίσχυνον.

Δέ τοῦ ὅτι ὄντως μικρὸν πρᾶγμα νὰ φθάνῃ τις εἰς 1 ὥραν περίπου εἰς τὴν Αἴγυπτον, εἰς 2 εἰς τὸν Πόδον καὶ εἰς 3 1/2 περίπου, κατ' εὐθεῖαν εἰς τὰς Σπέτσας, μὲ πλοίον 500 τόννων. Οἱ ἀποφασίσαντες τὴν ἐπιχείρησιν, ἐσπέραντο, νομίζουν, ὅρθως διὰ τὴν παρ' ἡμῖν προαγωγὴν καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ τομήσιου.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ  
'Αρχιναυπηγός Β. Ν.

# ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΤΟΥ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

## ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Δὲν ἐπάρχει βαθυτέρου ίκανοποίησις δι' οοντού ἀποτολμοῦν μίαν προσπάθειαν διὰ τὴν δργάνωσιν παραγόντος τυνος κλάδου, ἀπὸ τοῦ νὰ διέλπουν δηι η προσπάθειά τον αὐτή τυγχάνει τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαιτερούμενον κίνδυν.

Οὗτοί αἱ τιμαὶ κόστους, ποὺ ἀνέφερα εἰς τὸ προηγούμενον σημειώμα-  
μον, διὰ τὴν νωπήγησιν τοῦ πρώτου συγχονισμένου ὄλευστικοῦ μια-  
τοῖον, ἐσφιθησαν ὅλιγον ὑπερβολικά ἀπὸ τοὺς ἐπαγγελματικοὺς τῆς ἀ-  
λειας κύκλων, ίδιο δὲ τὸ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ μιχανοστασίου ἀ-  
ναφερόμενον κονδύλιον. Μὲ ἐπεκένθισαν πρὸς τοῦτο, πλοιοκτήται τινὲς  
ἄλλειτικῶν, ὡς καὶ ίδιοκτήται μικρῶν πετρελαιωσινήτον φορτηγῶν πλο-  
ων, διὰ νῦ ζητήσουν συμπληρωματικάς πληροφορίας, ὅσον ἀφορᾷ τὰς  
πετρελαιωμηχανάς προώσεως, τὸν τέτον ὃν ὑπέδειξα, καὶ ἄλλας λεπτο-  
μερείας διὰ τὰς τιμάς κόστους τῶν διαφόρων ἔργων.

Ἐπειδὴ κατὰ τὴν συζήτησιν ἐλέγθησαν καὶ φρισμένα πράγματα, τὰ δοῦλα δὲν πρέπει νὰ περάσουν ἀπαρατήρητα, διὰ τοῦτο ἀριθμῶν αισθήσων τὴν ἀνάγκην νὰ τὰ φέρω εἰς τὴν δημοσιότητα, ἵνα ἐπισύνῳ ἐπ’ αὐτὸν τὴν προσοχὴν τοῦ ἀλειφυκοῦ μαζί κοσμού. Οἱ καλῆς πίστεως οὐνητταὶ, διὰ νὰ ἑποτηρίζουν τὴν ἀποψίν τουν, διὰ πολὺ ἀκριβὰ ὑπελόγισα τὴν ἄξιαν τῆς πετρελαιομηχανῆς 200 Ιτιών, μοι ἐπεδειχαν προτάσεις ἐς Ιταλίας διὰ νωντηγήσις παροιμίων πλοίων, σιδηρῶν, μὲ πετρελαιομηχανῶν, ἐγκατεστάσις φυγείων καὶ λοιπῶν ἀλλων ἐργαλείων, εἰς λιαν, πράγματα, δελεαστικάς τιμάς. Ἐπ’ αὐτοῦ, λοιπόν, τοῦ σημείου δὲν θὰ ἡτο ἀσκοπούν νὰ ἐνδιατίθησονται ἔκτενέστερον.

Προτάσεις έξι μέρους ιταλικῶν ναυπηγείων, έχουν γίνει ως άλιγα εις τὴν Ἑλλάδα. Ἐπεζηθῆ καὶ διὰ τὸν «Ναυτικὸν Χρονικῶν» οὐδὲν πάσης φύσεως σημειώθηκε.

Τὸ γεγονός, διὰ διάφοροι Ἰταλοὶ οίοι επέδοτεν εἰς τηνάξ ἔξεντειστικάς (κατωτέρας τῶν προπολεμικῶν) ναυπηγήσεις πλοίων ἢ προτάσεις ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, δὲν συνεπάγεται ἀπολύτως καὶ πραγματοποιήσης τῶν ἐνδεχομένων παραγγελῶν εἰς τὰς κανονικὰς των προθεσμίας. Εἴμαι ὑποχρεωμένος νῦν καταλήξω μᾶλλον εἰς τὸν ἔχει συλλογισμὸν· Πῶς εἶναι δυνατόν μὰ χώρα ήτηθεῖσα κατὰ κράτος νῦν εἶναι εἰς τέθων νῦν ναυπηγῆ πλοῖα καὶ νῦν κατασκευάζῃ πετρελαιοπυρανάς εἰς τηνάξ κόστους κατωτέρας τῶν προπολεμικῶν, καθ' ἣν στιγμὴν αἱ πρώται μᾶλλον εἰποῦντον ἀπὸ παντοῦ, ποὺ δὲ περισσότερον ἀπὸ τοὺς Ἰταλούς; Ἀλλὰ καὶ ἄν μποθέσωμεν, διὰ εἰς τὴν χώραν ταῦτην ἥρισε νῦν καλλιέργῃ ἡ ἀνθρώπινος καὶ νῦν ἐγχειλίῃ ἡ παραγωγὴ, δὲν νομίζετε, διὰ αἱ μηχαναὶ καὶ τὰ σκάφη θὰ εἶναι ἐπειγόντως ἀναγκαῖα, μᾶλλον πόρος ἐπίλευκον τῶν ἐσοτερικῶν τῆς Ἰταλίας πληγῶν, πόρος συμπλήρωσην τῶν τόσον καὶ τόσον ἐλλειπεόν της, παρὰ πρὸς ἔξυπηρτέστοιν καὶ ἀνεφοδιασμὸν ζένων χρῶν; Μήπως ἡ ὑπερβολικὴ ἀντι προθυμία ἀποτελῇ προπαγανδιστικὴν ἀπόποισμαν, ἀποκοποῦσαν νῦν εμφανισην τὴν Ἰταλίαν εἰς τὰ ὅμματα τῶν ζένων ὡς ἀποκαθισταμένην καὶ παραγωγικὴν ἐργαζομένην; Ή προπαγάνδα εἶναι δηλὼν ἀποταμάντον εἰς τούς τοις ἐπιδέξιους Μαζαρέλληνδον,

γυναίκα είναι ωραία αποτελεσμάτων εἰς οικίαν εποιείσθαι μακριστέσσια.  
Συνεβόλευσα τούς σχεητήτας μου, όπως τας προτάσεις τῶν ἵταλικῶν ναυπηγείων, καθὼς καὶ τὰ τηλεγραφήματα τα προσφορισμούν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τῶν Ἑλληνικῶν Διεκδικήσεων, ἵνα χορηγούοιηθοῖν ταῦτα ἐν καταλλήλῳ στιγμῇ. Εἶναι χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, διὰ ἀπὸ τὴν μίαν πλεινῶν οἱ ἵταλοι δηλῶν δίκαιον κακῆς ἀδνημάτων καταβόλης ἐπανοցθώσεων καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην προσφέρουν ἀθώους πλοϊε, πετρελαιομηχανίες καὶ ἔνα σωρὸς ἄλλα πράγματα εἰς ἔξεντελιστικὰς τιμάς.

αν έξεντελεστικάς τιμάς διαφόρων πλοίων αποβάσεων «LANDING CRAFTS» έπωδιασμένων με πετρελαιομηχανάς δηλεί 1200 στροφών το λεπτόν κλπ. Έσκεψήθησαν τινές να χρησιμοποιήσουν μόνον τάς μηχανάς αυτάς, αφού ήσαν τόσον ευθηναί, ώς και μερικά έξαιρούμενα, τά δε υπόλοιπα νά πολήσουν ώς πλαιροδίρα. Δὲν γνωρίζω ἀν δέξῃ τὸν ςκοπὸν νά γίνουν τοιαυταὶ μετακίνησεὶς πλοίων ἀπό τὴν Ἀγγλίαν ἔως ἐδῶ, με τὸν ἀπλούτῳ σύνλογοισι τῆς χρησιμοποίησεως ὡρισμένον μηχανημάτων μόνον. Καὶ ὁ προχειρότερος ὑπολογισμὸς ἀποδεινούνει ἀπόλειαν πλευτίου χρόνου, δαπάνας ἀσύρποντος καὶ ἀποτέλεσμα ἐντελῶς ἀμφίβολον. «Ἄλλως τε, ώς ἐπανειλημμένως ἔτοντοι, διὰ τὴν ἀλειάν αἱ πολέστροφοι μηχαναὶ εἰναὶ ἀκατάλληλοι, η δὲ μείωσις 1200 στροφῶν εἰς 200, διὺ τῆς χρησιμοποίησεως μηχανήματος πεισθῆρος στροφῶν, εἶνα ἐποφάλιξ. «Ἀπτὸν παρθένεγγυα ἔχομεν τά ἔξ Αίγαντον πλοίον «ΜΙΝΣΚΑ-ΓΚ», τά δόπια, διὰ νά χρησιμοποιηθῶν ἐνταῦθα καταλήγω, πρέπει νά μετατραποῦν τελείως.

'Από τῶν στηλῶν τούτων ὑπεστήριξα πάντοτε, δι, προκειμένου περὶ πετρελαιομηχανῶν, εἶναι προτιμότερον νῦν ἀποφεύγομεν τὰ μπαλώματα, τὰς μετατροπὰς καὶ τὰς δηγενεῖς ἐπιδιωτίσεις, μὲ τὴν δικαιολογίαν τῆς κακῶς ἔννοιουμένης οἰκονομίας. 'Η οἰκονομία ἀντὶ εἶναι φανερωνική, εἰς τὸ τέλος δὲ τὸ χρόνον, διαν προστεθοῦν ἐπιμελῶς αἱ ἡμεραργίαι καὶ δῆλα τὰ κονδύλια τῶν ἔσδοντα, τότε θὰ διαποτοῦθῇ δι ταρπόμοια οἰκονομία εἶναι βλαβεραὶ καὶ οὐδόλως συντελοῦν εἰς τὴν ενδόσωσιν τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ. 'Ἐπομένως, ἡ χρησιμοποίησις μεταχειρισμένων πετρελαιομηχανῶν καὶ οἵς ἐκ τοῦ τίτου τον ἀστατάλληλων, ἐντελῶς ἀποκλείεται. Πρόκειται νῦν ναυτιγήσονται ἀλλευτικά πλοία ἀνοικτῆς θαλάσσης, τέον τύπων, πελείοις συγχεσιούμενα, διὰ νῦν ὅργανούσομεν τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλίειας καὶ δημιουργήσομεν ὑγίεις ἀλλευτικὸν μέλλον. 'Εάν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, διοις συνήθως, ἀρχίσασκεν μὲ τὰ μπαλώματα, τὰς μετατροπὰς καὶ τὴν ἡφασιογήν ἀστηρίζων τεχνικῶν συνδεασμῶν, εἰς τὴν πρόσθιαν μαζ ἀνοικόλαν, διεταύλησκεν εἰς τὴν ἐλαττονικότητα τέον ἕργαλείον τούτου, θὰ δημιουργήσομεν πελέογνας αι-

**FREE SERVICE TO SHIPOWNERS  
A. E. SHEPPARD & CO.  
CONTRACTING AGENTS BY APPOINTMENT  
TO SHIPOWNERS**

Over 1000 ports throughout the World regularly circularised for latest information useful to shipowners.

Keen quotations, consistent with efficient service for  
STEVEDORING TOWAGE  
DUNNAGING STORES  
TALLYING REPAIRS etc.

WRITE: **«Ethelburga House»** 91-3, Bishopsgate,  
LONDON E.C. 2. Teleph.: LONDON Wall 2281  
Download 3606  
Telegrams: AESALPORTS, Stock  
Cables: AESALPORTS London

Cables: AESALPORTS,London  
Foreign agents are invited to co-operate by sending us  
latest information

φιβολίας, απόνες θά έπηρεάσουν την δημοτική μας προσπάθειαν. 'Ανάγκη, λοιπόν, έπιβεβηλημένη, διότι η έπιβεβηλημένη τα υλικά πού θα μεταχειρισθούμεν είναι αριστης ποιότητος, διά νά μή χαρακτηρισθή το έγχειρημά μας ως άγονος άλιευτική περιφέτεια. Κατόπιν της πρώτης μας έπιτυχιας, θά έχωμεν τὸν άπαιτούμενον καιρόν διά νά φροντίσουμεν δι' ούτας τάς δυνατάς οίκονομιάς.

Είτε δημάρτιν, βεβαίως, περιστάσεις θά υπεστηθήσαν, διότι το πρώτον τοιλάχιστον συγχρονισμένον άλιευτικόν μας, ναυπηγηθή είς ένα άπο τά καλύτερα ναυπηγεία τον έξιοντερικού, διά νά μᾶς χερισμένη ώς υπόδειγμα καὶ υποβοήθηση την συνέχεια τῶν ναυπηγησούν ένταῦθα, μὲ διὰ τάς τάς της τροποποίησης, ούτι μία παρ' ήμεν συνηθῆρα διενεργείας καὶ ένασκήσεως τῆς άλιειας άπατον. Σήμερον, δημοτικός, λόγω τῶν μαριών οίκονομικοπολιτικῶν ἀνωμαλιῶν, εἰπομεν, διότι είναι σούπομπον νά ναυπηγήσουμεν τὰ άλιευτικά μας πλοία ένταῦθα, δημιουργούντες ούτω καὶ ναυπηγητήν βιομηχανίαν. Δὲν πρέπει, λοιπόν, νά μᾶς ξενίζῃ τὸ κόστος τῶν πρότον μας ναυπηγησούν, διόν άκριβε καὶ ἄν ηθελον στοιχίσει αὐταῖς. Εἰς μίαν πλουσιαν βιομηχανίαν, διότι η άλιεια, διότι καὶ η παραμικρή έπιτυχια δύναται νά άποδωθει μεγάλα κέρδη, δὲν ζητει καμιαν σημασία πόσον θά κοστίσῃ τὸ άλιευτικὸν πλοίον, ποὺ θά κάμη τὴν άρχην καὶ θά μᾶς άνοιξῃ τὸν δρόμον πρὸς τοὺς νέους άλιευτικούς ούτιστας. "Οπος διά την ναυτιλία μας κατενηθή η άξια τῶν συγχρονισμένων πλοίων, ούτων καὶ διά την άλιειαν πρέπει νά κατανηθή η άξια τῶν συγχρονισμένων άλιευτικῶν πλοίων. Οι ναυτικοί μας, χωρὶς καμιαν συγκίνησιν πλέον, άνεφεραν πρὸ τοῦ πολέμου, διότι τὸ τάδε φροτηγόν έστοιχοισεν 120.000 λιρῶν καὶ τὸ άλλο 150.000 λιρῶν. Οι έφοροι πρόστιμοι μας κατά δεκάδας παρηγγέλλον πλοία τοιαύτης άξιας εἰς τὰ άγγλικά ναυπηγεία. Γιατί, τάχα, τὸ κόστος ένος συγχρονισμένου άλιευτικού νά μᾶς φαίνεται τέσσον υπερβολικόν;

\*\*\*

Καὶ τόρα ούτι σπεντίζομεν τὸ οιμείωμα μας, δηλαδή, τὶ πρέπει νά στοιχίσῃ μία άλιευτική έξόδημης πρὸς τὴν Μεσόγειον. Τὰ μεγαλύτερα καὶ σημαντικότερα κονδύλια διά μίαν παρομοίαν έξόδημης, είναι τέσσαρα: 1ον) 'Η μισθωτορφοδοσία, 2ον) η καύσιμος ψῆλη, 3ον) η ασφάλεια τοῦ πλοίου καὶ 4ον) η άποδεσίας τοῦ κεφαλαίου. 'Η λεπτομερής άναλυσις τῶν δαπανῶν τούτων έχει ούτις έξης:

**ΜΙΣΘΩΤΟΡΦΟΔΟΣΙΑ:** Κατὰ γενικὸν κανόνα, εἰς τὴν άλιειαν η τροφὴ δὲν παρέχεται εἰς τὸ πλήρωμα ἀπὸ τὸν ίδιοκτήτην τοῦ πλοίου, τὴν άλιευτικήν ἑταῖροι η τοὺς Συνεταιρισμούς. Δὲν ιπάρχει οὐδεμία σχέσις μεταξὺ μισθοῦ καὶ τροφοδοσίας εἰς τὴν άλιειαν. Τὸ πλήρωμα πληρώνεται ούτις ἐπὶ τὸ πλείστον μὲ ποσοστῷ ούτις μὲ μισθολόγουν, κανονίζεται δὲ μόνον τοῦ τὰ τῆς τροφῆς του. Πρὸιν ἀπὸ κάθε έξόδημην, ούτις άλιεις φροντίζονται νά φροντισθοῦν, ώς μία οἰκογένεια, ἔκεινα τῶν δυον άνάγκην διά τὴν διατροφήν των (ἄρτου, κρέας, βούτυρον, ποτά, κλπ.). 'Η κυριωτέρα, ἄλλως τε, τροφὴ κατὰ τὸ ταξίδιον ἀποτελεῖται ἀπὸ λιχνεῖς. Σύμφωνα, λοιπόν, μὲ τὴν διάρκειαν τῆς άπονοίας τῶν 2—3 έβδομάδων, προμηθεύονται τρόφαια καὶ διαυτοράζονται ἀναλογικῶς τὰ διάφορα έξόδα μεταξύ των. Μάγειρος δὲν ιπάρχει ἐπὶ τοῦ πλοίου. Κάθε φαρᾶς μὲ τὴν σειράν τοῦ θά μαγειρέψῃ δι' ούτων, ούτις δὲν ναυτόπατες θά φροντίσουν τὰ τῆς καθαριότητος ἐν γένει. 'Επι τοῦ άλιευτικοῦ πλοίου ἐπικρατεῖ πειθαρχία αὐτοτροφεία καὶ τῆς τοῦ πλευρικοῦ ναυτικοῦ. 'Ο κάθη άνδρας τοῦ πληρωμάτου ἀναλαμβάνει μίαν υποχρέωσιν, τὴν διόπιν θέρεται νά έκπλήρωσῃ ἀγογύωντας μέχρι τέλους.

"Οσον άφορᾷ τὴν μισθωτορφούμενῶν τῶν άλιεων, αὕτη διαφοροτρόπως διενεργεῖται ἀνὰ τὰς διαφόρους χώρας. 'Υπάρχουν τρεῖς σχολαὶ, σύμφωνα μὲ τὰς διοίας νοεῖται η άμοιδη τῶν άλιεων: α) Μισθὸς κατὰ μῆνα, β) ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ προϊόντος τῆς άλιειας μόνον καὶ γ) μισθὸς καὶ ποσοστόν. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν δὲ φαρᾶς, ἀπὸ τὸν πλοιάρχον ἔως τὸν ναυτόπατα, καθὼς καὶ οἱ μηχανικοί, πληρώνονται κατὰ μῆνα, χωρὶς κανένα ποσοστόν. Τὸ μισθολόγιον τοῦτο είναι ἐν ζήσει εἰς τὴν Β. 'Αμερικήν καὶ εἰς πολλοὺς λιμένας τῆς 'Αγγλίας. Πλὴν θεωρεῖται ως ἀτελές καὶ ἀκατάλληλον, διότι οἱ ἀνδρες ἔχοντες οὔτις δημιουργοῦνται κατὰ τὰς μή έργασίμους ίμερας, νά καταγίνονται μὲ τὴν ἐν γένει συντήρησιν τοῦ πλοίου, ώς ἐπίσης καὶ μὲ τὴν ἐπιδόθεσιν τῶν δικτύων καὶ ἀλιτούς έξαρτυμάτων καὶ ἐργαλείων ζησιμῶν διά τὴν άλιειαν. Διά τὰ παρόντα, ἐπειδή οἱ άλιεις μας δὲν είναι τελείως κατηγορισμένοι διά τὴν άλιειαν, διά τὴν άλιειαν οἵστες θαλάσσης καὶ διά μακρινᾶς έξόδημης, καθ' οὓς δινάνται τοῦ άλιευθοῦ μεγάλα ποσότητες ίχθυών, ούτως διότι τὸ άναλογοῦν εἰς τοὺς άλιεις ποσοστὸν νά είναι ίκανοποιητικόν, φρονῶ διότι η πληρωμή των δέονται νά γίνη μὲ μισθολόγουν μόνον καὶ αργότερον, διαν άρχισουν νά παθοδίδουν ίκανοποιητικόν άλιευμα, τότε, διά νά ένθαρρυνθοῦν, είναι δινάντων η πληρωμή των νά γίνεται μὲ ποσοστά.

Ο τρίτος τρόπος πληρωμῆς, δηλ. μισθὸς καὶ ποσοστά, είναι ἐν ζητούσι οὖν Ιστανίνι, Πορτογαλία, Γαλλία, Ιταλία καὶ ἄλλας χώρας. Τὸ πλήρωμα λαμβάνει ένα γλισχρὸν μισθὸν καὶ ένα μισθοφέρον ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ άλιευτομάτος, ούτως διότι νά έπάρχῃ μία ἀναλογία μεταξὺ μισθολογίου καὶ ποσοστού τοῦ προαναφερθέντος δευτέρου τρόπου πληρωμῆς. Ούτως οἱ φαρᾶς, μή δινάμενος νά ἀρκεσθῇ εἰς τὸν άσημαντον ποσοστού τοῦ πλοίου, διά τοῦ ποσοστοῦ τὸ οὔποιον διά την άμοιδην τοῦτον, διά τοῦ ποσοστοῦ τὸ οὔποιον διά την καρπωθῆ έπιτυχηταὶ ταξίδιον άλιειας. Σημειωτέον διότι οὐτεπιτέλειον τοῦ άλιευτομάτος τὸν οὔποιον ποσοστού μισθολογίου, οἱ άλιεις δρεῖσκον κατά τὰς μή έργασίμους ίμερας, νά καταγίνονται μὲ τὴν ἐν γένει συντήρησιν τοῦ πλοίου, ώς ἐπίσης καὶ μὲ τὴν ἐπιδόθεσιν τῶν δικτύων καὶ ἀλιτούς έξαρτυμάτων καὶ ἐργαλείων ζησιμῶν διά τὴν άλιειαν. Διά τὰ παρόντα, ἐπειδή οἱ άλιεις μας δὲν είναι τελείως κατηγορισμένοι διά τὴν άλιειαν, νά καταγίνονται μὲ τὴν άλιειαν οἵστες θαλάσσης καὶ διά μακρινᾶς έξόδημης, καθ' οὓς δινάνται τοῦ άλιευθοῦ μεγάλα πιστοτήτες ίχθυών, ούτως διότι τὸ άναλογοῦν εἰς τοὺς άλιεις ποσοστὸν νά είναι ίκανοποιητικόν, φρονῶ διότι η πληρωμή των δέονται νά γίνη μὲ μισθολόγουν μόνον καὶ αργότερον, διαν άρχισουν νά παθοδίδουν ίκανοποιητικόν άλιευμα, τότε, διά νά ένθαρρυνθοῦν, είναι δινάντων η πληρωμή των νά γίνεται μὲ ποσοστά.

**ΑΣΦΑΛΕΙΑ.** Ιδιαίτερα δῶλας σημασία έδοθη οὐφ' οὖλον τῶν εἰς τὴν άλιειαν προηγμένων λαῶν, εἰς τὸ ζήτημα τῶν άσφαλειῶν τῶν άλιευτικῶν πλοίων, τὸ οὔποιον συντελεῖ φιλικῶν εἰς τὴν προστασίαν τῶν άλιεων. Οὐδεμία σχέσις ιπάρχει μεταξὺ τῶν έν ζηροῖς μεταξύ τῶν έν εμπορίων πλοίων καὶ τῶν άποδεσμῶν τῶν άλιευτικῶν σκαφῶν. Τὰ έπιβατηγά καὶ φροτηγά πλοῖα άσφαλεῖσται εἰς τὸ άρτιον τῆς άξιας τῶν, σύμφωνα μὲ τὴν ζλάσιν τοῦ νησιωτικοῦ την οὐποίαν κατέχουν. Τὰ άλιευτικά δὲν άσφαλεῖσται παρὰ εἰς τὰ 75 οὐ τῆς άξιας τῶν. Αἱ ένδιαιφερόμεναι Κυβερνήσεις διά νά μή άφησουν τοὺς φαρᾶς διά την άλιειαν, ούτως διότι τὸ άναλογοῦν εἰς τοὺς άλιεις ποσοστὸν νά είναι ίκανοποιητικόν, φρονῶ διότι η πληρωμή των δέονται νά γίνη μὲ μισθολόγουν μόνον καὶ αργότερον, διαν άρχισουν νά παθοδίδουν ίκανοποιητικόν άλιευμα, τότε, διά νά ένθαρρυνθοῦν, είναι δινάντων η πληρωμή των νά γίνεται μὲ ποσοστά.

'Υπάρχουν πολλῶν εἰδῶν άσφαλειῶν συμβόλαιων, τῶν οὐποίων η λεπτομερῆς άνάλυσις θά διά την άλιευτική πλοΐα, ώς προετοίων, δεν άσφαλεῖσται εἰς τὴν προστασίαν τῶν άλιεων. Οὐδεμία σχέσις ιπάρχει μεταξύ τῶν έν ζηροῖς μεταξύ τῶν έν εμπορίων πλοίων καὶ τῶν άποδεσμῶν τῶν άλιευτικῶν σκαφῶν. Τὰ έπιβατηγά καὶ φροτηγά πλοῖα άσφαλεῖσται εἰς τὸ άρτιον τῆς άξιας τῶν, σύμφωνα μὲ τὴν ζλάσιν τοῦ νησιωτικοῦ την οὐποίαν κατέχουν. Τὰ άλιευτικά δὲν άσφαλεῖσται παρὰ εἰς τὰ 75 οὐ τῆς άξιας τῶν. Αἱ ένδιαιφερόμεναι Κυβερνήσεις διά νά μή άφησουν τοὺς φαρᾶς διά την άλιειαν, ούτως διότι τὸ άναλογοῦν εἰς τοὺς άλιεις ποσοστὸν νά είναι ίκανοποιητικόν, φρονῶ διότι η πληρωμή των δέονται νά γίνη μὲ μισθολόγουν μόνον καὶ αργότερον, διαν άρχισουν νά παθοδίδουν ίκανοποιητικόν άλιευμα, τότε, διά νά ένθαρρυνθοῦν, είναι δινάντων η πληρωμή των νά γίνεται μὲ ποσοστά.

'Υπάρχουν πολλῶν εἰδῶν άσφαλειῶν συμβόλαιων, τῶν οὐποίων η λεπτομερῆς άνάλυσις θά διά την άλιευτική πλοΐα, ώς προετοίων, δεν άσφαλεῖσται εἰς τὴν προστασίαν τῶν άλιεων. Οὐδεμία σχέσις ιπάρχει μεταξύ τῶν έν ζηροῖς μεταξύ τῶν έν εμπορίων πλοίων καὶ τῶν άποδεσμῶν τῶν άλιευτικῶν σκαφῶν. Τὰ έπιβατηγά καὶ φροτηγά πλοῖα άσφαλεῖσται εἰς τὸ άρτιον τῆς άξιας τῶν, σύμφωνα μὲ τὴν ζλάσιν τοῦ νησιωτικοῦ την οὐποίαν κατέχουν. Τὰ άλιευτικά δὲν άσφαλεῖσται παρὰ εἰς τὰ 75 οὐ τῆς άξιας τῶν. Αἱ ένδιαιφερόμεναι Κυβερνήσεις διά νά μή άφησουν τοὺς φαρᾶς διά την άλιειαν, ούτως διότι τὸ άναλογοῦν εἰς τοὺς άλιεις ποσοστὸν νά είναι ίκανοποιητικόν, φρονῶ διότι η πληρωμή των δέονται νά γίνη μὲ μισθολόγουν μόνον καὶ αργότερον, διαν άρχισουν νά παθοδίδουν ίκανοποιητικόν άλιευμα, τότε, διά νά ένθαρρυνθοῦν, είναι δινάντων η πληρωμή των νά γίνεται μὲ ποσοστά.

**E. E. SHARP & SONS LTD.**

**ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ**

ΣΧΟΙΝΙΑ, ΧΡΩΜΑΤΑ, ΕΛΑΙΑ, ΠΑΝΙΑ — ΑΔΙΑΒΡΟΧΑ, ΧΗΜΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ.

ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ

**"STEPSOL," & "ABUS," ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ**

**ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:**

**HULL (ΑΓΓΛΙΑ)**

31 North John St.  
LIVERPOOL

158, High St  
HULL (Eng.)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ACUTE» LIVERPOOL  
«ACUTE» HULL

Your Agents at Palestine ports

**ALLALOUF & Co.,**  
Steamship Agents — Chartering—  
Average adjusters.  
P.O.B. 460 TEL AVIV (Palestine)  
Teleg. ALLALOUFCO TEL AVIV.  
Also at: HAIFA—JAFFA—SALONICA  
Agents of the most important  
Hellenic & Foreign Regular  
Lines.



φορτωτική δυναμικότης του Βόλου άνεφέρετο εἰς 5.283 τ. Σήμερον έχει κατατέσσει εἰς 2882 τ., ἀλλά μετά τὰς ἀνωτέρω υποδείξεις ὑπολογίζεται νά φθάσῃ εἰς 5680 τόννων.

Εἰς τὴν Πρέβεζαν, κύριον ἀνεφοδιαστικὸν λιμένα τῆς Β. Δ. Ἑλλάδος, ἐπιβάλλεται ἡ ἐκβάθυνσις τοῦ διαιώνου τῆς εἰσόδου, ἐνῷ καὶ εἰς τοὺς λιμένας Κατακώλων, Ἀλεξανδρουπόλεως, Χαλκίδος, Στυλίδος καὶ Ναυπλίου εἶναι ἀπαραίτητος, διὰ τὴν χρησιμοποίησιν των, η διάνοιξις, μέσῳ τούς ἔκει ναυποτέρων, διαιώνων ἀσφαλείας.

Ἀναφέρεται περαιτέρω εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι ὁ προπολεμικὸς, ἴδιωτικῆς ἰδιοκτησίας, στόλος τῶν ὄμοιων καὶ φορτηγίδων, κατεστράφη ὀλόσερῶς καὶ παρέστη ἀνάγκη διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν ἐλληνικῶν λιμένων νά παραχωρηθῇ εἰς τὰς τοπικὰς ἀρχὰς ὑπὸ τῶν ἄγγελον ἔνας ἀριθμὸς μικρὸν ἀποβατικῶν μέσων. Λειτουργής τῆς βασικού προοπτικῆς, ὅτι ἡ μεταπολεμικὴ φορτηγὸς ναυτιλία θὰ ἀποτελεσθῇ ἀπὸ πλοῖα τύπου «Λιμπετών», ἀτίνα ἔχοντα διάθεσιν 30 ποδῶν, καθίσταται προφανές, ὅτι διὰ πολλὰ ἔτη ἀλλὰ φορτηγότερος, μέσῳ φορτηγίδων, θὰ ἀποτελέσσονται τὸ σημαντικότερον μέσον ἐκφορτωτέων ἐν Ἑλλάδι, τῆς δόσιας οἱ περισσότεροι μικροὶ λιμένες παρουσιάζονταν βάθη ὑδάτων γύρω τῶν 16 ποδῶν. Πάντως, πάραχον εἰς τὴν Ἑλλάδα πολλὰ ναυπηγεῖαι, ἀτίνα καὶ θὰ δινηθῶσι νά καλύψουν τὰς εἰς φορτηγίδας ἀνάγκας, ἀν μεταφερθῶν ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς ἑπαρκῇ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ὑλικά καὶ ἥσεια.

Σχολάζουσα, ἐν συνεχείᾳ, ἡ ἔκθεσις τὴν θέσην τῆς ἀποτοποικῆς ναυτιλίας, ἀναφέρει, ὅτι, πρὸ τοῦ πολέμου, τὰ 22.8 οἱ τὸν συνολικῶν μεταφερομένων ἀπὸ θαλάσσης φορτίου, ἐκομίζοντο διὰ τῶν ἀποτοποικῶν σκαφῶν, κατὰ ποσοστὸν δὲ 44 οἱ δ' ἀποτοποίοιν, 44 οἱ δ' ἰστιοφόροιν καὶ 12 οἱ διὰ πετρελαιοκίνητων. Εἰς 167 πλοῖα ὑπελογίζοντο τὰ ἀποτοποικά σκάφη καὶ τὰ ἀγγιτλοούντα φορτηγά, χωρητικότητος ἀπὸ 500 ἕως 2000 τόννων, συνολικοῦ δὲ τοντάς 160 χιλιάδων. Πλὴν τούτων, ὠκεανούρια φορτηγά συμπετέγονταν εἰς τὴν μεταφοράν κατὰ σημαντικῶν ποσοστὸν ἐνδοαποτοποικῶν φορτίουν. Ἐναντὶ τοῦ ἀνωτέρου στόλου, διατίθενται σήμερον 9 μόνον σκάφη, 7990 τόννων. Ἀπέμειναν, δηλαδή, τὰ 5 οἱ τῆς προπολεμικῆς ἐν τῇ ἀποτοποικῇ μεταφορικῆς ἵκανότητος.

## ΠΩΣ ΧΑΘΗΚΕ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

### Ο ΤΟΡΠΙΛΛΙΣΜΟΣ ΤΗΣ «ΕΥΓΕΝΙΑΣ ΛΙΒΑΝΟΥ»

#### Αιχμάλωτοι τῶν Ιαπώνων

«Οταν τελείωσε ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ ἐλληνικοῦ Λιμπετών «Ἐλλάς» στὶς Φιλιππίνες, ἔνα τηλεγράφημα ἀπὸ τὴν Μανίλα ωφούσε τὸν πλοίαρχο, ἀν δεχόταν νά παραλάβῃ στὸ πλοῖο τοῦ μεροκούς ναυτικούς, τοὺς αὐχμαλώτους τῶν Ιαπώνων, πού βρισκόντουσαν τώρα ἔκει.

«Ἄν δεχόταν!!

— Αἴδημονούμε νά τοὺς δεχθοῦμε στὸ καράβι μας, ἡταν ἡ ἀτάνιτησις. Ἀτυχῶς, η παλινόστησις τους μὲ τὸ δικό μας δὲν προτιμήθηκε, γιατὶ τὸ νέο μας ταξίδι ἡταν ἀκαθόριτο. Στὸ μεταξὺ μεροκού ἀπὸ τοὺς συνάδελφους αὐτοὺς ναυτολογήθηκαν σὲ πλοῖα ἀμερικανικά.

Φθάνοντας, μετὰ τὸ νησὶ Σαμάρα τῶν Φιλιππίνων, στὸ νησὶ Λείτε, ἔνας ναυτικὸς μᾶς ἐπισκέπτεται. Προσέρχεται ἀπὸ τὴν ὄμιδα αὐτῆ τῶν αἰχμαλώτων. Είναι ὁ ναύτης τοῦ «Ἐγενία Λιβανοῦ» Γεώργιος Μαμούνελος, Δωδεκανήσιος. «Ηδη ὑπέρτετε στὸ πλωτὸ ἀμερικανικὸ συνεργείο «DULUTH». Κι' ἀρχίζει ἡ ἀφήγησι:

«Ἄς ὑποκλιθοῦμε πρὸ ἔνος ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα δράματα τοῦ πολέμου. Ας κρατήσουμε τὴν καρδιά μας νά παρακολουθήσῃ ἑνα ἀφήγημα ὅμοιον. Δεν είναι μόνο ἔνα ἀπλὸ πολεμικὸ δράμα. Είναι ἔνα δράμα σὲ συνέχεια, δις τὸ τέλος τοῦ πολέμου, μὲ καθημερινές συγκινήσεις καὶ βάσανα, μὲ ποκίλες μεταπτώσεις ἐλπίδων καὶ ἀπελποίας. Καὶ νά ἡ ιστορία:

• • •

«Ο Σεπτέμβριος τοῦ 1942 δρῆκε τὸ νεοναυπηγημένο φορτηγό μας «Ἐγενία Λιβανοῦ» στὸ Σάιν Τζόν της Νέας Γῆς. Τὸ σκάφος αὐτὸν ἡταν ἔνα ἀπὸ τὰ εἰκοσι κανονόργια φορτηγά μας, ἔνα ἀπὸ τὰ διαιώνατα τῆς προπολεμικῆς μας Ναυτιλίας. Γύρω στὴν χωρητικότητα τῶν 9 χιλιάδων τόννων, τέλεια συγχρονισμένο τόσο στὴν ταχύτητα, δύο καὶ στὰ ναυτικά τοῦ ἐργαλεία καὶ τὰς ἔγκαταστάσεις.

Πολεμικὸ ὑλικό ἤταν τὸ φορτίο του, ὃ δὲ προορισμός του μακρινός: Η «Ἄπω Ανατολή, τὸ Ιαπωνικό μέτωπο. Πρώτη διαταγὴ ἡ Βομβάν, μὲ πιθανή ἀλλαγὴ κατὰ τὸν πλοῦν.

Αφῆσε τὸ καναδικό αὐτὸν λιμάνι κατὰ τὸ τέλος τοῦ Σεπτέμβριον καὶ προσήγγισε στὴ Νέα Υόρκη για πλήρωμα, ἐφοδιασμό καὶ συγκρότηση νηοποτῆς.

«Ετοι, στὶς 4 Οκτωβρίου 1942, ἔνα εκονδόν» ἀπὸ 20 περίποτον φορτηγά μὲ καὴ συνοδεία πολεμικῶν ἄρμος τῆς Νέας Υόρκη καὶ τράβηξε κατὰ τὸ Νότο. Τὸ «Ἐγενία Λιβανοῦ» ἡταν μαζί.

«Ο καρδός καλός, καλοκαιριάτικος ἀκόμα. Σὲ πέντε ὡς ἔξη μέρες ἡ νηοποτῆ προσήγγισε, γι' ἀγνωστό λόγο, στὸ Κούντα, δύον καὶ παρέμεινε 40 ὥρες. Υστερα τὸ τραβήξαν πρὸς τὸν Παναμά, τὸν ὄποιον καὶ πέρσαν.

Τώρα πά τὸ εκονδόν δειλινή. Κανεὶς κίνδυνος δὲν σημειώθηκε στὰ νερά τῶν δυτικῶν παραλίων τῆς Αμερικῆς.

Τὸ «Ἐγενία Λιβανοῦ» ἀκολούθει πορεία πρὸς νότον, κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς Ν. Αμερικῆς: Κολομβία — Ισημερινός — Περού — Χιλή. Οι μέρες περνοῦντος μονότονες, εἰρηνικές, μακροῦ ἀπὸ τὸν Κόσμο, μὰ καὶ μακροῦ ἀπὸ πολεμικῶν στίβους. Ατελείωτες οἱ ἀκτὲς αὐτές, πού κρατᾶνε σχεδόν τὸ μισὸν της ημέρας.

Ο γειμῶνας ἔχει προχωρήσει. Ἄλλα δὲ ἡμερολογιακά μας γειμῶνας εἶναι τὸ καλοκαίρι τοῦ Νοτίου Πλανήτη. «Οτε ζέστες καὶ μόνο ζέστες συναντεῖ τὸ φορτηγό μας, ταξίδευοντας πρὸς νότο. Τέλος, οἱ βουνοκοφές

· Εἰς ἄλλου, ἔνας σημαντικὸς δύγκος φορτίων μετεφέρετο προπολεμικῶν δι' ιστιοφόρων. Κατείχεν ἡ Ἑλλάς ἔνα ιστιοφόρον στόλον ἀπὸ 750 σκάφη, ἀνὰ τὸν 30 τόννων ἔκστασιν στὸλον καὶ 10.000 σκάφη, κατὰ τὸν 30 τόννων. Σήμερον, δὲν ἀπέμειναν, εἰμὶ 400 ἔως 500 σκάφη τὸν 30 τ. καὶ ἀνὰ τὸν 2.500 ἔως 3.000 σκάφη τὸν 30 τ. καὶ κάτω.

Τὰ μεγαλύτερα, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τῶν ἀποτοποικῶν συγκονιωνῶν, μεταφορικά προβλήματα, ἔγκεινται σήμερον εἰς τὴν ἔξυπερτην προσθέτουν ἀποτοποικῆς χωρητικότητος πρὸς ἔξαστασίαν τῆς μεταφορᾶς τῶν ἔφοδων ἀπὸ τοὺς λιμένας εἰς τοὺς δευτερεύοντας τοπούς. Γούλαχιστον 6 πλοῖα τὸν 1.500 τ. ἔκστασιν θὰ χρειασθῶν ἀκόμη πρὸς τὸν σκοτῶν αὐτῶν. Η μεταφορὰ ἔχει ἄλλου εἰς τὰς πατρίδας των προσφύγων καὶ τῶν ἐκτοπισθέντων ἐπιβάτες τὴν διάθεσιν ἀριθμοῦ τυνος ἐπιβατηγῶν πλοίων, ίσανδρον νά μεταφερθούν 500 — 600 ἐπιβάτες ἔκστασιν καὶ ταντοχρόνος νά διακομίζονται ποσότητας ἔγχωρων προϊόντων.

Ἀναφέρεται περαιτέρω ἡ ἔκθεσις εἰς τὴν διώρυγα τῆς Κορίνθου, ἡ οποία περιορίζει κατὰ 205 μίλια τὰ ἐκ 325 μαλλίων ταξίδια ἐκ Πειραιῶς πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Β. Δ. Ἑλλάδος, ἔναντι τοῦ γύρου τῆς Πελοπονήσου, ἐνῷ παραλήνως μειώνεται καὶ τοὺς κυνόδους ἀπὸ τὸν 16 ποδὸν τοῦ Μαλέα καὶ τοῦ Τανάρου ὑπὸ τακοκωφίαν. Μεταξὺ τῶν ἔτων 1932—38 διήρχοντο τὴν διώρυγα μητρώοις 577 — κατὰ μέσον ὅρον — ἀποτοποικά σκάφη, 63.605 τόννων νέτη, ἐπτὸς ἔντος μέσον ὅρον ἐτέρων 136 πλοίων, προερχομένων ἐκ τῶν στενῶν τῆς Μεσσηνῆς καὶ τῆς Αδριατικῆς. «Ηδη ἡ διώρυξ παραμένει κλειστή εἰς τὴν ναυπλούσιαν, ἔνα δὲ μεγάλο μέρος τοῦ ἔξπλησμοῦ καὶ τῶν ἔγκαταστάσεων τῆς Κορίνθου.

Τὸ κόστος διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν λιμενικῶν λιμένων, τῆς ἀποτοποικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς διώρυγος τῆς Κορίνθου, διὰ τὴν πενταετίαν 1945—49, ὑπολογίζεται εἰς 3.119.000 ἀγγιλιῶν λιρῶν, μὲ τηνά λίρας 2.000 δραχμῶν καὶ μὲ ἐποτερικοῦ κόστους τοῦτα πέντε φορας ὑψηλότερον τοῦ 1939. Τὸ ἀνωτέρω ποσόν κατανέμεται ὡς ἔξης: Διὰ τὴν προσωρινὴν ἐπισκευὴν τῶν λιμένων 1.609.000 λιρῶν, διὰ τὴν ἀποτοποικής ναυτιλίας 1.500.000 λιρῶν καὶ διὰ τὴν διώρυγα τῆς Κορίνθου 10.000 λιρῶν.

τῶν Κορδελλέρων «Ἀνδεων, ποὺ τὰς είχαν πάντα στὸν ἀριστερά τους πλευρά, κάποτε περνοῦν. Ο καρδός ψωχαίνει, δημι, λόγῳ ἐπερχομένου κειμάνου, ἀλλὰ γιατὶ προχώρησαν στὸν ψωχὸ τόρα πολικὸ νότο. Ἀφίνουν ἀνενόχλητα τὰ στενά τοῦ Μαγγελάνου. Πλέονταν ἀκόμη νότια. Παραπλέεται ἡ Τιέρρα Ντέλ — Φουέγκο (Γῆ τοῦ Πυρός) καὶ ἀφοσιῶν ἀκόμα μερικά μίλια νά περάσουν, γυρίζοντας γιὰ τὴν Ἀνατολή. Ο Ν. Ειρηνικός ἔδω δὲν ἀστείεται. Δὲν συμφωνεῖ καθόλου μὲ τὸ δυνατό του. Τὸ τεραποτικό κόμιμα τοῦ, τὸ μεγαλύτερο κόμιμα τῶν θαλασσῶν, λικνίζει τὸ ὄφαδο φορτηγοῦ, ποὺ μεταφέρει στὴν «Ἄπω Ανατολὴ» τὸ πολύτιμο φορτίο του. Αξιόνυμα τὰ νερά αὐτὰ δὲν είναι. Στὰ εἰρηνικά χρόνια ἔνα τέτοιο πέρασμα τοῦ Κείπ—Χόρων θὰ λογίζοταν ἔξωφρενος. Μὰ τὸ φορτίο αὐτὸν πρέπει νά φθάσῃ στὸν προορισμό του, πάση θυσία. Σὲ τέτοιες θυσίες καὶ κόποις ωργίστηκαν οἱ ναυτικοί γιὰ νά πετύχουν, γιὰ νά ἀποφύγουν τὸν ἔχθρο, ποὺ είχε κατακλύσει δύο πλοῖα τοῦ Ατλαντικοῦ μὲ τὸν τρόπο οποιόταξι τοῦ Αἴξονος, γιὰ νὰ νικήσουν, τέλος, δύο πόσια...»

Γίνεται γενικὸς ἀνεφοδιασμὸς ὑπεριόδων καὶ τροφίμων, τὴν δὲ ἐπομένην 28 Νοεμβρίου, δραγίνουν πάλι στὸν ὄγκεαν, μὲ πλώρη κατὰ τὴν Βομβάν. Λιγοτὶ ταξίδι ἀπομένει. «Ομοί, τὸ τμῆμα αὐτὸν τοῦ ταξιδίου μελλεῖ νά διανυθῇ σὲ ἀκτίνας δράστεων ὑποβοηθίου. Τοιάντας τοῦ ιδίας μέρες γιὰ τὸ δοῦνε. Τὸ ἀπόγευμα τῆς ιδίας μέρες ἔνας κατεύθυντας διακρίνεται στὰ δεξιά. Καὶ σὲ λίγο ἡ σιλουέττα ἔνδος μεγάλων πλατώνων φορτηγοῦ τύπου «Τίγενεραλ Κάρφικ» διαγράφεται. «Έχουν τὴν ιδία παραλληλη πορεία. Οστόσο, δημι, τὸ ἀγνωστό αὐτὸν πλοῖο φαίνεται νά προσπαθῇ νά ἔλθῃ κοντά στὸ «Ἐγενία Λιβανοῦ». Οταν βράδυσε, τότε τὸ ξένο πλοῖο γνήσιε πιά πάνω στὸ φορτηγό μας καὶ χωρίς καμμιά, ἀπολύτως καμμιά, προσδοτοῦσι, ἔξεσφραγίδες ἀπὸ τραχόσπια περίποτον μέτρα μὲ τορπαλῆ, ποὺ ἔξεργαγε κατὼ αὐτὸ τὴ γέννησα ἀριστερά. Τὴν ιδία στιγμὴ, γιὰ τὸ

### ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΙΑΡΟΥΤΣΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΒΕΓΓΑΖΗ (ΛΙΒΥΗΣ)

φόβο ίσως χρησιμοποιήσεως τῶν πυροβόλων τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, παταγίς πολυθολισμῷ ἀκολουθεῖ. Παραδόξως, οἱ βοὲς τοῦ πολυθόλου ἔχονται καὶ ἀπὸ τὴν ἀντίθετη κατεύθυνσι. Καὶ τότε διακρίνονται δύο μηρές τορπιλλακάτους, ποὺ σὲ μικρῷ ἀπόστασι ἀπὸ τὰ δεξιά πολυθόλον ἀκατατάστατα. Ή δρά σε είναι 8-12 βράδυ, ή νύχτα σκοτεινή. Τι γίνεται τάνω στὸ βαλλόμενο πλοῖο ὁ Θεός ξέρει. Κανεὶς δὲν μπορεῖ νά ἐπιβάλῃ καμμιά κίνησι, κανένα μέτρο σωτηρίας. «Ο σώζων ἔστιν σωθήτω». Ποιοι ζοῦν; Ποιοι πεθαναν; Ποιοι βρίσκονται οἱ τραυματισμένοι, ποὺ φυνάζουν δούνηρά; Ό θεάλα ξέρει. Προσπαθοῦν νά φιξον διάρκειας, προσπαθοῦν γάρ οἴζουν τοὺς μεγάλα σωσίσια. Καὶ μέσα σ' αὐτή τὴν κόλασι ἔνας ήφασς γίνεται ὑπεράνθρωπος, δὲ πολυθολητής ἄγγλος λοχίας. Τραυματισμένος, μὲ σχεδὸν κομμένο τὸ χέρι του, σύρεται μὲ τοὺς ἄνδρες του ὡς τὸ κανόνι καὶ ἀπαντᾷ. «Αμεσο ἀποτέλεσμα δεν είχεν ὁ ηφαντισμός του. Έν τούτοις, οἱ πεισταὶ κρίνουν καὶ νά ἀπομαρτυροῦνται καὶ δὲ πολυθολισμὸς διασκοτεῖται γάρ λίγο. Καὶ τότε, ἐνώ τὸ «Εὖγενια Βατανῶν» τραυματισμένο καὶ καύσιμο ἀπὸ τὴν πρώτη τορπῆλα κατοψθόνται ἀκόμα νά ἐπιπλέει, δέχεται καὶ δεύτερο τορπιλλομό στὸ ἀμπάρι No 1.

Ακολουθεὶς τὸν φροτίον. Τετέλεστα! Σωτηρία δὲν ὑπόρχει. Μόνο η θεία πρόνοια μπορεῖ νὰ ἐπέμβῃ πά. Στὸ μεταξὺ ἀπὸ τὴν παύση τοῦ πολυβολισμοῦ, διὰ τὸν δεύτερο τορπαλισμό, φίγηθκαν μᾶς βάρκα και μᾶς σχεδία στὴ θάλασσα κι' δόλι πληδόνσαν στὸ νερό, ἐλπίζοντας νὰ σωθοῦν. Τὸ βατόρι βούλαιξε σύντομα. Μέσα στὴ νύχτα, στὴν σκληρή αὔτη τή νύχτα, τι γίνεται μέσα στὴν ταραγμένη θάλασσα είναι ἀσύλληπτο γά νοι ἀνθρώπινο.

Ο χρόνος περνᾷ μὲ παθητική άδιαφορία. Τὰ ώρολόγια στις πολιτείες στις τοέπες, στὰ μπράτσα, σιγογόρδουν τῶν ώρῶν τὴν πορεία.

Η ζωή προχωρεῖ με τὸν αὐτὸν ωριμό της. Τὰ θέατρα ἀρχίζουν στὶς 10, κλείσιν στὴ 1 μ. μ. Ἡ κίνησις τῶν πόλεων φθάνει στὸ ζεῦιθις αὐτὴ τὴν ὥραν καὶ κλιμακωτὰ σήγηνε ὡς τῇ 1—2 μετὰ τὰ μεσάνυχτα. Οἱ χοροί, τὰ γλέντια, οἱ συναναστροφες καὶ οἱ κάθε λογῆς συγκεντρώσεις κάνονται τὸν κύριο τους, τὰ καυσμορητὰ σημάνουν τὸ τέριμα, ὁ δρόμος στὸ κρεβάτι ἀνοιγότος. Ὁ ὄντος φρεσάρει τὸν ἐγκεφάλους, τὰ νεῦρα, τις ψυχές. Κι' ἡ αὐγὴ, ἐλπιδούρος ἀφετηρία τοις αἰονίοις τροπάριον τῆς ζωῆς. Ἔκει, ἐν τούτοις, 300 μύλλια ἀνοιχτά τῆς Μαδαγασκάρης, αὐτὴ τὴν ἴδια νύχτα οἱ ὥρες δὲν κινοῦν. Τὰ ώρολόγια δὲν θέλουν νὰ συμπεριλάβουν στὸ γνησίον τους τὸ διάστημα της. Αἰόνιας Κόλασης ἀφαντωτῆς. Γελά- σικης ὁ Δάμτης στὸν ὅραματος του καὶ πλανήθηκε ἀσφαλῶς, διὶ οἱ τιμωρίες τῆς διπτασίας του στὴν «Κόλαση», ποὺ ἔγραψε, εἶναι καὶ οἱ σκληρότερες.

Κάποτε ή αὐγή ἤλθε. Πάνω στή βάσκα και στις σχεδίες μετριοῦνται 19 γεροί και τραυματισμένοι. Λείπουν 12. Διπλά τους παραστέκει ὁ πειρατής, ἔνα σκάφος ὡς 15 χιλ. τόν., δίχως σημαία, δίχως ὄνομα. Κοντά του δυό δενύνκατες και ἔνα ὑδροπλάνο μισρό. "Ἐνα ὑδροπλάνο ἀκόμα, όμως, κρέμεται στή δεξιή κανόνια. Μαζί μ' αὐτούς, ποὺ λειπουν, είναι ὁ ἑπτοπλάσιος, ὁ τρίτος μηχανικός, ὁ ἥρωικός ἄγγελος λογίας και ὁ ἀσυμματιστής, πού, τραυματισμένος βαρειά, κάηκε ζωντανός μέσος στὸ δισύντομο, μετά τὸν πρώτο τορπλισμὸν και τὸν πολνβολισμὸν. Τὸ ξένο πειρατικὸ παιώνιο στὸ κατάστρωμα του τοὺς ναναγούς και ἀσχολεῖται νὰ ἔξαρσιν κάθε ἔχον τοῦ ναναγίον. "Οτ, δὲν δυντεται, οὔτενται και μπαίνει στὸν φούροντος. Πρέπει νὰ μὴ μελνὴ ὁ ἐλάχιστος μάρτυς τοῦ νυχτερινοῦ ἀντοῦ δράματος. Στὸ μεταξύ, διμως, τὰ δυο ὑδροπλάνα κάνονται πτήσεις μὲ ἐναλλαγή, ἐποπτεύοντας τὰ γύρον και ἐρευνῶντας γιὰ νέα λεία. Πάνω στὸ πειρατικὸ ο ναναγοὶ τοῦ Ἐπιγένειος Λιβανοῦ ἔνονται μὲ τὸ πλούτον των ανθρακωνικῶν πηγῶν της Λιβύης, μὲ τὰ ἔργα της

μ' ἄλλους δόματερισκανούς ναναγούς πον βρεθήκαν ἔξει μὲ τὸν ίδιο τρόπο. Τοῖς μέρες μένοντι ἔξει στὸ ίδιο μέρος καὶ μόνο τὸ ὑδροπλάνα περιπολῶν συνεχᾶς. «Υστέρα τραβήξαν γι' ἄγνοστη διεύθυνσι.» Άπο τὸ ώραιο μας φροντιγὸν δέν μεντι πάλι τίτοτε. Δεκαενέα μόνο ναναγοὶ κι' αὐτοῖς χιλιοπατμιστένοι καὶ καταπακισμένοι πάνω σ' ἓνα ἐχθρογόκα επιδομένοι. Αἰγανέλατοι καὶ ἀσπαστοί στὸ πέρας ἥπατας μετανιώνοντας.

'Εν πάσῃ περιπτώσει δόθηκαν κάποιες ιατρικές βοήθειες στους τραυματίες. Τὸ νέο ἀντὸ ταξίδι δὲν εἶναι ἀμονικό, ὅπως τὸ ἄλλο. Συγχρένες, συγνότατες παρατηρήσεις πολεμιῶν ἀπό τὰ ὑδροπλάνα ὑποχρεώνονται τοὺς γερμανούς ν' ἀλλάζουν πορείες, ἐνῷ σὲ κάθε τέτοιο συναντάντημα οἱ αιχμαλώτοι πλείονται για πολλές ώρες, για διάκυρη εικοσιτετράωρα, στὰ ἀμτάρια. "Ετεί περού ἔνας μήνας. Μήνια ωτάπει τοφρή. Λίγο πολὺ διοι λάβαμε πεῖρα τῆς ἀξονικῆς ἐπιμελείας καὶ ἀν ἀναλογισθοῦντες τὶς πειρασθέμενες συνθήκες, καταλαβαίνουμε τὸ μενοὶ τῶν αιχμαλώτων.

"Ενας μήνας γεμίστες ἐφιάλτες. Γνωστή ή τύχη τῶν αἰγαλάθων σὲ ταῦτα σύμφωνα τοῦ πειστικοῦ μὲ τολεικά. Κλεισμένοι, κλειδωμένοι

κάτω στὰ κατάβαθμα τοῦ ἀμπαριοῦ, θὺ συνώδευαν αὐτὸν ὥς τὸν πιθμένα.

Ποστήγωναν; Κατά ποι ἦταν ἡ πλώη; Οἱ συγχότες ἐνάλλαγες πορείας καὶ τὰ μαργάριτα στ' ἀμπάρι ἔφεραν τέτοια σύγχυσι, που δὲν ἤταν δινατό να βγῆ συμπέρασμα. Μόνον ἀπὸ τῇ θερμοκρασίᾳ τοῦ καιροῦ καταλάβαναν, πώς δρισκόντουσαν σε Τροπικά κλίματα. "Οταν ελέγει περάσει μήνας, σε ἔνα ἀπὸ τὰ συνηθισμένα κατεβάσαμε μέσα στὸ ἀμπάρι, ἔνας τρομερός κανονοβολασμός τοὺς τρελαίνει. Ποιὸς φίγει; Ποστέφτουν τὰ βλήματα; Μᾶς φίγουν ἡ φίγουμε; "Αγγωστο.

Μέσα στὸ ἀπτάρι ἀπὸ τὸν τρομερὸ σάλο στάζει τὸ μοναδικὸ ἡλεκτρικὸ λαμπτόν καὶ τὸ σκοτάδι συμπληρώνει τὴ φρίξη τῆς ὥρας. Εύχαι στὰ Θεὸν καὶ στὴν Παναγία εἶναι τὰ μόνα λόγια ποὺ καλέυτεν τὶς διακοπές τῶν κανονιδῶν. "Ἐξαφνα, μαζὶ μὲ τὶς εὐχές, κραυγές καὶ γέλων ἐνόντων." Υστεραὶ νῦ καὶ κάτι σῶν τραγουδῆ. Τὶ συμβαίνει; Τὸ τί συνέβη εἰδαν μετὰ δὸν ὥρες, ὅταν τὸ πανηγύρι τελείωσε καὶ τοὺς φόναξαν νὰ δροῦν ἐπάνω. "Ἐνας τρελλὸς ἦταν μεταξὺ τῶν, ἔνας Γιουγκοσλάιος θεομαστής τοῦ «Ἐγγενία Λιθανοῦ». "Οταν βγήκαν στὸ κατάστροφα, εἰδαν νῦ περισυλλέγονται ναναγοὶ βυθισθέντος πλοίου. Τριάντα ἄγγλοι νανικοὶ περισυλλέγονται, ἐνῷ, δύος ἔμαυλα, ἄλλοι τριάντα πέντε τονίγκαν. Τὸ βυθισθὲν σπάσος ήσαν μεγάλο ἀγγλικὸ μεταγωγικό. "Επαναλαμβάνεται ἡ ἴδια ιστορία ἔσταφισμοῦ τῶν ὑπολειμμάτων τοῦ ναναγίου, δύος είλες γίνεται καὶ ὅταν ἐβυθίσθη τὸ ἐλληνικὸ φορτηγό. "Η ἔργασια αὐτῆς κράτησε δύο μέρες. Δύο μέρες ἀργότερα πέθανε ὁ Γιουγκοσλάιος θεομαστής, ποὺ είλες τρελλαθῆ κατὰ τὸν κανονιστοβολίο μέσα στὸ ἀμπάρο. "Η ταφὴ τὸν γίνεται στὸ βαθὺ κύματα κατὰ τὸν ναυτικὸν κανόνες. "Απὸ τοὺς νέους ναναγοὺς μαθεύτηκε καὶ τὸ μέρος ποὺ βρισκότουνσαν. Διαπόσια μῆλλα ἀναπτά τῶν ἀκτῶν τῆς Βορᾶζιλιας.

Τό γεμανικό έπιδρομικό περιέργως παρατείνει τὴν παραμονή του στά νεφά αὐτά. Φάίνεται, πώς κάτι περιμένει. Πράγματι, τοις - τέσσαρες μέρες μετά τὸ πέταγμα στὴ θάλασσα τοῦ Γιουγκοσλαβοῦ θερμαστοῦ, δῆλοι οἱ αἰχμάλωτοι πλεύνονται στὰ ἀμπάρια ὀλόκληρη μέρα. Πάνω στὸ κατάστρωμα γίνεται μεγάλη ἐργασία. Βίντσια ἐργάζονται, βαρειὰ ἀντικείμενα φαίνεται πώς μεταφέρονται. Τὰ ὑδροπλάνα πετοῦν συνεχῶς καὶ τὰ δύο. Τὸ ἔγινε; Τὸ πιθανότερο εἶναι, ὅτι τὸ γεμανικὸ συναντήθηκε μὲ κάποιο ἄλλο σκάρος καὶ ἔσπει ἀνεφοδιασμός. Οἱ σκάροι ήταν αὐτὸ καὶ τὶ ἐφόδια παρέλαβε ἡταν ἄγνωστον. "Υστερα ἀπὸ τὸ γεγονός αὐτὸ, φεύγουν μὲ πορεία νοτοανατολική. Ποῦ πήγαιναν; Τὰ ὑδροπλάνα ἐκτελοῦν συνεχῶς τὶς ἐναλλασσόμενες περιπολίες τους καὶ συγνοὶ συναγερμοὶ γίνονται μὲ ἐπακόλουθο τὸ κλείσιμο τῶν αἰχμάλωτον σ' ἀμπάρια. Εὐτῷχως, τίποτε πλέον ἀπὸ ἀρχῆς δὲν ἔτικε. Οὔτε δύνταις ἄλλοι πλεῖοι οὔτε συνάγονται μὲ πολεικαὶ ἢ ἀεροπλάνα συμμαχικά.

Οι κληματολογίκες συνθήκες μεταβάλλονται. Οι αισχύλωτοι ναντικοί καταλαβαίνουν, ότι κατέβηκαν πάλι στις νόνες θάλασσες. "Υστερά παντροῦν τοσία ποδὸς Αγαπόλας, ἔπειτα βορειοανατολιζά.

Περνᾷ, ἔτι, πάλιν ἔνας μῆνας σχεδόν. Τόφοι βλέπουν, ὅτι δὲν λαμβάνονται μεγάλα μέτρα ἀσφαλείας. Τὰ ὑδροπλάνα, μάλιστα τοῦ καὶ ποὺ κάνονται κάποιο γύρο. Τὸ σκάφος χωματίζεται. Τὰ κανόνια καθαρίζονται. Μετρούν πάνω στὸ πρώτο καὶ δεύτερο κατάστοιμα, ἀσφα καὶ στὴ γέφυρα δὲ διάφορα μικρὰ καὶ μεγάλα κανόνια, ἀντιαεροπορικὰ καὶ πληρόβολα.

Βρισκόμαστε στά μέσα Φεβρουαρίου τού 1943, ποὺ γιὰ πρώτη φορά διαχρίνονται στερεός, πολλές στερεός. Τὴν ἴδια μέρα τ' ἀπόγευμα ἀγκυροβολοῦν στὴ Γιάνα, δύον τὸ ἐπιδρομικὸ τυχαίνει ἑγκάρδιας συμμαχητῆς ὑποδοχῆς ἀπὸ τοὺς Ἰάτωνες. Ἐπακέφεις ἀνταλλάσσονται, σημαστολισμοὶ γίνονται καὶ δὲν παραλείπεται τίποτε, ποὺ νὰ ἐκδηλώνῃ τὶς ἑκατόδιες σχέσεις τῶν συμμάχων γεμανῶν καὶ ἰατῶνων. Ὡς τόσο, τὴν ἡμέραν αὐτῆι οἱ αἰχμάλωτοι κλείνονται στὸ ἀμπάρο καὶ μόλις τὴ δεύτερη βγῆκαν στὸ κατάστρωμα μᾶς ὥρα γιὰ ἀέρα. Γενικὸς ἀνεψοδιασμὸς τόρο καὶ μερικὲς ἐπακενές στὸ γερμανικὸ ἐπιδρομικὸ ἀπὸ ἰατωνικὰ συνεργεῖα. Σὲ τέσσερες μέρες καὶ πάλι ἀπότομοι. Πορεία πρὸς Βορρᾶν. Ταξιδεύοντας περιόδου δύο μέρες καὶ ἀγκυροβολοῦν πάλι στὴν Σιγκατούνη. Νέες ὑποδοχὲς, νέο κλείσιμο τῶν αἰχμαλῶτων στ' ἀμπάρο. Ἔδο μεσολαβεῖ ἔνα γεγονός, ὅτι καὶ τόσο εὐάγχιστο γιὰ τοὺς αἰχμαλότους. Ἀποβιβάζονται οἱ "Ἄγγελοι καὶ οἱ Ἀμερικανοί. " Ετοι στ' ἀμπάρο ἀπομένουν οἱ "Ἐλλήνες καὶ πέντε ὅσ πει διάφοροι ἄλλοι. Ἄργεντινοί, Αἰγύπτιοι, Σανδανιώνοι.

Τὴν ἐπομένην νέον σαλπάρισμα. Πορεία Βορειοανατολική. Ἐπανάληψις τῶν μέτρων ἀσφαλείας ανδητῆρα. LOOK—OUT, ταχικές πτήσεις ὑδροπλάνων, συγνοὶ συναγερμοὶ καὶ κλεισμάτα τῶν αἰχμαλότων.

Σὲ δέρα μέρες φθάσαν σὲ οτιονές. Μπήκαν, μάλιστα, σὲ πεύκουμα

H SVENSKA ORIENT LINIEN, GOTEBORG

Έγκαινιάζει τακτικήν Γραμμήν  
μεταξύ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ—ΕΛΛΑΔΟΣ  
και λοιπῶν λιμένων Έγγυς Ανατολῆς

- 1) M/s SUNNANLAND θά φορτώσῃ έκ Βριζιλίας, μέσα Μαρτίου έ.ξ.  
 2) M/s NYHORN θά φορτώσῃ έκ Βραζιλίας και Αργεντινής, 2ον 150ήμερον

#### Γενικοί Πράκτορες ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ:

**ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.**  
Μέγαρον Σπυράκη, Φιλωνός 51, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-Τηλ. 42.721

στενά, μὲ στερητές όλόγυρα. Τέλος, φυντάρησαν στὸ Κόμπε τῆς Ιαπωνίας. 'Εδω ἀπεβιάσθησαν δῆλοι οἱ αἰχμάλωτοι καὶ παρεδόθησαν στοὺς Ιάπωνες.

Μιὰ νέα ζωὴ ἀρχίζει γιὰ τοὺς ναυτικούς μας στὰ χέρια τῶν Ιαπώνων. Γυμνάνονται ἀμέσως, τοὺς φοροῦν μὰ εἰδικὴ στολὴ αἰχμάλωτον, κοινὴ γιὰ δῶν, ἀξιωματικοὺς καὶ καποτέρους, καὶ πλείονται σὲ στρατόπεδο αἰχμάλωτον. 'Εδοῦ ἔχουν συντρόφους μεγάλη. "Αγγλοί, "Αμερικανοί, Καναδοί, Αυστραλοί, 'Ολλανδοί, στρατιωτοὶ αἰχμάλωτοι. Εἶναι ἀκόμη καὶ πολλὰ πληρώματα ἐμπορικῶν πλοίων ξένων καὶ ἐλληνικῶν. 'Η τροφὴ περιορίζεται στὸ αἰώνιο πάτο ωντάκι καὶ λίγο καὶ ἀκαθάρτο, χωρὶς καμμιὰ ποτὲ ἀλλαγὴ ἢ προσθήρη. Τὸ νερὸν κ' αὐτὸν περιωρισμένο. Κανένα μέσο καθαριστήρας. 'Ο μόνος μαρτυρίδος στὸ μπαθό τοῦ στενὸς ἀποθήκες καὶ δουλειαί. Πολλὴ δούλεια σὲ λιμάνια, σὲ στρατιωτικὲς ἔγκατα-στάσεις, σὲ ἐργοστάσια, σὲ συγκονιωνιακά ἔργα. Τοὺς χρονικούς σαν κτήνη, τὸ δὲ ξένοι εἶναι ἡ μοναδικὴ τιμορία, μᾶς ποὺ δὲς τὶς ἀλλες τιμορίες τὶς ιστίστανται κανονικῶς. Καμμιὰ διάκριση δὲν γίνεται στοὺς ἀξιωματικούς. 'Αφθονες περιπάτεις τραγουδεῖς, δύνησες, ἔξετελοτικές, ποταπές ἀργητεῖς τὸ ναυτικός. Τὶ νὰ τὶς ἐπαναλέμονε; 'Αρχεῖ ὅτι εἶναι αἰχμάλωτοι σὲ χέρια λαοῦ βάρβαρον, φανατισμένον μὲ μιστικοπλεύτεα καὶ... πεινασμένον. Πειναίνονται κάθε μέρα. Εἶναι πάντοτε ἄρρωστο. Δὲ δυρνέαται; 'Η ἀρρώστωση δὲν εἶναι λόγος ν' ἀποφύγῃς τὴν σκληρὴν δοξεῖα. Μόνο ὁ δάνατος λυτρώνει. Χαρὰ σ' δουσι πεθαίνονταν. Οἱ ζωντανοὶ ζητεῦνται, ποθοῦν τὴν τοχὴ τοὺς.

'Η δρομιὰ τοῦ στρατόπεδου αἰχμάλωτον, ἡ φείρα, ἡ ἀθλιότης δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ περιγραφοῦν. Καὶ δικαὶος ζῶν. Συνηθίζουν αὐτὴ τὴν ζωὴν, ἀποκτηνοῦνται καὶ κινοῦνται ηλεῖταις, νεροὶ - ζωντανοί. 'Ιστορία μικρούν. 'Οχι μέρες, ὅχι ἑδομάδες, ὅχι μῆνες. Δυόμισιν χρόνια. 'Ακούετε; Ναι, δύομισιν χρόνια τέτοιας ζωῆς. 'Ομως ζησαν!

"Οταν πέρασαν αὐτὰ τὰ χρόνια, διάφανα νοιώθαν, ὅτι τὸ ἀλαζονικὸν ὑπὸ τῶν τυράννων τοὺς ἀρχίζουν νὰ τους ἀποκλεῖ. Τὴν ἴδια ἐποχὴ κάποιες ἀποκέρεις ἀρχίζουν ἐνάρεις, ποὺ δὲς σκληρὲς συνέπειες καὶ ἀντὶ ἔχουν, εἶναι, ἐν τούτοις, εὐχάριστες γιὰ τοὺς αἰχμάλωτους. Νοιώθουν τὸν τιμωρὸν ἀδελφὸν νὰ φτερογύρῃ φῦλα στοὺς αἰθέρες καὶ νὰ οίχην φωτιά, σιδερό, θάνατο καὶ καταστροφὴ στὸ δῆμο τοὺς. 'Ω, τὶ γλυκεῖς στιγμὲς εἶναι αὐτές!! Τὶς πλησίονταν μὲ σκληρὴ δουλειὰ στὶς πυρκαϊές καὶ στὰ ἔρετα. 'Ομως, ὅτι ἵκανοτοίησι ποὺ πατέντανται, δὲν τὰ ἀποξημώνται. Θύ νομίζεις κανεῖς, ὅτι στὸν 'Ιαπωνία δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπάρχουν φύλοι. Λάδος. 'Ενας μικρὸς γιαπωνέζος, κάθε μέρα, δρίσκει τρόπο καὶ τοὺς πασσάρει ἐφημερίδα καὶ πληρωφορίες ἐνθαρρυντικές. Ποιὸς εἶναι αὐτός; 'Αγνωστος. Τὸν ὑποτεύονται, μάλιστα. Εὐχαρίστως δέχονται, ώς τόσο, τὰ δύοροι.

Φεβρουάριος 1945. Καταγίζει σιδήρους καὶ ἐμπρηστικῶν βομβῶν. Τὸ Κόμπε καίσται, τὸ λιμάνι καταστρέψεται, τίποτε δὲν μένει στὴ θέση τοῦ.

Τόρα ἔνα ἄλλο γεγονός σημειώνουν οἱ αἰχμάλωτοι. Μεγάλες στενοχώρεις σὲ θαλάσσιες μεταφορές. 'Ελάχιστα βατόφια μπαίνουν ἢ διαγίνονται ἀπὸ τὸ μεγάλο αὐτὸν λιμάνι. Γιατί; Κρηφός δὲν μπορεῖ νὰ μεινῇ. Τὰ βατόφια κάνονται, τὰ ναυτιγεῖς καταστρέφονται, ὁ πόλεμος κάνεται.

17 Μαρτίου 1945. Νέα ἐπόδημοι. Νέοι χαλάζι σιδήρου, νέα κύματα δλέθρων. Οἱ ιάπωνες δδίρονται. Οἱ αἰχμάλωτοι ἀγαλλάζουν στὴν κόλαση τοῦς. Τοὺς διαγίνονται ἀπὸ τὸ στρατόπεδο γὰρ νὰ σηκώσουν τὰ ἔρετα. Μὲ μεγάλη εὐχαριστία κάνουν τὴν ἀγγειοειδή αὐτὴν. Τοὺς θέλγει ὑπέομέτρα, αἰσθάνονται μέσα τοὺς διάλατη τὴν ἵκανοτοίησι, τὴν ἔκδηση.

2 Μαΐου. Νέα ἐπόδημοι. Νέα ἐπόδημοι. Νέα ἐπόδημοι. Οἱ αἰχμάλωτοι ἀγαλλάζουν στὴν κόλαση τοῦς. Τοὺς διαγίνονται ἀπὸ τὸ στρατόπεδο γὰρ νὰ σηκώσουν τὰ ἔρετα. Οἱ αἰχμάλωτοι ἀγαλλάζουν σὲ μιὰ περιοχὴ, δημοπραγία, δημοπραγία, δημοπραγία. Η κακοδημογος αὐτὴν πρᾶξι μόνο ἀπὸ ιάπωνες ἢ γερμανοὺς δὲν μποροῦνται νὰ ἐπινοηθῇ. Βάζουν τὰ κορμά τῶν αἰχμάλωτων ἀσπίδες τῶν ἐργοστασίων. Δέχονται οἱ αἰχμάλωτοι καὶ τὴ νέα αὐτὴ δοκιμασία καὶ εὔχονται νὰ καταστραφοῦν μαζὶ μὲ τὰ ἐργοστάσια. Καὶ, πράγματι, δύο βομβαδισμοὶ γίνονται στὰ ἐργοστάσια αὐτά. Καταφανέστατη, ἐν τούτοις, εἶναι ἡ προσπάθεια τῶν ἀρροτρῶν. Κατεβαίνουν χαμηλά, πολὺ χαμηλά, κινδυνεύοντας μέσα. Μὰ θέλουν νὰ φίξουν μόνο στὰ ἐργοστάσια. 'Η ζωὴ τῶν αἰχμάλωτων, ποὺ γνωρίζουν ἀσφαλῶς τὴν παρουσίαν.

## BANEY MADHUB MOOKERJEE & C

Incorporating Raj Kissen Mookerjee  
Established 1854

DUBASHES  
STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:  
<WORKWELL> Calcutta 5875

CALCUTTA

Codes:  
A.B.C.—Scotts—Watkins.

LONDON AGENTS: Harwin Shipping Agency Ltd  
London House, E.C. 3  
Telephone: ROYAL 1534.

σία τους, τοὺς εἶναι προσφιλῆς. 'Ο μικρὸς γιαπωνέζος ἀνακαλύπτει πάλι τὴν διαμονὴ τῶν αἰχμάλωτῶν καὶ συνεχίζει νὰ τοὺς ἐφοδιάζῃ μ' ἐφημερίδες καὶ μ' ἐνθαρρυντικά νέα. 'Αξέχαστη εἶναι ἡ 15η Αύγουστου 1945. 'Ο μικρὸς φίλος τοὺς ἔφερε γραμμένον ἀγγλικά τὸ λόγο τοῦ Χιροσίτο, αγγλέλλοντος, διὰ αναγκάζεται νὰ ζητήσῃ εἰρήνη. Δὲν ποτεῖνον στὰ μάτια τους, ἀδυνατοῦν νὰ καταλάβουν, διὰ τοὺς ζωντανοὶ πέρα ζωντανοί. Παραληποῦν ἀπὸ ταῦτα, ἐνῷ οἱ γιαπωνέζοι σκοποὶ κλαίνε... κλαίνε...

Κάτι ἀκούνται ἀκόμη γιὰ μᾶς ἀνεξήγητη καταστροφή, ποὺ ἔγνει ἀπὸ μᾶς μονάχα ἀμερικανὴ βόμβα. 'Ο τούμος στὰ μάτια τῶν γιαπωνέζων δὲν κρύβεται. Αὐτοὶ οἱ τύρανοι, οἱ ἀλαζονοί, οἱ φανατισμένοι ὑπερπατιώτες εἶναι τόφα ἄλλοι ἀνθρώποι. Θραυστεῖς, κάνουν τὸ φίλο, συμπιπονῶν, τάχα, τοὺς αἰχμάλωτους, τοὺς χαμογελῶν. Μὰ ὁ τρούχος γύρισε. Τὸ σύνθημα τῆς ἀνατροπῆς δόθηκε ἀπὸ τὸν 'Ιάπωνα διοικητὴ τοῦ στρατόπεδου, διὰ τὸ στις 17 Αύγουστου τοὺς μῆλησε... εὐγενικά τῷα:

— Εἴσθε τυχεροί, τοὺς εἶτε, γιατὶ κερδίσατε τὸν πόλεμο!

— Ήταν ἡ τελευταία μέρα τῆς αἰχμαλωσίας. Δὲν ζανάδαν ίατωνα στρατιώτη στὴν περιοχὴ τοὺς, οὐτε κανεὶς ἐνδιαφέρεται γ' αὐτοὺς.

Καὶ νά, τῷα, ἔνα ἀνέλπιτο γεγονός. 'Επιδρομὴ ἀεροπλάνων πάνω ἀπὸ τὸ στρατόπεδο. Γιατί; 'Ο πόλεμος τέλειωσε. 'Ο Χιροσίτο ζήτησε εἰρήνη. Τὰ αεροπλάνα βομβαρδίζουν τοὺς αἰχμάλωτους μὲ... δέματα. 'Ολοκληρώς μπάλων, κινδύνια καὶ τενεκέδες.

Καὶ ζέσπασε ἡ ἐπίθεσις. Συγκροτημένοι καὶ ώπλισμένοι οἱ αἰχμάλωτοι, ντυμένοι καὶ ψοφασμένοι, βαδίζουν κατά τὸ Κόμπε καὶ τὸ καταλαμάνον. 'Επαβάλλουν τὴν τάξη. Παθητικοί, οἱ γιαπωνέζοι, δὲν φέρουν καμμιὰ ἀντίστασι. 'Ολα τὰ δέχονται καὶ σ' δὲλα υποτάσσονται.

— Αμερικανικὲς καὶ συμμαχικὲς σημαῖες σκαρφώνονται σ' δὲλα τὰ ἐμφανῆ σημεῖα. 'Ετοι δρῆς τὸ Κόμπε, δταν ἐφερεταιν ἐκεὶ ἀπὸ τὸ Τόκο επιτροπῆς ἀμερικανῶν ἀξιωματικῶν γιὰ τὴν παραλαβὴ τοὺς.

— Ο μικρὸς γιαπωνέζος, ὁ φίλος τοὺς στὴν δυστυχία, ἀναζητεῖται. Τὸν βρίσκουν. Εἶναι ὁ γινός ἐνὸς ἀμερικανοφίλου γιαπωνέζου, ποὺ ζησε πολλὰ χρόνια στὴν Αμερική.

— Οι τέως αἰχμάλωτοι τοῦ χαρίζουν δὲλι πυροφόρη καὶ τὸν φιλοῦν τοὺς αἰχμάλωτοι τοὺς στιγμὲς καὶ ἡ μικρότερη συμπάθεια εἶναι μεγάλο βάλσαμο, ποὺ φέρνει παρογοιαί καὶ κονδύλια.

— Ήλθεῖς ἡ ἐποχὴ νὰ χωρισθοῦν καὶ οἱ "Ελληνες αἰχμάλωτοι ἀπὸ τὸν συμμάχοντας συντρόφους τῆς δυστυχίας. Μὲ μεγάλες φροντίδες καὶ ἐνδιαφέροντας ἀδελφικὸν τοὺς παρεχοῦσθαν δὲλα τὰ μέσα ἐπανόδου στὴν Πατρίδα. Ελδικὲς αεροπλάνα τοὺς ἔφεραν στὴ Μανιλά, γιὰ νὰ δρῦν μέσο ἐπανόδου στὴν Ελλάδα. 'Εδω τελειώνει ἡ ἀφήγηση.

Ζητοῦμε τὰ νάθματα τὰ δύναματα ἐκείνων ποὺ ἐπέζησαν. Δυστυχῶς, ὁ ναυτικός μας δὲν θυμάται δλον. Συμπληρώνει, δικαὶος, διὰ τοὺς ζημιῶνες στὰ σπίτια τοὺς ἀπὸ τὴ Μανιλά. 'Ωστε, πολὺ ποὺν δὲ ἀφήγησοι τὸν βρῆ δημοσιότητα, θὰ ἔχουν ίσως φθάσει καὶ στὴν Ελλάδα.

## ΘΑΝΑΣΗΣ ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

# JOHN A. PAPADOPoulos & C°

MARINE SUPPLIES

116 BROAD STREET, NEW YORK N.Y. U.S.A.

Αξιότιμοι Κύριοι,

Λαμβάνομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ἀναγγείλωμεν τὴν σύστασιν Ιδιαιτέρας Διευθύνσεως τοῦ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΜΑΣ ΕΝ ΝΕΑ ΓΟΡΚΗ ΓΡΑΦΕΙΟΥ, τοῦ εἰδικοῦ διὰ ναυτικὰ εἰδη μηχανῆς καὶ καταστρώματος.

ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ιματινά, παρεμβύσματα καὶ διάφορα όλην καταστρώματος εἰς ἀσυναγωνίστους τιμές.

ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ιματινά, παρεμβύσματα καὶ ἀγοράν, πώλησιν, ἐπιθεώρησιν, ἀλλαγὴν σημαίας καὶ ἀναλυμένομεν ἐπίβλεψιν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν πλοίων, καθαρισμὸν λεβήτων καὶ λοιπῶν ἐργασιῶν.

Ἐπίσης ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ρυμουλκὰ πάσης ἴπποδυνάμεως καὶ εἰμεθα εἰδικοῖ διὰ ἀνθρακεύσεις πλοίων καὶ γενικῶς διὰ οἰαγδήποτε ἐργασίαν σχετικὴ μὲ τὴν ναυτιλίαν.

Διὰ τῆς ἀμέσου καὶ ταχείας ἐξυπηρετήσεως μας, Κύριοι, εἰμεθα δέσμοι διὰ τὸ θά δυνηθῶμεν νὰ σᾶς ἀποδείξωμεν εἰλικρίγειαν καὶ οἰκονομίαν.

Μετ' ἔξαιρέτου ύποληψεως

JOHN A. PAPADOPoulos & Co.



## Μεγ.Βρεταννία

Η πώλησις των κρατικών πλοίων

Εάνομεν αναγράψει είς τό προηγούμενα τεύχη μας τήν απόδοσην τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως, όπως προβλ. είς την άμεσην εκπομπήν τῆς κρατικῆς χωρητικότητας τῆς ναυτιλιαρχίας κατά τόν πόλεμον καὶ ηπιά περιλαμβάνει 1.400 ένδιλφ σκάφη διαφόρων τύπων καὶ προσφορού, από τόν δημεροκίνητον «ελάνερο» μέχρι τόν απλούν προτυργάδιον. Πάντως, είς τόν 1.400 σκαφῶν, τα 500 μόνον δύνανται να θεωρηθούν ως ικανά ν' αντικατούσι τόν έμπορον τῶν απολιτικῶν τῶν βρετανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Τά ίπο τόλησην πλοίων διαφορίντων είς πολλὰς κατηγορίας, έκαστη τῶν όποιων έποκεται είς διαφορετούς ύφους πωλήσεων ἡ ναυλώσεων. Η πρώτη κατηγορία ἀναφέρεται είς τα λιανικάς ἀνάθετα σκάφη, ήτο, είς 13 φορτηγά «ελάνερο», ἀλλα τόν διοικούνται είναι δημεροκίνητα καὶ ἄλλα ειδωδιασμένα μ' ἀποστολούς διὰ τήν ποσοστήν των. Είναι τάτα χορηγικότητος πάνω 9.000 έως 12.000 τόννων, με δεσεῖς δι' επιβάτας καὶ φυγεῖς, ταχύτητος δι 15 έως 17 μιλίον. Αἱ βασικά τηματα, είς τίς όποιας δέχεται προσφοράς τό άριστον ιπταμένον, καμάνονται ἀπό 284.000 λιφών διὰ τό πλοίο ναυτιλιαρχίας τοῦ 1942 μέχρι 583.000 λιφών διὰ σκάφος — φυγεῖον, ταχύτητος 17 μιλίον, τελούν εἰσέπι τότε κατασκευήν.

Τέσσαρα πλόων γερμανικά πλοία 8000 έως 9000 τόννων φορτίου ἔκαστον, ταχύτητος 10 έως 11.5 μιλίον καὶ ναυτιλιαρχίας 1921-23, προσφέρονται είς την καμανονέας μεταξύ 67.000 έως 73.000 λιφών. Λαΐ, ἔτερον 10 δημεροκίνητα φορτηγά τούν γνωστού τύπου τῶν 10.000 τόννων φορτίου, ναυτιλιαρχίας 1944-45 καὶ ταχύτητος 11-12 μιλίον, προσφέρονται, παρασκήνη τηματην πάνω 15.000 έως 158.000 λιφών.

Μετρίον μεγέθους φορτηγά 4400 έως 4700 τ. φορτίου — 28 ένδιλφ ναυτιλιαρχίας δὲ 1942-45, προσφέρονται ἀπό 74.000 έως 103.000 λιφών, ἀναλόγως τούν ἔτους τῆς κατασκευῆς των. Προσφέρονται, ἐπίσης, μερικά δημεροκίνητα δεζανινόπλατα ἀπό 5000 έως 14.500 τόννων φορτίου, είς την καμάνη μεχρι 267.000 λιφών. Η βασική ἀπό τηματην καθορίζεται διὰ σκάφος 11.500 τ. φορτίου, ἀποκινητού καὶ τελούν δημιούργησιν.

Όλα τά προαναφερθέντα σκάφη περιλαμβάνονται είς τήν πρώτην κατηγορίαν τῆς ἐπιλέκτων χωρητικότητος. Είς τήν δευτέραν κατηγορίαν ἀπάγονται τά 71 «τράμπες» τῶν 10.000 τ. φορτίου, τούν τύπου «EMPIRE», 87 τούν τύπου «OCEAN» καὶ 2 «FORTS». Ετερα 60 τούν τύπου «FORT» προσφέρονται μόνον πρός ναυλώσιν. Διὰ τά σκάφη τῆς 6<sup>η</sup> κατηγορίας ἡ κατωτέρα τηματην είναι ἡ τῶν 112.000 λιφών δι' ἓνα πλοίον τοῦ 1942 καὶ ἡ τῶν 147.000 λιφών δι' ἓνα σκάφος τελούν ὑπὸ ναυτιλιαρχίας καὶ καταναλίσον γανάνθρακα ἡ πετρόλιον.

Δέον νά σημειωθῇ, διὰ αἱ χωρητικότητες τῶν «τράμπες» ἀναφέρονται είς πλοία μὲ κλειστούς εσέλτερο — ντέρε. Τά ίδια συγεπώς πλοία, μὲ ἀνεικτά εσέλτερο — ντέρε δὲ είναι μικρότερα κατά 800 έως 900 τ. d. w. Υπολογίζεται ἀπόμον, διὰ διάπτωθή καὶ μία δαπάνη 30.000 λιφών, τούλαστον, προσκεμένον νά ἐπαναφεύδην τά σκάφη είς μίαν κανονική καταστάσιν συναγωνιστικῆς ἀποδόσεως καὶ ἐπαναποτήσουν τήν τακτικήν κατεξιών γραμμῶν πρός τόν ξενό κόσμον.

Οἱ ἄγγλοι ἐποπλισταὶ, μετά τήν δημοσίευσιν τῆς «ελεικής βίβλου» διὰ τήν πόλησην τῶν κρατικῶν πλοίων, ἔξειρασθησαν μετ' ἐπιφυλάξεις, ὡς πρός τήν εὐδόκιαν τούν κυβερνητικού σχεδίου, λόγῳ τῶν καὶ αὐτοὺς αἰτούμενον ὑπῆρχον τηματην. Ειδικῶς, μάλιστα, οἱ ἐποπλισταὶ τῆς φορτηγού ναυτιλίας ἐπειδεικνύουν ἐπιγαλυτέραν ἐπιφυλάξεις τητη, διότι δὲ αὐτοὺς ἔφιστατα τά πάντα τό δίλημμα τῆς διαβέσεως τῆς ἀμερικανικῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος. Οὗτοι φαίνονται μᾶλλον διατεθειμένοι, νά προσδοκούνται τήν προσφεύγοντα πλοίαν, δεδομένου διὰ είναι δύνατον νά ἐπιτύχουν τάπτες διὰ σκάφη 10.000 τ. d. w. είς τήν τηματην 1.025 λιφών μηνιαίως διὰ τρετή ἐνοικίασιν καὶ 825 λιφών διὰ πεντατέτη τηματην.

Εἰς τήν τακτάλογον τῶν 1400 πλοίων περιλαμβάνονται καὶ σκάφη ἀτέρων προσφεύγοντα, διότι λ. χ. 13 φορτηγά τῶν 10000 τ. d. w. μὲ κλωρού φυγεῖον καὶ 19 ἀποκινητά ἀποτοπούς φορτηγά τῶν 1200 έως 1400 τ. διαστάσιον καὶ ταχύτητος 10 έως 10.5 μιλίον, με τηματην 47.000 λιφών διὰ τήν ναυτιλιαρχίας τοῦ 1944, έως 77.000 λιφών δι' ἓνα πλοίον ὑπὸ ναυτιλιαρχίας μέτανάλωσιν πρετελάσιον. Διὰ τήν ναυλώσιν των, αἱ τηματην μαίνονται ἀπό 400 έως 625 λίρας μηνιαίως διὰ τρετή ἐνοικίασιν καὶ 350 έως 500 λίρας διὰ πεντατέτη.

Σημειωτέον, διὰ ἐπί μίαν τρετήν ἀπαγορεύεται η μεταπόληης τῶν ἀνοτέρω κρατικῶν σκαφῶν, ἀνεν τής κυβερνητικῆς συγκαταθέσεως.

### Τό σοσιαλιστικόν πείραμα

Κατά τήν διεξαγθεῖσαν μαρζάν συζήτησιν είς τήν Βουλὴν τῶν Κοινωνικῶν

## R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING  
& INSURANCE AGENT

RUE DE LA MARSEILLAISE

BEIRUT

Phone:  
Tel. Address: PRAKTEL-BEIRUT Office 59, 33  
Residence 58, 59

E. H. M. MOHIDEEN & Co.

ESTABLISHED 1918

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES  
IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS

50, Baillie Street,  
Postbox, 284, Fort,

COLOMBO

Telegrams: MOHISHIPCO  
Telephone: 3870-91021

Codes:  
Scott's 10th Edition  
A.B.C. 5th Edition, Bentley's.

LONDON AGENTS: JAS. A. McLAREN & Co.  
46, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2

τήτου επί των νομοσχεδίων τις κυριακοπομπούς των γαλανθαριών γεγενών, απέκαλυψε η άνηση μάλιστα των παραγωγών τάξεων της Αγγλίας από την σταθερός κατεύρυνσης λίμανα της παραγωγής γαλανθαριών κατά τους τελευταίους μήνες. Άπλως μέρος της άντιπολετούς εξερράσθησαν οι φύσιοι της άντιπολετούς είς το μέλλον κρίσιμοτέρους περιόδου διὰ τὴν βιομηχανίαν τοῦ γαλανθαρακού.

"Όλες οι ώμιλτρα μὲ ζωηράν ανησυχίαν περιέγραφαν τὴν κρατούσαν κατάστασιν. Η σπάνια γαλανθαρακούς δέσνεται καὶ η παραγωγὴ είναι ἀνίκανης νὰ καλύψῃ τὰς ανάγκας. Κατά τὴν περίοδον 1903—1913 ή μέση ἐποίης ἔξαγωγὴ γαλανθαριών ανήλθεν εἰς 65.521.000 τόνων, κατά δὲ τὸ 1917 εἰς 40.338.000 τόνων. Σήμερον η Ἀγγλία είναι ἀνίκανης νὰ ἔξαγωγηται διὰ τὴν ἔξαγωγὴν, παρὰ ἐλαχιστας ποσότητας δευτερεύουσης ποιότητος γαλανθαρακού. Σημφωναὶ τὰς στατιστικὰς τοῦ Ὑπουργείου Κανονιών, μιὰ ἐλάττωσις 317 χιλ. τόνων ἐσπειριώθη εἰς τὴν μέσην ἔβδομαδιανα παραγωγὴν τοῦ προς πώλησην γαλανθαρακού διὰ τὸν μῆνα Δεκεμβρίου ἔναντι τοῦ Νοεμβρίου. Διὰ τὰς πέντε ἔβδομαδια τοῦ Δεκεμβρίου η παραγωγὴ αὐτῆλθεν εἰς 3.276.000 τόνων ἔναντι 3.593.700 τοῦ Νοεμβρίου καὶ ἔναντι 3.424.600 τόνων τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1944.

### Τερματίζεται τὸ ἔργον τῆς U.M.A.

"Η τελευταῖα πρᾶ τῆς διαλύσεως τῆς διάσκεψης τῆς U. M. A., ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων τῆς ὥστις γεάφων εἰς ἄλλην σελίδα, ἐτερμάτισε τὰς ἔργασις τῆς την 11ην Φεβρουαρίου. Δέκα δικτὸν ἐν ὅλῳ κράτη συμμετέσχον αὐτῆς. Σχετικὸν ἀνακοινώθη ἐπιβεβαίωντα τὴν κρατησασαν διοργανών γνώμην, δικτὸς ἡ ἐπάνωδος εἰς τὴν ὥμαλην διεξαγωγὴν τῆς διεθνῆς ναυτιλίας ἔργασις μὴ καθετεροφορῇ, μετὰ τὴν 2αν Μαρτίου. Ἀναφέται διὰ τὴν ἔξαγορεις ἡ περίπτωσις τῶν μεταφορῶν τῆς «Οὖρρα».

Τὸ ἀνακοινώθεν ἀναφέρει, μεταξὺ ἄλλων: Τὸ Συμβούλιον ὁμοφώνως είναι τῆς γνώμης, ὅτι δὲν πρέπει νὰ βραδίνηται ἡ ἐπάνωδος τῆς Ναυτιλίας τῆς ὥμαλης συνθήκας ἔργων. Ἀποφάνεται ἐπίσης, ὅτι ὕστερον διοργανεῖται ὑπὲροχαίριται μετὰ τὴν 2αν Μαρτίου. Τοῦτο, δικτὸς, δὲν ἐμπλακεῖ τὸ Συμβούλιον νὰ συντήσῃ τὸν τερματισμὸν τοῦ ἐλέγχου τῆς U. M. A. Θὰ ἡτο πάντως ἐπιθυμητὸν νὰ λάθον αἱ μετέχοντας αὐτῆς καρδιαὶ ὕστερον μέτων προσφορένται νὰ διευσπάλλονται τὴν ταχείαν καὶ ἀποτελεσματικὴν μεταφορὰν τῶν ἔργων τῆς «Οὖρρα». Τὰ μέτρα ταῦτα προβλέπονται διάρκειας ὀκταμήνου.

### Ο ἔλεγχος ἐπὶ τῆς ναυτιλίας

Τὸ Ὑπουργείον Πολεμικῶν Μεταφορῶν ἀνεγόντως πρᾶ τῶν ἡμερῶν τὰς λεπτομέρειας ἐπὶ τῶν προϊστορεῶν ἐλέγχων τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας μετὰ τὴν 2αν Μαρτίου, ἡμέραν διαλύσεως τῆς U. M. A.

Διάφορος προβλέπεται μέταχειρίσις τῶν πλοίων κατὰ κατηγορίας. Οὕτω τὸ Ὑπουργείον μετὰ συγκατείας θὰ ἀπεδέχεται σιανδήποτε αἴτησιν συντάσσεις ἡ ἐπανασυστάσεως μᾶς τακτικῆς γραμμῆς. Ἐπιθυμία τῆς Κυβερνήσεως πράγματα είναι νὰ ἴδῃ τὴν βρετανικὴν «εἰλίνερ» ὄργανων ἀποκαθισταμένην καὶ παντούντων τὸ δίκτιόν της.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ ἀγγλικάνουσα σκάφη, τὸ Ὑπουργείον θὰ ἀποβοηθήσῃ ἐπιστῆς τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ἔγκαταστασιῶν τακτικῶν ὑπορεσιῶν. Τέλος, δούν αφορᾷ τὰ «εἰλίνερ», ἀναφέρεται ὅτι μετὰ τὴν λάθον τῆς ἐπιτάξεως ἀπὸ τὸ Ὑπουργείον, διὰ τὰ ταξίδια τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταῦτης θὰ ἀποκεντωταὶ εἰς παροχὴν ἀδείας ταξιδίου. Τὸ Ὑπουργείον θὰ ἔγκρινῃ, βεβαίως, τὸ ἀποτέλεσμα τῶν παροχῶν ταξιδίου, θὰ ἔχῃ δικτὸς καὶ τὸ δικαιόματα νὰ κατεύθυνῃ τὸ σκάφος πρὸς ἄλλην ἀπασχόλησιν.

### Μέση Ἀνατολή

#### Τὰ ἐσπεριδοειδῆ τῆς Παλαιστίνης

Εἰς 1.750.934 κιβώτια ἀγήλθον αἱ ἔξαγοραὶ ἐσπεριδοειδῶν ἐκ Παλαιστίνης μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου 1945. Αναλογικῶς ἐξήγενον:

Εἰς τὴν Αγγλία ..	1.257.741	κ.δ.	Εἰς τὸ Βέλγιον ..	152.725	κ.δ.
Εἰς τὴν Σουηδίαν...	189.960	>	Εἰς τὴν Ολλανδίαν..	59.315	>
Εἰς τὴν Λανιάν....	63.959	>	Εἰς τὴν Ισλανδίαν..	27.234	>

Μεταξὺ τῶν σημαδῶν, ἀτίνες μετέσχον τῆς μεταφορῆς ταῦτης τανάσσων, ἀναφέρονται ἡ ἀγγλική, σπηλιδική, νορδηγική, δανική, βελγική καὶ ὄλλανδικη.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν νέαν ἐσοδείαν τῆς Παλαιστίνης ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ αὐτῇ απὸ 8 ἑκατ. κιβώτιων τῆς ἐκστενής εἰς 10 ἐκατομμύρια κιβωτίων, διὰ νὰ φέλσῃ τὸ 1950—51 εἰς 17 ἑκατ. κ.δ., βάσει τῶν προβλέψεων διὰ τὴν ἐντάξην μᾶς πενταετίας ἀνάπτυξην τῆς παραγωγῆς.

"Υπολογίζεται ἀκόμη, ὅτι 6.275.000 κιβώτιων θὰ ἔσχασθαι κατὰ τὴν ἐρχομένην περίοδον, μὲ προστιθήνην νὰ φέλσουν μέτα μίαν πενταετίαν αἱ ἔξαγοραὶ εἰς 11 ἑκατ. κιβωτίων. Σήμερα συσσενάσις προκύπτει μόνον, συνεπείᾳ τῆς ἀλλειπείων ἀποροχῆς ἔνδειας. Εἶναι τὸ ἐπόποδιον τοῦτο ὑπερηπόδη, ἡ Παλαιστίνη θὰ ἔπειται νὰ ἔχαγῃ ὅληληρον τὴν πα-

ταγωγήν της. Η Μεγάλη Βρεταννία μόνον, προβλέπεται ν' ἀπορροφήσῃ κατὰ τὴν ποσεγγή περιόδου 5 ἑκατ. κιβωτίων.

### Αἱ εἰσαγωγαὶ

Ζωητεῖσθαι κατὰ τὸν τελευταῖον μῆνα ἡ κίνησις βιομηχανικῶν προϊόντων μεταφερομένων ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἀμερικὴν πρὸς τὴν Αίγαντον, τὴν Παλαιστίνην καὶ τὴν Συρίαν, κατόπιν μᾶλιστα τῆς καταρρήσεως τῶν εἰσιγωγικῶν περιορισμῶν εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Ἀξέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ ἀνάγκαι τῶν ἐν λόγῳ ἀγορῶν εἰναι μεγάλαι, αἱ δὲ ἀγγλικαὶ καὶ ἀμερικανικαὶ βιομηχανίας δὲν εἰναι ἀσθόη εἰς θέσην νὰ τὰς ικανοποιήσουν.

"Ἐντος μᾶς ἔβδομάδας (6—13 Ιανουαρίου) ἔξεφορτόθησαν εἰς τὴν Αἰγανάδειαν 10.386 τ. εἰδῶν τὸν γενικοῦ ἐμπορίου ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν καὶ 7.567 τ. ἀπὸ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας.

"Η ἀλόφασις ἐξ ἄλλου τῆς αἰγανιτικῆς κενερονήσεως, δῆμος ἐφεῆς μόνον ἐπ' ἀνταλλαγῇ πολῆ τὸν βάμβακα, ἐπὶ ζωηροτέραν θὰ προκαλέσῃ μεταφορικὴν σίνην καὶ ἐξ ἔκεινον ἀζημη τῶν χωρῶν, αἰτίες στερονταὶ ἐπανοχούς συναλλαγματικοῦ ἀποθέματος πρὸς ἀγορὰν βάμβακος, δῆμος τ.η. ἡ Ἐλλάς.

"Ἄρη ἔτερον, αἱ ἔξαγοραὶ πούτων ὥλων καὶ γεωργικῶν προϊόντων ἐκ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς πρὸς τὴν Μεσογειακὴν Γαλλίαν καὶ τὰς ἀφρικανικὰς κτήσεις ὑπῆρχαν κατὰ τὸν τελευταῖον μῆνα λίαν ζωηραὶ, μὲ πρόβλεψιν ὅτι καὶ αἱ ἔξαγοραὶ ἀπὸ τῶν βορειοηπειρωτικῶν λιμένων πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν διαφαίνεται ὅτι θὺ ἐπαναληφθοῦν σιντόμως μεταφορικὴν σύνησην.

### Νορβηγία

#### Ναυπηγικὸς ὄργασμὸς

"Η «Ἐφημερὶς τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Ναυτιλίας» τοῦ «Οσλο εἰς τελευταῖον φύλλον τῆς δημοσιεύει μακροσκελῆ ἐπειδεσιν ἐπὶ τὸν ἡδη ναυπηγικῶν διὰ λ.σ.μον Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν σκαφῶν εἰς τὰ τά ἔγχωρα καὶ τὰ ξένα ναυπηγεῖα. Ἀπὸ τὴν ἐνθεσιν ταύτην καταπαίνεται ἡ ἔξαρτεική δραστηριότητα μὲ τὴν ὥραιαν οἱ Νορβηγοὶ ἐπεδόθησαν εἰς ἕντας ναυπηγαρίαν τῶν ἀνασυγκρότησην. Οὕτω καταπονεύαντα ἐν ὅλῳ 202 σκάφῃ 1.290.000 τόνων d.w. Ἐκ τούτων 112 πλεῖα — τὰ μικρότερα — 399 χιλ. τόνων ναυπηγοῦνται εἰς Νορβηγίαν, 79 σκάφῃ 760 χιλ. τόνων εἰς τὴν Σουηδίαν, τὰ δὲ ἐπόπιστα εἰς τὴν Δανίαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν. Πλεισταὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὺ ἔχουν ταχύτητα 16—17 μιλίων καὶ ἔνα διὰ τὴν μεταφορᾶν ὀπώρων 18 μιλίων. Ἐκ τῶν ἀντότερων σκαφῶν 130 εἰναι δημεροκίνητα.

#### Ναυπηγεῖα ἔναντι ἐπανορθώσεων

Κατὰ νορβηγικῆς πηγῆς πληθοσοφίας, ἡ Ρωσία ἐγκατέλεψε τὴν ίδεαν μεταφορᾶς τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν μεγάλων ναυπηγείων τοῦ Αμερικανοῦ «Ἐπλόου καὶ Βόζ». Εάν τὰ ναυπηγεῖα ταῦτα ηδελον καστοληγητῆς εἰς τὴν Ἐπιφορὴν τῶν ἐπανορθώσεων εἰς λογικὰ τιμά, ἡ Νορβηγία θὰ ζητήσῃ τὴν ἐκχώριαν τῶν.

Οἱ νορβηγικοὶ ἐφοπλιστοὶ καὶ τεχνικοὶ κύριοι ἐνδιαφέρονται τὰ μεγάλα διὰ τὴν ἐπίτευξην τοῦ ἀγορᾶς σκεδίων, κερίων δὲ διὰ τὸν μεταφορῶν ἐπὶ Γερμανίας μᾶς μεγάλων πλοτῆς δεξαμενῆς. Νορβηγικὴ στρατιοτικὴ ἀποστολὴ εὑρίσκεται ἡδη εἰς Γερμανίαν, ἀσχλιούμενη μὲ τὰ ξητίματα τῶν ἐπανορθώσεων.

### Σοβιετικὴ Ρωσία

#### Ἡ κατὰ μᾶζαν ναυπηγησίς

Εἰς εἰδίκων διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν οισικόν περιοδικὸν δημοσιεύεται ἐξαρτηματῶν ναυπηγησιῶν τῶν μεγάλων ναυπηγείων τοῦ Αμερικανοῦ «Ἐπλόου καὶ Βόζ». Εάν τὰ ναυπηγεῖα ταῦτα ηδελον καστοληγητῆς εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν. Πρόκειται, βεβαίως, περὶ τεχνικῶν

#### ΧΡΩΜΕΛΑ,,

#### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΕΡΝΙΚΙΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ναυάρχου Μπῆττου / τηλεφ. 42.306.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: Ἐν Κουτσικαρίω Μούγλων καὶ Πυθαγόρα πλεφ. 43.988.

#### ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΗΣ «ΧΡΩΜΕΛΑ»

Υφαλοχρωμάτα Νο 1, 2, 3. Ισαλοχρωμάτα, ἐλαιοχρωμάτα, βερνίκιον, Ριπολίνες κτλ. εἰς ποιότητας ἐφαμιλλούς τῶν Εύφορων.

ΕΙΑΙΚΟΤΗΣ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΙΣΤΩΝ καὶ ΚΑΠΝΟΔΟΧΩΝ.

#### ΤΙΜΑΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ

Ἐπισκεψθῆτε μας ἔστω καὶ συμβούλευτικῶς πρότοι προσῆγετε εἰς ἀγοράν.

μάλλον προδιαγειαστών, πού έμφαντονται άλογη «στάχαρτά» μόνον, λαμβανομένης, όμως, όπ' όψην της τελευταίας, κατά τὸν πόλεμον, έπειδεχθείσης βιομηχανίας έπιδοσεως τῆς Ρωσίας, δέν πρέπει νὰ θεωρήται καὶ ἀνέργιος ἡ σφραγιογή τοῦ μεγάλεπηβόλου σχεδίου δημιουργίας «μεγάλης ναυτιλίας».

Ἡ ἐκδεσις ἀσχολεῖται κυρίως ἐπὶ τὸν τεχνικῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν κατὰ μᾶζαν παραγωγὴν σκαφῶν καὶ τὴν τεποποίησην τῶν ἔξαρτιμάτων αὐτῶν, εἰς τρόπον διστάση νὰ ναυτηρήσης πλέον νὰ ἀκολουθήσῃ ταχύτατον ρυθμόν, κατὰ τὰ εἰς Ἀμερικὴν σφραγισθέντα.

Σημειώτεον, ὅτι προσπάθεια τεποποίησεως τῶν ναυπηγήσεων κατεβλήθησαν εἰς τὴν Ρωσίαν ἀπὸ δεκαπενταετίας. Ἀπὸ τοῦ 1930 μέχρι τοῦ 1937 τὰ φωσιά ναυτηρεία ἀπασχολήθησαν κυρίως εἰς τὴν ἐν σειρᾷ κατασκευὴν μικρῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν διαφόρων τύπων, ἡ δὲ τεποποίησης περιῳρίσθη εἰς τὸ σχέδιον μέρους τῶν συνιστώντων τὸ σκάφος ἔξαρτιμάτων. Ἡ τεχνική, συνεπῶς, καὶ ἡ οἰκονομικὴ συμβολὴ τῆς τυποποίησεως ἦτο τότε ἀσήμαντος. Ἀπὸ τοὺς φωσιοὺς τεχνικοὺς κατενοθῇ, ὅτι ὅταν ἐπρεπε νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ προστάθεια, ἀποβλέποντας κυρίως εἰς τὴν τυποποίησην τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ. Κατὰ τὸ 1940 συνεπήθη ἑιδικὴ ἐπιτροπὴ ἐκ τεχνικῶν, ἥτις καὶ ἀνέλαβε τὸ ἔργον. Ἐντὸς δειτιας ἐλέγει ἐπαύγει ἀντὶ τὴν τυποποίησην 300 καὶ πλέον συστατικῶν τῆς κατασκευῆς ἐνὸς σκάφους μερῶν, χωρὶς δύος νὰ φθάσῃ εἰς τὰ σχέδια τῶν μηχανῶν προσδεσεως ἡ τῆς κυρίως τοῦ σκάφους ναυτηρήσεως. Ἡ τυποποίησης ἀκριβῶς τὸν παλινδρομικῶν μηχανῶν, τῶν ἀμαστροβόλων, τῶν λεβήτων καὶ τῶν ἀντλιῶν, τῶν βαλβίδων καὶ λοιπῶν ἔξαρτιμάτων καὶ ὁ περιορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν τύπων συνιστᾷ κυρίως τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ὀρθολογιστικήν, ἐν σειρᾷ, παραγωγὴν εἰς τὴν ναυτηρικὴν βιομηχανίαν.

Πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο ἐστράφη ἀμειώτος ἡ προσοχὴ τῆς ἐπιτροπῆς καὶ ἡ ἐπόνησης τύπων πλοίων (STANDARD) ἀνελήθη ἐν συνεχείᾳ. Οὕτω τὸ τέλος τοῦ πολέμου εἴρισκει, κατὰ τὴν ἔκθεσιν, τὴν φωσικὴν ναυτηρικὴν πρὸς διάστικόν σχεδίων διὰ τὴν κατὰ μᾶζαν παραγωγὴν τῶν ἔξης κατηγοριῶν σκαφῶν: φορτηγῶν, ωκεανοπόρων, φορτηγῶν λιμνῶν καὶ ποταμῶν, ἀλιευτικῶν σκαφῶν καὶ φορτηγῶν. Ἐκ παραλλήλου σύμφωνα μὲ τὰ καταρτισθέντα σχέδια, τυποποιημένα τοιαῦτα ἔξπονθθησαν διὰ τὰς μηχανᾶς καὶ τοὺς λέβητας, καθὼς καὶ διὰ τὰς προβλεπομένας πετρελαιομηχανάς.

Μετὰ τὴν διάστικήν τῶν τύπων — σκάφους καὶ μηχανῆς — ἐπόνησιν καὶ ἔγκρισιν, οὐδεμία πλέον ὅτι ἐπιτραπῇ παρέκκλισις. Παραγγελίαι εἰς δάφορα ἔργοστάσια ἡσχισαν ἥδη διαβιβαζόμεναι διὰ ἓνα ἔκστοτο τμῆμα τοῦ σχεδίου, τὸ δὲ ἀναλαμβάνον ἔργοστάσιον προβλέπεται νὰ ἀπασχολήθῃ εἰς τὴν ἐν σειρᾷ παραγωγὴν ἐνὸς καὶ μόνου τμήματος τῆς κατασκευῆς ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν. Καθ' ὅμοιον τρόπον ἄλλα ἔργοστάσια ὅτι ἐπιληφθοῦν τῆς κατασκευῆς ὀφειλέντων τύπων ωμονήκοντα, ἀλιευτικῶν καὶ ποταμοπλοίων.

Λαμβανομένου ὅτι ἡ Ρωσία δὰ χρειασθῇ ἐπὶ εὐρυτάτων βάσεων νὰ ἀνασυγχρηστῇ τὰ πλωτά αὐτῆς μέσα μεταφορᾶς (ποταμῶν, λιμνῶν καὶ θαλάσσης), ἡ τοιάντη κατὰ μᾶζαν παραγωγὴ δικαιολογεῖται καὶ δυνατὸν ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν νὰ πράσῃ ἄφθονον ἀπασχόλησην εἰς τὴν φωσικὴν ναυτηρικὴν βιομηχανίαν.

Δὲν εἶναι, ἄλλως τε, ἀσχετος πρὸς τὴν προστάθειαν αὐτὴν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπαρκείας καὶ ἡ μεταφορά εἰς τὴν Ρωσίαν τοῦ ναυπηγικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῆς ἡτηθείσης Γερμανίας.

Οὕτω διὰ τὴν ἀγορὰν ἐνὸς ἑταῖρου φορτηγοῦ 10.300 τὸν. d. w. ναυ-

## Γ. ΜΙΜΗΚΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

**Πράκτωρ ἀκτοπλοϊκῶν καὶ φορτηγῶν  
ἀτμοπλοίων**

**Τροφοδοσίαι—Ἀσφάλειαι—Ἀντιπροσωπεῖαι**

Πλατεῖα Κουντουριώτου 25, Τηλ. 37-18 καὶ  
Καρόλου Ντήλ 3, Τηλ. 42-65.

## ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Λ.Δ. ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (ΚΥΠΡΟΥ)

ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ,  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΑΙ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Λεωφόρος Γεωργίου Ε', ἀριθ. 4,  
Τ. Κ. ἀριθ. 84, Ἀμμόχωστος.

ΥΠΟΙΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ: Λεμεσόν, Λάρνακα, Κυρήνειαν καὶ Πάφον.

πηγήσεως τοῦ 1943 ζητεῖται ἡ τιμὴ τῶν 120 χιλ. λιρῶν. Τὸ σκάφος, δι-  
μος, αὐτό, 9.500 τόννων εἰς τὴν πραγματικότητα, θὰ χρειασθῇ, δῶς  
ὑπολογίζονται οἱ ἐφοπλισταί, 30 χιλ. λιρῶν εἰς μετασκευάς καὶ ἐποικείας.  
Κατώτατον δηλαδὴ δριον προσφορᾶς Λίρα 15 καὶ 15 σελ. τὸν τόννον  
d.w. δι' ἓνα σκάφος τοιοῦ ἐτῶν, ἔναντι περίπου Λιρῶν 20 δι' ἓνα νεο-  
ναυπηγήστον.

Θὰ ἐπφέπε, δηλαδὴ, ἐπὶ μίαν σειρὰν 17 ἐτῶν τὸ σκάφος αὐτὸν ν' ἀπο-  
δίδῃ κατὰ μέσον δρον 22.500 λιρῶν, 15 σελ. οἱ ἐπὶ τοῦ καταβληθέντος διὰ  
τὴν πρόσκτησην καὶ τὰς ἀρχικὰς μετασκευάς κεφαλαίον τοῦ, διὰ νὰ δι-  
καιωλογηθῇ καὶ ὡς ὑγῆς ἐπιχειρήσις ἡ ἀγορά τοῦ εἰς τὰς ζητουμένας  
τιμὰς. Διεφωτῶντα, δύος, οἱ ἄγγειοι ἐφοπλισταί: Εἶναι τοῦτο ἐφικτὸν  
εἰς μίαν τόσον παλίντροπον ἐπειχθόνιον, δῶς τὸν φορτηγὸν ἑταῖρον;

### ‘Απὸ τὴν γερμανικὴν λείαν

Μεταξὺ δέκα σκαφῶν παραχωρουμένων, βάσει τῆς συμφωνίας τοῦ  
Πότσδαμ, εἰς τὴν Ρωσίαν εἰς τὸν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων, περιλαμ-  
βάνονται καὶ δύο ἐπίκαια ὑπεροχεάντα σκάφη τὰ: «Πάτρια» 16.595  
τόννων γρυπαὶ καὶ «Καρολίπα» τὸν. 12.049. Τὰ ἄλλα δύο τόσον γωρη-  
τικότητα κυμανομένην ἀπὸ 1237 ἕως 2883 τόννων.

### ‘Ατυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγά

«ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» : Ἐπειθεωρήθη εἰς Τερ-  
νέουζεν, ἀλλὰ δὲν εὐρέθη καμία διαφορὴ εἰς τὰ κύτη ἡ εἰς τὰ διτύμω-  
νά του. Τὸ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεχώρησε διὰ  
(Ιαν. 31)

«ΤΑΥΓΕΤΟΣ»: Ἀγγέλλεται ἐξ Γιβραλτάρ, διὰ αἱ ἐποικεύει τοῦ δὲν  
είναι δυνατὰ χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ δεξαμενηθῇ. Τὸ Ναυαρχεῖον ἐδέχθη  
να παραχωρῇ δεξαμενήν, μὲ σειράν, δύος, προτεραιότερον, καθόντος  
ἀπὸ τὴν τελευταίαν θύελλαν τοῦ Ιανουαρίου ὑπέστησαν ζημίας πολλὰ  
σκάφη, ἀτιναχήσαν δεξαμενού. Πράγματι, τὸ φορτηγὸν ἐδεξαμε-  
νίσθη τὴν 8ην Φεβρουαρίου, ἀνεκοινώθη δὲ διὰ αἱ ἐποικεύει τοῦ θά ήσαν  
(Φεβρ. 1-8)

«ΝΙΚΟΣ Τ.»: Καθ' ἀ ἀνέφερεν ὁ σηματοφορικὸς σταθμὸς τοῦ Λάν-  
δσεν, τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν κατεύθυνομενὸν ἔμφορτον ἐξ Λάρνακος εἰς  
Χάροην, ὑπέστη βλάβην τοῦ πλαδαίον του εἰς θέσην 47-19' Β. πλάτους  
καὶ 6-57' Δ. μήκους. Ἐρωτηθὲν διὰ τὸν ἀσυρμάτον, ἀνεμίζεται βο-  
ήσειν, ἀπίγνητος ἀρνητικῶς. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ βλάβη τοῦ πλαδαίον ἐπε-  
σκευάσθη, τὸ δὲ σκάφος κατέλευσεν εἰς τὸν προσφισμὸν τοῦ πανονικῶς.  
(Φεβρ. 2-5)

«ΜΑΛΙΑΚΟΣ» : Περιστώσαν εἰς Μάλιο τὰς ἐκ προσφάτεως ζη-  
μίας του καὶ ἐπαναφορτῶσαν κατέλευσεν εἰς Γδύνιαν, δύον καὶ παρέ-  
δωκε τὸ φορτίον του. (Φεβρ. 5-20)

«ΕΛΛΑΣ» («Ἐλληνικῆς» Α. Ε.): Κατευθυνόμενον ἐξ Βαλέντειας μὲ  
ἐπειροδειδή εἰς Ἀγγίλαν, προσήγανεν εἰς Γιβραλτάρ μὲ ζημίας τοῦ  
λέβητος. Ἐγένοντο ἐποικεύει δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως καὶ τὸ πλοῖον  
(Φεβρ. 9-13)

«ΗΠΕΙΡΟΣ» : Καθ' ὅν γρόνον παρέμενε κενὸν εἰς τὴν Γλασκώδην  
ξειράγη ἐπ' αὐτοῦ περικατά, ἥτις καὶ κατεσθέση μετὰ μίαν ὥραν.  
(Φεβρ. 12)

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ»: Κατὰ πληροφορίας ἀπὸ Σιέρρα Λεόνε, τὸ ἐν  
λόγῳ σκάφος προσήραξεν εἰς Πέπελ, ἀλλὰ ἀνεικίνητη ἀνεν δοθεῖσας καὶ  
χωρὶς νὰ ὑπεστη τὴν ζημίας. Ἐπιθεωρήθη ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοί-  
ας καὶ ἀπέλευσεν. (Φεβρ. 11-14)

«ΕΥΘΑΛΙΑ»: Κατέλευσεν εἰς Χάλιφας ἐξ Κάρδιφ μὲ διαφορὰς,  
συνεπει τοῦ ζημίων, ἃς ὑπέστη κατὰ τὸν πλοῦν ἐκ τῆς τρικυμίας. Εἰς Χάλι-  
φας ἀπέλευσε τὸ σκάφος ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας του. Διεξάγονται φ-  
οιστικαὶ ἐποικεύει.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ»: Ἐπειθεωρήθη εἰς Χάλιφα, δύον καὶ ἐπεικε-  
ναν υποδειχθείσας ζημίας, τὰς ὡποῖς ὑπέστη κατὰ τὸν ἐκφρόνισιν φο-  
(Φεβρ. 17)

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ΔΟΜΕΣΤΙΝΗ**

KΩΔΙΚΕΣ:  
A.B.C. 5η  
SCOTT-S 10η

“Ετος ιδρύσεως 1870 ἐν Σύρῳ

<b>ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ</b>	Διεύθυνσις: Βασ. Κωνσταντίνου 38
	‘Αποθήκαι: Βασ. Κωνσταντίνου 38
Tηλ. Διευθύνσεως: 41314	Μετὰ τὰς ἐργασίμους ὥρας 84.273

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ—ΝΑΥ-  
ΔΩΣΕΙΣ — ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ —  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙ-  
ΝΗΤΩΝ — ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ  
ΚΑΙ ΠΥΡΟΣ — Ν. ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — Ν. ΔΙ-  
ΑΙΤΗΣΙΑΙ — ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΤΜΗ-  
ΜΑ — ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΓΝΩΜΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ — ΥΛΙ-  
ΚΑ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ Ν. ΕΦΟΔΙΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΥ-  
ΡΙΩΤΕΡΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ



προς Αλσούνθιος, το ίδιον ναυπηγείο πών όμως το ανθετοβοηθητικό φάρμαγμα της Σέρφου.

— "Ηρχισεν έπον το Ο. Α. Ν. ή προεργασία διὰ τὴν ἀνέλκυσην μᾶς γερμανικῆς πλοτῆς δεξαμενῆς 2500 τόννων, ητις ἔχει διεθνή πλησίον τῆς θάσου τῶν Μονίμων Δεξαμενῶν Πειραιῶς. Η ἀνέλκυση τῆς δεξαμενῆς ταύτης θὰ ἐπιτελέψῃ τὰς ἐργασίας καὶ διὰ τὴν ἀνέλκυσην ή διάλυσιν τοῦ κάτωθι ταύτης βυθισμένου ιταλικοῦ ἀντιτοπίλικοῦ «CALATAFIMI».

### Έβυθισθη τὸ «Μαριγώ Μάτσα»

Είχομεν ἀνάγραψαι πρὸ μηνὸν, ὅτι ἀνενέφη εἰς Τεργέστην τὸ ναυαγωστικὸν «Μαριγώ Μάτσα» καὶ οὐ ἐγένοντο τοῦ κατάληγα διαβήματα πρὸς ἀπόδοσιν τοῦ. Τὸ ἐν λόγῳ ναυαγωστικὸν εἶχε φυμολκή ἵππο τῶν γερμανῶν ἐκ Ηεραῖς εἰς Τεργέστην, ἔνθα ἐπεσκενάσθη, ἐπανεξωπλοθῇ καὶ εἰργάζετο. Μετὰ τὴν κατάρρεναι τῆς Γερμανίας, τὸ σκάφος περιῆλθεν εἰς χείρας τῶν γιονγκοσλάνων, ὅλιγον δὲ χρόνον μετὰ τὴν αἴτησην περὶ ἀπόδοσεώς του, εὑρέθη τὸ σκάφος εἰς τὸ Σονάκ, ἀπογινωσκόν καὶ ιμινθισμένον. Ήδη, πρόκειται ν' ἀκελκυσθῇ, μεριμνή τῶν ἄγγλων, καὶ νὰ ἐπισκενεσθῇ, ἐλπίζεται δὲ ν' ἀπόδοθῇ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημάδαν.

### Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Ἰπονγού «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡρίσθησαν αἱ ἕφ' ἀπαξισθεῖσαι εἰς τὸν ἰστιοφόρον, μηχανονικήν καὶ μὴ πλοίων, πρὸς τὸ «Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος», ὡς ἔξης, ἐπὶ τὴν νηολογίσην του: Διὰ τὰ ἀπὸ 5—10 κόρων δοχ., 10,000, τὰ ἀπὸ 11—20 κ. δοχ., 20,000, ἀπὸ 21—40 κ. δοχ., 50,000 καὶ διὰ τὰ ἄνω τῶν 41 κ. δοχ., 80,000. Η συνδρομὴ κατὰ ταξίδιον ὡρίσθη διὰ τὰ ἀπὸ 5—10 κ. δοχ., 1000, τὰ 11—20 κ. δοχ., 2000, τὰ 21—40 κ. δοχ., 3000 καὶ τὰ ἄνω τῶν 41 κ. δοχ., 4,000. Διὰ τὰ ἀτμόπλοια ὡρίσθη ἡ τησία σινδρομῆ δοχ., 60 κατὰ τόννουν καθαρὰς χωρητικότητας.

### Αἱ ἀνθρακεύσεις εἰς Τουρκίαν

Καθ' ἡ τελευταῖς μᾶς μεταδίει δὸν Κωντίνιον πάντας πρόστιον κ. Σ. Δ. Λιτόποιος αἱ τιμὴν τῶν εμπορεύσεων εἰς Τουρκίαν ἔχουν ἐλευθερωθῆναι. Διὰ μαρίν — λαβὲ εἰς Ζογκούλιδαν ἔχουνται 105) —, εἰς Κωντίνιον καὶ Σμύρνην 110) — καὶ τὴν Μεσούνην 120) —.

### Τὸ φορτηγὸν «Κονιστρά»

«Υπῆρχον πληροφορίαι ἐκ Μασσαλίας, καὶ ἡς, μεριμνή τῶν ἔχει λιμενικῶν ἀρχῶν, ἀνεύξισθη τὸ διυθισθὲν ἐπὸ τῶν γερμανῶν φορτηγὸν «Κονιστρά». Τὸ σκάφος πρόκειται νὰ τεθῇ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ πλοιοπτήρου, ἀποχορουμένου προηγονιμένως νὰ καταβάλῃ τὰς δακάνας ἀνεύξισθεως.

— Ετεροι πληροφορίαι ἀνέφερον, ὅτι τὸ φορτηγὸν «Μαίηντ δὸς Σάμαρα» εὑρίσκεται ἐν ἑπτηρεσὶ εἰς χείρας τῶν σιμμάχων, ἐπὸ τὸ ὄνομα «DIANA».

### Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Παρετάθη μέχρι 15ης Μαρτίου ἡ. ἡ. ή προθεσμία ὑποθολῆς δηλώσεων ἐκ μέρους τῶν ἐκπολιστῶν διὰ τὸ ἐξ 30 στὸ παραχαράτημα ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων.

— Παρετάθη ἐπίσης ἡνὶ ἔνα μῆνα ἡ μεταξὺ Λημοσίου καὶ «Ἀκτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος» σύμβασις διὰ τὴν πρακτόρεναν τῶν ἀποτολόσκων σχαρῶν.

Μὲ τὸ λίμπερτον «Ναναρχος Κονυμπιούτης», ἀνεκδόθησαν τὴν 23ην Φεβρουαρίου ἐκ Πειραιῶς διὰ Νέαν Υόρκην 32 ναυτιλλόμενοι, ἀξιοματικοὶ καὶ κατώτερα πληρόματα, προκειμένων νὰ ναυτολογηθῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίον εἰς διαφόρους λιμένας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

## Άγοραι καὶ πωλήσεις πλοίων

Τὸ φορτηγὸν «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» 3575 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἐπολήθη, κατόπιν ἀδείας, παρὸ τοῦ κ. Ελαγγ. Νομικοῦ εἰς τὴν νοτιοαφρικανικὴν ἑταρίαν «SOUTHERN STEAMSHIP Co.», τοῦ Κείτ Τάουν, ἀντὶ τιμῆς, ὡς ἐγγύσθη, γάρο τῶν 37,000 λιρῶν. Τὸ τίμημα κατετέθη εἰς κοινὸν λογαριασμὸν κράτους καὶ πλοιοπτήτου, ὡς ἐγγύθης διὰ τὴν ἀργάν παρὸ τοῦ πλοιοπτήτου ἔτέρον σχάπουν εἰς ἀντικατάστασην τοῦ ποληθεντοῦ. Τὸ «Παναγιώτης» ἐκφορτώθη ὑδη γαλάνθρας εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν, ὅπου καὶ θὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς ἀγοραστάς τοῦ τιθέμενον ἐπὸ νοτιοαφρικανικὴν σημάδαν.

— Πληροφορούμεθα, ὅτι εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ποληθεντοῦ εἰς αἱ

### ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ ΕΝ ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ

ἰδιαιτέρως συνιστάται ἀπὸ πολλοὺς φίλους του καὶ πελάτας του διὰ τὴν συστηματικὴν ἐργασίαν του καὶ τὴν ἐνεργητικότητά του.

Γραφεῖα: ΓΑΛΑΤΑ, ΚΑΡΑΜΟΥΣΤΑΦΑ, 75

Τηλεγραφήματα: PULOS-ISTANBUL  
Τηλέφωνον: 43448—Ημέραν καὶ Νύχτα

γεττίους ἐφοπλίστας φορτηγὸν «ΒΙΡΓΙΝΤΑ» 2011 τ. γκρός (τοῦ 1917) θετεῖται ὑδη ἐπὸ ἀλληγορικὴ σημάδα παρὰ τοῦ κ. Λντ. Πιλαδάκη ἐπεργα φορτηγὸν, τὸ ἀμερικανικὸν «INTERPIDO» 2310 τ. γκρός (τοῦ 1920).

— Τὸ μικτὸν ἐπίσης πλοῖον τοῦ ίδιον ἐφοπλίστου, ὅπερ πρόκειται ἐνδεχόμενος νὰ δομοκοληγῇ εἰς τὴν γραμμὴν Μασσαλίας — Αλεξανδρείας καὶ τὸ διποίνον ἕβεστατα πολὺ ώριμενας μετασκενές εἰς τὸν λιμένα τῆς Ν. Υόρκης, είναι τὸ παναμάτικόν «NORTH KING» (EX «HOUSTON»), 5024 τ. γκρός (τοῦ 1903).

— Τὸ ἀγορασθέν παρὰ τοῦ κ. Χανιώτη φορτηγὸν «Αννα» (σημάδα Παναμᾶ) είναι τὸ πρώτη καναδικόν «EVELYN B.» 1870 τ. γκρός (τοῦ 1889).

— Επίσης, τὸ παρὸ «Ἐλλήνος ἀγορασθέν μικρὸν ἀτμόπλοιον «ΔΩΡΟΦΕΛΑ ΠΛΑΞΟΥ» είναι πρώτην καναδική κορθέττα.

— «Ηγοοσθήν παρὸ «Ἐλλήνον ἐν Αγγλίᾳ ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται μὲ τὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα καὶ ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «ISLE OF ALDERNEY» 300 τ. φορτίου.

— Τὸ ἑπτὸν ἀγγλικὴν σημάδιαν μικρὸν φορτηγὸν «GIBEL KEBIR» μὲ ἐν καπτούρωμα, 551 τ. γκρός, 720 τ. φορτίου καὶ ναυτιγήστος 1887, μὲ σερβεῖ Νο 2 τοῦ 1934, ἐπολήθη παρὰ τῆς ἑταίρας «Πέτρος Νομίκος Ατδ.» εἰς τὸν κ. I. E. Αρθαντόπολεν, τοῦ Πόρτ Σαΐδ. Τιμὴ πελήσεως δὲν ἀνεγνωθῆ.

Παρεσφέδη ἀδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαποὺς τοῦ ἀργοντοῦ, λόγῳ ζημῶν, εἰς Φιλαδέλφειαν φορτηγὸν «ANNA MARKY» 2431 τ. γκρός (τοῦ 1919).

### Ναυλώσεις φορτηγῶν

— Εγγόνθησαν αἱ κατωτέρῳ ναυλώσεις ἐλληνικῶν καὶ ξένων φορτηγῶν σημάδων:

— «ΙΡΙΣ» ἐξ Αμμοχώστου 3000 τ. πατατοσόπορον (εἰς σάκκους) διὰ Πειραιᾶ 60) —, ἀ. φ.

— «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» ἐξ Αλεξανδρείας 4000 τ. βαμβακόπληττας διὰ Πειραιᾶ (τημὴ ναυλῶν δὲν ἐγνώσθη), φορτωτὶς ἀρχᾶς Μαρτίου.

— «ΣΤΑΡ ΟΦ ΚΑΙ-ΙΡΟ» αἰγαλιπακὸν, ἐξ Αλεξανδρείας διὰ Πειραιᾶ 8000 τ. βαμβακόπληττας σολ. 45) —, ἀμεσος φορτωτὶς.

— «ΧΙΑΝΤΙΡΑΝ» τονικιών πλ. ἐκ Κύπρου 350 τ. βαμβακόπληττας διὰ Πειραιᾶ πρὸς 4 ἀγγλικὰς χαρτίνιας λιόντας κατὰ τὸν γεννήσιον, ἀ. φ.

— «ΑΝΝΑ» 8200 τ. φορτίου τάμημα - τσάφτερ διὰ 12 μῆνας 1816 κατὰ τόννουν φορτίου, ἀμεσος παράδοσις.

— «ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ» (παναμαϊκὸν) 6750 τ. φορτίου τάμημα - τσάφτερ διὰ 12 μῆνας 18) — κατὰ τ. φορτίου, ἀ. π.

— «ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΝΗΝΗ» (καταναλίσκων πετρέλαιων) 5600 τ. φορτίου, τάμημα - τσάφτερ διὰ 12 μῆνας 19) —, πρότιμος 12 μῆνας, 19) —, ἀ. π.

— «ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ» 7500 τ. φορτίου τάμημα-τσάφτερ δι' 6 μῆνας 18) — κατὰ τ. φορτίου, ἀ. π.

— «ΠΕΤΡΟ-Ι·Λ» (δεξαμενόπλοιον) 6775 τ. φορτίου τάμημα-τσάφτερ δι' 6 ή 12 ή ὄγην 18 μῆνας (τημὴ δὲν ἀνεγνωθῆ), διὰ μεταφορῆς ἀκαθ. πετρελαίου, ἀ. π.

— «ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» ἐξ Πλέιτ 7800 τ. γεννημάτων δι' Ελλάδα - 162) — ἔνα λιμένα, 105) — δύο λιμένας, 107 1/2 — τρεῖς λιμένας, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἀ. φ.

— «ΕΥΗΝΟΣ» ἐξ Ντόρπιταν 8000 τ. γανθωδάκων διὰ Πόρτ Σούδαν 65) —, φορτωτὶς ἀρχ. Μαρτίου.

— «ΔΗΜ. ΠΤΓΑΛΕΣΗΣ» ἐξ Λίβερπολ. (γενικὰ εἰδη) διὰ Νεάπολην (ὅριο ελάνεσ) ἀ. φ.

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ ἐκ Ρίβερ Πλέιτ 6800 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν (ναυλ. Ε.Μ.Α.), φορτωτὶς Μαρτίου.

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ ἐκ Ρίβερ Πλέιτ 7000 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν (ναυλ. Ε.Μ.Α.), μὲ ὄγην Κόντινεντ καὶ Νότιον Αγγλίην, φορτωτὶς Μαρτίου.

— ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Χάϊφας 5000 τ. ποτάσσης διὰ Μπέιτα καὶ Ντόρπιταν (ναυλ. δὲν ἀνεγνωθῆ), φορτωτὶς Μαρτίου.

Λόγω τῆς καθυστερήσεως τοῦ ἐξ Αγγλίας ἀεροπορικοῦ ταχυδρομείου, η ἐκδοσίς μας ώστέρησε κατὰ μίαν ἡμέραν τῆς κανονικῆς της ἡμέρας κυκλοφορίας.

### ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΟΥΡΑΣ

### ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

### ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ Ρ.Ο.Β. 548

Τηλεγραφήματα: «ΑΓΓΟΥΡΑΝ»

Τηλέφ. 29.965

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γχρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγία Βαρβάρα . . . . .	Φρ. Σιγάλας καὶ Σία . . . . .	04	2433	φθάνει Πειραιᾶ 4 Μαρτ.
Αγία Θαλασσινή . . . . .	Λ. Κεράνης . . . . .	11	3508	ἀνεχ. Σαβόναν 16 Φεβρ. διὰ Νεάπολην.
Αγία Μαρίνα . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	12	4151	πέντε φόρτωσιν εἰς Αργεντινήν 28 Φεβρ.
Αγιοι Βίκτορες . . . . .	νῖοι Ν. Ι. Πατέρα . . . . .	19	4344	ἔφθ. Λήπ 8 Φεβρ.
Αγιος Βλάσιος . . . . .	Εὐγενία Ι. Χανδρῆ . . . . .	18	2974	παρέμενε εἰς Μπάρου 20 Φεβρ.
Αγιος Γεώργιος . . . . .	νῖοι Δ. Πανταλέοντος . . . . .	11	4248	παρέμενε εἰς Μπάρου 20 Φεβρ.
Αης Γεώργης . . . . .	νῖοι Γ. Σιγάλα . . . . .	08	2098	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ.
Αικατ. Κουμαντάρου . . . . .	άδ. Κουμαντάρου . . . . .	17	5933	διήλθε Πιβρατάριο 15 Φεβρ. διὰ Λαγγίαν
Αλεξάνδρα . . . . .	Κ. Καραϊς καὶ νιός . . . . .	13	4355	ἀνεχ. Σάν Νιζόλας 17 Φεβρ.
Αλφειός . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	20	5116	ἀνεχ. Μπονένος "Αἴρες 4 Φεβρ. διὰ Αγγλίαν
Αμερική . . . . .	Λίμπετρον (προσ. ἔκχ.) . . . . .	43	7176	διήλθε Πιβρατάριο 5 Φεβρ. διὰ Χάμπον ρόδος
Αντίκλεια . . . . .	Α. Ντάδαρης καὶ Σία . . . . .	92	951	εἰς άντοπολούχα ταξίδια ἐν Ελλάδι
Αννα . . . . .	Ν. Αιγαϊδόπονος . . . . .	19	5173	ἔφθ. Λίβερπολ. 18 Φεβρ.
Αννα Ν. Γουλανδρή . . . . .	άδ. Γουλανδρή . . . . .	21	4358	ἀνεχ. Κάρδια 16 Φεβρ. διὰ Ν. Υόρκην — Πειραιᾶ
Αννα Μάρκου . . . . .	Ε. Ν. Βιντιάδης . . . . .	19	2481	ἀργεὶ Φιλαδέλφειαν ἀπὸ μηνὸν
Αννα Σταθάτου . . . . .	έτ. «Σταθάτος» . . . . .	18	5685	ἔφθ. Μπάρου 18 Φεβρ.
Αννα Τ. . . . .	Θ. Λ. Τεργιάζος . . . . .	06	2728	παρέμενε εἰς Μπάρου 20 Φεβρ.
Αργολικός . . . . .	Μαρῆς Εμπειρίκος . . . . .	21	4786	ἔφθ. Λίβερπολ. 12 Φεβρ.
Αργώ . . . . .	«Ελληνικὸν Δημόσιον» . . . . .	18	5532	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ. ἐποκενή
Αρμάθια . . . . .	άδ. Γιανναγά καὶ Σία . . . . .	19	4683	ἔφθ. Ροζάριο 17 Φεβρ.
Αρχάγγελος . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	17	5692	ἀνεχ. Μπονένος "Αἴρες 14 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Ασπασία Νομικοῦ . . . . .	«Θησαυρή» Α. Ε. . . . .	38	4854	ἔφθ. Χάροην 14 Φεβρ.
Βιργινία . . . . .	Άντ. Αιαπαδάκης . . . . .	17	2041	εἰς Πόρτ Σαΐδ. ΕΠΙΩΛΗΘΗ
Βόλος . . . . .	«Ελληνικὸν Δημόσιον» . . . . .	23	1175	ἀνεχ. Θεσ/νίζην 28 Φεβρ. διὰ Καβάλλαν
Γεράσ. Βεργωτῆς . . . . .	Ρ. καὶ Η. Βεργωτῆς . . . . .	20	6343	ἔφθ. Χούλλ. 1 Φεβρ. καὶ Ρόττερντα 13
Γεωργίος Γ. . . . .	Δ. Δάμπασης . . . . .	18	4289	ἀνεχ. Κάρδια 15 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Γεώργ. Ποταμιάνος . . . . .	«Ηπειρωτική» Α. Ε. . . . .	13	4044	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ., ἐποκενή.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος . . . . .	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκον . . . . .	21	5728	ἔφθ. Λίβερπολ. 17 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Λιθανός . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	38	5482	ἀνεχ. Νιεύπορτ 16 Φεβρ. διὰ Ν. Υόρκην
Δέσποινα . . . . .	έτ. «Μιχαλινός» . . . . .	06	3016	εἰς Πόρτ Σαΐδ. ΕΠΙΩΛΗΘΗ
Δημ. Ιγγλέσης . . . . .	νῖοι Δ. Ιγγλέση . . . . .	18	5275	ἀνεχ. Κάρδια 11 Φεβρ. διὰ Νεάπολην.
Δημ. Χανδρῆς . . . . .	Δημ. Ι. Χανδρῆς . . . . .	10	4643	παρέμενε εἰς Ιμαγκάμι 5 Φεβρ.
Διαμαντῆς . . . . .	Διμ. Πατέρας . . . . .	19	5253	διήλθεν Αύγουσταν 16 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
Δωδεκάνησος . . . . .	Διμ. Πατέρετον (προσ. ἔκχ.) . . . . .	45	7240	ἀνεχ. Νιεύπορτ 16 Φεβρ. διὰ Ν. Υόρκην
Δωρίς . . . . .	Ηλ. Χατζηλίας . . . . .	17	4604	εἰς Αδελαΐδα 13 Φεβρ.
Εθη Λιθανοῦ . . . . .	Ν. Λιθανός . . . . .	37	4839	ἔφθ. Κάρδια 11 Φεβρ.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου . . . . .	έτ. Γ. Εμπειρίκον . . . . .	27	4163	διήλθε Πειραιά 1 Μαρτ.
Έλένη (ἐπιθατήγον) . . . . .	Γ. Εμπειρίκος . . . . .	03	1426	εἰς ταξίδιον Κρήτης — Ηεράκως
Έλένη . . . . .	Α. Καλλίνικος . . . . .	18	5655	ἔφθ. Μπάριαν Μπλάγκαν 14 Φεβρ.
Έλένη Κουλουκουντῆ . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	εἰς Αργεντινήν 8 Φεβρ. ἐπὸ φόρτωσιν
Έλιζα . . . . .	Α. Γ. Παπαδάκης . . . . .	19	1986	εἰς Πρέβεζαν 28 Φεβρ.
Έλισσάθετ . . . . .	άδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553	εἰς ταξίδια μεταξὺ ιδιών Αίστοιαίς
Έλλας . . . . .	«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	16	2081	ὑπὸ έκφραστον εἰς Λίβερπολ. 28 Φεβρ.
Έλλας . . . . .	Διμ. Πατέρετον (προσ. ἔκχ.) . . . . .	43	7176	φάνταν Β. Αμερικήν εἰς Από Ανατολής
Έλπις . . . . .	Α. Πρίντεψ . . . . .	19	1492	ἀνεχ. Μετάληγνη 28 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Εδήνος . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	19	5627	ἀνεχ. Πόρτ Σαΐδ 12 Φεβρ. διὰ Ντόρμπιταν
Εύθωλία . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	18	3551	ἔφθ. Χάλιαρε 9 Φεβρ. (διὰ Πειραιᾶ)
Έφη . . . . .	Εύάγγ. Νομικός . . . . .	90	192	ἔφθ. Πλάνιον 11 Φεβρ.
Ζέφυρος . . . . .	«Ζέφυρος» Α. Ε. . . . .	09	4796	διήλθε Πιβρατάριο 13 Φεβρ. διὰ Φάλιμον
Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 28 Φεβρ. διὰ Λίβερπολ.
Ηπειρος . . . . .	«Ελληνικὸν Δημόσιον» . . . . .	18	5572	παρέμενε Γλαυκόβιην ἀπὸ 30 Ιαν.
Ηράκλειον . . . . .	«Ελληνικὸν Δημόσιον» . . . . .	25	964	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ., ἐποκενή
Ηρώων . . . . .	Δ. Ν. Κουφός . . . . .	06	1516	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ.
Θεμιστοκλῆς . . . . .	Διμ. Πατέρετον (προσ. ἔκχ.) . . . . .	44	7198	ἀναμένεται Πειραιᾶ ἐν Βορ. Αμερικῆς
Θεομήτωρ . . . . .	νῖοι Σπ. Πολέμη . . . . .	10	4427	ἀνεχ. Σέτταν 14 Φεβρ. διὰ Σφάξ — Βενετίαν
Θεοφανῶ Λιθανοῦ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	37	4815	ἔφθ. Ρόζαμπιτον (Αίστοιαίς) 15 Φεβρ.
Θέτις . . . . .	Π. Χατζηλίας . . . . .	30	4123	ἔφθ. Λισσαδόνα 4 Φεβρ. ἐκ Σέττας
Θηρασιά Νομικοῦ . . . . .	Ενάγγ. Νομικός . . . . .	88	1356	ἀνεχ. Νεύδην 12 Φεβρ. διὰ Τεργιστῶν
Θράκη . . . . .	«Ελληνικὸν Δημόσιον» . . . . .	41	7460	ἀνεχ. Σίδνει (Αίστοιαίς) 16 Φεβρ. διὰ Ντόρμπιταν
Ιάκωβος . . . . .	Γ. Αγγελίδης . . . . .	01	2107	ἀνεχ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ. διὰ Βόλον
Ιγόρ . . . . .	Α. Αναστασίου . . . . .	07	2726	ἀνεχ. Τάν 21 Φεβρ. διὰ Τύνιδα — Πειραιᾶ.
Ιθακος . . . . .	Γ. Δρακούλης . . . . .	06	3916	ἀργεὶ εἰς άγγλικὸν ιδέαν
Ιλισσός . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	15	4724	ἔφθ. Ειβονάμπον 4 Φεβρ.
Ιόνιον . . . . .	«Ελληνικὸν Δημόσιον» . . . . .	42	7035	ἀνεχ. Φρίμαντλ. 24 Ιαν. διὰ Λίβερπολ.
Ίρις . . . . .	Γ. Παλαιοχασσάς . . . . .	11	1881	έξερστονει εἰς Πειραιᾶ 28 Φεβρ.
Ίω. Φράγκος . . . . .	Μάρκ. Φράγκος . . . . .	12	3442	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 13 Φεβρ.
Καθαριώτισσα . . . . .	νῖοι Γ. Καραβία . . . . .	13	1877	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 16 Φεβρ.
Καλάμαι . . . . .	«Ελληνικὸν Δημόσιον» . . . . .	20	5791	παρέμενε εἰς Μπάρου 5 Φεβρ.
Κάσσος . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	39	5215	εἰς Μπέριαν ὑπὸ φόρτωσιν
Κατίγκω Χατζηπατέρα . . . . .	νῖοι Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	παρέμενε εἰς Πέναρθ 20 Φεβρ.
Κέρκυρα . . . . .	Διμ. Πατέρετον (προσ. ἔκχ.) . . . . .	45	7240	εἰς Νέαν Υόρκην 10 Φεβρ.
Κορινθία (ἐπιθατήγον) . . . . .	«Ελλην. Μεσογ. Γραμματ.» . . . . .	11	3874	εἰς Πειραιᾶ 28 Φεβρ.
Κορυτσά . . . . .	«Άκτοπλοια τῆς Ελλάδος» . . . . .	86	1053	εἰς Αλεξανδρούπολιν 28 Φεβρ.
Κρήτη . . . . .	«Ελληνικὸν Δημόσιον» . . . . .	20	7744	παρέμενε εἰς Λονδίνον 20 Φεβρ.

Κυκλαδες .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	41	7157	έφθ. Σίδνεϋ (Αντραλίας) 13 Φεβρ.
Κωνσταντίνος Η. ....	Γ. 'Ηλιόπουλος .....	05	2527	εις Ρόδον 16 Φεβρ.
Λειβαθώ .....	Γ. Μ. Σταματελάτος .....	03	1667	άργει εις λιμένα Αιγάλεων ἀπό μηνῶν
Λέσσος .....	Λίμπερτον (προσ. ἐκχ.) .....	45	7176	έφθ. Κάρδια 17 Φεβρ.
Λεωνίδας .....	Θρ. Βογιατζίδης .....	28	4573	έφθ. Νιούπορτ 13 Φεβρ.
Λεων. Ν. Κονδύλης .....	νιοι Λ. Κονδύλη .....	12	3923	έφθ. Καζαμπλάγκαν 16 Φεβρ. (διά Βέλγιον)
Λύρας .....	Π. και Μ. Λύρας .....	18	5686	άνεξ. Πειραιά 20 Φεβρ. διά Κύπρον
Μακεδονία .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	42	7044	έφθ. Λιβερόπολ. 22 Φεβρ.
Μαλιακός .....	Μαρῆς 'Εμπειρίκος .....	12	3903	άνεξ. Δάντσιγκ 16 Φεβρ. διά Τάνι
Μανούλα .....	νιοι Γ. Καραβία .....	20	1986	παρέμενε Μάντζεστερ 5 Φεβρ.
Μαργαρίτα .....	Γεωργάδης - Σοφιανός .....	89	2187	εις Πειραιά 28 Φεβρ. ἐπισκεψή
Μαργ. Χανδρή .....	Δημ. I. Χανδρής .....	20	5401	παρέμενεν εἰς Μπλάντ 5 Φεβρ.
Μαρία Λ. ....	Κ. Η. Λαμπάς .....	12	4707	άνεξ. Καζαμπλάγκαν 26 Ιαν. διά Νότ. Αφρικήν
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ .....	Π. Πρωτοπαπᾶ .....	15	4447	έφθ. Τάνι 6 Φεβρ. ἐπέ Χάρδος
Μαριδύκα Δ. θερμιώτη .....	άδ. Κυρτάτα .....	04	4784	έφθ. Σέτταν 16 Φεβρ. (Είτα Ιταλίαν — Αίγυπτον)
Μάρπησσα .....	N. Εύσταθιον .....	19	5476	άνεξ. Λορέντζο Μαρκές 12 Φεβρ. διά Κρήτη
Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντής .....	άδ. Κουλουκουντή .....	38	5548	άνεξ. 'Αμβέρσαν 1 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
Μεσσαρία .....	Εδάγγ. Νομικός .....	89	350	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ.
Μιαουλής .....	Λίμπερτον (προσ. ἐκχ.) .....	44	7176	άνεξ. Μπουνέος "Αὔρες 14 Φεβρ. διά Πειραιά
Μιμόζα .....	«Εμπορική - Εφοπλιστική» .....	05	3071	παρέμενεν εἰς Γκάρστον 20 Φεβρ.
Μίνα Λ. Καμπάνη .....	κλ. Α. Καμπάνη .....	20	5227	άνεξ. Μπουνέος "Αὔρες 2 Φεβρ. διά Πειραιά
Μιχαήλ 'Ανάγνος .....	Λίμπερτον (προσ. ἐκχ.) .....	44	7176	διηλθε Σίδηρατά 15 Φεβρ. διά N. Υόρκην
Μιχ. Λ. Εμπειρικός .....	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου .....	18	5202	έφθ. Σίδνεϋ (Αντραλίας) 9 Φεβρ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως .....	Δημ. I. Χανδρής .....	15	3874	άργει εἰς Μπλάντ 25 Φεβρ.
Ναντίν .....	«Εμπορική - Εφοπλιστική» .....	04	3582	άνεξ. Αήθ 1 Φεβρ. διά Μπέρτιαν
Ναύαρχος Κουντουριώτης .....	Λίμπερτον (προσ. ἐκχ.) .....	45	7247	άνεξ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Καλάμιας — Οράν
Νέα 'Ελλας .....	άδ. Γουλανδρή .....	22	16991	άνεξ. Γλασούσιν 1 Φεβρ., Σουέζ 17 διά Σαΐγκον
Νηρεύς .....	Ηλ. Γ. Χατζηλίας .....	37	5205	διηλθεν 'Αγ. Βικέντιον 15 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέφρου
Νίκη .....	Λίμπερτον (προσ. ἐκχ.) .....	45	7240	άνεξ. Γιοκοζάνιν 11 Φεβρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
Νικόλας .....	B. S. Ρωσόλυμος .....	10	4540	έφθ. Ρούεν 2 Φεβρ. και Κάρδιφ 14
Νικ. Γ. Κουλουκουντής .....	«Ατλαντικός» A. E. ....	17	3201	παρέμενεν εἰς Πέναφθ 20 Φεβρ.
Νικ. Μίχαλος .....	K. Μίχαλος .....	13	4342	άνεξ. Χούλι 13 Φεβρ. διά Μπουνέος "Αὔρες
Νικολάου Βιργινία .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	20	6860	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 9 Φεβρ.
Νικολάου Μαρία .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	27	5525	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 10 Φεβρ. διά Φάλμουθ
Νίκος Τ. ....	'Ελευθ. Τρικόγλου .....	19	5175	έφθ. Ρούεν 6 Φεβρ.
"Ολυμπος .....	Κούλουθος - 'Εμπειρίκος .....	18	5216	έφθ. Μίδδλεσμπρο 12 Φεβρ.
"Ορος Αίτνα .....	«Ατλαντικός» A. E. ....	29	4230	διηλθε Μαδέρας 10 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
"Ορος Ελικών .....	«Τράμπο Σο .....	18	5525	άνεξ. Λίβερπολ. 14 Φεβρ. διά Χάλιφας
"Ορος Κυλλήνη .....	Ρεθυμ. - Κουλουκουντής .....	17	3704	διηλθε Πίροβατάρ 18 Φεβρ. δι' Οράν
"Ορος Ροδόπη .....	«Ωκεανός» A. E. ....	19	5182	άνεμένετο εἰς Μίδδλεσμπρο 1 Μαρτ.
Παναγής .....	N. Λυκιαρδόπουλος .....	20	5194	άνεξ. Χούλι 29 Ιαν. δι' Αργεντινήν
Παναγιώτης .....	Εδάγγ. Νομικός .....	01	3575	εἰς Άλεξανδρειαν. ΕΠΩΛΗΘ
Πειραϊτέν (έπιβατηγόν) .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	29	1493	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
Πετρόβιλ .....	«Τρανσεπτόλα» A. E. ....	03	4634	έφθ. Σουέζ 17 Φεβρ.
Πέτρος I. Γουλανδρής .....	άδ. Γουλανδρή .....	23	4693	ὑπό φόρτωσιν εἰς P. Ιανέφρου 26 Φεβρ. (δι' Αγγλίαν)
Πιπίνα .....	Γ. M. Σταματελάτος .....	04	2650	άργει εἰς λιμένα Αφρικής
Πόεντ Κλήραρ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	20	4839	άνεξ. Τακοράντι 11 Φεβρ. διά Νόρφολκ
Πόπη .....	Μιχ. Βερνίκος .....	96	1594	εἰς λιμένας Ιταλίας
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς .....	Λίμπερτον (προσ. ἐκχ.) .....	45	7240	εἰς Νεοτόσια 10 Φεβρ. υπό φόρτωσιν
Σαλαμινία .....	K. Πετρούποσ-Γ. Τάνες 01	3634	εἰς Σέτταν 15 Φεβρ.	
Σουλιώτης .....	«Ναυτίλος» A. E. ....	17	4300	παρέμενεν εἰς Σουέζ 20 Φεβρ.
Σπέτσαι .....	Λίμπερτον (προσ. ἐκχ.) .....	45	7240	εἰς Μόμπιλ 10 Φεβρ.
Συπρίδων II .....	Λεία πολέμου .....	17	4387	εἰς Κύπρον 20 Φεβρ. υπό φόρτωσιν
Στάμος .....	Δ. Φαραλίδης .....	14	3801	παρέμενεν εἰς Χούλι 5 Φεβρ.
Σταυρός .....	«Κάσος» A. E. ....	25	4853	έκρυψενε εἰς Αμέρισταν, 28 Φεβρ.
Στέφανος .....	Σ. Θεοφανίδης .....	18	653	εἰς ταξίδια Καδάλλας — Αλεξανδρουπόλεως
Στρυμών .....	«Λιβανός» A. E. ....	19	5250	άνεξ. Μίδδλεσμπρο 10 Φεβρ. διά Μελίλλαν, έφθ. 20
Ταξιάρχης .....	άδ. Λαμπού .....	13	4221	παρέμενεν εἰς Πέναφθ 20 Φεβρ.
Ταύγετος .....	Κούλουθος - 'Εμπειρίκου .....	18	5687	παρέμενε Σίδηρατά 15 Φεβρ. (δι' Αγγλίαν)
Τηλέμαχος .....	Γ. Δρακούλης .....	11	3658	έφθ. Θεσσαλονίκην 21 Φεβρ.
Τασία .....	Καδιώ Σιγάλα .....	04	3034	ὑπό πατάσχεσιν εἰς λιμένα Βορ. Αμερικής
"Υδρα .....	Λίμπερτον (προσ. ἐκχ.) .....	45	7176	εἰς Τσάρκεστων υπό φόρτωσιν 10 Φεβρ.
"Υδροῦσσα .....	Π. Χριστόπουλος .....	22	2038	έφθ. Λονδίνον 6 Φεβρ., παρέμενε 20
"Υπανις .....	άδ. Συνοδινού .....	09	1459	άργει Πειραιά διό μηνῶν
Φλώρω Νομικού .....	Λουκᾶς Νομικός .....	21	1783	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 7 Φεβρ.
Φρέδ .....	K. Δ. Καλαφάτης .....	07	4043	εἰς Πόρτ ντε Μπούν 5 Φεβρ.
Χίος .....	«Λιβανός» A. E. ....	39	5643	εἰς Αλεξανδρειαν 20 Φεβρ. (διά Πειραιά)
Ψαρά .....	Λίμπερτον (προσ. ἐκχ.) .....	45	7240	ὑπό φόρτωσιν εἰς N. Αμερικήν 15 Φεβρ.
Ωρίων .....	P. Λύρας - A. Λούζης 09	4798	έφθ. Μελίλλαν 1 Φεβρ. και Αργεντινήσαν 15	