

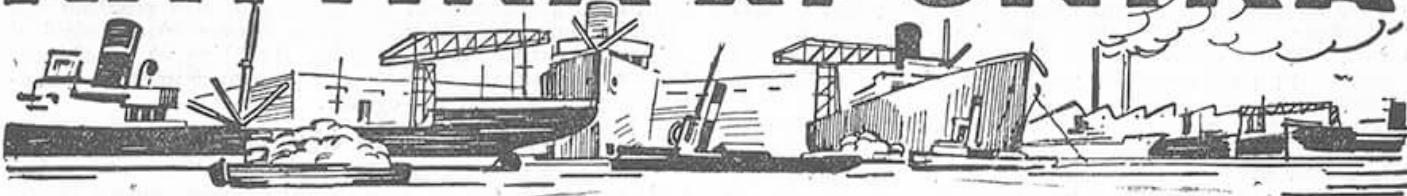
# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1947

Αρ. Φύλλου 283/42

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 283(42)

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

ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1947

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### 'Εν άναμονή τῶν ἔξελιξεων

Συνεχίζεται ή άθροιστα υπόθεση αιτήσεων διά τὴν ἀγοράν «Λίμπερτς». Εἰς 150 σκάφη συνεποσούντο τὰ μέχρι τέλους Φεβρουαρίου αιτούμενα. «Εξ μόνου δεξαμένπλοισι καὶ δύο ἄλλων τύπων φορτηγά ζητοῦνται νέα ἀγορασθῶν. Αἱ λοιπαὶ αιτήσεις ἀναφέοιται εἰς τὰ «Λίμπερτς».

Τώρα δῆλοι πρόδημοι εἰναι ἀγορασταὶ. Οἱ καλοὶ ναῦλοι διέλυταιν τὰς ἐπιφυλάξεις. Εἶναι, δῆμως, ἀμφιθολὸν ἂν οἱ Ἀμερικανοὶ θὰ μᾶς δώσουν καὶ ἄλλα — ἔστω καὶ δλίγα — σκάφη. Πρὸ μηνὸς ἀκόμη ἐπεζητήθη ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν» ἡ ἀναστολὴ τῆς παραδόσεως καὶ τῶν 12 τελευταίων ἐκ τῶν 100, ποὺ μᾶς παρεχωρήθησαν.

Πληροφορούμεθα ἐκ Νέας Ύόρκης, διτὶς ἡ ἑκὲν «Ἐλλήνων» Ἐφοπλιστῶν εἰς οὐδεμίαν εἰσέτι προέδη σχετικὴν διά τὴν παραχώρησιν καὶ ἄλλων πλοίων ἐνέργειαν παρὰ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν» ή τῷ ὑπουργείῳ τῶν Ἐξωτερικῶν τῆς Οὐδαιοκρατίας. Οἱ «Ἐλληνες» Ἐφοπλιστοὶ ἀναμένουν τὴν ἔξελιξιν τῆς καταστάσεως, συγκεκριμένως δὲ τὴν ἀσφίσιον τῆς προσωρινῆς ἀπαγορεύσεως πωλήσεως πλοίων Ἀμερικανικῶν εἰς τοὺς ξένους, ἔστω καὶ ἐπὶ ἀμέσῳ πληρωμῇ τοῖς μετρητοῖς. Ή πίεσις ἀπὸ μερους τῶν Ἀμερικανῶν Ἐφοπλιστῶν συνεχίζεται, οἱ κύκλοι δὲ τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» συμπαθῶς δέχονται τὰς Ἐφοπλιστικὰς ἀπόψεις περὶ ἀναστολῆς κάθε πρὸς ξένους πωλήσεως.

«Ηδη, ἀπὸ διμήνου περίπου, δῆλαι αἱ αιτήσεις διά τὴν ἀγοράν τοῖς μετρητοῖς πλοίων μὲν ἀλλαγὴν σημαίας ἐτέθησαν εἰς τὸ ἀριστερόν, δὲν συζητοῦνται. Άθροιστα παραδίδονται τούναντίον τὰ σκάφη εἰς τοὺς Ἀμερικανοὺς ἀγοραστάς ή καὶ ναυλωτάς. Οἱ Ἀμερικανοὶ Ἐφοπλιστοὶ ἡπειρησοῦν, πράγματι, τὴν πλήρη ἀποχήν ἀπὸ κάθε ναῦλωσιν ή ἀγοράν κρατικῶν πλοίων, ἔφοδον ήθελε συνεχίσθη ἡ ἐκποίησις τούτων καὶ εἰς ξένους Ἐφοπλιστάς.

«Ἄν οἱ πληροφορίαι μας εἰναι ἀκριβεῖς, τὸ ὑπουργείον τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ μάλιστα ὡς ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων ὑφουργός κ. Κλαϊύτον ἀκρως ἀντιθετον ἔχει γνώμην πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς Ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς ἀρμοδιούς τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς».

«Εσπευσε, πράγματι, δ. κ. Κλαϊύτον νά τονίσῃ προσφάτως ἀκόμη τὴν πλήρη ἀντίθεσιον τοῦ ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν πρὸς τὴν ἀναστολὴν τῶν πρὸς ξένους πωλήσεων. Τούναντίον, ὑπέδειξε τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην νά παραχωριθῶν εἰς τὰ ξένη ξένη καὶ ἄλλα πλοῖα, ἵνα ἀκριθῶς διά τῶν κερδίσουν οἱ ξένοι δολλάριοι καὶ ἀποθοῦν οὕτω ἀγορασταὶ τῶν Ἀμερικανικῶν προϊόντων.

\* \* \*

Προσωρινὴ φαίνεται, λοιπόν, διτὶς θὰ εἰναι ἡ ἀπογόρευσις τῶν πωλήσεων. «Ἴσως, μετά τινας ἡμέρας, νά δεχθῇ ἡ «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπή» τὰς αιτήσεις καὶ πάλιν τῶν ξένων Ἐφοπλιστῶν. «Ἄδηλον, δῆμως, εἰναι ἀν θὰ δεχθῇ καὶ τῶν Ἐλλήνων. Τοῦτο θὰ ἔχει τηθῇ ἀπὸ τὰς κρατούσας παρὰ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβερνήσειν ἀντιλήψεις διά τὴν παραχώρησιν καὶ ἄλλων ἐπὶ πιστώσει πλοίων εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ ἀπὸ τὰς ἔκ παραλλήλου διαθέσεις τῆς ίδικῆς μας Κυβερνήσεως διά τὴν παροχὴν τῆς Κρατικῆς ἔγγυσεως καὶ μέχρι ποιου ποσοῦ.

«Η ἐπιχειρηματικότης, θεοίσις, τοῦ «Ἐλληνος» Ἐφοπλιστοῦ εἶναι ἀπειρότος, ἀλλὰ καὶ ἀσυγκράτητος, ὅταν μάλιστα οἱ ναῦλοι εἶναι ἀποδοτικοί. Δὲν θὰ ἐπρεπεν, δῆμως ἐν θερμῷ, ὑπὸ τὴν αἰσιόδοξον τῶν καλῶν ναῦλων σημειωθῆν κατάστασιν, νά κρινωμεν τὸ δῆλον ἡζημα τῆς παραχωρήσεως καὶ ἄλλων «Λίμπερτς». Πρέπει ἀπὸ πάσης πλευρᾶς νά μελετηθῇ τὸ δυνατὸν τῆς προσκτήσεως ἀπὸ τὴν σημαίαν μας καὶ ἄλλων πολλῶν δημοιοτύπων σκαφῶν. Τὸ Κράτος οφείλει νά λάθη σχετικάς ἀποφάσεις, ἀφού ἀκούση καὶ σταθμίση τὰ ὑπέρ καὶ τὰ κατὰ τῆς ὑπόθεσεως. Τὸ θέμα, πάντως, θὰ τούχη τῆς ἐπισταμένης τῶν δυναμένων νά ἔχουν ἔγκυρον γνώμην συζητήσεως. Πρός τὸ παρόν, αἱ αιτήσεις ὑποθάλλονται καὶ η

ἀπαγόρευσις τῶν περαιτέρω πωλήσεων συνεχίζεται. Ιδωμεν τὴν ἔξελιξιν.

### Καὶ ἄλλα 50;

Κατὰ νεωτέρας ἐκ Νέας Ύόρκης πληροφορίας μας, ἔζητησαμεν ἡδη ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβερνήσειν πεντήκοντα ἀκόμη «Λίμπερτς». «Ἀγνωστον εἰναι, ἀν τελικῶς θὰ μᾶς τὰ παραχώρησιν. Πολλαὶ θὰ εἰναι καὶ πάλιν αἱ ἀντιδράσεις ἀπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς ίδικῆς μας, πλευρᾶς.

Πάντως, αἱ μέχρι πρὸ τῶν ἡμερῶν ὑποθήσεισι εἰς τὴν «Ἐλληνον Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ύόρκης αιτήσεις, ἀναφέρονται εἰς 200 περίπου σκάφη, καθ' ἡμέραν δὲ ἀνυπόμονοι ἀγορασταὶ καταφένουν εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Μητρόπολιν. Σοφία Σολομῶντος θὰ ἔχειραζετο διὰ τὴν κατανομὴν τῶν 50 σκαφῶν, ἐφόσσον, θέσιας, μᾶς παρεχωροῦντο, μεταξὺ τῶν καθών τούσιν καὶ τούσιν ἀγοραστῶν.

Πρὸς τὰ «Λίμπερτς» τώρα δῆλοι στρέφονται. Αὗτά εἰναι ή κιθωτός τῶν ἐπαγγελματικῶν των ἐπιδιωξεων. Αὔριο... Ἄλλα ἡ αὔριον δὲν ὑπάρχει, δυστυχῶς, διά τὸν ναυτικὸν μας ἐπιχειρηματίαν. Πρὸς τὰ παρόν οἱ ναῦλοι τῶν γαιανθράκων εἰναι καλοὶ...

Πολλοὶ ἐκ τῶν αιτούντων, οἱ πλειστοί, δὲν ἔχουν δολλάρια ἐπαρκῆ οὐδὲ διά τὴν προκατασβολὴν. Εἰς πάσης φύσεως δανειακούς συνδυασμούς προθαίνουν. Εἶναι ἔτοιμοι νά πωλήσουν τὰ εἰς λίρας κεφάλαιά των πρὸς δολλ. 2.75, ίσως καὶ διλγάτερον, διά ν' ἀποκτήσουν δολλάρια.

«Ἐπειτα τὰ ζητήματα τῆς ἀμέσου ἐπανδρώσεως τόσων σκαφῶν, τοῦ δύμοιοτύπου αὐτῶν, τῆς περιορισμένης συναγωνιστικῆς τῶν ἴκανοτήτος — δλίγα κυθικά, μέγας βύθισμα ὑψηλὴ καταναλώσις — ἀνύσχομνον πολλούς ἐκ τῶν σοθαρωτέρων Ἐφοπλιστῶν μας, τῶν δικαιουμένων ἔγκυρον νά ἔχουν γνώμην. Δὲν παραθέπουν οὐτοὶ τὴν πιθανότητα τοῦ περιορισμοῦ κατὰ τὸ 1948 τῶν δι». Εύρωπην ἔξ, Ἀμερικῆς φορτίων γαιανθράκων καὶ δὲν παύουν ἀπὸ τοῦ νά τονίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς στροφῆς τοῦ «Ἐλληνικοῦ Ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου καὶ πρὸς ἄλλους τύπους πλοίων».

«Ἄξιοπρόσεκτοι εἰναι αἱ ἀνωτέρω παρατρήσεις. Δὲν νομίζουμεν ἀσκοπον τὴν πλέον ἐνδελεχη μελέτην τοῦ ζητήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ ἄλλων «Λίμπερτς». Τα 25 θὰ εἰναι ἀρκετά διά νά ἴκανοποιηθοῦν οἱ ἔξ, ἐπαγγέλματος καὶ μακρᾶς οἰκογενειακῆς παραδόσεως Ἐφοπλιστῶν, δοι καθιυστερημένοι δὲν μετέσχον εἰς τὴν ἀγοράν τῶν 100. Τα 50 ίσως νά εἰναι πολλά. «Ἄλλοι ἀρμοδιώτεροι ίσως ήμῶν θὰ εἰχον ἐν προκειμένων γνώμην. Όπωδηποτε δώμα — τὸ ἐπαναλαμβάνομεν — πρέπει νά προσέξωμεν. Ή ἀναμονή δὲν θλάπτει κατὰ μίαν περίοδον τόσον ρευστήν, τόσον παλιντροπον...

### Καὶ ἀπὸ τὸν Καναδᾶν

«Ἀπὸ τὴν Νέαν Ύόρκην μᾶς γράφουν, διτὶς δ. κ. Μανώλης Κουλουκουντῆς προτίθεται νά ἐπιδιωξῃ τὴν ἐπὶ πιστώσει παραχώρησιν καὶ ἀπὸ τὸν Καναδᾶν μερικῶν πλοίων φορτηγῶν διά τὴν «Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν».

Αἱ ἑκάτωτα συμπαθεῖς διά τὴν χώραν μας διαθέσεις τῶν Καναδῶν εἰναι ἀρκετά γνωσταί, εἰς πλειστας δ' οἵσας περιπτώσεις διεπιστώμησαν. Εἰς τοὺς ἔλληνικούς Ἐφοπλιστικούς κύκλους τῆς Νέας Ύόρκης κρατεῖ η πεποιθησίς, διτὶς τὴν ἀπόλυτον συμπάθειαν τῆς Καναδικῆς Κυβερνήσεως θὰ συναντήσῃ ἡ αιτήσεις καὶ ἔφοσσον θὰ ὑπάρχουν διαθέσιμα πλοῖα, θὰ συνεργασθῇ δὲ καὶ η ίδική μας Κυβερνήσεις εἰς τὴν προσπάθειαν, ίσως, κατὰ νά ἐπιτύχωμεν. «Ἐξεταστέον πάντως ποιου τύπου πλοία μᾶς χρειάζονται καὶ δὲν τοιάτα — κατάλληλα, λ. χ., διά τὰς Μεσογειακάς μεταφοράς — διαθέτῃ τὸ Καναδικὸν Κράτος.

Τὰ ναυπηγηθέντα κατὰ τὸν πόλεμον εἰς τὸν Καναδᾶν σκάφη εἰναι ποιοτικῶν ἀνώτερα τῶν ἀμερικανικῶν, ἐπωλήθησαν δὲ εἰς τοὺς Καναδούς Ἐφοπλιστας εἰς τιμας ἔξαιρετικῶν συμφερούσας. «Ο. κ. Κουλουκουντῆς προτίθεται κατ' αὐτάς νά ἐπισκεφθῇ εἰς τὴν Οττάβαν τοὺς ἀρμοδιούς καὶ νά προσθῇ εἰς τὰς πρώτας διαπιστώσεις. Θὰ ήτο μία καλή διά τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν εύκαιριαν, δὲν καὶ δ. Καναδᾶς δυνηθῇ νά ἐνισχύῃ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτιλίου.

«Ἴσως η ἐλληνική αιτήσεις νά υποθάλλεται καθιυστερημένη. Υπάρχουν πληροφορίαι, διτὶς δ. Καναδικός ἐμπορικός στόλος ἔξ, ποιηθῇ ήδη καὶ τὰ μόνα ἀπομένοντα κρατικῆς ιδιοκτησίας σκάφη εἰναι ναυλωμένα ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κυβερνήσειν μὲ ἐπαν-

παράδοσιν κατά τό 1948. "Αλλά καὶ ἀν οὕτως ἔχουν τὰ πράγματα, δέη νομίζομεν ματαίαν τὴν προσπάθειαν. "Ἄς γίνουν τὰ πρῶτα διαθήματα ἀπό τὸν "Ελληνα πρεσβευτὴν καὶ τὸν κ. Κουλουκούντην. Πιθανὸν ἄλλου τύπου — ὅχι μεγάλα φορτηγά — μικρά. ὅμως, σκάφη ἡ καὶ ἀλιευτικά, νὰ υπάρχουν διαθέσιμα. Αὐτά περισσότερον μᾶς χρείαζονται.

Συγχαρητήρια, πάντως, εἰς τὸν κ. Κουλουκούντην διὰ τὴν πρωτοβουλίαν. Εύχόμεθα καὶ αὐτὴ ἡ ἀποθῆται καρποφόρος. "Έχουμεν τῶν πάντων ἀνάγκην, ὥστε διτήποτε καὶ ἀν μᾶς προσφέρουν. ἔφοδον θά καλύπτῃ ἐπὶ τὸ σκοπιμώτερον τὰς ἀνάγκας μας, θά εἶναι εὐπρόσδεκτον.

### Περὶ τὴν Παναμαϊκήν

"Απιστεύτως λοχυρά εἶναι, ἡ ἀνασκούμενὴ ἀπὸ μέρους τῶν 'Αμερικανικῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων πίεσις κατά τῶν ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν πλοιῶν. Πέραν τῆς διὰ τοῦ τύπου διενεργουμένης ἐκτραπείας διὰ τὰς εἰκονικὰς μετασιτάσις ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σκαφῶν 'Αμερικανικῆς πλοιοκτησίας, ἀπειλαῖ, πραγματοποιηθεῖσαν εἰς λοιρισμὸν περιπτώσεις, ἥρχισαν ἐκτοξεύμενα περὶ πλήρους ἀποκλεισμοῦ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῶν Παναμαϊκῶν πλοιῶν, ποὺ δὲν θά ἀπεδέχοντο τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀμερικανικῶν ὅρων ἔργασίας εἰς τὴν μισθοδοσίαν, τὰς ὑπερωρίας καὶ τὴν ἐπὶ τῶν πλοιῶν ἐνδιαίτησιν.

"Ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην πληροφορούμεθα, διτὶ μὲ ἀνησυχίαν ἥρχισαν νὰ προσθέλεουν οἱ ἰδιοκτῆται τῶν Παναμαϊκῶν πλοιῶν εἰς τὴν πίεσιν αὐτὴν τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων. Φοβοῦνται, διτὶ εἶναι πιθανόν: "Ἡ οἱ ναυτεργάται διὰ τῶν λιμενεργατῶν νὰ παρακωλύσουν τὴν φορτεκφόρτωσιν τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν, ἡ διαναμάς, πιεζόμενος νὰ δεχθῇ τὴν λῆψιν μέτρων προστατευτικῶν ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν, ἵνα ἀκριθῶς ἐκλεψῃ ἡ κατηγορία περὶ τῆς ἀσυδοσίας μὲ τὴν δοπίαν τῶρα ωφελεῖται τὸ Παναμαϊκὸν πλοῖον. «Παράνομον» εἰς σχετικὸν σημείωμά των ἔχαρακτήριζον πρὸ ήμερῶν οἱ 'Γάιμς τῆς Νέας 'Υόρκης τὴν Παναμαϊκὴν Ναυτιλίαν, διότι, ἀκριθῶς, ὁ Παναμᾶς, μια χώρα 500 χιλ. κατοίκων, χωρὶς ἐπαγγελματίας ναυτικούς, χωρὶς θαλασσινὴν παράδοσιν, κατέχει ἔνα στόλον ἐμπορικὸν δύο ἐκατομμυρίων τόνων ἀ. w. Κανονισμοὶ ἔργασίας — κατὰ τὸν ἀνταποκρίτην τῶν 'Γάιμς τῆς Νέας 'Υόρκης — εἰς τὸν Παναμᾶν δὲν ὑφίστανται, οὐδὲ καὶ διοικητικοὶ τινὲς περιορισμοὶ ἐπὶ τῶν πλοιῶν. 'Επικρατεῖ ἡ ἀσυδοσία.

"Ίδου τώρα καὶ ἔνα πρόσφατον σχετικὸν ἐπεισόδιον, ὅπως μᾶς ἀναφέρεται ἀπὸ τὸ Σημάτι. Εἶναι χαρακτηριστικὸν τῶν κατὰ τῶν Παναμαϊκῶν πιέσεων.

Εἰς τὸ Σημάτι ἐπόρευτο πρὸ μηνὸς νὰ παραληφθῇ ἀπὸ 'Ελληνικὸν πλήρωμα καὶ νὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν ἔνα 'Αμερικανικὸν «Λίμπερτ», ἀνῆκον εἰς τὴν State Marine, τὴν γνωστὴν ἔταιριν, τὴν συνεργαζόμενην μὲ τὸν κ. Καλλιμανόπουλον.

Θόρυβος μέγας ἡγέρθη ἀπὸ τὰς ἑκεὶ ναυτεργατικάς καὶ λιμενεργατικάς ὁργανώσεις διὰ τὴν τοιαύτην ἀλλαγὴν τῆς ἀμερικανικῆς σημασίας. Οἱ θορυβοῦντες ἐπέτυχαν, τέλος, νὰ μὴ γίνη ἡ παραλαβὴ τοῦ σκάφους ἀπὸ τὸ 'Ελληνικὸν πλήρωμα, ὅπερ καὶ ἐπέστρεψεν ἀπρακτὸν εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην.

### Διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν

"Ολαὶ αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν σύστασιν τῶν ναυτικῶν σχολῶν ἀναληφθεῖσαι προσφάτως πρωτοβουλίαι μᾶς παρέχουν τὴν θάσιμον ἐλπίδα, διτὶ τὸ ζήτημα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ἔνα ἀπὸ τὰ σημαντικότερα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἑξέλιξιν, συναντᾶ ἐπὶ τέλους τὴν κατανόησιν, ἵσως δὲ καὶ τὴν ὁριστικὴν του ἐπίλυσιν.

"Ο διεξαγόμενος ἔρανος μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου εἰς τὴν Ἀμερικὴν συνεχίζεται καὶ καθ' ἄ μεριανούς προτείνεται πάντα τὸν συγκεντρωθῆ. 'Αρκετὸν θεωρεῖται ἀπὸ τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα, ἵνα συσταθοῦν αἱ δύο σχολαὶ, στεγασθοῦν εἰς σχετικῶς κατάλληλα κτίρια καὶ ἀρχίσουν λειτουργοῦνται ἀπὸ τοῦ ἐρχομένου ἐκπαίδευτικοῦ ἔτους.

Θά μᾶς ἀπασχολήσουν ἐν καιρῷ δλα τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ζητήματα καὶ αἱ ὅρθαι ἐφ' ἐκάστου αὐτῶν λύσεις θά ἐπιδιωχθοῦν διὰ τῆς συζητήσεως τῶν διαφόρων ἀπόψεων. Τὸ Κράτος, πάντως, θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν, διτὶ θά ἐνισχύῃ τὴν

προσπάθειαν, χωρὶς ὅμως νὰ ἐπιζητήσῃ τὸν ἀπόλυτον παρεμβατισμόν, ἀφοῦ ἡ πρωτοβουλία καὶ τὰ ἀναγκαιοῦντα κεφάλαια ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν κυρίως θὰ προσέρχωνται. Δίκαιον θὰ είνει ἀυτὰι αἱ ἐπαγγελματικαὶ δργανώσεις τῆς Ναυτιλίας νὰ προσδώσουν τὰς κατευθύνσεις καὶ συμμετάσχουν μὲ προκαθωρισμένα δικαιώματα εἰς τὴν διοίκησιν τῶν σχολῶν.

### Παράδειγμα ἀξιομίητον

"Ἐν τῷ μεταξὺ μὲ ἔξαιρετικὴν ίκανοποίησιν ἀνακοινούμενην εὐγενικὴν προσφοράν τοῦ εἰς Νέαν 'Υόρκην ἐγκατεστημένου 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ κ. Ἀντ. Παπαδάκη, σχετικὴ καὶ αὐτὴν μὲ τὴν ὑπὲρ τῆς καταρτίσεως εἰδικευμένων στελεχῶν διὰ τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν. Προσφέρεται νὰ ἀναλάβῃ οὗτος τὴν ἐκπαίδευσιν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀποφοιτῶν τῶν Νυκτερινῶν σχολῶν μηχανικῶν ἐπὶ μίαν διετίαν ἡ καὶ τριετίαν, ἵνα κατόπιν ἀποτελέσουν τὸ φυτώριον τῶν μηχανικῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ διὰ τὰς μηχανάς ἑσωτερικῆς καύσεως, τοὺς ἀπομοστροβίλους καὶ τὰ ἄλλα νεώτερα συστήματα προώσεως.

"Ἡ προσφορά ἐγένετο πρὸς τὸν παρεπιδημοῦντα εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην ἡμέτερον διευθυντὴν. Ἐλπίζομεν εἰς τὸ προσεχὲς τεῦχος νὰ εἰμεθα καὶ εἰς θεοὺς δλας τὰς σχετικὰς λεπτομερείας νὰ ἀνακοινώσωμεν, χάριν τῶν ἐνδιαφερομένων. Πάντως εἰς τὴν ἐπιλογὴν τῶν ὑποτρόφων σπουδαστῶν θα ληφθοῦν κατ' ἀρχῇ ὅψιν αἱ σπουδαὶ, ἡ οἰκογενειακὴ προέλευσις (προτιμητέα τὰ τέκνα πνιγέτων ναυτικῶν) καὶ τὸ ηθος, διαπιστούμενον ἐκ τῆς φοιτήσεως εἰς τὴν σχολὴν.

Συγχαίρομεν τὸν κ. Παπαδάκην διὰ τὴν ὠραίαν του πρωτοβουλίαν. Προσβάλλεται ως ἀξιομίητον παράδειγμα καὶ διὰ τοὺς ἄλλους ἐφοπλιστάς μας. Πόσα, τῇ ἀληθείᾳ, μεγάλα καὶ θαυμαστά δυνατῶν νὰ ἐπιτελεσθούν, δταν ὁ πλούτος ἀκτινοβολῆ, δταν θερμαίν...

### Διὰ τὴν σύστασιν τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν

Προχωροῦν μὲ ίκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα αἱ ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν σχολῶν εἰσφοραὶ τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην. 'Ιδου δεύτερος κατάλογος τῶν εἰσφορῶν μέχρι τῆς 28ης Φεβρουαρίου:

'Αδελφοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	.....	Α. Α.	10.000
'Αδελφοὶ Κουλουκούντη	.....	»	2.000
'Ατμοπλοία Κάσου	.....	»	2.000
Σταύρος Νιάρχος	.....	»	1.000
'Αδελφοὶ Γ. Γράτσου	.....	»	1.000
'Αντ. Παπαδάκης	.....	»	500
Νικ. Εύσταθιου	.....	»	500
'Αθ. 'Αναστασίου & 'Αδφοί Φαφαλιού	.....	»	500
'Εταιρία 'Εμπορική & 'Εφοπλιστική	.....	»	500
Γεώργιος Λύρας	.....	»	500
Σπύρος Παραμυθιώτης	.....	»	1.000
'Αδελφοὶ 'Ανδρεάδη	.....	»	1.000
Νικόλαος Κονδύλης	.....	»	500
Πάνος Κουμάνταρος	.....	»	500
Ιωάν. Κουμάνταρος	.....	»	500
Κ. Μίχαλος	.....	»	1.000
Π. Μαρκεζίνης	.....	»	500
Δ. Γεωργόπουλος	.....	»	500
'Αδελφοὶ Χατζηπατέρα	.....	»	1.000
Θεόδ. Τεργιάζος	.....	»	500
'Ι. Καΐρης	.....	»	500
Σύνολον δευτέρου καταλόγου Λίραι 'Αγγλίας	.....		26.000

Σημειώτεον, διτὶ αἱ εἰσφοραὶ συνεχίζονται μὲ προθυμίαν ἀρκετά παρήγορον διὰ τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπόν.

"Ἐλπίζομεν μετὰ μῆνα νὰ ἔχῃ πλέον συγκεντρωθῆ ἔνα σημαντικὸν ποσόν, μὲ τὸ διοίκησις προτείνεται πλέον νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν ἡ ὅλη προσπάθεια. Πολλά, ἄλλως τε, ζητήματα θὰ ἀναφεύονται γύρω ἀπὸ τὴν δλην ὑπόθεσιν τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, 'Επ' αὐτῶν δὲν θὰ λείψουν ν' ἀσχοληθοῦν αἱ στήλαι αὐταὶ ἐν καιρῷ.

Telegrams:  
"GENICOLAOU,"  
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

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

Telephone: Avenue 4941

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

## Και τώρα τὰ Μεσογειακά

Όρθια, δρόθιτα τὰ δόσα γράφει δ. κ. Φιλιππακόπουλος εἰς τὸ όρθρον του, τὸ δημοσιευθὲν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας, περὶ τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας καὶ δικαία ἡ ἀγανακτησίς του διὰ τὰ κατ' αὐτῆς ἔγκληματα.

Τὰ γενέθλια μάρτιος οὐκ ἀπογίγνεται. Τίποτε δὲν κερδίζουμεν δλοφύρωμενοι διὰ τὸ παρελθόν, δόσον καὶ ἄντοι ἀδικον καὶ καταστρεπτικό διὰ τὸ ἀτυχήσαντα ἐφοπλιστὴν τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους. Τώρα ἐπιβάλλεται νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὴν πραγματικότητα. Ἐπιβάλλεται νὰ ἀναληφθῇ ἡ προσπάθεια τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ Μεσογειακοῦ μᾶς στόλου. "Ἐξόχως παραγωγική προώρισται νὰ είνει αὕτη. Πολλαπλασίαν ἀπόδοσιν ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας μας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ «Λίμπερτς» καὶ κατ' ἀναλογίαν χωρητικότητας, θά ἔχῃ τὸ Μεσογειακὸν σκάφος, δικαιολογημένη καὶ ἀσφαλής θά είνει ἡ διάθεσις τῶν ἀναγκαιούντων διὰ τὴν πρόσκτησιν του κεφαλαίων.

Εἰς τὴν' Αμερικήν, δῆπος ὑποδεικνύει καὶ δ. κ. Φιλιππακόπουλος, θά καταφύγαμεν. Μᾶς χρείαζονται 60 τούλαχιστον μικρὰ φορτηγά σκάφη, χωρητικότητος μεταξὺ 1000—4000 τόνων, δηζελοκινήτα ή καὶ ἀτμοκίνητα μὲ πετρέλαιον, μικρᾶς πάντως ήλικίας. Νά τὰ ναυπηγήσωμεν ἀποκλείεται, διότι ὑψηλὸν είνει τὸ ναυπηγικὸν κόστος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ κεφάλαια ὑπερμέτρων πολλὰ θά χρειασθοῦν. Θά τὰ ἀναζητήσωμεν μεταξὺ τῶν διαθεούμενων κρατικῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. "Υπάρχουν εὐτυχῶς παραπλησμένα σκάφη πάσσας κατηγορίας καὶ χωρητικότητος. "Ἄν δὲν είνει ἀπολύτως κατάλληλα, θά πιχειρήσωμεν τὴν προσαρμογὴν των διὰ τινῶν μετασκευῶν. Εἶμεθα, ἀλλως τε, ἀρκετὰ προητοιμασμένοι εἰς τὰ τοιαῦτα ἔγχειρήματα. "Ἄν δὲν προσφέρωνται πρὸς πώλησιν ή δυσχερείας συναντήσωμεν εἰς τὴν αἴτησιν μας, θά ἐπικαλεσθῶμεν τὸ ἐπιτεκνυόμενον παρὰ τῆς Κυθερήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀμέριστον διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ Τόπου μας ἐνδιαφέρον. "Η ἐπικλησίς μας αὐτὴ θὰ δικαιολογήται καὶ θά ἐπιβάλλεται.

Δυνατὸν νὰ ἐπιτύχωμεν καὶ διὰ τὰ μικρᾶς χωρητικότητος σκάφη, ἐφ' ὅσον θὰ ὑπάρχουν τὰ κατάλληλα, τὴν ἐπὶ πιστώσει, δῆπος καὶ διὰ τὰ «Λίμπερτς», παραχώρωσιν. Θάνονται μάλιστα μέχρι τοῦ σημείου νὰ ὑποδείξωμεν τὴν ἀπόλυτον προτεραιότητα εἰς τὴν παροχὴν τῆς Κρατικῆς ἑγγυήσεως διὰ τὰ Μεσογειακά σκάφη, ἐφόσον θέθαια θὰ δεχθοῦν οἱ Ἀμερικανοί νὰ μᾶς τὰ παραχωρήσουν. "Ἄς ἀρχίσωμεν ἀμέσως τώρα παρὰ τῷ κ. Πόρτερ τὰ σχετικὰ διατήματα, ώστε τὸ ζήτημα τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον τῶν εἰσηγήσεων τοῦ Ἀμερικανοῦ παραπτηροῦ. Τοῦτο θὰ μᾶς διευκολύνῃ σημαντικά εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας.

Τὰ δύκυροθέλια τῶν παραπλισμένων ἀμερικανικῶν σκαφῶν θὰ χρειασθῇ κατά πρῶτον λόγον νὰ ἐπισκεφθοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ή τινὲς ἔξι αὐτῶν καὶ τοῦ Κράτους τὴν πλήρη συνεργασίαν νὰ ἐπιζητήσουν ἐκ παραστήλου. "Ἄν ύπάρχουν τὰ κατάλληλα σκάφη τότε πάντα θὰ ἐξαρθῇ ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν εὐμενή διάθεσιν. Περὶ αὐτῆς δὲν ἀμφιβάλλομεν. Καλός χειρισμός τῆς υποθέσεως μας προϋποτίθεται.

### Άκαριος τακτική

"Η ἀπεργία τῶν πληρωμάτων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, ἔστω καὶ ἄν υποτεθῇ ὅτι θασίζεται εἰς δικαιολογημένα αἰτήματα, δὲν νομίζομεν ὅτι ήτοι σήμερον ή ἐνδεδειγμένη τακτική, τὴν δόποιαν θὰ ἐπρεπε νὰ τηρήσῃ ή Διοίκησις τῶν ναυτεργατικῶν δρυγανώσεων.

"Η ναυτεργατική τάξις ἔχει πάντοτε τὴν συμπάθειαν τῶν στηλῶν αὐτῶν καὶ δὲν υπῆρξε δίκαιον αἰτημά της, τὸ δόποιον δὲν μᾶς εὑρε πάρα τὸ πλευρόν της.

"Άλλ' εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν διφείλομεν νὰ ὀμολογήσωμεν, ὅτι ἡ κήρυξις ἀπεργίας τῶν πληρωμάτων πλοίων, ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν ἐθνικῶν ἀναγκῶν, υπῆρξε μέτρον παραφορᾶς καὶ νευρικότητος διὰ μίαν Διοίκησιν, ή δόποια ἔχει κατορθώση νὰ κερδίσῃ τὴν ἐκτίμησιν τῆς ναυτιλιακῆς κοινῆς γνώμης διὰ τὴν σωφροσύνην της καὶ τὴν διαθεῖσαν ἐπίγνωσιν τῶν υποχρεώσεων της τόσους ἀπέναντι τῆς ναυτεργατικῆς οἰκογενείας δόσουν καὶ ἀπέναντι τοῦ Κράτους καὶ τοῦ Κοινωνικοῦ Συνόλου.

"Υποφέρουν, θέθαιας, οἰκονομικῶς ὥρισμένοι ναυτεργάται καὶ καλόν θὰ ἥτο νὰ βελτιωθῇ ή κατάστασί των. "Άλλα δὲν είνει μόνον αὐτοί, ποὺ εύρισκονται εἰς δύσκολον θέσιν. Οι περισσότεροι κάτοικοι τῆς πτωχῆς καὶ ταλαιπωρημένης Ἑλλάδος υποφέρουν, καὶ τὸ Κράτος —ό δργοδότης ἐπὶ τοῦ προκειμένου— ἀγωνίζεται νὰ συγκρατήσῃ τὸ νόμισμα ἀπὸ τὴν κατάρρευσιν καὶ τὸ κόστος τῆς ζωῆς εἰς υποφέρτα ἐπίπεδα. Πολλοὶ ἔχθροι καὶ εἰς τὸ Εσωτερικὸν καὶ εἰς τὸ Εξωτερικὸν προσπαθοῦν διὰ παντός μέσου νὰ παραλύσουν τὸν ιερὸν αὐτὸν ἀγῶνα τῆς Ἑλλάδος διὰ τὴν ἐπιθωμανικήν καὶ νὰ τὴν θυμίσουν εἰς τὸ οἰκονομικὸν χάρος καὶ τὴν ἀπαθλίωσιν, πρὸς ἐπιτυχίαν τῶν ἀνιέρων σκοπῶν των.

"Ισχυροί, ἀφ' ἑτέρου, φίλοι τῆς Ἑλλάδος δειπνήσουν ελλικρινεῖς διαθέσεις διὰ νὰ μᾶς βοηθήσουν εἰς τὴν κρίσιμον αὐτὴν στιγμήν, θέτοντες, δύμας, ως πρωταρχικὸν δρόν τῆς παροχῆς τῆς βοηθείας των τὸ σφιξίμον τῆς ζωῆς καὶ τὴν ἐντατικήν ἐργασίαν, πρᾶγμα, τὸ δόποιον καὶ αὐτοί, ἀλλως τε, οἱ ίδιοι ἐφαρμόζουν διὰ τοὺς ἔσωτούς των.

"Υπὸ τοιαύτας, λοιπόν, συνθήκας ή ἔξεγερσις τῆς Α ἢ τῆς Β

τάξεως, ή ἀπεργία, ή ἐξάρθρωσις τοῦ συγκοινωνιακοῦ ή οἰουδήποτε κλάδου τῆς ἐλληνικῆς δραστηριότητος, ἔστω καὶ κατὰ θάσιν, ἀν ἔχουν δικαιολογίαν τινά, εἰναι τὸ χειρότερον, ποὺ ἔχει νὰ κάμη ένας "Ελλην, ποὺ σκέπτεται σωφρόνως καὶ ἐνδιαφέρεται διὰ τὸ καλὸν τῆς πολυπαθοῦς πατρίδος.

Διερχόμεθα μίαν ἀπὸ τὰς κρισιμωτέρας στιγμάς τῆς μακραίων ιστορίας τῆς φυλῆς μας. "Υποφέρομεν καὶ στερούμεθα καὶ ἀγωνιῶμεν καὶ ἀνησυχοῦμεν. "Αντὶ νὰ ἔξεγειρώμεθα καὶ νὰ ἀγανάκτωμεν καὶ νὰ χαλαρώνωμεν τὴν ἔθνικην προσπάθειαν, τούνατον πρέπει νὰ ἐπιδεξαμενοὺς υπομονὴν καὶ ἐπιμονὴν καὶ ψυχραιμίαν, ἐντείνοντες, δὲ καθεῖται εἰς τὸν κύκλον του, τὰς δυνάμεις μας διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἀναληφθέντος ἀγῶνος, διὰ τοῦ δόποιου καὶ μόνον ὑπάρχει ἐλπίς νὰ ίδωμεν καλυτέρας ήλικέας. Καὶ εἰς τὸν ἀγῶνα αὐτὸν, δὲ ναυτεργατικός κόσμος, δὲ δόποιος τόσον ἔχει δοκιμασθῆ ἀπὸ τὰς τρικυμίας καὶ τὰς θυέλλας, πρέπει νὰ δείξῃ τὸ παραδειγματικό τῆς ψυχραιμίας καὶ τῆς ψυχικῆς ἀντοχῆς καὶ τῆς ἀκαταπονήσιος προσπαθείας. "Ετοι καὶ δι' αὐτὸν, δῆπος καὶ διὰ τὰς ἄλλας τάξεις τῶν ἐργαζομένων Ἑλλήνων, θὰ δημιουργηθοῦν συνθήκαι μᾶς νέας ζωῆς, τῆς δόποιας οἱ κάτοικοι τῆς γωνίας αὐτῆς τῆς Εύρωπης είναι τόσον ἀξιοί.

### Διά τὰς δεξαμενάς

Νὰ ἀρχίσουν ἀμέσως αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὸ δάνειον τῆς ἐπισκευῆς τῶν Μονίμων Δεξαμενῶν. "Ανειλημμένην ἔχουν τὴν υποχρέωσιν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ δὲν πιστεύουμεν δυσχέρειαι ν' ἀνακύψουν κατὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς υποχρεώσεως των αὐτῆς.

Διότι δύμας αἱ Δεξαμεναὶ μᾶς χρείαζονται καὶ διότι μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου ἀμβλύνονται πολλάκις καὶ αἱ συμβατικαὶ υποχρεώσεις, δύταν μάλιστα ἀφηρημένην ἔχουν τὴν διατύπωσιν, ἐπιθάλλεται η ταχεία διεκπεραίωσις τῶν σχετικῶν μὲ τοὺς ἐφοπλισταὶς συζητήσεων.

'Ο κ. Γεννηματᾶς, ἐν συνεννοήσει μὲ τὸν κ. Αθραάμ, ἀς ἐπιληφθοῦν τοῦ ζητήματος. Θὰ χρειασθοῦν ἵσως αἱ διαπραγματεύσεις νὰ ἐκταθοῦν μέχρι τῆς Νέας Υόρκης, ἵσως δὲ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν νὰ χρονίσουν. "Ἄς ἐπίσωμεν δύμας δὲ τὸ ταχύτερον θὰ ρυμισθοῦν δόλα τὰ σχετικὰ ζητήματα καὶ ἐπὶ τέλους αἱ Δεξαμεναὶ δ' ἀποδοθοῦν εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας.

### Η μεταβολή

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην: «Πολυάριθμα ήρχισαν εὐτυχῶς γά τα καταφθάνουν ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα τὰ πληρώματα. Μὲ τὰ κατ' εὐθείαν υπερωκεάνια καὶ μέσω Γαλλίας, ἔφθασαν τὸν Φεβρουάριον υπερεπτακόδιοι Ἑλλήνες ναυτικοί. "Ολοι σχεδόν ήσαν

## ALWAYS READY TO SERVE



To Greek Shipping in American waters, Todd yards offer speedy, economical service in every type of repair, maintenance and conversion work.

### TODD SHIPYARDS CORPORATION

I Broadway, NEW YORK 4, N.Y.

New York, Brooklyn, Hoboken, Charleston, S.C. New Orleans, Galveston, Los Angeles, Seattle, Barranquilla, London

άνεργοι άπό έτών πολλών. 'Απερίγραπτος είνε ή χαρά των, διότι έπιστρέφουν τέλος είς την έργασίαν των. Ναύτες καλοί, θεληματικοί, πειθαρχημένοι, αύτοι είνε ή ναυτιλομένη 'Ελλάς.

»Όταν διηλθούν είς τα «Λίμπερτς» — πολλοί διά πρώτην φοράν — καὶ εδον τὴν διαρρύθμισίν των, τὴν ἀνετον, τὴν πολιτισμένην, δια πληροφορήθησαν τὰ τῆς τροφοδοσίας καὶ γενικῶς ἐγνώρισαν τὰς συνθήκας τῆς ἔργασίας. Εμειναν κατάπληκτοι. Σύγκρισις καμία δὲν χωρεῖ, πράγματι, πρὸς τὰ παρήλικα προπολεμικά σκάφη. Οι ἔξ 'Ελλάδος ἐλθόντες ναυτεργάται μας ἀντελήθησαν ἀμέως τὴν αἰσθήτην ὑπὲρ αὐτῶν μεταβολὴν καὶ διείλουν νὰ τὸ διμολογήσωμεν, διτὶ τὸ ἔξετίμησαν. 'Εκφράζονται τώρα μὲ στοργὴν διὰ τὰ «Λίμπερτς», μὲ ἐνθουσιασμόν, μὲ πίστιν διὰ τὸ μέλλον».

### Τὰ δύο σκοτεινά σημεῖα

'Η σταθερότης τῆς ναυλαγορᾶς συνεχίζεται. 'Αμείωτον εἶναι τὸ ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν ἐκ τῶν λιμένων τῆς Βορ. 'Αμερικῆς διὰ νέαν χωρητικότητα. Ναῦλοι ἀποδοτικοί προσφέρονται, ἀρκετὰ δὲ σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ συνεχῆ ταξιδία (γαιανθράκες) μέχρι καὶ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους. Πρὸς τὸ παρόν κάθε διαθέσιμον εἰς τοὺς τούς 'Αμερικανικούς λιμένας πλοῖον ἀνευρίσκει ἀπακοχλησιν, εὐθὺς ὡς ἥθελε τοῦτο προσφερθῆ εἰς τὴν ἀγοράν.

Εἰς τὸν αἰθριον, δόμως, δρίζοντα τῆς ναυλαγορᾶς δύο σκοτεινά σημεῖα ἥρχισαν ἐμφανῶς διαγραφόμενα. Αὐτὰ πιθανῶς νὰ διατράξουν τῶν αἰσιοδόξων τὰς προθέλεψεις καὶ νὰ δημιουργήσουν δυσχερείας εἰς τὴν καλὴν τῶν ναύλων σταθερότητα. 'Η ἀπεργίσ καὶ πάλιν τῶν γαιανθρακωρύχων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ ἡ συνεχῆς ἐκ τῶν ἀγκυροβολίων τοῦ παροπλισμοῦ ἐξερχομένη νέα 'Αμερικανική χωρητικότης, εἶναι οἱ δύο παράγοντες τῆς ἀνησυχίας διὰ τὸ ἀμέως προσεγές μέλλον.

Καὶ διὰ μὲν τὴν ἀπεργίαν, αἱ ὑπάρχουσαι πληροφορίαι δὲν ἔχουν ἀκόμη προδιαγράψει καὶ τὴν ἔξειδιν. 'Ἐφόσον, δόμως, μετά τὴν ἀντίκασιν τῆς προσφυγῆς τοῦ Λιούντς ἀπὸ τὸ 'Ανωτάτον 'Ομοσπονδιακὸν Δικαστήριον, δὲν ἥθελον λιθῇ ἀ διαφορὰ τῶν γαιανθρακωρύχων καὶ τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν δρυχείων, τὴν ἀπεργίαν καὶ πάλιν θε ἀντιμετωπίσῃ μὲ τὰς καταστροφικὰς συνεπείας τῆς ἡ 'Αμερικανική καὶ ἡ Παγκόσμιος Οἰκονομία.

'Ανεξαρτήτως τῶν δραστικῶν κατὰ τῆς ἀπεργίας μέτρων, ποὺ πιθανὸν νὰ λάθῃ ἡ 'Αμερικανική Κυβέρνησις καὶ τὸ πλειοψηφούν εἰς τὸ Κογκρέσον Ρεπουμπλικανικὸν κόμμα, ζωσ κατ' Ιούλιον μῆνα νὰ ἐπανίδωμεν νεκρουμένην κάθε κίνησιν εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεων τῶν γαιανθράκων.

Οἱ ἀντίκτυπος μιᾶς ἀπεργίας θὰ εἶναι δραματικὸς διὰ τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν. Τὰ ὑπερεξακόσια σκάφη, ποὺ ἀπασχολοῦνται τῷρα εἰς τὴν μεταφοράν τῶν γαιανθράκων, θὰ παροπλισθοῦν ἢ προσφερόμενα εἰς ἄλλην ἀγοράν, ὑποτίμησιν σημαντικήν τῶν ναύλων θὰ προκαλέσουν.

Οοσ αὔροβη τὴν ἀθρώας ἐκ τῶν ἀγκυροβολίων ἐξερχομένην χωρητικότητα, αἱ ὑπάρχουσαι πληροφορίαι ἀναφέρουν, διτὶ μέχρι τοῦ θέρους πεντακόσια καὶ πλέον σκάφη θὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐνέργεια 'Αμερικανικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ναῦλοι οι σκανδαλίζουν τούς 'Αμερικανικούς ἐφοπλιστάς. 'Επωφελοῦνται τῶν εύνοϊκῶν δρῶν ναύλωσεως τῶν κρατικῶν σκαφῶν, καὶ ἀφοῦ περιθώρια ικανά καταλείπουν οἱ κρατοῦντες ναῦλοι, σπεύδουν νῦν καρπωθοῦν αὐτῶν.

Παράγων ὑποτιμητικὸς διὰ τὴν ναυλαγορὰν θὰ εἶναι τὰ οὕτω εἰσερχόμενα σκάφη. 'Υπὸ τὴν πίεσιν νέας προσφερομένης χωρητικότητος, οἱ ναῦλοι θὰ ἐπανέλθουν εἰς κατώτερα τοῦ ναυλολογίου τῆς εΝαυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς ἐπίπεδα, γύρω τῶν 9 δολλ. διὰ τὸ Εύρωπαϊκὸν Κόντινεντ προσθέπεται κατὰ τὸ φινόπωρον, ἀσφαλῶς, νὰ κινοῦνται.

Ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς δύο, ἀκαθορίστους εἰσέτι, ὑποτιμητικὸς πάντως παράγοντας διὰ τὴν ναυλαγορὰν, ἔξαρταν καὶ τοῦ ἔγχειριματος τῶν 'Ελληνικῶν «Λίμπερτς» ἡ καλὴ ἀπόδοσις. Ναῦλους καλούς διὰ τὸ πρῶτον ἔτος χρειάζονται τὰ σκάφη μας αὐτά, ίνα ἀποσθέσουν τὴν ὑψηλήν τῶν ἀξίαν καὶ ἐπαρκέσουν εἰς τὰς τόσας

διὰ τὸ πρῶτον ἔτος ὑποχρεώσεις των.

Ἐφόσον ἡ ναυλαγορά συνεχίσῃ τὴν σημειωνήν της σταθερότητα καὶ ἡ ἀπεργία — αὐτὴ κυρίως — ἀποφευχθῆ, μετ' ἐμπιστοσύνης δικαιολογεῖται ν' ἀποθέλειμεν εἰς τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας διὰ τὸ 1948, ἔτος καὶ ἀν οἱ ναῦλοι σημειώσουν ὑποτίμησιν τινα, ἀν, δηλαδή, ἐπανέλθουν εἰς τὰ κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1946 ἐπίπεδος.

### Τὰ δύο σκοτεινά σημεῖα

«Η τελευταία κρίσις τοῦ γαιανθράκου εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ αἱ τεράστιαι συνέπειαι τῆς ἐπὶ τῆς ἐν γένει θρετανικῆς οἰκονομίας, ἔξεταζόμεναι ἀπὸ ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, δύογοῦν εἰς σκέψεις καὶ συμπεράσματα ἔξαιρετικὰ σημασίας. 'Ασχέτω τοῦ ἀν κατορθώθη νὰ ὑπερβληθῇ ἡ κρίσις αὐτῇ, ἀποδεικνύει πάντως, διτὶ καὶ αἱ τελευταίαι ἐλπίδες περὶ ἐπανόδου τῆς ἀγγλικῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς εἰς τὰ προπολεμικά ἐπίπεδα ἐξελίπονται πλέον. Σημαίνει τοῦτο, διτὶ τὰ φορτηγά πλοῖα τῆς κατηγορίας τῶν «τράμπ», ἀτινα θά καταπλέουν ἔμφορτα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου, θά ἀναχωροῦν ἐκεῖθεν κενά, γεγονός που θὰ ἔχῃ σοθαρόν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἔργασίας τῶν πλοίων εἰς τὸν τομέα αὐτὸν, ἀπὸ τὸν δόπον προπολεμικῶν καὶ τὰ ἐλληνικὰ «τράμπ» σημαντικήν εύρισκον ἀπασχόλησιν. 'Άλλα καὶ γενικῶτερον, αἱ δυσχέρειαι ἔξευρέσεως ἀγγλικῶν γαιανθράκων διὰ «μπῶνκερ» καὶ αἱ μοιραίως ὑψηλαὶ τιμαὶ τῶν δὲν ἡμποροῦν, εἰμὴ νὰ ἐπιδράσουν δυσμενῶς ἐπὶ τῆς ἔργασίας τῶν πλοίων, ἀτινα καταναλίσκουν διὰ τὴν πρώσων τῶν γαιανθράκων. 'Η στροφὴ ἐπομένων πρὸς τὸ πετρέλαιον, ἡ ὁποία κατέστη ἡδη πλέον ἡ ἐκδήλωση, δὲν ἡμπορεῖ παρὰ νὰ ἐνταθῇ.

«Ἄφ' ἔτερου καὶ αἱ ἄλλαι γαιανθρακοπαραγωγοὶ χώραι τῆς Εὐρώπης, ή Γερμανία, ή Πολωνία κλπ. ἐμφανίζουν ἔξαιρετικὰ μειωμένην τὴν παραγωγὴν τῶν. Συνεπῶς καὶ ἡ Εὐρώπη δὲν δύναται ν' ἀπασχολήσῃ χωρητικότητα εἰς ἀδιόλογον κλίμακα διὰ μεταφορᾶς φορτών γαιανθράκων πρὸς τὸ ἔξωτερικόν.

Εἰς ἀντιστάθμισμα τῆς μεταπολεμικῆς αὐτῆς μεταβολῆς, νέα προέκυψε κατάστασις μεταφορᾶς ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς μεγάλα ποσότητας πρὸς τὴν Εὐρώπην, τῆς δόπιας ἡ κατανάλωσης προσπαθεῖ νὰ καλύψῃ τὰ ἐλλείμματά της ἀπὸ τὴν πέραν τοῦ 'Ατλαντικοῦ γαιανθρακοπαραγωγήν. 'Απὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἀπασχολήσεως χωρητικότητος, τὸ νέον αὐτὸν μεταφορικὸν ρεῦμα δύναται νὰ θεωρηθῇ εύνοϊκὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ίδιως διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν «τράμπ», λόγω τῶν μεγάλων ἀποστάσεων τῶν εἰρημένων μεταφορῶν (πλέον τῶν 3000 μιλλίων) καὶ τοῦ μεγάλου μεγέθους τῶν ἀπασχολουμένων σκαφῶν. 'Υπὲρ πεντακόσια φορτηγά τοῦ τύπου «Λίμπερτ» συνεχῶς ἀπασχολοῦνται διὰ τὸ τροφοδοτήσουν τὴν Εὐρώπην μὲ ἀμερικανικὸν γαιανθράκα, ἐνῶ προπολεμικῶν αἱ μεταφοραὶ αὖταις ἀστήνασιν. 'Ἐάν η ληφθῇ ἀκόμη υπὸ δύψιν καὶ τὸ γεγονός, διτὶ οἱ ναῦλοι διὰ τὰς μεταφορᾶς αὐτὰς πληρώνονται εἰς δολλάρια, δύναται κανεὶς νὰ συμπεράνῃ διτὶ, ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, ἡ δημιουργηθεῖσα νέα κατάστασις ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν γαιανθράκων εἰς τὴν Εὐρώπην, εὐνοεῖ σοθαρώτατα δρισμένας κατηγορίας πλοίων καὶ εἰδικότερα τὰ μεγάλης χωρητικότητος «τράμπ», οἰσα εἰνε τὰ «Λίμπερτ».

### Τὰ δύο σκοτεινά σημεῖα

«Ἐλάσθομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ διοικητοῦ τῆς 'Αγροτικῆς Τραπέζης κ. Κ. Βερροιοπούλου, ἀναφερομένην εἰς τὸ περιεχόμενον ἄρθρου τοῦ συνεργάτου μας κ. Κ. Κόμητη ὑπὸ τὸν τίτλον 'Αλιευτική Πίστις», δημοσιευθέντος εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»:

Κύριε Διευθυντά,

«Ἀπαντῶντες εἰς τὸ σχετικὸν δημοσίευμα τοῦ κ. Κόμητη, καταγραφούμενος εἰς τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Φεβρουαρίου ἐσ., ὥπερ τὸν τίτλον: «Η ἀλιευτική πίστις» καὶ ἀναφερόμενος εἰς τὸ θίγον τὴν δρᾶστιν τῆς ἡμετέρας Τραπέζης σημείον, χρονεῖν τὴν τιμὴν νὰ παραποτήσουμεν τὸ ἔξης:

«Ο ἀριθμογράφος σας, ἀσχολούμενος μὲ τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα, θὰ δ-

## MOORE DRY DOCK COMPANY

BALFOUR BLDG. CALIFORNIA STREET, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA U. S. A.

Cable address: MOORSHIP, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA, U.S.A.

SHIPBUILDERS - SHIP REPAIRERS - ENGINEERS  
ESTABLISHED OVER 40 YEARS

A MODERN PLANT - LARGE DRY DOCKS - UP-TO-DATE FACILITIES  
SKILLED ENGINEERS AND MECHANICS  
FOR EVERY KIND OF SHIP REPAIRS

φειλε να παρακολουθή και να γνωρίζη τὴν δράσιν τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης εἰς τὴν ἀσκησιν τῆς ἀλευτικῆς πίστεως καὶ γὰρ μὴ ἀναγράψῃ, διὸ η παῖς τῇ ἡμετέρᾳ Τραπέζῃ ὑπηρεσία ὑφίσταται τύποις καὶ διὸ οὐδὲμιν οὐδιστικὴν παρέχει βοήθειαν εἰς τὸν ἄλιεν τῆς χώρας.

Διότι είνε γνωστόν, ότι, ή ήμετέρα Τράπεζα αποδίδουσα όλως ίδιατέραν σημασίαν εἰς τὴν ἀνάπτυξην καὶ ἀνασυγχρότησιν τοῦ πλουτοπαραγωγικοῦ κλάδου τῆς ἡλιείας, ἐπελήφθη εἰνδῆς μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν καὶ παραλήφθως πρὸς τοὺς ἄλλους τομεῖς τῆς δράσεώς της εἰς τὴν συγκέντωσιν στοιχείων, μελέτην καὶ δογμάνωσιν τοῦ προτρόπιαματός της, εἰς τὴν ἀσκησῶν τῆς ἀλιευτικῆς πάτεως, ἐφαρμούζουσα ἐν προειμένῳ τὴν παρὰ τοῦ Κράτους ἀσκουμένην ἀλιευτικὴν πολιτικήν.

Ούτοις έντος τῶν πλαισίων τῶν σημερινῶν οἰκουμενικῶν δεδομένων καὶ έντος τῶν ὄφιων τῶν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς τεθεισῶν ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος πιστώσεων, ἔνισχυσε καὶ ἐνισχύει τοὺς ἐπαγγελματίας ἀλεῖς καὶ τοὺς «Ἀλευτικούς Συνεταιρισμούς», οἵτινες προσφεύγοντι εἰς τὴν οἰκουμενὴν ἔνισχυσαν τῆς Τραπέζης καὶ μάλιστα διὰ τοὺς σκοπούς τοὺς όποιούντων ἐνδεικτικῶς ἀναφέρει ὁ ἀλθοργάφος σας (ναυπηγησαν καὶ ἔξοπλισμόν σαφῶν, ἀγοράφεν πετρολογικήν τῶν κλπ.), ἐφ' ὅσῳ βεβαίως συγκεντιώνοντι τὰς ἀπαρατήτους προϋποθέσεις

Σαφέστερον δέγμα τῆς οὐσιαστικῆς δράσεως τῆς Τραπέζης είς τὸν τομέα τοῦτον είναι αἱ κατώτι ἐνδεικτικῶς ἀναφερόμεναι διατεθεῖσαι πι-  
στώσεις α) Δρχ. 2.000 ἑκατομ. περίπου διὰ τὴν υπόθεσιν μα δά-  
νεια κατὰ τὸ τρέζον τετράμηνον, πρὸς ἐπαγγελματίας ἀλείας, συνετα-  
ριομένους καὶ μεμονωμένους, διὰ τὴν κάλυψην τῶν πλέον ἐπειγονῶν ἀ-  
ναγκῶν των τῆς ἀλειτικῆς περιόδου, β) Δρχ. 3.000 ἑκατομ. περίπου διὰ  
μεσοπότιμον διάνεια διὰ τὴν παρ' αὐτῶν ἐποιεντήν τῶν σκαφῶν  
των καὶ μηχανημάτων, τὴν συμπλήρωσιν ἀξίας διὰ τὴν ἀγορὰν ἢ γνω-  
πιγησιν σκαφῶν καὶ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἀλειτικοῦ ἔξο-  
πλισμοῦ τούτου. Εἰς τὸ ποδὸν τοῦτο δὲν περιλαμβάνονταν τὰ ἐγκριθέντα καὶ  
χορηγηθέντα μεσοπότιμεσσα δάνεια 1) Δρχ. 98 ἑκατομμαρίων εἰς τὸ Νο-  
μικὸν πρόσωπον τοῦ ἀλειτικοῦ Σ) σμοῦ μηχανοκατήν (Γρῦ-Γρῦ) ἀλείας  
Καβάλλας διὰ τὴν ἀπότητην 4 συγκροτημάτων Γρῦ-Γρῦ, 2) Δρχ. 100  
ἑκατομμυρίων εἰς τὸ Νομικὸν πρόσωπον τοῦ ἀλειτικοῦ Σ) σμοῦ Κάστρου  
Λήμνου εῇ Ἀναγέννησεῖ διὰ τὴν ἀπότητην ἐνός πλήρους καὶ καινο-  
γοῦς συγκροτήματος Γρῦ-Γρῦ, 3) Δρχ. 70 ἑκατομμαρίων εἰς τὸν ἀλει-  
τικὸν Σ) σμὸν Σκάλας (Καλλονῆς Μυτιλήνης) διὰ τὴν ἀπότητην ἐνός  
πλήρους καὶ καινοτροποῦς συγκροτήματος Γρῦ-Γρῦ κλπ.

Έπειτα δύο της οίκονομικής ένισχυσεώς τῶν ἐπαγγελματιῶν ἀλίεων καὶ ἀλιευτικῶν Σ) σμῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἡ ἡμέτερα Τράπεζα χορηματοδοτεῖ καὶ τοὺς ἀλιευτικοὺς Σ) σμῶν εἰς τοὺς ὄποιον, δυνάμει τοῦ νόμου 1168) 1944 παρεχωρῷθη ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου ἡ ἐκμετάλλευσις ἰχθυοτροφείον, λιμνῶν καὶ κλειστῶν ἐν γένει ἰχθυοτροφίῳ ιδίατων, ἔξασταλίσσασα εἰς ἀπαντας τούτους, κατὰ τὴν λήξιν ἀλιευτικὴν περιόδου, διὰ τῆς οίκονομικῆς ένισχυσέως της, τὴν πλήρη παρ' αὐτῶν ἀντιμετώπιον τῶν δαπανῶν καλλιεργείας καὶ ἐκμετάλλευσεως τῶν ἔνοικια σθέντων, ἴνθιστροφείων κλπ.

Προσέστη εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἀλευτικὸς Σ) σμοὺς διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς ἑνοιάσεως τοιούτων ἐκμεταλλεύσεων παρέχει τὴν ἔγγυήσιν της ποδὸς τῷ Ἑλληνικῷ Δημόσιῳ.

Εις τὴν ἰδρυσιν καὶ συγκρότησι τοιούτων ἀλευτικῶν Σ)σμῶν, οἵτινες ἀποτελοῦνται ἀπὸ ἀλείς καὶ ἀλιεργάτας, ἐπωφοτοστάτησεν ἡ Ἀγροτικὴ Τοπέλαια διὰ τῶν Ν)τ)τῶν της καὶ τῶν Ἐποπτικῶν της δογμάνων.

Τιμωτέα διὰ τὸν ΥΠΟΤὸν τῆς καὶ τῶν Ἑποτίτων τῆς οργάνων  
“Ηδη καὶ διὰ τὴν ἀρχαιότερην ἀλευτικὴν περιόδον, ἤρχισε παρέχοντα  
ἐν γένου τὴν οἰκονομικὴν τῆς ἐνίσχυσιν, ἐγκριθέντος τοῦ ποσοῦ τῶν 500  
ἔκαπον. δραχμῶν εἰς τὸν Σ) σμὸν Ἐργατῶν Ἰχθυοτροφείων Μεσολογγίου  
—Αἴτωλοι.

Τέλος ή δραστικής της ήμετέρας Τραπέζης έκτείνεται και εις τὸν συναφὴ πόδον την ἀλείαν κλάδον τῆς σπογγαλείας, διτὶς μάλιστα ἔχει Ιδιαίτεραν σημασίαν ἀπὸ ἀπόψεως εἰσφορῆς ξένου συναλλάγματος εἰς τὴν Χώραν καὶ παροχῆς ἐργασίας εἰς μεγάλον ἀριθμὸν ἐργαζομένων εἰς τὰς σπογγαλειτικὰς ἐκμεταλλεύσεις, διαθέτοντα ἀναλόγους καὶ πρὸς τὸν εποικοτοῦντον πιστώσεις, ἐπειδὴ 3.000 ἑκατομ., ἐξ οὗ δοχ. 1.000 ἑκατομ., διὺς τὸν ἔνιατον πιστώσεις, τὴν σπογγαλείαν τῆς Λιμενεργασίου.

Μετὰ τοῦτος  
Ο Διοικητής  
ΒΕΡΡΟΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΗΜ. «Ν. Χρον.»: Τὸ περὶ οὐδὲ λόγιος ἀρθρον μας, δὲν ἔγραφη μὲ τὴν πρόθεσιν νὰ θίξῃ ὁ ἀρθρογράφος τὴν δρᾶσιν τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης εἰς τὴν ἀσκήσαι τῆς ἀλιευτικῆς πίστεως. Ο κ. Κώστας Κόμπης, ἀσχολούμενος μὲ τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα καὶ ἔχων ὑπ’ ὅψιν του τὰ ἀπαιτούμενα στοιχεῖα, ἀναφέρει εἰς τὴν διατριβὴν του, τὶ γίνεται εἰς τάς ξένας χώρας, συγκεκριμένων δὲ εἰς τὰ μικρὰ κράτη τῆς Βορείου Θαλάσσης, Νορβηγίαν, Ολλανδίαν, Βέλγιον, Δανίαν καὶ τὶ γίνεται εἰς τὴν Ἑλλάδα. Εἰς τὸν παραληγαμὸν ποὺ κάμει, τονίζει ὅτι ή εἰς τὸν τομέα τῶν ναυπηγήσεων συμβολὴ τῆς παρ’ ήμιν ἀλιευτικῆς πίστεως είνε... ἀσήμαντος καὶ τύποις οὐφίσταται!

“Ιδού καὶ ξένας συγκριτικός πίναξ, τῶν παραχωρηθεισῶν πιστώσεων διά τὴν ἀλιείαν εἰς τὰς ὡς ἄνω χώρας, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος:

Νορβηγία	.....	.....	δ	3.000.000
Όλλανδια	.....	.....	δ	1.200.000
Βέλγιον	.....	.....	δ	900.000
Δανία	.....	.....	δ	900.000
Έλλας	.....	περίπου	δ	100.000

τὴν ἀλιείαν λιμνῶν, λιμνοθαλασσῶν καὶ ἰχθυοτροφείων δὲν ἔχουν σχέσιν μὲ τὸ ὑπό συζήτησιν θέμα. Ἐφ' ὅσον ή 'Αγρ. Τράπεζα ἐπιθυμεῖ νὰ ἐνημερωθῶν οἱ ἀναγνῶσται μας ἐπὶ τῶν δανείων ποὺ παρέχει εἰς τὴν ἀλιευτικὴν μας θιομηχανίαν, θὰ ήτο σκόπιμον νὰ μας πληροφορήσει α). Ποιᾶι εἶναι αἱ απαραίτητοι προϋποθέσεις τας ὁποίας οἱ ἐνδιαφερόμενοι πρέπει νὰ συγκεντρώνουν διὰ γά τοις παραχωρηθῆ δάνειον, β) πόσον χρονικά διάστημα ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἐπιτευξιν τοῦ δανείου, γ) μὲ ποιὸν τόκον καὶ δ) ποιᾶ εἶνε τὰ διὰ τῶν δανείων τῆς Τραπέζης ναυπηγηθέντα πλοῖα.

**Αἱ ναυπηγήσεις μικρῶν πλοίων**

Εις ἀπάντησιν τῆς ἀρθρογραφίας τοῦ συνεργάτου μας κ. Κ. Κόμπη ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν ἐν Ἑλλάδι ναυπηγήσεων μικρῶν πλοίων, ἐλάθομεν καὶ τὴν κατωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ ναυπηγοῦ κ. Πάνου Πρωτοπαπᾶ:

**Κύριε Διευθυντά,**

Είς προηγμένα τεύχη τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας ἔδημοπεινθησαν μελέται ἀφορῶσαι τὰς ναυπηγήσεις μικρῶν πλοίων ἐν Ἑλλάδι. Αἱ σχετικαὶ παρατηρήσεις τοῦ κ. Κόμπη μὲ συνεπίγεναν ίδιαιτέρως, διότι εἰρίσκουσαν καὶ ἐγὼ εἰς μίαν περίπτωσιν περίποτον ἀνάλογον μὲ ἔκεινα, τὰ δοῦλα ἐξίστημα εἰς τὰς προαναφερόμενα μελέτας. Εἷμα ναυπηγὸς καὶ κατεσκεύασα ἓνα συγχρονισμένον πλοῖον 120 τόννων περίποτον, βάσει τῆς νέας ναυπηγῆς τέχνης, τὴν δούλαν ἐδιδάχθην εἰς ξένην ναυτικὴν χώραν. Τὸ ναυπηγῆθεν πλοῖον τὸ πρώτωριζον ὡς πόρτυνον μελλοντῶν ναυπηγήσεον, αἱ δὲ παρατηρήσεις τοῦ κ. Κ. Κόμπη ἔχονται νὰ ἐπικρίθουν αὐτὰ τὰ δοῦλα εἰς τὴν πρᾶξιν ἐδοκίμασα. Δηλαδὴ, τὸ πλοῖον στοιχίζει περισσότερον ναυπηγούμενον ἐν Ἑλλάδι, παρὰ εἰς οἰανδήποτε ἄλλην Μεσογειακὴν χώραν. Τοῦτο δὲν προέρχεται ἀπὸ ἔλλειπυν ἢ ὑπερβολικὸν κόστους τῆς ξένειας ἢ ἄλλον τυνός ὑλικοῦ, ἀλλ᾽ ἀπὸ τὴν παντελῆ σχεδὸν ἔλλειπτην συγχρόνων μηχανικῶν μέσουν, καὶ ἀπὸ τὰ ὑψηλὰ ἡμερομίσθια τῶν ναυπηγοῦξιν υγρῶν, τῶν δούλων ἀφ' ἐνός μὲν ἢ ἀπόδοσις, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν προπολεμικὴν τοιαύτην, εὐρίσκεται εἰς λίαν καυηλὸν ἐπάπεδον, ἐνῷ ἦφ' ἐτέρουν ἐξέπλετε καὶ ἡ διάθεσις ἀφοριστώσεως εἰς τὴν Ἕγασιαν τον, ὃν γάρ φη τῶν γνωστῶν κακῶν μεταπολεμικῶν συνθήκων. Έξ τῶν ἀνωτέρων εὐάλωτος διναταὶ τις νὰ κρινῇ, διτὶ εἰς τὴν πλευράν ταῦτην δφεύεται ἀποκλειστικῶς τὸ μεγάλο κοστος τῶν ἔλληνικῶν ναυπηγήσεον.

Κατόπιν τούτων θεωρώ, ότι δεν είναι εύκολος να κατασκευή πολίον ἐν Ελλάδι, καὶ κατὰ συνέπειαν νομίζω, ότι πρέπει νά ἔγκαταλειψο καὶ ἔγώ εἰναι προσπάθεια ταῦτην ὡς ἀσύμφορον, διότι δὲν ἐπιθέτεται εἰς τὴν γαντικήν μας Ἐλλάδα μικρὸν ἔδινα πολία νά στοιχίζουν σχεδόν τὸ πελάσιον ἀπό ἄλλας μή γαντικάς χώρας!

"Ενα ζωντανό παράδειγμα έχω ν' αναφέρω: Μία έπαρσεία έπαθμονδσα  
άποκενώση τάς καταστραφείσας φορτηγίδας της έξητησε ναυπηγούν-  
ουνγούν της περιφερείας της, πλήν όμως ήλιλαν άμεσων γνώμην, διότι  
ηγιήθησαν ήμεροισθια έξωφερνιά. Είνε εινόντων βέβαια, ότι οι καλοί  
γράμται πρέπει ν' άμειβονται, και πρώτος έγιν θέτω από τις δύον την αι-  
ωνή ήμην ναυπηγήσεων. Άλλα δὲν πρέπει νά αιριστάμεθα της πραγμα-  
τικότητος συγχρίνοντες τά ήμεροισθια τῶν γειτονιζῶν μας χωρῶν μὲ τὰ  
δικά μας διότι δ' Ιταλός ναυπηγούνγονδς έργαζόμενος σημειον μὲ μι-  
σθέτερον ήμεροισθιον ἀπό τὸ θέατρον "Ελλήνων, απόδιδει σημειωτέας έρ-  
γασιαν, τοῦτο δὲ είνε γνωστὸν εἰς τοὺς ναυτικούς μας κύριον ἀπό τὰς  
προσφοράς μικρῶν πλοίων εἰς Ιταλίας εἰς λίαν συμφεούσας τιάς.

Οὐ ήτο εὐγένης ἔργον, ἐάν ἐγένοτο μαρώ τις προσπάθεια ἀναπυγροφοτή-  
τεως καὶ ἀνάδιογανόσεως τῆς νωπηγῆς βιοτεχνίας, ἐν Ἐλλάδι, οὐ  
ποιεῖ θάνατον ἐργασίαν εἰς ἑκατοντάδας νωπηγοῦλουργῶν καὶ θά-  
νατετέλει εἰς τὴν ἄθροιν νωπηγησὸν ξύλινον πλοίον, συγχρονισμένων,  
ῶν ὅποιον ή κύρια μας ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην. Εἶνε πράγματι ἀποκα-  
ριτικῶν εἰς τὴν περιθεοχόμενην ἀπὸ τὴν θάλασσαν Ἐλλάδα, νὰ στο-  
ίζουν ἡ γνωστήσεις καὶ ἡ ἐπισκεψαὶ τῶν πλοίων τόσον ἀριστά, μὲ ἀ-  
τηρίστοντος δικαιολογίας. Εἶνε γνωστὸν εἰς πάντας, διτις διερχόμενθε μίαν  
εριδοῖν νωπηγικὸν δργασμοῦ εἰς ὅλας τὰς ἄλλις νωπικάς χώρας, διτις  
ἐπὶ τὴν αὐτὴν ἐνεργητικότητα θάντερε νὰ πραγματοποιήται καὶ ἐνταῦ-  
τα, ἀντὶ νὰ βλέπομεν τὸ θλιβερὸν θέμα τῶν ἔργωντων μας νὰ προσπα-  
θοῦμεν πλούτον θεσιά νὰ μεταναστεύσουν ἀπὸ τὴν Πατρίδα των Ἑλλείψει ἐρ-  
γασίας....

"Αθήνα, την 6.3.1947.

ΜΕΤΑ ΤΙΜΗΣ  
ΠΑΝΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ  
Ναυτιγάδες

*Bus. Telephone*

*Home Telephone*

**ANDROS SHIP SUPPLY Co.**

**ENGINE & DECK SUPPLIES  
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS**

95 BROAD STREET  
ROOM 202

NEW YORK N.Y.

# Η ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τοῦ κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Ἐξ ἀνεποίημα πληροφοριῶν τοῦ Τύπου ἐπληροφορθίημεν, διὰ τὸ τῆς Κυνεργήσεως ἔτενθι τὸ ζῆτημα τῆς διατρηγήσεως τοῦ ὑπονομείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ή τῆς ὑπαγωγῆς του εἰς ἔτερον ὑπονομεῖον, ὑπὸ τύπου Γενικῆς Διευθύνσεως. Φάνεται, μάλιστα, ὅτι ἡ εἰδικῶς διὰ τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀρμόνιου τῶν ὑπονομείων συντασθεῖσα ἐπιτοπὴ ἀπέφανη ἡδη ὑπὲρ τῆς ὑπαγωγῆς του εἰς τὸ ὑπονομεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Ἄγνοονέμεν τούς λόγους, διὰ τοὺς ὅποιοι ἔτεντί τὸ ζῆται τοῦτο. Ἐάν  
οἱ λόγοι ὅντοι ἔχουν σχέσιν μὲ τὸν περιορισμὸν τῶν κρατικῶν ἔξόδων,  
τῶν ἀπατούμενῶν διὰ τὴν συντήρησιν πολιναριθμού, ὑπουργείον, τότε θὰ  
είμεσθα περιεργοὶ γὰρ μάθωμεν, εἴκας ἡ ληφθεῖσα ἀπόφασις περιλαμβάνῃ καὶ  
λεπτομερεῖς εἰς ἀριθμούς τῶν δαπανῶν, αἱ δόπια θὰ περικοποῦν διὰ τῆς  
καταργήσεως τοῦ περὶ οὐ πρόσεκτα ὑπουργείου. Ἐν τοιάντῃ περιπόσει,  
ἐν τῇ σχετικῇ ἀπόφασι τὰ ἀναφέρονται αἱ ὑπηρεσίαι καὶ αἱ  
Θέσεις ποὺ καταργοῦνται, τὸ αὐτολογιζόν τῆς τοιάτης καταργήσεως καὶ  
ἡ νέα δργάνωσις τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας. Διότι, εἴκαν δὲν καθορι-  
σθοῦν τὰ στοχεῖα ταῦτα, ἡς μᾶς ἐπιτραπῇ γά τεωρήσιτεν ὡς ἀτελῆ, ἀδ-  
οιστον καὶ προσγειων τὴν τυχόν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν.

Ἐάν τις πάλιν ἀλλοι λόγοι, ιστορικοί, είναι οἱ ἐπιβάλλοντες τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀρμοῦ τοῖς ὑπουργοῖσιν, τότε δὲν ἔχομεν νὰ εἰπωμεν τίποτε, ἐφ' ὃσον ἀγνοοῦμεν τὰς ἐπὶ τοῦ ποικιλέντος κιθεοντικὰς ἀπόνεις.

Νομίζουμεν, δικαίως, ὅτι, ἀσχέτως τῶν ἀντοτέρῳ λόγων, χρησίμου ἵστος θὰ ἦτο γὰρ ἔξετασμεν τὸ ἔγκτην καὶ ἀπὸ ταῦτα καθαρῷ πλευρᾷ, διὰ νούς τούτους οὐδὲν ή τυχόν κατόργησε τοὺς ἄντοντες ἥντις ἡ διάτονος τοῦ εἶγαν ὠλέαντος διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

‘Η ιστορία τῶν μορφῶν ἃς ἔλαβε κατὰ καιρὸν ἡ Διοίκησις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας είναι γνωστή. Μέχρι τοῦ 1919 η διοίκησης ήσκετο υπὸ διευθύνσεως τοῦ ἑτονγείου Ναυτικῶν καὶ μὲ στελέχη ἀποτελούμενα κατὰ τὸ μέγιστον μέρος ἀπὸ οἰκονομικῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ. Οἱ προσωπικὸν ἵπτο ὀλιγάρχιμον, ἀπασχολούμενον, κυρίως, εἰς τὰ Διανεματά.

Κατά τό 1919 ίδρυθη τό Αιγαίνικόν Σώμα ἐκ στελεχῶν, προερχομένων σχεδόν ἐν τῷ συνώλῳ ἐξ οἰκονομικῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ναυτικοῦ. Τό Σώμα τούτο ἀνέλαβεν ἀποκλειστικῶς τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας ὑπὸ μορφήν Διευθύνσεως ἵταγμένης κατ' ἀρχάς εἰς τό ὑπουργεῖον Ναυτικῶν καὶ, μετά τίνας προσωρινάς ἵταγμάτων εἰς ἄλλα ὑπουργεῖα, ἐπανεὶ θύσιός τελικῶς εἰς τό ἀρχικὸν ὑπουργεῖον. Κατά τὴν ἀνάληψην ὑπὸ τοῦ μακαρίτου Μεταξᾶ τῆς δικτατορικῆς διακυβερνήσεως τῆς χώρας, τόν Αὔγουστον τοῦ 1936, ἡ Διευθύνσις Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προήχθη εἰς ὑπουργεῖον καὶ κατόπιν ἐγένετο ἀντοτελές ὑπουργεῖον.

“Ας ἐπαιχειρίσωμεν νά ἔξησθομεν κατά πόσον αἱ μεταβολαὶ αὐταὶ η-  
σαν ἡ ὄρι ἀναγκαῖαι καὶ ὁφέλιμοι ἡ ἐπιβλαεῖς διὰ τὴν Ναυπίλιαν, ἀφοῦ  
ὅμως ἀγνοήσωμεν τὰ κατὰ καυρὸν γραφέντα ἡ λεζέντα περὶ τοῦ ὅν,  
δηλαδή, αὗται ἐγένοντο πρὸς ἔξιντηρέτησιν τῶν προσωπιῶν συμφερόν-  
των τῶν ἀποτελεσάντων τὸ Λιμενικὸν Σῶμα στελεχῶν, τὰ δύοια ἀπέκτη-  
σαν οὕτη τὴν πολυπόθητον ἀνέξαρτησίαν τοιν ἀπὸ τῶν κλάδων τῶν μαζί-  
μων ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ναυπίλιου πλ. πλ. Ἀτῆς ἔξετάσωμεν τὸ ζήτημα  
ἐντελῶς ἀντικειμενικῶς: Τὸ δὲ η διοίκησις τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυ-  
πίλιας ἀπεφασίσθη νά ἀσκηθῇ ὑπὸ ἑνὸς κλάδου δημιούσιων λειτουργῶν,  
ἀποκλειστικῶς ἀσχολούμενων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην, δὲν νομίζω, διπ  
ητὸ παφάλιογον καὶ πρωτοφανές, δεδομένου ὅτι καὶ εἰς ὅλους τοὺς ἄλλους  
κλάδους τῆς Κρατικῆς ἔξουσίας είχον δημιουργηθῆ εἰδικά σώματα ἕπα-  
λῆιον, ἀποκλειστικῶς ἀσχολούμενον μὲ τὴν διοίκησιν ὧδισμένον τομέ-  
ως τῆς Ἑλληνικῆς δραστηριότητος. Τὸ κατὰ πόσον τὰ πρόσωπα τὰ δύο  
ποια ἀπετελεσθαν τὸ Λιμενικὸν Σῶμα ἦσαν κατάλληλα η οὐ, θύ μᾶς ἀπα-  
σχούσιν κατατέωμεν.

Αφ' ετέρου τὸ δύναται ἡ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας ἀπό ἀπλῆ Διεύθυνσις ὑποχρέων προήγθη εἰς ὑφεναρμογείων καὶ ὑπουργείων, εἰναὶ ξήτημα, ἐπὶ τοῦ ὅπερι εἴ γενδικά δινάστονται. Υπάρχουν, αὖτις, οἱ θεοφούντες ἀσκο-

πον πολυτέλειαν τὴν μεταβολὴν αὐτῆν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν διὰ ή Ναυτίλια μας, ὡς ἀποτελουμένη κατὰ τὸν μέγιστον ὅγκον τῆς ἀπὸ φροτηγά ἀπόδοσια ἐργαζόμενα εἰς τὸ ἔξωτερικόν, δὲν είχεν ἀνάγκην ἐντατικῆς κραυγῆς παρακολούθησεως, τὰ δὲ τυχόν δημιουργούμενα ἐκάστοτε ζητήματα ἥδηντα νῦν ἐπλένοντα ἀριστα ὑπὸ μιᾶς στοιχειώδους καὶ ὀλιγίδιμου ὑπηρεσίας, ἀπαγομένης εἰς ἕποντας, ὅπως αἴφνης τῆς Ἐθν. Οἰκονομίας ἡ τῶν Ναυτικῶν. Οἱ ὑποστοῖς ζόντες τὴν γνώμην ταύτην ἐπικαλοῦνται τὰ παραδείγματα ἄλλων χωρῶν μὲ πολὺ μεγάλωτέρων ναυτιλίας ἀπὸ τὴν ίδιην μας (Μ. Βρεταννία, Νορβηγία κλπ.), εἰς τὰς ὁποίας ἡ διοίκηση τῆς ναυτιλίας ἀποκεῖται ὑπὸ γραφείου τινός ὑπαγομένου εἰς καποὶ ὑπουργείον (τοῦ Ἐμπορίου, τῶν Μεταφορῶν κλπ.). Ἀλλὰ καὶ ἄλλο ἐπιχείρημα παραβάτουν ὡς ἔχοντες τὴν γνώμην ταύτην: Τὸ δι, δηλαδή, ἡ δημιουργία ἐνὸς εἰδοκού ὑπουργείου διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἐπιφορσθέτως τῆς οἰκονομικῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ κρατικοῦ προϊστολογισμοῦ, ἔχει ὡς συνέπειαν τὴν ἐπίτασιν τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὴν Ναυτίλιαν, τοῦ τόσου ἐπιβλαβοῦ δι' αὐτῆν, διὰ τὸν λόγον δι, αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου, διὰ νῦν δικαιωλογοῦν τὴν ὑπαρξίην των, δημιουργῶν συνεχῆς ζητήματα, ἐπιβάλλοντα δεσμεύσεις καὶ ὑποχρεώσεις, προσκαλοῦν διαφωνίας καὶ διαταραχάς καὶ γενικῶς γίνονται πρόξενοι μεγάλης βλάβης διὰ τὰ καῦλς νοούμενα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας. Διὰ τοὺς οὕτω, λειπόν, σκεπ- ομένους, ἡ κατάργησης τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιβάλλεται, διὰ νῦν ἀπαλλαγῆ ἀστὴ ἐνὸς καταβλητικοῦ καὶ καταστεριτικοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, ἀστόκων καὶ ἀδικιαζογήτως δημιουργούμενου ὑπὸ τῶν πολυτελεῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἑτονυγείου, ἀλλώς καὶ μόνον διὰ νῦν δικαιωλογήται ἡ ὑπαρξίης των, καὶ ἡ δημιουργία θέτεται, διαθέτεται, καὶ ἀξιωμάτων

Η ἄλλη, ἀντίθετος γνώμη πρὸς τὴν ἀνωτέρῳ, εἶναι ἡ ἔξης: 'Ασχέτως τοῦ τί γίνεται εἰς ἄλλας χώρας, ὅπου ἐπαρατόντις συνθήκαι καὶ παραδόσεις καὶ διάφοροι διοικητικοὶ διαποδῶσις, διὰ τὴν Ἑλλάδα ἐπιβάλλεται νὰ δοθῇ ἴδιατέρᾳ κρατικὴ προσοχὴ εἰς ὅλας τὰς ἐκδηλώσεις τῆς θαλασσίας μας οἰκονομίας, διότι ἡ θάλασσα δι' ἥμας πρέπει νὰ παιζῃ πρωτεύοντα φόλον.' Οχι μόνον ἡ ναυτιλία, ἀλλὰ καὶ οἱ λιμένες καὶ ἡ ναυπηγική βιομηχανία καὶ ἡ ἀλεύρια καὶ οἱ φάροι καὶ φανοί καὶ πάν δι τοι σχετίζεται μὲ την θάλασσαν, θὰ ἔργετε νὰ ἀπολαμβάνονται ἔξαρτητης προσοχῆς καὶ μερίμνης ἐκ μέρους τοῦ Κράτους. Εάν, λοιπόν, διὰ τὴν γεωγραφίαν ἡ τοῦ ἐμπόριον καὶ τὴν βιομηχανίαν ὑπάρχουν εἰδικὰ ὑπονομεῖα, κατά μεῖζον λόγον διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἡ δοτούμα ἀποτελεῖ ἔνα ἐκ τῶν σημαντικότερων παραγωγικῶν κλάδων τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας, ἡ οποία εἰς ἐνός εἰδείκην ὑπονομεύειν είναι ἀπαραίτητος. Καὶ τοῦτο, διότι, ναι μὲν ὁ μέγιστος ὄγκος της ναυτιλίας, ημίσιος, ἐργαζόμενος ἐν τῷ ἔξτερηρῳ, ἐλαχιστηνὶ σχέσιν ἔχει μὲ τὴν πατρίδα, ὑπάρχουν, δῆμος, πλείστα ζητήματα, τὰ δοτούμα ἔχοντας ἀνάγκην τῆς κρατικῆς μερίμνης καὶ μάλιστα ὑπὸ τὰς κατὰ τὰς τελευταῖς 10ετηρίδαις δημιουργηθείσας παγκοσμίως γένες οἰκονομικοπολιτικὰς συνθήκας, ὑπὸ τὰς δοτούμα τοῦ Κράτους δὲν μένει πλέον ἀποτελεσματικής ἀπαραίτητης ἀλέναντι τῶν διαφόρων ἐκδηλώσεων τῶν ὑπέρδον του, ἀλλά, τούναντιν, λαμβάνει ἐνεργόν μέρος εἰς αὐτάς ὑπὸ διαφόρους μορφάς.

Απέναντι τῶν δύο αὐτῶν ἀντιθέτων γνωμῶν ἐγώ, τοῦλάχιστον, ὅφει λο νὰ ὁμολογήσω, ὅτι εἴς ειρήνη καὶ συντάσσουμα μὲ τὴν δευτέραν. Διότι πιστεύω ὅτι, πράγματι, η θάλασσα διὰ τὴν Ἑλλάδα πρέπει νὰ πάξῃ πρωτεύοντα φόλον καὶ ἀπὸ οἰκονομικῆς καὶ ἀπὸ κοινωνικῆς πλευρᾶς ὅπως παιζεῖ ἐξ ἴσου πρωτεύοντα φόλον ἀπὸ ἀπόφεως ἔθνης ἀσφαλείας καὶ ἔθνης πολιτικῆς. Καὶ, μάλιστα, προσωρινὸν ἔτι περισσότερον: "Οἱ μόνον θεωρῶ ἀπαραίτητον τὴν ὑπαρξίην ἐνὸς ὑποργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ θὰ ἥθελον ἔνα «Ἐπονηγείον Θαλάσσης» ή «Θαλασσίας Οἰκονομίας», ἢ ὑπὸ ἄλλο τι ὄνομα, εἰς τὸ δόπον τὸ συνεκεντροῦντο δῆλοι οἱ κλάδοι τῶν θαλασσιῶν ἐκδηλώσεων μας, η ναυτιλία, οἱ λιμένες, η γαπτιγική βιομηχανία, η ἀλειαίη, η σπονγαλεία, οἱ ἀλυκές, η ἀκτοφυλακή, οἱ φάροι καὶ φανοί, η ἀξιοποίησίς τῶν παραλίων καὶ νήσων καὶ ἐν γένει κάθισται τοι ποὺ ἔχει στέψην μὲ τὴν θάλασσαν ἀπὸ ἀπόφεως ἐκτιναγμένης

**EMM. YANNOULATOS (FAR EAST) LTD.**

(Successors to Emm. P. Yannoulias & Co.)

FOUNDED 1907

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

M.M. BUILDING—SHANGHAI

**LONDON:** 6, Mitre Street E.C. 3

also at: HONGKONG

#### Affiliations:

**CHINA HELLENIC LINES LTD.** Hongkong. Shanghai.  
**COMPAGNIE GENERALE DE COMMERCE, DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT — Shanghai**  
Agencies throughout the Far East.

**Cables: "YANOULATOS,"**

καὶ ἀνάπτυξες τῆς θαλασσίας μας οἰκονομίας, ἐκτός, φυσικά, τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ. Ή διοικητικὴ συγκέντρωσις εἰς ἓν καὶ τὸ αὐτὸν ψηφιγεῖον ὅλων αὐτῶν τῶν ὑπηρεσιῶν νομίζω, διτὶ θὰ είχε τὸ καλὸν νὰ μελετηθῇ ἡ θαλασσή ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ νὰ συντονισθοῦν αἱ προσπάθειαι μας πρὸς τὴν πλέον ἐντατικὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ θαλασσίου πλούτου, διότι, ὡς ἔχουν σημειωγεῖν τὰ πράγματα, ἔξωρέσθε τῆς Ναυτιλίας, εἰς ὅλους τοὺς κόλαδους τῆς θαλασσίας μας οἰκονομίας ἐλάχιστα ἔχουμεν κάμην καὶ ἀφήνομεν νὰ γάνεται τεράστιον καὶ πολυτιμότατον ἐθνικὸν εἰσόδημα.

Οφειλώ, δώρω, νύ προσθέσω, ότι εἰς τὴν ὑπαρξίην ἐνὸς τοιούτου ὑπονογείου πιστεύοι ὑπὸ μίαν βασικὴν προϋπόθεσιν: "Οτι, δηλαδή, ή κρατικὴ διοίκησις τῆς θαλασσίας μας οἰκονομίας θὰ ἀσκηθῇ καθ'" ἐντελῶς διάφορον τρόπον ἀπὸ ἔτεντον, ποι ἐφημώσθη ὑπὸ τῆς Δικαιοσύνεως Ναυτιλίας μέχρι σήμερον. Διότι δημιουρεῖν νύ ομολογήσωμεν δύοι, ότι, έαν σήμερον θιθεῖται ζήτημα ταπαγγήσεως τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ έαν ὑπάρχουν πολλοὶ ποι ὑπεροῦν τὴν ταπαγγήσιν ἀντὸν ὡς μέτρον σετήρων διά τὴν Ναυτιλίαν μας, τοῦτο δεν ὀφείλεται εἰς αὐτὴν ταυτὴν ὑπαρξίην τοῦ θεομοῦ τοῦ ὑπουργείου, ἀλλ' εἰς τὸν τρόπον καθ'" ὃν ἡσκήθη ἡ διοίκησις τῆς Ναυτιλίας μέχρι σήμερον.

Είναι πλήρως δικαιολογημένα τά παραπόνα περὶ τοῦ ὅτι, ἀφ' ὅτου ἡ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας διεμορφώθη εἰς εἰδίκον κρατικὸν κλάδον καὶ ἀπέκτησε διοικητικὴν αὐτοτέλειαν, σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου, ὃς μόνον οὐδὲν θετικόν καὶ δημιουργὸν ἐπετέλεσε διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ, τὸνναντίον, τὴν κατεύθεσί, τὴν περιεπλέξη μέσα εἰς ἓνα ρυμοθετικὸν λαβύρινθον, τὴν ἑταλωπόσης, τὴν ἐπρομοκράτησης, τὴν ἀπέγοντευσην καὶ ἐν τέλαι τὴν ἀπεδῶξης ἀπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σπουδαίαν. Καὶ εἶναι κρῖμα, μεγάλο κρῖμα διὰ τὴν τοιαύτην τροπὴν τῶν ναυτιλασῶν μας πραγμάτων. Διότι ἡ Ναυτιλία μας ἦτο μία ώραία, μία ἀξιοθαύμαστος ἀπότομετρη καὶ εἰς τὰ χέρια κατῆλης διοικήσεως ἡ εὐπόθεστες αὐτῆι θὰ ἔπειτε γὰρ εἰχεν ἀνένθωθι εἰς ἓνα λαμπτὸν παράδειγμα κρατικῆς διοικήσεως, ποὺ νὰ προσαρθρῇ τὸν πανελλήνιον θαυμασμὸν διὰ τοὺς διαφερούσθεντας τὰ ναυτιλασά μας πράγματα καὶ ὃς τὴν πανελλήνιον καταφανγήν, ὅπως συμβαίνει σήμερον.

Πού πρέπει νὰ ἀναζητήσουμε τὰ αἴτια τῆς κακῆς αὐτῆς διαχειρίσεως μᾶς τόσον ώραιάς «ἐποθέσεως»; Μήπως εἰς τὴν τυπανήν μορφὴν τῆς διοικήσεως; Πταιει, τάχα, ἡ δημοσιογραφία τοῦ Αμενικοῦ Σόνατος; 'Η ἀπόσχισης τῆς Διοικήσεως ἀπὸ τὸ ἐπονεγεῖν Ναυτικῶν; 'Η δημοσιογραφία τοῦ 'Υφαντογεγούν καὶ κατόπιν ἴππονεγούν 'Επιτοκικῆς Ναυτιλίας; Πταιει ὁ Α' ή Β' θεούδες, αὐτὸς καθ' ἔναντον;

Κατὰ τὴν γνόμην μοι, δὲν πταιεί τίποτε ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω καὶ ίδοι διατί: Τὸ Αιγαίνειδον Σύμη αἰτετέλεσθη ἀπὸ ἔνα πορῆγα λαμπτῶν καθ' ὅλον κρατικῶν λειτουργῶν, οἱ οἵοι, τίσις δὲν ἡσαν μεγαλοφυῖαι, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἀπὸ ἀπόφεως καὶ μορφώσεως καὶ ἥθους καὶ ἄλλων ποσοντών κατ' οὐδὲν ἀντείποντο τῶν ἄλλων κρατικῶν ἀπαλλήλων. Ἡδύναντο, ἐπομένως, κάλλιστα νὰ ἐπωμασθοῦν τάς ευθύνας τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας καὶ νὰ ἐπεκτελέσουν καλῶς τὸν προσφεύσιν των.

Ἐστεροῦντο, βεβαίως, ὁρισμένον τεχνικῶν ναυτιλιακὸν γνώσεων, ἀλλ᾽ αὐτὸς ἡδύναντο εὐκολότατα νὰ τάξῃ ἀποκήσον, ἐντὸς ἑλαζίστου κρόνου, ἔρχομενοι εἰς ἄμεσον ἐπαφὴν μὲ τὴν θάλασσαν καὶ μὲ τὰ παράβια καὶ μὲ τὴν φοντίναν τῆς ἐργασίας καὶ τῆς ἐν γένει ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Αἱτοὶ δὲν πορθεύει, ἐπὶ τέλους, περὶ καμάρης ἔξαιρετος διοχετεύοντος καὶ ἀργοπλημμένης ἐπαστήμης. "Ανθρωποι ἀγράμματοι καὶ οὐκ μεγάλης εὐηνίας παιζοντες εἰς τὰ δάκτυλα τὰ ναυτιλιακά ζητήματα, ἐπομένως, διὰ τὰ στελέχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος οὐδὲν εὐκολότερον νὰ μποῦν εἰς τὰ μυστικά τῆς Ναυτιλίας ως ἐπιχειρούσεως καὶ ως πρακτικῆς φοντίνας. Συνδυάζοντες δὲ τὴν κρατικὴν ἀνθρώπων μὲ τὴν ἐποιημανικότεραν ναυτιλιακὴν ταπάσισαν θὰ ἡδύναντο νὰ ἀποτελέσσωσι τὰ ίδεωδη κρατικὰ δργανα διὰ τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας.

Ωςτοι άπό απόφευκσ έμφυγχον ὑλικοῦ ή Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας ήδυνατο ἄριστα νά σταθῇ εἰς τὸ ὑψος της και ἐπομένως ή ὑδρυσις τοῦ Λιμενοῦ Σύνατος, ώς θεσπιζει περιουσιανής πάτος λαβή.

Αλλ' οὐτε καὶ ἡ διοικητὴ ἀποκέντρωσις διὰ τῆς ἰδρυσεως τοῦ ὑφαινούσεως, καὶ κατόπιν ἵπονγχείου, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπτασε εθεορητικῶς εἰς τὸ κατάντημα τῆς κακοδιοκήσεως τῆς Ναυτιλίας. Είναι γνωστόν εἰς τοὺς συναλλασσομένους μὲ τὰς κρατικὰς ὑπηρεσίας πόσον περιπλέκονται τὰ Ἑπτάνησα καὶ καθιστοῦν ἀ λύσεις των, ὅταν προκειται νὰ γνωματεύσῃ ἄπ' αὐτῶν ἔνας ἵπονγχος ὑπερφορτωμένος καὶ μελλήνδη ἄλλους Ἑπτανησίας καὶ ὅταν ὁ ἵπονγχος αὐτὸς δὲν ἔχῃ οὐτε τὴν εἰδικότητα διὰ νὰ ἀπαλλαγῇ ἀμέσως περὶ τίνος πρόκειται, οὐτε τὸν απαιτούμενον χρόνον, διὰ νὰ μελετήσῃ τὰ Ἑπτάνησα κατὰ βάθος. Τὸ νὰ

παρουσιάζεις είς ένα ύπονυγόν των Ναυτικῶν ή τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ή ἄλλων ύπονυγείων, ἀποχολημένον μὲ πολύπλοκα τελείως διαφόρου φύσεως ζητήματα, μίαν ναυτιλακήν ύπόθεσιν, ἐπείγουσαν πολλάκις, καὶ γὰ τοῦ ζητῆς νὰ ἀποφασιστὴ χωρὶς νὰ ἔχῃ ίδεαν περὶ τίνος πρόκειται, είναι, δέβαντα, παράλογον. Καὶ ἐν τοιάντη περιπτώσει, ή ὅτι ἀνίδεος ύπονυγὸς θὰ ἀναβάλῃ γὰ ἀποφασίση μὲ ἀποτέλεσμα ἐπιζημίαν πολλάκις χρονοτριβήν, η θὰ δεχθῇ τυφλῶς τὴν εἰσήγησην τοῦ ἀριθμοίδιον διευθύντο, δόπτε ο τελευταῖς οὐτοῖς διακεῖ ἐν τῇ πραγματικότητι καὶ οὐχὶ ὁ ύπονυγός. Καὶ τὰ πράγματα περιπλέκονται ἔτι περισσότερον εἰς ἀνομάλους περιστάσεις, ὅπως, αἱρντεῖ, κατὰ τὴν λίαν τεταραγμένην περιόδον ὅλων αὐτῶν τῶν τελευταίων ἑτοῖ, δόπτε καὶ ἡ Ναυτιλία, ὅπως καὶ ὅλοι οἱ κλάδοι τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας διεσαλένθησαν ἐκ θεμελίων, μὲ ἀποτέλεσμα την καθημερινῶν δημιουργίαν σοβαριτάτων ζητημάτων, ἐπὶ τῷ ποτίῳ ἀπηρτεῖτο ἡ ἄμεσος πολλάκις ἀπόφασις τοῦ ὑπειθύνου ύπονυγού. Οὔτε, ἐπομένως, ὁ θεσμὸς τοῦ ύπονυγείου Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, αὐτὸς καθ' αὐτὸν, είναι ἑπεύθυνος διὰ τὴν ναυτιλακήν μας κακοδαιμονίαν.

Ποῦ, λοιπόν, πρέπει γὰ τὰ ἀναζητήσωμεν τὰ αἴτια τῆς κακοδαιμονίας ἀντῆς;

Κατά τὴν προσωπικήν μου γνώμην, κατά κύριον λόγον εἰς τὴν παντελῆ ἐλλειψιν ἐν μέροντι τῶν κατὰ καιρὸς ἀσκησασδυ τὴν ἔξονταν κυβερνήσεων μᾶς συγχεκριμένης, σαφοῦς καὶ ὑγροῦ ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Καὶ ανεγνώσκομεν μὲν, κατὰ τανόνα, εἰς τὰ διάφορα κυβερνητικὰ προγράμματα μερικάς ἀρχίστονες καὶ πολλάκις αιγαγματικὰ φράσεις περὶ Ναυτιλίας, ἀλλ᾽ οὐδέποτε, ἐφ' ὅσον τοιλάζιστον ἐγώ ἐνθυμοῦμαι, εἰδομενοῖς κανεὶς κυβερνήσεων νῦν ἐνδιαφεροῦσι σοθερῶς καὶ συστηματικῶς μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας, νῦν κατανοήσοι τὴν ἀξίαν της, γὰρ γένος μὲ πόνον καὶ μὲ στοργὴν ἀπάνω στὸ προσκέφαλο της καὶ νῦν ἐργασθῆ μὲ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ἰποστρῆξιν μᾶς ἀπὸ τὰς πλέον ἀξιοθαυμάστους ἐπιδόσεις τῆς Ἑλληνικῆς δράσεως. Οἱ διάφοροι ὑπουροί, οἱ ὅποιοι ἐπὶ δεσμοτοίδια ἡγούμηνσαν μὲ τὴν Διεύθυνσιν τῆς Ναυτιλίας εἴτε παρέογεν, ὅστιν αὕτη ἀπετελεῖ ἀπλῆν Διεύθυνσιν τῶν ἴπουργειῶν των, εἴτε ἀποκλειστικῶς, διατὰ εἴτη προϊκῆθε εἰς ὑφιστοργείον ἢ ὑπουργείον, ἀνίδειοι, κατὰ τανόνα, περὶ τὸν τι θὰ τῇ Ναυτιλίᾳ, ἀκατατόπιστοι ἀπὸ τοὺς ἀρχηγοὺς τῶν κομμάτων των περὶ τῆς ναυτιλιακῆς των πολιτικῆς, ἐπειλαγοδρομοῦσαν μέσα εἰς πλῆρη ἄγγιον, ἀνέθετον τὴν πραγματικὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας εἰς καποιον Διεύθυντή της προτιμήσεως των, ὑπέγραφον χαρτιά, χωρὶς νῦνονδιν ἀριθμὸς τὰς συντεπείς τῶν ὑπογραφῶν των καὶ ἀποκλειστικῶν, κωρίως, μὲ τὴν τρέχουσαν ὑπηρεσίαν, ἀγνοοῦντες τὰ μεγάλα καὶ βασικὰ ἡγεμόνια, τὰ ὅποια θὰ ἐπρεπε γὰρ ἀποτελέσουν τὸ θεμέλιον τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς. Ἀλλὰ καὶ ἔαν ὑπῆρξαν ὑπάλληλοι, οἱ ὅποιοι είχον τὴν διάθεσιν ἡ ἐργασθῶν συστηματικῶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ νῦν δημοσιεύσονταν ναυτιλιακὸν πολιτικήν, ἔως ὅσον γὰ μισθὸν εἰς τὰ ἡγεμόνια, ἀπατελέστον τὸ ὑπουργείον, λόγῳ τῶν κυβερνητικῶν μεταβολῶν, αἱ ὅποιαι τόσον συγχρινεῖσαν ἐν τῷ Ἐλλάδι.

Πόφις τὴν κατεύθυνσαν, λοιπόν, ταύτην νομίζω, ὅτι πρέπει γὰ ἀναζητήσωμεν κατὰ κύριον λόγον τὸ αἴτιον τῆς κακοδαιμονίας τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ διουκητικῆς ἀπόφεως. Δηλαδὴ, εἰς τὴν ἔλλειψην ναυτιλιακῆς ποτικῆς, σαρφῶς καὶ ὑγιοῦς, ἐξ μέρους τῶν ἀσκησασῶν τὴν ἔχοντας κυριερήσισεν. 'Αλλοι, ἐν τούτοις, ἀγνοοῦν τὸν παράγοντα τοῦτον καὶ στρέφονται ὅλα τον τάς κατηγορίας κατὰ τὸ προσωπικὸν τῆς Διοκήσεως, δημιουργοῖς, κατὰ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. 'Εχει, βεβαίως, καὶ τοῦτο ώστιμένας ἕνθινάς, περὶ ὃν κατοτέρῳ. 'Αλλ' ἡς μὲν ἐπιτραπῇ νὰ ποτεύω, ὅτι, διατάχη ὑπονογός εἰς τὸ ὄντος τῆς θέσεώς του καὶ ὅταν δὲ ὑπονογός αὐτὸς γεννωφέλῃ τὶ θέλῃ καὶ δίδει αὐτὸς τάς γενικὰς γραμμάς τῶν κατευθύνσεων τῆς διοικήσεως, τὰ κρατικὰ ὅγανα περιορίζονται εἰς τὸν φόλον τον, δηλαδὴ εἰς τὴν ἐπέλευσην τῶν ἀποφάσεων τοῦ ὑπονογοῦ καὶ ἔαν, εἴτε ἀπὸ ἀνικανότητα, εἴτε ἀπὸ διαφόρους νοοτροπίας, δὲν ἐφαρμόζουν τὰς ἀποφάσεις τον καὶ τὰ διαστρεβλώντων, ἔχει δὲ ὑπονογός τὴν δύναμιν νὰ τὰ δάλλῃ εἰς τὴν θέσιν του.

'Αλλ' ας ἔλθωμεν, τώρα, εἰς τὸ προσωπικὸν τῆς Αἰουρίστης Ναυτιλί-

FREE SERVICE TO SHIPOWNERS

**A. E. SHEPPARD & C<sup>O</sup>.**  
CONTRACTING AGENTS BY APPOINTMENT  
TO SHIP OWNERS.

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

*To shipowners*  
*Keen quotations; consistent with efficient service for*  
**STEVEDORING** *TO WAGE*

STEVENBOROUGH TOWAGE  
DUNNAGING STORES

**TALLYNG**                                   **REPAIRS etc:**  
WHITE Eddle H.                           T. & J. L. WOODWARD.

*WRITE: «Ethslburga House» Teleph. LONDON Wall 2281  
21-22 Bishopsgate, London, E.C.2.*

91-3, Bishopsgate,  
LONDON E.C. 2      Downland 3606  
Telegrams: AFSALPORTS Stock

LONDON E.C. 2. Telegrams: AESALPORTS, Stock  
Cables: AESALPORTS, London

*Foreign agents are invited to co-operate by sending us latest information.*

*COMPTOIR MARITIME*  
JANNI BESI  
*SHIP AGENTS*

*ISTANBUL - ISMIR*  
*Agents at all other Turkish ports.*

*Telegrams RAMMOG*

*İSTANBUL  
Galata, Hovagimyan Han  
P.O.B. 1545*

ας, ἐναντίον τοῦ δόπιον φίπποντα τὰ βέλη ἔξ οὐλῶν τῶν κατευθύνσεων. Ποὺ ἔγκεινται αἱ εὐθύναι τοῦ Αἰμενικοῦ Σώματος διὰ τὴν ναυτιλασίην μαζὶ κακοδιόκησιν; Εἶναι, τάχα, ὀλόκληρον τὸ Αἰμενικὸν Σώμα ὃ γει-  
στέρεος διακητικός πλάδος μέσα εἰς τὸν ἄλλον κρατικὸν μηχανισμόν.  
Θὰ ἡτοῖ ἀδίκον νῦν τὸ εἴπουμεν αὐτό. Διότι δύτε πορφύτεως στερούντα τὰ  
μέλη του, οὐτε ἀπὸ ἀπόφεως ἐντιμότητος, κατὰ γενικὴν ὅμιλογίαν, ἀ-  
ποβεῖσσε ποτὲ τὸ τέλειωπον ἐναντίον του.

Μία έτοι γενικώς διατυπωμένον κατηγοριῶν κατά τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, είναι τὸ ὅτι οἱ ἀποτελοῦντες αὐτό, πάλιν ἐλαζίστοι ἔξαρφεσσον, στερεοῦνται καὶ τῶν στιχειωδῶν νωτιλακῶν γνώσεον, ὅχι μόνον τῶν στενῶν τεχνιῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν γενικοτέρων, ποὺ ἔχουν σχέσιν μὲ τὰς διαφορὰς συνθήκας, ποὺ δέπουν τὴν νωτιλακήν ἀπεξιόντων. Λόγῳ δὲ τῆς ἀγνοίας τους ταῦθι, λαμβάνον ἀποφάσεις διοικητικῶν ἀνέδαφων καὶ ἀνέφαρμότων εἴναι τῇ πραγματικότητί ἡ ἐπιζημίος διὰ τὴν δραλήν κίνησιν καὶ τὴν ἀνάτυχην τῆς Νωτιλίας μαζ.

Η πατηγούσια αὕτη δὲν είναι άστηρικτος. Δέρι οφείλουμεν νά όμολογήσουμεν, ότι, ένω, όπως είπομεν προηγούμενώς, τά στελέχη τοῦ Αιμενικοῦ Σώματος καὶ μόρφωσιν καὶ εὐφρίαν καὶ ἄλλα προσόντα κατέχουν, δὲν έδουσαν τὴν δέουσαν ομματιαν εἰς τὰς τεχνικὰς καὶ ναυπλακώς σπουδάς, κατὰ τοιούτον τρόπον, ὅπτε νά κατατίθουν τὰ ναυτιλιακὰ Ἑγγάτηματα καὶ ἀπὸ ἀπόφεως ἐποτημονικάς, ἄλλα καὶ πρακτικῆς καὶ φυσικας. Ἀντὶ νά κατέβουν πρός τὴν θάλασσαν, δόπον ἐπρόσετο νά διεισθῶν, ἐκλείσθησαν εἰς τὰ γραφεῖα των. Μοιραίως, λοιπόν, κατεδίκασαν τοὺς ἔαντούς των εἰς ἀπομόνωσιν ἀπὸ αὐτὸ τοῦτο τὸ ἀντικείμενον τῆς διοικήσεώς των, δηλαδή, ἀπὸ τὰ πλοῖα καὶ τὰς διαφόρους λειτουργίας τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των. Καὶ ἐπὶ τοῦ οικείου τούτου νά ενθύνη βαρύνει τὸ Αιμενικὸν Σώμα, ιδίος τὰ ἀνώτερα στελέχη του, τά ὅπουα ἐπρεπε μόνα των νά ζητήσουν νά ἀποτίθουν τὰς ειδικάς ναυτιλακάς καὶ τεχνικάς γνώσεις, ἀλλοιας ἡσαν ἀπαραίτητοι διὰ τοὺς ἀσκοῦντας τὴν διοίκησην τῆς Ναυτιλίας.

Ἄπο τοῦ ἀνωτάτου μέχρι τοῦ κατωτάτου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ ἔπος πεντακόσιον, τοιούλαχιστον εἰς τὰς γενικὰς τῶν γραμμάς, πῶς να πηγεῖται ἐν πλοϊον, πῶς ταξιδεύεται, πῶς δουνλεύεται ἐν πλῷ καὶ εἰς τοὺς λιμένας, πῶς ναυλώνεται, πῶς ἀσφαλίζεται, πῶς κερδίζει, πῶς ζάνει πῶς ναναγέται ἡ παθαίνει ἀβασίας, πῶς ἐπισκευάζεται, πῶς γίνεται ἡ διαγείρισις τον πλ. πλ. Παραλήπτω, θὰ ἔρχεται νά γνωρίζουν τί γίνεται εἰς τὰς ξένας ναυτιλίας. Ποιά είναι τὰ πλεονεκτήματα καὶ μειονεκτήματα τῶν ἄλλων σημαδίων ἐν συγκρίσει μὲ τὰς ίδιας μας. Τί γίνεται εἰς τὰς διαφόρους ναυλαγοσάς καὶ εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ κόσμου. Πῶς διοικοῦνται αἱ ξέναι ναυτιλίαι. Ποιά είναι αἱ νομοθεσίαι των πλ. πλ. Ἐρωτάται: Πόσοι είναι οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ ποὺ ἔχουν τὰς γνώσεις αὐτάς, ἔστω εἰς τὰς γενικάς τῶν γραμμάς; Καὶ διαδικασίας, τὰς ἀπέτησηας; Ήτο, τάχι, δύσκολον νά ἐπιβινουν, κατὰ περιόδους, τῶν πολυναρθίμουν ἑλληνικῶν πλοίον, ποὺ ἐγνύονται ὅλοις τοὺς ὁρεανοὺς καὶ τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς λιμένας τῆς ὑφελίου, νά ίδοντ, νά προσέξουν, νά με λετήσουν; Μέσα εἰς ἑλάχιστον χρόνον θὰ είχον μάθει τόσα πράγματα, ὅστε δὲν θὰ ίδηνταν κανεὶς νά τοὺς ἀποκαλῇ ἀνάντους γραφιάδες. Θὰ ήσαν πράγματα εἰς τὸ θύρος τῆς θέσεως των καὶ ὅλη διοικήσις των θύρων σωτῆι καὶ ὑψῆς, διότι θὰ ἐστηρίξετο εἰς τὴν ναυτιλιακήν κατάρτην, ἀπό τε ἐπιστημονικῆς καὶ ἀπό πρακτικῆς πλευρᾶς.

"Άλλη κατηγορία, ποὺ διατυπώθηται κατά τοῦ Αἰμενικοῦ Σώματος, είναι, ότι σχεδόν μόνον δὲν έφροντιζε νά απλουστεύῃ καὶ γά επλήν τὰ διάφορα ζητήματα, ἀλλά, τούναντιόν, τὰ προεξάλει καὶ τὰ περιέπλεκε διὰ νὸ δικαιολογῆ τὴν ὑπαρξίην τοῦ καὶ νά δημιουργῇ ὑπηρεσίας καὶ θέσεις.

'Εάν, δέβων, ή κατηγορία αὕτη είναι ἀληθῆς, ή ευδύνη τοῦ Αἰγείνον Σώματος είναι βαρεῖα. Αλλά, μήπως, τάχια, μόνον ἐδῶ παρατηρεῖται τὸ κακόνεσσον, αὐτό; Αυτοτάντικά μία παροιαία καροτσιά ἐπικατατέ

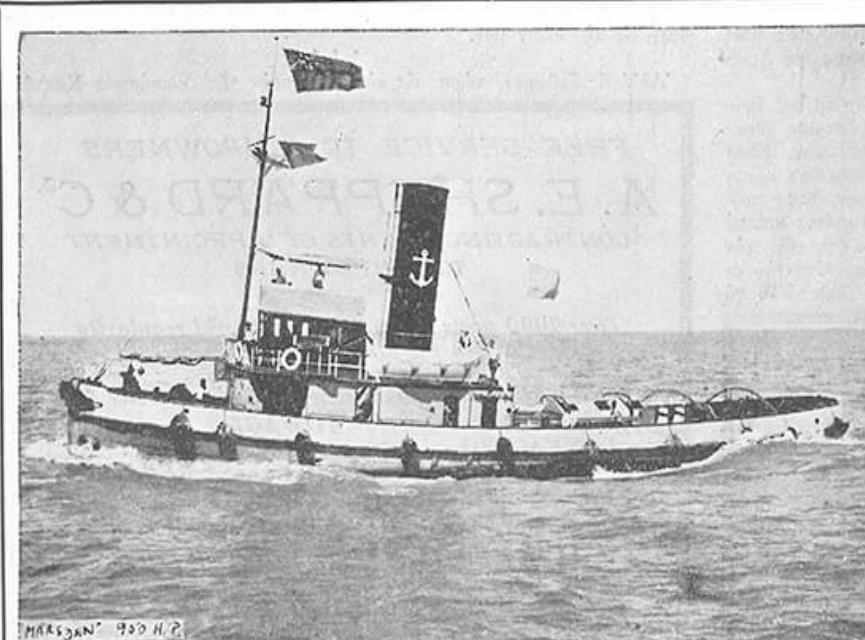
εἰς δὲ τοὺς διοικητικούς κλάδους. Τὸ «ἐναὶ γίνη ἀπαράτητος» ή «ἐναὶ ἀνοίξουν θέσεις» εἶναι τὸ λάϊτ-μοτίβος δῦλων τῶν κρατικῶν ὑπαλλήλων ἀλλὰ τοῦ κατιστάτου μέχρι τοῦ ἀνοτάτου λειτουργοῦ. «Ἐτσι ἐφθάσαμεγ τὴν ἔσπειρτανά σειράνα πάντα τῶν κρατικῶν ὑπαλλήλων καὶ εἰς τὰ τεσσαράκοντα πέντε ὑπουρούς.

Άλλα τὸ μέρχστον μέρος τῆς εὐθύνης ἐπὶ τοῦ προκειμένου δὲν ἀνήκει τόσον εἰς τὸ κρατικὸν δργανον, τὸ δόπιον φυσιον εἶναι νὰ ἐπίκηη τὴν στερέωσιν τῆς θέσεως του καὶ τὴν προαγωγήν του δι' οἰουδήποτε τρόπον. Ή εὐθύνη βαρύνει κυρίως τὰς κυβερνήσεις. Διότι, ἐάν, δηλως είποιεν ἀνοιτέρω, εἰς ψυχοργός γνωρίζῃ τὶ ζητεῖ ἀπὸ την ὑπεροισιαν καὶ διδῷ τὰς κατευθύνσεις τῆς ἀσκήσεως τῆς κρατικῆς ἔξονσίας, εἶναι εἰς θέον νὰ ἀπέληφθῇ τοὺς τυχὸν ἴπονόυς καὶ φυσιονός τῶν δογάνων του, διαν οὕτον ἀποβλέποντα εἰς δημονοργίαν ζητημάτων καὶ νέων ὑπερειδῶν καὶ θέσεων, καὶ ημπορεῖ νὰ σταματήσῃ πάσαν τοιαύτην προσπάθειαν ἐν τῇ γενέσει τρις.

Η ενθήνη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει ἔγκειται εἰς τὸ δῆτι κακὸν τρόπον ἔξελεξε διὰ τὴν ἐμπεδωσιν τῆς θέσεως του. Ἀντὶ γὰρ συνθλίψη τὴν Ναυτιλίαν κάτιο ἀπὸ ἓνα διαβάστακον ὅγκον παταθλιτικῆς καὶ πολλάκις ἀσύντητην καὶ ἀλληλογνωμονένην νομοθεσίας, ἀποφάσεων καὶ ἄλλων διοικητικῶν πράξεων, ἀντὶ γὰρ δημοφρήσης διαφόρους ἀχρήστων ἑπτησίας, μὲν τίτλους περιλαμβάνοντας ἂλλα τὰ γράμματα τοῦ ἀλφαρίθμου καὶ σημειώματα καὶ ἐπιτροπάς καὶ ὑπεπιτροπάς γιὰ φύλλου πήδημα, εἰς τοιοῦτον βαθμόν, ὅστε οἱ μὲν διοριζοντες γὰρ γνωρίζουν τὶ ισχύει καὶ τὶ δὲν ισχύει, οἱ δὲ διοριζόμενοι γὰρ ζητοῦν νὰ ἀπαλλαγοῦν διὰ τοῦ πυρὸς ὃλον ἀθώων τῶν χωριῶν, τὰ δῆται κατηνήσασι πραγματικὸς ἐφιάλτης. Ἀντί, λέγουμεν, τῆς τακτικῆς αὐτῆς, ἡμιπορθῶνταν οἱ διοκεοντες τὴν Ναυτιλίαν νὰ ἐμπεδώσουν τὴν θέσην των καὶ νὰ γίνουν ἀπαράθητοι διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, ἐάν ἐπεζήτουν εἰλικρινῶς καὶ ἐπιμόνως τὴν ὁριστικὴν ὁρθωσιν τῶν διαφόρων ζητημάτων κατὰ τρόπον ἀπλούν καὶ λογικὸν καὶ νὰ προσφέρουν πραγματικὴν καὶ πολύτιμην ὑπηρεσίαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, βοηθοῦντες αὐτὴν εἰς τὴν ἀντιτεώσιν τῶν συμφρόνων μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν δυσχε-  
ειδῶν, ὑποστηρίζοντες αὐτὴν ἐναντίον τῶν ξένων συναγωνιστῶν, παρέ-  
χοντες ὑφέλιμους πληροφορίας καὶ συντάσεις, μελετῶντες τὴν καλύτε-  
ρη δράσην τῆς καὶ ἔντατηρησίν της δι'  
ἔλληνικῶν μέσων, διὰ πο-  
σιτικῶν ίδρυμάτων, διὰ ναυτασφαλειῶν, διὰ ναυπηγείων ἢ ἐργοστασί-  
ων ἐπισκευῶν, φροντίζοντες διὰ τὴν ἀτοκεπαδεύσιν των καὶ διὰ τὴν  
διαιρόφωσιν διφὲρ τὸ δυνατὸν τελείον πληροφάτων υπὲρ. καὶ. πλ. Ενῷο, εὐ-  
ρύτατον στάδιον λαμπρᾶς καὶ ἐπωφελῆς διάσεως εἰρίσκετο πάντοτε  
πρὸ τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας. Μιᾶς δράσεως δημιουργίης καὶ ἐξι-  
πτρετικῆς καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τοῦ Κράτους καὶ τοῦ  
Κεινονικοῦ Συνόλου καὶ τοῦ "Ἐθνοῦ". Μιᾶς δράσεως, διὰ τῆς δῆτας  
ὅπι μόνον ἡ θέσις καὶ τὸ γόνητρον τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος θὰ ἐμπεδοῦστο,  
ἄλλα καὶ θὰ ἡνοίγοντο νέοι δρόζοντες δι'  
ἀντό, διότι ἐάν ἐπετύγχανεν εἰς  
τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, θὰ ἡμιπορθῶ τὸ Κράτος νὰ τῷ ἐμποτευθῇ τὴν  
διοίκησην καὶ ἄλλων τομέων τῆς θαλασσίας μας οἰκονομίας καὶ θὰ ἡτο  
δυνατὸν ἐπάνω εἰς τὸ Υπουργείον Εμπορίης Ναυτιλίας νὰ στήσωμεν τὸ  
Υπουργείον "Θαλασσίας Οἰκονομίας" τὸ δόποιον, ἔχω τούλάξιστον, διει-  
στολόδιο διὰ τὴν Ελλάδα.

Ελένη καρπά διότι τὸ Αιμενεζόν Σῶμα, ἔνα σῶμα γένον, καὶ μὲ τόσον καὶ ἀγχικῶς στελέχη, τὸ όποιον ἀνέλαβε τὴν διοίκησιν ἐνὸς ἀπὸ τοὺς ὁρμοτέρους τομεῖς τῆς Ἑλληνικῆς δραστηριότητος, τὴν Ναυτιλίαν, καὶ πρὸ τοῦ όποιον ἡνίογοντο εὐρύτατοι ὄριζοντες λαμπρᾶς δράσεως, δὲν ἡ-  
θέλησε τὴν ἀκολουθήσθη τὸ καῦλον δρόμου, ἀλλὰ παρεσθῆθη ἀπὸ στενά-  
φοδους ἐπόλοισμάν τοις καὶ ἔφασεν εἰς τὸ σημεῖον νὰ τίθεται ἐπὸ συν-  
τητικοῦ ἡ ἔπαρξις τοις ἡ ἡ κατάφραγμάς τοι.

Αλλὰ τοι πάντας οὐδεὶς διατυποῦται κατὰ τοῦ Αἰγαίου Σώματος,



Compania Argentina de Navigacion  
**(ANGEL CARDELLA LDA)**

## Night and Day

## **TOWAGE**

Services at  
BUENOS AIRES  
and La Plata

**Sole European Agents:**

Geo. C. Moody & Son,  
38, Gt. St. Helens, London E.C. 3.

"Οτι δηλαδή μερικά είν τῶν ἀνωτέρων στελεχῶν τον, τὰ δύοια κατὰ καιροὺς ἐτέθησαν ἐπὶ κεφαλῆς τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας, διώκσησαν τόσους κακῶς, ὅπτε ἐξηράγθησαν ἐχθροὶ καὶ καταστροφεῖς τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰ δύνατά του ἔχουν συνδεθῆ μὲ τάς πλέον σκοτεινάς στιγμάς τῆς Ιστορίας τῆς Ναυτιλίας μας. 'Η κατὰ τῶν δίλγων, ἐλαζίστων, τοιούτων ἀνωτέρων στελεχῶν κατακραυγὴ ἐπεξέταθή γενικῶς καθ' ὅλοκλήρου τοῦ Σόματος, εἰς τὸ δύοιον συγκατελέγοντο καὶ καλά καὶ ἀδνὰ μελή, διὰ νὰ ἐφαρμοσθῇ οὕτῳ τὸ γνωστὸν λαϊκὸν ρητόν εμάζι μὲ τὰ ξεράν καίγονται καὶ τὰ χλωρά.

Αλλά καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, κατ' ἐμὲ τοὺλάχιστον, τὸ μέγιστον μέρος τῆς εὐθύνης βαρινεῖ τάς ἔκστοτε πενθερήσεις καὶ τοὺς ἔκστοτε ἴνουργον, διότι αὐταὶ καὶ αὐτοὶ ἔξελεγον τοὺς εὐνοούμενούς τους μεταξὺ τῶν στελεχῶν τοῦ Σώματος καὶ τοὺς ἀνέθετον τὰ ἄνωτέρα ἀξιώματα διότι τοὺς ἄφραγνους γά διασκοῦ ὅπως αὐτοὶ ἥθελον ἀνενέψειν ἐλέγχους καὶ χαλινοῦ.

‘Υπέχει, θεβαίως, ενθύνη και τὸ Σῶμα, ἀλλ᾽ ή εἰνθύνη αὕτη είνε μᾶλλον ζήτημα ἀνωτέρους ἀντιλήφεως και καλῆς ἐφαρμογῆς τοῦ *esprit de corps*. Θά ἔπειτε, δηλαδή, μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων στελέχων τοῦ Σώματος νόος ὑπάρχει ή συνασπίσθηκε τῶν βαρυτάτων ήμικρων ὑποχρεώσεων ἐξάποντος ἐξ αὐτῶν διὰ νῦν μὴ ταραχόνωντας ἀπό προσωπικούς φλοδοδέξιας και νοοτροπίας και ἐπιδιώξεις, ἀλλὰ νῦν ἐνεργοῦντας ταῦτα τοιούτον τρόπον, ώστε ή δρᾶσις τούς νά τανόντων διλογίζοντας τὸ Σῶμα ως ἔννιαν σύνολον εἰς τὴν κοινὴν συνείδησιν. Δυστιχῶς, δημοσ., τοιούτον πνεύμα τέλειφεν ἀπό τὰ ἀνωτέρα στελέχη τοῦ Σώματος. “Οχι μόνον δὲν ἡπήρεσε ποτὲ εἰλικρινής συνεργασία πρὸς δημιουργικήν ἐργασίαν, ἀλλὰ τοιναντίν ψυχική και ὑπηρεσιακή διάσπαση εἴτε ἀπό πολιτικούς λόγους η ἀντιζηλίας και τάσις ἀνόδου τοῦ ἐνός εἰς κάτιον θέσιν μὲν ὑποσχέλουσι τὸν αὐκόμη ιεραρχικῶς ἀνωτέρων συναδέλφων του. Εἰς τὸν ἄγνωμα δὲ αὐτὸν ἐπεκράτουν πάντοτε, τὰ λεγόμενα φαντασίαις στοιχεῖα, δηλαδὴ εἴτε οἱ ἄνθρωποι, ποιὸν ἐξεδηλούντο μετὰ φανατισμοῦ ὑπέρ τοῦ Α η τοῦ Β κόμματος η τῆς Γ η Δ ιδεολογίας, εἴτε ἄλλοι ποὺ ἔθορισθων περισσότερον μὲ μίαν δόγμαστικήν δρᾶσιν, ἀσχέτως καὶ λόγην η κακίην εἴτε ἄλλοι ποὺ ἐκολάκευν τὰς ἀντανακλάσεις κάποιους ὑπουργούς. “Ετοι, κατὰ περιόδους η Διοίκησης τῆς Ναυτιλίας περιφέρετο εἰς τὴν δικτατορικήν ἔχουσιν τοῦ Α η Β λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, ὁ όποιος και πράγματι διώκει, ἐνῷ ὁ ὑπουργός και η κυβέρνησις τυφλῶς προσεπεκύνων τὰς ἐνεργείας του, τυφλῶς και ἐν παντελεῖ ἀγνοίᾳ τῶν διαφορικούμενων.

Κρίμα καὶ πάλιν, διότι οἱ ἐλάχιστοι αὐτοὶ διέσπασαν τὸ Σῶμα, κατεστρεφαν τὴν ἀναγκαῖαν συνεργασίαν καὶ σιναδελφικὴν ἔνωσιν τῶν μελῶν τους, παρέλιουσαν πᾶσαν δημιουργικὴν ἐργασίαν καὶ συμπαρέσυνθον εἰς τὴν γενικὴν καταχραγὴν καὶ τόσους ἄλλους καλούς καὶ ἀθώους συνεδέλησαν τοὺς.

"Οπως βλέπουμε από τα άνωτέρω, διά τῶν ὅποιών προσεπάθησα νὰ σκιαγραφήσω τὰ μειονεκτήματα τῆς Διοκήσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ κατανεύσω καὶ ἐντοπίσω τὰς εὐθίνας ἐντελῶς ἀντικειμενικῶς καὶ ἀνευ φόβου η πάθους, νομίζω ὅτι ἀγόμεθα εἰς τὰ ἔξης συντεράστατα:

1) Όφελη ήταν η ανάθεσης της Διοικήσεως Ναυπλίας είς είδισδον σώματα δικαιολογημένη ή δημοσιοργία του θεσμού τον 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυπλίου'.

2) Τα μειονεκτήματα, τὰ όποια ἐνεφάνισε μέχρι τοῦδε ἡ Διοίκησις τῆς Ναυπόλεως δὲν ὄφειλονταν εἰς τὸν Α ἢ Β θεσμόν, ἀλλὰ κατὰ πρότον και νύνιον λόγον εἰς τὰς ἐπάστοτε κυβερνήσεις καὶ τοὺς ὑπουργοὺς καὶ τὴν πολιτικὴν ἀστάθειαν καὶ τὴν ἔλλειψιν σαφοῦς καὶ ὑγιοῦς κρατικῆς πολιτικῆς καὶ κατὰ δευτέρον λόγον εἰς ώρισμένα στελέχη, μεταξὺ τῶν ἀντετέρων, τοῦ Αἰγαίνειοῦ Σώματος, τὰ όποια δὲν ἥδελησαν ἢ δὲν ἥδυνθησαν γὰρ ἀντιληφθούν πόσον σοβαρὸν ἔργον εἰλαβον καὶ ποιας εὐθύνες ἐποιηθήσαν καὶ οὕτω συμπαρέσυνθον ὅλοιλησον τὸ Σώμα τις ἀδίκον δι' αὐτὸν ὡς σύνολον διασωῆσιν καὶ κατέστησιν.

“Ἄς ἴδωμεν τώρα, ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀποκλειστικῶς πλευρᾶς, τί θὰ ἡμερούσε νά γίνη πρός θεραπείαν τοῦ κακοῦ ἐπὶ τῇ εὐχαρίστῃ τῆς συζητήσεως περὶ καταργήσεως ἢ διατηρήσεως τοῦ ‘Υπουργείου κλπ.

"Ας έποθέσουμε δια καταργείται τό χαρακτηρισθὲν ως ἀμαρτωλὸν ἄ-  
πονογενὸν καὶ διὰ ἡ Διοίκησις τῆς Ναυπολίας ἐντάσσεται εἰς ἔν αὐτοῦ,  
οὐδὲ δύναται ἀπονομεῖν.

Ἐφορτάται: Κατὰ τίνα τρόπον θὰ γίνη ἡ ἔνταξις αὐτῆς; Νομίζω ότι δύο λόγους ἐμφανίζονται: "Η, δηλαδή, δόλσπληγος η Διοίκησης Ναυτιλίας, ως είνει καὶ εὑρίσκεται νά υπαχθῇ ώς Γενική Διεύθυνσις εἰς ἓν ὑπουργεῖον ή κατανομένη κατά ὑπηρεσίας, νά υπαχθῇ εἰς περισσότερα τοῦ ἕνος ὑπουργεῖα.

κατὰ τὴν γνώμην μου μία τοιαύτη λέσις ὅχι μόνον δὲν πρόκειται νὰ  
βελτιώσῃ καὶ νὰ προαγάγῃ τὴν κατάστασιν, ἀλλὰ τούναντίον θὰ τὴν κα-  
ταστήσῃ ἔτι χειρότεραν.

σοβαρωτάτων ζητημάτων, τὰ δόπια ἀπασχολοῦν τὴν Ναυτιλίαν μας εἰς μίαν στιγμήν, ποὺ ἀνάλαμψάν μεν τὸν ἄγονα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως ἐξ τοῦ μηδενός; Εἴνε γνωστὸν ὅτι ὅλα τὰ ὑπουργεῖα σήμερον ἀντικετοποίουν ποὺ αὐτῶν δύκον ἐργασίας, ἔλαν πρόσκειται νὰ ξανταξιούνται τὴν καταστόματαν πατρίδαι. Τὸν νὰ φροντίσωμεν, λοιπόν, εἰς ἓνα ξένον ὑπουργεῖον καὶ τὸ ἔχον τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνάδημυνηγίας τομῆιον ὅπερ κάθε ἄλλο παρά πρᾶξις σωφροσύνης θὰ ἦται.

Ἐάν τοῦτο γίνη πρέπει νὰ εἰμεῖδα βέβαιο δι τὰ διάφορα ζητήματα, ποὺ κατατρύχουν τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ παραμένονταν ἐπὶ τόσον χρόνον ἐκκρεμῆ καὶ ἄλιτα, δὲν θὰ εὑρούν ποτὲ τὴν λύσιν των, διότι ὁ π. Ὑπον-γός θὰ εἴνει ἀδέατος η συνεχῶς ἀπραχολημένος μὲ ἄλλα ζητήματα η ἀκα-ταπότιος καὶ διστακτιός καὶ. καὶ. Ἐκτὸς πλέον ἀν ἐφαρμοσθῆ η ἄλλη γνωστὴ τακτική: Δηλαδὴ νὰ ἀντεθῇ η δὴ διοίκησις τῆς Ναυτι-λίας εἰς κάποιον Διευθυντήν, ὁ οποῖος θὰ κάμη δ.τι θέλει παρουσιάζων εἰς τὸν ἑπονταργὸν μάτσοι ἀπὸ ζωτιά, τὰ όποια οὗτος θὰ ὑπογράψῃ τυ-φλῶς καὶ ἀσυνειδήτως.

Καὶ ἔτοι θὺ συνεζησθή τὸ χάρος καὶ ή ἔλειψις πάσης γνωτικαῆς πολιτικῆς καὶ ή νέα μορφή τῆς Διατίθεσις Ναυτιλίας δέγι θύ ἔχη μεγάλωτέρων ἀξίων ἀπό τὸ «αὐλαῖξ» δι Μανολόπουλον καὶ ἔβαλε τὰ φυσῆς ἀλλοιώσεις.

Ο αλος τρόπος ενταξεως της Μοιχησεως Ναυτιλιας οηλαδι ο οια-  
χρισματικός τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς και η συγχώνευσις τούτων εἰς πλειστά τοῦ  
ἐνός ὑπονομεία μὲ διδόνατο, αἴφης, νῦ γινη ώς ἔξις: Αἱ ὑπηρεσίαι ποι-  
έουν σχέσιν μὲ τὴν ἐξετάλευνσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, μὲ  
τὴν ὀργάνωσιν ἀντὸν κλπ. νῦ ἐνταχθοῦ π.χ. εἰς τὸ ὑπονομεῖον Ἐθνικῆς  
Οικονομίας, αἱ δὲ ὑπηρεσίαι, ποι ἔχουν σχέσιν μὲ τὰ ναυτεργατικὰ έγ-  
γίματα εἰς τὸ ὑπονομεῖον Ἐργασίας.

Είνε ἀληθὲς ὅτι διεπιπώθησαν κάποτε ὑπὸ τινων τοιαῦται γνῶμαι μὲν ἐξῆς δικαιολόγιαν: 'Υπεστιφυθῆ ὅτι η συνύπαρξις ὑπὸ τὸ αὐτὸν τονδργεῖν τὸν ζητημάτων ἐμεταπλέσεως καὶ γνωτιλίας πολιτικῆς ἀφ' εἰσόδου καὶ τὸν γνωτεργατικῶν ζητημάτων ἀφ' ἔτερου ἔφερε τὸν ουραγὸν τὸ συνεχόν διληπάτων, ἐπὶ τὸν διποίον ἡ ἐδιστάζει γὰρ λάβῃ ἀποφάσεις ἢ ἀποφάσεις παρασιφόμενος κατὰ κανόνα ἀπὸ τὰς πλέον δυναμικὰς καὶ θυρεωθεῖσας γνωτεργατικὰς δργανωσίες. 'Ενῷ, ἐὰν ἄλλος είνε ὁ ουραγὸς ὁ ἀσχολούμενος μὲ τὸ καθ' αὐτὸν γνωτιλιακὸν μέρος καὶ ἄλλος μὲ τὸ γνωτεργατικὸν, ὁ καθεὶς θὰ ἀνελάμβανε τὴν ἵστοστήρειν τῶν ἀπόψεων τοὺς κεχωριμένους καὶ τὸ 'Υπονομῶν Συμβούλιον θὰ ἐπέλει τὰς τιχῶν ἐμπαντζουένες διαφορὰς ἀντιλήφειν.

Θεωρητικώς φαίνεται δόθη η ἀποψίς αὐτῆς. "Αλλως τε τὸ αὐτὸν συμβαίνει καὶ μὲ τὴν βιομηχανιαν, δεδομένου δια τὸ μὲν καθ' αὐτὸν βιομηχανιῶν μέρους (βιομηχανικὴ πολιτικὴ κλ.)" ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπωρεγμόν τοῦ Εθνικού. Οι γενικοὶ τοῦ δὲ ἀναπτυγμάτων εἰς τὸ ὑπωρεγμόν τοῦ Εθνικού

Ευνοίας Οικονομίας, το σε εργατικούς εις το υπουργείον Εργασίας.  
Έαν άρχηγός, διαν τὰ ναυτεργατικά ζητήματα προσκανούν πρότερον, νὰ  
ταπεζούν συνθαρώτερον τὴν Ναυτιλίαν, είτε γίνεται διαχωρισμός οὐ-  
σιος, ίσως ή δηλαδή μερική τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας θὰ είχε λάβῃ κάπιον  
ἄλλον δρόμον, σημειερον, δημοσιον, δημως, δηλαδή πλέον διαμορφωθῇ ή κατάτα-  
ταις, νομίζω διό το διαχωρισμός τῆς Διοικήσεως εἰς δύο υπουργεία θὰ έγινε  
διαν συνέπεια σειράς άνωμαλῶν καὶ δυσεπιλέγων προβλημάτων καὶ θὰ

## American Ship Cleaning Co.

**John A. Pangdoroules, 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, N.Y.

Teleph. BOWling Green 9-6639—Nights LOnagre 5-8920  
Cable Address: «PAPADOPO»

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

τεργατικόν μέρος τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας ἐνετάσσετο εἰς τὸ ὑπονομεύονταν 'Εργασίας, μοιραίος θὰ ἔπειτε νὰ παραμείνῃ καὶ ἐκεῖ ὡς μία κεχωρισμένη καὶ ιδιαιτέρα ὑπηρεσία.

'Αφ' ἑτέρου, λαμβανομένον ὃντ' ὅφη διὰ τὰ ζητήματα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἔχουν ἀμερον ἀντίτυπον ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπαγγέλματος καὶ συνάφειαν πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐν γένει πολιτικήν, μοιραίος καὶ ὁ ὑπεύθυνος ὑπουργός 'Εργασίας καὶ η ἀρμόδιος ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου τοῦ θὰ ἔπειτε νὰ ἀποκτήσουν ἀρκετὰς γνώσεις περὶ ναυτιλίας, διὰ νὰ ἑναρμονίζων τὰς λόγους τῶν ζητημάτων πρὸς τὰ γενικάτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, διότι, ἄλλως, θὰ ὑπάρχῃ συνεχῆς ἀσυνεννοτοῦσα καὶ σύγχρονας μεταξὺ τῶν δύο ὑπουργείων, τῶν ὑπεύθυνον ἀφ' ἐνὸς διὰ τὴν ναυτιλιακὴν πλευρὰν καὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ τὴν ναυτεργατικήν. 'Ενῷ, διὰ τῆς συνταράξεως καὶ τῶν δύο τομέων ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὑπουργείον εἶναι εὐκολότερα η συνεννόησης καὶ η ἑναρμονίστικη τῶν ἀπόφεων τῶν δύο ὑπηρεσιῶν καὶ η ἔξενθεσης λόστων ἐξεπειτούσιν τὰ γενικάτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας. 'Εναπόκειται μόνον εἰς τὴν Διοικήσην τῆς Ναυτιλίας νὰ εὐρίσκεται εἰς τὸ ὑψός της, οὕτως ώστε νὰ πάψῃ τὸν φόλον λογισκοῦ καὶ ἀκριβοδικίαν διατητοῦ μεταξὺ τῶν δισταμένων ἀπόφεων.

Οὕτω, ἐγώ, τοῦλάχιστον, νομίζω ὅτι ὁ διαχωρισμὸς τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας εἰς πλείονα τοῦ ἐνὸς ὑπουργείας δηλαδὴ οὐδεμίαν βελτίωσιν θὰ ἔπειρῃ, ἀλλὰ τούναντίον θὰ περιπλέξῃ ἐπὶ περισσότερον τὴν ηδη ἀρκετά περιπλόκον πατάστων.

'Ἐκ τῆς ἀντότεροῦ λίαν συντόμου ἐξετάσεως τοῦ ζητημάτος τῆς παταργήσεως τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ἐντάξεως τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ εἰς Ἑν ἡ πλείονα τοῦ ἐνὸς ὑπουργείας δηλαδὴ οὐδεμίαν βελτίωσιν θὰ ἔπειρῃ, ἀλλὰ τούναντίον θὰ περιπλέξῃ ἐπὶ περισσότερον τὴν ηδη ἀρκετά περιπλόκον πατάστων.

Μία μόνη ὁδὸς εὐρίσκεται ἀνοικτὴ πρὸς ἡμῖν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητημάτος τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας κατὰ τρόπον ὀφέλιμον διὰ τὴν ἀναδημοργίαν καὶ ἀνάπτυξην τῆς Ναυτιλίας μας καὶ η ὁδὸς αὕτη, κατὰ τὴν γνώμην μου, είναι η ἑξῆς:

Νὰ διατηρηθῇ τὸ ὑπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀναδιοργανούμενον ὅμως ἐπὶ νέων βάσεων.

'Ἄλλα διὰ νὰ δοθῇ εἰς τὴν Διοίκησην Ναυτιλίας η ἀρμόδιωσα μορφὴ εἰναι προηγουμένους ἀπαραίτητον η Κυβέρνησης νὰ χαράξῃ εἰς τὰς γενικὰς τῆς γραμμάτων μίαν σαφῆ καὶ σταθεράν γαντιλακήν πολιτικήν καὶ φορέν τῆς πολιτικῆς αὕτης νὰ γίνη ἔνας ὑπουργός τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀποφασισμένος νὰ ἐργασθῇ ἐντατικῶς καὶ ἐπιμόνως διὰ τὴν διαμόρφωσιν καὶ δργάνωσιν τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας, ὡς ἐκτελεστικὸν δργάνων τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Καὶ ὁ ὑπουργός αὐτὸς νὰ ἔχῃ τὸ κέρδος καὶ τὴν δύναμην, νὰ ὑποστηρίξῃ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν πρὸς δῆλας τὰ διευθύνσεις, καὶ πρὸς τὰ ἄνω καὶ πρὸς τὰ κάτω. 'Άλλα, πρὸς παντός, ὁ ὑπουργός αὐτὸς νὰ παραμείνῃ ἐπὶ μακρού χρονικὸν διάστημα ἐπὶ κεφαλῆς τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, διὰ νὰ θέσῃ εἰς κίνησην τὸν νέον πιηκανισμόν, νὰ τὸν παρακολουθήσῃ ἐν τῇ λειτουργίᾳ του,

νὰ ίδῃ τὰ τροπά καὶ νὰ τὰ διορθώσῃ, νὰ διαμορφώσῃ γένον πιεζόμενα καὶ νέαν νοοτροπίαν διοικήσεως καὶ νὰ δημιουργήσῃ σταθεράν πατάστων καὶ παράδοσιν ἀπὸ τὴν διοίκησην παρέκκλισης νὰ είναι ἀδύνατος.

'Ο ίδιος ὑπουργός, συμβούλευμένος ὅλους ἐκείνους, ποὺ δύνανται νὰ ἔχουν πάτοιαν ἔγκυρον γνώμην περὶ τῶν γαντιλακῶν ζητημάτων, πατατοπέμπονταν περὶ τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἀσκεῖται η Διοίκηση Ναυτιλίας εἰς ἄλλας γαντικάς χώρας, παραλαμβάνονταν ἀπὸ αὐτὰς ὅτι προσαρμόζεται πρὸς τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα, θὰ ήμετρεσῃ νὰ διαμορφώσῃ τὴν νέαν Διοίκησην Ναυτιλίας κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον.

Πολλὰ καὶ ποικίλα είναι τὰ θέματα, τὰ ὅποια θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθοῦν: 'Η στρατιωτικὴ η πολιτικὴ μορφὴ τοῦ Σώματος Διοικήσεως 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, η κατάργησης ὑπηρεσιῶν καὶ θέσεων, τὰ προσόντα καὶ αἱ γνώσεις τῶν μελών τῆς διοίκησης, η ἐκκαθάρισης η ἐισδοχὴ τέλων στελεχῶν, η ἐκπαίδευσης καὶ μετεπαίδευσης τούτων, η διάρθρωσης τῶν ὑπηρεσιῶν κλπ. κλπ.

Βέβαια, τὸ ζητήμα δὲν είναι καθόλου ἀπλούν, διότι είναι εὐκολώτερον νὰ δημιουργήσης μίαν νέαν ὑπηρεσίαν ἐξ ὑπαρχῆς παρὰ νὰ τὴν μεταβάλῃς φίλωντας διετοφάγων πολυχρόνων χώρην. 'Άλλα δὲν νομίζω ὅτι θὰ πρέπει νὰ γίνη καὶ τελεία μναστάτων καὶ ἀνατροπὴ τῶν πάντων. 'Υπάρχουν σημερον πολλὰ καὶ στοχεῖα εἰς τὸν μηχανισμὸν τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας, τὰ ὅποια πρέπει νὰ διατηρηθοῦν. Καὶ τὸ ἔμφυγον ὑλικὸν ἐπίσης δύναται ἀφισταντα νὰ χρηματοποιηθῇ εἰς μεγάλην κλίμακα, ἐμπλουτιζόμενον μὲ εἰδίκες ἀπαραίτητους γνώσεις καὶ καθοδηγούμενον καταλλήλως ἀπὸ έναν ὑπουργόν, ὁ οποίος γνωρίζει τὶς θέλεις καὶ είναι ἀποφασισμένος νὰ τὸ ἔφαρμοισθ.

Τὰ στοχεῖα αὐτὰ ήμετρούν νὰ ἀποτελέσουν τὸν πυρήνα τῆς νέας Διοίκησης Ναυτιλίας, πλαισιούμενα καὶ ὑπὸ νέων τοιούτων, τὰ ὅποια θὰ έρινονταν ἐνδεχομένους κοϊδιά.

Παραλλήλως ἀπαιτεῖται ἐπεγύντως μία γενναία ἐκκαθάρισης τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς νομοθεσίας ἀπὸ τὴν σωρείαν τῶν νομοθετημάτων, τὰ ὅποια ἔχουν δημιουργήση πραγματικὸν χώρα. Μία νέα νομοθεσία, διστοντὸν διατάσσεται τὸν ὅλην Διοίκησην, ώστε νὰ τὴν καταστήσῃ ικανήν τὰ σταθεράν πολιτικήν, πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ ίδῃ τὸ φῶς καὶ νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογή.

Αὗτός, κατὰ τὴν γνώμην μου, είναι ὁ μόνος τρόπος, κατὰ τὸν ὅποιον ἔπιπλάλλεται σήμερον νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ πρόβλημα τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας. 'Ενας τρόπος, πού, χωρὶς νὰ φέρῃ γενικὴν ἀναστάτωσιν, σὰν ἀσφαλῶς θὰ δημιουργήσῃ ἡ ἀσκοπος κατάργησης τοῦ ὑπουργείου, θὰ ἀναμορφώσῃ τὴν ὅλην Διοίκησην, ώστε νὰ τὴν καταστήσῃ ικανήν τὰ σταθεράν πολιτικήν, τὸ φῶς, τὸ ὅποιον δύλι, δύον δήποτε καὶ ἂν ιστάμεθα, ἐπεθυμούμεν δι' αὐτήν.

'Εκείνο, δημιος, τὸ ὅποιον κυρίως πρέπει νὰ προσέξωμεν εἰναι γενναία ἐκκαθάρισης τῆς ζητημάτων πολιτικῆς τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Καὶ τὸν πρόσημον τοῦ τρόπου, πού, χωρὶς νὰ φέρῃ γενικὴν ἀναστάτωσιν, σὰν ἀσφαλῶς θὰ δημιουργήσῃ ἡ ἀσκοπος κατάργησης τοῦ ὑπουργείου, θὰ ἀναμορφώσῃ τὴν ὅλην Διοίκησην, ώστε νὰ τὴν καταστήσῃ ικανήν τὰ σταθεράν πολιτικής της, ἔχει ως συνέπειαν τὴν γαλάζωσιν καὶ τὴν παραδίλωσιν τῆς Διοικήσεως ἀκριβῶς εἰς τὴν στιγμήν, καθ' ὃν θὰ ἔπειτε νὰ ἐντείνῃ τὰς προσπαθείας τῆς καὶ νὰ δειξῃ ζωτικότητα καὶ δημιουργικὴν πνοήν.

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

## ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ Α.Ε.

Ίδρυθείσα τῷ 1934, Συνέχεια τῆς Έτ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ, Ιδρ. τῷ 1926

Ναυτικοὶ Πράκτορες, Διαχειρισταὶ ἀπο, Μεσίται Ναυλώσεων, Αγοραπωλησιῶν, Ασφαλίσεων

· Αδελφὸς Οίκος ἐν Λονδίνῳ:

THE ITHACA SHIPPING COMPANY LTD.

Bevis Marks House, Bevis Marks, Telegr. «ITHACA»

Γενικοὶ Πράκτορες ἐν Ἑλλάδι:

AMERIKAN PRESIDENT LINES, SAN FRANCISCO

DAMPSKILSESKABET "TORM", COPENHAGEN

ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝ)ΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΝΗΣΩΝ (Συν.Π.Ε.)

ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΝΗΣΩΝ Ανων, Έταιρ. Γεν. Ασφαλίσεων

**Πάσης φύσεως ναυτιλιακαὶ καὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐργασίαι.**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Μεγ. Βρετανίας 8 Τηλέφ. 41.968, 41747. Τηλεγραφ.: «ΦΙΛΙΣ ΣΙΑ».

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Ελευθερίου Βενιζέλου 19. Τηλέφ. 27.56. Τηλέγρ.: «ΦΙΛΙΣ ΣΙΑ».

Αντιπρόσωποι εἰς ὅλους τοὺς 'Ελληνικοὺς Λιμένας.



χρεωθούν είς τὸν λογαριασμὸν μας, εἰς αὐτὴν τὴν τιμὴν. Ἰσως πολὺ περισσότερα, διλγόντερα, ὅμως ποτέ. Είναι καὶ ἄλλα κονδύλια, τὰ ὅποια πρέπει νὰ ὑπολογίσουμεν καὶ τὰ ὅποια ἐνδεζουμένως θὰ ἐπιβαροῦν τὰ πλοία. Είναι οἱ μισθοὶ τῶν Ἀμερικανῶν πληρωμάτων, δι' ὧνος μῆνας παραμείνουν ἐν Ἑλλάδι, 60 ἔως 70 ἑκατομμύρια δραχμῶν κατὰ μῆνα δι' ἔκστον πλοϊον, τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς των εἰς Ἕνωμένας Πολιτείας, καθὼς καὶ τὰ ἀσφάλιστρα. Εἰς τοὺς ἀσφαλιστικοὺς κύκλους διεδόθη ἡδη διά πληροφορία, όπι τὰ πλοῖα ἡσφαλίσθησαν ὑπὸ τοῦ Y.E.N. δι' 20.000 λίρας ἔκστον.

Θὰ θεωρηθῇ, ἵστω, ἀνιαρόν, ὅτι παρόμοια λεπτομέρεια γράφονται και λέγονται, προσεμένουν διὰ μίαν παραγωγικήν εἰς τὸν τόπον μιας προσπάθειας, πάντη τούς ώς ἄντοι ὑπόλογησιούς ήλα τοὺς κάμψι κάθε ἀνθρώπος, ποὺ ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ἀλειπτικήν διοικητικῶν. <sup>1</sup> Ας συγχρηθῇ, λοιπόν, ἡ σπουδὴ μου νὰ κάμψι αὐτοὺς τοὺς χονδροειδεῖς καὶ ἀπλούσιοὺς λογαριασμούς.

Τοῦ κάμψι, διὰ νὰ διλογίθησθῇ ἡ συζήτησις γύρω ἀπὸ τὰ πέντε ἀλειπτικά.

Τὰ ναυτικά τῆς χώρας μας ζητήματα, είτε άναγονται εἰς τὴν Ναυτιλίαν, είτε άναγονται εἰς τὴν ἀλειάν, δὲν ἔξετάζονται μονοπλέυρως, μέσα εἰς τὰ γραφεῖα μόνον καὶ ἐπάνω εἰς τὸ χωρτί, ἀλλὰ σύμφωνα μὲν ὥραιμένων θεμελιώδεις τεχνικούς κανόνας, προτίτοις καὶ μέσα εἰς τὴν θάλασσαν αὐτούς. Τὴν πλέονταν τῆς ἀλειάς, ήμεις τοιλάχιστον, δὲν τὴν βλέπουμε ἀπό τὴν πλευράν, ποὺ τὴν βλέπονται οἱ οἰκονομολόγοι, οἱ ὑδροβόλοι καὶ οἱ κύριοι καθηγηταί, ἀλλὰ τὴν ἔξετάζουμεν ὡς φραμάδες, ὡς ἐπιχειρηματία, ὡς βιομήχανοι, ὡς ἔμποροι, ὡς ἐφοπλισταὶ καὶ ἐν γένει ὡς ἔργατα τῆς θαλάσσης.

"Οταν, λοιπόν, προσθέσουμεν μὲ προσοχὴν καὶ ἀγρίβειαν τὰ διάφορα πονδύλια, τὸν ἐπιβαρύνοντα κάθε ἀλιευτικὸν πλοῖον, ὅταν κάμουμεν τοὺς ἄπλοικους μας λογαριασμοὺς καὶ ζηγίσουμεν τὰ ὑπέρ καὶ τὰ κατά, θὰ παρατηρήσουμεν ὅτι η ὑπόθεσις εἶναι μὲν ὁραῖα εἰς τὸ χαρτί, ὡς ἐπιχειρεῖται ὅμως εἶναι...μηδέν. Μήπως καὶ ὁ ἀλιευτικὸς μας κόσμος, ὁ προτίτιστος ἐνδιαφερόμενος διὰ τὰ πλοῖα, δὲν ἔχαιρε τοὺς ὑπολογισμούς του; "Ηκουσας ἐπανελμένος νὰ λέγεται εἰς τοὺς κύκλους τῶν φαραδοκαπεταναίων καὶ τῶν ἀλιευτικῶν συνεταφισμῶν:

—Δέν έχασμε τά μωλά μας νά ἀγοράσωμε τόσον ἀκριβών πλοία καὶ νά χωθούμε μέσα σὲ ὑποχρεώσεις, ἀφοῦ τά ίδια πλοία καὶ σιδηρᾶ μάλιστα, μας προσφέρουν ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν εἰς τὸ ἡμιον τῆς τιμῆς, καινούργια! Ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα ἂν τὰ ναυπηγήσωμεν, πάλιν ή τιμή κόστους θὰ είναν κατέρρεας.

Αντή είναι η πραγματικότης; "Οστις άμεβαίλει περὶ τούτου, ἀς ἐπιχειρήσῃ μίαν ἔρευναν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πειραιῶς, τὰ γνωτικά γραφεῖα καὶ τὰ ναυτηγεῖα, διὰ νῦ πεισθῆ. Λέν ἐπάρχει εἰς τὴν χώραν μας, ἀντὶ τὴν περιόδου τούλαχιστον, ἐπιχειρηματικά, ὅστις θὰ ήταν διατεθενένος ἡ θυσιάριος τέσσαρας λιμάδας λίσσας χονταῖς, διὰ νῦ ἀναμαρτῆται εἰς ἀλεποτικὴν ἐπιχείρησιν... ἀμφιβόλου αποδόσεων." Οχι, βεβαίως, διότι η ἀλεπία ὡς τοποθέτησις χομπάτων δὲν είναι ἀσφαλής καὶ ἐπικερδής, ἀλλὰ δότι δὲν ἔγενετο πρὸς τὸν τομέα τούτου ἐνθαρρυντική προεργασία. Ελλαίωναν νῦ δίδεται εἰς ἔνα χομπάτη, ἔνα ἄλογο ἵπποδρομίας. Τι θὰ τὰ κάμιν; Θὰ τὸ...γαστισμόν, θὰ τὸ δάλινον εἰς τὸ ἄστορον!

"Ολα αυτά δὲν είναι, παρά αἱ ἐνοχλητικαὶ συνέπειαι μᾶς κολασμοῦ δλιγοφορίας ἐκ μέρους τῶν ἑπτησιδῶν ποὺ ἔχεισθησαν τὸ ἀλλειπτικὸν μαζ ἔντημα. Οὐχ, βεβαίως, τῆς ΟΥΝΠΡΑ, διότι η δογματικὴς αὐτὴ θήλε νὰ μας βοηθήσῃ καὶ ξένισῃ νὰ τῆς ὑποδειξιώμενη ποια είναι αἱ ἐπείγονταις ἄναγκαι μας εἰς ὅλους τοὺς ποτεῖς, ἐξ τῶν ὅποιων ἔξχονταν θέσην κατέ-  
γονται καὶ αἱ ἄναγκαι τῆς ἀλλειπτικῆς μας βιοηγανίας.

Ἐδόσαμεν παραγγελίας, εἰκῇ καὶ ὡς ἔτυχε, χωρὶς νὰ καθορίσουμεν σαφῶς, μὲ μαθηματικὴν ἀρχίσειαν καὶ πάσιν τεχνικὴν λεπτομέρειαν, τὰ πάντα μῆς ποιῶντα διὰ τὸ μέσον, εἰς ὃντας ἐν γένει, εἰς πεισ-

λαιμοηγανάς, εἰς ἔνειαν διὰ πλοία, εἰς πλοία καὶ εἰς τόσα ἄλλα ἐφαλκεῖα. Αἱ παραγγελίαι μας ἡσαν ἀφελεῖς, τόσον μάλιστα ἀφελεῖς, ὅπερε νὰ ἕπενθυμήσουν ἀνθρώπους ποὺ δὲν γνωρίζουν ἐπαρχιῶν τὶ θέλουν και ἀφειρόνται εἰς τὴν γυναικειῶν τρίτων. «Νῦν μᾶς στείλετε ψύκια διὰ τὴν ἔπειαν», εἶπον οἱ εἰδικοί «Ἐλλάς ἔντεταλμένα! Η ΟΥΝΠΡΑ μᾶς στείλετε τὸ ταχύτερον ἀντά ποὺ ἔξητησαμεν.

Υλικά διά την άλεισαν μας ήδην αἴφθονα! Έγένοντο κατά περιόδους τακτικά διανομαί. Τόρα όμως τί γίνεται με τα «άφθονα αντά ίλικα», πού απέζησαν εις τὰς απόθηκας;;; «Ἄς ἐρωτηθοῦν οἱ φαράδες μας καὶ οἱ άλειστικοὶ συνεταφάσιοι, διὰ τὸ ζητήσαντα αὐτὸν καὶ ἀς μᾶς πληροφορήσουν τὶ ουμβαίνα με την ποιότητα τοῦ ίλικου τούτου!»

Πετρελαιομηχανά μάς ἐστάλησαν, ἐπίσης, διὰ τὴν ἀλέιαν, μηχανά  
ἄξιας πολλῶν χιλιάδων δολλαρίων. Τί γενιναν; Εἶναι τόρα πεταγμένες,  
ώς ἄχοντος θύλικον, εἰς τὸν πορλιμένα.

Πλοιά ἀλευτικά; Ναὶ πλοῖα ἀλευτικά, μᾶς ἥδην πέντε, ἔξη, θὺ ἔλθουν ἵστως καὶ ἄλλα. Θὰ πάνε καὶ ἄλλα τόσα εἰς τὴν Ἀλβανίαν. Μήπως δὲν θὰ ἡτο προτιμότερον νὰ μᾶς ἐστέλλοντο τὸ σχέδιο τῶν πλοίων τούτων καὶ νὰ ἐναντιγούντο ταῦτα εἰς τὴν Ἑλλάδα; "Ητο δηλαδὴ τόσον μεγάλη ἡ ἀνάγκη, διὰ νὰ γίνῃ καὶ νὰ δικαιολογηθῇ ὁ πλοῦς πέντε μικρῶν πλοίων ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ νὰ δημιουργηθούν τόσα ἔσοδα καὶ τόσες ὑποχρεώσεις; "Η μῆτος εἴμεθα τόσον πολὺ καυθυτερεμένοι, ήμετε, οἱ ἔξοχοι ναυτικοί Ἑλληνες, εἰς τὴν ναυτιγκὴν τέχνην, ὅπτε νὰ μὴ θεωρούμεθα ίκανοι νὰ κατασκευάσωμεν ἕντανα πλοῖα;;;

Κατά τὴν ἐποχὴν τῶν ἀθρόων παραγγελιῶν μας εἰς τὴν ΟΥΝΠΡΑ, ὑπεδείξαμεν εἰς τοὺς ἀρμόδιους, μὲ τὸν προσήκοντα σεβασμὸν καὶ τὴν πρέπουσαν διάκρισιν, ποῖαν εἶναι αἱ ἀνάγκαι μας διὰ τὴν ἀλείαν. Μελέται, ἴντομηνήματα, ἄφθρα, ἵπετελήθησαν καὶ ἐδημοσιεύθησαν ἐν καιῷ. Τίποτε ὥμοιο ἀπὸ ὅλα αὐτὰ δὲν ἔτυχε τῆς δεοντῆς προσοχῆς. "Ολαὶ ἐνιθῆσαν εἰς τὸν κάλαθον τῶν ἀχρήστων. Αἱ κρατικαὶ ἑπτεροειδεῖς καὶ ποὺ παντὸς οἱ εἰδικοὶ δὲν ἀνέρχονται ὑποδείξεις, οὔτε συμβούλες, ὡς νὰ ἐδόθῃ εἰς αὐτοὺς ἡ ἐντολὴ νὰ χειρίζονται τὰ τῆς ἀλείας δικτατορικῶν.

Είναι δέδουσα όχληρον γά τι λέγονται από την θεωρία, συντελεστής  
Είναι δέδουσα όχληρον γά τι λέγονται από την θεωρία, συντελεστής

"Η δράγματος και ἀποικίησης τῶν παραγωγικῶν ἔργων εἰς μίαν γόρδιαν, δημιάζει κατά τι μὲ ἐπιτελικήν ἔργασίαν κατά τὸν πόλεμον. Ἐάν εἰς ἑνα τῶν κυριῶν σημείων τοῦ σχεδίου, η κρίσις είναι ἐσφαλμένη, τίθεται ἐν κυδώνῳ ὀλόκληρος η ἔκβασις τοῦ ἄγονος. Πρός ἀποφασίην, λοιπού, ἀνεπανοδόθων ταπετοφόρων, ἔξετάζονται μὲ ίδιαιτέραν προσοχὴν και αἱ παρακινδύνεια ρεπτομέραια.

Χαρακτησιωτικός ἐπ' αὐτὸν ὁ Φραγκίλλος ἔλεγεν: «Ἄπο ἔλειψαν ἑνὸς φαρμακοῦ ἐχάθη τὸ πέταλο, ἀπὸ ἔλειψαν ἑνὸς πετάλου ἐχάθη τὸ ἄλογον, ἀπὸ ἔλειψαν ἑνὸς ἀλόγου ἐχάθη ὁ ἵππευς, καὶ χωρὶς ἵππεα δὲν ἐφιασεν ἡ διαταγή...».

'Από έλλειψη λοιπὸν καλῆς προεργασίας, δύναται νὰ ἀποτίχῃ ἡ δρά-  
νωσις ἐνὸς παραγωγικοῦ ἔργου! Αὐτὸ πολὺ πεθανὸν νὰ συνέβῃ καὶ μὲ  
τὴν δράνωσιν τῆς ἀλείας μας, τὴν δοτούσῃ ἐπὶ τόσα χρόνια ἐπεδιώ-  
καμεν! 'Αλλ' απεμαρζόνθην καὶ πάλιν τοῦ θέματος μον, τῶν πέντε ἀλευτι-  
κῶν, διὰ τὰ ὁποῖα προωρίζετο τὸ σημείωμά μον.

"Οσον ἀκριβὲ καὶ ἔαν στοιχίζον αὐτά τὰ πλοῖα, δύσον δύσκολος καὶ ἄν φαίνεται ἡ χρηματοποίησίς των εἰς τὴν παράστων ἀλείαν, τόσον εὔκολος καὶ ἀποδοτικὸς θὰ είναι ἡ ἐξετάλλενος των εἰς τὴν ἀλείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ εἰς πλουσίας εἰς ἀλιευμα περιοχάς. Περὶ τούτων θὰ γράψω εἰς τὸ προσέχετε.

## ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

**ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ**  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI  
Τηλέφωνον AVENUE 3733

HOLLAND HOUSE, 104 BURY STREET  
LONDON

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.  
ΙΠ ΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2, Τηλ. 40-628.

INFORATOI= z, TPA. 40-028.

**RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.**  
SHIP OWNERS-BROKERS  
FOR THE  
SALE, PURCHASE, ASSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.  
Tel. AVENUE 3733.

HOLLAND HOUSE, 104 BURY STREET  
LONDON E.C. 3.

BRANCH AT PIRAEUS: RETHYMNI & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.  
IPPOKRATOS 2, TEL. 40-628.



## Γαλλία

### Έφοπλισμός και κρατικός έλεγχος

Νομοσχέδιον κατατεθέν πρό ίμερων εἰς τὴν Ἐθνοσυνέλευσιν, ἐπαρτότην τὴν λέντιν τῆς ἑπτάζεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀπὸ τῆς 1ης Σεπτεμβρίου καὶ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλοίων εἰς τοὺς διοικήτας ἐφοπλιστάς.

Διὰ τοῦ αὐτοῦ νομοσχέδιον τίθενται ἵπτο τὸν ἄμεσον κρατικὸν ἐλεγχον αἱ νησιώτεραι ναυτιλίας ἐποιεῖσθαις. Ἀνοτάτη Κυβερνητική Ἐπιτροπή ὃντας ἐφορεύῃ ἐπὶ τὸν ἔργων τῶν. Τὰ λυόμενα, ἐπίσης, τῆς ἑπτάζεως πλοία οὐ ποχοθεοῦνται νὰ διατεθοῦν εἰς τὰς ἑθνικὰς μεταφοράς, βάσει τῶν προβλέψεων τοῦ πενταετοῦ σχεδίου οἰκονομικῆς ἀνασυγκρότησεως.

Κυβερνητικὸς «Ἐπίτροπος ὃντας ἐδέρευν παρ» ἐξάστη ναυτικὴ ἑταρία, ἥτις κατὰ τὸ 1938 ἐκέπτεται στόλον χωρητικότητος 100 χιλ., τόννων καὶ ἀνα. Αἱ οὕτω, δώμα, ἐλεγχόμεναι ἑταρίαι ὃντας ἔχοντα πλήρη διοικητικὴν καὶ οἰκονομικὴν αὐτονομίαν.

Η French Line (ἢ 'Υπερωκεανὸς Γραμμῆ) καὶ αἱ «Μεσαζερί Μαριτίμη» ὃντας ἀνασυγκρότησθοῦν ὡς ἑταρία «εκονῆς ὁρθείας», ὃντας ἐγγάζοντας ὅμως ἐν πλήρει αὐτονομία καὶ ὑπὸ ἰδιωτικὴν διοίκησιν. Εἰδίκας ἐγγρήσεις παρέχονται διὰ τοῦ νόμου εἰς τοὺς μετόχους τῶν ἀνατέρφω δῶν ἑταρίων.

Τὸ νομοσχέδιον, ὡς τελικῶς διετυπώθη, ἀποτελεῖ συμβιβασμὸν τῶν δισταμένων ἀπόφεων. Οἱ Κομμουνισταὶ καὶ μερὶς τῶν Σοσιαλιστῶν ἀπέβλεπον εἰς τὴν κρατικοποίησην τῆς Ναυτιλίας, ἐνῷ τὰ λοιπὰ ἐν τῇ Κυβερνήσει κόμματα εἶχον ἀναμενόντων κηρυχθῆ ὑπὲρ τοῦ ἰδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

## Γερμανία

### Θὰ παραχωρηθοῦν «Λίμπερτυς»;

Μεταξὺ τῶν ἀμέσων ὑπὲρ τῆς Γερμανίας μέτρων, ποὺ ὑπέδειξεν ὁ κ. Χούβερ κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ εἰς Οὐασιγκτόνων ἐξ Ἐνδρώπης, ἀναφέρονται καὶ τὰ ἔξης σχετικὰ μὲ τὴν Ναυτιλίαν: Ζητεῖται ἡ προσωρινὴ παραχώρησης 75 «Λίμπερτυς» ὑπὸ γερμανικῆς ἐπάνδρωσιν διὰ τὴν μεταφορᾶν εἰς Γερμανίαν τροφῶν καὶ ἐφοδίων καὶ διὰ τὴν φόρτωσιν ἐκεῖθεν τοῦ πλεονάκοντος πλευρικοῦ ὥλικον καὶ δεύτερον καὶ ἀνασυγκρότησης τῆς γερμανικῆς ἀλιείας. Ήνα διὰ τῆς ἀποδόσεως τῆς τραπῆς ὁ λαός μὲ πρωτεῖνας τῶν δοπίων ἔχει κερδίσεις ἀνάγκην. 'Ο κ. Χούβερ ὑπέδειξε τὴν εἰς μάρκα καταβολὴν ὅλων τῶν δαπανῶν κανήσεως τῶν 75 «Λίμπερτυς», πλὴν τῶν κανούμων.

Εἰς τὴν ἀνατέρφω εἰσήγησαν τοῦ τέως Ἀμερικανοῦ Προέδρου αἱ πρῶται ἀντιδράσεις προήλθον ἀπὸ τοῦς 'Αμερικανοὺς ἐφοπλιστάς. «Τίποτε περισσότερον, τίποτε ὀλιγότερον — γράφει σχετικῶς ἡ «Ἐφημερίς τοῦ Ἐμπορίου» — ἐπιζητεῖται ἀναλόματος τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, ἡ δημιουργία γερμανικῆς τοιωτῆς».

### Τὰ ναυάγια

Σκάφη 250 χιλιάδων τόννων ἀνεύκνοθησαν μέχρι τοῦδε ἀπὸ τὰ δισταμένα εἰς τοὺς διαφόρους γερμανικοὺς λιμένες. 'Υπολογίζεται διὰ τὴν οἰκονομικήν 1.500.000 τόννων κατάκεινταν εἰς τὸν διστόν λιμένων καὶ τῶν παραλιανίων χώρων. Εἰς οἰανήποτε κατάστασιν καὶ ἀγ. ενίσκονται πόλεις νὰ ἀνελκυσθῶν, ἵνα διενοτελένονται τὴν λιμενικὴν κίνησην.

Τὰς ἐργασίας τῆς ναναγιαρεσίας ἔχοντας ἀναλάβει ὁ 'Ἄγγλοι μὲ μέσα καὶ προσωπικὸν κατὰ τὸ πλεῖστον γερμανικῆς προελεύθερως. Εἰς μόνον τὸ 'Αιμονόγονον σκάφη νανάγια 804 χιλ. τόννων πρέπει νὰ ἔξαχθονται τῆς θαλάσσης.

## Ήνωμ. Πολιτεῖαι

### Τὰ παναμαϊκά

'Ανησυχοῦν αἱ Ἀμερικανικαὶ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις διὰ τὴν στροφὴν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὴν παναμαϊκήν. Τὸ δημοσι-

γραφικὸν ὅργανον τῶν ὁργανώσεων τῆς Νέας 'Υδροκης «Pilot» ἀσχολεῖται ἐπὶ τοῦ τοῦ ζητήματος καὶ ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην τῆς λήφεως ἀμέσων μέτρων, ἵνα στιματήσῃ ἡ ἀδρόα τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας ἀλλαγὴ διὰ τῆς παναμαϊκῆς.

Ἡδη, τὰ πρῶτα κρούσματα ἀπεργιῶν ἐπὶ Παναμαϊκῶν Ἀμερικανικῆς ἰδιωτικοῖς σκαφῶν ἐσπιειώθησαν. Αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις κατηγοροῦν τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅτι μεταφέρουν τὰ πλοῖα τῶν ἀναδοσίων. 'Αποφένγονται οὕτω τὸν καταβολὴν τῶν φόρων καὶ ἐπιτυχάνονται μείωσιν τῶν δαπανῶν κανήσεως τῶν πλοίων διὰ τὸν χαμηλότερον μισθῶν καὶ τῆς ἀνυπαρξίας τῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας τῶν πλοίων.

'Εάν συνεχισθῇ ἡ προσφυγὴ εἰς τὰς ξένας σημαίας τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὃντας αὐξηθῆ σηματικῶς ὁ ἀριθμὸς τῶν Ἀμερικανικῆς πλουκτησίας ξένων σκαφῶν. Τὸ 1941 ἐτέλονται ἐπὸ ξένας σημαίας 204 δεξαμενόλοιμοι, 100 φορτηγὰ καὶ 15 ἐπιβατηγά Ἀμερικανικῆς ἰδιωτικοῖς. 'Ηδη, ἀπὸ τὸν τέλοντα τοῦ πολέμου 120 Ἀμερικανικῶν σκαφῶν προσέφεραν εἰς τὴν Παναμαϊκήν τὴν σημαίαν τῆς Χονδρούας. 'Αποτέλεσμα τῆς τοιώτης στροφῆς ὑπὸδειξεν ἡ ἐπανέξηση τοῦ ἀπὸ τὴν Παναμαϊκὴν τονάς.

'Η Ναυτιλία τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ ἡρίθμει πρὸ τοῦ πολέμου δύναμιν 1.105.000 τόννων d. w., ἐκ τῶν δοπίων 600 χιλιάδες τόννοι ἀνήκοντας τοῦ 'Αμερικανοῦ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου Παναμαϊκά σκάφη 962 χιλ. τόν. d. w., ἐθνισθησαν. Παρὸ τὴν ἀπολεισμὸν τόσων πλοίων, ὃ Παναμᾶς κατέχει τόσα χωρητικότητα 1.329.000 τόν. d. w. Τελευταῖος ἡ Παναμαϊκή ἡρίστειν ινφορμένη καὶ ἐπὶ ὑπερωκεανῶν σκαφῶν. 'Αναφρούτων ὑπὸ τῶν 'Αμερικανῶν ναυτεργατῶν τὰ ὑπερφορεάντα «Μπεργκεντρούρδ», «Πρόεδρος Τζόνσον» καὶ «Δρότινχολμ».

\*\*\*

Κατὰ γεωτέρας ἐπὶ Νέας 'Υδροκης πληροφορίας, ἐντείνονται καθ' ἡμέραν αἱ διαμαρτυρίαι τῶν ἀμερικανῶν ναυτεργατῶν διὰ τὴν πρὸς τὴν Παναμαϊκὴν καὶ τὴν σημαίαν τῆς Χονδρούας φραγὴν τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Εἰς τὴν Νέαν 'Υδροκην, τὸν «Άγιον Φραγκάσκον» καὶ καθ' ἄπανταν τὴν χώραν εὐφαντάτην ἡδη ἡρίσκονται αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις ἐστρατείαν κατὰ τῶν Ἀμερικανικῆς πλουκτησίας Παναμαϊκῶν πλοίων καὶ ζητοῦν τὴν παρέμβασιν τοῦ Κογχρέσου, ἵνα ἀποτρέψῃ τοῦ λοιποῦ τὴν εἰσονικὴν ἀλλαγὴν ἐκπότερητος τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

'Εἳν τὸ Κογχρέσου δὲν ἥθελε λάβει μέτρα ἀπαγορευτικά, αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις ἀπειλοῦν, ὅτι ὃντας ἀποκλείσουν τῶν λιμένων τῶν 'Ηνωμένων Πόλιτεων ὅλα τὰ Παναμαϊκά πλοῖα, ἵναν δὲν ὅλη ἐδέχοντο νὰ

## STATES - HELLENIC LINES

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος γραμμὴ  
BOΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ-ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

### ἀ)π "OLD DOMINION STATE,,

'Αναχωρεῖ ἐπὶ Νέας 'Υδροκης τὴν 25ην Μαρτίου

### ἀ)π "VOLUNTEER STATE,,

'Αναχωρεῖ ἐπὶ Νέας 'Υδροκης τὴν 9 'Απριλίου

### ἀ)π "ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ 'Αστήρ,,

'Ανεχώρησεν ἐπὶ Νέας 'Υδροκης τὴν 6ην Μαρτίου.

### ἀ)π "ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Κῦμα,,

'Ανεχώρησεν ἐπὶ Νέας 'Υδροκης τὴν 10ην Μαρτίου.

### ἀ)π "HOOSIER STATE..

'Αναμένεται ἐπὶ Πειραιῶς τὴν 19ην Μαρτίου.

Δεσμόμεθα ἐμπορεύματα διὰ:  
HAMPTON ROADS, BALTI MORE, PHILADELPHIA  
& NEW YORK

Διὰ πλειόνας πληροφορίας :  
Α.Ε. ΑΤΜΟΠΑΛΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,  
'Οδός Νικήτα 17, Πειραιεῖ Τηλέφ. 43.027

E. H. M. MOHIDEEN & Co.

ESTABLISHED 1918

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES  
IMPORTERS & GENERAL MERCHANTS

50, Baillie Street,  
Postbox, 284, Fort,  
COLOMBO  
Telegrams: MOHISHIPCO  
Telephone: 3870-91021

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

συμφωνούσιν πρὸς τὴν μεθοδοσίαν καὶ τοὺς λοιποὺς ὅρους ἐργασίας, τοὺς καθιερωμένους εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Ναυτιλίαν.

Η ε' Εφημερίδις τού Έμπορίουν τῆς Νέας Ύόρκης, ἀτηχοῦσα τὰς γνώμας τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, γράφει σχετικῶς, ὅτι δὲν είναι ὡλιγότερον ὑπεύθυνοι αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις τῶν διλίγων σχετικῶν περιπτώσεων ἀλλαγῆς σημαίας εἰς τὰς ἀμερικανικὰς πλοιοκτησίας σκάφη. Ήταν ἀφαντάστας ὑψηλαὶ ὑπερωφαῖαι καὶ αἱ πάσοι φύσεωις ἄλλαι ἀξιώστε, αἵτινες ἐπηγένθησαν τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τῶν Ἀμερικανικῶν πλοιῶν καὶ πειρώθισαν τὴν ἀπόδοσιν τῶν, εἶναι κυρίως ἡ ἀφορμὴ τῆς πρὸς τὰς ξένας σημαίας προσφυγῆς τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλικῆς δραστηριότητος. «Ἄξιον θαυμασιοῦ είναι — καταλήγει ἡ ε' Εφημερίδις τού Έμπορίου — πᾶς ὑπὸ τοιωτῆταν κατάσταση, τόσον ὅλιγα Ἀμερικανικά σκάφη ὑψώσαν ξένας σημαίας».

**‘H κατιοῦσα**

Η ιρίσις την δυοίαν είς τό ἀμέσως προσεκτές μέλλον πρόσφεται νύ ἀντιμετωπίσουν ἡ Ἀμερικανική Ναυτιλία καὶ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία, διαγράφεται εἰς ἐπαστολὴν πρὸς τὸ Κορκυρέσσον τὸν ναυάρχον Σμίθ, προσδοκοῦντας «Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς». Παραπονεῖται δὲ γανάρχος διὰ τὴν πλήρη ἀγνοίαν τῶν ἔχηταιν τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ μέρους τῆς Κοννίγ Γνώμης καὶ τῶν ἰδεντῶν τούτων κύκλων καὶ ἀναφέρεται οὗτος εἰς τὴν Ἑλλειπήν ἐπαρχῶν πιστώσεων, ἵνα ἀντιμετωπισθοῦν αἱ εἰς πλωτὸν ὑπερόχοι ἀγάγων. Ἡ κατιούσα διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγικὴν συνεχίζεται λέγει ὁ κ. Σμίθ. Νέα σκάφη δὲν ναυπηγοῦνται πλέον καὶ ἐνῷ πιστεύεται, ότι αἱ Ἰνδομένα Πολιτεῖαι κατέχουν ἐμπορικὸν στόλον ἀνώτερον τῶν ἀναγκῶν των, είναν ἀληφές, διτὶ σχετικῶς μόνον μικρὸς δύγκος ἡ Αμερικανικῆς χωρητικότητος ἥμπορει ἐπιτυχῶς νὺν παραβιῃθῇ πρὸς τὴν ταχύτητα καὶ τὴν μεταφορικὴν ίκανότητα τῶν ἥδη ναυπηγουμένων ξένων πλοίων.

Η ζήτησις από την «Ναυτιλιακήν Επιφορήν» — συνεχίζει δ. κ. Σμύθ — σκαφών τύπου «C 2» και «C 3» είναι υπέρτερα τῶν διαθεσίμων, σκάφη δὲ ἐπιβατηγά, πλόαι-ψυγεῖα καὶ ἄλλων εἰδικῶν κατηγοριῶν χρειάζονται διὰ τὴν Ἀμερικανὶκὴν Ναυτιλίαν. Ἐν τινι μέτρῳ αἱ ἄμεσοι αὐταὶ ἀνάγκαι εἶχαν φθισαν ἀπὸ τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη καὶ διὰ μετασεκῶν τῶν ἑταρχόντων, οἱ Ἀμερικανοί, ὥστε, ἐφοπλισταὶ δὲν είναι διατεθεῖμενοι νῦν ἀγόρασσον τὰ μειονεκτικά τοῦ πολέμου πλοῖα διὰ τὰς μεταπολεμικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας καὶ αἱ ἀντιμετωπίσουν δὲν αὐτῶν τὴν ἔσινδον ἀνταγωνισμὸν. Νέαι ναυπηγήσεις πολλὰ σχεδιάζονται. Κεφάλαια, δύμως, ἀπαιτοῦνται καὶ σαφῆς τῆς ἔθνικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς καθορισμός.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀντιμετωπίζεται ἡ μετασκεψή τοῦ ὑπερφωκεανὸν «Οὐάστριτον», χρησιμοποιηθέντος κατὰ τὸν πόλεμον ὧς ὅπλιταγωγῶν, εἰς ἐπιβατηγὸν καὶ πάλιν σκάφος. Μία δαπάνη 3 ἔκατον. δολλαρίων προβλέπεται, εἰς τὴν ὁπίαν περιλαμβάνεται καὶ τὸ ποσὸν τῶν 750 χιλ. δολ. διὰ τὴν πληρὸν ἔναντι τῆς πυραϊδᾶς ἐφαρμογὴν τῶν πλέον συγχρονισμένων συστημάτων. Τέσσαρας μῆνας θὰ χρειασθῇ ἡ τοιαύτη μετασκεψή. Μετ' αὐτὴν τὸ σκάφος θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ.

Πρόσκειται, επίσης, νά γαντηγμούν διά λογαριασμὸν τῆς «Ναυτιλα-  
ζῆς Επιφορῆς», κατὰ τὸ νέον οἰκονομικὸν ἔτος ἀπὸ 1ης Ἰουνίου, ἐς  
φορτηγά γραμμῆς τοῦ βελτιωμένου τύπου «C 3», ἐφόδους ἥδελον ταῦτα  
ζητηθῆ ἀπὸ τῶν ιδιωτικῶν ἐφοπλισμῶν. Αἱ δαπάναι τῆς γαντηγήσεως θὰ  
κατεβοῦν διά τὰς πλοσώσεις τοῦ Κρατικοῦ Προϊτολογισμοῦ, τὰς  
(με αγοραίνεις διά τὸ ἔτος 1947) 48 εἰς 105 ἑπταπεντάρια δολαρίων.

·Αθηρός· χρωνοναυλώσεις

Αθρόα ἔξερχονται τῶν ἀγνωστούλιον τοῦ παροπλισμοῦ τῶν τὰ ἀμερικανικά φορτηγά σκάφη. Οἱ ἐποπλισταὶ σπεύδουν νὰ ἐπωφεληθῶνται τῶν καλῶν ναυλών, ἐκμισθώνοντες αὐτὰ «bare boat», βάσει τῶν ὑπερενοίκων δὲ μάζας τοὺς δρον. Δύνανται νὰ ἐκμεταλλευθῶν, ἀντὶ εὐθυηνὸν μηνάνιον μισθωτοῖς τὰ κρατήσια πλοιοκτησία σκάφη ἐπὶ ὅσον χρόνον συμφέρει εἰς αὐτούς. Μὲ μίαν 15θήμερον προειδοποίησαν, ἐπιτρέπεται νὰ τὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπαρχοῦ», ἀν αἱ συνθῆκαι τῆς ἐκμεταλλεύσεως παύσουν νὰ είναι συμφέρουσαι.

Ἡ παραχώρησις, ὅμως, καὶ ἄλλοι ἐπὶ μισθώσει πλοίων εἰς τοὺς Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς εἶναι συνέταιρα καὶ τῆς ὑφόσεως τῶν ναύλων. Διετοπόθη, πρόσφατα, σαφής ἡ ἀπόφασις τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, όπως μὴ ἐπαγέψῃ τὴν ἀνατίμησην τῆς ναυλαγορᾶς, μέχρι τοῦ σημείου

πον θὰ καθίστατο δυσχερής ή έλευθέρα τοῦ διεμνούς ἐμπορίου ἀνάπτυξις. Έν συνεχείᾳ δὲ τῆς τοιαύτης ἀποφάσεως, νέα χωρητικότης δοσμέραι προστίθεται εἰς τὴν ἐν ἐνεργείᾳ.

Τυπολογίζεται, διό περὶ τὸ θέρος οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ θὰ διαχειρίζονται 2.600 σκάφη, χωρητικότητος 23.500.000 τόνων d. w. Θὺ πρόκειται περὶ τοῦ μεγαλύτερον εἰς δύοκον ἐμπορικοῦ στόλου ἐν κινήσει, ἐλάχιστα κατωτέρον τοῦ Ἀγγλικοῦ προπολεμικοῦ.

‘Υπό της «Ναυτιλιακής Επιτροπής» άνευσηνώθησαν σχετικώς οι κάτωθι αριθμοί: Κατά τὴν ἡμέραν τῆς ἀνακωχῆς τὸ Κράτος διεγειρᾶτο 4.286 σκάφη ίδινῆς τοῦ πλοιοπτησίας. Τὸ παρελθόν θέρος ὑπεβαθάμη ὁ ἀριθμός εἰς 2.454 πλ.τού. Τὸν Δεκέμβριον εἰς 1.390 καὶ τέλος σήμερον εἰς 700. Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ ίδιωτικὸς ἐφοπλισμὸς ἐναύλωσεν ὑπεροχήνα Κρατικὰ σκάφη καὶ ἔχει ὑποβάλει αἰτήσεις δι’ ἄλλα χώρα τερπίστων.

*Ἐκ τῶν 1.212 σκαφῶν ὑπὸ ναυάριστον κατὰ τὰ μέσα Φεβδουναρίον εἰς Αμερικανός ἐφολιστάς, 802 εἶναι «Λίμνετρης», 218 «Βίζτορης» καὶ τὰ οπαῖ τέτον τοῦ «C» καὶ τίνα ἐπιβατηγά. Ἐν τῷ μεταξὺ αἵτησεις διὰ τὴν πλωτῶν ὑπεροχτασίον σκαφῶν ἔχουν ἐγκριθῆ καὶ τὰ πλοῖα παραδίδονται ἅδη ἀθρόως.*

**Ανταγωνισμὸς εἰς τὰ φορτία**

Αἱ ἀμερικανικαὶ ἐφημερίδες, πατὰ τὴλεγραφήματα τῶν ἀνταποκριτῶν του ἀπὸ τὴν Μπατάνιαν, πειραγόμαντο μὲ τὰ ζωτόπτερα χρώματα τῆς τρόπης ἐκδίλωσιν μεταπολεμικοῦ ὀνταγωνισμοῦ εἰς τὴν Ναυπίλιαν μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ἄγγελικῶν πλοίων γραμμῆς. Ὑπολογίζεται διπλαῖς διαφόρων πολιτικῶν ἀποκακώσεων εἰδῶν ἐνος ἑκατομμυρίου τῶν πρόκειται εἰς τὸ ἀμέσως προσεγές μέλλον γὰρ μεταφερθοῦν ἐκ τῶν Οὐλλανδικῶν Ἰνδίων. Ἡσαΐν ταῦτα ἐπὶ 18μηνον ἀποκλεισμένα ἔκει λόγῳ τῆς ἐπαναστάσεως καὶ τῷα ἡ νέα Ἰθνικιστικὴ κυβέρνησις ἐπείγεται νῦν τὰ ἤδη ἔξαγόμενα.

Ἐξ ἀντέτου ή δόλανδική κυθέρης ἀπαγορεύει τὴν ἔξαγωγήν, χωρὶς τὴν ἄδειαν τῶν τοπικῶν δόλανδικῶν ἀρχῶν. Κατέσχει ηδὴ πλεῖστα σα φορτία μεταφερόμενα ἐπὶ μικρῶν ἀγγειοκόνων φορτηγῶν σκαφῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ ὅμως φαίνεται ὅτι ἀμειβανικά σκάφη ἐπέτυχαν τὴν φόρτωσιν τοῦ λιμένα τῆς ἑθνικιστικῆς κυθέρης γειτνίαδων τόννων ζαχάρων, απαντώσκοι καὶ φαρμακευτικῶν πρότων ὥλων μὲν ναύλους ἡψηλούς, ἐνī τὰ σύγχρικά σκάφη παραποδίσθησαν ἀπὸ τὰς ἀπαγορευτικὰς διατάξεις τῆς δόλανδικῆς κυθέρης.

Τὰ πλοῖα τύπου «C»

Κατ' ἀνακοίνωσιν τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», νέα σχέδια κατηγορί-  
σθησαν διὰ τὴν ναυπήγησην πλοίων τοῦ γνωστοῦ τύπου «C. 3» πρὸς τὸν  
εποπόν, όπως αὐξηθῇ ἀφ' ἐνὸς ἡ ταχύτης καὶ ἡ μεταφορικὴ ἀπόστην ἴκα-  
νοτης καὶ μειούσθῃ ἀφ' ἑπτάντας ἡ διάπλα τῆς ἐξμεταλλεύσεως τῶν. Τὰ  
πλοῖα τοῦ νέου τύπου θὰ φέρουν τὰ διακριτικά «C. 3—S—D B 3». Αλ-  
λογαναὶ τῶν θὰ ἔχουν δύναμιν 12.500 λίταρων, ἀντὶ 8.500, τοῦ παλαιοῦ τύ-  
που «C 3», ἡ δὲ ταχύτης των θὰ αὐξηθῇ εἰς 18 3/4 μιλλίων ἀπὸ 16 1/2.  
Καίτοι αἱ βασικαὶ ναυπηγικαὶ γραμμαὶ τοῦ νέου τύπου δὲν θὰ διαφέρουν  
οὐ πλαύον, νέα, ἐν τούτοις, σχέδια θὰ ἐφαμοιβοῦν διὰ τὰ κύτη καὶ τὰ  
σφροτερεφορτικοὺς μηχανήματα, δύνασθε ἡ παραλαβὴ καὶ ἡ παράδο-  
ση τῶν φροτίων νὰ καταστῇ οὐκονομικωτέρᾳ. Ἀντὶ τοῦ 5 τοῦ πα-  
σοῦ τύπου, ὁ νέος τύπος θὰ ἔχῃ 6. Κατόπιν παραθέτομεν μίαν σύγ-  
χρισιν τῶν κυριωτέρων γραμμητηριστικῶν τῶν δύο τύπων:

Χαρακτηριστικά	Νέος	τύπος	Παλαιόν C. 3
Μήρκος . . . . .	489	πόδες . . . . .	465 πόδες
Πλάτος . . . . .	70	πόδες . . . . .	69 πόδες
Βύθισμα . . . . .	26.6	πόδες . . . . .	28.6 πόδ.
Βάδος . . . . .	45	πόδες . . . . .	42.6 πόδ.
Ιπποδύναμος . . . . .	12.500	τ.π. . . . .	8.000 τ.π.
Κυβισμός . . . . .	730.000	κ. π. . . . .	750.000 κ.π.
Χωρητικότης d. w. .	10.000	τ. . . . .	10.000 τ.
Χωρητικότης γυρός .	8.000	τ. . . . .	7.800 τ.
Χωρητικότης νέτ .	4.800	τ. . . . .	4.600 τ.
Ταγύτης . . . . .	18 3/4	μίλ. . . . .	16 1/2 μίλ.

Μεγ. Βρεταννία

Η χαρτολιγική σποκατάσταση

Ο σερ Ερνεστ Μόρωνας έδηλωσε πρό ημερών εἰς τὴν γενικήν συνέλευσην τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου, ὅτι δάσι τῶν γαυπιάνησον καὶ τῆς

THE CYPRUS SHIPPING COMPANY LTD

**Steamship & Insurance Agents & Brokers  
Bunkering Contractors**

**HEAD OFFICE: FAMAGUSTA (Cyprus)**  
King George V Avenue No 4, & Themis Str. No. 6  
Telegrams «SHIPCO» FAMAGUSTA  
P. O. B. 84.

BRANCHES : LARNACA,  
P. O. B. 59,  
Telegrams «SHIPCO» Larnaca  
LIMASSOL,  
P. O. B. 37,  
Telegrams «SHIPCO» Limassol

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΤΔ

‘Ατμοπλοϊκοὶ Πράκτορες, Ναυλομεσῖται  
‘Ασφαλισταί, ‘Ανθρακευταί.

**ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (Κέφαλον)**  
Λεωφόρος Γεωργίου Ε., 4, και 'Οδός Θέμιδος, 6  
Ταχυδρομικόν Κεύθοτον 84,  
Τηλεγραφική Διεύθυνσις «SHIPCO»  
**ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ FAMAGUSTA**

**Υποκαταστήματα :** ΛΑΡΝΑΚΑ,  
Ταχ. κιβ. 84,  
Τηλεγρ. Διεύθυνσις «SHIPCO» LARNACA  
ΛΕΜΕΣΟΣ,  
Ταχ. κιβ. 37,  
Τηλεγρ. Διεύθυνσις «SHIPCO» LIMASSOL

άγορας των ήποτε ναυλώσιν άμερικανικών πλοίων, μάτι αύξησις 3.500.000 τόνων γκρός προστίθεται εἰς τὴν δύναμιν τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας. Τὸ γάστρα, δηλαδή, τὸ ἐκ τοῦ πολέμου δημιουργήθεν γεφυροῦνται.

Εἰς ἔχηκοντα ἑκατομμύρια λιρῶν ὑπολογίζονται τὰ διατεθέντα παρὰ τοῦ ἰδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ κεφάλαια διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν κρατικῶν πλοίων καὶ 80 ἔκαπον, δολλαρίον θ' ἀπατηθοῦν διὰ τὴν πρόσκτησαν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων.

Τὰ ναυτηγόμενα καὶ ἷποτε παραγγελίαι διὰ βρετανικὸν λογαριασμὸν πλοῖα ὑπολογίζονται εἰς 2.500.000 τόνων γκρός.

### Ἡ ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου

Ἐδημοσιεύθη πρό τινων ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ ἡ ἔτησις ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου ἐπὶ τῷ περιπλανέμενον τῆς περιόδου 1946—47. Ἐν ἀρχῇ ἀρτῆς ἔξαιρεται ἡ ἑκπλήσιος τῆς κυβερνητικῆς ὑποσχέσεως πρὸς διάθεσιν τῶν κρατικῶν πλοίων εἰς τὰς ἰδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ τονίζεται χαρακτηριστικῶς, διὰ ὅλα τὰ ναυτιλιακὰ ἡητήματα ἀντιμετωπίσθησαν κατὰ τὴν μεταπλευρίην περιόδουν διὰ τῆς πλέον στενῆς συνεργασίας μεταξὺ Κράτους καὶ ἐφοπλιστῶν. Κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος 1104 κρατικὰ πλοῖα διαφόρους κατηγοριῶν καὶ τύπων, κυριωτικότητος 2.070.000 τόνων d.w., ἐπολήθησαν ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 41.431.000 λιρῶν καὶ ἔτερα 189 πλοῖα, χωρητικότητος 1.669.000 t.d.w. ἔχονταν αὐλανθόθησαν εἰς ἰδιωτικὰς ἑταῖρας, ἀντὶ 2.761.000 λιρῶν ἐπησίου.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν πρότασιν τοῦ Ἡνωμένου Πολιτείαν περὶ συγκλήσεως κατὰ τὸ τορέον ἔτος Διεθνοῦς Διασκέψεως πρὸς ὄψιμουν διαφόρουν ναυτιλιακῶν ἡητήματον γενικοτέρας σημασίας, συνιστάται ἐν τῇ ἔκθεσις ἡ ἀπόδοση τῆς προτάσεως ἀλλ' ἐφιστάται παραλλήλως ἡ προσοχὴ τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως ἐπὶ τινῶν ἐπιμάχων σημείων καὶ ἴδιως εἰς τὴν ἀπόδοψιν κάθε προτάσεως περὶ κατανομῆς τῆς παγκοσμίου κυριωτικότητος, ἀναλόγως τοῦ ὅγκου τῶν ἑταῖρων ἐκάστης κάρας μεταφράσων, ἡ περὶ καθαρισμοῦ ὁρίσμενου προστόν, κυριωτικότητος, ποὺ θὰ δικαιοῦται νὰ κατέχῃ ἐκάστη σημαία. Συνιστάται ἀκόμη γά τὸ προκρούσθητον κάθε πρότασις περὶ ἐπιχορηγήσεων ἡ διαχορίσεων σημαίας.

'Αναφορικῶς μὲ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς βρετανικῆς Ναυτιλίας, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἔκθεσιν, ὅτι ἡ ικονούμηθησαν τρεῖς κατενθύσεις, ἥτοι αἱ γέναι ναυτηγήσεις, ἡ ἀγορὰ ἀγγλικῶν κρατικῶν πλοίων καὶ ἡ πρόστησης κυριωτικότητος ἀπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτείας. Άι ναυτηγήσεις ἐν Ἀγγλίᾳ ὑπῆρχαν περιορισμένα, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους, τῆς δραδυτάτης παραδόσεως, καὶ τῆς σοβαρᾶς ἀπασχόλησεως τῶν ναυπηγίων εἰς ἐποκενάς καὶ μετατροπὰς πλείστων δύσων σκαφῶν. Τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα κατασκενάζουν κυρίως κατὰ τὴν μεταπλευρίην ταῦτην περιόδου πλοία γραμμῆς καὶ στάνερος, ἐνῷ φρεγηγά «ετράμιτς» δύλιγα τινῶν ναυπηγῶνταν ἡ ἔχοντα παραγγελθῆ. Εἶναι ἀξίον ιδιαίτερα προσοχῆς τονίζεται ἡ τῇ ἔκθεσι—ὅτι 18 δόλους μήνας μετά τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου, τὸ ναυπηγικὸν κόστος παραμένει 2.112 φράς ἀνότερον τοῦ 1937, κωρὶς οὐδεμίᾳ νὰ διαφαίνεται ἡ πλεύτης μειώσεώς του εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον.

Αναφέρεται περαιτέρω ἐν τῇ ἔκθεσι, ὅτι τὸ εἰδικόν διὰ τὸ «ετράμιτς»

## Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ  
Ἀγγλίας—Κόντινεντ—Μεσογείου

ἀ)π "ΕΛΛΑΣ,,

Θέλει φρεγηγή εἰς Μάντσεστερ τὴν 15ην Μαρτίου καὶ εἰς Ἀμβέρσαν 22αυ Μαρτίου.

ἀ)π "ΒΟΡ. ΕΛΛΑΣ"

Θέλει φρεγηγή εἰς Ἀγγλίαν τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον Ἀπριλίου.

ἀ)π "ΡΟΔΟΠΗ"

Αναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς τὴν 15ην Μαρτίου.

Δεκόμεθα φρεγηγή δι' Ἀγγλίαν καὶ Ἀμβέρσαν.

Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον:

ΛΟΝΔΙΝΟΝ — BROWN JENKINSON & Co Ltd, 17 — 18 BILLITER Str.

ΛΙΒΕΡΠΟΥΑ — AMERICAN STEAMSHIP LINES AGENCY Ltd, 5 RUMFORD PLACE.

ΜΑΝΤΖΕΣΤΕΡ — HERBERT WATSON & Co Ltd, 2 BANK STREET, St. ANN'S Sq.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ — Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Ἐταιρίας, ὁδὸς Νικήτα 17 — Τηλ. 43.027.

Πρακτορεῖα εἰς δόλους τὸν λιμένα τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

τημῆμα τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἡσχολήθη μὲ τὰ προβλήματα, ποὺ θὰ ἀνακύψουν, εἰς ἣν περίπτωσιν — ἐνδεχομένως — ἡ προσφορὰ κυριωτικότητος ὑπεροβῆ τὴν ζητήσιν. Κατόπιν μελέτης, ἔξεπονθήσθη εσχέδιον περὶ τὸ ἐφαρμοσθὲν μὲ τὸσην ἐπιτυχίαν προπολεμικῶν από τὸ πρόστησης από τὸ «Πούλ» τῶν δεξιαμενοπλοίων. Τὸ καταρτισθὲν σχέδιον πρόκειται νὰ τεθῇ ὑπὲρ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν, ἀνεν τῆς συνεργασίας τῶν δοτίων, θεωρεῖται ἀνέφικτος ἡ ἐν δεδομένῃ στιγμῇ ἐπιτυχῆς ἐφαρμογὴ του.

"Οσον ἀφορᾷ τέλος, τὴν φρούριον τῆς Ναυτιλίας, ἔξαφεται ἐν τῇ ἔκθεσι ἡ παρὰ τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως κατάργησης τοῦ φρόντισμαν ἐκτάπτων κερδῶν καὶ ἐκφράζεται ἡ εὐχὴ καὶ ἡ ἐλπίς, διὰ ὃ ὑπονομή τῶν Οἰκονομικῶν θὰ λάβῃ ὑπὲρ τῶν τὰ δύσκολα προβλήματα, ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡ ἀγγλικὴ Ναυτιλία διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν της καὶ θὰ ἀποφύγῃ νὰ τὴν ἐπιβαίνῃ μὲ νέον φρόντισμα. Μία βαρεῖα φρούριον τῆς Ναυτιλίας — περάνεται ἐν τῇ ἔκθεσι — παραλίει τὴν ἰδιωτικὴν πρωτονομίαν καὶ παραμοδίζει κάθε ἀνάπτυξιν καὶ πρόσδοτον αὐτῆς.

## Παλαιοίστιν

### Ο λιμὴν τῆς Χάϊφας

Κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Χάϊφας ὑπερέβη τὸ ἔνα ἑκατομμύριον τόνων νέτ., ἐννὸς δὲ ἡ παρατηρούμενή αὖθιστα ζημόρτηση συνεπέσθη, ὅπως βασιμός προβλέπεται, συντόμως θὰ προκύψῃ ἡ ἀνάγκη κατασκευῆς νέων λιμενικῶν ἔργων εἰς μεγάλην κλίμακα, συμφώνως πρὸς τὰ ἀπὸ καρπὸν ὑπὲρ ἐπονηθέντα συναφῆ σχέδια. "Ηδη, συνεπεί τῆς ἀθόστου φροτόστεως ἐσπεριδοειδῶν, δὲν ὑπάρχει διαθέσιμος χώρος διὰ τὴν πλεύσιστον ἐπέφερον πλοίον, πολλὰ δὲ ἐκ τῶν καταπλεύσοντον σκαφῶν διατάσσονται νὰ κατευθυνθοῦν πρὸς τὸ Τέλ-Άβιλ καὶ τὴν Χάϊφαν.

"Ἄφ' ἑτέον, κατόπιν μαρτυρῶν διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῶν κυβερνήσεων Παλαιστίνης καὶ Ἰράκ, παρεχούμενη εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας χώρος δὲ ἐλευθέρων ζώνην πρὸς χρήσιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τοῦ Ἰράκ. Εἰς τὸν χώρον ἀπὸν θὰ ἀνεγερθοῦν μεγάλαι λιμενική ποθηκα, βασιμός δὲ προβλέπεται, διὰ ἔνα σοβαρὸν τιμῆμα τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τοῦ Ἰράκ, ποὺ διενεργεῖται σύμερον μέσω τῆς Βηρυττοῦ, θέλει στρατῇ ἐφεξῆς πρὸς τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας.

### Σύστασις ναυτικῆς ἑταιρίας

"Αναφορικῶς μὲ τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα τῆς Παλαιστίνης, ἐγγόσθι μὲ τὸν ποσό της μαζὶ ναυτικῆς ἑταιρίας μὲ κεφάλαια 250.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Μετέχουν εἰς ἀπότιν ἄγγλοι ἐφοπλισταὶ καὶ ἐφοπλισταὶ τῆς Παλαιστίνης κατ' ίσην ἀναλογίαν, ἡγοράσθη δὲ τὸ πρῶτον τῆς ἑταιρίας ταῦτης σάρδιος καὶ τίθεται κατ' αὐτὸς ἐν ὑπηρεσίᾳ. Προβλέπεται διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον ἡ αὔξησις τῶν κεφαλαίων τῆς καὶ ἡ ἀγορὰ ἡ παραγγελία πρὸς ναυτηγῆσιν ἀφιεμοῦ τινῶν πλοίων.

## Σοβ. Ρωσία

### Τ' ἡ τροφοδοσία ἐπὶ τῶν πλοίων

Μετὰ ταξίδιον 22 ὑμερῶν ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἔφυσε τὴν 27ην Φεβρουαρίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρους τὸ πολυτελέστερον δημεροκίνητον ὑπεροχεύοντον «Ρωσία» (ex «Patria» γερμ. 16.595 τόνων τοῦ 1938).

Μεταξὺ τῶν 269 ἐπιβατῶν συγκατελέγοντο καὶ 156 "Ελληνες ναυτεργάταις ποσοφόρους μὲ τὸν πλεύσιστον τῶν «Λίμπερτζες». Παράσταντα ζημέρων ἡγεμόνων καὶ εἰς τὴν ἀναλογίαν, ἡγοράσθη δὲ τὸ πρῶτον τῆς ἑταιρίας ταῦτης σάρδιος καὶ τίθεται κατ' αὐτὸς ἐν ὑπηρεσίᾳ. Προβλέπεται διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον ἡ αὔξησις τῶν κεφαλαίων τῆς καὶ ἡ ἀγορὰ ἡ παραγγελία πρὸς ναυτηγῆσιν ἀδεματολόγιον, ποσός καὶ ἡμεῖς οἱ Ρῶσοι μὲ τὸ ἀμερικανικὸν καὶ τάνταταν.

"Ιδού τώρα κατὰ σχετικάς ἀφηγήσεις τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὸ συνίστατο τὸ καθημερινὸν ἀδεσματολόγιον: Τακτικῶς σοῦπα ἀπὸ λαχανόσυσταν, φασόλια καὶ καρποί κρέατος στληροῦ. Τὸ δεύτερον ἀπὸ μαρταρία, πονρέ πατάτες, φασόλια σούπε καὶ δίλιγον κρέας. Καθ' ἐπάστηην, περὶ τὴν 8ην ἐστερινήν, τσάι, μὲ ἄρτον καὶ βούτυρον, ποτὲ ὄμως φρούτα η γίλινσμα, παρείσοντο εἰς τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα.

"Τὸ γενῆμα συνίστατο ἀπὸ τὴν λαχανόσυσταν, φασόλια καὶ μαρταρία κρέατος, φρούτων μὲ λαμπτήρα ὑπεροχεύοντα τὸ «Πάτρια» καὶ τὸ «Καρίβια» παρεχούμενον.

"Ας σημειωθῇ ὅτι ἐπὶ τῆς «Ρωσίας» ὑπεροχάρη ἡ ἀνακωχὴ μὲ τὴν Γερμανίαν. Κατὰ τὴν διανομὴν τοῦ περιστωτέος γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στάλτον δύο λαμπτήρα ὑπεροχεύαντα τὸ «Πάτρια» καὶ τὸ «Καρίβια» παρεχούμενον εἰς τὴν Ρωσίαν.

## FURNITURES MARITIMES

### IMPORT—EXPORT

## XENOPHON ILIAS

SFAX (Tunisie)

R. C. SFAX : 694

## Ai άποζημιώσεις τῶν ἀπολεσθέντων

Κατὰ τὰς τελευταίας συνεδριάσεις τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἐνεργόθησαν αἱ κάτιοι ἀποζημιώσεις οἰκογενειῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν μας:

Γ. "Ισαρης, γ'" μηχανικὸς («Αννα Βούλγαρη») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 15 ἔκατον. δοχ.

Θ. Σπένης, ναύτης («Ορος Λυκαβηττός») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατον. δοχ.

Σ. Νομικός, ναύληρος («Μαρουσιώ Λογοθέτη») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατον. δοχ.

Ιω. Παντελῆδης, πλοίαρχος («Αναστασία») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 18 ἔκατον. δοχ.

Ιω. Πύρρος, ναύτης («Αννίτσα») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τοὺς γονεῖς του 11.5 ἔκατ. δοχ.

Μηχ. Κωνσταντίνος, θαλαμηπόλος («Αννα Βούλγαρη») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατ. δοχ.

Π. Βουνός, ναύτης («Ορος Αθως») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατ. δοχ.

Ν. Πατέρας, 6' μηχανικὸς («Παντελῆς») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 15 ἔκατ. δοχ.

Θ. Βαλανᾶς, βοηθός μαγείρου («Αννα Βούλγαρη») διὰ τοὺς γονεῖς του 11.5 ἔκατ. δοχ.

Δ. Σταυράκης, θερμαστής («Γρανικός») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατον. δοχ.

Θ. Κιθαράκης, θερμαστής («Καλαφάτης») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκατομψίᾳ δραχμῶν.

Εμμ. Γιαννάκης, θαλαμηπόλος («Αλγεντός») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὸ τέκνον του 8.050.000 δοχ.

Δ. Παπαόγλους, ἀρχιθεμαστής («Ορος Λυκαβηττός») διὰ τοὺς κληρονόμους τῆς μητρὸς του 11.5 ἔκατ. δοχ.

Αθ. Συνιανός, λιπαντής («Μαρουσιώ Λογοθέτη») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατ. δοχ.

Ιω. Καραγάννης, ἀνθρώπος («Ορος Λυκαβηττός») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατον. δοχ.

Γ. Χανδρᾶς, πλοίαρχος («Π. Μαργαρώνης») διὰ τὴν μητέρα του 18 ἔκατον. δοχ.

Θ. Μανομιάτης, θερμαστής («Καλαφάτης») διὰ τοὺς κληρονόμους τῆς μητρὸς του 11.5 ἔκατ. δοχ.

Αθ. Συνιανός, λιπαντής («Μαρουσιώ Λογοθέτη») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατ. δοχ.

Ιω. Καραγάννης, ἀνθρώπος («Ορος Λυκαβηττός») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατον. δοχ.

Α. Μανσόλας, ἀνθρώπος («Σαρωνικός») διὰ τὴν ἀδελφήν του 11.5 ἔκατομψίᾳ δραχμῶν.

Εμμ. Καρδᾶς, α' μηχανικὸς («Βιργίνια Σ.») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 18 ἔκ. δοχ.

Μ. Σπιθογάννης, ναύτης («Θάλεια») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκατον. δοχ.

Χρ. Κόλλας, ναύληρος («Μερόπη») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατον. δοχ.

Κ. Κλήρης, θαλαμηπόλος («Ορος Μυρτώ») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκατον. δοχ.

Ρίγ. Μπάνης, ναύτης («Περσεύς») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὸ τέκνον του 11.5 ἔκατομψίᾳ δραχμῶν.

Γ. "Ισαρης, ἀνθρώπος («Ζαννῆς Α. Καμπάνης») διὰ τὴν σύζυγόν του 7.500.000 δοχ. (ἴταλοις).

Ν. Μοδόνας, ναύληρος («Σταμ. Γ. Εμπειρίκος») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατ. δοχ.

Γ. Ζαφίρης, ἀρχιθεμαστής («Καλυνφό Βεργωτή») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατομψίᾳ δραχμῶν.

Αρ. Μωνατάζας, ναύληρος («Λαζανικός») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκατομψίᾳ δοχ.

Ιω. Καλογερᾶς, θερμαστής («Εθρος») διὰ τὸν πατέρα του 11.5 ἔκατομψίᾳ δραχμῶν.

Ίω. Τσούντας, ναύτης («Καλαφάτης») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δο.

Ριχάρδος Ρήντ, ἀσυμματιστής («Κολχίς») διὰ τὴν σύζυγόν του 7.5 ἔκ. δο.

Ε. Μάλια, ναυτόπαις («Ωρωπός») διὰ τὴν ἐν 'Αγγλίᾳ οἰκογένειάν του 9.775.000 δο.

Θωμᾶς ντὲ Ρόζ, θερμαστής («Αναστασία») διὰ τὴν ἐν 'Αγγλίᾳ οἰκογένειάν του 11.5 ἔκ. δο.

Ν. Σαμγκόδη, θερμαστής («Ωρωπός») διὰ τὴν ἐν 'Αγγλίᾳ οἰκογένειάν του 11.5 ἔκ. δο.

Γονιλλαία Μπράουν, α' μηχανικὸς («Κολχίς») διὰ τὴν ἐν 'Αγγλίᾳ οἰκογένειάν του 9 ἔκ. δο.

Κάρολ. Νιέλσεν, ναύτης («Κόρθιον») διὰ τὸν ἐν Νορβηγίᾳ γονεῖς του 11.5 ἔκ. δο.

Παντ. Τσιροποιᾶς, ὑποπλοίαρχος («Ζεύς») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκ. δο.

Κ. Πιπινᾶς, θερμαστής («Νικ. Αγγελος») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δο.

Τσι. Φιλιππάκης, ναύληρος («Π. Μαργαρόνης») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκ. δο.

Δημ. Ζωτης, α' μηχανικός («Λαζανικός») διὰ τὰ τέκνα του δοχ. 10.800.000.

Νικ. Μαστοριάνης, μάγειρος («Μερόπη») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκ. δο.

Ιω. Βατίστας, θαλαμηπόλος («Αναστασία») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκ. δο.

Κ. Λαμπρέλης, μάγειρος («Ολλανδία») δι' ἀνικανότητά του 25 ο), δο. 3.375.000.

Φρ. Λοτές, δ' μηχανικός («Θέτις Λ.») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δο.

Εμμ. Καΐλας, πλοίαρχος («Σάμος») διὰ τὴν σύζυγόν του καὶ τὰ τέκνα του 16.2 ἔκ. δο.

Ν. Κακοπανιλης, θερμαστής («Αννα Βούλγαρη») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὸ τέκνον του 11.5 ἔκ. δο.

Δ. Μονογάτης, ἀρχιθεμαστής («Εθρος») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὸ τέκνον του 11.5 ἔκ. δο.

Γ. Μανουσόπουλος, β' θαλαμηπόλος («Ορος Πήλιον») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκ. δο.

Π. Παπαϊωάννον, β' μηχανικός («Περσεύς») διὰ τοὺς κληρονόμους τῆς μητρὸς του 15 ἔκ. δο.

Χαρ. Ρηγάδος, θερμαστής («Ειρ. Κυριακίδου») διὰ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δο.

Νικ. Παγιαύλας, ὑποπλοίαρχος («Νικ. Πιάγκος») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκ. δο.

Ιω. Βασταρδῆς, ναύτης («Δίφρενς») διὰ τοὺς γονεῖς του 11.5 ἔκ. δο.

Νικ. Μωραΐτης, ναύτης («Καλαφάτης») διὰ τοὺς γονεῖς του 11.5 ἔκ. δο.

Ματθ. Ρόκας, ναύτης («Λίγεντς») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκ. δο.

Εμμ. Καλλέργης, θερμαστής («Εθρος») διὰ τὴν μητέρα του 15 ἔκ. δο.

Δημ. Γλένας, θερμαστής («Αθηνᾶ Λιβανον») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δο.

Γ. Μαρκάκης, ἀρχιθεμαστής («Ορος Ταύγετος») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δο.

Σ. Μεγαλοποιόντος, θερμαστής («Ορος Πίνδος») διὰ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκ. δο.

Νικ. Γιάκωβας, ναύτης («Αννα Βούλγαρη») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δο.

## SHIPPING & GENERAL AGENCY C° LTD

SHIPBROKERS,  
STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

## A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

(ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ)

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, 'Αγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως εμποροναυτικαὶ ἔργασίαι.

'Αντιπρόσωποι ἐν 'Ελλαδί τῶν BRITISH PAINTS LTD

Γραφεῖα ἐν Πειραιῷ : 'Ακτὴ Πεσσειδῶν 28 τηλέφ. 41-479

> > 'Αθήνας : Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21.441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις ἔξωτερικοῦ «UNION»

> > > ἔξωτερικοῦ «OUNION»

## PORLAND, MAINE (U.S.A.)

CHASE, LEAVITT & Co.

ESTABLISHED 1871

Tel. 2-3751

Cables: LEAVITT

STEAMSHIP AND FORWARDING AGENT

179 Commercial Street

PORTLAND 3, Maine, U.S.A.



μίαν δεν γινάκατον, μίαν φαλανίδα και μίαν σάφηρ.

Αἱ κύριαι μηχαναὶ τοῦ εἰνε δύο παλινδρομαὶ μὲ ποινὸν ψυγεῖον καὶ μὲ πλήρη βοηθητικὰ μηχανῆματα. Διὰ τὴν παραγωγὴν σεύματος διαθέτει στροβιλογεννήτριαν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ ἔτεραν δηξελογεννήτριαν εἰς τὸ πότφραγμα, ἀριστερῷ τοῦ πρωφαίου λέβητος. Λόγοι ιδιαίτεροι δηξελογεννήτριαι διὰ τὸ σύστημα ἀπομαγνητίσεως ἔχονταν ἐγκατασταθῆται εἰς τὴν πρώναν. Οἱ λέβητες εἶναι ὑδραυλικοὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυτικοῦ τύπου «Πλάρροφ», εἰς ιδιαίτερον λεβητοστάσιον ἔκαστος. Τὸ μηχανοστάσιον καὶ ἔκαστον τὸν λεβητοστάσιον εἶναι στεγανῶς κεχωρισμένα ἀπ' ἄλλήλων, ἡ δὲ πρὸς αὐτὰ συγκοινωνία γίνεται ἀπὸ τοῦ καταστροφίου. «Ολαὶ αἱ ἐγκαταστάσιες τῶν ηρθέντων πλοίων εἶναι εἰς καλὴν κατάστασιν, τὰ δὲ σκάφη εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ πλήρη ὑλικά.

Διὰ γὰρ μετασκευασθοῦν εἰς ίκανονταζόν τύπον ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀπαιτοῦνται — κατὰ τὴν ἔκθεσιν — φύκιαν διασκεψίαν. Ἐν συμπεράσματι τονίζεται, ὅτι τὰ ἐν λόγῳ πλοία ναυπηγεῖνται δι' εἰδίκου πολεμικὸν σκοπὸν παρονταζόντων διὰ τὴν χρησιμοποίησίν τον ὡς ἐπιβατηγῶν τὰ πλεονεκτήματα τῆς ταχύτητος, τῆς ἀτμοσινήσεως καὶ καύσεως πετρελαίου καὶ τῆς διαθέσεως ἐπαρκῶν χώρων, διὰ τὴν πετροφάνη, κατόπιν τῆς δεούσης μετασκευῆς 350 περίπου ἐπιβατῶν καὶ μέχρι 100 τόνων φορτίου, ἐφόδους ἡ λεπτομερής μελέτη τῆς εὐσταθείας καὶ τῶν λοιπῶν στοιχείων τῶν ὑδρῶν τὸ ἐπιτρέψει.

Μειονεκτοῦν πάντας διότι εἶναι ἔλαφρᾶς κατασκευῆς καὶ διότι ἡ δαπάνη τῆς ὁριστικῆς μετασκευῆς των, λόγῳ τῆς διασκευῆς αὐτῶν θὰ εἶναι λίαν δισανάλογος πρὸς τὴν σημερινήν των ἀξίαν καὶ πρὸς τὴν ἀντίστοιχον ἀξίαν ἐπέριν παρ' ἔλληνον ἀγόρῳ ασθέντων, καὶ μετασκευαζόμενον ἡδη πλοίον, καθὼς καὶ διὰ τὴν μετεπέπειτα ἐγμετάλλευσιν των, λαμβανομένης μάλιστα ἐπ' ὅρην καὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἐπιμελοῦς αὐτῶν συντηρήσεως. Τὸ ἀπαυτούμενον πλήρωμα διὰ τὴν εἰς Ἑλλάδα μεταφοράν ἐκάστον αὐτῶν εἶναι: Πλοίαρχοι 3, μηχανικοί 3, ναύαληρος 1, ἀρχιθερμαστής 1, ναῦται 4, θερμαστὰ 6, μάγειρος 1 καὶ θαλαμητόλος 1, ἥτοι 20 ἄνδρες κατὰ πλοίον.

### Μείωσις φορολογίας

Εἰς σύσκεψην ἐπαρδοσώπων τῶν ἐνδιαφερομένων ὑπουργίων, συγκρητηθεῖσαν τὴν 3ην Μαρτίου ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Σ. Βενιζέλου, ἀπεφασίσθη ἡ μείωσις τῶν φορολογῶν καὶ τελῶν, ἀπίνα ταράντων τὰ μεταφορικά μέσα θαλάσσης, ἀπὸ 47 εἰς 25 ο.ο. Καταρτίζεται ἡδη ἡ σχετικὴ ὑπουργικὴ ἀπόφασις.

### Παρωπλίσθησαν τὰ «MIN»

«Ἀρμόδιος ἀνεγονώθη τὴν 14ην Μαρτίου, διη, κατὰ ληφθεῖσαν ἀπόφασιν, τὰ πετρελαιοκόντητα «MIN» θὰ παροπλισθοῦν καὶ θὰ ἐπιστραφοῦν εἰς τὸν «Ἄγγελον». Ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς καταβολῆς τῶν ὀφειλομένων εἰς τὰ πληρώματα ἀποδοχῶν, τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ὑπέβαλεν ἐρώτημα εἰς τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους, διποὺς ἀποφαστής, ἐάν ὑποχρεοῦται εἰς τὴν καταβολὴν τούτων τὸ Δημόσιον ἢ ἡ Διαχειριστικὴ Ἐπιτροπή, βάσει τῆς ὑφισταμένης συμβάσεως.

### Διά τὰ βυθοισθέντα πλοῖα

Ἐξ τοῦ ὑπουργείου «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεγονώθη ὅτι συνεχίζονται αἱ συζητήσεις μεταξὺ τῶν ἀρμόδιων ὑπερστρῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν ἐπ' τοῦ ζητήματος τῶν ἀποκεσθέντων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἐπιτάκτων πλοίων. Τὸ πόρισμα τῶν ἐν λόγῳ συζητήσεων θὰ τεθῇ ἐν καρῷ ὑπὸ ὅρην τοῦ κ. Σ. Βενιζέλου, θέλει δὲ ἐπακολουθήσῃ ὁ καταρτισμός σχετικοῦ νομοθετήματος, δι' οὗ θὰ καθορίζονται τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημώσεως εἰς τοὺς δικαιούχους καὶ ἡ ἀπολουθητέα διὰ τὴν πληρωμὴν διαδικασία.

## GENERAL SHIPPING & COMMERCIAL AGENCY A. S. CONDOGHOURIS

ESTABLISHED 1900

P.O.B. 535  
TELEGRAMS: «ALKIS»-JAFFA  
SUB-AGENTS: JERUSALEM - HAIFFA - TEL AVIV

JAFFA (PALESTINE)  
TELEPHONENO 607

### ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ Ἀρχαιότερον καὶ Τελειότερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ  
Μηχανουργείων. Τίθρων τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ: Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ὑπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.  
Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.  
ΤΕΛΕΙΑ ΕΙΣΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ  
ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ  
ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ.

Ἐπισκεναὶ πλοίον πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ ἀντῶν εἰς Δεξι-  
μενήν. Ἐκτέλεσις πάσης ἔργων αἱ ἀρμόδιες ἀρμόδιες τὴν Μηχανουργίαν  
καὶ τὴν Λεβητοποιίαν — Ὁξειγονοκόλλησεις καὶ Ἡλεκτροσυγκολ-  
λῆσεις — Χυτήριον Ὁρειζάλκου καὶ Χυτοσιδήρου.

Ἐργοστάσιον καὶ Γραφεία: 68-70 Ὁδὸς ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΑΧΝΤΑΡ  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον 27078  
R 591  
Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις :  
«ΦΡΑΓΚΟΥΔΗΣ» ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

### Αἱ ὀφειλαὶ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ.

Πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ἐκοινοποιήθη ἐγκύλιος τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τῆς δόσιας ἐπιβάλλεται πρόσθετον τέλος δι' ἔκαστον μῆνα καὶ μέχρις 6 μηνῶν 1 ο) εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς μὴ ἐπισυνέσμου καταβολῆς τῶν δενδιανομένων ὑπὲρ τοῦ ιδρύματος τελῶν ἐκ ναυτολογίας.

Πέραν τοῦ ιδρύματος ἐπιβάλλεται τόκος 6 ο) διὰ τὴν καθεστέρησην τῆς πληρωμῆς τῶν δενδιανομένων ὑπὲρ τοῦ ιδρύματος τελῶν ναυτολογίας.

### Τὰ τέλη ναυτιλιακῶν ἐγγράφων

Κατὰ τὸ τελευταῖον Διάταγμα περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ περὶ τελῶν χαρτοσήμου διατάξεον, τὰ τέλη ἐπὶ ναυτιλιακῶν ἐγγράφων καθορίζονται ως ἀκόλουθοις: Τὰ ναυτιλιακὰ διπλώματα τῶν ἐλληνικῶν πλοίων χωρητικοῦτος μέχρι 30 τόνων 5.000 δρ., ἀπὸ 30 μέχρι 200 τόνων 10.000 καὶ ὄπως τέλης τῶν 200 τόνων 20.000.

Τὸ ἐκδιδόμενον ἔγγραφον περὶ ἀναγνωρίσεως ἐμπορικοῦ πλοίου ὡς ἐθνικοῦ, ὡς καὶ τὸ καθ' οίανδήποτε περιπτώσιν ἐκδιδόμενον νέον τοιοῦτον πρόγενεστέρου 2.000 δρ., οὐδὲνος ἐπέριον τέλους εἰσπραγματεύεται ἐπὶ τὴν ἔγγραφον πούτων.

Τὰ ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκδιδόμενα ναυτολόγια, ὡς καὶ τὰ ἐν περιπτώσεις ἀπώλειας ναυτολόγιον ὑπὸ τούτου παρεχόμενα ἀντίγραφα 1.000 δρ.

Ἡ ἀδεια κυβερνήτην 2.000, τὸ διπλωμα κυβερνήτην 5.000, τὸ διπλωμα ναυαρχίου 5.000, πλοιάρχου 10.000, ἀξιωματικοῦ καταστόματος 10.000, πλοιάρχου 20.000, ἡ ἀδεια μηχανοδηγοῦ α' τάξεως 5.000, μηχανοδηγοῦ β' τάξεως 3.000, τὸ διπλωμα προκτικοῦ μηχανικοῦ 10.000 μηχανικοῦ ἀπομηχανοῦ γ' τάξεως 10.000, ἀτμομηχανοῦ β' τάξεως 15.000, ἀπομηχανοῦ α' τάξεως 10.000, μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως γ' τάξ. 10.000, μηχανικοῦ ἐσωτερικοῦ καύσεως β' τάξ. 15.000, μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως α' τάξ. 20.000, οίκον. ἀξ.)οῦ β' τάξ. 10.000, οίκονομοῦ ἀξιωματικοῦ α' τάξεως 15.000, τὸ διπλωμα φαδιοτηλεγραφητοῦ 10.000, φαδιοτηλεγραφητοῦ 5.000, καὶ τὸ διπλωμα πλοιάρχου ὑπεκπονίας 20.000 δρ.

### Τὸ ἐπίδημα τῶν συνταξιούχων

Ἡ καταβολὴ τοῦ ἐπίδηματος πρὸς τὸν συνταξιούχον τοῦ Ν.Α.Τ. τῶν μηνῶν Ιανουαρίου καὶ Φεβρουαρίου καθιστορεῖ, καθ' ὃν τὸ Δημόσιον δὲν ἔχοργησε τὸ ζητηθὲν ποσὸν τῶν 1.100 ἐπατομηρῶν δραχμῶν, διπερ ἀπατεῖται διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ ἐν λόγῳ ἐπιδήμου πρὸς τὸν 11.000 συνταξιούχους τοῦ ιδρύματος.

### Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

Ἐτοι τῆς ἐποιήσεως τῶν ἐπίδηματος τὸν ἐπιβατηγοῦ «Κοίτη» καὶ τῶν φορητῶν «Προμηθεύ» καὶ «Μαιῶτις» εἰσπεράχθησαν 11.500 δολλ., ἀπίνα καὶ διετέθησαν εἰς ἐνίσχυσην τοῦ Α.Ο.Κ.Π.

— Διετάζεται ἡ καταβολὴ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Α.Σ. τὸν κατοτέρω ποσῶν εἰς τὰ διασωθέντα μέλη τοῦ πληρώματος τῆς «Χειμάρρας», διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ ἱματισμοῦ τοῦ: Εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ α' μηχανικὸν ἀνὰ 600.000 δρ., εἰς τὸν λοιπὸν ἀξιωματικὸν 480.000 καὶ εἰς τὸ κατότερον πληρωμα ἀνὰ 240.000 δρ. Διευκρινίζεται διὰ τὰ ποσὰ ταῦτα ὡς καρδινάλια τὸν Α.Ο.Κ.Π., ἐάν τελικῶς διαπιστωθῇ, διὰ τὸ ναυάγιον τῆς «Χειμάρρας» προηῆθεν ἐπὶ πολεμικῶν κυδῶν.

— Απεστάλη πρὸς τὴν ἐν Παρισίος πρεσβείαν μας ἔγγραφον τοῦ ὑπουργείου «Εμπορικῆς Ναυτιλίας», δι' οὗ ἐπικρίνονται αἱ προξενικαὶ μας ἀρχαὶ τῶν λιμένων Βορ. Γαλλίας δι' ἀμέλειαν ἀντικαταστάσεως τῶν ἀλεγραφῶν.

## ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ - ΧΑΝΟΣ

·Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς ὅλους τοὺς Ἑλληνικούς λιμένας

Τηλεγραφικὴ Διαδικούμενη: ΜΑΤΑΚΟΜ.

Τηλέφωνα: 45288-43331.

## MATARANGAS - HANOS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

### SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288-43331.

λοδαπῶν ἐπὶ τῶν ἑκεῖ καταπλεόντων Ἑλληνικῶν πλοίων. Τονίζεται περαιτέρω, ότι ή ἔξυπερετικῶν γαντεργατῶν είναι εὐχερής, διότι ὑπάρχουν ἀρκετοί διαθέσιμοι εἰς τὴν Ἀμερικήν.

## ΠΕΝΘΗ

### Πέτρος Νομικός

Ο Πέτρος Νομικός, ένας παλαιόμαχος θαλασσούντος, ένας ἐφοπλιστής μὲ ζηλευτήν, μακράν σταδιοδρομίαν, ένας εύτυχης οἰκογενειάρχης, ὑπερήφανος διὰ τὰ καλά του τέκνα πατήρ, εἰς γῆρας θανάτου, εἰς ήλικιαν 85 ἑτῶν, ἀπέθανε τὸν ώραιότερον θάνατον, πού ίσως ή θαλασσούντη του ψυχὴ θά επέζητε.

Ο Πέτρος Νομικός ἔκλεισε, ἐμέσων Ἀτλαντικῷ, τὸ πολυσέλιδον θιβλίον τῆς ζωῆς του, ταξιδεύων ἐπὶ τοῦ ἰδιοκήτου ὑπερωκεανού του «Ολυμπία» πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην. Ἐκεῖ θά συνήντα τὸν οὐλὸν του κ. Μάρκου Νομικού καὶ θά ὑπεβάλλετο εἰς θεραπείαν τῆς πασχούσης ὁράσεως του. Μακράν τῶν ὄγαπημένων του τέκνων ἀπέθανε, κοντὰ σύμως πρὸς τὸ στοιχεῖον, ποὺ τὸν ἐγαλούχησε, ποὺ τὸν ἀνέδειξε, ποὺ κατέσθησε καὶ τὰ σέξια τέκνα του, Μάρκου καὶ Εὐάγγελον, διασκεκριμένους ἐφόπλιστάς. «Ἐγνώρισε τὴν ἐπιτυχίαν εἰς τὴν ζωήν, ἔκερδισε καὶ τὴν εὐθανασίαν.

Πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ ἀειμνήστου νεκροῦ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν τὰ θερμά τῶν συλλυπητήρια.

### Νικόλαος Βερνίκος

Ἀπεβίωσεν ἐκ συγκοπῆς καὶ ἐγκεφαλίτης πρὸ ημερῶν εἰς Ἀθήνας ὁ Νικόλαος Βερνίκος, διευθυντής τοῦ γνωστοῦ Ναυαγοσωστικοῦ Οίκου τοῦ Περιοδικοῦ. Ὁ μετατοπέζ εἶχεν εἰσέλθει παιδιόνεν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἐν Κωνίῳ πόλει, πρῶτος δέ μὲ τὴν πάροδον τῶν ἑτῶν ν' ἀποκήτησῃ ἰδιά τοῦ πλοίου, μὲ τὰ ὄποια διενήργει ἀποτάσσονταν ἐν Τουρκίᾳ, παραλλήλως πρὸς τὰς ναυαγοσωστικὰς ἐργασίας. Κατὰ τὴν ἔκρηξην τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου ἐγκατεστάθη εἰς Πειραιά, ἔνθα καὶ μετέφερε τὴν ἔδραν τῆς ἐπιχειρήσεως του. Εἰς Ἐλλάδα ἀποσχόλησθη κυρίως μὲ τὴν ναυαγοσωστικὴν ἐργασίαν καὶ διὰ τῶν σκυψῶν τοῦ παρέσχεν ὑπηρεσίας εἰς 500 καὶ πλέον περιπτώσεις ναυαγιαρεσίων.

### Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἐλλήνων

Κατὰ τὸ α' 15θέμερον τοῦ Μαρτίου ἡγγέλθησαν νέαι τινὲς ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἐλλήνων. Οὕτω ἡγοράσθη εἰς Ἡγουμένας Πολιτείας παρὰ τοῦ κ. Κώστα Λαμπρού ἀντὶ 265.000 δολαρίων, ὃς ἐστὶ καὶ εἴρισκεται τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «VOLUNTEER» 7717 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ παρὰ τῶν αὐληρονόμων Λ. Καμπάνη ἡγοράσθη τὸ «Λίμπερτον» «JOHN G. TODD» 7244 τ. γκρός (τοῦ 1944). Τὸ τελευταῖον τοῦτο, τεθὲν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημιαίαν, μετανομάσθη «Ν τ ο ρ α ν τ ο σ». Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἐξ ἄλλου ἡγοράσθη παρὰ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ ὀίκου Μάτσα τὸ ρυμουλκόν «VARRO» 196 τ. γκρός (τοῦ 1912) καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημιαίαν μετανομάσθη «Δ ο ν κ α 5 Μ α τ σ α 5». Ἐγνώσθη ἀδόμη, ὅτι ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «INVELLA», μὲ δι-

(Candia) IRAKLION—CRETE

### NIKOLAS MARKIDIS

Established 1933—Cables—Markids Iraklion—Krete  
Steamship Agent and Charterer

### ΝΙΚΟΣ ΜΑΡΚΙΔΗΣ

Ναυτικός Πράκτωρ. Ναυλώσεις παντὸς είδους.  
Φωτοεκπρότωση.

ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΚΡΗΤΗΣ

Οίκος Ίδρυματος τῷ 1933

Τηλ. καὶ Δ.σις: MARKIDIS Ηρακλείου Κορίτης

### ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΪΑΝΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Μέγαρον Γιαννουλάτου

Α' όροφος, άριθ. 1.—Τηλέφωνον 41143

Τηλεγρ. διεύθυνσις : ΘΑΛΑΣΣΙΑ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Έκτελοῦνται πάσης φύσεως  
ναυτικαὶ ἐργασίαι.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν  
εἰς όλους τοὺς λιμένας τῆς Ἐλλάδος.

εντρ. Πράκτωρ : Εταιρίας «Θαλάσσιοι Σιδηρόδρομοι»

καίσμα ἀλλαγῆς σημαίας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι 5026 τ. γκρός, 8300 τ. φορτίου, καὶ ναυπηγήσεως 1924, κατὰ δὲ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου παρέμεινεν ἐπὶ μίαν πενταετίαν εἰς τὸ Φρητάνι, χορηγοποιούμενον ὡς διεύλιστήριον διὰ τὴν παραγωγὴν γλυκέος ὑδατος.

Τὸ ἀ) π «Σ αρά για», οὗτον τὸν ἀγοράν παρ' Ἐλλήνων ἀνεγράφων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ἵνα τὸ πρώτη «B. CHARNEY VLADECK» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1944). Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως πλωτὸν τηλεγραφικὸν συνεργεγίον «Θ α λ η η σ ο ι ο ρ ο» εἶναι τὸ πρώτην ἀμερικανικὸν «JOSEPH HENRY» 601 τ. γκρός (τοῦ 1909). Ἀφ' ἑτέρου ἐγνώσθη ἡ πώλησις τοῦ φορτηγοῦ «Ι ι ι σ δ ζ» 4724 τ. γκρός (τοῦ 1919) παρὰ τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ εἰς τοὺς π. Λιβανοῦ, πελάτας τοῦ γραφείου «Λιβανός», ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν. Ἐπωλήθη ἐπίσης καὶ τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν ἀ) π «RIVER SWIFT» 1212 τ. γκρός (τοῦ 1905) παρὰ τοῦ κ. Ιω. Λιβανοῦ εἰς κενέζους ἀγοραστάς, μὲ παράδοσιν εἰς Χόργη Χόργη. Τέλος ἐγνώσθη, ὅτι παρελθήση εἰς Βόρ. Αμερικὴν τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «JEFFERSON MYERS» 7582 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημιαίαν μετανομάσθη «Ε θ ι π ι δ η ζ».

### Καὶ ἄλλαι παραλαβαῖς "Λίμπερτος,"

Εἰς προηγούμενα τεύχη μας εἴχομεν ἀναγράφει πατάλογον μὲ τὰ νέα καὶ παλαιὰ ἀντὸν δύναμεν, ἡλικίαν καὶ χωρητικότητα, ἀδομήκοντα «Λίμπερτον» ἐκ τῶν ἀγορασθένων ἑκατόν. Κατωτέρῳ παραθέτομεν ἑτερα 11 νεοπαραληφθέντα, τῶν δόπιων τὰς ἰδιοκτησίας βλέπει ὁ ἀναγνώσθης εἰς τοὺς πίνακάς μας τῶν «Ταξιδευόντων Ἐλλήνων Φορτηγῶν»:

Νέον ὄνομα	Παλαιὸν ὄνομα	Ναυπ.Τ.γκρ.
71) 'Αεροπόρος Βασιλειάδης..	ex LOT WHITCOMB	43 7180
72) 'Αντώνης .....	» JOHN CONSTANTINE	43 7176
73) 'Ελένη Σταθάτου .....	» WILL. YANCEY	43 7176
74) 'Ελληνικὴ 'Ακτή .....	» OSCAR UNDERWOOD	44 7207
75) 'Ελληνικὸς Οὐρανός .....	» GILBERT STUART	43 7176
76) Κεχρέα .....	» HARRY TOULMIN	44 7176
77) Κωνσταντῆς .....	» HARRY L. WILSON	43 7176
78) Ν. Γ. Κουλουκουντῆς.....	» JUBAL EARLY	43 7244
79) Περιπλῆς .....	» DUNCAN FLETCHER	43 7176
80) Πηγαίδης .....	» ROBERT HAQUE	44 7207
81) Σάμος .....	» JOHN STODDARD	43 7177

Πέφαν αὐτῶν αὐτῶν παρελθήσθησαν δύο τῶν κ. κ. νέων Π. Νομού πετονομασθέντα «Π έ τ ρ ος Σ ο μ ι ρ ζ» καὶ «Δ ο υ λ α Ν ο μ ι κ ο ζ» καὶ ἐν παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γράτσου καὶ Θεοφιλάτου πετονομασθέν «Τ ο ι τ ο ν». Ἐξ ἄλλου τὸ «λίμπερτον» «Δ η μ ο σ θ έ ν η ζ Π α γ η τ α ι έ ν ο ν δὲν είναι τὸ ἀ) π «SCULPTOR», ὃς προανεφέρθη, ἀντικαταστάθη ἀπό τὸ «D. W. HARRINGTON» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1943).

### Άτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ φορτηγά

«ΑΛΙΚΗ» (ποταμόπλισιον) : Κατὰ τηλεγράφημα ἐκ Χανίων, τὸ ποταμόπλιον «Αλίκη», ρυμουλκούμενον ὑπὸ τοῦ ρυμονούκον «Κερανόν», ἔξωκειλετεῖς εἰς τὴν θέσιν Κεραμᾶ, πλησίον τῆς 'Αγίας Γαλήνης. Τὸ πλήρωμα διεσώθη. (Μαρτ. 14)

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» : Προσήραξεν εἰς Γκούντγον, ἀλλ' ἐπέτυχε μετά τινας ὥρας ν' ἀνέκυνθη μόνον καὶ νά συνεχίσῃ τὸ πλοῦν του. (Μαρτ. 12)

«ΑΝΝΑ»: Έκ Καζαμπλάγκας μὲ φορτίον φωσφάτων δι' 'Αιμοῦφον ἐπόδισεν εἰς Λισσαβόνα πρὸς ἐποικεύμενον ὑπὸ τοῦ ρυμονούκον «Κερανόν», ἔξωκειλετεῖς εἰς τὴν θέσιν Κεραμᾶ, πλησίον τῆς 'Αγίας Γαλήνης. Τὸ πλήρωμα διεσώθη.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (σημαία Παναμᾶ) : Κενὸν ἐξ Βορδὸν διὰ Χάμπτον ὁδὸς ἀπώλετος τὴν ἔλικα τὸν 270 μίλια B. A. τῶν Βερμούδων νήσων καὶ ἐζήτησε δούθειαν ναυαγοσωστικοῦ, ἵνα τὸ ρυμουλκήσῃ. Πράγματι, ἀπέτελεσαν ἀπὸ τὰς Βερμούδας ἀλλ' ὁ πόρφορος τὸ ρυμούλησης «MOSOP-PELEA» καὶ ἀπὸ τὸ Νόρφορλ τὸ ρυμούλησης «JOSEPH H. MORAN II». Τὸ ἐν λόγῳ ρυμούλησης ἐζήτησε διὰ τὴν ρυμούλησην τοῦ «Γεωργίου» εἰς τὸ Νόρφορλ 1.000 δολαρίων πημερούσας μὲ ὑπόλογοισμὸν διὰ ὑπὸ ἀποτοντὸν ἐπίτα ημέρα πρὸς συμπλήσσοντας τὴν ρυμούλησησεως.

Ἡ ἀπώλεια τῆς ἔλικος ἔλικε χώραν τὴν 25ην Φεβρουαρίου. Κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας ἐγνώσθη ὅτι ἡ ἀποτοντακίς ἤρχισε τὴν ρυμούλησην πρὸς τὰς Βερμούδας, ἀλλ' ὁ παρὸς δὲν ἦτο εἰνοῦκός. Ἐν συνεχείᾳ, ἀνηγγέλθη, ὅτι τὸ ἀποτελεῖσαν ἐν Νόρφορλ ρυμούλησην ὑπέστη ημίας τινάς εἰς τὴν πρήμαν ἐκ τῆς τριτημίας καὶ ὅτι τὴν ρυμούλησην τοῦ

### SERAPHIM VAYANIS

STEAMSHIP AGENT

Yannoulatos Buildings  
1st Floor No 1.—Teleph.No 41143

Telegrams : THALASID PIRAEUS

All kinds of Maritime  
enterprises

Agencies in all the Hellenic Ports

Sole Agent For : The Maritime (Express) Train Co

«Γεωργίου» ἔξηκολούθει νὰ τὴν ἐνεργῆ ἡ ἀποφυλακή μὲ ταχύτητα 7 μιλίων. (Φεβρ. 25 — Μαρτ. 12)

«ΔΗΜ. ΧΑΝΔΡΗΣ» : 'Εξ Γάνδης δι' Ἰννομένας Πολιτείας ἐπόδισεν εἰς Χάρτα πρὸς ἐπισκενήν ζημίας εἰς τὸν λέντητα. (Μαρτ. 12)

«ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ» (σημαία Παναμᾶ) : Παραληφθὲν εἰς Πόρτλαντ ("Ορεγκον") καὶ ἀποτέλεσαν ἐκεῖθεν δι' "Αγιον Φραγκίσκον, ἐπανέπλευσε μὲ βλάβην εἰς τὰς μηχανάς. Ἡ δαπάνη διὰ τὴν ἐπισκενήν ὑπελογίσθη εἰς 750 δολλάρια. (Μαρτ. 4)

«ΖΕΦΥΡΟΣ» : Κενὸν ἀπὸ Ρουέν διὰ Τάιν ἔξεπειρε διὰ τὸν ἀσυράτον τοῦ τὴν 6,32' μ.μ. τῆς 26ης Φεβρουαρίου τὸ σῆμα κινδύνου, μὲ τὴν προσθήκην, ὅπερ ἔξωκειλεν ἐπὶ δραχώδοντος ὑνθοῦ Βορείων τοῦ Κούλλερος καὶ εἰς θέσην Μπράουν Πόρτντ, πλησίον τοῦ ἐκεῖ σηματοφορικοῦ σταθμοῦ. Βοήθειαι ναναγοσωστικῶν καὶ σωσιών λέμβων ἀπεστάλησαν ἀμέσως ἐπὶ Τάινγκανθ, ἡ θέσης ὅμως τοῦ πλοίου ἡτο δισχερῆς καὶ ἡ ἀνέλκυστης προβληματική. Ἐπερχότε Ν. Α. τριγυμία. Τὴν ἐπομένην τὸ πλήρωμα ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν ξηράν, ὁ δὲ πλοίαρχος καὶ τινές ἄνδρες παρέμειναν εἰς Κούλλερος, πρὸς παρακολούθησιν τῶν ναναγοσωστικῶν ἔργασιν.

Μετεδόθη, ἐν συνεχείᾳ, κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας, ὅπερ ἡ θέσης τοῦ οκάφορος ἐπεδεινώθη. Μεγάλαι ζημίαι διεπιστώθησαν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ λεβητοστάσιον, καθὼς καὶ εἰς τὸ κύριο Νο 2, ἀτίνα διαρρέουν. Ἡ καταβιληθεῖσα προσπάθεια ὑπὸ τῶν ναναγοσωστικῶν πρὸς ἀνέλκυσην, ἀπέτυχεν. Ἀναφέρεται, ὅπερ, ἐάν συνεχισθῇ ἡ κακοκαρία, τὸ οκάφος θὰ κοπῇ εἰς δύο. (Φεβρ. 26 — Μαρτ. 12)

«ΗΡΑ» : (Νεοαγορασθὲν «ἄλιμπερτος», πρόων «Σονζάν Κόλμπτο», τῆς ἑταρίας «Ἐμπορική — Εφοπλιστική») : Ἐκτελοῦν τὸ πρῶτον τοῦ ὑπὸ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν ταξίδιον ἐκ Χάμπτον ρόδος μὲ φορτίον γιανθρώπων δι' 'Αμβέρσαν καὶ κυβερνώμενον ἀπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Εὐθ. Ζήσιμον, ἀπέστειλε τὴν ἔσπερθαν τῆς θῆς Μαρτίου τὸ σῆμα κινδύνου. Τὸ οκάφος προσήρξεν εἰς τὸν ἀμιμόδεις ὑγάλλοις τοῦ Γκούντγουντ καὶ ἐξῆται ἀμεσον βοήθειαν ναναγοσωστικῶν, διότι διέτρεψεν ἀμεσον κινδύνου νὰ κοπῇ εἰς δύο. Ζημίας, πάντως, ἐκ τῆς προσαράξεως δὲν είχεν ὑποστῆ καὶ ἀπαντα τὰ κύτη τον, ἐπιθεωρήθητα ἀπὸ τὸ πλήρωμα, εὑρέθησαν στεγανά. Μικρὰν μόνον πλίσιν είχεν ὑποστῆ τὸ πλοῖον, συνεπείᾳ τῆς προσαράξεως.

Εἰς βοήθειαν ἔσπειραν τὰ ἀγγικά ναναγοσωστικὰ «Λαΐδη Μπράστεϋ», «Λαΐδη Ντονζάννον» καὶ «Εμπάρι Ράιμοντ», ἥπινα, ὅμως, οὐδεμίαν βοήθειαν ἡδυνήθησαν νὰ παράσχουν, συνεπείᾳ τῆς ἀμπτώτιδος. Περιωρίσθησαν μόνον νὰ παραλάβοντο τὸ ἐκ 34 ἀνδρῶν πλήρωμα τῆς «Ηρα». Τὴν ποινάν τῆς ἐπομένης τὸ σκάφος ἐκόπη εἰς δύο. Οἱ νανάγοι ἀπεβάσθησαν εἰς Ντήλ καὶ ἀπολούθως μετεφθόρθησαν εἰς Λονδίνον. (Μαρτ. 7—12)

«Αναφέρεται ἐπ' εὐκαρίῳ, ὅπερ καὶ δύο ἄλλα ἀμερικανικά σκάφη, τὸ άλιμπερτο «Ἐλένα Μοτζέσκα» καὶ τὸ «Βίκτορο» «Λόρεν Βίκτορο», προσαράξαντα καὶ ἀπάντη εἰς Γκούντγουντ, ἐκόπησαν εἰς δύο. Τὸ νανάγιον τῆς «Ηρα» κείται εἰς μικράν ἀπόστασιν ἀπὸ τὸ νανάγιον τοῦ «Ἐλένα Μοτζέσκα». (Μαρτ. 7—12)

«ΘΡΑΚΗ» (Κυβερνητικὸν) : Εἶχομεν ἀναγράψι εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ὅπερ κατόπιν συγχρόσεως μὲ τὸ ἀμερικανικὸν «ἄλιμπερτος Ζοσούνα Β. Λίμπαγκοττο» εἰς Χάμπτον ρόδος, ὑπέστη σειράν ζημιῶν καὶ προσηράζηθεν. Ἀναγγέλλεται, ὅπερ τὸ πλήρωμα τοῦ ἀπεβιβάσθη. (Μαρτ. 13)

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ» (Εἰς Κάρδο Σίδερο, μὲ ζημίας εἰς τὸ θύραλο τοῦ κύρτου Νο 5, συνεπείᾳ προτρόπουσεως ἐπὶ νάρων) : Τὰ ναναγοσωστικά «Ἐλένη ΙΙ» καὶ «Αγιος Γεώργιος» ἐπέτυχον νὰ φράξουν τὸ οργάνωμα καὶ νὰ ἀντλήσουν τὰ δύτα. Τὸ ἐκφορτωθὲν τιμῆμα τοῦ γιανθρωποφορικοῦ ἔπειρος εἰς τὸ «Καλλιόπη» ἀπέλευσεν ἐκ Κορήτης τὴν 11ην Μαρ-

τίου διὰ Σνάτος πρὸς παράδοσιν τοῦ φορτίου του. (Μαρτ. 11)

«ΜΙΜΟΖΑ» : Ἀγγέλλεται ἐκ Ντῶριταν, ὅπερ κατέλευσεν ἐκεῖ τὸ φορτίον «Μιμόζα», προερχόμενον ἐπὶ Ρίο Γκράντε. Κατὰ τὸ ταξίδιον τοῦ πλοίου προσέξφυσε τὴν 27ην Φεβρουαρίου ἐπὶ ὑποθρηγγίου ἀντικειμένου, ἐσημειώθη δὲ εἰσοὴ ὑδάτων εἰς τὰ τάνκς. (Μαρτ. 12)

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ» ἐπὶ Κόλπου 8500 τ. ἀλεύρων διὰ Ρίον Ιανέιρον ἡ Σάντος δολ. 17.25 φίο, Μάρτιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Σάφαρι 5800—6400 τ. φωσφάτων δι' 'Αμβέρσαν 32(2), Μάρτιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 8500 τ. γιανθρώπων δι' 'Αμβέρσαν δολ. 11.95, Μάρτιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Πενσακόλλας 6000 τ. γιανθρώπων δι' 'Αμβέρσαν δολ. 14 καὶ 3000 τ. πίσσης εἰς βαρέλια δολ. 16, Μάρτιον.

«ΠΟΠΗ» ἐπὶ Μπόνας 2000 τ. φωσφάτων διὰ Σέτταν 22(6), ἡ. φ.

«ΒΑΓΓΕΑ» (παν.) ἐπὶ Νόρδερον ρέντς 7200 τ. γιανθρώπων (4 ταξίδια) δι' 'Αμβέρσαν ἡ Γάνδηρα δολ. 11, τὸ α' ταξίδιον 15—25' Απριλίου καὶ τὸ τελευταῖον μὲ καντσέλιο 30 Σεπτεμβρίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Άιμπερτος) ἐπὶ Τσάρλεστον 9000 τ. γιανθρώπων διὰ Βέλγιον δολ. 12.45, ἡ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Άιμπερτον) ἐπὶ Νέας Υόρκης 9000 τ. γιανθρώπων δι' 'Αμβέρσαν δολ. 12.50, ἡ. φ.

«ΝΤΟΡΑΝΤΟ» (παν.) ἐπὶ Τσάρλεστον 10.250 τ. γιανθρώπων δι' 'Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 12.12, ἡ. φ.

«ΕΥΑΝΘΙΑ» ἐπὶ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γιανθρώπων δι' 'Αμβέρσαν δολ. 12 ἡ. φ., καὶ είτα ἐν συνεχείᾳ 4 ἄλλα ταξίδια δολ. 11, έναρξες 25 Μαρτίου.

«ΚΑΤΟΥΜΠΑ» (ἐπιβ. ὑπεροχ.) τάμη — τσάρτερ εἰς τὴν γαλλικὴν κυβέρνησην διὰ ταξίδια Μασσαλίας — Μαδαγασκάρης δολ. 145.000 μητριάσ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Άιμπερτον) ἐπὶ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γιανθρώπων δι' 'Αμβέρσαν (συνεχὴ ταξίδια μέχρι Σεπτεμβρίου) δολ. 11.10 κατὰ τόννουν.

«ΜΙΜΟΖΑ» ἐπὶ Ντῶριταν 4000 τ. γιανθρώπων διὰ Ρίβερ Πλέιτ 57—, Μάρτιον.

«ΜΑΡΙΑ Α.» ἐπὶ Βραζίλιας 7500 τ. δρῦνης διὰ Δυτ. ἀπτήν Ινδίων 106(6), δύπλων Λαγαν. ἀπτήν Ινδίων 108(6), ἡ. φ.

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐπὶ Ζόγκοντάς 3000 τ. γιανθρώπων διὰ Σαβίνναν 47(6) φίο, ἡ. φ.

«ΠΟΠΗ» ἀπὸ Φλόιος 2700 τ. πίσσης εἰς βαρέλια διὰ Βαρελεώνην, Βαλένθιαν ἡ Ταρραγόνα 75) — φίο, ἔνα λιμένα, Μάρτιον.

«ΕΑΠΙΣ» ἐπὶ Σμύρνης (δύο ταξίδια συνεχῆ) 2200 τ. σίτου διὰ Πειραιῶν 32)—, Μάρτιον.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐπὶ Μπόνας 1000 τ. ζηροῦ χόρτου διὰ Πειραιῶν, Βόλον, Θεσσαλονίκην 5(1)2 λίρας τὸν τόννον, καντσέλιο 5 'Απριλίου.

«ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐπὶ Νόρδερον ρέντς 8500 τ. γιανθρώπων διὰ Δανίαν δολ. 14.25, Μάρτιον.

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» ἐπὶ Πλέιτ 7800 τ. γεννημάτων διὰ Κόντινεντ δολ. 17, Μάρτιον — 'Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (παναμάζων) ἐπὶ Χάμπτον ρόδος 7000 τ. γιανθρώπων δι' 'Αμβέρσαν δολ. 11.95, ἡ. φ.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (σημαία Χονδούρας) ἐπὶ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γιανθρώπων διὰ Σάντος δολ. 15.50, Μάρτιον.

**Γιὰ τοὺς ἐπιβάτας σας, γιὰ τὰ πληρώματά σας**

**Προτιμᾶτε τὰ εἰδη τῆς Ποτοποίας**

**KONIOPRADOY**

**OYZO**

**KONIAK**

**ΛΙΚΕΡ**

**ΒΕΡΜΟΥΤ**

**ΚΡΑΣΙΑ**

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

"Αγία Βαρβάρα . . . . .	Φραγκ. Σιγάλας . . . . .	04	2453	προσήραξε Γρούντυον 10 Μαρτ., ἀλλ' ἀνειλικόθη
"Αγία Θαλασσινή . . . . .	Δ. Κεφάνης . . . . .	11	3508	εἰς Σέττας 5 Μαρτ.
"Αγία Μαρίνα . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε' . . . . .	12	4151	ἀνεγ. Βορδό 8 Μαρτ. διὰ Χονέλων
"Αγιοι Βίκτωρες . . . . .	νιοὶ Ν. Ι. Πατέρας . . . . .	19	4344	ἔφθ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ.
"Αγιος Βλάσιος . . . . .	Εὐγενία Ι. Χανδρή . . . . .	18	2974	ἔφθ. 'Αμβούργον 9 Μαρτίου.
"Αγιος Γεώργιος . . . . .	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος . . . . .	21	4248	ἀνεγ. Πόρτ Σαιδ 7 Μαρτ. διὰ Βέλγιον
"Αγιος Νικόλαος . . . . .	Ἄδ. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7176	εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ὑπὸ παραλαβὴν
"Αερόπορος Βασιλειάδης . . . . .	Μιχ. Βασιλειάδης . . . . .	43	7180	εἰς Τζέμις Ρίβερ ὑπὸ παραλαβὴν
"Αγῆς Γεώργης . . . . .	νιοὶ Γ. Σιγάλα . . . . .	08	2098	ἔφροτωνεν εἰς Φύλιος 2 Μαρτ.
Αίκατ. Κουμαντάρου . . . . .	Ἄδ. Κουμαντάροι . . . . .	17	7777	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
'Ακτή . . . . .	«Ἄδ. Λιβανοῦ» Α.Ε. . . . .	44	7176	εἰς Τζέμις Ρίβερ 10 Μαρτ.
'Αλεξάνδρα . . . . .	Κ. Καρδαρᾶς καὶ νιός . . . . .	13	4355	ἔφροτῶνεν εἰς Ρόττερνταμ 13 Μαρτ.
'Αλεξάνδρος Κορυζῆς . . . . .	Στρατῆς "Ανδρεάδης . . . . .	44	7207	εἰς Τζέμις Ρίβερ 6 Μαρτ.
'Αλισάκμων . . . . .	Στ. Λιβανός . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαρτ. διὰ Τρίνινταν
'Αλίκη . . . . .	Ν. Λιβανός . . . . .	43	7194	ἀνεγ. Ρίον Πανέρον 6 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αλφειός . . . . .	Στ. Λιβανός . . . . .	44	7176	διηλίθε Ντόρερ 2 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αμερική . . . . .	Α. Λουζής . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
'Αμφίπολις . . . . .	Έλληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	325	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
'Αναστ. Πατέρας . . . . .	Ἄδ. Πατέρας . . . . .	43	7177	ἔφθ. Τσάρλεστον 5 Μαρτ.
'Αντικλεια . . . . .	Π. Τζανετάπος . . . . .	92	951	εἰς ταξίδια Μέσης 'Ανατολῆς
"Αννα . . . . .	Ν. Λυκαρραδόπουλος . . . . .	19	5173	ἀνεγ. Καζαμπλάγκαν 6 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ . . . . .	Άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	21	4358	διηλίθεν 'Αζόρας 1 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
"Αννα Λ. Κονδύλη . . . . .	Ν. Κονδύλης . . . . .	42	7191	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 10 Μαρτ.
"Αννα Μάρκου . . . . .	Ε. Ν. Βιντιάδης . . . . .	19	2431	εἰς Ταρραγόνα 5 Μαρτ. καὶ Γένοβαν 14
"Αννα Ρέντερ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	725	εἰς Λύμπεια 12 Μαρτ.
"Αννα Σταθάτου . . . . .	έτ. «Σταθάτος» . . . . .	18	5685	ἔφθ. Ρούνε 12 Μαρτ.
'Αξιός . . . . .	Γιούλης καὶ Σία . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Φάληρον 6 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αντώνης . . . . .	Σπάρος Λαμπός . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Τσάρλεστον 1 Μαρτ. διὰ Χάρων
'Αργολικός . . . . .	Μαρηῆς 'Εμπειρίκος . . . . .	21	4786	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 11 Μαρτ.
'Αργώ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	18	5532	ἀνεγ. Πόρτ Σαιδ 10 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
'Αρμάθια . . . . .	Άδ. Γιανναγά καὶ Σία . . . . .	19	4683	διηλίθε Στρατάταρ 12 Μαρτ. διὰ Ν. Γαλλίαν
'Αρχάγγελος . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	17	5692	ἀνεγ. 'Αλεξάνδρειαν 10 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
'Ασπασία Νομικοῦ . . . . .	«Θηραϊκή» Α. Ε' . . . . .	38	4854	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 14 Μαρτ.
'Αταλάντη . . . . .	Γ. Μ. Λιβανός . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ. διὰ Βέλγιον
Βάρτμπρουγκ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	900	εἰς λιμένας Β. Ισπανίας 13 Μαρτ. (διὰ Πειραιᾶ)
Βιργίνια . . . . .	'Αντ. Παπαδάς . . . . .	44	7176	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν
Βόλλιν (τάνκερ) . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	17	2564	εἰς λιμένας Δανίας 12 Μαρτ.
Βόλος . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	23	1175	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Βόρειος 'Ελλάς . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	44	1923	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Γεράσ. Βεργωτῆς . . . . .	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς . . . . .	20	6343	ἀνεγ. Καλλάρο 7 Μαρτ. δι' "Αμστερνταμ
Γεώργιος Γ. . . . .	Δ. Δάμπασης . . . . .	18	4289	ἔφθ. Ταματάρη 1 Μαρτ.
Γεώργιος Ζ. . . . .	Μιλ. Ζωγράφος . . . . .	05	480	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ.
Γεώργιος Δ. Γράτσος . . . . .	Άδ. Γράτσον . . . . .	44	7176	ἔφθ. Βαγκούνερ 1 Μαρτ. καὶ "Αγ. Φραγκίσκον 7
Γεώργιος Π. Ποταμίδης . . . . .	«Ηπειρωτική» Α.Ε. . . . .	13	4044	διηλίθε Μαδέρας 8 Μαρτ. διὰ Σαΐν Τόμας
Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος . . . . .	έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκον . . . . .	21	5728	ἀνεγ. Τάιν 6 Μαρτ. διὰ Χάλιφαξ
Γεώργιος Μ. Λιθανός . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	38	5482	διηλίθε Σίδνευ (Αντστραλίας) 1 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Γεώργιος Φ. Ανδρεάδης . . . . .	Άδ. Ανδρεάδη . . . . .	43	7176	ἔφθ. Πενσακόλαν 9 Μαρτ.
Γκλουκάσουφ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	31	200	διηλίθε Στρατάταρ 9 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Γρηγόριος Κ. III . . . . .	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	44	7176	ἀνεγ. Κωνικούλων 5 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Δέσποινα . . . . .	έτ. «Μιχαλινός» . . . . .	06	3016	ἀνεγ. Ρουέν 4 Μαρτ., Στρατάταρ 11 δι' 'Αλγέριον
Δημ. Ίγγλεσης . . . . .	νιοὶ Δ. Ίγγλεση . . . . .	18	5275	ἔφθ. Πόρτ Σάϊρ 4 Μαρτ.
Δημ. Χανδρῆς . . . . .	Εβγ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	10	4643	ἀνεγ. Φλόουρη 1 Μαρτ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
Δημοσθένης . . . . .	«Αιγαῖον» Α. Ε. . . . .	44	7207	ἀνεγ. Σαδόναν 3 Μαρτ., Στρατάταρ 8 δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
Δημοσθένης Πανταλέων . . . . .	Π. & Β. Πανταλέων . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 4 Μαρτ. διὰ Β. Γαλλίαν
Διαμαντῆς . . . . .	Διαμ. Πατέρας . . . . .	19	5253	ἀνεγ. Τάιν 1 Μαρτ. διὰ Νιούπορτ Νιούς
Δίρφυς . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	43	7176	εἰς Τζέμις Ρίβερ 6 Μαρτ.
Δώρις . . . . .	'Ηλίας Χατζηλίας . . . . .	17	4604	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
"Εθη Λιθανοῦ . . . . .	Ν. Λιθανός . . . . .	37	4839	εἰς Ρεουνιόν 5 Μαρτ.
"Εθρος . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	25	1412	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Μαρτ.
"Εθρος . . . . .	Στ. Λιθανός . . . . .	43	7244	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 6 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου . . . . .	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος» . . . . .	27	4163	ἔφθ. Νιούπορτ 9 Μαρτ.
'Αλένη Δ. . . . .	Δ. Δάμπασης . . . . .	44	7176	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 12 Μαρτ.
'Αλένη Κουλουκουντῆ . . . . .	Άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	ἀνεγ. Μπουένος "Αϊρες 5 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
'Αλένη Σταθάτου . . . . .	Δ. Σταθάπος & Σια . . . . .	43	7176	εἰς Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ.
'Αλίζα . . . . .	Α. Γ. Παπαδάκης . . . . .	19	1986	ἀνεγ. Πειραιᾶ 8 Μαρτ. διὰ Ζογκούλαξ, ἔφθ. 12
'Αλισάδετ . . . . .	Άδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553	ἔφθ. Νάντην 3 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 10 δι' 'Αλγέριον
'Ελλάς . . . . .	«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	16	2081	ἔφθ. Λίθερτον 9 Μαρτ.
'Ελλάς . . . . .	Γ. Χρ. Λαμπός . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάγκαν
'Ελληνική 'Ακτή . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	44	7207	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαρτ.
'Ελληνικός 'Αστηρ . . . . .	«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	43	7176	εἰς Νέαν 'Υόρκην 5 Μαρτ.
'Ελληνικόν Κόμα . . . . .	«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἀνεγ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
'Ελληνικός Ούρανός . . . . .	«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	43	7176	εἰς Πόρτλαντ (Ορεγκον) 6 Μαρτ.
'Ελπις . . . . .	Α. Πείντεζης . . . . .	19	1492	ἔφθ. Σμύνην 6 Μαρτ.
'Επτάνησος . . . . .	Νεγρεπ. — Στα θάτος . . . . .	44	7198	ἀνεγ. Τοκούλλα 5 Μαρτ. διὰ Δουβλίνον
'Ερμούπολις . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	2369	ἔφθ. Λίθερτον 9 Μαρτ.
'Ευανθία . . . . .	νιοὶ Π. Γουλανδρῆ . . . . .	43	7244	εἰς Τσάρλεστον 6 Μαρτ.
'Εύην . . . . .	«Αιθανός» Α. Ε. . . . .	19	5627	εἰς Μαδαγασκάρον 12 Μαρτ.
'Εύθαλια . . . . .	Άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	18	3551	ἔφθ. Όραν 7 Μαρτ.
'Εύρυμέδων . . . . .	Π. Μαρχεζίνης . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Βαλτιμόρην 25 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
'Εύσταθιος Γιάνναγας . . . . .	Μιχ. Κουλουκουντῆς . . . . .	43	7176	"Ιδε: «ΣΤΑΘΗΣ Α. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ»
"Εύκε . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	30	255	εἰς 'Αμβούργον 14 Μαρτ.
Ζέφυρος . . . . .	«Ζέφυρος» Α. Ε. . . . .	09	4796	ξέσκειλεν εἰς Κουλερκότς, ἐγκατελείφθη.

"Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆς . . . . .	38	5548	έφθ. 'Άλεξάνδρειαν 2 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 9 ἀνεγ. Θεσσαλίην 11 Μαρτ. διὰ Καβάλλαν — Πειραιᾶ
"Ηπειρος . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	18	5572	έξωσειλεν εἰς Γκούντγουν, ἐγκατελείφθη.
"Ηρα . . . . .	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστικὴ . . . . .	43	7244	εἰς Κορήτην 14 Μαρτ.
"Ηράκλειον . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	25	964	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ. σερβέν
"Ηρών . . . . .	Δ. Ν. Κουφός . . . . .	66	1516	ἀνεγ. Χάλιψας 27 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Θεμιστοκλῆς . . . . .	έτ. «Ιόνιον» . . . . .	44	7198	ἀνεγ. Ταυροάντι 2 Μαρτ. διὰ Πόδον Μπούνε
Θεομήτωρ . . . . .	νῖοι Σπ. Πολέμη . . . . .	10	4427	εἰς Ρίο Ερχάντε 5 Μαρτ.
Θεοφανῶ Λιθανοῦ . . . . .	«Θεοφανῶ» Α. Ε. . . . .	37	4815	έφθ. Μπούνεος 'Άρρες 10 Μαρτ.
Θέτις . . . . .	'Ηλ. Χατζηλίας . . . . .	30	4123	έφθ. Πειραιᾶ 5 Μαρτ.
Θηρασία Νομικοῦ . . . . .	«Θηραϊκὴ» Α. Ε. . . . .	88	1356	εἰς Χάμπτον φόδς, μὲ ζημίας
Θράκη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	41	7460	εἰς Χάμπτον φόδς, μὲ ζημίας
'Ιάκωβος . . . . .	Γ. 'Αγγελίδης . . . . .	01	2107	ἀνεγ. Ντόρμπαν 10 Μαρτ. διὰ Σουέζ
'Ιγόρ . . . . .	Λῶς & Πεζᾶς . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 1 Μαρτ. διὰ Βέλγιον
'Ιθακος . . . . .	Γ. Δρακούλης . . . . .	06	3916	εἰς 'Αμβούργον 1 Μαρτ.
'Ιλισσός . . . . .	«Θεοφανῶ» Α. Ε. . . . .	15	4724	ἀνεγ. Πόδον Σάδι 4 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
"Ινα Μπλούμενταλ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	1549	εἰς Κίελον 14 Μαρτ.
'Ιόνιον . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	42	7035	έφθ. Μασσαλίαν 1 Μαρτ.
'Ιρις . . . . .	'Ιω. Παλαιορρασσᾶς . . . . .	11	1881	διῆλθε Σουέζ 12 Μαρτ. διὰ Χάιφαν
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	43	7176	εἰς Νιούπορτ Νιούς 10 Μαρτ.
'Ιω. Φράγκος . . . . .	Μάρση. Φράγκος . . . . .	12	3442	εἰς 'Αμβέρσαν ἀπὸ 12 Ιαν., ἐπισκενή
'Ιωνία (ἐπιθ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	13	4916	εἰς Γλαστράρην 14 Μαρτ., διασκενή
Κ. Χατζηπατέρας . . . . .	'Ιω. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7244	έφθ. Σαβάνην 8 Μαρτ.
Κάρο Ματαπᾶς . . . . .	Πέπτα - Κουμανταρέα	01	1129	εἰς Σαγκάνην 10 Μαρτ.
Καθαριώτισσα . . . . .	νῖοι Γ. Καραδία . . . . .	13	1877	έφθ. Κάδις 8 Μαρτ.
Καλλιόπη . . . . .	ίδ. Πατέρα . . . . .	43	7244	ἀνεγ. Κρήτην 11 Μαρτ. διὰ Τρίπολιν (Συρίας)
Κάπταιν I. Ματαράγκας . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	44	7240	ἀνεγ. Λός 'Αντζέλες 25 Φεβρ. δι' 'Ολλανδίαν
Κάπταιν K. Παπάζογλου . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	45	7240	έφθ. Γκρότεπουργίαν 5 Μαρτ.
Κάσσος . . . . .	«Κάσση» Α. Ε. . . . .	39	5215	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 9 Μαρτ.
Κάστωρ . . . . .	άδ. Γράτσον . . . . .	44	7198	διῆλθε Παναμᾶν 1 Μαρτ. διὰ Καζαπλάγκαν
Κατίγκω Χατζηπατέρα . . . . .	νῖοι Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	έφθ. Γάνδην 10 Μαρτ.
Κεχρέα . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς "Αγ. Φραγκίσκον 5 Μαρτ.
Κονιότρα . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7176	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 13 Μαρτ. διὰ Φλανδέλφειαν
Κορινθία (ἐπιθετ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	3874	ἀνεγ. Πειραιᾶ 13 Μαρτ. δι' 'Άλεξάνδρειαν
Κόχολυτ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιο . . . . .	20	844	εἰς Κίελον 12 Φεβρ.
Κρήτη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιο . . . . .	20	7744	εἰς Νιούπορτ ἀπὸ 16 Δεκ., ἐπισκενή
Κρήτη . . . . .	Γ. Μοάτσος καὶ Σία . . . . .	44	7244	έφθ. Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διὰ Καλκούταν
Κριός . . . . .	Μ. 'Εμπειρίκος . . . . .	45	3803	έφθ. Φάλμουθ 2 Μαρτ.
Κυθερήτης . . . . .	Λεμός καὶ Πατέρας . . . . .	27	4950	έφθ. Χάμπτον φόδς 6 Μαρτ.
Κυκλάδες . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	41	7157	έφθ. Μπόναν 4 Μαρτ. καὶ 'Οράν 10
Κῦμα . . . . .	Ν. Λιβανός . . . . .	43	7244	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 27 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
Κωνσταντῆς . . . . .	άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	εἰς Τζέμις Ρίβερ 6 Μαρτ.
Κωνσταντίνος Η. . . . .	Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	εἰς πλόας Δευτήνης 'Αφρικῆς
Κώστας Μίχαλος . . . . .	Ν. 'Απόδικας . . . . .	45	7177	έφθ. "Αμστερνταμ 5 Μαρτ.
Κώστης Λαιμός . . . . .	νῖοι Κ. Η. Λαιμόν . . . . .	43	7176	έφθ. Χάρρην 1 Μαρτ. καὶ Ρούεν 6
Κώστης Λώς . . . . .	άδ. Λώς & Α. Πεζᾶς . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 3 Μαρτ. διὰ Βέλγιον
Λειβαθώ . . . . .	Γ. Μ. Σταματελάτος . . . . .	03	1667	εἰς 'Άλεξάνδρειαν ἀπὸ 2 Αὐγ. 1944, ἐπωλήθη
Λεόντιος . . . . .	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Γράλλεστων 2 Μαρτ. δι' 'Ολλανδίαν
Λεωνίδας . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	έφθ. Μπόναν 4 Μαρτ. καὶ Τύνιδα 9
Λύρας . . . . .	Π. καὶ Μ. Λύρας . . . . .	18	5686	εἰς Ταυρούντα 1 Μαρτ.
Μαίανδρος . . . . .	Στ. Λιβανός . . . . .	45	7177	διῆλθε Φαγγύλ 10 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Μακεδονία . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	42	7044	εἰς Χάλιψας 1 Μαρτ.
Μαλιακός . . . . .	Μαρῆς 'Εμπειρίκος . . . . .	12	3903	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Μαρτ.
Μαργαρίτα . . . . .	Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	διῆλθε Κων/πολιγ 3 Μαρτ. διὰ Κατάνην
Μαργ. Χανδρῆ . . . . .	Εδύ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	διῆλθε Κολόμπο 6 Μαρτ. διὰ Ντόρμπαν
Μαρία Λ. . . . .	Κ. Η. Λαμάς . . . . .	12	4707	ἀνεγ. Ρίο Ερχάντε 23 Φεβρ. διὰ Ντόρμπαν
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	Γ. Μ. Κονλουκουντῆς . . . . .	43	7176	άνεγ. Φάλμουθ 1 Μαρτ. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Μαρία Σταθάτου . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	έφθ. Ροζάριο 1 Μαρτ.
Μαρίαμ . . . . .	Μαυροφίλιππας-Πατέρας . . . . .	44	7176	άνεγ. "Αμστερνταμ 3Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδς
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ . . . . .	Π. Πρωτοπαπᾶ . . . . .	15	4447	εἰς Καζαμπλάγκαν ἀπὸ 1 Δεκ., ζημία
Μάρτησσα . . . . .	Ν. Εἴνσταθίον . . . . .	19	5476	ἀνεγ. Πόρτ Τάλμποτ 2 Μαρτ. διὰ Τέξις
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆς . . . . .	38	5548	εἰς Γένοβαν 5 Μαρτ.
Μιμόδια . . . . .	«Εμπορική-Εφοπλιστική» . . . . .	05	3071	έφθ. Ντόρμπαν 25 Φεβρ.
Μίνα Λ. Καμπάνη . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	ἀνεγ. Βαλτιμόρη 21 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Μιχαήλ . . . . .	Κωνσ. τ. Λαιμός . . . . .	43	7207	διῆλθε Παναμᾶν 25 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Μιχαλάκης . . . . .	Ν. Εἴνσταθίον . . . . .	44	7176	ἀνεγ. Ν. 'Υόρκην 7 Μαρτ. διὰ Βέλγιον
Μιχ. Λ. Εμπειρίκος . . . . .	έτ. Σ.Γ. 'Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	εἰς Χάμπτον φόδς 12 Μαρτ.
Ναντίν . . . . .	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική . . . . .	04	3582	εἰς Υόρες 6 Μαρτ.
Ναύαρχος Κουντουριώτης . . . . .	'Ιο. Καρρᾶς . . . . .	45	7247	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 26 Φεβρ. διὰ Κοπεγχάγην
Νέα Έλλας . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	ἀνεγ. Γλασκώνην 9 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Νέδων . . . . .	«Λιθανός» Α.Ε. . . . .	43	7176	εἰς Τζέμις Ρίβερ 6 Μαρτ.
Νέστος . . . . .	Στ. Λιβανός . . . . .	43	7176	διῆλθε Κιονοσάβω 10 Μαρτ. διὰ Χάρρην
Νηρεύς . . . . .	'Ηλ. Γ. Χατζηλίας . . . . .	37	5205	διῆλθε Λάς Πάλμας 4 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Νικόλας . . . . .	Β. Σ. Ρωσόλιμος . . . . .	10	4540	εἰς Βρέστην ἀπὸ 20 Φεβρ.
Ν. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	«Ατλαντικός» Α.Ε. . . . .	43	7244	εἰς Τσάρλεστον ὑπὸ παραλαβὴν
Νικ. Καΐρης . . . . .	Ε. Κουλουκ.-Ι.Καΐρης . . . . .	43	7244	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 1 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Νικ. Μίχαλος . . . . .	Κ. Μίχαλος . . . . .	13	4342	ὑπὸ φόρτωσαν εἰς Νόρδερν φέντες 5 Μαρτ.
Νικ. Πατέρας . . . . .	«Ωρεανόπορος» Α. Ε. . . . .	43	7194	έφθ. Πενσακόλαν 3 Μαρτ.
Νικολάου Γεώργιος . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	εἰς Τζέμις Ρίβερ ὑπὸ παραλαβὴν
Νικολάου Ζωγραφιά . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	ἀνεγ. Χάρρην 26 Φεβρ. διὰ Πόρτο Ρίζο
Νικολάου Μαρία . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	ἀνεγ. Χάρρην 26 Φεβρ. διὰ Πόρτο Ρίζο
Νίκος Τ. . . . .	«Καφροφεύζ» Α.Ε. . . . .	19	5175	έφθ. Νιούπορτ 8 Μαρτ.
"Οθων . . . . .	'Αναστασίου-Φαραλίδ . . . . .	44	7176	εἰς Νέαν 'Υόρκην 3 Μαρτ.
"Ολγα . . . . .	'Εμπορ.-Εφοπλιστική . . . . .	43	7244	έφθ. Χάμπτον φόδς 11 Μαρτ.
"Ολυμπος . . . . .	Κούλουθρος - 'Εμπτειο. . . . .	18	5216	έφθ. Χάμπτον φόδς 10 Μαρτ.
"Οντρι . . . . .	Κ. Γράστος . . . . .	45	7176	ἀνεγ. Σάντος 5 Μαρτ. διὰ Σάντα Φὲ

"Ορος "Αθως	Βασ. Σπαροβέλης	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαρτ. δι' 'Ολλανδίαν
"Ορος Αίτνα	«'Ατλαντικός» A. E.	29	4230	εἰς Ρούνεν 6 Μαρτ.
"Ορος 'Ελικών	«Τράμπ» Co	18	5525	διῆλθε Μαδέρας 8 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμ.	17	3704	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 7 Μαρτ.
Ορος Ροδόπη	Κουλουκουντής	19	5182	ἀνεγ. Γοναδελούπην 27 Φεβρ. διὰ Μαρτινίζαν
'Οττίλι	«Ωρεανδός» A. E.	19	5182	εἰς Κίελον 12 Μαρτ.
Ούρωνια Γούναρη	«Έλληνες ἀγορασταὶ	21	725	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 1 Ιαν. παὶ ἀν. 10 διὰ N. 'Ορλεάνην
Παναγής	N. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	ἔφθ. Ροζάριο 2 Μαρτ.
Παναγία Καθαριώτισσα	A. Καραβίας	43	7176	ἀνεγ. Βαλτιμόρην 25 Φεβρ. δι' 'Ολλανδίαν
Παναγιώτης	Ιω. Λιβανός	43	7176	εἰς Τζέμις Ρίβερ 6 Μαρτ.
Παν. Θ. Κουμάνταρος	Κουμάνταρος	44	7244	ἔφθ. Σαίν Ναζαρί 4 Μαρτ.
Πειραιεύς (ἐπιβατηγόν)	Έλληνικόν Δημόσιον	29	1493	εἰς Θεσσαλονίκην 14 Μαρτ.
Περικλῆς	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	εἰς Τζέμις Ρίβερ 6 Μαρτ.
Πεταλοί	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	εἰς N. 'Υόρκην 6 Μαρτ.
Πετρόβιλ	«Τρανσπετρόλ» A. E.	03	4634	εἰς ταξίδια Σονέζ—Ερνθράς Θαλάσσης
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἀνεγ. Νεοταέα 8 Μαρτ. δι' Εύρωπην
Πέτρος Νομικός	Νομικοῦ	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς λιμένα 'Ηνωμ. Πολιτειῶν
Πηνειός	«Θεοφανός» A.E.	44	7207	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταμετέλατος	04	2650	ἄργει εἰς Ντόρμπιταν ἀπὸ 31 'Ιαν. 1944
Πόεντ Κλήιρ	'Αντ. Παπαδάχης	20	4839	ἔφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	ἔφθ. Σέτταν 3 Μαρτ.
Πρέντον	άδ. Κατούλα	06	2088	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. δι' 'Αγκούλας
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	ἀνεγ. Τσάρλεστον 8 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Ροδόπη	Έλληνικόν Δημόσιον	44	1923	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ.
Σαλαμίνια	E. Πετρούπολης-Γ. Τάνες	01	3634	εἰς Αστρόμια 6 Μαρτ. ἐπὸ παραλαβὴν
Σάμος	νῖοι Δ. 'Ιγγλεση	43	7177	εἰς Αλεξανδρείαν 12 Μαρτ.
Σκρά	Έλληνικόν Δημόσιον	27	757	εἰς Ρίον 'Ιανέριον 12 Μαρτ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	εἰς Πόλην 1 Μαρτ.
Σπυρίδων II.	Λεια πολέμου	17	4387	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 1 Μαρτ.
Στάθης Α. Γιάνναγας	Μιχ. Κουλουκουντῆς	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα
Στάμος	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	ἀνεγ. Καζαμπλάγκαν 10 Μαρτ. δι' 'Οραν
Σταυρός	«Κάσος» A. E.	25	4853	διῆλθε Τσάρλεστον 10 Μαρτ. διὰ Γκάλβεστον
Σταύρος Κουμάνταρος	Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	ἀνεγ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διὰ Νόρφολκ
Στέφανος Σ.	Π. καὶ Ιω. Σαμονᾶ	04	646	ἔφθ. Λονδίνον 10 Μαρτ.
Στρυμών	«Λιβανός» A. E.	19	5640	ἀνεγ. Πειραιᾶ 9 Μαρτ. διὰ Θεσσαλονίκην
Σύρος	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	ὑπὸ παραλαβὴν εἰς "Αγ. Φραγκίσκον
Τάκης Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς πλόας ἐν 'Ελλάδε
Ταξιάρχης	άδ. Λαμοῦ	13	4221	ἔφθ. 'Οράν 8 Μαρτ.
Ταῦγετος	Κουλούθρον - 'Εμπειρίκου	18	5687	ἔφθ. Μπάρον 7 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	ἔφθ. Βούλόνην 9 Μαρτ.
Τήνος	Έλληνικόν Δημόσιον	11	1459	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Μαρτ.
Τρίτων	Γράτσοι—Θεοφιλάτος	43	7176	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν
"Υδρούσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	εἰς ταξίδια Δυτικῆς 'Αφρικῆς
"Υπανις	άδ. Συνοδονῦ	09	1459	ἄργει εἰς Πειραιᾶ μὲ ζημίας
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομικοῦ	21	1788	ἔφθ. Ζογκούλιδας 9 Μαρτ.
Φρέδ	K. Δ. Καλαφάτης	07	4043	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Φεβρ.
Φωτεινή	I. M. Καρδᾶς	44	7176	ἀνεγ. Βαγούνδεος 8 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Χαδιώτης	«Κάσος» A. E.	45	7247	ἔφθ. 'Αλεξανδρεία 7 Μαρτ.
Χαλκιδικῆ	Έλληνικόν Δημόσιον	01	541	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ., ἐπισκεψή
Χάνς Σχούλτε	Έλληνικόν Δημόσιον	20	986	εἰς 'Αμπούργον 12 Μαρτ.
Χέμμιγκτετ	Έλληνικόν Δημόσιον	45	460	εἰς Κίελον 12 Μαρτ.
Χέλαστρος	«Κάσος» A. E.	44	7176	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 4 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Χέχτ	Έλληνικόν Δημόσιον	15	999	εἰς Φλένσμπουργκ 12 Μαρτ.
Χίος	«Λιβανός» A. E.	39	5250	ἔφθ. Φρήμαντλ 2 Μαρτ.
Χρυσῆ	νῖοι Π. Γουλανδρῆ	44	7176	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν
Ψαρά	Άναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	διῆλθε Τρίνιταντ 9 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον.
Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4798	ἀνεγ. Καζαμπλάγκαν 9 Μαρτ. διὰ Χάροην

### Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας πλοῖα μας

'Αθάμας II.	έτ. «Πάραλος»	19	3537	ἔφθ. Φλαδέλφειαν 6 Μαρτ.
Αίτζιαν Στάρο (ἐπιβ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	εἰς 'Αμβέρσαν 14 Μαρτ., διασκεψή
'Αντιόπη (τάνκερ)	N. Κονιαλίδης	14	4046	εἰς Μαρατάειπο 1 Μαρτ.
'Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	ἀνεγ. Θέονταν 8 Μαρτ. διὰ Λά Παλλάς
'Αουρόρα Μπορέαλις	έτ. «Μαριπίνιος»	19	5114	εἰς Ρίον 'Ιανέριον 10 Μαρτ.
"Αρης	Έλληνες ἀγορασταὶ	44	7248	ἀνεγ. Λός 'Αντζελες 6 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αριστείδης (Χονδ.)	'Αρ. 'Ωνάσης	43	7191	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 2 Μαρτ. διὰ Χάροην
'Αρίσταρχος (Χονδ.)	'Αρ. 'Ωνάσης	43	7176	εἰς Πόρτο Ντέ Μπούκ 4 Μαρτ.
'Αριστογείτων	'Αρ. 'Ωνάσης	42	7176	ἔφθ. Τρίνιταντ 6 Μαρτ.
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	'Αρ. 'Ωνάσης	43	7176	διῆλθε Βερμούδας 1 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αριστομένης (Χονδ.)	'Αρ. 'Ωνάσης	43	7176	ἀνεγ. Σιγαπούρην 4 Μαρτ. διὰ Βαταβίαν
'Αριστόπαις	'Αρ. 'Ωνάσης	43	7176	ὑπὸ έκφρότων 8 Μαρτ. εἰς Σάντος
'Αριστοτέλης (Χονδ.)	'Αρ. 'Ωνάσης	43	7244	εἰς Νιούκαστλ (Νέας Ζηλανδίας) 5 Μαρτ.
'Αρόξα	Ιω. Π. Χαδούην	22	1979	ἀνεγ. Κάρδιφ 7 Μαρτ. διὰ Σαντάντερ
'Ατλαντικ.	άποιλοία Διεθνῆς	19	5524	διῆλθε Τρίνιταντ 1 Μαρτ. διὰ Ρίο Γκράντε
'Ατλαντικ Σουαίνη	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἔφθ. Σαίν Ναζαρί 8 Μαρτ.
'Ατλαντικ Σούντ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	ἀνεγ. Κόγιν 4 Μαρτ. διὰ Μπρισμπέτεν
'Ατλαντικ "Είρ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	διῆλθε Τρίνιταντ 24 Φεβρ. δι' 'Αργεντινήν
'Ατλαντικ Κόδσ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7176	ἔφθ. Μοντεβίδεο 8 Μαρτ.
'Ατλαντικ Μπρίς	έτ. «Ατλαντικ»	43	7200	ἔφθ. Μπουένος "Αϊρες 1 Μαρτ.
'Ατλαντικ "Οσεαν	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	διῆλθε Βερμούδας 5 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
'Ατλαντικ Σίύ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Ατλαντικ Τρέιντερ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	διῆλθε Βερμούδας 1 Μαρτ. διὰ Τσάρλεστον
"Αρτεμίς (τάνκερ)	έτ. Οδρουγούάνης	19	6599	ἔφθ. Σαίν Τόμας 8 Μαρτ.
Βαϊμέα	έτ. «Κρούζες»	19	5670	ἀνεγ. N. 'Υόρκην 23 Φεβρ. διὰ Νεάπολιν
Βικτώρια	έτ. «Δάμα»	43	7176	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν

Βιντούεντσια (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	20	6886	είς Ν. 'Υόρκην άπό 28 Νοεμ.
Βιράγκο	έτ. «Λάμα»	43	7176	είς άμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν
Βύρων	Έτ. «Βυζόνα»	05	339	ἀπεκλεισθεὶς εἰς Γρεενάνα ὑπὸ τῶν πάγων
Γαρουφαλιά	Σπ. Λαμίδης	18	5222	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαρτ.
Γεροδῆμος	'Εμμ. Γιανουλάτος	99	3076	άργειν Βιζαγκαπιτάμι άπό 7 Νοεμ.
Γεώργιος	έτ. «Λεβάντε»	17	5915	έφρυμουλκεῖτο πρὸς Β. 'Άμερικήν 11 Μαρτ.
Δημήτριος	έτ. Μεσογείου	19	2512	εἰς Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Δωδεκάνησα	έτ. «Μηδαφλόρες»	19	812	ἔφθ. Μασσάδαν 4 Μαρτ.
"Ελλενικ" (χονδ.)	ἀποτολοία Διεθνῆς	20	7631	άνεξ. Σαγκάνη 5 Μαρτ. διὰ Ταταγκάτα
"Ελλεν	Π. Γ. 'Αλεξιάδης	18	2117	άργειν Πόρτλαντ ("Ορεγκον") άπό 10 Νοεμ.
"Ερατώ	έτ. «Διεθνῆς»	43	7225	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαρτ.
Εύριπίδης	έτ. «Διεθνῆς»	20	7582	άνεξ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 5 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
Εύρυδάμας	έτ. «Σάν Νιζόλιας»	19	5869	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 1 Μαρτ.
"Ηθή Γ."	έτ. «Καρυπιάνα»	43	7176	άνεξ. Σαίν Τζών 21 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σονδάν
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνῆς»	43	7200	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 10 Μαρτ.
"Ιλλινόις" (τάνκερ) Χονδ.	έτ. «Διεθνῆς»	21	6448	άργειν εἰς "Αγ. Φραγκίσκον 10 Μαρτ.
"Ιντρέπιντο	έτ. Νιάνα	20	2310	ἔφθ. Κιονδραώ 23 Φεβρ.
"Ιόνιαν Λήγτερ	"Ελληνες ἀγορασταὶ	44	7176	άνεξ. Ρίον 'Ιανέριον 27 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
"Ιόνιαν Τρέεντερ	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7193	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 5 Μαρτ.
"Ιωάννης Λιθανός	'Ιω. Λιθανός	18	7914	άνεξ. Λίβερπολι 27 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Καλλιρρόη (τάνκερ)	N. Κονιαλίδης	22	8432	ἔφθ. Τέξας Σίτι 4 Μαρτ.
Καντούλη	"Ελληνες ἀγορασταὶ	12	3923	ἔφθ. Γ'ιβραλτάρ 6 Μαρτ.
Κάπταιν Μικές	έτ. «Λουτσίντα»	18	480	εἰς 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 8 Νοεμ., ἐποκενὴ
Κατούμπα	έτ. "Ντέλ. "Εστε"	13	9424	ἀναψυχεῖ ἐπὶ Πειραιῶς 15 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	ἔφθ. Μασσαλίαν 27 Φεβρ.
Κοκερέλ	έτ. «Κάντια»	04	3479	ἔφθ. Μοντεβίδεο 6 Μαρτ.
Κουλέμπρα	έτ. Πορτομπέλλο	19	5261	ἐν πλῷ ἀπὸ Ντονάλα διὰ Βερδώ, 8 Μαρτ.
Κυρήνεια	Παναμαϊκή ἔταιρ.	11	7527	διηγήθεν "Άδεν 12 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Λέσανδρος	'Ιω. Λιθανός	10	610	εἰς 'Αλεξάνδρειαν 5 Μαρτ.
Λητώ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνῆς»	43	7176	άνεξ. Σαγκάνη 28 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
Λίλια	I. Δ. Χαδούλης	09	655	άνεξ. Πλάνον 8 Μαρτ. διὰ Μπάρρου
Λόιντα (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικοῦ	16	5505	ἔφθ. Παναμᾶν 4 Μαρτ.
Μανγάσσετ	Ἐλληνες ἀγορασταὶ	23	1827	εἰς Μαρατσέϋπλο 1 Μαρτ.
Μαίρη Γ.	«Σεντράμεριάνα»	43	7176	εἰς λιμένας 'Ηνωμ. Πολιτειῶν ὑπὸ παραλαβὴν
Μακικί	έτ. «Κροῦζες»	17	5924	παρέμενε εἰς λιμένας "Απω 'Ανατολῆς 1 Μαρτ.
Μάντω	έτ. «Φωσίαν	44	7176	άνεξ. Λισσαβώνα 27 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Μάρζορου	έτ. «Πούντα 'Άλτα	19	2660	ἔφθ. N. 'Υόρκην 1 Μαρτ.
Μαριώ	"Ελληνες ἀγορασταὶ	44	7207	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 3 Μαρτ. διὰ Σαδόναν
Μαρκέλλα	Π. Λοΐζος καὶ Σια	20	3483	άνεξ. Νεάπολιν 7 Μαρτίου διὰ Κων(λ)ην
Μερόπη (σημ. Χοιδούρας)	N. Κονιαλίδης	19	7588	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 10 Φεβρ.
Μολντόθα	έτ. Ιθάκη	11	4083	εἰς Πονέρτο Καμπέλλο 8 Μαρτ.
Μποναθεντούρα	«Οὐλτραμάρες»	20	6895	ἔφθ. 'Ιλιζός 2 Μαρτ. (δι' 'Αιμέροσαν)
Μύριαμ	έτ. «Χάρι»	43	7196	εἰς Λά Παλλίς ἀπὸ 5 Φεβρ., ἐποκενὴ
Μυρτώ	έτ. «Διεθνῆς»	43	7176	ἔφθ. Σεγκατούρην 1 Μαρτ.
Νάντα	Θ. Λ. Τεράζος	19	2720	διηγήθει Τρίνιταντ 20 Φεβρ. δι' "Αμστερνταμ
Ναφτόλ (τάνκερ)	"Ελληνες ἀγορασταὶ	20	6416	παρέμενε Σαίν Ναζαρί 2 Φεβρ.
Νίκη	έτ. «Λάμα»	20	6021	εἰς Γκότεμπονγκ 10 Μαρτ.
Νορλάντια	έτ. «Σίλετ»	42	7191	άνεξ. Χαδάνναν 1 Μαρτ. διὰ Νονέβιτας
Νορλάγκο	Θεόφ. Βάτης	44	7176	εἰς άμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν
Νουέθα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεξ. Χάδην 2 Μαρτ. διὰ B. 'Άμερικήν
Ντοράντο	έτ. «Γκαμπό»	44	7244	άνεξ. Τσάρλεστον 27 Φεβρ. δι' 'Αιμέροσαν
Ούταχαν	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	ἔφθ. "Αμστερνταμ 11 Μαρτ.
'Ολύμπια (ἐπιθ. υπερωκ.)	Νομιάδος - 'Επιφανειάδης	28	9660	ἔφθ. N. 'Υόρκην 13 Μαρτ.
"Οσεαν Γουαίθ	έτ. «Στείτες»	19	4990	διηγήθει Βερμούδας 4 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
"Οσεαν Ρόβερ	έτ. «Τζένεραλ	19	4988	ἔφθ. Τσεμπάρεν 1 Μαρτ.
"Οσεαν Τρέεντερ	έτ. «Στείτες»	19	5101	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ.
Παναγιώτης	έτ. «Σάουθερν»	01	3568	παρέμενε Πειραϊ 14 Μαρτ.
Πάραλος ΙΙ.	έτ. «Πάραλος»	18	6049	εἰς Νάντην ἀπὸ 10 Φεβρ.
Πασίφικ "Οσεαν	έτ. «Πασίφικ»	44	7212	παρέμενε Ρούέν 1 Μαρτ.
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτης	19	6495	ἔφθ. Χάλιφαξ 1 Μαρτ.
Πόλις τῶν 'Αθηνῶν (Χονδ.)	B. Χανιώτη	20	7783	άνεξ. Πειραϊ 11 Μαρτ. διὰ N. 'Υόρκην
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	εἰς Μπλάνις 1 Μαρτ.
Πριμαθέρα	'Ιω. Κοσμᾶς	20	6027	άνεξ. 'Αιμέροσαν 5 Μαρτ. διὰ N. 'Υόρκην
Πριμαθίστα	'Ιω. Κοσμᾶς	18	5695	άνεξ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ. δι' 'Αιμέροσαν
Ρένα (ἐπιθατ.)	άδ. Πρωτόπαπα	06	1619	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Ριζάκουσα	Δ. Πετρόπουλος	21	1925	ἔφθ. Μασσάδαν 6 Μαρτ.
Ρούλ (παναμ.)	'Ιω. Πελτέκη	99	1106	διηγήθει Σονέξ 1 Μαρτ. δι' 'Αμπλαντάν
Σαντιάγκο	Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	08	3864	ἔφθ. Κάρδιμ 8 Μαρτ.
Σαπφώ	έτ. «Διεθνῆς»	44	7212	άνεξ. Κιονδραώ 15 Φεβρ. διὰ Ντορμπιαν
Σαράγγια	«Ναύ. Σούντ 'Αμερικ.»	44	7176	ἔφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 3 Μαρτ.
Σύγκνετ	έτ. «'Αλκυών»	11	3726	ἔφθ. Μασσαλίαν 26 Φεβρ.
Σόνια	έτ. «Μαράτος	19	5354	ἔφθ. Χάδην 6 Μαρτ.
Σουέρτε	Κομ. «Βατόρες»	10	3649	εἰς Δουνγκέρην 1 Μαρτ.
Στάμο	έτ. «Πούντα 'Άλτα»	18	2858	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 8 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
Σωκράτης	N. Κονιαλίδης	21	7409	ἔφθ. Τσεβιτάβεν 6 Μαρτ.
Φαίσας ΙΙ	Σπ. Παραμυθιώτης	44	7060	ἔφθ. Κρίστομπαλ 8 Μαρτ.
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλεντις»	02	10375	διηγήθει Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Φοίνιξ	Χατζήλια καὶ Σια	15	1255	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
Φρίξος ΙΙ.	έτ. Κρίστομπαλ	19	5055	εἰς λιμένας Βραζιλίας 13 Μαρτ.
Χρυσόστομος	"Ελληνες ἀγορασταὶ	43	7176	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαρτ. διὰ Σάντος
"Ωκεάνικ" (σημ. Χονδούρας)	ἀποτολοία Διεθνῆς	20	7583	ἔφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.