

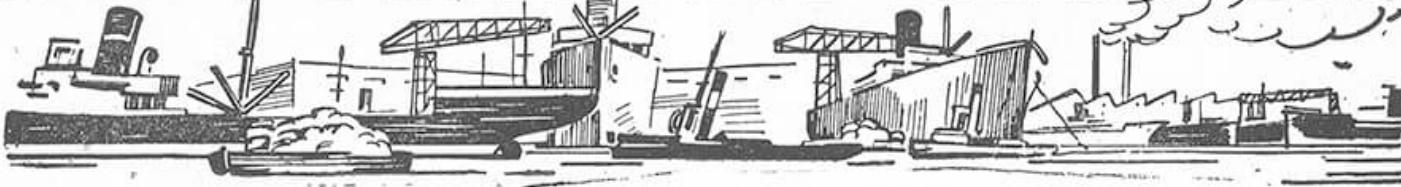
NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1947

Αρ. Φύλλου 284/43

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)
ΑΡΙΘΜΟΣ 284)43

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

ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΤΤΡΙΔΙΟΥ 1947

ТО ДЕКАПЕНӨНМЕРОН

"Σπεῦδε βραδέως,,

Ἐφοπλιστής μέ λαμπράν, ὑποδειγματικήν εἰς τὸ παρελθόν ἔξελιξιν, μᾶς ἀποστέλλει τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν. Τὴν δημοσιεύμενεν εὔχαριστων, παρὰ τὸ γεγονός δι τὸ δὲν ὑπογράφεται. Αἱ διατυπώμεναι ἀπόψεις συμβάλλουν εἰς τὴν ἔξονυχιστικήν τοῦ ἐρωτήματος ἀνάλυσιν: «Καὶ ἄλλα «Λίμπερτος»;

Φίλε κ. Διευθυντά,

‘Η ἐπαγγελματική μου δραστηριότης ἔχει ήδη ύπό τὸ θάρος ἰκανῶν, δυστυχῶς, δεκαετηρίδων σημαντικά περιορισθῆ. Εἶμαι γέρων, ἀπόμαχος σχεδόν τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Δὲν μετέχον εἰς τὴν ἀγύρων τῶν ἑκατὸν «Λίμπερτς», οὔτε καὶ καταλέγουμαι μεταξὺ τῶν αιτούντων νάραγράσσουν τά τριακόδια ἄκομψ παρόδοια σκάφη. Εἶμαι, συνεπώς, ἀπηλλαγμένος κάθε προσωπικοῦ ἐνδιαφέροντος εἰς σᾶσσα κατωτέρω θά διατυπώσω. ‘Η πεῖρα πολλὰ πράγματα μᾶς διδάσκει καὶ αὐτήν, νομίζω, δτὶ θά ἔπειτε νά ἔχουν καὶ οι νεώτεροι ως γνώμονα τῶν ἐπιχειρηματικῶν των ἔξορμήσεων. ‘Η θάλασσα, ἀλλώς τε, δπῶς ήμεις οἱ «Ελλήνες ἐφοπλισταὶ τὴν ἐκμεταλλεύμεθα, πολλούς περικλείει κινδύνους. Μὲ προσοχὴν καὶ συντηρητικότητα δφείλομεν νά ἀνασχῶμεν καὶ πάλιν εἰς τὸ πέλαγος. ‘Η ναυτιλία τῶν «τράμπτς» είναι ύπερ τὸ δέον κερδοσκοπική ἐπιχείρησις. Πρέπει νά είμειστα ἐπιβολακτικοί. Αὐτά ως εἰσαγωγὴ τῶν ἀπόφερών μου εἰς τὸ μέγα ζήτημα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως καὶ τῆς πλέον λυπητελοῦς τῶν κεφαλαίων τῆς Ναυτιλίας χρησιμοποιήσεως ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν.

«Εχω την γνώμην, ότι μέ την ἀγοράν τῶν ἔκατὸν σκαφῶν ἔνα σταθερὸν θῆμα πρός τὰ ἐμπρός ἐπετελέσθη. «Οοι τά ήγόρασαν, ἐπέτυχαν ἐπιχειρηματικῶς, παραλλήλα δὲ ὠφέλησαν καὶ τὸν τόπον των. Οι ναυάλοι τώρα είναι ίκανοποιητικοί. Θά κατορθώσουν ταχύτερα νά ἀποσθέσουν την ἄξιαν τῶν ἕραχυθίων, δύπας δρθά τά ἀποκαλεῖτε, «Λιμπερτούς».

Ίδιον, όμως, ή πρώτη μου έπιφύλαξις: Πρός τους άγοραστάς των έκατον σκαφῶν ἀπευθύνεται. Πρέπει νὰ ἔχουν πάντοτε πρὸ διθαλμῶν τὴν κρίσιν, ή ὅποια ἄργα ή γρήγορα θὰ ἐπέλθῃ. Τὸ παρελθόν εἶναι ἀρκετά ἐπὶ τοῦ προκειμένου διδακτικόν. Τὰ ὅσα ἔκτακτα ἀποθεματικά θά δημιουργήσουν τώρα οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν «Λίμπερτος», ως κόρην διθαλμοῦ εἰς την ετρητά ἀς τὰ διαφύλαξουν. Δὲν εἶναι ιδικά των. Ἀνήκουν, κατά κύριον λόγον, εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν Δημοσίουν. Μὲ αὐτὰ θὰ πληρωθοῦν αἱ δόσεις κατά τὰ δύστυνα γοργία. ὅταν τὰ σκάφη δὲν θὰ ἀποδίδουν.

Κατά την κρίσιν, την μεγάλην, τοῦ 1930-31, ἔπεισαν πρῶτοι οἱ ἀσθενεῖς οἰκονομικῶν, ὅσοι εἶχαν χρέον καὶ ὅσοι δὲν εἶχαν ὀλίγα μετρητά, διά νὰ κρατηθοῦν. Τώρα τὸ ίδιον θά συμβῇ, ἀς μὴ ἀπατώμεθα. Θά σταθοῦν οἱ προνοητικοί καὶ οἱ οἰκονομικῶν λιχουροί. Οἱ ἄλλοι θά σθένουν καὶ μαζί μὲ αὐτούς ἀνέπανθρωπος θά πληνῇ τὸ καλόν ὄνομα τοῦ "Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ".

Τά σσα τώρα ἀποκομίζουν τὰ «Λίμπερτος», ἃν περισσέουσσον ἀπὸ τὰς τρεχούσας ὑποχρεώσεις, πρέπει νὰ κρατηθοῦν κατά μέρος, ὡς ἀποθεματικά, ὡς διασφάλισις τῶν χαλεπῶν ἡμερῶν. Σφάλμα ἀσυγχώρητον, δόλεθριον θά είναι —διεπράχθη καὶ εἰς τὸ παρελθόν μὲν θιλίθερας συνεπείας —άν σπεύσουν οἱ ἀγροσταῖ τῶν «Λίμπερτος» πρὸς νέας ἀλλων πλοίων ἀγοράς, χρησιμοποιοῦντες αὐτὰ ἀκριβῶς τὰ ἀποθεματικά. «Οταν θά ἐπέλθῃ η κρίσις, αἱ ἔξι θά ἔκπεσουν, τὰ χρησιμοποιηθέντα εἰς νέας ἀγοράς κεφάλαια θά ἔξανεμισθοῦν, τὰ σκάφη, τότε, δὲν θά ἀποφέρουν κέρδη καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῶν «Λίμπερτος» ἀνεέδοψλητοι θά μείνουν.

"Η δευτέρα μου επιφύλαξις άναφέρεται εἰς τοὺς ἐπιδιώκοντας τώρα ύπό ἀνεκδήγητον ἀγωνίαν νά ἀγοράσουν και ἄλλα «Λίμπερτσ». Ζητούν, ώς λέγεται, πολλά, τριακόσια, κατά τινας πληροφορίας, σκάφη. «Ἄξιος δὲ μισθός των. Πρέπει κανεὶς νά θαυμάσῃ τό... δαιμόνιον τοῦ «Ελλήνος! Πρόκειται, πάντως, περὶ πλήρους ἐπιγειοματικοῦ ἑκτροχισμοῦ.

Φαντασθήτε, άν τι Αμερικανοί, γενναίοδωροι πρός τους "Ελληνας, μάς παρεχώρουν τά έκατον, έστω, από τά τριάκοσια, ποιαν συγκρότησιν θά ένεφαντζεν ή 'Ελληνική Ναυτιλία. Θά παρέ-

τασσεις μίαν δύναμιν 200 «Λίμπερτυς» σκαφών των 10.800 τόν. d.w., των οποίων ή θέσις είς πολλάς όγοράς της «Απω Ανατολής καὶ εἰς τὸ Πλέιτ θά ἦτο προβληματική. Κυθικὰ δύλιγα, θύθισμα μέγα.

Τά κάρβουνα καὶ τὰ μεταλλεύματα θά ἡσαν τὰ μόνα δι' αὐτῶν φορτία. Καὶ ὅταν τὸ Ρούρ, ή Πολωνία, ή Ρωσία καὶ ή Ἀγγλία θά ἐπανέλθουν, σύν τῷ χρόνῳ, εἰς τὴν προπολεμικήν παραγωγήν γαιανθράκων, —κατ' ἐμέ, δὲν θά ἀργήσουν —τότε κάθε τόνιος γαιανθρακος ἐπὶ πλέον τοῦ σημερινοῦ παραγόμενος εἰς τὴν Εὐρώπην, θά περιέκοπτε τὴν ἔργασιν τῶν «Λίμπερτς». Μοιραίως θά περιορισθῇ ἡ ἔργασια τῶν σκαφῶν αὐτῶν, χωρὶς καὶ νά είναι ἐφικτή ἡ ἀπασχόλησίς των εἰς ἄλλας ἀγοράς.

Βύθισμα μέγα, χωρητικότης μεγάλη καὶ δίλγα κυβικά, κατανάλωσις ψηφήλη, διαπανηρά συντήροις, τὰ μειονεκτήματα αὐτά δὲν διευκολύνουν θέσαις τὴν θέσιν τῶν «Λίμπερτους» εἰς τὴν ναυλαγορδά. Δὲν θὰ ἔπειτε, συνεπές, νὰ ἔξαντλήσωμεν τὸ ἄπαντον τῆς ἐφοπλιστικῆς μας δραστηρότητος εἰς τὰ «Λίμπερτους». Νὰ μὴ ζητήσωμεν ἄλλα. Αὐτὸ ἐπιθάλλει ἡ λογική καὶ ἡ προσοπική τοῦ μέλλοντος. «Η, τούλάχιστον, ἀς ζητήσωμεν δίλγα, εἴκοσιν ἔστω, διά νά Ικανοποιηθοῦν, συνεταιριζόμενοι, ὅσοι δὲν συμμετέσχον εἰς τὴν πρώτην ἀγοράν.

Αλλά οι έφοπλισταί μας, οι περιωρισμένα κυρίως διαθέτοντες τά μέσα, θέλουν και πολὺ δικαίως, νά έπανέλθουν εις τὴν ἔργασίαν των. Είναι βιοτέχναι τῆς θαλάσσης και δχι βιομήχανοι μεγάλης δλκῆς. Αύτοι, δπωδόηποτε, μοῦ λέγουν, θέλουν ένα σκάφος. Άρκετά χρόνια παραμένουν ἄνεργοι. Νά έπανέλθουν εις τὴν ἔργασίαν των ἐπιδιώκουν. "Άν δὲν κατορθώσουν νά πάρουν ένα *Λίμπερτο*, θά ζητήσουν ένα παρήλικον *Αμερικανικόν*. Θά δανεισθούν, θά πωλήσουν τὰς λίρας των, θά διαπράξουν κάθε συνδυασμόν. Άδιάφορον, ὅν εις τὸ τέλος θά προκινδυνεύσουν τὸ πᾶν.

Ἐπαναλαμβάνεται, δηλαδή, ἡ ιστορία τοῦ 1920. Καὶ τότε οσοι, ἐλάχιστοι, δυστυχώδεις εἶχαν τὰ ίσχυρά νεῦρα νὰ ἀντιστῶνεις τὸν πειρασμὸν καὶ ανέμεναν τὸν εὐθέτον χρόνον διὰ ἀγόρασσούν σκάφη, ἔξηλθαν κερδισμένοι. Οἱ ἄλλοι κατεστράφησαν ἢ ἔζημιώσαν σημαντικά ποσά.

Πρέπει, δημοσίευτα, νά συγκρατηθούν οι άνυπόμονοι. Προτιμητέον νά δαπανήσουν διά την συντήρησίν των 5 άκόμη χιλιάδας λιρών, παρά νά ίδουν έξανεμιζόμενα τά κεφάλαια των. "Ισως έντός του 1948 ή 'Αγγλία νά άρχιση νά πωλή και εις ξένους μεταχειρισμένα σκάφη. "Ενα φορητήν ναυπηγήσεως του 1935-39 λ. χ., θά είναι καλύτερον, μαχητικώτερον από ένα «Λίμπερτυ». Καίει μὲν γαιάνθρακας, μετατρέπεται, δημοσί, ή κατανάλωσίς του εις πετρέλαιον. Μικρά ή δαπάνη της μετατροπής δι' ένα σκάφος καλόν, που θά στοιχιζει τότε εύθυνότερα από το «Λίμπερτυ».

“Οσοι θά περιμένουν, εἰς τὸν ἴδιον σχεδὸν παρονομαστὴν μὲ τοὺς ἀγοραστὰς τῶν «Λίμπερτυς» πιθανὸν νὰ εύρεθοῦν. Δὲν ἔχουν, κατὰ τὴν γνώμην μου, νὰ χάσουν. Οὗτοί οἱ φόδοις τοῦ ἔξευτελισμοῦ τοῦ Ἀγγυλοῦ νομίσματος εὐστάθεῖ. Ἡ λίρα, δύποδήποτε, θὰ πριωριθῇ. Αὐτή ή Ἀμερικὴ θὰ τὴν στηρίξῃ. Λόγοι γενικώτεροι τὸ ἐπιβάλλουν. Θά ἐπανέλθουν, ζέσταια, μετὰ ἓνα χρόνον καθυστερημένοι εἰς τὰ ἔργα των, δσοι δὲν ἡγόρασαν τώρα «Λίμπερτυς» ή κανένα παρήλικον σκάφος. Δὲν θὰ εύρισκωνται, ὅμως, ύπο δλιγώτερον ευνοϊκᾶς συνήθηκας. «Ισως τότε σταθερώτερα νὰ είναι η γενική κατάστασις τῆς παγκόσμιου οίκονομίας. «Ολιγώτερα πιθανὸν νὰ είναι τὰ κέρδη, σταθερά ὅμως ή μικρά ἔστοις ἀπόδοσις τῶν πλοιών, εύθυνοτέρα καὶ ή τιμὴ των.

"Οσοι σήμερον πρόσιτανται τον 'Ελληνικού έφοπλισμού ἔχουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ποδηγετήσουν καὶ τοὺς μικροτέρους τῶν συν-αδέλφων των. 'Οφείλουν νά υποδείξουν εἰς αὐτούς τὴν πολιτικὴν τῆς ἀναμονῆς, νά τοὺς ἀποτρέψουν ἀπὸ τὸν «τυχωδιώτικὸν ἀκρο-θεατισμὸν» καὶ τὸν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶναι η φράση — τῆς ἀ-γορᾶς καὶ ἄλλων 100 «Λίμπετρυς». 'Η ἀναμονὴ σώζει τὴν περι-στασιν. Εἶναι, δημως, δυσκολωτέρα ἀπὸ τὴν ἀνερμάτιστον ἔξο-μησιν. "Έτσι θεμελιοῦται καλύτερα καὶ ή ἀνασυγκρότησις τῆς Ναυτιλίας μας.

Κάποιος καλός παλαιός έφοπλιστής έλεγε : «Στὸν ὑψώμαν πούλα καὶ στὸν ἔπειτα ἀργάρα». Συδέ λόγια! Οἱ «Ἐλληνες ἐ-φοπλισταὶ θέλουν γὰ τὰ ἀγνοοῦν. Ἡ ἀγνοία, δύως, αὐτῆ, φοβοῦ-μαι, διτὶ εἰναὶ ἐπικινδυνος. Ἔγώ, τούλαχιστον, δέν θά ἐτόλμων νά-γεράσω ἔνα σκάφος 25 ἑτῶν καὶ πλέον, τρικούνθερτο καὶ μὲ

ή καλή, ή ύγιης έπιχειρηματική σκοπιμότης έπιβάλλει τὴν ἔξοφλησιν τῶν τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων ἐντὸς τῶν ὀκτώ, τὸ πολὺ δέκα ἑτῶν. Μετὰ 17 ἑτη δὲν θὰ υπάρχουν ἐν ἐνεργείᾳ «Λίμπερτος», διά νὰ δικαιολογήται καὶ η τόσον μακροπρόθεσμος ἀποπληρωμὴ τῶν δανείων.

Οἱ καλοὶ ναῦλοι καὶ η ἐλπὶς τῆς διατηρήσεως τῶν ἐπὶ τινα χρόνον, ἐπὶ μῆνας ἔστω μακρούς ὄπωδηποτε, μᾶς παρέχουν τὴν ἐλπίδα καὶ τῆς ταχυτέρας ἀποσθέσεως τῆς ἀξίας τῶν «Λίμπερτος». Ἀλλοίμονον ἀνὴρ ναυλαγορά λάθη τὴν κατιούσαν ἐνωρίτερα τῶν προσθέψεων. Οὕτε ναυπηγήσεις θὰ ἴσῃ η Ναυτιλία μας, οὔτε καὶ η ἀποκατάστασίς της θὰ συντελεσθῇ μὲν δὴν προδιαγράφει αἰσιοδοξίαν ὁ ἐπιστολογράφος μας ἐφοπλιστής. Ἀπὸ τὸ ἐγχείρημα τῶν «Λίμπερτος» τὰ πάντα ἔξαρτωνται. Περισκεφις ἀκρα ἐπιβάλλεται εἰς τὴν διαχείρισιν τῆς δλῆς ὑποθέσεως.

Πῶς ἔχουν τὰ πράγματα

Μὲ τὸν «Εἰδικόν» τῆς «Νέας Οἰκονομίας» δὲν πρόκειται νὰ συζητήσωμεν. Γνωστὸς εἶναι — δὸν καὶ ἀνὴρ πεποτεῖται ὑπὸ τὸ φευδῶινον — γνωστὸς εἶναι καὶ αἱ περὶ κρατικοποιήσεως τῆς Ναυτιλίας ἀπόφεις του.

Μίαν καὶ μόνον ἔχομεν νὰ διατυπώσωμεν παρατήρησιν: Δὲν ἀκριθολογεῖ εἰς πολλὰ σημεῖα τῆς δημοσιευθείσης μελέτης του, ἀφετηρίαν δὲ ἔχων τὴν ἀνακρίσειν, εἰς αὐθαίρετα δγεται συμπέρασματα. Λέγει, π. χ., ὅτι οἱ ἐφοπλιστοὶ «ἰσχυριζόμενοι» ἔλλειψιν χρημάτων, ἐζήτησαν, προκειμένου νὰ ἀγοράσουν τὰ 100 πλοῖα, τὴν Κρατικὴν ἔγγυησιν. «Ἀμφιθάλλει δὲ Ἑιδικός» διὰ τὴν ἀκρίθειαν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ισχυρισμοῦ, ἐνῷ εἰναι κοινὸν μυστικὸν καὶ ὑπὲρ πάντα ἀλλον αὐτὸς τὸ γνωρίζει, ὅτι τὸ σύνολον τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ ὑποθέματος (ναῦλοι χρονοναυλώσων καὶ ἀσφαλιστικοὶ ἀποζημιώσεις) εὑρηται κατατεθειμένον εἰς τὸ Λονδίνον, εἰς λίρας δεσμευμένας, μὴ δυναμένας νὰ μετατραποῦν εἰς δολλάρια.

Ἐλάχιστα ήσαν τὰ εἰς δολλάρια κεφάλαια τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀνεπαρκῆ, ὄπωδηποτε, νὰ καλύψουν τὴν ἀγοράν τοῖς μετρητοῖς 100 πλοίων συνολικοῦ τιμῆματος 60 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Ἄλλα ἡγόρασαν, λέγει δὲ «Ἑιδικός», σκαφαὶ πολλὰ εἰς δολλάρια καὶ ὑπὸ ἔναν σημαίας οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταί». Ἐξ αὐτοῦ ἀγεται καὶ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὰ κεφάλαια δὲν ἔλλειψαν, ἀνακρίθη, συνεπῶς, καὶ δὲ ἰσχυρισμὸς τῶν ἐφοπλιστῶν περὶ ἀνεπαρκείας. «Ἄς ίδωμεν, δμως, πόσα ἀγοράσθησαν σκάφη, ἀντὶ ποίου τιμῆματος εἰς μετρητά καὶ πότε αἱ ἀγοραὶ αὐταὶ ἐπραγματοποιήθησαν».

Πρὶν δὲ ἀκόμη τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν δὲ νόμος Μπλάντ περὶ πωλήσεως τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων, «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν ὑπερτριάκοντα Καναδικά σκάφη. Ἀπηγορεύετο ρητῶς η ἀλλαγὴ τῆς σημαίας των. Καναδικαὶ ἔταιρισι θὰ ἔπρεπε νὰ τὰ ἀγοράσουν καὶ εἰς τὸ περιορισμὸν αὐτὸν ὑπείκοντες οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ συνέπηξαν Καναδικάς ἔταιριας, δοῖο δὲν είχον. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἡγοράσθησαν ἐπὶ πιστώσει. Κατεβλήθη μόνον τὸ 25% τῆς ἀξίας των, αἰσθητῶς ὑποδεεστέρας εἰς τὸν Ἀμερικανικὰ δολλάρια τῶν «Λίμπερτος» (480 χιλ. δολλάρια). Τὸ ὑπόλοιπον θὰ ἀποπληρωθῇ μετὰ πολυετές διάστημα. Διὰ τὴν ἀγοράν, συνεπῶς, τῶν Καναδικῶν σκαφῶν ἀπήτηθησαν μόλις 4½ περίπου ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Ἡγοράσθησαν, ἀκόμη, δταν η ἀμφιθολία περὶ τὴν παραχώρησιν τῶν 100 «Λίμπερτος» εἰς τὴν Ἐλλάδα ἐπεκράτει, περὶ τὰ 35 «Λίμπερτος» ὑπὸ σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδρούρας καὶ 20 ἀκόμη περήλικα Ἀμερικανικὰ φορτηγά. Στοιχίουν, πράγματι, τὰ σκάφη αὐτὰ περὶ τὰ 20 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ηθέλησεν, δμως, νὰ πληροφορηθῇ δὲ «Ἑιδικός» δόσας τὰ δάνεια, ποὺ συνήθησαν εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ἀγοράν διὰ τὴν ἀγοράν τῶν σκαφῶν αὐτῶν; Τὸ ίδιως τῆς ἀξίας των, εἰς πολλὰς περιπτώσεις καὶ πέραν τοῦ ποσοστοῦ αὐτοῦ, ἐπιληρώθη διὰ πιστώσεων ἀπὸ τὰς Τραπέζας τῆς Νέας Υδρῆς, θραχυπροθέσμων, δυστυχῶς, ἐπὶ πρωστικῆς ἐγγυήσει, ὑποθήκη τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πρώτου ναύλου, μὲ τόκον 4-5%. Εἰς ο δὲ μὲν περίπτωσιν, τὸ τονίζουμεν ἀπολύτως προκειμένου καὶ περὶ τῶν εὑρυτάτης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἐφοπλιστῶν μας, δὲν ἡγοράσθη πλοῖον ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ η Χονδρούρας, χωρὶς τὸ σχετικὸν δάνειον.

Διετέθησαν, λοιπόν, διὰ τὴν ἀγοράν, ως ἀνωτέρω, τῶν ὑπὸ ἔναν σημαίας σκαφῶν περὶ τὰ 15 ἑκατομμύρια δολλαρίων, διετέθησαν δὲ πρὸ τῆς ἀποφάσεως περὶ παραχώρησεως τῶν «Λίμπερτος» εἰς τὴν σημαίαν μας. Τὰ κεφάλαια διὰ τὴν εἰς μετρητά ἀγοράν των δὲν ὑπῆρχον. «Ἄν δὲν προσεφέροντο τὰ Καναδικά ἐπὶ πιστώσει καὶ τὰ Παναματικά — δχι δμως καὶ τὰ ὑπὸ τὸν Ἑλληνικὴν σημαίαν — δὲν ήδύνατο νὰ ἐπιτύχουν δάνεια ἀπὸ τὰς Ἀμερικανικὰς Τραπέζας, ἀσφαλῶς, διαφορά.

«Οταν, τέλος, ἀπεφασίσθη ἀπὸ τὴν Ναυτιλιακήν Επιτροπήν» ἡ πώλησις, θάσει τοῦ νόμου Μπλάντ, πλοίων εἰς ἔνους ἐφοπλιστάς, οἱ «Ἐλληνες ἐζήτησαν τὴν ἀγοράν τῶν 100 «Λίμπερτος», ἐπὶ πιστώσει. ὅπως ρητῶς δὲ σχετικὸς νόμος ἀνέφερε, προκειμένου περὶ συμμαχικῶν Ναυτιλιῶν, αἵτινες ἀπώλεσαν τὴν χωρητικότητά των κατά τὸ πόλεμον. Δὲν ἐζήτησαν, δμως, καὶ τὴν ἐγγυήσην τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους. Τὴν ἐγγύησην αὐτὴν ἔκ τῶν ύστερων ἐζήτησεν η Ναυτιλιακή Επιτροπή. Ο νόμος Μπλάντ δὲν ἀναφέρει τι περὶ Κρατικῆς ἐγγυήσεως.

Διὰ νὰ ἀγοράσουν οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ τοῖς μετρητοῖς τὰ

100 «Λίμπερτος», θὰ ἔπρεπε νὰ πληρώσουν 65 ἑκατομμύρια δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένων τῶν πρώτων ἔξδων ἐκκινήσεως. Τὸ δγκώδες αὐτὸ κεφάλαιον δὲν ὑπῆρχεν εἰς τὰ ἐφοπλιστικὰ ταμεῖα. Θὰ ἔπρεπε, συνεπῶς, η νὰ ἀγορασθοῦν τὰ 100 πλοῖα ἐπὶ πιστώσει, η νὰ περιορισθῇ δὲ ἀριθμός των εἰς 25 μόλις, δχι περισσότερα.

Τὰ εἰς λίρας κεφάλαια δὲν μετετρέποντο εἰς δολλάρια. Πολλοὶ ἐφοπλισταί, οἱ πλεῖστοι, διὰ νὰ ἔξαρκέσουν εἰς τὴν ἀμεσον κατασθοὴν τῶν 25% καὶ τῶν 50-60 χιλ. δολλ., ποὺ ἔχειάζοντο δι· ἐπισκευάς καὶ πρώτας δαπάνας κινήσεως, ὑπεχρεώθησαν νὰ πωλήσουν λίρας εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν πρὸς 2.50 καὶ 2.75 δολ. τὴν λίραν. Ἐδαπανήθησαν, τελικῶς, διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν 100 «Λίμπερτος» 20 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Ο «Εἰδικός», ποὺ ὡς φαίνεται εἶναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζῃ ἐπακριθῶς τὰ εἰσπραχθέντα ἀπὸ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποζημιώσεις καὶ τὰ εἰς λίρας ισχνά τῶν πολεμικῶν «τάκι-τσάρτερς» κέρδη, ημπορεῖ νὰ ισχυρισθῇ, δτι διέθετεν η Ναυτιλία περισσότερα τῶν δων αἴσθησην τῶν ποσῶν δολλαρίων; «Ἄν πρὸς στιγμὴν ήθελεν οὗτος νὰ πληροφορηθῇ τὸ «ὅρματα τῶν δολλαρίων» δι· δσους ἡγόρασαν «Λίμπερτος» καὶ τὰς ἀγωνιώδεις προσπαθείας τῶν διὰ τὴν ἔξοικονδησην δολλαρίων, θὰ ἐπειθετο, διαθέτων καὶ δλίγενη καλήν θέλησιν, δτι οἱ ἐπιφανέστεροι τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀντιμετώπισαν εἰς τὴν Νέαν Υδρῆς τὴν ἀνάγκην μικροπιστώσεων καὶ ἀπὸ τοὺς προμηθευτάς τῶν τροφίμων καὶ τῶν υλικῶν. Εξητησαν κάθε διαθέσιμον δολλάριον, διὰ νὰ ἔκκινησουν τὰ 100 σκάφη.

Ρητῶς, λοιπόν, ἔτεθη πρὸ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Κράτους, τὸ διλῆμμα: «Η νὰ μὴ ἀγορασθοῦν τὰ 100 σκάφη, η νὰ δεχθῇ η Κυβερνησία τὴν παροχὴν τῆς ἐγγυήσεως, τυπικῆς καὶ ἀδαπάνου, τὴν δοπιάν δέχεται η Ναυτιλιακὴ Επιτροπή», διὰ νὰ γίνῃ τὸ πρῶτον σταθερὸν πρὸς τὴν ἀνασυγκρότησιν δημαρχίας. Ούτως έχουν τὰ πράγματα, δι· δσους, τούλαχιστον, δὲν είναι προκατειλημμένοι.

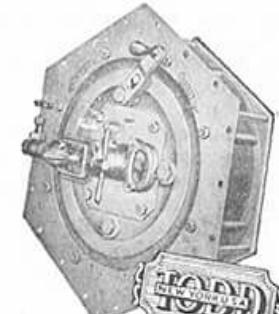
Περὶ τὴν σύστασιν μιᾶς ἐπιτροπῆς

Συνεστήθη, λέγει η εἰδήσις, μία ἐπιτροπὴ ἀπὸ λιμενικούς ἀξιωματικούς, δύο ἀσφαλιστάς, ἔνα ἐφοπλιστὴν καὶ ἔνα πλοιάρχον, διὰ νὰ μελετήσῃ τὰ νέα μέτρα προνοίας ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν. Συγκεκριμένως ἐπιζητεῖται — ἀντιγράφουεν τὴν εἰδήσιν — «Ἔξεύρεσις τρόπου ἀσφαλίσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τόσου κατά τῆς ἀνεργίας, δσον καὶ κατὰ τῶν ἐπαπειλούντων τὰ πληρώματα ἐπαγγελματικῶν κινδύνων ἐνόσων καὶ ἀτυχημάτων, ἐπερχομένων κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων».

Αὐταὶ αἱ ἀγαθαὶ προθέσεις τῶν ἀρμοδίων, ποὺ συνέστησαν τὴν

FOR
TOP EFFICIENCY
IN THE BOILER ROOM

TODD
BURNERS



You can count on Todd Oil Burners to furnish maximum efficiency with minimum fuel consumption in both marine and stationary installations of a commercial or industrial type.

TODD SHIPYARDS CORPORATION
I Broadway, NEW YORK 4, N.Y.

COMBUSTION EQUIPMENT DIVISION
601 West 26th Street, NEW YORK 1, N.Y.

TODD OIL BURNERS, LTD.
130 Leadenhall Str., E.C. 3, LONDON, Eng.

έπιτροπήν. "Επ'" αύτών καμμία δεν ήμπορεῖ νά προβληθῇ ἀντίρρησις. "Ολοι ἐπιθυμοῦν δια τού ιδουν δλοκληρουμένην την ύπερ τού ναυτεργάτου πρόνοιαν και εύχης ἔργον θά ήτο, αν αι ἀποφάσεις της Διασκέψεως τοῦ Σηάττλ ἑτύχανον τῆς κυρώσεως δλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ίνα καταστοῦν ἐφαρμόσιμοι. "Η Ἐλλάς, πάντως, καταλέγεται μεταξύ τῶν ἐλαχίστων χωρῶν, αἵτινες ἔχουν νά ἐπιδείξουν τὴν πλέον προσδετικήν ύπερ τῶν ναυτεργατῶν νομοθεσίαν. Τὰ παρ' ήμιν ισχύοντα ἐλάχιστα ἀφίστανται τῶν δσων εἰς τὸ Σηάττλ ἀπεφασίσθησαν. Θά ἐπρεπεν, δμως, νά πληροφορθθοῦν οι συστήσαντες τὴν ἐπιτροπήν ἀρμόδιοι τοῦ υπουργείου, κυρίως δμως, οι πολλοί, οι ἀγνοοῦντες τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας, δτι οι «ἐπαπειλοῦντες τὰ πληρώματά μας κινδυνούν ἐκ νόσων και ἀτυχημάτων καλύπτονται ἐπαρκέστατα εἰς τάς Ἀγγλικάς ἀλληλαφαστικάς δργάνωσις (Clubs), θάσει τῶν ύπο τοῦ Ἐλληνικοῦ νόμου προβλεπούντων, και δτι πολυπραγμοσύνη, ματαία καθ' ἡμᾶς, θά ήτο κάθε συζήτησις ἔξευρέσεως ἀλλου τρόπου ἀσφαλίσεως τῶν κινδύνων αύτῶν. Καμμία δργάνωσις δεν θά ήδυντο νά ἐπιτελέσῃ πληρέστερον τὴν ἀποστολήν της ἀπό τάς Ἀγγλικάς ἀσφαλείας, αἵτινες ἔκτεινουν τὴν δράσιν τῶν και ἐκπροσωπούνται εἰς δλα τὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείου.

Η Κρατική παρέμβασις εἰς τά τῆς ἀσφαλίσεως τῶν νόσων και ἀτυχημάτων τῶν πληρωμάτων θδ είναι, πιστεύομεν, ἀπαράδεκτος, ἀπό μέρους ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, τῶν ναυτεργατῶν και τῶν ἐφοπλιστῶν. Τώρα οι ἐφοπλισταί, χωρίς τάς γνωστάς γραφειοκρατικάς και στενοκέφαλους τῶν δμοσίων υπηρεσιῶν παρεμβάσεις, ἀσφαλίζουν τοὺς κινδύνους τῶν πληρωμάτων διά πάσαν περίπτωσιν και είναι ήσυχοι, δτι αι ἀπατήσεις με ἀπόλυτον καλήν πίστιν και με πλήρη συνέπειαν θά πληρωθοῦν εἰς τοὺς δικαιούχους. Οι ναυτεργάται, ἔξι ἀλλου, γνωρίζουν καλῶς, δτι εἰς οιονδήποτε σημεῖον τοῦ κόδιου θά συναντήσουν τὴν ύπερ αύτῶν πρόνοιαν, τὴν περίθαλψιν, τὴν προστασίαν, χωρίς την, δχι ἐποικοδομητικήν ἐν προκειμένῳ, παρέμβασιν τῆς Προξενικῆς ή ἀλληλίας τίνος κρατικής ἀρχῆς.

Πλανῶνται, συνεπώς, οι παρά τῷ υπουργείῳ τῆς Ναυτιλίας, πιστεύοντες, δτι πεδίον δράσεως πιθανόν νά ἔχουν αι ἀσφαλίσεις τῶν πληρωμάτων διά τὴν κρατικήν πολυπραγμοσύνην. Τὰ πράγματα ἔχουν καλῶς ἀπό τῆς πλευρᾶς αὐτῆς εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Η ἀνάληψις τῶν σχετικῶν κινδύνων ἀπό ἀλληλή τινά δργάνωσιν ἀποκρούεται διαρρήδην. Θά δημιουργήσῃ ζητήματα και ἀναταράχας, χωρίς κανένα ἀποχρώντα λόγον.

Ἄλλα, διά νά ἔχηγούμεθα: "Ας μη πιστεύουν οι παρά την ἐπιτροπή Λιμενικοί ἀξιωματικοί και δι. κ. Ναύαρχος προϊστάμενος αύτῆς, δτι δυνατόν νά περισωθῇ δι. Α.Ο.Κ.Π. διά τῆς παρεμβάσεων του εἰς τὰ ζητήματα τῶν ἀσφαλίσεων τῶν πληρωμάτων. Οικτράντην ἔχουν ἀνάμνησιν και οι ἐφοπλισταί και οι ναυτεργάται τῆς δράσεως τοῦ Α.Ο.Κ.Π. Η καθυστέρησις, ή κακόπιστος, ή ἐγκληματική, ή ἐπιδειχθεῖσα κατά τὴν καταβολὴν τῶν ἀποζημιώσεων εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν πνιγέντων θαλασσινῶν μας και ή ἀνευ προηγουμένου εἰς τὰ ἀσφαλιστικά χρονικά μή καταβολή τῶν ἀποζημιώσεων εἰς τὰς ἀσφαλιστικά μεσογειακά και ἀκτοπλοϊκά σκάφη είναι, πιστεύομεν, ἐπαρκή δείγματα τοῦ κακῆ τη μοίρα συσταθέντος ἐπι δικτατορίας ἀσφαλιστικοῦ αὐτοῦ συνοικυλεύματος.

Τώρα δι. Α.Ο.Κ.Π. καλῶς η κακῶς ἐπετέλεσε τὴν ἀποστολήν του. Πρέπει νά διαλυθῇ. Η ἐπιθώσις του θά είναι ἀδικαιολόγητος και δαπανήραταί εἶτι τούς διά το Κράτος. Αύτά διά τὴν πιθανήν προσπάθειαν, ίνα διά τῆς ἐπιτροπῆς ἀντεθῆται εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. τὸ ἔργον τῆς ἀσφαλίσεως τῶν κινδύνων ἀσθενεῶν και ἀτυχημάτων τῶν πληρωμάτων. Διαισθανόμεθα, δτι ἔκει τείνουν τῶν ἀξιωματούχων Λιμενικῶν αι ἐπιδιώξεις. Τούς προειδοποιούμεν, δτι θά ἀποτύχουν. Η ἐν προκειμένῳ Κρατική παρέμβασις είναι ἀπαράδεκτος.

* * *

"Εχει, δμως, η ἐπιτροπή κάποιαν θάσιμον δικαιολογίαν τῆς συστάσεως της. "Εχει, πράγματι, ηά μελετήσῃ και νά εἰσηγηθῇ ἐπι τῆς περιπτώσεως τῆς ἀνεργίας τὰ ληπτέα διά τὴν ἀσφαλίσειν της μέτρα. Κάθε σχετική πρόνοια δικαιολογείται και ἐπιθάλεται. Πρέπει και διά τοὺς ναυτικούς μας νά ἔξευρεθοῦν τὰ μέσα, πού θά κατασφαλίσουν τὴν ἀνεργίαν των, ἐκ λόγων ἀνεξαρτήτων τῆς θελήσεως των, κατά μίαν κυρίως, δχι ἀπίθανον μελλοντικήν ναυτιλιακήν κρίσιν.

Τὰ παθήματα τοῦ παρελθόντος — η πορεία τῆς πείνης — πρέπει νά μάς γίνουν μαθήματα. Ο ναυτεργάτης, διά πολυδύνομος λόγω παροπλισμοῦ τοῦ σκάφους, δρόθν και δίκαιον είναι νά ἔχῃ ἐξηφαλισμένα, τὰ στοιχείων δστω, μέσος τῆς συντήρησεως του. Αύτα, ἀκριθῶς, τὰ μέσα πρέπει νά μελετηθοῦν και νά ἔξευρεθοῦν. Η συσταθέντα ἐπιτροπή χρήσιμον ήμπορεῖ, ἀπό τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, ἔργον νά ἐπιτελέσῃ.

"Έχομεν δμως μίαν ἀπορίαν ἐν προκειμένῳ νά διατυπώσωμεν και μίαν ἀκόμη προϋπόθεσιν τοῦ ἔργου τῆς ἐπιτροπῆς νά ύποδείξουμεν.

"Ιδού πρῶτον η ἀπορία: Δὲν θλέπομεν εἰς τὴν ἐπιτροπήν συμμέτοχοντα — δπως θά ἐπρεπε — μέλη εἰδίκευμένα εἰς τὸν ἀναλογιστικὸν ύπολογισμὸν τῶν πιθανοτήτων, ίνα θάσει αύτῶν ληφθῇ κάποια θετική πως θάσις και μελετηθῇ τὸ δυνατόν τῆς ἀσφαλίσεως τῆς περιπτώσεως τῆς ἀνεργίας. Ο κ. Τριανταφυλλίδης — γνωστός από τὴν δχι και τὸν εύδοκιμον τοῦ Α.Ο.Κ.Π. προγενεστέρων δρᾶ-

σιν—και δ. κ. Μουσούρης είνε πολύπειροι πράκτορες-ἀσφαλισταί με γενικωτέραν κατάρτιον, δχι δμως και μὲ εἰδίκευμένην εἰς τοιαύτην μαθηματικῆς ἐπιστημοσύνης ἐργασίαν. Τὰ λοιπά μέλη τῆς ἐπιτροπῆς είναι παντελῶς ἀσχετα πρός τὴν τόσον λεπτήν τῆς ἀσφαλίσεως πιθανῶν κινδύνων εἰδίκευσιν. Διοικητική μᾶλλον ή ἀποστολή των εἰς τὴν ἐπιτροπήν.

Και τώρα η παραθήσις: Διερωτώμεθα, ἐπὶ τῇ θάσει ποιῶν στατιστικῶν στοιχείων θά μελετήσῃ η ἐπιτροπή τὰ τῆς ἀνεργίας τῶν πληρωμάτων. Η ύπηρεσία τοῦ ἀρμοδίου υπουργείου — είνεθα εἰς θέσιν νά τὸ γνωρίζωμεν — ούδεν ἀπεκριθώμενον στοιχείον ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτιλούμενων, τῶν ἀπασχολουμένων η ἀνέργων κατέχει, δπως ἀγνοεῖ παντελῶς ποιαί αι κατ' ἐπαγγελματικῶν εἰδίκευσιν κατηγορία, πολὺ δὲ περισσότερον ποιαί η πρόλευσις και δη προϋπηρεσία δνός ἔκαστου τῶν θαλασσινῶν μας.

Αύτά τὰ στοιχεῖα, τὰ δυνάμενα νά συγκεντρωθοῦν μόνον κατόπιν ἀπογραφῆς, είναι ἀπαραίτητα, πιστεύομεν, διά νά μελετήσῃ η ἐπιτροπή, τὰ δσα σχετικῶν με τὴν ἀνεργίαν ἐπαγγέλλεται.

Τὸ θέμα, θέσια, δεν ἔχανται διά τῶν ἀνωτέρω παρατηρήσεων. Θά παρακολουθήσουμεν τὰς ἐργασίας τῆς ἐπιτροπῆς και θά ἐπανέλθωμεν. "Αλλοι ίσως ἀρμοδιώτεροι ήμων θά ἐπρεπε νά ἀπασχοληθοῦν. Τὸ ζήτημα είναι: έξόχως σοθαρόν, δξιον εύρυτέρας μελέτης και συζήτησεως.

Ζημίαι και καθυστερήσεις

"Ασυνήθης πως συρροή ἀτυχημάτων σημειούθαι από διμήνου εἰς τὰ Ἐλληνικά «Λίμπερτς». Δὲν ἔχουν ἀκόμη και τὰ ἔκατον παραληφθῆ — δέκα περίπου ἀπέμενον κατά τὴν 15ην Μαρτίου—και δμως ἀριθμοῦμεν μίαν δλικήν ἀπώλειαν («Ηρα»), μίαν πρόσκρουσιν εἰς νάρκην («Καλλιόπη»), δύο ἀλαφάρας προσαράξεις («Λάσιον» και «Περικλῆς»), δύο περιπτώσεις ζημιῶν εἰς τοὺς λέθητας και τρεῖς θλάσσαις εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν ἀσφαλμάτων.

"Ατυχεῖς, θέσια, συμπτώσεις είναι, ἀλλ' δχι και εύχαριστοι διά τὰ πρώτα ἀσφαλιστικά ἀποτελέσματα τῶν «Λίμπερτς». Εύχομεθα οι ἐπόμενοι μήνες νά παρέλθουν χωρίς ζημίας διά τὰ σκάφη μας.

Αύται, δμως, αι σημειούμενοι θλάσσαι εἰς τοὺς λέθητας μᾶς ἀνησυχοῦν δλως ίδιατέρως. Χρειάζονται προσοχήν και ἐπιμελή συντήρησιν οι ύδραυλωτοι λέθητες τῶν «Λίμπερτς». Τὸ προσωπικὸν τοῦ μηχανοστασίου ούδ' ἐπι στιγμὴν πρέπει νά χαλαρώνῃ τὴν ἐπιθελεψιν. Είναι καλοί, ἀπό πάσης πλευρᾶς, και ἀποδοτικοί οι ύδραυλωτοι λέθητες, ἀλλ' δχιον έχουν έναντι τῶν Σκωτικῶν αὐτό το μειονέκτημα. Θέλουν προσοχήν.

Αι ζημίαι τῶν λεθήτων δη σημειούνται εἰς τοὺς λέθητας μᾶς ἀνησυχοῦν δλως ίδιατέρως. Χρειάζονται προσοχήν και ἐπιμελή συντήρησιν οι ύδραυλωτοι λέθητες τῶν «Λίμπερτς». Τὸ προσωπικὸν τοῦ μηχανοστασίου ούδ' ἐπι στιγμὴν πρέπει νά χαλαρώνῃ τὴν λέθητην τὴν προσθετικήν. Είναι καλοί, ἀπό πάσης πλευρᾶς, και ἀποδοτικοί οι ύδραυλωτοι λέθητες, ἀλλ' δχιον έχουν έναντι τῶν Σκωτικῶν αὐτό το μειονέκτημα. Θέλουν προσοχήν.

Αι ζημίαι τῶν λεθήτων δη σημειούνται εἰς τοὺς λέθητας μᾶς ἀνησυχοῦν δλως ίδιατέρως. Χρειάζονται προσοχήν και ἐπιμελή συντήρησιν οι ύδραυλωτοι λέθητες τῶν «Λίμπερτς». Τὸ προσωπικὸν τοῦ μηχανοστασίου ούδ' ἐπι στιγμὴν πρέπει νά χαλαρώνῃ τὸ προσωπικόν τοῦ μηχανοστασίου πᾶν δι. τι πρέπει θασικῶς νά γνωρίζῃ διά τὸ λεθητοστάσιον τῶν «Λίμπερτς». Οι Αμερικανοί δεν παρέλειψαν νά τὸ πράξουν. Ας μεταφρασθῇ, θστο τὸ αμερικανικὸν κείμενον. Τὸ «Λίμπερτς» δὲν είνε τόσον ἀπλῶς εἰς τὰς της συντήρησεως τῶν ύδραυλωτῶν λεθήτων. Εἰς γλώσσαν εοληπτῶν και μὲ ἀπλᾶς παραστατικάς εἰκόνας, θδ ἐπρεπε νά μεταδώσωμεν εἰς τὸ προσωπικόν τοῦ μηχανοστασίου πᾶν δι. τι πρέπει θασικῶς νά γνωρίζῃ διά τὸ λεθητοστάσιον τῶν «Λίμπερτς». Οι Αμερικανοί δεν παρέλειψαν νά τὸ πράξουν. Ας μεταφρασθῇ, θστο τὸ αμερικανικὸν κείμενον. Τὸ «Λίμπερτς» δὲν είνε τόσον ἀπλῶς εἰς τὰς της συντήρησεως τῶν ύδραυλωτῶν λεθήτων.

Εἰς γλώσσαν εοληπτωτῶν, έκαστος τῶν λειτουργίας και τῆς γλώσσας τῶν ύδραυλωτῶν λεθήτων. Εἰς γλώσσαν εοληπτῶν και μὲ ἀπλᾶς παραστατικάς εἰκόνας, θδ ἐπρεπε νά μεταδώσωμεν εἰς τὸ προσωπικόν τοῦ μηχανοστασίου πᾶν δι. τι πρέπει θασικῶς νά γνωρίζῃ διά τὸ λεθητοστάσιον τῶν «Λίμπερτς». Οι Αμερικανοί δεν παρέλειψαν νά τὸ πράξουν. Ας μεταφρασθῇ, θστο τὸ αμερικανικὸν κείμενον. Τὸ «Λίμπερτς» δὲν είνε τόσον ἀπλῶς εἰς τὰς της συντήρησεως τῶν ύδραυλωτῶν λεθήτων.

Διερχόμεθα τώρα τὴν καλήν περίοδον τῶν ναυτιλιακῶν ἐργα-

American Ship Cleaning Co^o

John A. Papadopoulos, Prop.

MARINE CONTRACTORS

EXPERT BOILER SCALING

We specialize in Turbining and Brick Work

SHIP SCALING AND PAINTING

GENERAL SHIP WORK

116 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

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

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

σιῶν. Ή διάρκειά της είναι άκαθόριστος. Δὲν προθλέπεται, πάντως, μακρά. Κάθε ζημία και κάθε καθυστέρησις είναι διττώς έπιζημια. Δαπάναι έπισκευών δημιουργούνται και άπωλειαν πολυτικού χρόνου έχουμεν κατά την έκμετάλλευσιν των πλοίων μας. Τώρα, άκριθως, έντατική και άπρόσκοπτος προϋποτίθεται ή κίνησις των «Λίμπερτς», ίνα άντιμετωπισθούν αι τόσαι και τόσαι υποχρεώσεις των.

Τά κενά

Ναυτίλων άξιωματικών και μηχανικών σμειούται έλλειψις διάτην έπανδρωσιν των «Λίμπερτς». Πολλά σκάφη — μᾶς πληροφορούν από την Νέαν Ύδρην — θά άναγκασθούν νά προσλάβουν ξένους. Μέ τους ξένους, δύμως, δὲν ημπορεῖ νά γίνη συνενόνθησις. Τά «Λίμπερτς» θέλουν συνήρησιν ένδελεχή. Μόνον οι «Ελλήνες άξιωματικοί μέ στοργήν θά φροντίσουν διά τά σκάφη των.

Πρέπει νά διακριθωθούν — αν πράγματι ύπάρχουν — τά κατά κλάδους κενά εις τάς τάξεις της ναυτικής μας οίκογενείας και νά μελετηθῇ ό τρόπος της συμπληρώσεως των. Στοιχεώδης, νομίζουμεν, προϋπόθεσις καθέ περιατέρω προσκτήσεως πλοίων πρέπει νά είναι και ή άνετος αύτών έπανδρωσις από «Ελληνας, και μόνον «Ελληνας, ναυτικούς.

Τό ζήτημα είναι άρκετα σοθαρόν, ώστε νά δικαιολογήται ή επ' αὐτοῦ ἀπασχόλησις δύλων των ένδιαφερομένων.

Διά τήν ναυτικήν έκπαίδευσιν

Δέκα άποφοίους της σχολής του «Προμηθέως» άναλαβεν — διώς ανεγράψαμεν εις τό προηγούμενον τεύχος μας — νά μετεκπαίδευση ό κ. Αντ. Παπαδάκης εις την Αμερικήν. «Ηδη δύο έξ αύτων άνεχωρησαν. Μέσω Γαλλίας άναμένονται νά φθάσουν εις την Ν. Ύδρην. Τάς δηζελομηχανάς και τούς άτμοστροβίλους θά έκμαθουν γά χειρίζωνται. Είς ειδικάς σχολάς και τά μεγάλα άμερικανικά μηχανουργεία θά φοιτήσουν και πρακτικάς θ' άποκτησουν γνώσεις.

Ο κ. Σταύρος Νιάρχος προσεφέρθη και αύτός ν' άναλαβῃ έν συνεχεία την μετεκπαίδευσιν 5 άποφοίων μας Πειραιϊκής σχολῆς Μηχανικών. «Έν καιρῷ θ' άνακοινωθούν αι λεπτομέρειαι της έπιλογής των 5 υποτρόφων.

Τώρα θά έπρεπε κάποιος τρίτος έφοπλιστής ή και αύτή ή «Ενωσις τών Έφοπλιστών» νάναλαβῃ την μετεκπαίδευσιν εις την Αγγλίαν, εις τά μηχανουργεία του Νοξφορδ ουγκεκριμένως, δέκα άκόμη νέων μηχανικών μας διά τάς δηζελομηχανάς και ίσως πέντε άκόμη εις την Σουηδίαν. Μέ τους 30 αύτους νέους μηχανικούς μας, άπολυτα πλέον είδικευμένους εις τά γεωτερα συστήματα της προώσεως των πλοίων, ή Ναυτιλία μας άποκτα πλέον το φυτώριον ένημερωμένων τεχνικών ναυτομηχανικών. Είνε μία καλή άρχη.

«Επειτα ή Σχολή του «Προμηθέως» άνασυγκροτεῖται χάρις εις τάς έφοπλιστικάς είσφοράς. Θά στεγασθῇ εις κατάλληλον κτίριον, θ' άποκτηση έργαστεια, θά έμπλουτιση τό διδακτικόν προσωπικόν της και θά διευρύνη τόν κύκλον της μορφώσεως και της τεχνικής καταρτίσεως των φοιτητών της.

Δὲν είναι θέσια τό άπαντον. Οι έφοπλισταί, καθ' ά πληροφορούμεθα, προτίθενται νά ζητήσουν πλήρη της διοικήσεως της Σχολῆς του «Προμηθέως» άναπτροσαρμογήν, ίνα έξυπηρετήσῃ κατά τό δυνατόν άρτιώτερον τρόπον τούς σκοπούς της άνασυστάσεως της. Θά χρειασθούν πάντως κεφάλαια σημαντικά, διά την συγκρότησιν της Σχολῆς, πάγιας δέ πηγαί έσσοδων νά δημιουργηθούν πρός άντιμετώπισην τών τακτικών της δαπανών. Τό δόλον οίκονομικόν ζήτημα θά συζητηθῇ έν καιρῷ, θάν κλείσουν αι είσφοραι και τά έξ αύτων κεφάλαια συγκεντρωθούν. «Έλπιζομεν μετά δίμηνον.

«Έν τῷ μεταξύ οι διοικούντες την Σχολήν καλόν θά ήτο νά προέβανον εις πάσαν σχετικήν προεργασίαν διά την έγκατάστασιν της Σχολῆς, τήν διοίκησην της και τόν προϋπολογισμόν τακτικών και έκτακτων δαπανών.

«Ο κ. Αθραάμ, δότις εις την Νέαν Ύδρην ύπηρξεν ο πρωτεργάτης της κινήσεως διά την ναυτικήν έκπαίδευσιν, άς θελήση νά συνεχίσῃ τό πολύτιμον ένδιαφέρον του. Θά είνε τούτο μία έγγυήσις και της μελλοντικής της προσπαθείας έπιτυχίας. Είνε δύσκολον τό έργον, άλλ' έχι και άνεπιτευκτόν, έφόσον ή πίστις κατευθύνει δύλους τούς ένδιαφερομένους διά την ναυτικήν έκπαίδευσιν.

* * *

Και αύτά μέν διά την Σχολήν Μηχανικών. «Έχομεν έν συνεχεία την Σχολήν των Ναυτίλων. Δὲν πρόκειται, θέσαια, ούδε νά

THE EASTERN SHIPPING & TRADING CO LTD

"E.S.T.A.,"

**Μέγαρον Εμπορικής Τραπέζης
Δ. Γούναρη 3.—ΠΕΙΡΑΙΕΣ**

'Αριθμός γραφείου 8. Τηλέφωνον 45—429 ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλεγραφική διεύθυνσις : ESTA — PIRAEUS

**Ιμαρτορεύστες, ναυλώστες, άγοραπωλησία, άντιμπροσωπεία,
άνθρωποιστες διμοπλοίων και πάσι έν γένει ναυτική έργασία.**

Πράκτορες της ORIENTAL NAVIGATION Co LTD.

συζητήσωμεν καν διά τήν δήθεν έν λειτουργία ήδη τελούσαν Σχολήν τοῦ Τουρκολίμανου. Αύτη δὲν έπιτελεῖ τήν άποστολήν της, άφοτου έγκατέλειψε κατά τόν πόλεμον τήν Υδραν. Ναυτίλοι άξιωματικοί δὲν καταρτίζονται εις την Σχολήν τών Εμπορούπαλληλων Αθηνῶν, οὔτε και εις τό Τουρκολίμανο. Δὲν πιστεύομεν περὶ αὐτοῦ ν' άμφιθάλλουν ούδε αύτοι οι διοικούντες τήν τέως Σχολήν της Υδρας.

Θά καταργηθῇ, λοιπόν, ή Σχολή ή μᾶλλον θά παύση λειτουργούνσα δόπιας λειτουργεῖ, κατά τό σύστημα δηλαδή Γυμνασίου μέσης έκπαίδευσεως. Σύστασις νέας Σχολῆς θά γινη μέ τάς έφοπλιστικάς είσφοράς. «Αν τό Κράτος θέλη νά κρατήσῃ και τήν Σχολήν τοῦ Τουρκολίμανου δικαιωμά του είνε. Απεργάζεται πάντως τήν έπαγγελματικήν άναπτυξίαν τών φοιτώντων. Τό μετρον τής μετεκπαίδευσεως θά έπρεπε νά ληφθῇ δ' αύτούς.

Εύθύς ως συγκεντρωθούν τά κεφάλαια τών είσφορών θά συζητηθῇ ό τόπος και ό τρόπος της συστάσεως και τής Σχολῆς τών Ναυτίλων. Τά οίκονομικά μέσα θά έξευρεθούν κατά πρώτον και θά μελετηθῇ κατόπιν τό ζήτημα τής διοικήσεως της και τών οίκονομικών μέσων, πού θά διατεθούν πρός πλήρη τής Σχολῆς λειτουργίαν. Θά έπανέλθωμεν έν καιρῷ.

Εἰς τήν Τουρκίαν

Ναυτικοί σχολαί — ναυτίλων και μηχανικών τοῦ Βοσπόρου μέγαρον, λειτουργούν ήδη από έτών εις την Τουρκίαν. Αξίζει νά τό μάθουν οι παρ' ήμην ένδιαφέρομενοι. «Εκεῖ τό Κράτος τάς συνέστησε, διότι αύτό διέθετε τά οίκονομικά μέσα και διότι ναυτική παράδοσις άξιοσημείωτος και ιδιωτικός έφοπλισμός μέ οίκονομικήν μάλιστα ευεξίαν δέν ψιστανται ακόμη εις την γείτονα χώραν. Η Τουρκία συνεχίζει τήν προσπάθειάν της διά νά άναπτυξή την Ναυτίλιαν της. Τό άλφα τής προσπαθείας είνε ή άρτια και τάρτιοις τοῦ άνωτέρου προσωπικού τών πλοίων. Διά τόν σκοπόν αύτόν συνέστησε τάς σχολάς. Η δργάνωσίς των είνε άρτια. Πλοΐα έκπαιδευτικά μονίμως διαθέτουν αι σχολαί, άφθονιαν μέσων διά τά γυμνάσια τών δοκίμων, πλήρες συνεργείων διά τούς μαθητάς μηχανικούς και άφθονον διδακτικόν προσωπικόν, από Τουρκούς και ένους καθηγητάς. Λύτα διά τήν Τουρκίαν, τήν νεαράν άκομη εις τήν θαλασσινήν προσπάθειαν.

Η Έλλας, έχει και αύτή μίαν κατ' δύομα ναυτικήν σχολήν, λειτουργούνσα δόπως και τά γυμνάσια τής μέσης έκπαίδευσεως, και δόπιοι οι μαθηταί καθ' ώριμένας ώρας τών έργασιμών ήμερων διακούνσαν άπλως τά μαθήματα τής σχολῆς εις μίαν παρά τό Τουρκολίμανο τοῦ Πειραιώς οίκοιαν. Περι γυμνασίων, πειθαρχημένης έσωτερικής εις τήν σχολήν ζωῆς τοῦ μαθητοῦ, περι διαμορφώσεως ήθους — αύτοῦ κυριως — και έπιστημονικής καταρτίσεως τών δοκίμων δέν ήμπορει, θέσαια, νά γίνη λόγος. Η σχολή της Ναυτίλιας — δόπια ένασμενίζονται νά τήν άποκαλούν — λειτουργεῖ τυπικώς, διότι πρέπει, κατά τούς άρμοδιους, νά λειτουργῇ. Άδιαφορον δέτι άντι καλού διά την Ναυτίλιαν και τούς φοιτώντας εις αύτήν, τό κακόν άπεργάζεται. Οι μέν δόκιμοι θά έξελθουν από τήν Σχολήν έλαχιστα κεκτημένοι εις κατάρτιοιν, ή δέ Ναυτιλία προώρισται αύτή νά πληρώσῃ τά δσα οι άλλοι άπειργάσθησαν.

Άλλα παραγούμεθα μέ τήν καταβαλλούμενην τώρα και παρ' ήμην προσπάθειαν. Η ναυτική έκπαίδευσις, χάρις εις τάς έφοπλιστικάς είσφοράς, έλπιζομεν ν' άποκτηση στέγην και πλήρη δργάνωσιν. Έν καιρῷ θά μελετηθούν τά σχετικά ζήτηματα, λαμβανούμενων ύπ' άριψην και τών δσων έν προκειμένω έπετελέσθησαν εις τήν Τουρκίαν. Είνε άξιοσημείωτον, διότι τό άπουρεγείων τής Ναυτίλιας μετέφρασεν ήδη τούς κανονισμούς τής Σχολῆς τοῦ Τουρκικού Εμπορικού Ναυτικού. Αποτελούν και διά τήν Έλλαδα άξιοι μήποτε παράδειγμα.

Διοικητικά

«Έχει τό ύπογραφέν εις τήν Οδασιγκτώνα συμφωνητικόν μεταξύ Κράτους και έφοπλιστών διά τήν άγοράν τών «Λίμπερτς» άπεργάζεται προσθέτως, πού θά χρειασθούν τήν διοικητικήν και τήν

R. S. STERN

BALTO. SALES & SUPPLY Co.

JOS. J. KEEGAN & C^o.

(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)

SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine
Deck and Steward Supplies.

Telephone :
Plaza 4700

424 W. Conway St.
BALTIMORE 30, Md.

νομοθετικήν μέριμναν διά γὰ τεθοῦν εἰς ἔφαρμογήν.

Τὸ ζήτημα λ.χ. τῆς ἀδείας ἑξαγωγῆς λιρῶν ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν διὰ τὴν καταβολὴν τῶν εἰς συνάλλαγμα ὑποχρεώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν ἔχει λυθῆ; Πρόκειται ἀκριβῶς αἱ εἰσαγωγαὶ αὐταὶ συναλλάγματος νὰ ἀρχίσουν καὶ μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Ὑόρκην, ἀν τὰ δέοντα ἐνηργήθησαν παρὰ τοῖς ἀρμοδίοις εἰς τὸ Λονδίνον.

"Ἐχομεν ἐπίσης τὴν τροποποίησιν τοῦ Νόμου περὶ παρακρατήματος, προκειμένου περὶ τῶν ἀγοραστῶν κατὰ ποσοστὸν τι τῶν «Λίμπερτο», ἐκείνων ἀκριβῶς ποὺ δὲν ἀναφέρονται εἰς τὸ ἀρχικὸν ἀγοραστήριον συμβόλαιον τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς». Πρέπει, σύμφωνα μὲ τὰ συζητήθεντα σχετικῶς εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην κατὰ τὴν ἔκει παραμονὴν τῶν κ. κ. Ἀθραάμ καὶ Σκαρπέτη, νὰ ληφθῇ νομοθετικὴ πρόνοια διὰ τὴν κατηγορίαν αὐτὴν τῶν μικρομετόχων κυρίων, διότε νὰ ἀπαλλαγοῦν τῆς ὑποχρεώσεως καταβολῆς τοῦ παρακρατήματος, ἐφόσον ἡθελε διατιστῶθῃ ἡ ἐκπλήρωσις τῆς ὑποχρεώσεως τῶν περὶ ἀντικαταστάσεως τῆς ἀπολεσθείσης χωρητικότητος. Τέλος τὸ ζήτημα τῆς ἐπισκευῆς τῶν δεξαμενῶν δὲν βλέπομεν νὰ προχωρῇ καὶ πολὺ φθούμεθα διὰ μετὰ τὴν εἰσοφοράν τῆς Ναυτιλίας ὑπὲρ τῶν οἰκογενειῶν τῶν ἐπιστρατευθέντων, μὴ τεθῇ εἰς τὸ ἀριστερόν.

'Ο κ. Σκαρπέτης θὰ ἔχῃ ἀσφαλῶς ὑπὲρ δψιν του τ' ἀνωτέρω ζητήματα. Δὲν βλάπτει πάντως καὶ ἡ ὑπόμνησίς των.

Διὰ τὰς Δεξαμενάς

Θὰ ἀπασχολήσωμεν καὶ πάλι τοὺς ἀρμοδίοις μὲ τὸ ζήτημα τῆς ἐπισκευῆς τῶν Μονίμων Δεξαμενῶν. Ὁ σχετικὸς δρος τοῦ συμφωνητικοῦ Κράτους καὶ ἀγοραστῶν τῶν «Λίμπερτο» πρέπει νὰ τεθῇ ἀμέσως εἰς ἔφαρμογήν. Ὁ γράφων τὴν στήλην αὐτὴν, τελῶν ἐν πλήρει ἐπιγνώσει τῶν πραγμάτων, τονίζει τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπισπεύσεως τῶν σχετικῶν διαπραγματεύσεων. Τώρα δικαιολογεῖται ἡ αἰσιόδοξης πρόδειψις διὰ παρασχεθοῦν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς τὰ μέσα διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν δεξαμενῶν. Αὔριον, ὃν οἱ ναῦλοι οημειώσουν κάμψιν τινά, θὰ εἰνε τοῦτο ἀμφιβόλον.

"Ἄς καταρτίσι δ. κ. Γεννηματᾶς ἔνα σχέδιον τῆς σχετικῆς συμβάσεως. Ἅς προέλθῃ εἰς τὰς πρώτας διαπραγματεύσεις μὲ τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν». Αὐτὴ θὰ ἐνημερώῃ ἐπὶ τῶν δρῶν τοῦ συναφθησομένου δανείου καὶ τοὺς ἐν Νέᾳ Ὑόρκη συμβεβλημένους. Πάντως ἡ καθυστέρησις βλάπτει. "Ἄς τὸ ἔχουν ὑπὲρ δψιν τῶν οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

Ἡ εἰσφορά

Ἐξητήθη ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν ἡ εἰσφορὰ ὑπὲρ τῆς ἐπιδοτήσεως τῶν οἰκογενειῶν τῶν ἐπιστρατευθέντων. Τὸ αἴτημα ἔτυχε τῆς δεούσης κατανοήσεως. Ἡ εἰσφορά θὰ γίνῃ καὶ γενναία μάλιστα. Τὰς σχετικὰς συνενοήσεις μὲ τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Ὑόρκην ἀνέλαβεν ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν». Ἐπλίζομεν ταχέως νὰ καταλήξουν εἰς θετικὸν ἀποτέλεσμα. Ἡ Ναυτιλία, προθαδίζουσα καὶ πάλι, θὰ πράξῃ τὸ καθήκον της. Ἐθνικὴ εἰνε ἡ ἐπιταγή.

"Ἐν καιρῷ θὰ δημοσιεύσωμεν σχετικάς λεπτομερείας ἐπὶ τῆς εἰσφορᾶς καὶ πίνακα τῶν εἰσφερθέντων ποσῶν.

Συσκέψεις καὶ συζητήσεις

Ἐθερύνθημεν πλέον νὰ ἀκούωμεν περὶ συσκέψεων καὶ συζητήσεων καὶ ἀποφάσεων, σχετικῶν μὲ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν ἀπολεσθέντων Μεσογειακῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν πλοιῶν. Τὸ πρᾶγμα κατήντησε τραγικὴ εἰρωνεία διὰ τοὺς ἀτυχεῖς αὐτούς πλοιοκτήτας, οἱ ὅποιοι ξημεροθραδυάζουν εἰς τοὺς διαδρόμους καὶ τὰ γραφεῖα

τοῦ «Πουργείου» ἐπὶ μῆνας τώρα, διὰ νὰ πάρουν ἀπὸ τὸ Κράτος ὑπὸ τύπου ἐλεημοσύνης ἔκεινο, ποὺ τὸ περιέργον αὐτὸν Κράτος ἀπὸ νομικήν καὶ ήθικήν ὑποχρέωσιν ὥφειλε νὰ ἔχῃ δώσῃ πρὸ πολλοῦ.

Πῶς ἔνα ἀπὸ τὰ ἀπλούστερα ζητήματα, ποὺ ἔπρεπε νὰ είχε ρυθμισθῆ ἀπὸ τῶν πρώτων μηνῶν τῆς ἀπελευθερώσεως, παραμένει εἰσέτι ἄλυτον, εἰνε μυστήριον.

Τὸ Κράτος ἡθέλησε νὰ κάμη τὸ ἀσφαλιστήν καὶ ἀνέλαβε νὰ πληρώσῃ τὰς ἀξίας τῶν παρ' αὐτοῦ ἡσφαλισμένων πλοιών ἐν περιπτώσει ἀπωλείας των. Τὰ καράβια ἔχαθησαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς πατριδος. Ὁ ἀσφαλιστής, κάθε ἀσφαλιστής σεβόμενος τὴν ὑπογραφήν του, ὀφειλει νὰ πληρώσῃ ἀσυζητητεί. "Ἔτοι, τούλαχιστον ἔκαμψαν ὅλαιι αἱ ιδιωτικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις τῆς Υφίσιου ἀλλά καὶ τὰ ἔνα κράτη ποὺ ἀνέλαβον ἀσφαλιστικὰς ὑποχρεώσεις κατὰ τὸ διάστημα τοῦ πολέμου. Διατί τὸ ιδικόν μας Κράτος, κατ' ἔξαρσειν, ἀθετεῖ τὴν ὑπογραφήν του καὶ καταρράκνει τὴν πίστιν του;

Δὲν ἔχει, μήπως, τὰ οἰκονομικὰ μέσα διὰ νὰ ἔξιφλησῃ τὰς ὑποχρεώσεις του; Ἄλλα τὰ μέσα αὐτὰ ὑπάρχουν καὶ δὲν πρόκειται νὰ θυγοῦν ἀπὸ τὸν κρατικὸν κορθανῶν. Τὰ ἔδωσε αὐτὴ ἡ ίδια ἡ Ναυτιλία, ἡ ὕκεανοντόρος, ἀπὸ τὴν ὁποῖαν τὸ Κράτος ἐπῆρε τὸ χρῆμα ἀκριβῶς διὰ νὰ πληρώσῃ τοὺς Μεσογειακούς καὶ τοὺς ἀκτοπλοϊκούς. Ἐπὶ πλέον τὸ Κράτος ἐπῆρε ὡς ἐπανορθώσεις γερμανικὰ πλοῖα, που ἔδόθησαν εἰς τὴν Ἐλλάδα, ὅχι ἔναντι ἀπωλεῖων μουλαρίων καὶ κατοικιῶν, διόπει ἐλέχθη ὑπὸ τίνων, ἀλλά ἔναντι τῶν ἀπωλειῶν της εἰς πλοῖα, τὰ ὁποῖα δὲν ἀνήκον εἰς τὸ Κράτος, ἀλλά εἰς ἄτομα. Ἀρα καὶ τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀνήκουν εἰς ἔκεινους, ποὺ τὰ είχον καὶ τὰ ἔχασαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Κράτους, τὸ ὁποῖον καὶ ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ τοὺς ἀποζημιώσῃ.

Τὰ πράγματα είνε τόσον ἀπλὰ δι' ἀνθρώπων ἔχοντα τὸν κοινὸν νοῦν καὶ στοιχειώδεις γνώσεις περὶ ναυτασφαλείας καὶ πρὸ παντός συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων του, ὃστε είνε ἀπορίας ἀξιον διατὶ ἐπὶ δλοκλήρους μῆνας τώρα γίνονται συσκέψεις καὶ συζητήσεις χωρὶς κανέναν ἀποτέλεσμα.

Μόνοι χρειάζονται νόμοι καὶ διατυπώσεις; Ἐπὶ τέλους, τόσοι νόμοι ἔχουν γίνη διὰ διάφορα ζητήματα, μικρά καὶ μεγάλα. Ποῦ ἔγκειται ἡ δυνοκοία διὰ νὰ γίνη καὶ ἔνας νόμος ἀκόμη ποὺ νὰ λύῃ δριστικῶς τὸ ζήτημα αὐτὸν καθαρά καὶ τίμια μὲ δλίγα ἀρθρά;

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀκτοπλοΐαν δὲν ἔχομεν. Μικρά φορτηγά, τὰ κατ' ἔξοχὴν χρήσιμα διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν τῆς Ἐλλάδος πλοῖα, δὲν ἔχομεν. Ἀφήσαμεν καὶ ἐπέρασαν δύο χρόνια καὶ ἔχάσαμεν τὴν εὐκαρίαν νὰ εὑρῶμεν τέτοια πλοῖα, ὅταν ὑπῆρχον, ἐνῷ σήμερον ἀπερροφήθησαν ἀπὸ τὴν ἀγορὰν καὶ τὰ τυχόν ἐναπομείναντα ἐφθασαν εἰς ἀπροσίτους τιμάς. Καὶ αἱ συσκέψεις καὶ συζητήσεις ἔξακολουθοῦν...

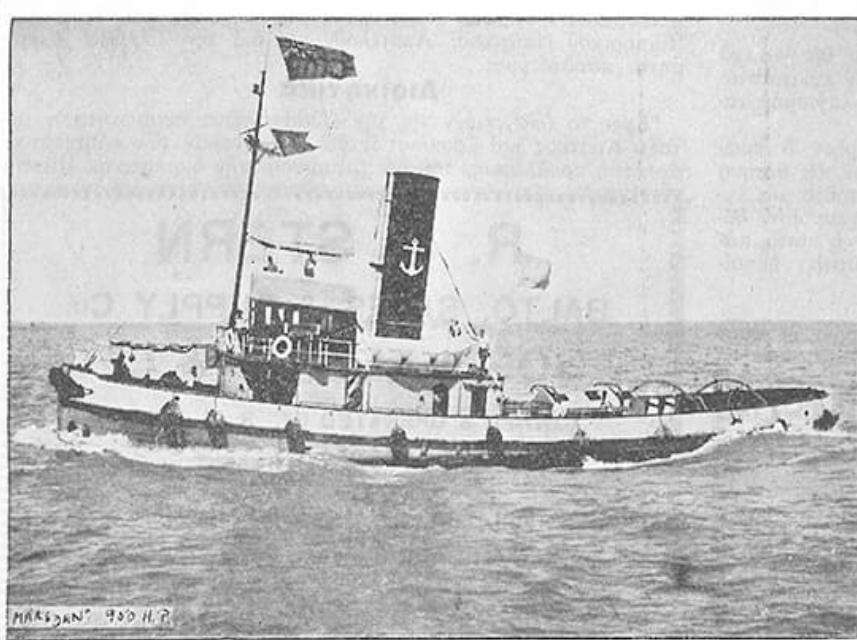
Τούλαχιστον, ἀν ἡμπορούσαμεν νὰ χρησιμοποιήσωμεν τὰ μουλάρια καὶ τὰ αὐτοκίνητα διὰ νὰ ταξιδεύωμεν εἰς τὰ νησιά μας καὶ ἀνά τὴν Μεσογείον!....

Ἐλένε, μά την ἀλήθειαν, ἀποκαρδιωτικὸν τὸ θέαμα.

Ἀφράκτον οἰκόπεδον

ΤΟ πολυθρύλητον ζήτημα τῆς φορολογίας τῶν ἐπιβατῶν φαίνεται, ἐπὶ τέλους, νὰ συνεκίνησε τοὺς ἀρμοδίους, ἀν τε εἰς ἀκριβεῖς αἱ πληροφορίαι διὰ τὴν ἀπεφασίσθη κατ' ἀρχὴν ἡ μείωσις ταύτης ἀπὸ 47% εἰς 25%.

Κατ' ἐπανάληψιν ἡ σχολή θημένη μὲ τὴν πρωτοφανῆ καὶ σκανδαλώδη αὐτὴν φορολογίαν, ἡ ὁποία, θαρεῖται,



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.

έπειθήθη ώς ποινή έπι έκείνων, πού θέλουν νά ταξιδεύουν εις τὴν Ἑλλάδα διά θαλάσσης! Αὐτοί φέρονται οι θαλάσσης καταθλιπτική φορολογία ακόμη καὶ εἰς τὰς πλέον ἐπιθλαβεῖς διά τὰ δημόσια ήθη ἐπιχειρήσεις, μὲ σκοπὸν ἀπαγορευτικὸν πρὸς πειρομόν τῆς χρηματοπιθεώς τῶν ύπο τοῦ κοινοῦ.

Εἰς στιγμήν, ὅπου τὸ δόλον συγκοινωνιακὸν μας δίκτυον ἔχει ἔξαρθρωθῆ καὶ δὲν μᾶς ἀπομένει παρὰ ή θάλασσα διά νά μᾶς ἔξυπηρτήσῃ, καὶ αὐτή χωρὶς καμίαν ἄνευν καὶ μὲ χιλίους δύο κινδύνους, ὑποχρεώνονται οἱ ταλαιπωροὶ ἐπιθάται, πού θαλασσοπνίγονται, νά πληρώνουν ἔξωφρενικά εἰσιτήρια, χάρις εἰς τὰς διαφόρους φορολογικὰς ἐπιθερύνεις, συμποσούμενάς εἰς τὸ ήμισυ περίπου τῶν ἡδη ταυχερών ναύλων.

"Ἀλλὰ δὲν είνε μόνον τὸ ὑπέρογκον τοῦ ποσοῦ τῆς φορολογίας ταύτης, πού ἔχει σημασίαν. Ἐκεῖνο, πού ἐπίσης είνε ἀκατανόητον, είνε τὸ οἵτινας ἔχει ἐπιθληθῆ ὑπέρ τε τοῦ Κράτους καὶ διαφόρων ὀργανισμῶν, διά τοὺς ὅπιούς οὐδεμίαν ὑποχρέωσιν ἔχει διάπιθητην νά πληρώνῃ κεφαλικὸν φόρον. Ὡσάν αἱ θαλάσσαις μεταφοραὶ νά είνε χρυσοφόρα μεταλλεῖα, δῆλοι ἐπέπεσαν ἐπ' αὐτῶν καὶ ζητοῦν νά δημιουργήσουν περιουσίας καὶ κεφάλαιας ἀπὸ τὸ ισχὺν εἰσδημά τῶν, πού δὲν φθάνει νά καλύψῃ οὔτε τὰ τρέχοντα ἔξοδά τῶν. Καὶ περιμένοντες κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον νά ἀποκτήσουν εὑπρεσώπους καὶ συγχρονισμένας θαλασσίας συγκοινωνίας, ἐνῷ τὰς καταθαρτικῶν μεταφοράς, καὶ τὰς καταδικάζουμεν εἰς τὸν μαρασμὸν καὶ τὴν χρεωκοπίαν. Διότι, ποίος θὰ είνε τὸσον ἀνόητος, ώστε νά θελήσῃ νά ταξιδεύῃ διά θαλάσσης πληρώνων τὰ μαλλιά τῆς κεφαλῆς του, ἐνῷ διά ξηρᾶς ή ἀέρος θὰ ἡμπορῇ νά ταξιδεύῃ ταχύτερον καὶ ἀπέιρως οἰκονομικώτερα;

Ἡ ίδια κατάστασις παρατηρεῖται καὶ εἰς τὰς μεταφοράς ἐμπορευμάτων διά θαλάσσης. Διατυπώσεις καὶ ταλαιπωρίαι τῶν φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν καὶ τεράστια ἔξοδα, ἐμφανῆ καὶ ἀφανῆ, ἔχουν ἀνεβάση τὸ κόστος τῶν διά θαλάσσης μεταφορῶν εἰς τὸ ἐπιπέδα ἀπέιρως ἀνώτερο τῶν διά ξηρᾶς. "Ἡδη, πρὸ τοῦ πολέμου, δόπτε τὰ χερσαῖς συγκοινωνιακά μέσα ἐλειτούργουν κανονικῶς, αἱ θαλάσσαις μεταφοραὶ είχον αἰσθανθῆ τὸν συναγωνισμὸν νά κλονίζῃ ἐκ θάρρων τὴν οἰκονομικὴν τῶν ὑπόπτωσιν. Ἀσφαλῶς τὸ ίδιον θὰ συμβῇ καὶ ὅταν θὰ ἀποκατασταθοῦν αἱ χερσαῖς συγκοινωνίαι εἰς κάποιαν κανονικὴν λειτουργίαν. Καὶ δὲν ήσαν οἱ ὑψηλοὶ ναύλοι τῶν πλοίων, πού ἔπειταν εἰς τοῦτο, ἀλλὰ τὰ διάφορα ἔξοδα κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν καὶ τὰ ποικίλα χαράται πού κατεβάλλοντο ὑπέρ δργανισμῶν καὶ ἀτόμων, πού πολλάκις ἔφθαναν εἰς τὸ ἀξιπλάσιον τοῦ ναύλου!!

Μά, τέλος πάντων, δὲν ὑπάρχει κανένας ἀρμόδιος διά τὴν προστασίαν τῆς ναυτιλίας μας ἀπὸ τὰς ἀντιναυτιλιακὰς ἐπιδρομὰς ἔκείνων, πού εύρηκαν ἀφράκτον οἰκόπεδον, διά νά κάμουν ὅτι θέλουν χωρὶς νά δίδουν λογαριασμὸν εἰς κανένα;

Προσοχὴ εἰς τὰς ἐπιτάξεις

Τὸ σύστημα τῆς ἐπιτάξεως τῶν πλοίων, τὸ ὅποιον εἰς ἐκτάκτους ἔθνικάς περιστάσεις, ὥπως ἐν καιρῷ πολέμου, δικαιολογεῖται ως ἀναγκαῖον κακόν, δὲν νομίζομεν διά δύναται νά δικαιολογηθῇ ἐν καιρῷ εἰρήνης.

Βεβαίως, ὑπάρχουν περιπτώσεις, ἀκόμη καὶ ἐν καιρῷ εἰρήνης, κατὰ τὰς ὅποιας ἐπιτακτικαὶ ἀνάγκαι κρατικῶν μεταφορῶν ἐπιθάλλουν τὴν ἀμείον ἔξειρεσιν μεταφορικῶν μέσων, ἀλλ' ἡ ἱκανοποίησις τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν δὲν πρέπει νά γίνεται ἐπὶ τεραστίᾳ ζημίᾳ τῶν ἰδιωτικῶν συμφερόντων, προξενούμενης οὕτω καταφανούς ἀδικίας εἰς ὁρισμένους ὑπεύκουσούς τοῦ Κράτους, οἱ όποιοι καὶ μόνον ὑποχρεούντων νά διστάσουν ἔνα βάρος, τὸ ὅποιον θὰ ἔπρεπε νά κατανεμηθῇ εἰς τὴν ὀλόθητα.

Τελευταίως, ἀρκετά πλοῖα καὶ δὴ μεγάλα ὠκεανοπόρα φορτηγά, ἐπετάχθησαν διά διάριμένας κρατικάς μεταφοράς καὶ οἱ πλοιοκτῆται ὑπέστησαν σοθαρωτάτας ζημίας, ἀκυρώντες καλάς ναυλώσεις καὶ μὴ εἰσπράττοντες παρὰ τοῦ Δημοσίου παρὰ μόνον πενιχρά ποσά, μὴ καλύπτοντα ἐνίοτε οὔτε τὰ τρέχοντα ἔξοδα τῶν πλοίων των.

"Ισως οἱ διατάσσοντες τὴν ἐπιτάξιν δὲν γνωρίζουν τί σημαίνει διά πλοίον, πού στοιχίζει δισεκατομμύρια δόλαρίηρα δραχμῶν καὶ εἰνὲ θεορημένον μὲ τὸν πλείστας ὑποχρεώσεις καὶ τεράστια ἔξοδα, νά ἀποστέρεται ἀπὸ τὸν κανονικὸν τὸν προσρισμόν, νά χάρη εὐκαιρίας ἀποδοτικῆς ἐργασίας καὶ νά υφίσταται σοθαρωτάτας καὶ θετικάς ζημίας. Ἐάν τοιούτον τι συνέθεσε διά οἰανδήποτε χερσαῖς ἐπιχειρήσαι, ἀσφαλῶς θὰ προεκαλεῖτο γενικῇ ἐξέγερσις

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOLIS»

Steamship Agent,
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

16, Mohamed Aly Square P.O.Box. 400

κατά μιᾶς τοιαύτης κρατικῆς ἐνεργείας. Καὶ δύμας. Προκειμένου νά ἐπιταχθῇ ἐν πλοίον, ἐλαφρῷ τῇ συνειδήσει ἐκδίδονται αἱ σχετικαὶ διαταγαὶ ἐντὸς δλίγων λεπτῶν τῆς ὥρας καὶ διά τι γίνη ἄσγινη.

Γίρο τινος, αἱ τελευταῖαι ἐπιτάξεις ὠκεανοπόρων φορτηγῶν, γνωσθεῖσαι ἐν Ἀμερικῇ ἔσχον δυσμενέστατον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων γενικῶς, τὰ ὅποια ἀποφεύγουν νά ναυλώνουν οἱ ναυλωταὶ φοβούμενοι τὴν λόγω ἐπιτάξεως ματαίωσιν τῶν ταξιδίων τῶν. Τούτο σημαίνει τεραστίας καὶ ἀνεπανορθώτους ζημίας διά δλαφά τὰ πλοῖα τῆς Ναυτιλίας μας ἐν γένει.

Ἄρκετα ἔχει ζημιώση ἡ σημαία μας ἀπὸ τὰς καθυστερήσεις καὶ τὰς ἄλλας ἀνωμαλίας τῶν πλοίων μας, λόγῳ τῶν στάσεων καὶ ἀπεργιῶν τῶν πληρωμάτων, ἐξ αἰτίας τῶν ὅποιων οἱ ναυλωταὶ ἀποφεύγουν τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα. Ἐάν προστεθῇ καὶ δὲν τὸν ἐπιτάξεων φόρος, η καταδική τῆς σημαίας μας εἰς τὴν ἀχρήστευσιν καὶ τὸν παροπλισμὸν δὲν θὰ ἀργησῃ. Ἀλλ' ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει πῶς θὰ πληρώσωμεν τὰ διαρύτατα χρέη μας πρὸς τὴν Ἀμερικὴν Κουέρηντος διά τὴν ἀγοράν τῶν ἐκατὸν «Λιμπερτούς»;

Νομίζομεν οἵτινες ἐπιθαλάσσης ἐπιφεύγονται κρατικὴ ὑπηρεσία, αἱ ὅποιαι ἔχουν ἀνάγκην διάριμένας μεταφοράς, λόγῳ ἀγνοίας τῶν εἰδικῶν ναυτιλιακῶν συνθηκῶν, δὲν λαμβάνουν ὑπὸ σημείωσις πολιτικής πλοίου. Καλόν, δύμας, θὰ ήτο νά διαφωτισθοῦν καταληλως ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους, οὕτως δέ, εἴτε νά ἀποφεύγῃ τὸ κακὸν εἴτε νά περιορισθῇ τὸ ἀλάχιστον ἀναγκαῖον δριον. Πάντως, δύμας, καὶ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, τὰ χρησιμοποιούμενα πλοῖα, προσφέροντα τὰς ὑπηρεσίας τῶν, θὰ πρέπει νά διεισθωται συμφωνῶς πρὸς τοὺς τρέχοντας δρους τῆς ναυλαγορᾶς, διότι ἄλλως, δημιουργεῖται μία καταφανῆς ἀδικίας εἰς θάρρος μερικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν, οἱ ὅποιοι τὸ μόνον κακὸν πού ἔκαμψαν είνε νά διατηρῶσι τὰ πλοῖα τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀντὶ νά τὰ θέσουν ὑπὸ ζένας καὶ νά ἔχουν τὸ κεφάλι τῶν ήσουν!

Η γραμμὴ Ειρηνικοῦ

Οἱ κ. κ. Μανώλης Κουλουκούντης, Κώστας Γράτσος, Σταύρος Νιάρχος, Ἀδελφοί Π. Γουλανδρῆ, Γεώργιος Βεργωτῆς, Ἀντ. Παπαδάκης καὶ Ἰωάννης Μιχ. Καρρᾶς συμμετέχουν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς Ἑλληνικῆς γραμμῆς Ειρηνικοῦ—Μεσογείου—Ἐλλάδος. Ἐταιρία περιωρισμένης εὐθύνης συνιστάται εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ζητάσος διά τῶν διαντέρω μετόχων αὐτῆς θὰ διαθέσῃ ένα σκάφος κατάλληλον διά τὴν γραμμήν.

Ἡ ἐπελθούσα συμφωνία ὀλοκληρώνει τὴν ἀπὸ ἔτους ἀρδαμένην διά τὴν σύστασιν τῆς γραμμῆς προσπάθειαν. Δρομολόγια πλέον τακτικά μὲ ὑποχρέωσιν ἐπιστροφῆς τῶν σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀφετηρίας θὰ καθορισθοῦν. Ἡ ἐμπιστούμην τῶν φορτωτῶν θὰ ἐδραιωθῇ. Είνε δημιουργή προϋπόθεσις, ἵνα μία γραμμή ἀναπτυχθῇ καὶ ἀποδῷση.

Κέρδη θεορημάτων ἀνάλογα πρὸς τὰ ἀποκομιζόμενα εἰς τὴν ἐλεύθερα ναυλαγοράν δὲν ἀποδίδουν τώρα τὰ φορτηγὰ τῆς γραμμῆς. Είνε δύμας πλέον σταθερά ή ἐργασία τῶν καὶ ἐπὶ τῶν μικροτέρων ἔστω ἀποδοτήσεων δύναται νά στηριχθῇ ὁ ἐφοπλιστής διά νά ἀποσθέσῃ τὸ σκάφος του καὶ νά κερδίσῃ ἔνα τόκον ἐπὶ τῶν κεφαλῶν του. "Οταν δὲ τὰ «τράμπτς» θὰ ζημιώνουν, τὰ φορτηγὰ τῆς γραμμῆς κατί θ' ἀποκερδάσιν.

Μία Ναυτιλία μικτὴ κατέχουσα χωρητικότητα σκαφῶν, διαφόρων τύπων καὶ προσρισμῶν, εἰνὲ πλέον ἀνθεκτική εἰς τὰς συνχρόνες τῆς ναυλαγορᾶς κρίσεις, πλέον ἀποδοτική διά τε τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ τὴν Ἑθνικὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκει. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἀκριβῶς ἔξετάζομεν τὸ ζητηματῆς ἀνάγκης τῶν Ἑλληνικῶν γραμμῶν. Ανεξαρτήτως δύμας τῶν

West Elliot & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: GArfield 3159
GArtield 3160

501 DAVIS STREET.
Cor. Jackson St.

Cable address: «WESCO»

ἄλλων, τῶν πολλῶν λόγων ποὺ ἐπιθάλλουν τὴν πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμὰς στοργήν τῆς ναυτιλιακῆς μας προσπαθείας, τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν ἀποτελοῦν καὶ τὴν πλέον συγχρονισμένην τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐκδήλωσιν. Πρὸς αὐτά δλαι αἱ Ναυτιλίαι ἑστράφησαν ἡδη πολὺ πρὸ τοῦ πολέμου.

Τώρα, ἔστω καὶ καθυστερημένοι, κάποιο θῆμα προόδου ἐπιτελοῦμεν. Ἡ γραμμὴ τοῦ Εἰρηνικοῦ πολλάς περικλείει τὰς δυνατότητας ἀνάπτυξεως. Ἀργύτερα ἴσως καὶ πρὸ τὸ Κόντινεν μία νέα γραμμὴ συσταθῇ. Τὸ σχετικὸν δικαίωμα παρεσχέθη ἡδη ἀπὸ τὴν Κόμισθεν κατὰ τὴν πρώτην μας εἰσδοχὴν εἰς αὐτὴν. Μὲ ἱκανοποίησιν, λοιπόν, χαιρετίζουμεν τὴν ἀπόφασιν τῆς συστάσεως τῆς ἑταῖριας ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς. Τὰ πρόσωπα ποὺ συμμετέχουν μᾶς παρέχουν κάθε ἔχεγγυον καὶ κάθε ἐλπίδα, ὅτι ἡ γραμμὴ Εἰρηνικοῦ θὰ καταστῇ ὁ πυρήνη εὔρυτέρας ἐξορμῆσεως τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

Συνεχίζουν τὴν ἀνίσθιαν αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Αἱ τελευταίως ἀνακοινωθεῖσαι πωλήσεις ἀμερικανικῶν παρηλίκων σκαφῶν καὶ αἱ ζητούμεναι εἰς τὴν ἀγοράν τῆς Νέας Υόρκης τιμαὶ διὰ τὴν ἐκποίησιν, μὲ ἀλλαγὴν σημαίας, τῶν δλίγων ποὺ ἀπέμειναν εἰς τὴν ἀγοράν μεγάλης ἡλικίας ἀμερικανικῶν φορτηγῶν, ἀποδεικνύουν ὅτι ὑπερέβησαν αὐταὶ τὰ 45 δολάρια τὸν τόνον δ. Ή διὰ σκάφη τοῦ τύπου «Χογκάλαντ» τῶν 8 χιλ. τόνων, μὲ ισχύουσαν τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν.

Ἡ πώλησις τοῦ φορτηγοῦ «Ωσεάνικ» τοῦ κ. Στ. Νιάρχου, ἀντὶ 450 χιλ. δολαρίων εἰς Νοτιοαμερικανούς ἀγοραστὰς εἶνε ἀρκετὰ χαρακτηριστικὴ τῆς σημειουμένης ἀνατιμῆσεως. Πρόκειται περὶ σκάφους τὸν 11.300, ναυπηγήσεως τοῦ 1919, μὲ τὴν ἐπιθεώρησιν του ἐν Ισχύ.

Πρὸ τετραμήνου τοῦ ἡδη παναμαϊκοῦ «Λαυρόρα Μπορεάλις» ἡγοράσθη 260 χιλ. δολαρίων. Τοῦ αὐτοῦ τύπου σκάφη, τρία τὸν ἀριθμὸν, προσφέρει τώρα ἡ ἀμερικανικὴ ἑταῖρια Alcoa ἀντὶ 360 χιλ. δολλ. ἔκαστον.

«Ἐλληνες, Κινέζοι καὶ Νοτιοαμερικανοί εἰνε οἱ ζωηρότεροι ἀγορασταί. Οοσοὶ ἐκ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀπεκλείσθησαν ἀπὸ τὰ 100 «Λίμπερτος» εἰς τὴν ἀγοράν τῶν παρηλίκων σκαφῶν στρέφονται διὰ τὴν πρόσκτησιν ἐνὸς οἰουδήποτε σκάφους. Διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τῶν δολαρίων παντὸς εἰδους συνδυασμοὶ γίνονται...»

Ἡ ἐπὶ δίμηνον διατηρηθεῖσα ἀναστολὴ κάθε παραδόσεως πλοίων «Λίμπερτος» εἰς ξένους ἀπὸ μέρους τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς, εἶνε ἡ κυρίως ὑπεύθυνος τῆς ἀνατιμῆσεως τῶν παλαιῶν πλοίων. «Ἡδη ἡ ἀναστολὴ ἥρθη. Ἡ Ναυτιλιακὴ Επιτροπὴ» ἐνέκρινε τὴν πώλησιν τοῖς μετρητοῖς εἰκοσάδος «Λίμπερτος», ἐνῷ αἰτήσεις διὰ ὑπερεκατὸν σκάφη ἐκκρεμοῦν ἀκόμη καὶ ἄγνωστον εἶνε πότε θὰ ἐγκριθοῦν.

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ ναῦλοι ἔχουν σταθεροποιηθῆ εἰς τὰ ὑψηλὰ ἐπίπεδα...

“Αν κάποιαν είχον γνῶσιν...

Διότι δὲν ἡθέλησε τὸ Κράτος νὰ παραχωρήσῃ ἡμίου περίπου ἑκατομμύριον δολαρίων διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ ὑπερωκεανού «Ολυμπία» ὁ ίδιοκτήτης του κ. Νομικός ὑπερχεράθη νὰ ὑψώσῃ τὴν σημαίαν τῆς Νοτιο-ἀφρικανικῆς Ἐνόσεως. Τὸ γεγονός δύως, ὅτι τὸ σκάφος ἐδρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης—Μεσο-

γείου καὶ δτὶ μὲ πλήρωμα ἐλληνικὸν ἐπηνδρώθη, ήμθλυνέ πως τὴν θλιβερὰν ἐντύπωσιν τῆς ξένης ἐπ’ αὐτοῦ σημαίας.

Τώρα εὐτυχῶς διὰ τὸν κ. Νομικὸν καὶ δυστυχῶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν καὶ τὴν ἐλληνικὴν ὑπεραπλαντικὴν γραμμὴν, τὸ ὑπερωκεανὸν ἐπωλήθη. Θά ἡτο πολύτιμον σκάφος διὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ πολυτιμότερον διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας. Σκάφη ὑπερωκεάνια δὲν ὑπάρχουν πολλά καὶ τὰ ἐλάχιστα δὲν πωλοῦνται. Ἀπώλεια συνεπῶς δυσαπαλήρωτος ἡ πώλησις τοῦ «Ορενόκο». «Οοσοὶ γνωρίζουν τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα καὶ δσοὶ ζοῦν ἐντὸς αὐτῶν ἡμποροῦν γὰ τὴν ἐκτιμήσουν. Οἱ παρ ήμιν κρατικοὶ λειτουργοὶ δὲν κατώρθωσαν ποτὲ νὰ γνωρίσουν τὴν παραγωγικὴν ικανότητα τῆς Ναυτιλίας, ιδιαίτερως δὲ ἐνὸς ὑπερωκεανού. “Αν κάποιαν είχον, τὸ «Ολυμπία» θὰ ἡτο ἐλληνικὸν καὶ τώρα δὲν θὰ ἐπωλεῖτο.

Τὴν ἐκ βάθρων ἀνασυγκρότησιν

Τώρα τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ἀρχίζει καὶ αὐτὸ νὰ εἰσπράττῃ. Τὰ πλοῖα μας εἶνε ἀρκετά, οἱ ναυτικοί μας ἀπασχολοῦνται, τὰ ἔσοδα τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν ἄλλων Ταμείων Προνοίας αὐξάνουν.

Ἀντιμετώπισαν δύμως αἱ ἐνδιαφερόμεναι κυρίως ἐπαγγελματικαὶ δργανώσεις, τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, τὴν ἀνάγκην τῆς πλήρους, τῆς ριζικῆς ἀνασυγκροτησεως τοῦ δλου διοκτηκοῦ συστήματος τοῦ Ν.Α.Τ.;

Ἐμελέτησε κανεὶς τὸν τρόπον, ποὺ θὰ χειραφετηθῇ τὸ ἀτυχές αὐτὸ τὸ δρυμα εἰς τὰ τῆς διοικήσεως του καὶ κατεΐδον αὐτοὶ οἱ συνταξιδοτούμενοι καὶ οἱ εἰοφέροντες τὴν ἀνάγκην τῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν καταλόγων καὶ τῆς διακριθώσεως τῶν πράγματι δικαιουμένων συντάξεων;

Μία νέα περίοδος θὰ ἔπερπε καὶ διὰ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον νὰ ἀρχίσῃ, παράλληλα μὲ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ ἀμαρτωλὸν παρελθόν, τὸ καταθαραθρώσαν τὸ ὑστέρημα τῶν ἀπομάχων μας πρέπει νὰ μὴ ἔχῃ καὶ συνέχεισαν. Ο, τι τὸ ἐγκληματικὸν συνετελέσθη ἀς λησμονηθῇ ἔστω, χωρὶς δύμως νὰ κληρονομήσῃ τὸ κακὸν προηγούμενον.

Εἰς ἄλλους, ἐκτὸς τῆς στήλης αὐτῆς, ἐναπόκειται κατὰ πρῶτον λόγον ἡ ἀντιμετώπισις καὶ τοῦ ζητήματος τοῦ Ν. Α. Τ. «Ἐχουν ἀρά γε οἱ ἐνδιαφερόμενοι τὴν συναίσθησιν τῆς ὑποχρεώσεως τῶν αὐτῆς;

Πωλοῦνται πλοῖα «Λίμπερτος»...

Γλέντι τρικούβερτο ἔχουν, ὡς φαίνεται, εἰς τὴν Νέαν Υόρκην μὲ τὰ «Λίμπερτος». Εἰς τὴν «Ατλαντίδα» ἐδημοσιεύθη ἡ ἐξῆς χαρακτηριστικὴ ἀγγελία:

«ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ δύο πλοῖα «Λίμπερτος» ἀπ’ ἐνθείας εἰς τὸν ἀγοραστήν. Αποκλείονται οἱ μετοίτα. Γράψατε πλ.».

Πρόκειται θεοίως περὶ φάρος. Διακωμωδεῖται, καὶ πολὺ δικαίως, ἡ ἀκατάσχετος πλέον ὑποθολὴ αἰτήσεων διὰ τὴν ἀγοράν καὶ ἄλλων «Λίμπερτος». Μετὰ μῆνα 500 ίσως σκάφη θὰ ζητοῦν οἱ «Ἐλληνες νὰ ὑπεράσουν. Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην οἱ πάντες ἔχουν τῶρα συρρέουσι ἀκεῖ διὰ τὰ «Λίμπερτος». «Ἡρχισαν τῶρα νὰ ὑνδιαφέρωνται καὶ οἱ «Ἐλληνο-Αμερικανοί. Παντοῦ, εἰς τὰ κέντρα ποὺ συχνάζουν οἱ παρεπιδημούντες ἔκει «Ἐλληνες, τὰ «Λίμπερτος», συζητοῦνται. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ κωμικῆς πλέον ὑποθεσεως. Δὲν ἔχουν, δυστυχῶς, δριαὶ οἱ ἐπιχειρηματικοὶ ἀκροθατισμοὶ τοῦ «Ἐλληνος...».

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ^{ΤΔ}

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI
Τηλέφωνον AVENUE 3733

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2, Τηλ. 40-628.

HOLLAND HOUSE, 1)4 BURY STREET

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

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

Telegrams: DIOSKUROI.
Tel. AVENUE 3733.

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

HOLLAND HOUSE, 1)4 BURY STREET
LONDON E.C. 3.

ΕΝΑΣ ΑΘΛΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Η ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΤΟΥ "ΚΥΡΗΝΕΙΑ,,

ΑΠΟ ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

"Ένας πραγματικός άθλος μιᾶς δραστού ναυτικῶν μας άξει νὰ γνωσθῇ καὶ ἀπὸ τὸ εὐρύτερον ἐλληνικὸν κοινόν, ἀφοῦ ἡδη προεκάλεσε τὰ ἄκρως εἰμενῆ σχόλια τῶν ἐλληνικῶν καὶ ξένων ναυτικῶν κύκλων. Πρόκειται περὶ τῆς παραλαβῆς εἰς Οὐδέλλιγκτων τῆς Νέας Ζηλανδίας καὶ μεταφορᾶς εἰς Πειραιᾶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους «Κυρήνεια» 7.527 τόν. γκρός καὶ χωρητικότητος 12.500 τόννων, ἀπὸ πλήρωμα 21 μόνον ἀτρομήτων θαλασσινῶν μας, ἐνῷ διὰ τὸ ταξίδιον τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ἀπῆτείτο κανονικῶς ἐνα πλήρωμα ἔξι ὑπερεξαύτων ναυτικῶν.

"Ἡ πλοιοκτήτης ἑταῖρα, ἐπειγομένη νὰ παραλάβῃ καὶ δρομολογήσῃ τὸ «Κυρήνεια» ἐντὸς τοῦ ἔαρος εἰς τὴν γραμμὴν Ἀλεξανδρείας — Πειραιῶς — Μασσαλίας, προέβη εἰς τὴν, ἀντὶ 14.000 λιρῶν, γάλιωσιν τετρακινητηρίου ἀγγίλουσὸν ἀεροπλάνου, τύπου «Yόρκ», ἐν τῶν ἐκτελούντων τὴν ἀεροπορικὴν συγκοινωνίαν Ἀγγλίας — Νοτίου Ἀμερικῆς, ἵνα μεταφέρῃ πλήρωμα ἐκ Πειραιῶς εἰς τὴν Νέαν Ζηλανδίαν. Πράγματι, τὸ ναυλωθὲν ἀεροσκάφος προσεγειώθη εἰς τὸ ἀεροδρόμιον Χασανίου τὴν 29ην Ιανουαρίου, ὥπερ τὴν διαυβέντην τοῦ πλάνου τοῦ Ντόναλντ Μέννετ, στρατηγοῦ τῆς R. A. F.

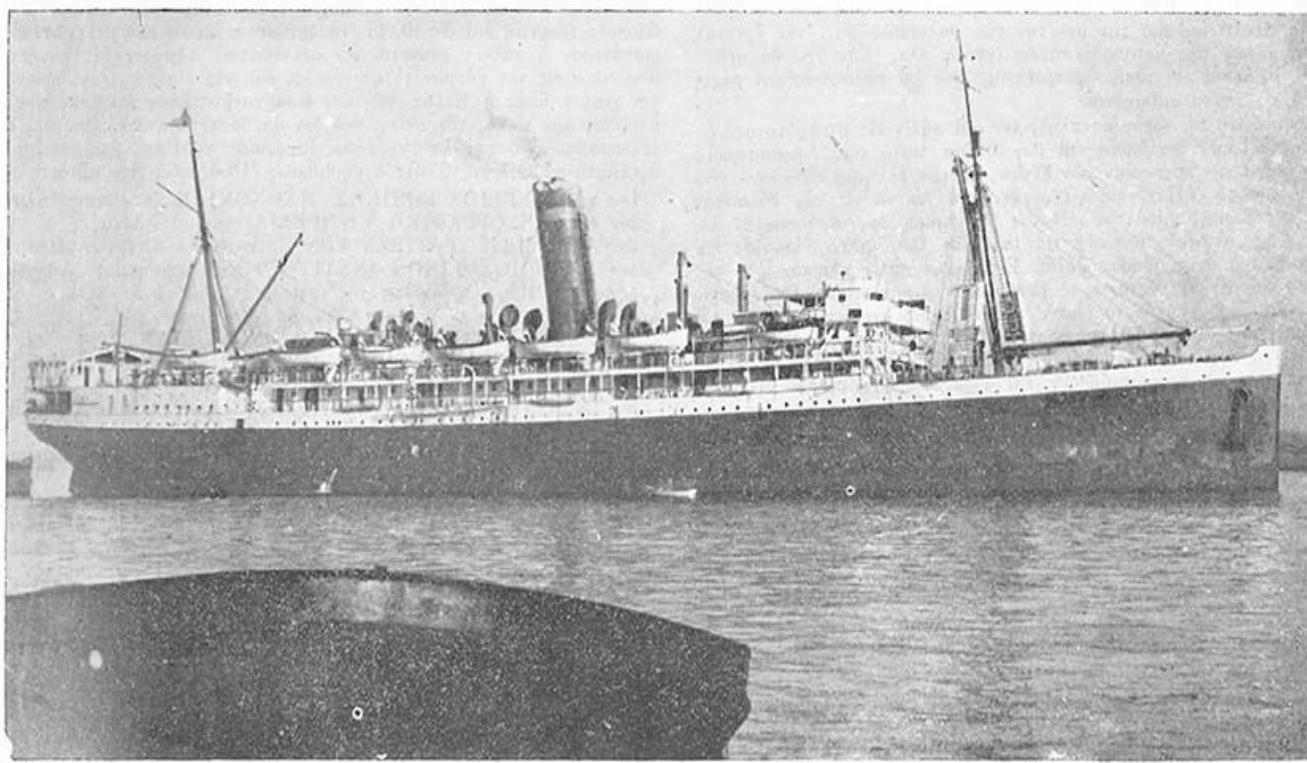
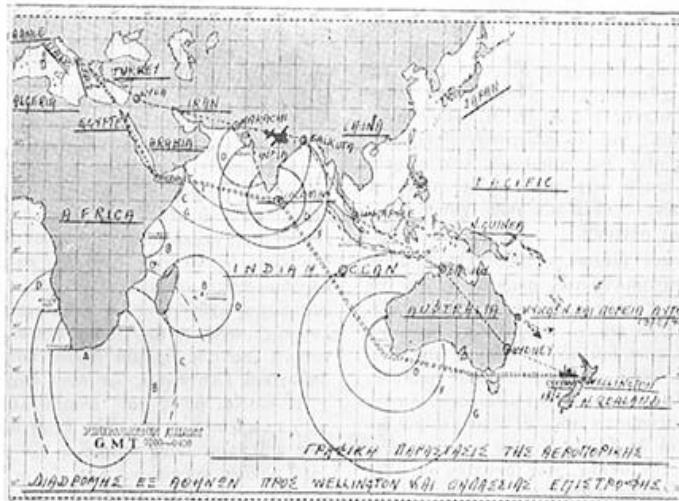
Τὴν 8.30' μ. μ. τῆς ίδιας ἡμέρας 29ης Ιανουαρίου τὸ ἀεροσκάφος, παραλαβόν τοὺς 21 ναυτικούς μας, ἐγκατέλειπε τὸ Χασάνι διὰ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν, ἐπιχειροῦν, δηλαδὴ, ἐνα ἀπὸ τὰ μακρότερα ἀεροπορικὰ ταξίδια. Ἰδού ποιοὶ ἦσαν οἱ ἐπιβάται — ναυτικοί μας, Ὁ πλοίαρχος κ. Χαρ. Δάνδουρας, ὁ ὑπαρχος διὰ τὸ «Κυρήνεια» κ. Στ. Κοντρούπατζ, ὁ γ' πλοίαρχος κ. Μάρκ. Μαθογίκος, ὁ α' μηχανικός κ. Λ. Καρράς, ὁ β' μηχανικός κ. Κ. Ἀποστολόπουλος, ὁ γ' μηχανικός κ. Μιχ. Χατζηχρυσοστόμου, ὁ ἀστροματιστής κ. Ἀνδρ. Πλυντάς, ὁ ναύληρος Ε. Θεοτοκάτος, οἱ ναῦται Κράτσης, Μπολέτσης, Κατραζής καὶ Κρητικός, ὁ ἀρχιθεματιστής Θωμᾶς, οἱ λιπανταὶ Χασούρης, Βιώνης, Σέρβος, Πασούς καὶ Μηλαρέσης, ὁ θαλαμηπόλος Φίτσιαλος, ὁ μάγειρος Λεκατούς καὶ εἰς τὸ φροφοδότης.

Τὸ ἀεροπλάνον ἐκάλυψε τὴν ἀπόστασιν Χασανίου — Οὐδέλλιγκτων ἐν-

τὸς 56 ὥρῶν, προσγειωθὲν διὰ ἀνεφοδιασμὸν εἰς Παλαιστίνην, Ἰοάν, Καράτσι, Καλκούταν, Σιγκαπούρην, Ντάροντν καὶ Σίδνευ. Τὴν 2αν Φεβρουαρίου ἔφασεν εἰς τὸ ἀεροδρόμιον τοῦ Πλάμεστον, ὅπερ ἀπέξει τρεῖς ὥρας ἀπὸ τὸ Οὐδέλλιγκτων. Εἰς τὴν πρωτεύονταν τῆς Νέας Ζηλανδίας ἡ Ἑλληνικὴ παρουσία ἐπειρύλασεν ἐγκάρδιον ὑποδοχὴν τῶν ναυτικῶν μας, οἱ ὄποιοι καὶ ἐπελήφθησαν ἀμέσως τῆς ἀποστολῆς των. Παρέλαβον τὸ «Κυρήνεια», τὸ ἡτοίμασαν διὰ τὸ πρός τὴν Ἑλλάδα ταξίδιον καὶ τὴν μεσημβριαν τῆς 12ης Φεβρουαρίου ἀνέσφρον τὰς ἀγκύρας καὶ ἀπέπλεον.

Κατάπληκτοι ἔμειναν οἱ ναυτικοὶ κύκλοι τῆς Νέας Ζηλανδίας ἀπὸ τὸ τόλμημα τῶν Ἑλλήνων συναδέλφων των καὶ διηπόρουν πᾶς μία δράξ 21 ἀνδρῶν θὰ ὀδήγηε ἀποφασίς εἰς τὸν Πειραιᾶ ἔνα σκάφος 12.500 τόννων. Τὸ τόλμημα, διμος ἀνελήφθη μὲ ἐμπιστοσύνην καὶ ἐπραγματοποιήθη μὲ ζηλευτὴν ἀρριβείων, παρὰ τὸ γεγονός, ὃτι τὴν 13ην Φεβρουαρίου διαίωσεν συκλών ἐσημειώθη διλγά μᾶλλα δεξιὰ τῆς πορείας τοῦ σκάφους. Τὸ ὅλον ταξίδιον ὑπῆρχεν ὅμαλον καὶ ἡ ὑπηρεσία διεξήχθη μὲ ἐποδιγματικὴν τάχη, παρὰ τὸ διλγάφιθμον τοῦ πληρώματος. Τὸ «Κυρήνεια», καλοθάλασσο, ὅπως λέγονται θαλασσοί καὶ εὐσταθές, ταξίδεν μὲ ταχύτητα 12 1/2 μιλλίων, μὲ λειτουργίαν δύο μόνον ἐπ τῶν λεβήτων του, κατέπλευσεν εἰς Κολόμπο τὴν 6ην Μαρτίου καὶ ἀφοῦ ἀνεψιδάσθη μὲ ὑγρὰ καύσιμον ὄλην, ἀπέπλευσε τὴν 13ην Φεβρ. κυκλῶνος, λόμπο, ἐτέθη εἰς λειτουργίαν καὶ ὁ τρίτος λέβης, ὅποτε τὸ «Κυρήνεια» ἐταξίδευε μὲ μέσην ταχύτητα 15 μιλλίων τὴν ὥραν.

Εἰς Κολόμπο τὸ σκάφος διεσταχθώθη μὲ τὸ φροτηγὸν «Μαργαρίτη», κατὰ δὲ τὸν πλοῦν τοῦ ἥλιθεν εἰς ἐπαφὴν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του μὲ τὸ φροτηγὸν «Χίος». Εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ Κόλπου τοῦ "Άδεν" ἔνα ιστοφόρον 60 τόννων μὲ πλήρωμα ἔξι Ἀφρικανῶν, ἔχητησεν ἀπὸ τὸ «Κυ-



Τὸ «Κυρήνεια» καταπλέον εἰς τὸν πειραιϊκὸν λιμένα τὴν πρωῖαν τῆς 20ῆς Μαρτίου. "Ηδη τὸ πλοῖον ὑφίσταται ὠρισμένας διασκευάς καὶ θελτιώσεις, θά δρομολογηθῇ δὲ περὶ τὰ μέσα Μαΐου εἰς τὴν γραμμὴν Ἀλεξανδρείας — Πειραιῶς — Μασσαλίας.

Η ΑΓΝΟΙΑ ΑΛΛΟΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ

Ός ανηγγέλθη ύπό τῶν ἐφημερίδων, ἐπεχειρήθησαν καὶ νέαι δοκιμαὶ τῶν ἀλευτικῶν σταφῶν «Σειρήν», «Αμφιτρίτη» καὶ «Γλάρος» ἐκ περιτροπῆς, εἰς διαφόρους μάλιστα ἐναλλάξ περιοχὰς ἀλείας, ἀνὰ τὰς ἀκτὰς μας, πλὴν ὅμως ἀνενθεῖσιν ἀποτελέσματος.

Ἡ τελευταία ἰδίως τετραμέρος ἀλευτικὴ ἔξοδησις (12—16 Μαρτίου) περιεβλήθη μὲν χαρακτήρα ἐποιητήτος, ίσως δὲ καὶ μὲ σημασίαν ἀνταγωνισμοῦ, διότι κατὰ τὴν διάσκεψιν τοῦ ταξιδίου, θὰ ἐπελένετο ἡ προκύπτασις διαφορὰ γνωμῶν, μεταξὺ ἐλληνικῶν καὶ ἀμερικανικῶν πληρωμάτων, καθὼς καὶ μεταξὺ Ἑλλήνων καὶ ξένων εἰδικῶν, ὅσους ἀφορᾷ τὸν καλύτερον καὶ ἀποδικότερον τρόπον ἀλείας. Τοιουτοτρόπως θὰ ἀπεδεινύνετο ἐμπράκτως, ποιῶν ἔχοντας δίων καὶ θὰ καθωρίζοντας σαφῶς οἱ λόγοι εἰς τὸν ὅποιον διερεύνονται αἱ ἀποτυχίαι τῶν προηγηθεισῶν προσπάθειῶν.

Ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπέβαντον ὁ ἀμερικανὸς πλοιάρχος Μόρας μὲ τὸ ἔξι ἐπτὰ ἀνδρῶν πλήρωμά του, ὁ γάλλος ἰχθυολόγος κ. Μπελλός, ὁ ἐντεταλμένος τῆς Οὔννρα κ. Χιούνον, ἔνας ἐπόπτης τῆς Δ. Θ. Μ., οἱ Ἑλληνες εἰδικοὶ τοῦ ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλήρωμα. Τὸ παρόδοζον ἦν τῆς ὑπόθεσος εἶναι, ὅτι, παρὰ τὰς λεπτομερεῖς προετοιμασίας τῆς ἔξοδησιος ταύτης, παρὰ τὰς προσπαθείας τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰδικῶν, οὐτε μία ὄπα —ἀκοῦτε— οὐτε μία ὄπα ἰχθύον, για μισθιστὰ τοντάζοντον, δὲν κατωρθώθη νὰ ἀλεινθῇ.

Τὰς προηγούμενάς ἀποτυχίας τῶν πλοίων τούτων, οἱ μὲν Ἑλληνες εἰδικοὶ ἀπέδιδον εἰς τὸ ὅπι τὰς ἀλευτικὰς ἔξαρτηματα τῶν σκαφῶν ἐπερεψεῖν προσαρμοσθεῖν πρὸς τὰ ἐλληνικὰ βότα καὶ τὸν παρ' ἡμῖν τρόπον ἀλείας, μὲ φρίσμασις ἀλλαγὰς εἰς τὸ πλέξιον καὶ τὸ σχῆμα τῶν δικτυῶν, καθὼς καὶ τὴν μετατόπιστην τῶν κρεμαστῶν διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ ἀνεβοκατεβάσματος των. 'Ἐν ἀντίθεσι, οἱ ξένοι ὑπεστήσαν καὶ ἐμμένονται ἀσύνη εἰς τὴν γνώμην των, ὅτι τὰ πλοῖα εἰνε ἵκανα νὰ ἀλειθωσοῦν ἐπτρύχονται, ἀνενθεῖσις ἀλλαγῆς. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἀλλεπαλλήλων δοκιμῶν ἀπέδειξαν, ὅτι, οὐτε μὲν οὐτε οἱ δὲ ἔχοντας δίων καὶ ὅτι, οὐτε μὲ τὴν μίαν μέθοδον, ἀλλ' οὐτε καὶ μὲ τὸν ἄλλην, εἰνε δηνατὸν νὰ ἔχειται ἐπτυχής καὶ ἀποδική ἀλεία εἰς τὰς ἀκτὰς μας. Διόπι,

«Οὐ καὶ ἀνέστησι παρὰ τοῦ μητροῦ τοῦ τοῦ ζ.

Τοὺς λόγους εἰς οὓς διερεύνονται αἱ δυσκολίαι αὗται, ἀφούντως ἐπεξήγησαν τὰ προηγούμενα σημειώματα μου, οὗτοις ὥστε εἶναι περιττὸν νὰ ἐπανέλθω. 'Ἄλλ' ἀντούσημεν διὰ καὶ χιλίας ἀσύνης ἰχθύων, εἴλεν δηνατὸν τὰ πλοῖα αὐτὰ νὰ ἀλειθωσοῦνται εἰς κάθε τετραμέρον ἔξοδησιν τῶν, πάλιν ἡ ἐκμετάλλευσί των θὰ εἰναι προβληματική, διὰ νὰ μὴ εἴται ἀδύνατος, λόγῳ τῶν μεγάλων ἔξοδων. Δικαιολογία ἀλλιστεῖ δὲν χωροῦν ἐπὶ τοῦ προκειμένου. »Ιδοὺ η Ρόδος ιδοὺ καὶ τὸ πηδηνὸν μα.

Τὰ πέτρες ἀλευτικὰ εἶναι καθ' ὅλα ἕπομα καὶ ἀναμένονται τοὺς εἰδοκοὺς πον θὰ τὰ χρησμοποίησουν ἐπωφελῶς διὰ τὴν ἀλείαν μας. Όλη ἀπόδειγμη οὖτοις καὶ θὰ καθορισθῇ μὲν φορὰ γιὰ πάντα, ἐὰν ἡ παράκτιος μας ἀλεία δύναται νὰ ἀποδώσῃ ἵκανας ποσότητας ἰχθύων διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ. 'Ἐὰν ναί, θὰ δικαιολογηθοῦν αἱ τόσα καὶ τόσα δαπάνας τῆς Πελοπείας διὰ τὴν μελέτην τῶν θαλασσῶν μας, τὴν ἔρευναν τῶν περασμάτων τῶν μεταναστευτικῶν ἰχθύων πλ. 'Ἐὰν δη, θὰ γελοιοποιηθοῦν αἱ τόσα καὶ τόσα ἀμετρούμενα, πον ἐπὶ τριακονταετίαν μέχρι φροτικότητος ἐπαναλαμβάνονται.

Φοβοῦμαι ὅμως μὴ τινὸν καταλήξωμεν καὶ πάλιν εἰς φαιδρότητας, διότι, αὐτὰ τὰ ὄποια συνέβησαν ἐπὶ τῶν πλοίων, κατὰ τοὺς δοκιμαστικοὺς πλόσις, —παρὰ τὴν παρουσίαν τῶν ξένων καὶ τῶν ἐλλήνων εἰδικῶν— εἶναι πρόγυμα φωδρά. «Π.χ. διὰ γὰρ συφιδῶν τὰ δίκτυα εἰς τὴν θάλασσαν πλησίον τῆς Κύμης, παρὰ τὸν κάρον τους Αχθονιάς, ἐχρειάσθησαν 27 λεπτά τῆς ὥρας, ὀπόταν τὸ πλοῖον ἀπέκριψεντο τοῦ ιχθυέδουν ἀλείας καὶ οὗτο τὰ δίκτυα ἀνεσύνθησαν ἄδεια. Εἰς ἄλλην πάλιν πλησιόχωρον τῆς Κύμης περιοχήν, φτὸ Μετόχι τὸ βινθόμετρον δὲν ἐλειτούργησε... κανονικά καὶ οὕτω ἐρρίφθησαν τὰ δίκτυα εἰς ἔνα βυθόν, πον εἰχε κόκκινη λάσπη... ἐπομένως ἄφορο! "Άλλο πάλιν φαιδρὸν εἶναι, δη, εἰς ἔνα ἀδέξιον γειοσόδον, τὰ σύρματα είλαν πάρει τόσες πολλές θυρίνες πον οἱ ἄνδρες ἡγανάκτασθησαν νὰ χρονοτριβήσουν ἐπὶ ὥρας πολλάς διὰ γὰρ τὰ γετά-

ρήνειας βοήθειαν διὰ τῆς παροχῆς ὅδατος καὶ τροφῶν. Τὸ σκάφος ἐσταμάτησε καὶ ὁ πλοίαρχος κ. Δάνδονας παρέδωκεν εἰς τοὺς μάρδους ναυτικοὺς, πον ἐφθασαν παρὰ τὸ σκάφος μὲ φυονόσυλλα, σιγαρέττα, γαλέτα, κονσέρβας καὶ νερό.

Τὸ Κυρήνειας ἴνισταιται ἡδη εἰς Πειραιᾶ φιζικά τινας διασκευάς καὶ βελτώσεις, ἐλπίζεται δὲ νὰ δρομολογηθῇ περὶ τὰ μέσα Μαΐου. Εἶναι πολυτελέστατον σκάφος, διπλέλικον, μὲ δύο μηχανάς καὶ καταναλόσκει διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ πετρόλιων. Διαθέτει κεντρικήν θέρμανσιν, δρυτὸν σύστημα ἀερισμοῦ τῶν διαμερισμάτων του, κινηματογράφον, κατατίτηρα, βεράνταν, σαλόνια, εὐρύτατα καταστρόματα πλ. Φέρει 14 μεγάλας σωσίους λέμβους καὶ πέτρες σταθμὸν ἀσυρμάτον, ἥτοι ἔνα κεντρικὸν τῶν 750 βάτ., ἔνα σταθμὸν βοραρχίων κυμάτων παγκοσμίου συνεννοήσεως, ἔνα βοηθητικὸν μὲ ειρηταρίες (Σπάρο), ἔνα σταθμὸν ἐπι σωσίους λέμβου, ἐν ἀριστῇ καταστάσει, καὶ ἔνα φροητόν. Διαθέτει πλήρη πυροσβεστικά μέσα καὶ τὸ ἐπίπεδον ἀσφαλείας σκάφους καὶ ἐπιβατῶν εἶναι τὸ ὑψηλότερον δηνατόν. Εἶναι ἀσύνη ἐφιδιασμένον τὸ «Κυρήνειας μὲ μηχανικὸν πλευτήριον διὰ πλέον τῶν 3000 τεμαχίων ἡμερησίως καὶ μὲ πλήρες κερδογεισίων μετ' ἀκτίνων X.

φον, κτλ..»

Ἐκεῖνο, ὅμως, ἀλήθεια, πον εἰνε τελείως ἀπατανότον εἶνε, —πῶς ὁ διαπρεπής γάλλος ἰχθυολόγος κ. Μπελλός, ὁ μεταλλήθευς ύπό τῆς Οὔννρας ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν δργάνωσιν τῆς ἀλείας ἐν Ἐλλάδι, δισις ἐπὶ διπλάνους ἐμέλετησος καὶ ἡρεύησος τὰς θαλάσσας μας, ἐπιβαντον τοῦ πλοίου «Γλάυκη», εἰδίκως παραχωρηθέντος ύπό τοῦ Ναυαρχείου πρὸς τὸν εκοπὸν τοῦτον,— πῶς εἰνε δυνατὸν ἔλεγον ὁ κ. Μπελλός ἐπὶ τόσους μῆνας νὰ μὴ ἔχῃ ἐπισημάνει, ἐπακριβῶς, διλγας τινάς καταλλήλους διὰ γραπτῶν περιοχῶν ἀλείας, οὕτως ὥστε νὰ καθοδηγηθῇ καὶ διευκολυνθῇ τὸ δοκιμαστικὸν ταξίδι ἀλείας τοῦ ὡς ἄνω πλοίου, τοσούτῳ παλλόν, καθ' ὅσον καὶ ὁ ἰδιος ἐπέβαντεν αὐτὸν;

«Ἄσ μὴ πλανόμεθα! Τὸ ζήτημα τῆς ἀποτυχίας τῶν πλοίων τούτων, εἰς τὴν παράκτιον ἀλείαν, δὲν εἰνε τίποτε ἄλλο παρὰ μία ἀπὸ τὰς πολλαπλασίας πτυχαὶ τῆς ὄλης ἐποθέσεως τῆς ἀλείας εἰς τὴν Χώραν μας, ἀπετελεῖ δὲ συνέχειαν τῶν δυσαρέστων συνεπειῶν, τῶν ἀπορρεουσῶν ἐκ τῆς ἐλλείφεως τῆς ἀπαρατήτου σχετικῆς προεργασίας εἰς τὸν κλάδον τούτον.

Ἡ ἀνάθεσις τῆς ὄλης ἀργανώσεως μᾶς τόσον σπουδαῖας βιομηχανίας εἰς χειραὶ ἀνθρώπων ποὺ ἀγνοῦν τί ἔστιν τὰς ἀλείας εἰς τὴν πραγματικότητα, ἀνθρώπων ποὺ δὲν ἔχουν ἀποτήσει ἀκόμη, ἀλευτικὴν συνείδησιν, ἀλλὰ κέκτηται ἐγκυριοποιητικῶς μόνον γνώσεις ἐπὶ τῆς ὄλης ἐποθέσεως, δὲν ήτο δυνατὸν νὰ ἔχῃ διαφορετικὰ ἀποτελέσματα. Οὔτε βεβαίως αἱ τῆς ὄλης βιομηχανίας καὶ ἰχθυολογίας σπουδαῖαι, αἱ μελέται τῶν ἀνθρώπων καὶ ἡ ἐμμάθησης τῶν Λατινικῶν δυναματῶν τῆς ἰχθυολογίας πανίδων, αἱ πετρελαϊκές ασφαλεῖς κερτήσιμην γνώσεων, εἰς ἄς καὶ μόνον νὰ ἔπανταπανθῆ μία Κενέργησης διὰ τὴν Χώραν κλάδου.

Ἡ ἀλεία, ὅπως καὶ τόσα ἄλλα βιομηχανία, ἔχει τὴν ιδιαίτεραν της τεχνικήν, ἡ οποία δὲν ἐχμανθάνεται μὲ τὴν ἀνάγνωσιν συγγραμμάτων καὶ περιστούν ποὺ σημείων, η τὴν ἐπίσκεψιν ὄλοφοιον σταθμῶν καὶ ζωλογικῶν μονεμών. Χρειάζεται πρὸς τοῦτο μία σχετικὴ προεργασία, ἀκριβῆς εἰσήγησης, αὐτοτηρούντων ναυτικῆς διαπλαγώγυντος, πολυτελῆς μελήτησις, ὀφειλέντης διδασκαλία, ἐπαγγελματικὴ τρεβή, πράξις, τεχνὴ κατάρτησης κτλ. Ἐν διάγνωσης, ἀπότησης ναυτικῆς καὶ ἀλευτικῆς συνειδήσεως, τοιλάζοντον, διὰ μίαν ὑπόθεσιν ποὺ σήμερον ἀφορᾷ, τὴν θάλασσαν τῶν μελετῶν πάλιν, δὲν ἔνεφάσιος μέχρι σήμερον σαρῆ περιγνωστὴς τῆς καταστάσεως, οὐτε ἀπέδωσε θετικὰ ἀποτελέσματα. «Τὸ ζήτημα μελετᾶται, αὐτὴ εἰνε δὲν ἔχει συνθήκην φράσοις ποὺ συνεχῶς ἐπαναλαμβάνεται. Ή ὑπόθεσις τῆς ἀλείας εἰς τὴν Χώραν μας, συνεχῶς μελετᾶται! Εἳ τριακονταετίαν καὶ πλέον δὲν γίνεται καμια μᾶλλη δουλειά, ποὺ οὔτε εἰστάται οὐ πόθε σειζ.

Εἰς τὸ καιμήτηριον τῶν μελετῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, πέρασσον συσσωρεύμενα ἔχατοντάς ἀναφορῶν, ἐκθέσεων, μελετῶν, ἀπομνημάτων καὶ σχεδίων διὰ τὴν δργάνωσιν τῆς ἀλείας. Τί ἔγινεν ἀπ' ὅλα; Τίποτε! Φαινεται ὅτι εἰς τὸ δύστηρον αὐτὸν τόπον, μένονται διαφράξεις καὶ ανεπίλυτα, τὰ ζητημάτα ἐκείνα ποὺ μελετῶνται περισσότερον η μᾶλλον φαινεται διὰ τὸ μελετῶνται. Σήμερον δέ, κατηντησονταί καὶ τὸν κόσμον τὸ φωνήνοντον ὅτι, εἰς μίαν πτωχήν, πτωχότατην ζώραν, δη, η Ἐλλάς, διὰ μίαν βιομηχανίαν, διος η ἀλεία, ποὺ δὲν ἀποδίδει ἀφετά εἰς τὸν τόπον, ποὺ δὲν ἀπέδωσε ποτὲ ικανοποιητικά ἀποτελέσματα, γάλλας συσσωρεύονται τόσα ὑπηρεσία, κρατικαὶ, ήμαρκατικαὶ καὶ διανεξάρτητοι. Θέλετε νὰ τὰς ἀπαφίμησο; Ίδον ποιαί εἰναι αὐται:

1ον ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, διεύθυνσις Ἀλείας.
2ον ΘΑΛΑΣΣΟΣΟΓΡΑΦΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ, τημημα Ἀλείας.
3ον ΑΙΓΑΙΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Ἀλευτική Πίστης.
4ον ΥΑΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΟΝ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ, 'Ασαδημίας Ἀθηνῶν.
5ον ΟΥΝΠΡΑ, 'Οργάνωσις τῆς ἀλείας ἐν Ἐλλάδι.
6ον ΕΦ-ΕΕ, τημημα 'Υλικού Ἀλείας.
7ον ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΑΛΙΕΙΑΣ, Συμβονλαί.
8ον ΑΝΩΤΑΤΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ, Μελετᾶται ἡ Ἀλεία.
9ον ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΠΛΑΥΤΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΠΗΓΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Μελετᾶται ἡ Ἀλεία.
10ον ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, Τημημα ἀλευτικῶν πλοίων.
11ον ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΛΙΕΙΑΣ, Μελετᾶται σοβαρῶς ἡ ἐπανίδρυσις του.
12ον ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, Μελετᾶται ἡ Ἀλεία.
"Ισως νὰ ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι ὑπηρεσίαι ποὺ ἀσχολοῦνται μὲ τὸν κλάδον τοῦτον, τὰς οποίας δὲν ἔνθυμοιμα. "Οστις γνωρίζει τίποτε ἐπ' αὐτού.

**FURNITURES MARITIMES
IMPORT—EXPORT
XENOPHON ILIAS
SFAX (Tunisie)
R. C. SFAX : 694**

τῶν, ἀς μᾶς πληροφορήσῃ.

Δέν ἔπαρχει ἀμφιβολία ὅτι ὅλαι αὐταὶ αἱ δργανόσεις ἐργάζονται διὰ τὸν ἀντὸν καὶ μόνον λεόν σκοπὸν, τὴν ἑνίσχυσιν καὶ προωγωγὴν τῆς ἀλείας ἐν Ἑλλάδι. Ἀντὶ διως νὰ ἐργάζονται μεμονωμένως καὶ νὰ γεννᾶται μεταξὺ τῶν ἀνταγωνιστῶν καὶ ἡ ἀμάλα ποία πρώτη ἡ ἐπιτύχη τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ἑπιδιοκουμένου σκοποῦ καὶ ὃν ἀποσπάσῃ οὕτω τὸ δραστεῖον τῆς ἐπιτυχίας, ὃν ἡτο, ἵσως, προτιμότερον νὰ ἥσαν συγκεντρωμένα εἰς μίαν καὶ τὴν ἀντὴν ὑπηρεσίαν, ὑπὸ ἕνταίαν διοίκησην, ὅποτε, καὶ αἱ ἐνέργειαι τῶν ὃν ἥσαν συντονισμένα καὶ αἱ προσπάθειαι τῶν ὃν ἥσαν ἀποδοτικότερα. Εἶναι δὲ τόσον λογότερος ὁ μεταξὺ τῶν ἀνταγωνιστῶν, διστατορικῶς, δὲν ἐπιβαίνουν ἐπὶ τῶν συγκριτισμένων αὐτῶν πλοίων, νὰ διευθύνουν ταῖς πρώτας ἀλευτάς ἔξοδομεῖς καὶ νὰ ἀποδείξουν ἐμπόρατως, ὅτι αὐτὰ τὰ χρήστησον τὰ προσχήματα καὶ νὰ συγκαλύψουν τὰς προθέσεις των, ὑπάρχονταν φύσισμένα σημεῖα ὅπου, αἱ ἐνέργειαι τῶν συγκριτισμένων... ἀποκαλέπτονται.

Οὗτο, τὸ ὑπονομείον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, (διεύθυνσις Ἀλείας) ἐπιδύκει νὰ κρατήσῃ ἔνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα ἀλευτά, τὸ «Σειρήν», διὰ νὰ τὸ χρησιμοποιήσῃ εἰς μελέτας καὶ ἐργανάς ἀντὶ τὰς Ἑλληνικὰς ὑπαίθριας. Τὴν ίδιαν διωσ ἀξίωσιν προσβάλλει καὶ τὸ «Υδρούλογκόν» Ἰνστιτούτον, τὸ ὄποιον, ὡς ὄργανησις ἀνεξάρτητης, ἀπολινθεὶ ἰδίαν τὸν κατενθυτηρίους γραμματαῖς καὶ ἐπιδιόκει νὰ κρατήσῃ ἔνα ἀπὸ τὰ πέντε ἀλευτά διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Ἰνστιτούτου. Ἔν τῷ μεταξὺ διωσ τὰ πράγματα περιεπλάκησαν, διότι εἰς ἔνα ἀπὸ τὰ τελευταῖα συμβούλια, ἐρρίφθη ἡ ἰδέα τῆς ἐπιπούσεως τῶν ὡς ἄνω πλοίων. Δὲν γνωρίζως ὑπὸ ποιῶν ἔχονταν ἕλέφθη τοῦτο, διότι, κατὰ γενικὸν κανόνα, ἐπιπούσται τὰ ἄχοηστα καὶ τὰ διώλις περιττά μόνον πράγματα. Ἐάν λοιπὸν εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, θεωροῦντα ἀχρότο τὰ ἀλευτά ποὺ μᾶς ἥλθον ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, τότε..., ἀλλὰ προτιμότερον νὰ σιωπήσω, διότι αὐτὰ δὲν γράφονται!

Τὰ γεγονότα αὐτὰ ποὺ ἔχεται λίγησαν κατὰ τὰς τελευταῖας ἔδουμάδας, ἔγιναν ἀφομοῦ γάλακτον φθούν καὶ ἄλλαι ἐνέργειαι γάριο ἀπὸ τὴν περίφημον ὄργανωσιν τῆς ἀλείας μας, ἐνέργειαι ποὺ ὑπενθύμιζουν παλαιότερας τοιαύτας κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν παραγγελιῶν μας εἰς τὴν «ΟΥΝΠΡΑ». Αἱ συνέπειαι τῶν ἐν λόγῳ ἐνέργειῶν ὃν ἔλθουν καὶ αὐτὰ μὲ τὴν σειράν των, νὰ πλούτισουν τὴν ἥδη βεβαριμένην ἀπὸ τόσα δόρα, ταλαιπωρῶν ὄργανωσιν τῆς ἀλείας μας. Πληροφοριακῶς ἀναφέρω ταύτας κάτωθι:

—Πρό τον μηδῶν ἀφίκηται εἰς τὰς Ἀθήνας καὶ ἐγκατεστάθη εἰς τὸ μέγαρον τοῦ Μετερχοῦ Τμείου Στρατοῦ, «Ἀμερικανική Οἰκονομική Λαϊκοτολή, τελείως ἀνεξάρτητος ἐκ τῆς ἔπαρχουσης ἡδη τοιαύτης τῆς «ΟΥΝΠΡΑ», διὰ τὴν μελέτην καὶ πιθανήν ἀξιοποίησιν τῶν παραγγελιῶν ἔργων τῆς Ἑλλάδος. «Η ὑπηρεσία αὐτῆ είναι ἡ ἐμποδοθειρυλαχή τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιφορῆς, ποὺ ἐντὸς διάλυγον ἀφικνεῖται ἐνταῦθα καὶ ἔχει ὡς ἔντολήν νὰ προσταμάτῃ τὸ ἔδαφος, μὲ μελέτας ἐπὶ τῶν διασώρουν κλάδων, μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ τὸν τῆς ἀλείας. Ὡς εὐόντον, ἡ πρώτη μέραινα τῆς Ἀποστολῆς ἡδη νὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφήν μὲ τὰς ἐπὶ τοῦ κλάδου τοῦτο Ἑλληνικὰς ὑπηρεσίας καὶ νὰ ζητήσῃ νὰ διαφωτισθῇ ἐπὶ τῆς ὅλης ὑποθέσεως. Ἐπειδὴ δὲ ὅτι ἡ Ἀμερικανοὶ δὲν φεύδονται διατυπών, ὅταν προκειται νὰ μελετήσουν κάπι, προσέργειαν παχύλην ἀμοιβήν εἰς τὸν περιμένουν ὡς εἰδικοὺς Ἑλληνικοὺς πλαίσιους, διὰ τὴν κατάρριψιν σχεδίου ὄργανωσεως τῆς παρ' ἥματι ἀλείας.

Τὸ σχέδιον κατηφοίσθη μὲ ἀστραπαίαν ταχύτητα καὶ μὲ πᾶσαν λεπτομέρειαν ἐπὶ τὸν θέματος. Οἱ ἔκπονησαντες τὴν μελέτην, δὲν ἔδιοικολεύθησαν εἰς τὴν ἑξενόσειν τῶν ἀπαρατήτων στοιχείων, διότι, ἐκθέσεις, ὑπενήματα, μελέται, στατιστικαὶ, σχέδια καὶ συγγράμματα, ὑπάρχουν ἐν ἀρθρωνίᾳ εἰς τὰ ἀσχεῖα τοῦ ὑπονομείου. Διὰ τὸν προτεινόμενον μέτρον ὑποστηρίζεται, ὅτι ἡ ἴχνωπαραγωγὴ εἰς τὴν Χώραν μας ὃν ἔλεγχον ἀσφαλῶς καὶ ἀλματιδῶς, ἐντὸς δὲ διάλυγον χρονικοῦ διαστήματος ἐλπίζεται, ὅτι ὃν διπλασιασθῆ ἡ ἥδη ἀλεινομένη ἑταῖρος ποσότης ἱχνών. Ωσάτως ὑποστηρίζεται, ὅτι αἱ στατιστικαὶ τοῦ ὑπονομείου δὲν ἔμφανται ἀρχιθεῖς ἀριθμοὺς καὶ ὅτι ἡ ἀλεινομένη ποσότης είναι κατὰ πολὺ ἀνωτέρα. «Η οὖτο προεξόφιλουμένη ἴχνωπαραγωγὴ ὃν ἡ πραγματοποιήθη διὰ τῆς ἀξιοποίησης τῆς ἑστοτερικῆς ἀλείας, δηλαδὴ τῶν λιμῶν, λιγνοθαλασσῶν, ποταμῶν καὶ ἴχνωπορφείων ἀφ' ἐνός καὶ διὰ τῆς ἐνταῦθης παρακτίων ἀλείας, ἀφ' ἐτέρου.

«Ἡ μελέτη είναι καθ' ὅλη θαυμασία καὶ δὲν ἔχω νὰ προσθέσω ἀπολύτως τίποτε. Εἶναι μάλιστα τόσον λεπτομερῶς ἐπεξηγηματική, ὅστε ἔπεισε τοὺς ἔνδιαφρομένους ξένους καὶ τὸν παρένορο πρὸς τὰς ἀπάτων τῶν δργανωτῶν. «Ἐάν διως ἔνθυμοιμα καλά, πρὸ τῆς κατοχῆς, τὸ «Ἀνότατον Οἰκονομικὸν Συμβούλιον τῆς Χώρας, είχεν ἔκπονησι μίαν μελέτην, διὰ τὴν δργάνωσην τῆς ἀλείας, ἡ ὅποια εἴναι δὲν ἀπάτωμα, ἀνέφερε τὰ ἰδία σχεδὸν πράγματα. «Ἐπίσης, μετὰ τὴν κατοχῆς τῆς «ΟΥΝΠΡΑ», ἄλλη μία θαυμασία μελέτην είχεν ἴποληθῆ εἰς τὴν δργάνωσην ταύτην, ἡ ὅποια καὶ αὐτὴ ὑπεστήριζε τὰ ἰδία σχεδὸν πράγματα. Πολλὰ ἄλλωστε καὶ διάφοροι κατὰ καιροὺς μελέται καὶ ἐκθέσεις ἀπὸ ξένους καὶ Ἑλληνικοὺς ἐπιστήμονας ἑτεβλήθησαν, αἱ ὅποιαι συγχρινόμενα ἀναφέρουν στερεοτύπως, τὰς αὐτὰς περίποτε ἐπὶ τῆς δργανωτῆσεως τῆς ἀλείας ἐν Ἑλλάδι, ἀπόντες. Τί τὸ περιπότερον προέξειν ἀπὸ ὅλην αὐτὴν τὴν σπουδήν; «Ἀπολύτως τίποτε! Αἱ μελέται ἔμειναν καὶ ὃν μένον, ὡς μία ἀπλὴ ἐπιθυμία ἐκδηλουμένη ἐπὶ γάρον.

Τί νὰ γίνη διως, ποὺ είμαι διάλυγον χονδροκέφαλος καὶ ὄρωσμένα πράγματα δινοσκολεύμα νὰ τὰ χωνεύω! Χωρὶς νὰ θέλω, γίνομαι γρινάρης καὶ καταλήγω σὲ ἓν σύλλογομο, ἀπλούδη θέση, ποὺ κάθεται ἀνθρώπος θὰ κάμη, ἐστο καὶ ἀν δὲν είναι ναυτικός. «Εως χθὲς παρεπονούμεθα, ὅτι δὲν ἔχουμε πλεῖα, ὅτι δὲν ἔχουμε καλάς πετρολαιομηχανάς διὰ νὰ τὰ κινήσουμε, ὅτι δὲν ἔχουμε δίκτια καὶ ἄλλο ὑλικὸν διὰ τὴν ἀλείαν, ὅτι μᾶς λείπει τὸ ἔνα, ὅτι μᾶς λείπει τὸ ἔνα, καὶ περισσαὶ χίλιες δινοσκολές διὰ τὴν ἀλείαν. Σύμερον καὶ πλοία ἔχουμε καὶ πετρολαιομηχανάς καὶ ἄφθονο

ὑλικό. Διατί λειπὸν δὲν κινούμεθα;

Παρηῆλθον ἡδη δύο περίποτε μήνες, ἀφ' ὅτου τὰ πέντε ἀλευτικὰ ὑγροσοβόλησαν εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ ἀπόμη δὲν ἔχει καθοδοισθῇ ὑπὸ τῶν ἀριθμῶν, διὰ ποιὸν σκοπὸν είναι προωρισμένα. Τὰ πλοῖα ἀδρανοῦνται εἰς τὸν λιμένα, τὰ ἔξοδα τρέζουν, αἱ δοκιμαὶ ἀπέτυχον καὶ ἡ ηχογραφὴ ἡ φάμη, ὅτι τὰ πλοῖα θὰ ἐπιτοηθοῦν. Εἶναι λοιπὸν δίκαιον καὶ νόμιμον νὰ ἔρωτηθῇ: Διατί οἱ περιθεβλημένοι μὲ τόσους τίτλους εἰδικοτήτων καὶ κεισίζομενοι τὰ τῆς ἀλείας, διστατορικῶς, δὲν ἐπιβαίνουν ἐπὶ τῶν συγκριτισμένων αὐτῶν πλοίων, νὰ διευθύνουν ταῖς πρώτας ἀλευτάς ἔξοδομεῖς καὶ νὰ ἀποδείξουν ἐμπόρατως, ὅτι αὐτά τὰ όποια ὑποστηρίζονται εἰς τὴν ὑάλλασσαν;

Εἰς δὲ σημεῖον ἔφθασαν τὰ πράγματα, ἡ κατάστασις διαγράφεται ὡς ἔξης: α) ἀπὸ τὴν μίαν πλευράν εἰναι ὡς ὑάλλασσα, τὰ φάρια, τὰ πλοῖα, τὰ πληρόματα καὶ ἡ ἐπὶ τῆς ὑαλάσσης δραστηριότης. Μὲ λίγα λόγια ἡ ἀλεία ἐν ὅλῃ τῆς τῇ μεγαλοπρεπεῖα. β) Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν εἰναι αἱ δύο εἰδούσες ποιότητας, ποὺ προανέψεα, οἱ εἰδικοὶ ποὺ τὰς διευθύνουν, αἱ πολλαπλαὶ μελέται, τὰ μεγαλεπήβολα σχέδια καὶ οἱ Δαλτωνισμοί. Μὲ λίγα λόγια, οἱ ἔργα, οἱ ἐπὶ τῆς ἔρημῆς ἐπιλύνοντες τὰ τῆς ἀλείας προβλήματα. γ) Εἰς τὸν ὄριζοντα ἔμφανται εἰς τὴν πόλην τοῦ θεοῦ τοῦ πηγαδού, ἡ Ἀμερικανική Οἰκονομική Επιφορτή, ἡ ὅποια ὑάλλασσαν φονήσησε;

Τῷρα χορεύεται προσοχή, διότι οἱ Ἀμερικανοὶ δὲν χρωατεύουν. Εἶναι ἄνθρωποι τῆς δουλείας, τῆς δραστηριότητος. Θέλουν λίγα λόγια, πολλὰ δουλεία καὶ ΦΩΣ. Μᾶς δίδεται σήμερον ἡ δευτέρα εἰναιαία, μετὰ τὴν «ΟΥΝΠΡΑ», νὰ πραγματοποιήσουμεν κάτι διὰ τὴν ἀλευτικήν μας βοημαζανίαν. Πρέπει μὲ σεμνότητα νὰ διαφωτίσουμεν τοὺς έξους ποὺ ἔχονται νὰ μᾶς βοηθήσουν, όχι δημοσίων μελέτην περὶ ἀλείας, συνοδευμένην διως ὅποιαν τανάκια τοῦ ΣΙΝΕΑΚ, ὅποιαν προβάλλονται... ἄφθονα φάρια. Μέσος δορζ δὲν χρωεῖ.

Οπωδήποτε ὃν ἀποτελέση σταθμὸν διὰ τὴν περιπέτειαν ζωὴν τῆς ἀλείας εἰς τὴν Χώραν μας, τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα ἔχουνται τῆς ὑαλάσσης καὶ ὃν συνητήσουμεν διὰ φάρι αὶ αἱ ὃν ἔλεξουμεν τὴν πλευράν τῆς ἔρημᾶς, —όποτε— ὃν παρουσίασουμεν μίαν ἀπόμη θαυμασίαν μελέτην περὶ ἀλείας, συνοδευμένην διως ὅποιαν τανάκια τοῦ ΣΙΝΕΑΚ, ὅποιαν προβάλλονται... ἄφθονα φάρια. Μέσος δορζ δὲν χρωεῖ.

Οπωδήποτε ὃν ἀποτελέση σταθμὸν διὰ τὴν περιπέτειαν ζωὴν τῆς ἀλείας εἰς τὴν Χώραν μας, τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα ἔχουνται τῆς ὑαλάσσης καὶ ὃν συνητήσουμεν διὰ φάρι αὶ αἱ ὃν ἔλεξουμεν τὴν πλευράν τῆς ὑαλάσσης καὶ τὸ Φάληρον καὶ τὸ Σαρωνίτον, ἀλλ' οὔτε καὶ τὴν ἀλείαν ποὺ ἐφημοσθῇ εἰς τὸν δοκιμαστικόν τῶν εκσαφάνων πλοίων. «Ἄλλ' ἔκεινην ποὺ τόσον ποιόμων μοι παραχωροῦν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά». Θὰ συνεχίσω λοιπὸν εἰς τὸ προσεχές.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ - ΧΑΝΟΣ

Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δόλους τοὺς Ελληνικούς λιμένας

Τηλεγραφικὴ Δ)σες: MATAKOM.

Τηλέφωνα: 45288—43331.

MATARANGAS - HANOS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288—43331.



Άργεντινή

Η κρατική ναυτιλία

Δέκα δεκάδα σχάρη 133.876 τόννων γρούδας απαρτίζουν τώρα τὸν κρατικὸν εμπορικὸν στόλον τῆς Αργεντινῆς. Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ναυτιγοῦνται ἐπίσης τρία φορτηγά γραμμῆς, τὸ ἔνα μὲν ἀτιμοστροβίλους καὶ τὸ ἄλλα δύο μὲν μικρὰς Δῆσελ, συνολικῆς χωρητικότητος 27.700 τόννων καὶ εἰς τὴν Συνηδίαν ἔνα τετάρτον 9.100 τόννων. Ἐξ ὅλου, τρία τὸν 8 χιλ. τόννων μικτὰ σχάρη καὶ δύο, τέλος, τῶν 2.500 τόν. πλοῖα-ψυγεῖα παρηγγέλθησαν εἰς τὴν Ἰταλίαν. Ἐν συνόλῳ ἡ δύναμις τῆς κρατικῆς ναυτιλίας θὺν ὑπερβοᾷ, μετά τινα χρόνον, τὰς 200 χιλιάδας τόννων γρούδας.

Αὐστραλία

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ

Ἄγγελλεται ὅτι ἡ κυβέρνησις τῆς Ανταραλίας ἔξεπόνησε σχέδιον ἴδρυσεως τακτικῶν γραμμῶν, αἵτινες θὺν συνδέονται τὸν μεγάλους λιμένας τῆς Ανταραλίας πρὸς ὁρισμένα λιμενικά κέντρα τῆς "Απο" Ἀνατολῆς καὶ τῆς Εὐρώπης καὶ αἵτινες θὺν ἔξυπηρτεοῦνται ἀπὸ πλοῖα τελοῦνται ὑπὸ τὴν ἔντονήν σημαίαν. Ἡδη, τελοῦν ὑπὸ τὴν κρατικήν διαχειρίσθησαν 20 πλοῖα τῶν 9 ἔως 10 χιλ. τόννων ἔκσταση, καθὼς καὶ ἀρκετά ἄλλα μικρότερα, ἀπαυξαλούμενα εἰς ἀποτολῆς ταξίδια καὶ μεταφοράς.

Διὰ τοῦ ἔκπονθηντος σχεδίου προβλέπεται ἡ ἀγορὰ σκαφῶν μεγάλου μεγέθους δι' ὑπεροπτίους μεταφοράς, καθὼς καὶ ἡ περιπτέρω ἀνάπτυξης τῆς ἔθνικῆς ναυτιγηγῆς βιομηχανίας, ἵνα καταστῇ δυνατή ἡ ἀντικατάστασις ἐν καιρῷ τῶν ὑπαρχόντων πλαισιότερας ἡλικίας σκαφῶν διὰ κανονιγμῶν τοιούτων.

Βέλγιον

Η ναυτιλιακή κίνησις τῆς Ἀμβέρσης

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης κατὰ τὸ 1946 ὑπῆρχε λίγην ικανοποιητική, ἐν συγκρίσει πρὸς ὄλλους λιμένας τῆς Ἐπειρωτικῆς Εὐρώπης. Οἱ κατάπλοια περιέλαβον 5284 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 11.254.000 τ., ἔναντι 11.762 πλοίων, 24.144.000 τ., ἀτίνα κατέπλευσαν τὸ τελευταῖον προπολεμικὸν ἔτος 1938. Ἀξιοσημείωτος εἶναι ἡ μεταβολὴ εἰς τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν διαφόρων σημαῶν, ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἀντίστοιχα ποσοστὰ τοῦ 1938. Προπολεμικῶς, ἡ γερμανικὴ σημαία κατέχει τὴν πρώτην θέσιν, ἥδη δὲ ἔξηπανισθη. Τοῦτο ἀπὸ συνέβη καὶ μὲ τὰς σημαῖας τῆς Πατρινῆς, Βουλγαρίας, Εσθονίας, Λεττονίας καὶ Ρουμανίας. Ἀλιθέτως, διὰ πρότην φορά, ἐνεφανισθησαν εἰς τὴν Ἀμβέρσην πλοῖα μὲ τὰς σημαῖας τῆς Πόλεως της Χονδρούρας, Βενεζούελας καὶ Ἐλλεβετίας. Ἡ σημαία τῶν Ἕνωμένων Πόλεων, ἡ ὥποια τὸ 1938 ἐσημειώθη εἰς τὴν ἐννάτην θέσιν, ἥλθε τὸ 1946 ἐπὶ κεφαλῆς, ἥ δὲ ἀγγλικὴ διετήρησε τὴν δευτέρην θέσιν, ἐνῷ ἡ γαλλικὴ μετέπειτα ἀπὸ τὴν τρίτην εἰς τὴν ἐννάτην. Ἡ συμμετοχὴ τῶν κυριωτέρων σημαῶν ὑπῆρξεν ἡ ἀπόλοινθος:

Σημαία	Πλοῖα	T. νέτ.	Σημαία	Πλοῖα	T. νέτ.
Ην. Πολετεῖων	588	3.385.000	Οὐλανδικὴ	766	889.000
Ἀγγλικὴ	1335	2.325.—	Δανικὴ	387	462.—
Σουηδικὴ	800	1.230.—	Ἐλληνικὴ	73	258.—
Νορβηγικὴ	476	975.—	Γαλλικὴ	80	232.—
Βελγικὴ	405	892.—	Λοιπά	314	11.254.—

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Μακρᾶς πνοῆς πολιτικὴ

Ἐνθαρρυντικὸν σημεῖον τῆς μεταστροφῆς τῶν ἀντιλήψεως τοῦ Κράτους ἔναντι τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας θεωρεῖται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστούς κύριοις κύριοις, ἡ σύντασις παρὰ τὸν Προέδρον Τρούμαν ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην μᾶς «σταθερᾶς καὶ μακρᾶς πνοῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς».

Διαδοῦνται, πράγματι, τὰ στοχηράτεφον διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἐνδιαφέροντα τῆς Κυβερνήσεως, τὰ πρόσωπα δὲ ποὺ μετέχουν τῆς Ἐπιτροπῆς, ἔχεινται φυσιογνωμία τοῦ βιομηχανικοῦ κόσμου τῶν Ἕνωμένων. Πολλαὶ παρέχουν, κατὰ τὸν ἐποπλωτάτα, τὴν ἔγγνησιν, διὰ ὃλα τὰ μέτρα διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῆς Ναυτιλίας θὺν ὑποδειχθοῦν.

Μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς ώρισθησαν, μεταξὺ ὄλλων: 'Ο Πρόεδρος τῆς «Κράτολεφ», ὁ Πρόεδρος τῆς «Κόντας», εἰς τῶν Διευθυντῶν τῆς «Οδεντριγάνων» κλλ.

Ἡ ναυτιγηγής κυρίως ὑπερωκεανίων «λάινερς» διὰ τὰς διαφόρους γενικοτέρας ἔθνικῆς καὶ οἰκονομικῆς σημαῖας γραμμῶν πιστεύεται ὅτι θὰ είναι τὸ πρῶτον πρὸς μελέτην τῆς ἐπιτροπῆς θέμα.

Πράγματι, δ. κ. Τρούμαν ἀπέστειλε πρὸς τὰ μέλη ἀντῆς μήνυμα καθορῶν τὴν ἀνάγκην τῆς ναυτιγηγῆς ἐπιβατηγῶν πλοίων. «Ἀκόμη καὶ πρὸ τοῦ πολεμίου — τονίζει ὁ Πρόεδρος — τὰ ὑπὸ Ἀμερικανικὴν σημαῖαν ὑπερωκεάνια δὲν ἔχουν ἐπαρκῆ. Κατὰ τὸν πόλεμον τοιάτα σκάφη δὲν ἔχουνται σημαίαν. Μετεχειρίσθησαν ὡς μεταγνωτικά τὰ ὑπάρχοντα, ἐν τοῖτον τῶν ὥποιων ἦτο ἥδη ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἔτῶν. Πλεῖστα ἐξ αὐτῶν ἔνθισθησαν, ἀλλὰ κατεστράφησαν ἐκ τῶν πολεμικῶν πετατροπῶν καὶ ἐφθάσθησαν ἀνεπανθότως. Μᾶς χρειάζονται, συνεπῶς, ἐπιβατηγῶν σκάφη συγχρονισμένα, — καταλήγει ὁ κ. Τρούμαν — ἐνῷ καὶ τὸ σύνολον τοῦ μελλοντικοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος διὰ τὸ Ἀμερικανικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικόν πρέπει ἐποπλωμένως νὰ μελετηθῆ.

Νέαι ναυπηγήσεις

Ἐνα πολυετὲς ναυτιγικὸν πρόγραμμα, ἀποβλέποντα εἰς τὴν κατασκευὴν 116 νέων πλοίων, τελεῖ ὑπὸ μελέτην παρὰ τῶν τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς «Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς». Προβλέπεται νὰ ναυτιγηθοῦν 31 μικτὰ «λάινερς» καὶ 85 εἰδικῶν κατηγοριῶν φορτηγά, χωρητικότητος 900 χιλ. τόννων d. w.

Οἱ ἐφοπλιστοὶ κύριοι πιστεύουν, ὅτι τὸ ἀνωτέρῳ πρόγραμμα θὺν ὑποβλῆθη εἰς τὴν συσταθεῖσαν παρὰ τὸ προέδρον Τρούμαν γνωμοδοτικὴν ἐπιτροπήν. Τονίζεται σχετικῶς, ὅτι αἱ ξέναις ναυτιλίαι ἔχουν ἥδη ὑπὸ κατασκευὴν 1.000 σκάφη 5 1/2 ἔκατομα, τόννων γρούδας καὶ σύντονα λαμβάνοντα μέτρα, διὰ γὰρ ἀποκατασταθοῦν εἰς χωρητικότητα καὶ ποιοτικήν κατάστασιν ἀνάλογον πρὸς τὸ προπολεμικὸν ἐπίπεδον τῆς δυνάμεως των.

Ἡ Ἀμερικανικὴ Ναυτιλία τούναντίον ἀποτελεῖται ἀπὸ σκάφη πολεμικῆς ναυτιγηγῆς, ἀσυγχρονίστα ἐν πολλοῖς. Χρειάζονται ἐπιβατηγῶν σκάφη μὲ τὰ ἀντίστοιχα σημαῖα τῆς προπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ διὰ νὰ δρομολογηθῶν εἰς ἔξωτερας γραμμῶν ἔθνικῆς σκοπιμότητος καὶ ἀνάγκης.

Σχετικῶς μὲ τὴν θέσιν τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας ἀναφέρεται, ὅτι, ἐνῷ πρὸ τοῦ 1946 ἐπέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφη ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν 43 ἑκατομμυρίων τόννων d. w., τώρα ἡ ἐν κινήσει χωρητικότητας ὑπερβιβάσθη εἰς τὰ 28 1/2 ἑκατομμύρια τόννων.

Ἐπ τούτον 11 ἑκατομμύρια τόννων εἰς τὸ Κράτος, ὑπὸ ιδιωτικὴν διαχειρίσθησαν, 8 ἑκατομμύρια εἶναι ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας καὶ 9 ἑκατομμύρια ὑπὸ χρονονάλωσιν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1947 προβλέπεται μία περιστέριο ἔκπτωσις τῆς ἐν ὑπηρεσίᾳ χωρητικότητος κατὰ 11 ἑκατομ.

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

νων. Σκάφη 17-20 δέκατοι. τόν. θά κυνούνται, τό τρίτον, δηλαδή, τής συνολικής δυνάμεως τής 'Αμερικανικής Ναυτιλίας.

Οι μισθοί κατά σημαίας

'Η «Εθνική' Οργάνωσις τής 'Αμερικανικής Ναυτιλίας» ανεξούνεσσ πρό ίμερών τα διατιστικά αποτελέσματα τής διεξαχθείσης έρευνης έπει τον κόστος κατά σημαίας (βασικός μισθός και υπεροψία) των πληρωμάτων, γαδών και τής προσφορούσας αντών. Διαπιστώνται από τους σχετικούς άφισμούς, ότι η 'Ελληνική Ναυτιλία, μετά την 'Αμερικανικήν και την Καναδικήν, καταβάλλει τους ένημοτέρους μισθούς είς τά πληρώματά της.

"Ενας, λ. χ., πινγιούνος ναύτης έπει την 'Αμερικανικού πλοίου, λαμβάνει μηνιάριας, συμπειλαμβανομένων και τῶν ιπτερωμάτων του, κατά μέσον δρομού, δολ. 265 και ένας μάγιερος δολ. 310. 'Έπει τον Καναδικού ή μισθοδοσίας άνερχεται είς δολ. 170 διά τὸν πρώτον και είς δολ. 200 διά τὸν δεύτερον. 'Έπει τον 'Ελληνικού σκαφών, δικαιονούσον, δολ. 117 και 150 διά τὸν μάγιερον, έπει τον Σονηδικού δολ. 105 και δολ. 115 και έπει τον 'Αγγλικού 103 δολ. και δολ. 117.

'Ο βασικός μισθός τῶν άνωτέρω δύο κλάδων είναι: Διά τὴν 'Αμερικανικήν Ναυτιλίαν δολ. 172,50 και 205, διά τὴν Καναδικήν 150 δολ. και 180, διά τὴν 'Ελληνικήν 112 και 144 και διά τὴν 'Αγγλικήν δολ. 96 και 110.

'Ιδον καὶ δ σχετικῶς ἀνακοινωθεῖς πίνακες (έδημοσιεύθη εἰς τὸν 'Τάγμα τῆς Νέας 'Υδρας') εἰς δολλάρια:

Χῶροι	Βασικούς	Σύνολον		
	Ναύτης	Μάγιερος	Ναύτης	Μάγιερος
'Ηνωμέναι	Πολιτείαι ..	172	205	265
Καναδᾶς	150	180	170
'Ελλάς	112	144	117
'Αγγλία	96	110	103
'Ολλανδία	74	93	80
Γαλλία	79	94	92
Γεωγκοσλανία	84	89	87
Δανία	85	98	90
Σουηδία	84	95	105

Εἰς τοὺς ἀνωτέρω μισθούς δὲν περιλαμβάνονται αἱ δαπάναι κοινωνικῆς προνοίας, αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὸ 'Απομαχικὸν Ταμείον καὶ ἄλλα ἀστραπικὰ ἴδιωματα.

'Η ἔρευνα τῆς 'Αμερικανικῆς δργανώσεως ἐπιδιώκει νὰ καταδείξῃ τὸ ιημήλιον κόστος διαχειρίσεως τοῦ 'Αμερικανικού πλοίου και τὴν ἀπονοίαν πάσης συναγωνιστικῆς ικανότητός του. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν τροφοδοσίαν, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ότι στοιχεῖει αὐτῇ 1.40 δολ. καθ' ίμέραν και ἀνδρα τοῦ πληρωμάτος, ἔναντι 80 σέντς κατὰ κεφαλὴν διὰ τὰς Εὐρωπαϊκὰς Ναυτιλίας. 'Αναγνωρίζεται, τέλος, ότι αἱ εἰσφοραὶ κοινωνικῆς προνοίας είναι μεγαλύτεραι διὰ τὰ πλοῖα ὡρισμένων σηματιῶν ἔναντι τῆς 'Αμερικανικῆς.

Εἰδοκώτερον διὰ τὸ έλληνικὸν πλοῖον ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν, ότι ιημήλιον είναι τὸ κόστος τῆς συνολικῆς μισθοδοσίας ἀπὸ τὸ ἀναφεύμενον εἰς τὴν ἔρευναν. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν ιπτερωμάτων ὑπολείπονται τῆς πραγματικότητος. 'Εξ δῶν στοιχείων κατέχομεν — πίνακας μισθοδοσίων δέκα διαφόρων πλοίων — αἱ υπεροψίαι τοῦ πληρώματος κυμαίνονται εἰς τὰ 9-11 τοὺς ἔκατον τῆς βασικῆς μισθοδοσίας. Μὲ ἀναλογίαν συμπειρούμενον μεγαλύτερον μὲν διὰ τὸ μηχανοστάσιον, ἐν συνεχείᾳ δὲ διὰ τὸ οινηθητικὸν προσωπικὸν καὶ τὸ τοῦ καταστρώματος. Τὰ 45 περίκον τοὺς ἔκατον

τῶν ιπτερωμάτων καταβάλλονται εἰς τὸ προσωπικὸν τῆς μηχανῆς, τὰ 30-35 τοῖς ἔκατον εἰς τὸ οινηθητικὸν προσωπικὸν καὶ τὰ λοιπὰ διὰ τὸ πλήρωμα καταστρώματος. Τὸ συνολικὸν κόστος τῆς μισθοδοσίας, τὸ διαπιστώνενον ἀπὸ τὴν ἔρευναν, διὰ τὸ έλληνικὸν πλοῖον είναι, συνεπῶς, ἔλαφος ιημήλιοτερον. Εἰς τὰ έλληνικῆς, τέλος, πλοιοκτησίας Παναμαϊκά οἱ αὐτοὶ μισθοὶ πρὸς τοὺς τοὺς καταβάλλομένους εἰς τὰ 'Λίμπερτος πληρώνονται.

'Ο κ. Almen Roth, ὁ παρατηρητής πρὸ ιημέρων Πρόεδρος τῆς ἑπαγγελματικῆς δργανώσεως τῶν 'Αμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, ἀνέφερεν, εἰς πρόσφατον ἀρθρόν του, τοὺς κάποιους ἀριθμοὺς ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς κατὰ μῆνα μισθοδοσίας ἐνὸς 'Λίμπερτος σκάφους, ὥπο τὰς κάποιες σημαίας:

'Αμερικανική	Δολ. 11.500
'Ελληνική	» 6.300
'Αγγλική	» 4.300
Νορβηγική	» 4.200
'Ολλανδική	» 4.000

Θά ἐπιχορηγηθοῦν καὶ τὰ 'τράμπος';

Ζητοῦν οἱ 'Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ τῶν ετράμπτερων φορτηγῶν τὴν κατικήν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν, ἵνα δι' αὐτῆς ὑποβιβάσουν τὰ ιημήλια ξέσδα διαχειρίσεως τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν καὶ δυνηθοῦν οὕτω νό συναγωνισθοῦν τὰ μὲν χαμηλάς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως ζένα σκάφη.

Περὶ τὰ χίλια τῶν φορτηγά, 'Λίμπερτος' κυρίως, τελοῦν ὥπο τὴν ἐκμεταλλεύσεως τῶν 'Αμερικανῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ μεγαλύτερον μέρος αὐτῶν είναι κρατικῆς ιδιοκτησίας, ναυλωμένα bare boat. 'Ελλάσιστα ηγοδάσθησαν. Τὰ ξέσδα κανήσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν είναι ἀναμφιστητήτως ιημήλιοτερον κατὰ 25-30 τοῖς ἔκατον ἔναντι τῶν 'Αγγλικῶν, τῶν Νορβηγικῶν καὶ τῶν 'Ολλανδικῶν φορτηγῶν καὶ κατέ μιχρότερον ποσοστὸν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ έλληνικά 'Λίμπερτος.

Εἰς τὸ αἴτημα περὶ ἐπιχορηγήσεως δὲν φάνεται διατεθειμένη εὑμενῶς η 'Αμερικανική Κυβερνήσει. Παρὰ τὴν διὰ τοῦ Τύπου καὶ τῆς πολιτικῆς ἐναπονημένην πίεσιν, ἀπίθανος είναι ἡ τροποποίησις τοῦ γόμου τοῦ 1936 περὶ ἐπιχορηγήσεων, ἵνα περιληφθοῦν καὶ τὰ ετράμπτερα εἰς τὴν κατικήν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν. Πάντως, ἂν τὸ 'Αμερικανικὸν φορτηγόν ηθελεν ἐπιχορηγηθῆ, θ' ἀπετέλει κίνδυνον ὑποστάσεως διὰ τὰ ξένα τοξάτηα, κυρίως δὲ τὰ έλληνικά, τὰ ἀνάζητοντα εἰς τὰς ξένας ἀγορὰς, τὴν 'Αμερικανικήν κυρίως, τὴν ἀπασχόλησιν τῶν.

Ἐπαναρχίζουν αἱ πωλήσεις

Ἐντὸς τῶν ιημέρων, κατὰ σχετικῆς ἀνακοίνωσιν, η 'Ναυτιλιακὴ 'Επατροπὴ' ἀπεράσπισε νὰ ποθῇ εἰς τὴν ἔχεισιν τῶν ὑποβεβλημένων αἵτησεων διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως 'Αμερικανικῶν σκαφῶν εἰς ξένα Κράτη καὶ ιδιώτας ἐφοπλιστάς. Οὐσιαστικῶς, ἀπὸ τῶν μέσον 'Ιανουαρίου είλην ἀνασταλῆ κάθε πόλησις πλοίου εἰς ξένους, ξεστο καὶ τοῖς μετρητοῖς.

Η ἀνακοίνωσις ἀναφέρεται εἰς τὴν Ισχυράν πίεσιν τὴν ἐνασκηθεῖσαν ἀπὸ μέρους τῶν ξένων Κυβερνήσεων εἰς τὸ 'Αμερικανικὸν 'Υπουργείον τῶν Εξωτερικῶν, τοιχεῖος διῶν καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς Ιανουαρίουσεως τῶν αἵτησεων τῶν 'Αμερικανῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν παράδοσιν διακοσίων χρονοναυλωμένων ἡδη παρ' αὐτῶν σκαφῶν, πρὸν η ἀρχήσιη η παράδοσις πλοίων πρὸς τοὺς ξένους ἀγοραστάς.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ὑπερχίλια σκάφη μέχρι τέλους 'Ιανουαρίου ἐπωλήθησαν παρὰ τῆς 'Επατροπῆς. 'Η ἀξία αὐτῶν ἀνέρχεται εἰς 840 εκατομμύρια δολλαρίων. 'Ἐν τῶν 1.000 τούτων πλοίων, 321 ἡγοράσθησαν παρὰ τὸ 'Αμερικανὸν καὶ 617 παρὰ ξένων. Οἱ 'Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ παρέ-

Γιὰ τοὺς ἐπιβάτας σας, γιὰ τὰ πληρώματά σας

Προτιμᾶτε τὰ εῖδη τῆς Ποτοποιίας

KONIOPRADOY

ΟΥΖΟ

KONIAK

ΛΙΚΕΡ

ΒΕΡΜΟΥΤ

ΚΡΑΣΙΑ

«ΜΙΝΩΣ»

λαβον, κυρίος, τοῦ τύπου «C» σκάφη, (187) και διλγότερα «Λίμπερτους» (65), δεξαιονέπλοια 53. Τὰ ὑπόλοιπα είναι «Βίζτοφους» και ἀκτοπλοϊκά. Οι ξένοι τούναντίον περιῳδισθήσαν εἰς τὰ «Λίμπερτους» (363). Ηγόρασαν ὅμως και 50 δεξαιονέπλοια, 75 ἀκτοπλοϊκά και 45 τύπου «C».

Η ζωηρότης τῶν φορτώσεων

Κατὰ σχετικάς ἀνακοινώσεις τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιχειρήσης», κατὰ τὸ ἥμερον τῆς 28ην Φεβρουαρίου τῷ ἔτος τοῦ 1916, δεξαιονέπλοια 13.196.637 τόννων γιανθράκων και στηριδῶν ἔχει οικονομεί τοὺς Πολιτεῖῶν πρὸς τὸ ἔσωτερον. Απησχολήθησαν 1571 σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων 473 ξένα.

Ο μέσος ὄρος τῶν φορτώσεων γιανθράκων κατὰ μῆνα ἀνῆλθεν εἰς 1.465.540 τόννους, μὲ ἀπασχόλησην 172 πλοίων κατὰ μῆνα. Ρεκόρ φορτώσεων ἐσημιώθη κατ' Ἰανουάριον, μὲ 2.059.592 τόννους και 240 πλοῖα. Σύνολον ἔξαγθεντων γιανθράκων τόννων 8.793.237 και σκάφη ἀπασχολήθησαν 1.034. «Οσον ἀφορᾷ τὰ στηριδῶν, ἐφορτώθησαν τόννων 4.403.400, μὲ ρεκόρ φορτώσεων κατὰ Φεβρουαρίου ἐπίσης.

Εἶναι χαρακτηριστικὸν τὸ ἀναφερόμενον γεγονός, ὃτι ἐπὶ 1.000 περίπολον Ἀμερικανικῶν πλοίων, ἀπασχόληθεντων εἰς τὰς ἀνωτέρω μεταφοράς, τὰ 800 είναι κρατικῆς Ἀμερικανικῆς ίδιοκτησίας, χρονοναλωμένα ἀπὸ Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν.

Σημειωτέον, ὅτι κατὰ μῆνα Μάρτιου ἡ μεταφορική κίνησις ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς ἔφθασεν εἰς ἀνότερα κατὰ πολὺ ἐπίπεδα. Διὰ τὸν μῆνα Ἀπρīλιον ἔξεδθησαν ἥδη ἀδειαὶ ἔξαγωγῆς στηριδῶν, συμπλοσύμεναι εἰς 1.500.000 τόννων.

Γαιάνθρακες και σιτηρά

Ο Πλεύσιος Κόνγρους, ὁ παρὰ τὸ Λευκό Οὐρφ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων εἰσηγητής, ἀνεκοίνωσεν εἰς πούστιμον ὅμιλιαν τὸν τὴν σοβαρότητα τοῦ μεταφορικοῦ παραγόντος διὰ τὸν ἀνεψιδιασμὸν τῆς Εὐρώπης εἰς γιανθράκας και στηριδῶν. Εἰς 550 σκάφη ὑπελόγισεν οὗτος τὸν ἀριθμὸν τῶν κατὰ Μάρτιον ἀπασχολήθεντων φορτηγῶν διὰ τὰς ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς φορτώσεις γιανθράκων και στηριδῶν και προσέθηκεν, ὅτι περισσότερα ἀκόμη πλοία χρειάζονται.

Αἱ ἔξαγωγαὶ γιανθράκων κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον θὰ ἔχουν τὰ 3 ἔκατονμέρια τόννων διὰ τὴν Εὐρώπην μόνον, μὲ προσλεπομένη κατὰ τὸν Ἀπρīλιον αὐξησην 1)2 ἔκατονμέρια τόννων. «Οσον ἀφορᾷ τὰ στηριδῶν, αἱ μέραι τοῦ Μαρτίου φορτωτεῖς —1.500.000 τόν. τὸν λήξαντα μῆνα ἔξαγωγαὶ τὰς προσβλέψεις τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὸ παρελθὸν τὴν τριμήνου. Στότος μετερρέθη πόδες διὰ τὰ σημεῖα τῆς Εὐρώπης και τῆς Ασίας, πρὸς ἀνακοίνωσιν τῶν στερεούμενον χωρῶν. Διὰ τὸν Ἀπρīλιον και τὸ μέρος τοῦ Ἰουνίου διάστημα αἱ φορτώσεις στηριδῶν προσλέπεται μὲ τὸν αὐτὸν χριμὸν γάρ συνεχισθοῦν.

Τέλος, ὁ κ. Κόνγρους ἀπεκάλυψεν ὅτι τὰ 75—80 οἱ τὸν ἀνωτέρω φορτώσεων διεξήγησαν δι' Ἀμερικανικῶν πλοίων.

Διὰ τὴν Μεσόγειον

Αἱ πόλεις τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ ἔρχομένου ἔτους ἡ «American Export Lines» θὰ διαθέτῃ ἔβδομαδιάν γραμμὴν μεταξὺ Βορείου Ἀμερικῆς και Μεσογείου (Ἐλλάδος). Πέντε, προπολεμικῆς κατασκευῆς σκάφη τῆς ἑταῖριας, τύπου «ΕΞΠόρτερ», ἐπιταχθέντα κατὰ τὸν πόλεμον, θὰ ὑποστοῦν τώρα ωρίωντας μετασκευάς, μὲ συνολικὸν κόστος δαπανῶν 15 ἔκατον. δολαρίων. Πρόσεται περὶ σκαφῶν 14.500 τόννων ἐπτοπίσματος, ταχύτητος 16 1)2 μιλλίων, ἀπίνα θὰ διαθέτουν 150 θέσεις πολυτελεῖς.

Κατὰ τῶν πωλήσεων εἰς ξένους

Εἰς τὸ συνέδριον τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων, τὸ συνέδριον πρὸς ἡμέραν εἰς τὸ Σεπτέμβριον, ὁ Πρόεδρος τῆς Όμοσπονδίας τῶν Ναυτεργατῶν τῆς Ἀστῆς τοῦ Εἰρηνικοῦ κατηγόρος τὸν ὑφιστούγον τῶν ἔξωτεροικῶν κ. Κλαύτον, ὃτι ἐνδιαφέρεται περισσότερον διὰ νῦν παραχωρῆση τὰ ἀμερικανικὰ πλοία εἰς τὸν ξένοντας, παρὰ νῦν βοηθήσῃ τὴν θήνανταν ναυτιλίαν.

«Ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία —έτοντες ὁ ὄμιλητής— ηγέησε κατὰ τὸν πόλεμον τὴν χωρητικότητά της ἀπὸ 13 ἔκατον. τόννων εἰς 50 ἔκατον. τόννων. Η αὔξησης αὐτῆς ἐστούσηεν εἰς τὸ Κράτος 20 δισεκατομ. δολαρίων. Τόφα τὸ Ἀμερικανικὸν Ἐποχεράκον Ναυτιλοῦ ὑπεβίβασε τὴν δύ-

ναμίν τον εἰς 30 ἔκατ. τόννων, χάρις εἰς τὰς πρὸς τοὺς ξένους συμπατείας ὁρισμένους κύκλους τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιχειρήσης» και τοῦ ὑπονομοῦ τῶν ἔξωτεροικῶν.

Διαμαρτυρία ἐπίσης ἡ ξυρούσθησαν κατὰ τὸ συνέδριον διὰ τὴν μεταφορὰν ἀμερικανικῶν πλοίων ὑπὸ τὴν παναματίνην, διό νῦν ἐμεταλλεύοντα εἰς ἐφοπλισταὶ τὴν σημαίαν αὐτῆς ἀσύδοσίαν και διεταύθηση εἰς τὴν ἀπόφασιν ἡ οἵη τοῦ φορτηγού ὁργανώσεως τῶν παναματίκων πλοίων.

Μεγ. Βρεταννία

Τὸ νέον μισθολόγιον

Μετὰ μαράς διαπραγματεύσεις πλήρης ἐπῆλθε συμφωνία μεταξὺ τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων και τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ μισθοδοτικά ζητήματα τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας. «Η σχετικὴ συλλογικὴ σύμβασις ὑπεγράφη και ἐνεργίσθη ἥδη ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας ὁργανώσεις.

Βασικός μισθός, ἀδειαὶ μετ' ἀποδοχῶν, συνεχῆς ἀπασχόλησης ἡ παροχὴ ἀναλόγου ἐπιδόματος ἀνεργίας είναι τὰ συμφέροντα σημεῖα τῆς νέας συμφωνίας. «Εναὶ πολεμικὸν ἐπίδομα λίρων 20 μηνιαίως προσετέθη εἰς τὸν βασικὸν μισθὸν τοῦ ναυτικοῦ, δύσις ὑπηρέτησεν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτιλοῦ κατὰ τὴν τελευταίαν ὀκταετίαν και δύσις ἐπανῆλθεν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περὶ της 1ης Οκτωβρίου π. Ε.

Διὰ πρώτην φοράν συμφωνοῦνται εἰς τὴν ιστορίαν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτιλοῦ αἱ ἀδειαὶ μετ' ἀποδοχῶν και τὸ ἐπίδομα πολυτελοῦς ὑπηρεσίας. Μία λίρα μηνιαίως θὰ προστίθεται εἰς τὸν μισθὸν ἐπὶ τὴν συμπληρώσει ἐνὸς ἔτους συνεχῆς ἀπὸ πλοίου ὑπηρεσίας διὰ μίαν τετραετή περιόδου.

«Η νέα μισθολογικὴ κλίμαξ τίθεται ἐν ἐφαρμογῇ ἀπὸ τῆς 1ης Ἀπρīλιος. Πιγμονός γαντίς θὰ λαμβάνῃ λίρων 20 μηνιαίως, ὁ θεριμαστής μὲ ἔξαγωγην προσπηρεσίαν 20.10.0 και ὁ θαλαμηπόλος λίρων 19.— Ο Βορ. ναυτῖλος ἀξιωματίκος θὰ ὁ τοίτος μηνιανίδης εἰς πλοία 7.000 ὁρών 9.000 τόννων θὰ λαμβάνειν βασικὸν μηνιανὸν μισθὸν 34 λίρων.

Τὸ ναυπηγικὴ ἀπόδοσις

Αἱ τελευταῖαι στατιστικὲς πληροφορίαι τοῦ «Λόιδ'» Ρέτζεστερος καταδεικνύουν τοὺς εἰκοσί τοῖς ἔκατον τῆς ναυπηγουμένης ἥδη εἰς τὴν Ἀγγλικὴν χωρητικότητος ἀναφέρεται εἰς ξένας παραγγελίας. Δέσιο τέσσαρες κλίμαξισις ἐνδιαφέρονται δι' αὐτᾶς, μὲ πρώτην τὴν Γαλλίαν (44 σκάφη), δευτέρην τὴν Ισλανδίαν (17 μηρούλια ἀπειρικά) και τρίτην τὴν Ολλανδίαν μὲ 12 μεγάλα φορτηγὰ και ἄλλων τέσσαρα πλοία.

«Ἡ ἀγγλικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία μὲ παραγωγὴν 55 τοῖς ἔκατον ἐπὶ τὸν παγκόσμιον συνόλον, τελεῖ τόφα εἰς πλεονεκτικὴν πράγματα θέσιν ἔναντι ὅλων τῶν ἄλλων ξένων ὀμειδῶν βιομηχανιῶν. «Ἐξαρτέσεις τῆς ἀμερικανικῆς, μὲ τὸν ὑψηλὸν τῆς δύναμος κόστους και τῆς συνηδικῆς μὲ τὴν περιστερεότητα τῆς, ἡ βρετανικὴ ναυπηγικὴ είναι ἡ μόνη μὲ καμηλὸν κόστος, μὲ μαράς τεχνικὴν παράδοσιν και ἐπάρχειαν, ποὺ δύναται νὰ κρατήσῃ ἀπὸ μαρά τὴν πρωτεύονταν θέσιν εἰς τὴν ναυπηγησιν κάθε τύπου πλοίων. Αἱ βιομηχανίαι τῶν χωρῶν τῆς Ήπειρωτικῆς Εὐρώπης, αἱ πόλεις τοῦ πολέμου ἀνθεύονται, τελούν τόφα εἰς κατάστασιν ἀνασυγκρότησεως μαρκοχωρίων διαφορεῖσαν και στεροῦνται πρώτων ὄλων. Τὸ ξήτημα ιυδίως τῆς ἐν ἐπαρχείᾳ κατασκευῆς μηκανῶν διὰ τὸν κόστος τῆς παραγωγῆς και ἡ παραγωγὴ τῶν πλοίων μὲ ἔγκαιρον παράδοσιν διὰ τὰ πολύτελα πλοίαν μὲ ἔγκαιρην παραγωγὴν τῶν πλοίων πλούτου πολυτελεῖαν σκάφων.

«Ἡ πρόσεταις ἐξ ἄλλων τοῦ ἐφαρμογού παραγόντος εἰς τὴν ἀγγλικὴν συδρομομηχανίαν και τὴν ναυπηγικὴν ἀντανακλήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων βιομηχανικῶν και ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Μειωμένη αἰσθητός ἐμφανίζεται μεταπολεμικῶς ἡ ἀπόδοσις τοῦ ἀγγλικοῦ τεχνίτου και τοῦτο ἀκριδῶς πατεύεται, διό θὰ κρατήσῃ εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς και θὰ καθυστερήσῃ σημαντικά τὴν παράδοσιν τῶν ναυπηγουμένων πλοίων.

Αἱ τετραετεῖς ἐπιθεωρήσεις

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου αἱ τετραετεῖς ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων είχον, ώς είναι γνωστόν, ἀνασταλῆ, κατόπιν εἰδικῆς πόδες τοῦτο συμφωνίας

EMM. YANNOULATOS (FAR EAST) LTD.

(Successors to Emm. P. Yannoulatos & 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

Affiliations:

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

μεταξύ του ὑπονομείου Πολεμικῶν Μεταφορῶν καὶ τῶν Ὀργανώσεων, αἵτινες παρέχουν κλάσιν εἰς τὰ πλοῖα. "Ηδη, καίτοι μαρκός παρῆθεν ἀπὸ τὸν λήξεων τοῦ πολέμου χρόνος, καθίσταται ἀδύνατος ἀκόμη ἡ ἐπάνοδος εἰς τὸ σύστημα τῶν ἀνά τετραετίαν γενικῶν ἐπιθεωρήσεων, λόγῳ τῆς ἐλλείφεως δεξαμενῶν διὰ μαρκάν ἀπασχόλησην εἰς ἐποικεράς. Αἱ ὑπάρχοντα ἐν Ἀγγλίᾳ δεξαμεναὶ εἶναι πλήρως ἀπησχολημένα μὲ τὰς διασκευαὶ καὶ ἀποκαταστάσεις τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἄτινα κατὰ τὸν πόλεμον είχεν ὑποτελεῖ βασικὰς διαρρυθμίσεις πρὸς ἐξιντηρητοὺς σιρατωτικῶν ἀναγκῶν.

"Η παρατεινόμενὴ ἀναβολὴ εἰς τὴν ἐπαναφορὰν τοῦ συστήματος τῶν τετραετῶν ἐπιθεωρήσεων σχολίζεται δυσμενῶς ὑπὸ τῶν ἀγγλικῶν ναυτικῶν κύκλων, οἱ δόποι τῶν βασικῶν διατυπώνονταν φόδον, διὰ τὰ πλοῖα φθείρονται, διὰ ἡλιατοῦται ἡ ἴκανότης τῶν καὶ ὅτι συνεπῶς συντομεύεται ἡ ζωὴ τῶν. Παρ' ὅλας τὰς ἐν προκειμένῃ συστάσεις, φαίνεται ὅτι ἡ κατάστασις αὕτη ἔντα παραταθῆ ἐπειδὴ τενά εἰσεῖται καρδόν, διότι δὲν προβλέπεται σύντομος ἡ ἀδρός ἀπαλλαγὴ τῶν δεξαμενῶν κατὰ τὸ πόλον ἴκανον ποιεῦντα τὴν ζήτησιν πρὸς τὴν ἐπειργείαν ἐπετεμένων ἐποικενῶν, τὰς ὥριες φυσικῶς θὰ ἕπειδεικνύνοι ὁμοίως ἐπιθεωρηταὶ κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς κλάσεως τῶν πλοίων.

Τὰ ἀποθεματικὰ τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων

Κατὰ τὴν διεζαχθείσαν εἰς τὴν βανδήν τῶν Λόρδων συζήτησιν ἐπὶ τοῦ νομοσχεδίου επεργίᾳ ἑταῖρων ὑπεβλήθη τροποποίησις ὑπὸ τοῦ ὑποκόμιτος Σονίντων περὶ ἀπαλλαγῆς τῶν ναυτιλιασῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τῆς ἐποχερεύσεως πρὸς δῆλους τῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων τῶν. "Ο ὑποβαλὼν τὴν τροπολογίαν ὑπεστήσθη τῷ πόλον μὲ σειρὰν ἐπιχειρημάτων. "Η Ἐμπορικὴ Ναυτιλία —εἴτε— εἶναι ἐξ ίσου ἀναγκαῖα ἐν καιρῷ πολέμου, ὅπως είναι καὶ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν καὶ ἐπομένων ἐξεργεῖται τὸ στενόν κύκλου τῶν καθαρῶν κεφδοσοπικῶν ἐπιχειρήσεων. "Αφ' ἐπέρον δὲ ἐμπορεύοντος στόλος είναι ἀπαραίτητος διὰ τὸ ἔξαγωγικὸν καὶ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας, ἀποτελεῖ δὲ σημαντικὴν πηγὴν ἀφάτων εἰσαγωγῶν διὰ τὸ συναλλαγματικὸν ιστζῆν.

"Ἐπὶ πλέον —ἐξηρκολόθησεν— ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις: ὑφίσταται τὰς μεγαλύτερὰς διακυμάνσεις, ἐν συγκρίσει πρὸς ὅλας τὰς ἄλλας ἐπιχειρήσεις. Αἱ ναυτιλιακαὶ κρίσεις διαφορῶν πολὺ περισσότερον, παρὰ εἰς τοὺς διαφόρους ἄλλους παραγωγικοὺς κλάδους, καθίσταται δὲ ἀδύνατος ἡ ἀσκησις ὑπὸ τοῦ τοῦ Κράτους προστατευτικῆς πολιτικῆς ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας διὰ δασμολογίων καὶ ἀλλων μέτρων. Ζωτικὴ συνεπῶς είναι ἡ ἀνάγκη, ὅπως αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δημιουργοῦν καὶ διατηροῦν μεγαλύτερα κατὰ τὸ δυνατὸν ἀποθεματικά. Πέροι τούτουν προσέσθηκεν ὁ ὄμιλητος, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις ὑφίσταται δέσποταν ἀνταγωνισμὸν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ἀπὸ τὰς ξένας σημαίας, εἴτε ἐπιχωριγουμένας ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων τῶν, εἴτε κατ' ἄλλον τρόπον ἐπισχυρούμενας. «Δὲν πρέπει λοιπὸν —κατὰ τὸν κ. Σονίντων— οἱ ξένοι ἀνταγωνισταὶ νὰ ἔχουν πληροφορίας περὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῶν ἐπικενῶν μας ναυτικῶν ἑταῖρων, ἵνα μὴ χρησιμοποιήσουν ταύτας ὡς ὄπλα κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας».

Γαιάνθραξ ἡ πετρέλαιον

"Η τελενταία κρίσις τοῦ γιανάθρακος ἐν Ἀγγλίᾳ παρέσχε λαβὴν εἰς σχόλια ἀφορῶντα τὸ μέλλον τῶν πλοίων, ποὺ χρησιμοποιοῦν ὡς καύσιμον ὑπὲρ τὸν γιανάθρακα. Κατὰ τὰς ἀπόψεις ἐγγύων κύκλων, πολὺ πρὸ τῆς κρίσεως ταύτης, ἔντονος είχε παραπτηθῆ ἡ προτίμηση πρὸς τὰς μηχανᾶς Ντήζελ ἡ καὶ πρὸς τὰς ἀποτομημάτας με κατανάλωσιν πετρέλαιον. Εἰδικότερον ἀπὸ τῆς ἀγγλικῆς πλευρᾶς, ἡ μεταπολεμικὴ μείωσης τῆς γιανάθρακα παραγωγῆς, ἀλλὰ καὶ τὰ μειονεκτήματα τοῦ γιανάθρακος, ἔναντι τοῦ πετρέλαιον, είχον δημιουργήσει τὴν ἐντύπωσιν, διὰ τὰ καταναλισκόντα γιανάθρακα πλοῖα καὶ ἴδιως τὰ ὀχεανοπόρα, είχαν τὸ μέλλον τοῦ περιωρισμένον καὶ ἀδέβαιον.

"Η κατάστασις αὕτη σοβαρώτατα βεβαίως ἐπηρεάζει τὴν ἀγγλικὴν οἰ-

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° LTD
SHIPBROKERS,
STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
(ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ)

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, 'Αγοραπωλησία πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικὰ ἐργασίαι.

'Αντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι τῶν BRITISH PAINTS LTD

Γραφεῖα ἐν Πειραιεῖ: 'Ακτὴ Ποσειδῶνος 28 τηλέφ. 41.479
» » 'Αθήναις: Εὐπόλιδος 10, τηλέφ. 21.441, 81.680

Τηλέγρ. Διεύθυνσις ἐξωτερικοῦ «UNION»
» » ἐσωτερικοῦ «OUNION»

κονομίαν, διότι τὸ ἀγγλικὸν σκάφος ἀντὶ νὰ χρησιμοποιῇ ἔνα ἔντικὸν προϊόν, δῆπος είναι ὁ γιανάθραξ, ὑποχρεώνται εἰς τὴν προμήθειαν πετρέλαιον ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν. Ἐξεφράσθησαν μάλιστα πρὸς στιγμὴν καὶ ταπεινοῖς ἐναντίον τῶν ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν δι' ἀντιπατριωτικὴν συμπεριφοράν, ἐπειδὴ παρήγγειλλον δηξελοκίνητα σκάφη ἀντὶ ἀποκινήτων. Ή κατηγορία τῶν «τράμπες» παρέμεινε καὶ περισσότερον ποτὲ ἐις τὴν γιανάθρακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ «λάινερς», ἐφόσον ἡ πιμὴ τοῦ γιανάθρακος ήτο σαμπλὴ καὶ ἡ ἐξεύρεσί του εὐχερές. Ο περιορισμὸς δικαίωσης πέρα μοιραίων τὸν καταστάτηκε τὸν «τράμπες», δεδομένου ὅτι ἡ Ἀγγλία ἔσχε προτομακός περὶ τὰ 70 ἐστ. τόννων γιανάθρακων καὶ διέθετεν εἰς «επιλόγες» 20 ἐστ. τ. περίποτον ἐνῷ σήμερον αἱ ἐξαγωγαὶ τῆς εἰληντῶνται. Σημειωτέον, ὅτι κατὰ τὸν τελενταίαν χρόνον τῆς ἀγγλικῆς γιανάθρακα παραγωγῆς, δρεπανικά σκάφη ἀπασχολεῖσθαι εἰς μεταφορὰς μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Ἀγγλίας διετάζθησαν γὰρ προμηθεύονται «επιλόγες», ἀπὸ τὸν Ἕνωμένας Πολιτείας, διὰ μόνον διὰ τὴν διαδοχὴν τῶν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐποικοφύσην τῶν εἰς Βόρ. Ἀμερικήν. Ἀποτέλεσμα τούτου είναι ἡ μείωσις τοῦ διαφέροντος χρόνου διὰ τὴν μεταφορὰν φροτίου εἰς Ἀγγλίαν καὶ ἡ εἰς δολάρια πληρωμὴ τοῦ μετρητού γιανάθρακος, ἡ πιμὴ τοῦ διποίου φθάνει τὰς 5 λίρας περίποτον τὸν τόννον.

ἘΛΛΕΙΦΙΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

"Η κατάστασις, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως διαθεσίμων ἀξιωματικῶν καταστρόματος καὶ μηχανῆς ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐμπνέει ἀνησυχίας, καίτοι πρὸς τὸ παρόν δὲν παρουσιάσθη περίπτωσις καθυστερήσεως πλοίων, ἐλλείγει ἐπαρκῶν πληρωμάτων. Οι διαθέσιμαι πλοίοι πολλαὶ εἰσοδογίζονται εἰς 150. "Ηδη, ἐν περιπτώσεις ἐλλείψεως κατατέρθουν ἀξιωματικῶν ἀντιμετωπίζεται ἡ ἐλλειπής ἐπάνδρωση τῶν πλοίων, δῆπος ἀγριώδες συνέβη καὶ κατὰ τὴν διάσπειαν τοῦ πλοίου.

"Ἡ ἐλλειφις ἀξιωματικῶν ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν παραπτοριμένην τάσιν τῶν ναυτικῶν, δῆπος τραποῦν εἰς χρεωσία ἐπαγγέλματα, διὰ τὰ διποία παρουσιάσκονται σήμερον πολλαὶ καὶ λιαν εὐνοῖκαι εἰσαγωγαὶ, συνεπείᾳ τῆς μεγάλης ζήτησης ἔργων καὶ ἐπαλλήλων ἀπὸ τοὺς διαφέροντας πλαγιαγούκοις κλάδοις.

Πρὸς συγκράτησιν τῶν ἀγγλῶν ναυτιλλομένων εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα καταβάλλονται προσπάθεια, δῆπος βελτιωθοῦν οἱ δρόι εργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, τόσον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἀποδοχῶν, δύον καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς προστασίας καὶ προνοίας. "Ηδη, τὸ Εθνικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβούλιον κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος τῆς συνεχοῦς ἐργασίας διὰ τῆς καταρτίσεως «σχεδίου καθισμένης ὑποεσίας», όπερη θὰ διαδεχθῇ ἀπὸ τῆς Αποθήλου τὸ κατὰ τὸν πόλεμον ίδρυθεῖν «πούλι». Συμφώνων πρὸς τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον οἱ ναυτεργάταις θὰ πονηράφωνται συμφωνητικά, διὰ τῶν δηλαδικῶν καύσιμῶν πληγῶν καὶ ἀναλαμβάνοντας ὑπηρεσίαν διετοῦς διαρκείας, δηναμένης — κοινῇ συναντέοι — γ' ἀνανεωθῆ δι' ἄλλην μίαν διετίαν. Κατὰ τὴν διετίαν αὐτῆν δὲν ἔχουν πληρωματικά, εἴτε ὡς πληρωματικά γιαντολογῆται, εἴτε ἐλλείψεις ἐργασίας, θὰ παραμείνῃ εἰς τὴν ξηράν, ὑποχρεώνεος δρόμου γὰρ ἔτελον εἰς τὴν δευτέραν ταῦτη περιπτώσει σιανδρόποτες ἐργασίαις σχετιζόνται μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Παραμένοντες εἰς τὴν ξηράν θὰ λαμβάνη τὸ ἐπίδημο τοῦ «σχεδίου», ός συμπλήρωμα τοῦ ἐπέδοματος ἀνεργίας ποὺ δέχεται γενικῶς καθεροῦθῇ δι' ὄλους τοὺς ἀνέργους ἐν Ἀγγλίᾳ.

COMPTOIR MARITIME
JANNI BESI
SHIP AGENTS

ISTANBUL - ISMIR

Agents at all other Turkish ports

Telegrams RAMMOC

ISTANBUL
Galata, Hovagimyan Han
P.O.B. 1545

PORTLAND, 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.

Νορβηγία

Τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα

'Απὸ τὰς προσφάτως δημοσιεύσις εἰς τὸ "Οστό εποιήσιος στατιστικές προκύπτει, ότι τὸ εἰσόδημα τῆς νορβηγικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ δεκαπεντάμηνον 1ης Οκτωβρίου 1945 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1946 ἀνήλθεν εἰς 1.300 ἑκατ. νορβηγικού πορφονών (65 ἑκατ. λιρῶν). Έξ αὐτῶν ἀπό τὸ εἰσόδημα πορφονών 40 o) ἔδαπανιθή εἰς τὸ ἔξτερον, τὸ δὲ ὑπόλοιπον εἰσῆλθεν εἰς τὴν Νορβηγίαν ὑπὸ πορφήν συναλλαγμάτων. Δεδομένου, ότι τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ ἀνωτέρου εἰσόδηματος ἀναγκαῖοι διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ νορβηγικοῦ ἐμπορίου στόλου, δέν καλύπτεται ἐξ αὐτοῦ εἰνὴ ἡ νορβηγική τιμή τῶν νορβηγικῶν εἰς συνάλλαγμα ἀναγκῶν, ίδιως δὲ τῶν ἀναγκῶν εἰς δολλάρια, ἔλετικά φάγκα ποὺ συντηρούνται.

Πρὸς ἀντιμετώπιον τῶν εἰς ζένον συνάλλαγμα ἀναγκῶν διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν δόσεων τῶν δανείων, ἄπινα οἱ νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ συνήργαν διὰ τὴν παραγγελίαν σκαφῶν εἰς ζένον ναυτηγεία, ή νορβηγικὴ πενθένησις ἐξέδωσεν εἰς δημοσίαν ἐγγραφὴν ἐν Σουηδίᾳ δάνειον 50 ἑκατ. πορφίδων (3.5 ἑκατ. λιρῶν περίπου) μὲ τόπον 31(2)o). Τὸ ἐκ λόγου δάνειον ἐκαλέσθη ἀμέσως. Λι σχετικά πιστοποιατέσσεις καὶ ἡ ἔκδοσις τοῦ ἐγένοντο κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ ὅμιλων συνηδικῶν Τραπέζων καὶ τῆς νορβηγικῆς Τραπέζης Ναυτικῆς Πίστεως. Τὸ προϊόν τοῦ δανείου τούτου θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰδικῶς διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀπατητῶν κατὰ τὸ τρέζον ἕτος δόσεων εἰς τὰ συνηδικὰ ναυτηγεία, ἄπινα κατακενάζοντα πλαΐα διὰ λογαριασμού νορβηγικοῦ ἐφοπλιστῶν.

'Αφ' ἑτέρου η νορβηγικὴ πενθένησις πρόκειται νὰ ἐγγηθῇ τὴν ἔκδοσιν δανείου 30 ἑκατ. νορβηγικῶν πορφονών (1.545.000 λιρῶν) ὑπὲρ μᾶς ὅμιλος ἐπτὰ νορβηγικῶν ναυτηγείων, ἵνα ταῦτα συγχρονίσουν καὶ ἐπεκτείνουν τὰς ἐγκαταστάσεις των. 'Υπολογίζεται σχετικῶς, ότι ἐντὸς τῶν δύο ἡ τριῶν προσεχῶν ἔτῶν ἡ ἀπόδοσις τῶν ἐν λόγῳ ἐπτὰ ναυτηγείων θὰ ἀνέλθῃ ἀπὸ 50.000 εἰς 135.000 τ. γκρός ἐπησίως. Εἰς ἐπεκτάσεις ὅμιος καὶ βελτιώσεις τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν προσεκτίων καὶ τὰ ἄλλα νορβηγικὰ ναυτηγεία, εἰς τρόπουν ὅπερεις βασικοίς προβλέπεται, ότι η συνολική νορβηγικὴ ναυτηγικὴ διναυμακότης θὰ φτάσῃ συντόμως εἰς 282.000 τόν. γκρός ἐπησίως, ἀπὸ τῶν σημερινῶν 150.000 τ. γκρός. Θὰ είναι τοιοτοτέρως εἰς θέσιν τὰ νορβηγικὰ ναυτηγεία ν' ἀνταποκρίνονται εἰς τὰ 23 τῶν ἀναγκῶν ἀποκαταστάσεως τοῦ ἐμπορίου στόλου.

Όλλανδία

Αἱ ἀγοραὶ «Λίμπερτος»

Πέραν τῶν 25 ἀμερικανῶν πλοίων πολεμικῆς κατασκευῆς, τὰ ὁποῖα ἥγονοσεν η 'Όλλανδία κατὰ τὸ παρελθόν φιλόποιον προέβη τελενταίως καὶ εἰς νέας ἀγορὰς ἐτέφων 30 σκαφῶν τῶν τύπων «Λίμπερτος» καὶ «Βίζικτορ». Διὰ τὴν ἐπάνδρων ἀνεχώρησαν ἡδη ἐκ Ρότερνταμ διὰ Βόρ. Αμερικής χίλιοι ὀλλανδοὶ ναυτικοὶ διασφόροι βαθμῶν καὶ εἰδίκοτήτων. Κατόπιν τῆς προσκήσεως καὶ τῶν ἀνωτέρου μεγάλων σκαφῶν ἡ δύναμις τῆς ὄλλανδης Ναυτιλίας ἀνῆλθεν εἰς τὰ 85 o) τῆς προπολεμικῆς τῆς χωρητικότητος.

Παλαιστίνη

Λαθρεπιβατικὰ σκάφη

Αἱ Σιωνιστικαὶ ὁργανώσεις εἰς τὴν Ἀμερικὴν προέβησαν εἰς τὴν ἀγορὰν ἀρχετῶν μικρῶν πλοίων, καταλήλων διὰ τὴν λαθρωμένην μεταφοράν ἐπαστόντων εἰς τὴν Παλαιστίνην. Ή δὲ συναλλαγὴ τῆς ἀγορᾶς διεύχθη μὲ πάσα μυστικότητα, ἀπεκαλέσθη δὲ πρὸ ιμεροφόρων εἰς τὴν Βαλτιμόρην ἐνὸς ἐκ τῶν ἀγορασθέντων σκαφῶν πρὸς ἐποκενήν τῶν ἐκ τοῦ ταξιδίου του εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν ζημιῶν.

Φαίνεται, πράγματι, ότι μὲ πληρώματα ἀμιγῆ 'Εβραιοί, ἀπέλλενσαν ἐν διαφόρον λιμένων τῆς Ἀμερικῆς τὰ ἀγορασθέντα σκάφη. Προβλέπεται νὰ προσεγγίσουν εἰς διώσιμους Μεσογείακούς λιμένας καὶ νὰ περιάδουν λαθρεμβάτας διὰ τὴν Παλαιστίνην, παρὰ τὸν Βρετανικὸν ἀποκλεισμόν.

Σουηδία

Οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων

Παραθέτομεν κατωτέρῳ λεπτομερείας τοῦ νέου μισθολογίου τῶν πληρωμάτων τῶν συνηδικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὃς τοῦτο καθιστάθη διὰ τῆς νέας συνδιογής συμβάσεως, ἡ οἵτινη μέχρι 31ης Ιανουαρίου τοῦ 1948. Οἱ βασικοὶ μισθοὶ ὡρίσθησαν ὃς ἔχει:

Ναύληρος .....	.....	σορθνα	335, ἢτοι £ 22. 7.0
Σύλλογος .....	.....	»	320, » » 21. 7.0
'Αρχιθερμαστής ..	....	»	320, » » 21. 7.0
Λιπαντής .....	.....	»	315, » » 21. 0.0
Θερμαστής .....	.....	»	310, » » 20.13.0
Ναύτης .....	.....	»	310, » » 20.13.0
'Ανθρακεύς .....	.....	»	175, » » 11.13.0
Δόκαρος μηχ. ....	.....	»	120, » » 8. 0.0
Ναυτόποιος .....	.....	»	120, » » 8. 0.0

Ἄντι τοῦ καταργηθέντος πολεμακού ἐπιδόματος, οἱ ἀνωτέρῳ βασικοὶ μισθοὶ προσαντίσονται μὲ ἓνα ἐπίδομα «ἀρχιείας τῆς ζωῆς», ὅπερ καθιστήσθη εἰς ποσοτὸν 25.7 o) ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ.

Αἱ τοῦ γαιάνθρακος εἰς τὸ πετρέλαιον

Κατὰ πληρωμαρίας ἐκ Γκότεμποργκ ἡ ἐκεῖ ἐδρεύουσα ναυτικὴ ἑταῖρα «Συνηδικῶν Λόιδ» ἀπειράσθη ὅπως μετατρέψῃ τὸ σύστημα προώσεως τεσσάρων σκαφῶν τῆς, ώστε νὰ καταναλίσουν ἐφεξῆς πετρέλαιον ἀντὶ γαιάνθρακος. Παρότι τὰς δυσολίας ἐξενέρεσεν τῶν ἀπατουμένων εἰδικῶν πηγανημάτων διὰ τὴν ἐν λόγῳ μετατροπήν, ἐλπίζεται νὰ ἔχῃ πραγματοποιηθῇ αὕτη μέχρι τέλους τοῦ τρέχ. ἔτους. Εἰς ἐκ τῶν κυκωτέρων λόγων διὰ τοὺς δοτούς η προμηθεύσις συνηδικὴ ἀπεγάπασε τὴν χρήσιν τοῦ πετρέλαιου διὰ τὰ πλοία της, ἔγκειται εἰς τὴν δυσχέρειαν ἐξενέρεσεως «μηπόνκερ» ἀνὰ τοὺς διαφόρους λιμένας. Διὰ τῆς χρηματοποιήσεως ἀφ' ἑτέρου τοῦ πετρέλαιου προβλέπεται νὰ αὐξηθῇ η ταχύτης τῶν πλοίων κατὰ ἥμισυ περίπου μᾶλλον, συνεπείᾳ τῆς σταθερότητος τῆς πυρᾶς τῶν κλιβάνων κατὰ τὴν καῦσιν πετρέλαιου.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ Α.Ε.

Ίδρυθείσα τῷ 1934, Συνέχεια τῆς 'Ετ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ, 1δρ. τῷ 1926

Ναυτικοὶ Πράκτορες, Διαχειρισταὶ ἀ/π, Μεσίται Ναυλώσεων, Αγοραπωλησιῶν, Ασφαλίσεων

· Αδελφὸς Οίκος ἐν Λονδίνῳ:

THE ITHACA SHIPPING COMPANY LTD.

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

Γενικοὶ Πράκτορες ἐν Ἑλλάδι:

AMERICAN 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.: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ». ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: 'Ελευθερίου Βενιζέλου 19. Τηλέφ. 27.56. Τηλέγρ.: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ». Αντιπρόσωποι εἰς δόλους των 'Ελληνικούς Λιμένας.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής επιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | Λεωφ. Βασ. Κανονατάνιου 27α—Τηλ. 40658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : « XRONIKA »
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Συνδρομικό Δρ. 25.000 Έξιετορικού Δ.Α.'Αγγλ. 3.15.0
ΔΑ' ΑΙΓΑΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
Αντιπρόσωπος μας είς την 'Αγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE,
91)3 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Τὰ παραγγελθέντα φορτηγά

Πληροφορούμεθα, ότι παραγγέλθησαν είς τὰ γανητηρία Οιβίλαιμ Γραμή (τοῦ Οίεστ Χάρτλεϋπολη) τρία ἐν σύνθετη φορτηγά, οἵτοι δύο τῶν 10.000 τόν. d. w. ἔχαστον, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Στ. Αιβανοῦ, τόπου «Χίος», μὲ μηχανάς κατασκευῆς «Σέντζαλ Μάριν» καὶ μὲ διαστάσεις μήκους 456.10, πλάτου 57.8 1/2 καὶ ὕψους 37.10 ποδῶν, ἵνα δὲ 8.800 τὸν τῆς Εταιρίας «Μιχαλίνος, Ltd.» (διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ταχυμητῆς), μὲ κατανάλωσιν πετρελαίου, μήκους 406 ποδῶν καὶ ταχύτητος 11 μιλίων.

Παρεδόθη τὸ «Ολύμπια»

Παρεδόθη πρὸς ἡμερῶν εἰς τοὺς νέους ἀγοραστάς του, τὴν ἑταῖραν «Υμάρροφα» τοῦ Μπουνέος «Αὐδρες, τὸ ὑπεροκεάνιον «Ολύμπια» ἢ «Πουμέπιλα». Τὸ παράδοτος ἔλαβε χώραν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης. Τὸ σκάφος θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Ισπανίας — Νοτίου Αμερικῆς, προοριζόμενον κυρίως νὰ μεταφέρῃ τοὺς μεταναστεύοντας εἰς 'Αργεντινὴν Ισπανούς.

Νέα τακτικὴ γραμμὴ

Υπὸ τοῦ κ. Μιχ. Εμπειρίους νέα τακτικὴ γραμμὴ συνιστᾶται μεταξὺ Νέας Υόρκης — Πειραιῶς — Σμύρνης — Κων. πόλεως. Ή πρότη ἀναζήτησης ἐξ 'Αμερικῆς δρίσθη τὴν 29ην Μαρτίου μὲ τὸ νεοαγορασθὲν δηξελοκίνητον φορτηγὸν γραμμῆς «Κριός» τοῦ 1945. «Επει τὸ «Ἀργολικός» καὶ μετ' αὐτῷ τὸ «Φρίξος» καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ «Πεταλοίο», τὸ ἔτερον ἀγορασθὲν εἰς 'Αμερικὴν δηξελόπλοιον, ναυτηρήσεως τοῦ 1945 ἐπίσης.

Αἱ ἐπιτάξεις

Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀπέστειλε πρὸς ἡμερῶν τὸ κάτωθι τιλεγράφημα εἰς τοὺς Προξενίους Αἰγαίους τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης: «Ἀγακοινώσατε «Ἐλληνας ἐφόριαστης Γραφεία Ναυλώσεων ἐξ ἀφορμῆς φημῶν περὶ ἐπιτάξεως ἐλληνικῶν πλοίων, διὰ διετάζοντος ἡδη λίγις ἐπιτάξεως ἀπάντου ποντούσιων πλοίων ἐπιταχθέντων ἐσχάτως καὶ διὰ πειραιωτισμένον χρόνον δι' ἐπειγόντας κρατικὰς ἀνάγκας καὶ διὰ δὲν προβλέπεται πλὴν ἐπτάκιον τυχόν κρατικῆς ἀνάγκης συνέχιοις ἐπάτεσιον».

Τὰ διά τὴν Μεσόγειον

Η ἐν Νέᾳ Υόρκῃ «Ἐνωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἀπαντῶσα εἰς ἐφότιμα τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιλεγράφησεν, διὰ ἐκ τῆς ἐποιήσεως τῶν ἐξ κρατικῶν φορτηγῶν «Ηπειρος», «Θράση», «Ιόνιον», «Αργήτη», «Κυκλάδες» καὶ «Μακεδονία» δέοντα νὰ ἴπολογησθῇ, διὰ θάσης πομπῆς σήμερον τὸ Δημόσιον, κατ' ἐλάχιστον δριον, 800.000 λιρῶν 'Αγγλίας.

Νέα σκάφη διὰ τὴν Μεσόγειον

Πληροφορούμεθα, διὰ τὰ ἀγορασθέντα ὑπὸ τὴν 'Αγγλικὴν σημιάν παρὰ τοῦ κ. Μίχη Χανδρῆ εἰς Καναδᾶ διὸ πολυτελή, ταχύτατα ἐπιβατηγά

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
“ΘΕΟΔ. Γ. ΜΠΑΞΕΒΑΝΙΔΗΣ,,
Μέγαρον Εμπορικῆς Τραπέζης
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—Τηλ. 45106

ΑΙΓΑΙΟΝΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΛΩΝ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥΝ. ΑΓΡ. ΣΩΣΤΗΣ, ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ. ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΙ ΕΙΣ ΟΓΚΩΔΗ ΕΙΑΙΚΑ ΚΙΒΩΤΙΑ Η ΜΙΚΡΑ ΚΩΛΑ, ΑΙΓΑΙΟΥΝ, ΠΑΝΤΟΣ ΕΥΘΡΑΥΣΤΟΥ, ΟΙΚΙΑΚΩΝ ΣΚΕΥΩΝ, ΕΙΣΙΠΑΩΝ, ΑΝΑΧΩΡΟΥΝΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ — ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ, ΦΟΡΤΩΣΙΣ, ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΤΕΑΙΚΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΟΙΚΙΑΚΩΝ ΣΚΕΥΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΜΕΤΑΚΟΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΗΟΑΙΝ.

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΙ, ΑΙΓΑΙΟΝΙΕΥΣΕΙΣ, ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ, ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ, ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΦΟΡΤΩΣΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΝ ΓΕΝΕΙ.

σκάφη «Prince David» καὶ «Prince Robert» ἔφευσαν ἡδη ἐν Βανκούφεο εἰς τὸ Σαονθάππον.

«Ηδη κατηστίθησαν πλήρη σχέδια ἀνακατασκευῆς τῶν διαιρεούματῶν τῶν ἀνοτέρω πλοίων καὶ ἐγνήθησαν προσφοραὶ ἀπὸ τὰ διάφορα ναυπηγεῖα εἰς τὴν 'Αγγλίαν καὶ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην. Θὰ προτιμθοῦν τὰ δυνάμενα ταχύτερον νὰ ἐκτελέσουν τὰς μετασκευές.

Τὰ ἔξ έπανορθώσεων πλοῖα

Αρμοδίως ἀνεκοινώθη, διὰ μεταξὺ τῶν ὑπονοματῶν Οἰκονομικῶν καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας διεξάγονται συνεννόησεις διὰ τὴν ταχύτερον ἐκποίησην τῶν παραληφθέντων ἐπανορθώσεων κρατικῶν πλοίων. Πρὸς τὸν σοπόν τοῦτον καταφίξεται σχετικὸς νόμος, διὰ τοῦ οποίου θὰ καθορίζονται αἱ λεπτομέρειαὶ καὶ οἱ ὅροι τῆς ἐκποίησεως.

Ἡ διοίκησις τῶν πλοιούρχων πλοίων

Τὴν 22αν Μαρτίου ἔξεδόθησαν τὰ ἀποτελέσματα τῶν δημήνων ἀρχαιεσιῶν πρὸς ἀνάδειξην τῆς νέας διοικήσεως τῆς Πανελλήνιον 'Επαγγελματικῆς Ενόσεως Πλοιάρχων Ε. Ν. Τῆς ψηφοφορίας μετέσχον 327 πλοιαρχοί, ἐπανεκλεγείσης σχεδὸν εἰς τὸ συνολόν της τῆς παλαιᾶς διοίκησεως, ἡ πρόεδρος τῆς ὅποιας, δ. κ. Δ. Μελέτης, συνεκτίνετος τὸν 297 ψήφους. Ή νέα διοικησις, ἡ ὅποια συγχροτεῖται τὴν 2αν 'Απολίου εἰς σῶμα, ἀποτελέσθη, κατὰ σειράν ἐπταύχιση, ἐξ τῶν κ. κ. Δημ. Μελέτη, Γ. Βαρδαβᾶ, Λ. Αδαμοπούλου, Π. Δέδε, Μαρ. Βαλλιάνου, Δ. Κονᾶ, Εὐαγγ. Πιλάρη, Ιω. Τρίγκαλα, Σπ. Γιαννούλαντον, Αν. Νικήτα, Παν. Γερμανάνον, Κ. Φιλίη, Κ. Μαχαιριώτη, Το. Μπέτση, Λ. Λεονίδα, Π. Καρμανόλη, Μιχ. Αρμουσελάμη, Ν. Βότση, Μιχ. Ποντάζη, Γρ. Κοριαλού καὶ Π. Πλαδέλη.

Ο χρόνος εἰς έπανορθώσεων μισθοδοσίας τῶν πλοηρωμάτων

Ἐξ ἀρροφῆς τῶν δημιουργηθειῶν ἀμφιβολῶν περὶ τοῦ χρόνου ἐνάρξεως τῆς καταβολῆς τῆς μισθοδοσίας τῶν ἀποστελλομένων πρὸς ναυτολόγησην ναυτεργατῶν καὶ πρὸς οὐθίμισιν τοῦ ἀναφρέντος ζητημάτος, ὑπεγράφη ἀπόφασις τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς ὅποιας τροποποιοῦνται οἱ ὄφοι τῆς ισχυρόντος διὰ τὰ πληρώματα τῶν φορτῶν πλοίων συλλογικῆς συμβάσεως.

Διὰ τῆς ὑποργικῆς ἀποφάσεως καθορίζεται σαφῶς, διὰ εἰς περίπτωσιν καθ' ἓν προσληφθεῖσα ναυτεργάτης εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ ταξιδεύῃ, ὅποιας συναντήσῃ τὸ πλοίον, ἐφ' ὃ πρόκειται νὰ ναυτολόγησθῇ, αἱ ἀποδοχαὶ αὐτοῦ, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς τροφοδοσίας, ἀρχονται ἀπὸ τῆς ημέρας τῆς ἀφίξεως τοῦ εἰς τὸν λιμένα, εἰς τὸν ὅποιον ἔχει συμφωνηθῆ, διὰ ποσού ναυτολόγησθῇ. Εἰς τοῦτον καταβάλλονται ἀπαντά τὰ ἔξοδα τοῦ ταξιδίου.

Η ἀπόφασις ἐκουνοποιήθη πρὸς ὅλας τὰς προξενικὰς καὶ λιμενικὰς ἀρχὰς πρὸς ἐφαρμογήν.

Αἱ προκηρυχθεῖσαι ἐξετάσεις

Διὰ τὴν 29ην Ιουνίου προεκρόνθησαν ἐξετάσεις διὰ τὴν χορήγησιν 40 διπλωμάτων πλοιάρχων γ'. τάξεως. Αἱ αἰτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ
'Αγγλίας—Κόντινεντ—Μεσογείου

“ΕΛΛΑΣ,,

“Ηδη ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Αιδέρσαν.

“ΡΟΔΟΠΗ,,

Θέλει φορτώση εἰς Λίβερπολ. 15—24 'Απριλίου.

“ΒΟΡ. ΕΛΛΑΣ,,

Θέλει φορτώση εἰς 'Αγγλίαν τὸ δευτέρον δεκαπενθήμερον 'Απριλίου.

Δεχόμεθα φορτία δι' 'Αγγλίαν καὶ 'Αιδέρσαν.

Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον:

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

ΑΙΒΕΡΠΟΥΑ — 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 Εταιρίας, διόδος Νικήτα 17 — Τηλ. 43.027.

Πρακτορεῖα εἰς δόλους τοὺς λιμένας τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου.

δέον νά υποβληθούν μέχρι της 2ας Ιουλίου εις τὸ Τμῆμα Ναυτικῆς Ἐξπατερίσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Η ὑγειονομική ἔξτασις τῶν ὑποψηφίων θὰ γίνη ὑπὸ τῆς Α.Ν.Υ.Ε. τὴν 1ην Ιουλίου.

—Ἐπίσης διὰ τὴν 26ην Ιουνίου προεκηρύχθησαν ἔξετάσις διὰ τὴν ἀπόκτησην τριῶν διπλωμάτων μηχανικῶν ἐσωτερικῆς καύσεως γ'. τάξεως. Αἱ αἰτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων δέον νά υποβληθούν μέχρι καὶ τῆς 4ης Ιουνίου εις τὸ Τμῆμα Ναυτικῆς Ἐξπατερίσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Η ὑγειονομική ἔξτασις τῶν ὑποψηφίων ὑπὸ τῆς Α.Ν.Υ.Ε. θὰ διεξαχθῇ τὴν 18ην Ιουνίου.

Τὰ ἡσφαλισμένα εἰς τὸν ΑΟΚΠ. πλοῖα

Κατόπιν συνεννοήσεως τῶν ἀρμοδίων ἑτηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομιῶν κ. Χέλμη, ἀπεφασίσθη ἡ σύστασις ἐπιτροπῆς, ἡ ὥστα θὰ ἔξετάσῃ καὶ θ' ἀναφέρῃ σχετικῶς τὸ ποδόν εἰς ὃ ἀνέρχεται τὸ ἐνεργητικὸν κεφάλαιον τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου φροτίου καὶ πλοίου παρὰ τῷ Α.Ο.Κ.Π. Ἡ ἐν λόγῳ ἐπιτροπὴ θὰ ἀποτελεσθῇ ἐκ τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Α.Ο.Κ.Π., ἐνὼς ἀνωτέρου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ καὶ ἐνὸς ἀνωτέρου ἑταλλήλου τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομιῶν. Ἡ ἐνέργεια αὗτη ἀποβλέπει εἰς τὸν παθορισμὸν τοῦ ποσοτοῦ τῶν ἀποζημώσεων, αἵτινες θὰ καταβληθοῦν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, τοὺς ἀπόλεσματας τὰ πλοῖα των κατὰ τὸν πόλεμον καὶ τὰ ὅποια ἦσαν ἡσφαλισμένα εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π.

Μία ἐνδιαφέρουσα γνωμοδότησις

Ο νομίκος σύμβουλος τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπαντῶν εἰς σχετικὸν ἐρώτημα, ἐγγνωμοδότησε διὰ τὸ Ταμείον Προνοίας Ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. τὰ ἀκόλουθα : «Οταν τὴν οἰκογένειαν θανάτους μετόχου συνιστῶσι ἡ συμμετέχουν ταῦτης ἔγγαιοι θυγατέρες καὶ ἀδελφαί, μή ἔχονται συμπληρώσει τὸ 40ὸν ἔτος τῆς ἡλικίας των, ὁ δὲ δικαιοπάροχος πατήρ ἡ ἀδελφός δὲν είχε τύχει βοηθήματος παρὰ τοῦ Ἰδρύματος, τότε εἰς τὴν οἰκογένειαν ἀπόσπειται ἡ ἐκλογὴ τοῦ βοηθήματος ἐφ' ἀπαξ ἡ μητρίου. Τὸ ἐκλεγτικὸν δικαιώματα τῆς μορφῆς τοῦ βοηθήματος δὲν ἔχει ἡ οἰκογένεια, ἢν ὁ δικαιοπάροχος πατήρ ἡ ἀδελφός είχε τύχει βοηθήματος.»

Ἀποτυχοῦσα ρυμούλκησις

Τὸ Λύμπερτον «Κωστῆς Λῶς», κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸς τὴν Εὐρώπην ταξίδιόν του, συνήντησε ἀσύνθετην νοθηγικόν τοῦ ἀντοῦ τέτον σκάφους μὲν ἡρίμας εἰς τὸν λέβητας. Οἱ Πλοίαρχος τοῦ «Κωστῆς Λῶς» ἀνέλαβε διὰ συμβολαίου τὴν ρυμούλκησιν τοῦ σκάφους, χωρὶς ὅμως καὶ γὰ τὸ ἐπιτύχη τελικῶς. Οἱ κάλω, μὲ τοὺς ὄποις προσεδέθη τὸ ρυμούλκουμενον σκάφος, ἐθρανθήσαν, λόγῳ τῆς ισχνοῦς τερκυμίας, ἐν τῷ μεταξὶ δὲ κατέφθασαν τὰ ἄγγιλά γαναγοσωστικά, ἀπίνα καὶ ἀνέλαβαν τὸ ἔργον τῆς διασώσεως τοῦ πλοίου.

Πληρώματα εἰς Ἀμερικήν

Μετὰ καθυστέρησην ἐξ ἡμερῶν, λόγῳ τῆς τοιχυμίας εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, κατέπλευσε τὴν 12ην Μαρτίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ θερινοκέανον «Ολυμπία». Ὑπερεκατὸν Ἐλλήνες ναυτικοὶ ἔφθασαν ἐπ Πειραιῶς, οἵτινες καὶ προσελήφθησαν ἀμέσως εἰς ἑπανδρώμενα «Διμητρίους». Πλὴν δύο ἡ τριῶν περιπτώσεων αἱ ἀμερικανικαὶ ἀρχαὶ δημοργόληναν, καθ' ἡ ἐκ Νέας Υόρκης μᾶς γράφουν, τὴν ἀποβίσαν τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ, μέσῳ Γαλλίας, καταφθάνοντας καθημερινῶς εἰς Νέαν Υόρκην πληρώματα, ἐπιλεγόμενα ἀπὸ ἑδῶ ἐφοπλιστάς διὰ τὰ ἀγοραὶ σύντατα εἰς Ἀμερικὴν σάρη των.

Σύντομα ναυτικά νέα

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Υπονομοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐλύθησαν τῆς ἐπιτάξεως τὰ φορτηγά «Λίκατερίνη Κονιαντάρον», «Στρυμών», «Δημ. Τιγλάσης» καὶ «Φρέδε».

—Ἀνεξώρησε τὴν 28ην Μαρτίου ἐκ Πειραιῶς δι' Ἀμεριδόσαν πλήρωμα πρὸς παραλαβὴν τοῦ ἑπανδρώμενου σημαίαν ἐπιβατηγοῦ ἀτμοπλοίου «Λ ι τ ζ ι α ν Σ τ ά ρ». —Τὸ παραχωρηθὲν εἰς τὴν Ἐλλάδα, ἔναντι ἐπανορθώσεων, ἐπιβατηγὸν ἀ)π «Μ π α λ τ ὁ νι α ω δὲν δὲν πρόκειται νά παραληφθῇ, διότι τερρίσκεται εἰς τείχας Λεπτονόν.

—Προεκρηγόζη διὰ τὰ μέσα «Απρίλιον ὑπὸ τοῦ Ο. Ν. δημοπλασία διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν βυθισμένων εἰς Πειραιᾶ καὶ Πέραμα τσιμεντοπλοίον.

—Τὸ πολὺηθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς «Ἀπο Λαντολῆς φορτηγὸν «Π ι πια 2650 τ. γρούς (τοῦ 1904) ὑμοσργείας τῆς Ντώριταν τὴν κινέζην σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «DAH SUN».

—Διεγάφη τῶν γηρολόγων τὸ φορτηγόν «Λ ει β α θ ω», 1667 τ. γρούς (τοῦ 1903), ὡς πολλήθεν εἰς ἀλλοδαπούς.

—Συνεστήθησαν ἐν Λονδίνῳ αἱ κάτωθι ναυτικαὶ ἐταίριαι: «Anton Shipping and Trading Co, Ltd» μὲ κεφάλαια 1.000 λιρῶν καὶ «Anton Shipping Co, Ltd» μὲ κεφάλαια 1.000 ἑπίσης λιρῶν. Ἀμφοτέρων τῶν ἐταίρων τούτων διευθυντής είνε ὁ κ. Δ. Αντωναρόπουλος.

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ "Ἐλλήνων"

Ἄρχεται πλοῖα, φορτηγά κυρίως, ἡγοράσθησαν παρ "Ἐλλήνων καὶ κατὰ τὸ 6'. 15θήμερον τοῦ Μαρτίου, τόσον εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, όσον καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Οὕτω, εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀγορὰν οἱ "Ἐλλήνες ἐπέδειξαν ίσαντην ζήτησην χρηματικότητος, ἡγόρασαν δὲ ἀπὸ τιμῆς 450.000 δολλαρίων τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγόν «MOBILE CITY» 6.157

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΣΚΑΦΩΝ & ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΠΑΡΑ ΤΩ ΑΓΓΛΙΚΩ ΛΛΟΥΔ ΚΑΤΑ ΠΑΝΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΩΝ

"ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ",

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ:

ΑΝΩΝ. ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ "ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ",

Ἐν Πειραιεῖ ὁδὸς Φίλωνος ἀρ. 38 γ'

Τηλέφωνον 41.481

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις «ΑΜΙΧΑΛΙΝΟΣ»

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΤΩΝ Κ.Κ.

HOBBS, SAVILL & CO LTD.

INSURANCE BROKERS & UNDERWRITING AGENTS

3T)39 Line Street LONDON E.C.

and at LLOYDS and the BALTIC

τόννων γρούς (τοῦ 1920). Έπίσης ήγοράσθη παρά τοῦ κ. Δ. Χανδρή τὸ ναυαδικὸν φορτηγὸν «COLBORN» 6230 τ. γρούς (τοῦ 1921) καὶ παραληφθὲν ἡδη ἐτεῖν ὑπὸ τὴν σημιάν τοῦ Παναμᾶ, μετονομασθὲν «Π αράτα Μ παίη». Αμερικανικὸν ἔπισης φορτηγὸν 8.700 τ. d. w. (τοῦ 1921), ήγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 280.000 δολλαρίων, μὲ ισχύουσαν τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς Καλιφόρνιαν. Εξ ἄλλου ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν γερμανῶν ἐπανασθέσεων, ἀτίνα ἄλλον εἰς τὸ μεριδιόν τον αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι, τρία σκάφη ἐπενθέντα πρὸς πόλησιν ἐν δημιοπασίᾳ, πατερούσθησαν ἐπ' ὄντας Ἐλλήνων. Οὕτω, τὸ φορτηγὸν «Dr. HEINRICH WIEGAND» 1241 τ. γρούς (τοῦ 1938) κατευρώθη ἐπ' ὄντας τοῦ κ. N. Μαραγκοῦ, ἀντὶ 81.350 δολλαρίων καὶ τὰ φορτηγὰ «ROMPEI» 2917 τ. γρούς (τοῦ 1939) καὶ «TELDE» 2978 τ. γρούς (τοῦ 1934) κατευρώσθησαν ἐπ' ὄντας τοῦ κ. Αρ. Μπίστη, διευθυντοῦ τῆς «Sea Trading Co», ἀντὶ τιμῆς 216.000 δολλαρίων τὸ πρῶτον καὶ 233.000 δολλαρίων τὸ δευτέρον.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀφ' ἑτέρου ἐπαργματοποιήθησαν ἀγοραὶ πινες παρ' Ἐλλήνων. Οὕτω, τὸ διπλέλικον δηξελοκίνητον φορτηγὸν «LAUTARO», μὲ δύο καταστρώματα, 6240 τ. γρούς, 9300 τ. φορτίου, μὲ ἑμφορτὸν δύνησια 28.11 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1915, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Πέπτα καὶ Κουμανταρέα, παραλαμβανόμενον δὲ εἰς τὸ Λίβερπούλ, πρόκειται νὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν παναμαζήν. Έπίσης παρὰ τῆς ἑταρίας «N. G. Κυριακίδης» (τοῦ Λονδίνου) ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «EMPIRE SALMON POOL», μὲ ἓν κατάστρωμα, 4928 τ. γρούς, 8660 τ. φορτίου, μὲ ἑμφορτὸν δύνησια 24.6 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1936, παραληφθὲν δὲ μετονομάσθη «Ειρήνη Κ.». Έπίσης τὸ ὑπὸ τῆς Ἰδίας ἑταρίας ἀγορασθὲν πρὸ τινος ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «OCEAN RIDER» 7178 τ. γρούς (τοῦ 1942), παραληφθὲν, μετονομάσθη «Νικόλας Κ.». Αμφότερα τὰ πλοῖα ταῦτα παρέμειναν ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημιάν.

'Ηγοράσθησαν ἀδόμη παρ' Ἐλλήνων καὶ πινες ἐπωβατηγὰ σκάφη. Οὕτω, παρὰ τοῦ κ. Ιω. Τόγια ἡγοράσθησαν τὰ ἀγγλικὰ γιὰ τὸ «OBRA» 275 τ. γρούς (τοῦ 1902), μὲ πλάσια 100A.1 (τοῦ 1947), μὲ δύο μηχανὰς καὶ ταχύτητα 12 μιλίων καὶ «SAGITTA» 800 τ. γρούς (τοῦ 1908), πλάσιας 100A.1 (τοῦ 1947), μὲ δύο μηχανὰς καὶ ταχύτητα 16 μιλίων, διαστὸν διαιρεφίσματα διὰ 200 ἑπάτας α', καὶ 6'. Θέσεως καὶ χρόνον διὰ 200 τ. φορτίου. Αμφότερα τίθενται ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὸ μὲν πρῶτον παραληφθὲν ἐν Ἀγγλίᾳ μετονομάσθη «Κάρονστοφ», τὸ δὲ δευτέρον τελεῖ ὑπὸ παραλαβὴν εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν. Τὸ ἀγορασθὲν, ἐξ ἄλλου, παρὰ τῶν κ. κ. Εναγγ. καὶ Αἰκ. Τόγια παναμαζὸν γιὰ τὸ «JUAN» 437 τ. γρούς (τοῦ 1913), παραληφθὲν εἰς Πειραιά μετονομάσθη «Μοσχάνθη». Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθησαν ἀδόμη καὶ δύο ἄλλα μηχανὰ σκάφη. Τὸ ἀγγλικὸν γιὰ τὸ «QUEEN OF SCOTS» 239 τ. γρούς (τοῦ 1904), διπλέλικον, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. E. M. 'Ηλιον καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν Παναμαζήν, μετονομάσθη «Νικόλαος Ε.». Έπίσης τὸ ἀγγλικὸν ναυακαλεπτικὸν «STORM CENTRE» 169 τ. γρούς, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ παραληφθὲν εἰς λιμένα τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, δημοσεῖς τὴν σημιάν τοῦ Παναμᾶ καὶ μετονομάσθη «Τόλης».

Ἐπολήθη ἀφ' ἑτέρου παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχον ἀντὶ τιμῆς 450.000 δολλαρίων εἰς Νοτιοαμερικανοὺς ἀγοραστὰς τὸ ὑπὸ σημιάν Χονδρόνας φορτηγὸν τοῦ «ΟΚΕΑΝΙΚ» 7583 τ. γρούς, 11.300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920.

Καὶ ἄλλαι παραλαβαῖ! "Λίμπερτος,"

Ἐν συνεχείᾳ προηγουμένων πινάκων μας παραβέτομεν κατωτέρῳ καὶ νέον κατάλογον παραληφθέντων «Λίμπερτος»:

Όνομα πλοίου	Παλ. ὄνομα	Ναυπ. Τ. γρο.
«Αστερίς»	ex HENRY SILBEY	43 7176
«Γεώργιος Πανόρας»	» GEORGE HIMES	43 7176
«Εὐγενία Χανδρή»	» NATHAN MACON	43 7177
«Ιο. Γ. Κουλουκούνης»	» EDWIN STEVENS	44 7176
«Λεων. Μίχαλος»	» ALBERT RYDER	43 7176
«Νικόλαος»	» WILL. BYERS	43 7176
«Οθόνος»	» ELIJAH KELLOGG	44 7176
«Πέτρος Νομιζός»	» HORACE MANN	43 7176
«Στύλι. Βλασσόπουλος»	» FRED. L. DAU	43 7244

Ὑπολείπονται πρὸς παραλαβὴν περὶ τὰ δέκα εἰσέτη «Λίμπερτος», ἐκ τῶν ὅποιων δύο ἡγεμόνη ἡδη, διὰ μετονομάσθησαν «Θεμώνη» καὶ «Μεγάλη ζαρη».

Παραληφθησαν ἐξ ἄλλου τὸ ὑπὸ παναμαζήν σημιάν λίμπερτον «Νορμάνιας»

CREMOS BROS

& R. MARGOSCHES

ESTABLISHED 1890 BY CREMOS BROS

SHIPPING, CHARTERING, FORWARDING

& INSURANCE AGENTS

SALE & PURCHASE BROKERS

HEAD OFFICE PIRAEUS

SUB AGENCIES

AKTI MIAOULI 27

IN ALL THE HELLENIC

Phones : 40-613 & 43-860

PORTS

Teleg. : NEPTUNIA

λάγιο» (ex «JOE FELLOWS») 7207 τ. γρούς (τοῦ 1944) καὶ τὸ ὑπὸ σημιάν Χονδρόνας «Κλειδώ» 7176 τ. γρούς (τοῦ 1944). Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἀνήκει εἰς τὴν ἑταίριαν «Διεθνῆς», ἷμις παρέλαβεν ἐπίσης καὶ ἵνα φορτηγὸν τέτοιον «Βίζτορο», μετονομασθὲν «Βίζτορο Σαλαμίς» 7607 τ. γρούς (τοῦ 1945).

Άτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγὰ

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ»: Κατευθυνόμενον ἀπὸ Ντελφζύλ κενὸν δι' "Αμστερταμ, ἀπέστειλε τὴν 4ην π. μ. τῆς 19ης Μαρτίου τὸ σῆμα κινδύνου S. O. S., μὲ τὴν ἐπεζήησην, διὰ τὸ πλοῖον προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης εἰς θέσιν πλάτους 53-31' Β. καὶ μήκους 4-57' Α. Νεότερον τηλεγράφημα ἀνέφερεν, διὰ τὸ ἀτύχημα προήλθεν ἀπὸ μαγνητικὴν νάρκην, διὰ μια σωσίβιος λέμβος συνετρίψη, διὰ οἵη μηχανὴ ἐπανεῖ λειτουργοῦσα, διὰ τὸ τημῆταις γεφύρας ἀνετινάχθη καὶ διὰ τὸ πλοῖον ἐθυμίζετο θραδέως. Ένα ἐπινεζείᾳ ἀνεκτικῶθη, διὰ τὴν κατέστη δυνατὸν γὰ τεθοῦν ἐν λειτουργίᾳ αἱ ἀντίκαι τοῦ σκάφους καὶ διὰ τὸ πλοῖον θύη διαντὸν τὸν δυνατὸν γὰρ ομοιότητην εἰς τὸν πλοιούστερον λιμένα. Βραδύτερον, ὡς σταθμὸς ἀσυρμάτου τοῦ Σεβενίγκερος ἀνέφερεν, διὰ τὰ ὀλλανδικὰ ναυαγοσωστικὰ «Βόλχαρντηγκ» καὶ «Στόρτεμελλε» προσέδεσαν τὸ πλοῖον καὶ ἐπέτυχον γὰρ τὸ ομοιότητην εἰς τὸ Υμουντίνετ τὸν προσωρινόν τοῦ Σόλαμπος πρόσωπον εἰς Φλωριγκ.

(Μαρτ. 19-22)

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (σημιά Χονδρόνας): Έκ Χάμπτον φόδος μὲ φορτίον γαναθράκων δι' Αμβέρσαν ὑπέστη βλάβην τῶν μηχανῶν τοῦ ἀνοικτά τῶν βελγικῶν ἀκτῶν καὶ ἔγινησε βοήθειαν ομοιότητον. Εσπενος πράγματι τὸ ναυαγοσωστικὸν «Γόλιάθ» καὶ τὸ ἐφρημούλικησον εἰς Φλωριγκ.

(Μαρτ. 18-10)

«ΕΙΩΡΓΙΟΣ» (σημιά Παναμᾶ): Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, διὰ παρέμεινεν ἀκυρώντην εἰς τὸν Βόρειον Αἰγαίου, συνεπεία ἀπολειας τῆς Ἐλιξός του. Αναγγέλλεται ἡδη, διὰ τὸ σκάφος ἐργομονήκηθη εἰς Νιούπορτ Νιούς, διόν τοῦ θά ἐπετέλεσε ἐπονέας.

(Μαρτ. 17)

«ΣΥΑΝΘΙΑ»: Συνεχούνθη εἰς Φιλαδέλφειαν μὲ τὸ ἀποντίκητον τῆς 19ης Μαρτίου, ὑπόστατην ἐλαφρὸν ομοιότητον τῆς ισάλλου γεμμῆς. Εγένετο δὲ δέοντα ἐπιθεώρησις καὶ διετάχθησαν προσεπονέας.

(Μαρτ. 18-21)

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Βαλτιμόρης εἰς Σαβόναν μὲ φορτίον γαναθράκων, προστίγγισεν εἰς Γιβραλτάρο, ἵνα ἀνεψοδιασθῇ μὲ πετρέλαια. Κατὰ τὴν πλεύσιον τοῦ μὲ τὸ πετρελαιοφόρον προσέκρουσεν ἐπ' αὐτῷ καὶ τὸ ἐφρεζένησεν ἐλαφρός τινας ζημίας.

(Μαρτ. 12-15)

«ΖΕΦΥΡΟΣ»: (Προσηγούμενόν πλοίον τοῦ Τάιν, ὃς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας) : Πινγανά ἐξερράγη ἐπὶ τὸν ναναγιόν, κατεπέρασα τὰ διαιρεόματα τῶν ἀξιωματῶν. Τὸ πῆρε κατεστέθη, ἀλλὰ τὸ σκάφος, συνεπεία τῆς προσαράξεως τοῦ ἐπὶ σκληρῷ θυνθοῦ, κινδύνευε νὰ κοπῇ εἰς δύο μὲ τὴν πρώτην τριγυμίαν. Οἱ ἐπιθεώρησαν τὸ σκάφος διὰ «ἀλική ἀπόλειαν» καὶ διετάχθη ἡ πόλησίς τοῦ διὰ δημοπρασίας, ὡς ἔστι καὶ ἐφίσκεται.

(Μαρτ. 11-20)

«ΗΡΑ»: (Προσηγούμενόν πλοίον τοῦ τεῦχος μας) : Πινγανά ἐξερράγη ἐπὶ τὸν ναναγιόν, κατεπέρασα τὰ διαιρεόματα τῶν ἀξιωματῶν. Τὸ πῆρε κατεστέθη, ἀλλὰ τὸ σκάφος, συνεπεία τῆς προσαράξεως τοῦ ἐπὶ σκληρῷ θυνθοῦ, κινδύνευε νὰ κοπῇ εἰς δύο μὲ τὴν πρώτην τριγυμίαν. Οἱ ἐπιθεώρησαν τὸ σκάφος διὰ «ἀλική ἀπόλειαν» καὶ διετάχθη ἡ πόλησίς τοῦ διὰ δημοπρασίας, ὡς ἔστι καὶ ἐφίσκεται.

(Μαρτ. 15-25)

«ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ»: (σημιά Παναμᾶ): Κενὸν ἐξ Ρίον Τανείδου διὰ Βόρειον Αμερικήν, ἀπώλεσε τὴν Ἐλλά του 1350 μῆλλα μαρκῶν τοῦ Χάμπτον φόδος. Τὸ ἀκυρώντην πλοίον ἀπόστολήν ναναγοσωστικοῦ, ἵνα ἀναλαβεῖ τὴν ομοιότητην τον. Πρόγιατον τὴν 15ην Μαρτίου καὶ ἀνέλαβε νὰ τὸ ομοιότητην εἰς Τσάρλεστον ἀντὶ ἀμοιβῆς 2500 δολλαρίων ἡμεροποίως.

(Μαρτ. 14-22)

«ΕΚ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ»: Κατεπέλευσεν εἰς τὸ Γιβραλτάρ μὲ ζημίας τεῦχος τοῦ δεξιὸν λεβήτα. Διετάχθησαν αἱ παρασημήτητοι ἐπονέαν. (Μαρτ. 17)

«ΠΕΡΙΚΑΗΣ»: Προσηγόρεψεν εἰς Βαλτιμόρη, καθ' ὅν χρόνον ἐφόρτωτον γιάνθησαν εἰς Τσέζαπις Μπάιη. Διὰ τὴν ἀνέλκωσιν τον παρέστη ἀγάγη νὰ ἐκφραστῇ ημέρα τοῦ φορτίου τον.

(Μαρτ. 22)

«ΠΡΙΜΑΒΙΣΤΑ»: (σημιά Παναμᾶ): Πληῆρες φορτίου ἥλιοπορόν

Bus. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

Home Telephone

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY CO

ENGINE & DECK SUPPLIES

GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

ROOM 206

NEW YORK N.Y.

ἔξι 'Αργεντινής δι' Ἀμερίσαν, κατέφυγεν εἰς Ρίον Ἰανέζον τὴν 11ην Μαρτίου μὲ πορωτάν εἰς τὸ ὑπόθιστον. 3 κύτος τον. 'Η περισσευτική ὑπηρεσία τοῦ ἐν λόγῳ δραμάτιαν διέμενος καὶ τινα ρυμονικά, δὲν ἐπέτυχον νὰ κατασέβουν τὴν πορωτάν καὶ τὴν 17ην Μαρτίου ἀπεφασίσθη νὰ καταλυθῇ τὸ καύμενον κύτος. "Υδατα παροντασθησαν εἰς τὸ κύτος No 3, εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἰς τὸ λεβητοστάσιον. Τὸ πλοῖον τοῦ 19ην Μαρτίου εἰς ἀμμώδη θέσιν, χάριν ἀσφαλείας. 'Ἐν προσπράζθη τὴν 19ην Μαρτίου εἰς ἀμμώδη θέσιν, χάριν ἀσφαλείας. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀνεφέρθη, διτὸς ἡ κατάστασις ἀπεδεινόθη καὶ διτὸς τὰ κύτος No 2 καὶ 3 κατεκλύσθησαν. 'Η πορωτάν ἔχει πολύτιμη.

Ἡ ναυλαγορά

Σταθερὰ ἡ ναυλαγορά διὰ τὸν τομέα τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. 'Ἄπο τὸν λιμένα τῶν Ηνωμ. Πολιτειῶν οἱ γιανάθρακες καὶ τὰ σιηρά μὲ ἀμειούτον ζητούσθητα φορτώνοντα πόδες ὅλας τὰς κατευθύνεται. Αἱ τημά τῶν Σεναύλων ἀφετᾶ ἀποδοτικαὶ. Αἱ ναυλώσεις ἔκτεινονται μέχρι καὶ τοῦ Σεπτεμβρίου.

"Ἄν τὴν ζητούσθητα τῆς Ἀμερικανικῆς ἀγορᾶς ἥκολονθουν, μὲ μετρίαν ἔστω ζήτησιν, τὰ λοιπὰ κεντρά φορτώσεων, τῆς Ἀργεντινῆς, τῆς Ἀπο-Ἀνατολῆς καὶ τῶν Ἰνδιῶν, ισως ἡ διαδέσμος κινητοπότης νὰ μὴ ἔχῃ-ζει διὰ νὰ ἔχεται σημεῖο τὰς παγκοσμίους μεταφοράκας ἀνάγκας. Ζήτησις, διοίσι, τοιάντη οὐδαμόθεν, πλὴν τῶν λιμένων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἐμφανίζεται. 'Η παγκόσμιος οἰκονομία τελεῖ ἀκόμη ὑπὸ κατάστασιν νάρ-χης. 'Η Ἀμερικὴ διὰ τῶν ἐπὶ ποτώσιες ἔχαγων της καλεῖται ἀριθμὸς νὰ συγκρατήσῃ τὴν πλήρη οἰκονομικὴν κατάρρεσιν, τὸ χάος.

Ἴδον μερικαὶ χαρακτηριστικαὶ τιμαὶ τῶν ναύλων, ποὺ πληρώνονται εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Νέας Υόρκης: Διὰ γιανάθρακας ἀπὸ Χάμπτον ρόδος διὰ Δυτικήν Ἰταλίαν, Μάρτιου δολ. 13.95. Διὰ συνεχῆ ταξίδια μέχρις Ιονίουν ἐπλούτησαν 13.50 δολ. 'Ἄπο Τσάρλεστον διὰ Ρόττερνταμ, Μάρτιου δολ. 12.65.

Διαταγαὶ διὰ γιανάθρακας ἐκευλωφόροιν δι' διοίσι τοὺς προσφεύσιούς, τὴν Γαλλίαν, Σκανδινανίαν, Πορτογαλίαν καὶ Νότιον Ἀμερικήν.

Τὰ Ἀμερικανικὰ ἐπίστησι σιηρά ἐπλήρωνται διὰ Αυτικήν Ἰταλίαν, Ἀπρίλιον, ἀπὸ Ποντίζετ Σάνοντ ἢ ἀπὸ Κολούμβια Ρίβερ δολ. 21. Ζήτησις σταθερὰ καὶ διὰ φορτώσεις σιηράν καὶ ἀριθμούσιον ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐκ Νόρδερν ρέιντς 7000 τ. γιανάθρακων διὰ Κόρφη η Δουβλίνου 67(6), 'Απρίλιον.

«ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐκ Σάντη Λαζέντζο 9000 τ. γεννημάτων διὰ Βούβαλην ἢ Καράτοι δολ. 23, ἄ. φ.

«ΝΙΚΟΛΑ. Γ. ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἐκ Τσάρλεστον 9000 τ. γιανάθρακων διὰ Ἀμερίσαν δολ. 12.50, ἄ. φ.

ΔΥΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ (Λίμπερτις) ἐκ Νόρδερν ρέιντς 9000 τ. ἔκαστον διὰ Ἀμερίσαν δολ. 12.75, 'Απρίλιον.

ΤΕΣΣΑΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ (Λίμπερτις) ἐκ Νόρδερν ρέιντς 8.500 τόν. γιανάθρακων ἔκαστον διὰ Σαβόναν, Γένοβαν ἢ Νεάπολιν δολ. 13.75, 'Απρίλιον.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐκ Νόρδερν ρέιντς 9000 τ. γιανάθρακων διὰ Ρίον Ιανέζον, δολ. 14.50, ἄ. φ.

«ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ» (σημαία Παναμᾶ) ἐκ Καναδᾶ ἢ Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων διὰ Αγγλίαν—Κόντινεντ 70(6), ὄψις Μέσην Ἀνατολήν, 99)—, 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Λίμπερτις) ἐκ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. διὰ συνεχῆ ταξίδι-

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

ESTABLISHED 1900

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

(Candia) IRAKLION—CRETE

NIKOLAS MARKIDIS

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

NIKOS MARKIDIS

Nautikos Πράκτωρ. Ναυλώσεις παντὸς είδους.
Φορτοεισφορτώσεις.

HRAKLEION — KRITHI

Οίκος Ιδρυθεὶς τῷ 1933

Τηλ.κή Δ.σις: MARKIDIS 'Ηράκλειον Κρήτης

δια μέχρι τοῦ Ιουνίου (γιανάθρακας) διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 13.95 δάσιν, ἄμεσος ἔναρξις.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Λίμπερτι) 10.000 τ. d.w. τάμη τοάρτερ διὰ 5 ἔως 7 μῆνας (ταξίδια Βρο. — Νοτ. Ἀμερικῆς) δολ. 5.50, παράδοσις εἰς Πλέιτ, ἐπαναπάρδοσις εἰς Νέαν Υόρκην.

«ΜΙΧΑΗΑ. ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ» ἐκ Μόριπλες η Πενσακόλας 6800 τ. γιανάθρακων διὰ Μπούνενος "Άηρες δολ. 15.50, ἄ. φ.

«ΣΤΡΥΜΩΝ» 8300 τ. d.w. τάμη τοάρτερ διὰ 3 μῆνας εἰς τὴν γαλλικὴν κυβέρνησην (ταξίδια Μεσογείου — Αγγλίας — Κόντινεντ) δολ. 4.50, ἄμεσος παράδοσις.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Λίμπερτι) ἐκ Χάμπτον ρόδος (συνεχῆ ταξίδια) 9500 τ. γιανάθρακων δι' Ἀμερίσαν δολ. 11, ἄμεσος ἔναρξις.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» ἐκ Νέας Ορλεάνης (πλήρες φορτίον σιηράν) διὰ Κωνστάντζαν δολ. 210.000 κατ' ἀποκοπήν, ἐλεύθερον φορτεισφορτωτικῶν, 'Απρίλιον.

«ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΙ» (σημαία Παναμᾶ) ἐκ Χάμπτον ρόδος 8000 τόν. γιανάθρακων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 13.95, ἄ. φ.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (σημαία Παναμᾶ) ἐκ Νόρδερν ρέιντς 8500 τ. γιανάθρακων διὰ Βέλγιον δολ. 11.65 α' ταξίδιον, φόρτωσις 10—20 'Απριλίον καὶ δολ. 11.50 β' ταξίδιον, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΙΗΣ» ἐξ Αλγερίου 3000 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀμερίσου 61(6), ἄ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὲς Ἀμερίσου 5500 τ. γιανάθρακων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 23(6), ἄ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Λίμπερτι) ἐκ Νόρδερν ρέιντς 8500 τ. γιανάθρακων διὰ Καζαπλάγκαν δολ. 12.50, 'Απρίλιον.

«ΝΑΦΤΟΑ» (δεξια., σημ. Παναμᾶ) ἐκ Περσικοῦ πόλου 9.000 τόν. πετρελαίων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 11.25, Ιούνιον.

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» 3100 τ. γιανάθρακων καὶ «ΕΑΠΙΣ» 2.200 τ. γιανάθρακων ἐκ Ζογκονδάκης διὰ Σαβόναν 47(6), ναῦλος πληρωτέος εἰς τὴν ἐπόμενην τιμὴν τοῦ δολαρίου, καυτσέλλο 30 'Απριλίον τὸ πρῶτον καὶ φόρτωσις 10—20 'Απριλίον τὸ δεύτερον.

«ΑΝΝΑ ΜΑΡΚΟΥ» 4.800 τ. d. w. τάμη τοάρτερ εἰς τὴν Ιταλίαν κυβέρνησην διὰ τρεῖς μῆνας 30) — κατὰ τόννον d. w., παράδοσις 'Απρίλιον εἰς Γένοβαν.

«ΧΕΜΜΙΚΣΤΕΤΕ» ἐκ Ντρόντρεχτ 700 τ. φορτίον διὰ Γένοβαν 92(6), ἄ. φ.

«ΚΟΧΟΛΥΤ» 1500 τόν. ἐξ Ἀμερικής (Συλεία) δι' Ἰμπιγκραν 24(6), τοὺς 50 π. π., ἄμεσος φόρτωσις.

«ΡΟΔΟΠΗ» 3200 τόν. d.w. δι' ἓνα κυκλικὸν ταξίδιον Μεσογείου—Αγγλίας — Κόντινεντ (έταφα τοῦ Ελληνικῆς) ἀντὶ 50.025 λιρῶν κατὰ μῆνα επιτέλευτοτε.

«ΠΙΤΡΟΥ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐκ Νόρδερν ρέιντς 8500 τόν. γιανάθρακων δι' Οίλανδραν δολ. 10.90 (συνεχῆ ταξίδια μέχρι Σεπτεμβρίου).

«ΘΕΤΙΣ» ἐκ Ρίβερ Πλέιτ 7200 τ. γεννημάτων δι' Εἴρ δολ. 18.50, φόρτωσις 1—15 'Απριλίον.

«ΣΩΝΙΑ» (σημ. Παναμᾶ) 7.600 τ. d.w. τάμη τοάρτερ δι' ἓνα ταξίδιον Κόντινεντ — Μεσογείου — Μαδαγασκάρης δολ. 4.75 d. w., παράδοσις 'Αμερίσαν, ἐπαναπάρδοσις Μεσογείου.

STATES - HELLENIC LINES

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος γραμμὴ
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ-ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ἀ)π "OLD DOMINION STATE,"

'Αναχωρεῖ ἐκ Νέας Υόρκης τὴν 31ην Μαρτίου

ἀ)π "VOLUNTEER STATE,"

'Αναχωρεῖ ἐκ Νέας Υόρκης τὴν 9 'Απριλίου

ἀ)π "ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ 'Αστήρ,"

'Αναμένεται εἰς Παραμᾶ τὴν 6ην 'Απριλίου

ἀ)π "ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Κῦμα,"

'Αναμένεται εἰς Παραμᾶ τὴν 10ην 'Απριλίου

ἀ)π "HOOSIER STATE..

'Αφίξη ἐν Πειραιεῖ τὴν 26ην Μαρτίου

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

Διὰ πλείστων πληροφορίας :
Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,
Οδὸς Νικήτα 17, Πειραιεῖ Τηλέφ. 43.027

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

"Αγία Βαρβάρα	Φορητ. Σιγάλος	04	2453	διῆλθε Γιθωαλτάριο 19 Μαρτ., διὰ Γένοβαν
"Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράκης	11	3508	διῆλθε Μάλταν 19 Μαρτ. διὰ Κορήτη
"Αγία Μαρίνα	«Εκάστος» Α. Ε'	12	4151	άνεγ. Χουέλβαν 22 Μαρτ. διὰ Γάνδην
"Αγιοι Βίκτωρες	νιοι Ν. Ι. Παπέρα	19	4344	άνεγ. Τάιν 23 Μαρτ. διὰ Λάς Πάλμας
"Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρή	18	2974	ἔφθασε Τάιν 25 Μαρτ.
"Αγιος Γεώργιος	νιοι Δ. Πανταλέωντος	11	4248	διῆλθε Ντάνον 27 Μαρτ. διὰ Βέλγιον
"Αγιος Νικόλαος	Δ. Χατζηπατέρα	43	7176	άνεγ. Νέαν Υόρογην 14 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
"Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μηχ. Βασιλειάδης	43	7180	εἰς Τζέτες Ρίβερ ύπό παραλαβὴν
"Αηγ. Γεώργης	νιοι Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Βαλένθιαν 18 Μαρτ.
Αίκατ. Κουμαντάρου	Δδ. Κουμάνταροι	17	7777	άνεγ. Πειραιᾶ 26 Μαρτ.
'Ακτή	εάδ. Λιβανοῦς Α.Ε.	44	7176	εἰς Τζέτες Ρίβερ ύπό παραλαβὴν
'Αλεξανδρά	Κ. Καρράς καὶ ιδός	18	4355	ἔφθ. Υμούντεν 21 Μαρτ. μὲ ζημίας ἐκ νάρκης
'Αλεξανδρος Κορυζῆς	Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7207	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 12 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν, 25
'Αλιάκμων	Στ. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 14 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανεῖον
'Αλίκη	Ν. Λιβανός	43	7194	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 23 Μαρτ.
'Αλφειός	Στ. Λιβανός	44	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 20 Μαρτ.
'Αμερική	Α. Λουζής	43	7176	άνεγ. Αμβέρσαν 20 Μαρτ., διὰ Λονδίνον καὶ Βορ. Αμερικὴν
'Αμφίπολις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	325	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
'Αναστ. Πατέρας	Δδ. Πατέρα	43	7177	άνεγ. Τσάρλεστον 13 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
'Αντίκλεια	Π. Τζανετάτος	92	951	άνεγ. 'Αλεξανδρειαν 18 Μαρτ. διὰ Τουρκίαν
'Αννα	Ν. Λιβανός	19	5173	ἔφθ. Αμπούργον 24 Μαρτ.
'Αννα Ν. Γουλαστρῆ	Δδ. Γουλανδρῆ	21	4358	έφθ. Χάμπτον ρόδος 20 Μαρτ. καὶ Ν. Υόρογην 26
'Αννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλης	42	7191	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 24 Μαρτ.
'Αννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19	2421	άνεγ. Γένοβαν 13 Μαρτ. διὰ Ρίο Μαρίνα
'Αννα Ρέντερ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	725	εἰς Λίμπες 31 Μαρτ.
'Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 22 Μαρτ. (διὰ Ν. Υόρογην).
'Αξιός	Γιούλης καὶ Σία	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 24 Μαρτ.
'Αντώνης	Σπύρος Λαμώς	43	7176	ἔφθ. Ρουέν 21 Μαρτ.
'Αργολικός	Μαρής 'Εμπειρίκος	21	4786	ἔφθ. Νέαν Υόρογην 15 Μαρτίου.
'Αργώ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
'Αρμάθια	Σδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	ἔφθ. Πόρτα ντε Μπούκ 15 Μαρτ.
'Αρχάγγελος	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	17	5692	ἔφθ. 'Αλεξανδρέτταν 20 Μαρτ. (διὰ Μασσαλίαν)
'Ασπασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε'	38	4854	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 15 Μαρτ.
'Αστερίς	Έλληνες ἀγορασταὶ	43	7176	εἰς Μόμπαλ 25 Μαρτ. ύπό παραλαβὴν
'Αταλάντη	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ.
Βάρτμπρουγκ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	900	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαρτ. Μετωνομάσθη «ΚΩΣ»
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκης	44	7176	εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ύπό παραλαβὴν
Βόλλιν (τάνκερ)	'Ελληνικὸν Δημόσιον	17	2564	εἰς λιμένας Δανίας 30 Μαρτ.
Βόλος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	23	1175	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
Βόρειος 'Ελλάς	'Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	άνεγ. Κονγκολίν 22 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν, εἰς Μετιλήνην 29
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	διῆλθε Παναμᾶν 15 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπτασης	18	4289	ἔφθ. Ρεουνίον 18 Μαρτ.
Γεώργιος Ζ.	Μδ. Ζωγράφος	05	480	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ.
Γεώργ. Δ. Γράτσος	Δδ. Γράτσου	44	7176	διῆλθε Λός 'Αντζεσ 15 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Γεώργ. Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική» Α.Ε.	13	4044	εἰς Σαντιάγκο 30 Μαρτ.
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίκος	έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Χάλιφας 23 Μαρτ.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	«Αιδανός» Α. Ε.	38	5482	άνεγ. Σίδνευ 1 Μαρτ. διὰ Μεσόγειον — Αγγλίαν
Γεώργ. Πανιώρας	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	εἰς 'Αγιον Φραγκίσκον 29 Μαρτ. ύπό παραλαβὴν
Γεώργ. Φ. Ανδρεάδης	Δδ. Ανδρεάδης	43	7176	άνεγ. Πενσακόλαν 12 Μαρτ. διὰ Χάβοην
Γρηγόριος Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διῆλθε Γιθωαλτάριο 15 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρογην
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλινός»	06	3016	άνεγ. Μάλταν 22 Μαρτ. διὰ Κύπρου
Δημ. 'Ιγγλέσης	νιοι Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 21 διὰ Κύπρου
Δημ. Χανδρῆς	Εδύ. Ι. Χανδρῆ	10	4643	διῆλθε Φαγιάλ 12 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Δημοσθένης	«Αιγαῖον» Α. Ε.	44	7207	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ.
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & Β. Πανταλέων	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 22 Μαρτ.
Διαμαντῆς	Λιαν. Παπέρας	19	5253	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 22 Μαρτ.
Δίρφος	Β. Πατέρας.Δ. Πατέρα	43	7176	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 15 Μαρτ. διὰ Βόρ. Αφρικήν
Δωρίς	Ηλίας Χατζηλίας	17	4604	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 27 Μαρτ.
"Εθη Λιθανοῦ	Ν. Λιβανός	37	4839	άνεγ. Ρεουνίον 18 Μαρτ. διὰ Νόσσι Μπέ
"Εθρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	25	1412	εἰς Πειραιᾶ 30 Μαρτ. (διὰ Βόλον)
"Εθρος	Στ. Λιβανός	43	7244	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαρτ.
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4163	ἔφθ. Νιούπορτ 9 Μαρτ., παραμένει
'Ελένη Δ.	Δ. Δάμπτασης	44	7176	ἔφθ. Σιγκαπούρην 14 Μαρτ. καὶ Καράτσι 26
'Ελένη Κουλουκουντῆ	Δδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	διῆλθε Λός Πάλμας 27 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
'Ελένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 21 Μαρτ.
'Ελίζα	Α. Γ. Παπαδάκης	19	1986	ἔφθ. Μπέρσταν 26 Μαρτ.
'Ελισάβετ	Δδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Αλγέριον 25 Μαρτ.
'Ελλάς	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	άνεγ. Λιθερόπολ 25 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
'Ελλάς	Γ. Χρ. Λαμώς	43	7176	άνεγ. Καζαπλάγκαν 19 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Ελλάς	«Ελληνική» Α. Ε.	44	7207	εἰς Πορτλάνταν ('Ορεγκον') 24 Μαρτ.
'Ελληνική 'Ακτή	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Θέσσαλον 20 Μαρτ. διὰ Βενετίαν — Πειραιᾶ
'Ελληνικός Αστήρ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Αγγελίαν 25 Μαρτ. διὰ Βενετίαν
'Ελληνικόν Κῦμα	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	εἰς Πορτλάνταν ('Ορεγκον') 25 Μαρτ.
'Ελληνικός Ούρωνδος	Α. Περίντεζης	19	1492	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Μαρτ.
'Επτάπλησης	Νεγρεά. — Σταθάτος	44	7198	διῆλθε Παναμᾶν 15 Μαρτ. διὰ Λουθλίνον
'Ερμούπολις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	2369	εἰς Λίβερπολ 30 Μαρτ.
Εύανθια	νιοι Π. Γουλανδρῆ	43	7244	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαρτ.
Εύγενία Χανδρῆ	Εδύ. Ι. Χανδρῆ	43	7177	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 18 Μαρτ. διὰ Χάβοην
Εύηνος	Διαβανός Α. Ε.	19	5627	εἰς λιμένας Μαδαγασκάρης 20 Μαρτ.
Εύθαλια	Δδ. Γουλανδρῆ	18	3551	άνεγ. Όραν 15 Μαρτ. διὰ Ρουέν, 27
Εύρυμέδων	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 14 Μαρτ.
"Εύκε	'Ελληνικὸν Δημόσιον	30	255	ἔφθ. Μπόστον ('Αγγλ.) 12 Μαρτ.

'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Πειραιᾶ 26 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 30 διὰ Γένοβαν
"Ηπειρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	18	5572	έφθ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 29 δι' ἀνοικτ. θάλασσαν
"Ηράκλειον	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	25	964	ἀνεγ. Πειραιᾶ 30 Μαρτ. διὰ Κρήτην
"Ηρων	Δ. Ν. Κουφός	06	1516	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαρτ., σερβέῳ
Θεμιστοκλῆς	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Γένοβαν 13 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Ν. Υόρκην
Θεμώνη	«Κάσος» Α. Ε.	43	7176	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν ὑπὸ παραλαβὴν
Θεομήτωρ	νιοὶ Σπ. Ποιέμη	10	4427	εἰς λιμένας Δυτ. Ἀφρικῆς 20 Μαρτ.
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	έφθ. Σάντος Λορέντζο 17 Μαρτ.
Θέτις	'Ηλ. Χατζήλιας	30	4123	έφθ. Μπονένος Ἀύρες 10 Μαρτ.
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηρασία» Α. Ε.	88	1356	ἀνεγ. Πειραιᾶ 30 Μαρτ. (διαταγάς ἐν πλ.φ.)
Θράκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	41	7460	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 17 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέριον
"Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδης	01	2107	ἀνεγ. Ντωμπιταν 10 Μαρτ. διὰ Κοσσεῖο
"Ιγόρ	Λῶς & Πεζᾶς	43	7176	ἀνεγ. Ἀμέρεσαν 23 Μαρτ. διὰ Νιούπορτ Νιούς
"Ιθακος	Γ. Δρακούλης	06	3916	ἀνεγ. Γρερέντζενμαυθ 27 Μαρτ. διὰ Χονέλθαν
"Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Ἀμέρεσαν 25 Μαρτ.
"Ινα Μπλούμενταλ	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	21	1549	εἰς Κίελον 30 Μαρτ.
"Ιόνιον	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	42	7035	ἀνεγ. Καζαπτλάγκαν 20 Μαρτ. διὰ Σάρφι
"Ιρις	'Ιω. Παλαιοχαρασσᾶς . .	11	1881	ἀνεγ. Χάϊφαν 24 Μαρτ. δι' Ἀλεξανδρέτταν
"Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Κουλουκουντῆ	44	7176	εἰς Πόρτλαντ (Ορεγκον) 26 Μαρτ.
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	43	7176	εἰς Νιούπορτ Νιούς 22 Μαρτ.
"Ιω. Φράγκος	Μόρχος. Φράγκος	12	3442	εἰς Ἀμέρεσαν ἀπὸ 12 Ταν., ἐποκενή
"Ιωνία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	13	4916	εἰς Γλασκώθην 30 Μαρτ., διασενή
Κ. Χατζηπατέρας	'Ιω. Χατζηπατέρας ..	43	7244	έφθ. Ριθράλτα 13 Μαρτ. (διὰ Χάμπτον φόδες)
Κάθο Ματαπᾶς	Πέπλα - Κουμανταρέα	01	1129	εἰς Σαγκάνην 20 Μαρτ.
Καθαριώτισσα	νιοὶ Γ. Καραδία	13	1877	ἀνεγ. Κάδις 17 Μαρτ. δι' Ἀρντόσαν, ἔφθ. 24
Καλλιόπη	ίδ. Πατέρα	43	7244	ἀνεγ. Χάϊφαν 26 Μαρτ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Κάππατιν I. Ματαράγκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	διῆλθε Κιουρασσώ 16 Μαρτ. διὰ Μπαραγκούνια
Κάππατιν Κ. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	έφθ. Γρότεμπουργκ 5 Μαρτ., παρέμενεν 20
Κάσσος	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	ἀνεγ. Μπονένος Ἀύρες 13 Μαρτ. δι' Ἀμέρεσαν
Κάστωρ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Καζαπτλάγκαν 19 Μαρτ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	έφθ. Γανδήν 9 Μαρτ.
Κεχρέα	Θ. Ἐπιφανειάδης	44	7176	διῆλθε Παναμᾶν 22 Μαρτ. διὰ Μόρτιλ
Κονίστρα	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7176	ἀνεγ. Ἀμέρεσαν 12 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Κορινθία (ἐπιθετ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	11	3874	ἀνεγ. Μασσαλίαν 29 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Κόχολυτ	'Ελληνικὸν Δημόσιο . .	20	844	ἀνεγ. Κίελον 30 Μαρτ. δι' Ἀμβούργον — "Ιμπιγκαί
Κρήτη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	20	7744	εἰς Νιούπορτ ἀπὸ 16 Δεκ., ἐποκενή
Κρήτη	Γ. Μάστος	44	7244	διῆλθεν Αδεν 24 Μαρτ. διὰ Καλκούταν
Κρίδος	Μ. Ἐμπειρόκος	45	3805	έφθ. Χάμπτον φόδες 23 Μαρτ.
Κυθερήτης	Λειώς καὶ Πατέρας	27	4950	έφθ. Νιούπορτ Νιούς 14 Μαρτ.
Κυκλάδες	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	41	7157	εἰς Ἀμέρεσαν 19 Μαρτ.
Κῦμα	Ν. Λιβανὸς	43	7244	έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Β. Ἀμερικὴν
Κωνσταντῆς	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διῆλθε Ντόβερ 28 Μαρτ. δι' Ολλανδίαν
Κωνσταντίνος Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	έφθ. Λάγκος 20 Μαρτ.
Κώστας Μίχαλος	Ν. Απόδικος	45	7176	διῆλθε Ντόβερ 14 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδες
Κωστής Λαιμός	νιοὶ Κ. Η. Λαιμός	43	7176	διῆλθε Φαγιάλ 23 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδες
Κωστής Λώς	άδ. Λῶς & Α. Πεζᾶς	43	7176	έφθ. Ἀμέρεσαν 20 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 24 διὰ Μόρτιλ
Λεόντιος	Θέοδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Ρόττερντα 22 Μαρτ.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζῆδης	28	4573	διῆλθε Γιθράλτα 26 Μαρτ. διὰ Λά Παλλίς
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μιχαλίνδη» Α. Ε.	43	7176	ἀνεγ. Νέαν Υόρκην 26 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Λούλα Νομικοῦ	Μ. Νομικός	43	7176	εἰς Ἡνωμένας Πόλεις ὑπὸ παραλαβὴν
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	ἀνεγ. Φρητάουν 11 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Μαίανδρος	Στ. Λιβανὸς	45	7177	έφθ. Χάδωνην 23 Μαρτ. (διὰ Χάμπτον φόδες)
Μακεδονία	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	42	7044	ἀνεγ. Βαλτημόρην 22 Μαρτ. διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Μαλιακός	Μαρφῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	έφθ. Ζογκούλας 23 Μαρτ.
Μαργαρίτα	Στέφ. Σοφιανὸς	89	2187	διῆλθε Ντόμπιταν 23 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Μαργ. Χανδρῆ	Εὐγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	ἀνεγ. Λορέντζο Μαρκές 26 Μαρτ. διὰ Πενάγκ
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαιμός	12	4707	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 23 Μαρτ.
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆς	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	ἀνεγ. Ροζάριο 13 Μαρτ. διὰ Μάντζεστερ
Μαρία Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διῆλθε Σάιν Μικέλ 13 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδες
Μαρίας	Μαρφοφίλιττας-Πατέρας . .	44	7176	διῆλθεν "Αγ. Βενέτιον 15 Μαρτ. διὰ Νεζότσεα
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	διῆλθεν "Γα. Γιανέτιον 15 Μαρτ. διὰ Γκάλβεστον
Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀνεγ. Βόρ. Ἀμερικὴν 27 Μαρτ. δι' Εὐρώπην
Μεγαλόχαρη	έτ. Κουλουκουντῆ	44	7176	παρέμενε Ντόμπιταν 15 Μαρτ.
Μιμδάς	«Ἐμπορική-Ἐφοπλιστική» 05	3071	έφθ. Ρίον Ιανέριον 23 Μαρτ. διὰ Μπονένος "Αύρες	
Μίνα Λ. Καμπάνη	πληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Εύρ. Αιγαίου 17 Μαρτ.
Μιχάλη	Κών. τ. Λαιμός	43	7207	έφθ. "Αμστερταν 17 Μαρτ.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	44	7176	ἀνεγ. Αμέρεσαν 26 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδες
Μιχ. Λ. Ἐμπειρίκος	έτ. Σ.Γ. Ἐμπειρίκου	18	5202	ἀνεγ. Πενσακόλαν 22 Μαρτ. διὰ Μπονένος "Αύρες
Ναντίν	'Εμπορ. - 'Ἐφοπλιστική 04	3582		ἀνεγ. Μπονένος "Αύρες 19 Μαρτ. δι' Ιταγάη
Ναύαρχος Κουντουριώτης	Ίο. Καρρᾶς	45	7247	έφθ. Αμέρεσαν 18 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδες
Νέα Έλλας	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	έφθ. Γένοβαν 16 Μαρτ.
Νέδων	«Λιβανὸς» Α.Ε.	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 23 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
Νέστος	Στ. Λιβανὸς	43	7176	διῆλθε Κιουρασσώ 9 Μαρτ. διὰ Χάδωνην
Νηρεύς	'Ηλ. Γ. Χατζήλιας	37	5205	διῆλθε Γιθράλτα 19 Μαρτ. διὰ Γκάλβεστον
Νικόλας	Χ. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 18 Μαρτ. δι' Αμέρεσαν
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	έφθ. 'Αμβέρεσαν 24 Μαρτ. ἐξ Χονέλβας
Ν. Γ. Κουλουκουντῆς	«Ἀτλαντικός» Α.Ε.	43	7244	εἰς Τσάρλεστον 24 Μαρτ.
Νικ. Καΐρης	Ε. Κουλουκ.-Ι.Καΐρης	43	7244	ἀνεγ. Αμέρεσαν 22 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην
Νικ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 17 Μαρτ. δι' Αμέρεσαν
Νικ. Πατέρας	«Ωραιονόπορος» Α. Ε.	43	7194	ἀνεγ. Πενσακόλαν 16 Μαρτ. δι' Αμέρεσαν
Νικολάου Γεωργίου	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	εἰς Τζέιμς Ρίβερ ὑπὸ παραλαβὴν
Νικολάου Ζωγραφιά	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Βαλτημόρην 24 Μαρτ.
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	έφθ. Σάν Ζουέν 17 Μαρτ.
Νίκος Τ.	«Καφροεύς» Α.Ε.	19	5175	ἀνεγ. Μπάρον 14 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδες
"Οθων	'Αναστασίου-Φαφαλίδης 44	7176		ἀνεγ. Ν. Υόρκην 22 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ

"Ολγα	"Εμπορ.-Εφοπλιστική	43	7244	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαρτ.
"Ολυμπίος	Κούλουθρος - Εμπειρο.	18	5216	έφθ. Βαλτιμόρην 19 Μαρτ.
"Οντρι	Κ. Γράτσος	45	7176	εις Σάντα Φε 25 Μαρτ.
"Ορος "Αθως	Βασ. Σκαρδελής	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	έφθ. Πόρτ Τάλμπτ 28 Μαρτ.
"Ορος Έλικων	«Τράμπι» Σο	18	6525	διηλθε Μαδέρας 8 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμ. - Κουλουκούντης	17	8704	άνεχ. Ρούεν 21 Μαρτ., Γιβραλτάρ 27 δι' Οράν
Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	έφθ. Γοναδελούην 9 Μαρτ.
"Οττίλι	«Ελληνικόν Δημόσιον	21	725	εις Κίελον 30 Μαρτ.
Ούρανία Γούναρη	«Ελληνες ἀγόρασται	19	5701	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 11 Μαρτίου διὰ Νέαν Ορλεάνην
Παναγῆς	Ν. Λιμανοδότονλος	20	5194	άνεχ. Ροζάρο 21 Μαρτ. διὰ Μπονένος Αὔρες
Παναγία Καθαριώτισσα	Α. Καραδίας	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
Παναγιώτης	Ι'.ο. Λιβανός	43	7176	έφθασεν Αμβέρσαν 24 Μαρτ.
Παν. Θ. Κουμάνταρος	Π. Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Σάνιν Ναζάρ 12 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
Πειραιεύς (ἐπιβατηγόν)	«Ελληνικόν Δημόσιον	29	1493	έφθ. Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
Περικλῆς	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Μαρτ. διὰ Δυτ. Αμερικήν
Πεταλοί	Μαρ. «Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
Πετρόβιλ	«Τρανσπετερόλ» Α. Ε.	03	4634	εἰς ταξίδια Σουέζ — Ερυθρᾶς Θαλάσσης
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	διηλθε Ρίον Ιανέριον 15 Μαρτ. δι' Αγ. Βιζέντιου
Πέτρος Νομικός	άδ. Νομικοῦ	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Μαρτ. δι' Οίλλανδιαν
Πηνειός	«Θεοφάνω» Α.Ε.	44	7207	εἰς Ήνιομένας Πολιτείας ὑπὸ παραλαβῆν
Πόεντ Κλήραρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	έφθ. Ζογκονίδας 19 Μαρτ.
Πρέντον	άδ. Καττούλα	06	2088	άνεχ. Σαονθάμπτον 27 Μαρτ. διὰ Μπάρον
Ριχάρδος Δ. Λάσιονς	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	έφθ. Αμβέρσαν 25 Μαρτ.
Ροδόπη	«Ελληνικόν Δημόσιον	44	1923	εἰς Μυτιλήνην 30 Μαρτ.
Σαλαμινία	Ε. Πετρούπολης-Γ. Τάνες 01	3634	έφθ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 26 διὰ Σφάξ	
Σάμος	νιοὶ Δ. Τ' γγέληση	43	7177	εἰς Αστόρια ὑπὸ παραλαβῆν
Σκρά	«Ελληνικόν Δημόσιον	27	757	έφθ. Πόρτ Σουδάν 24 Μαρτ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	έφθ. Ρίον Ιανέριον 15 Μαρτ.
Σπυρίδων ΙΙ.	Λεία πολέμου	17	4387	άνεχ. Ρούεν 22 Μαρτ. δι' Οράν
Στάθης Α. Γιάνναγας	Μιχ. Κουλουκούντης	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Στάδιος	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	έφθ. Σέπταν 14 Μαρτ.
Σταυρός	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4833	έφθ. Γκάλθεστων 16 Μαρτ.
Σταύρος Κουμάνταρος	Ί'.ο. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Αμβέρσαν 19 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 25 διὰ Β. Αμερικήν
Στέφανος Σ.	Π. καὶ Ί'.ο. Σαμωνᾶ	04	646	έφθ. Αμβέρσαν 22 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 25 διὰ Χούλ.
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5643	άνεχ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ. διὰ Κύπρου
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Σύρος	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 17 Μαρτ. διὰ Βέρα Κρούς
Τάκης Κ.	Κατσουλάκος	20	471	έφθ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ.
Ταξιάρχης	άδ. Λαμποῦ	13	4221	άνεχ. Οόρν 20 Μαρτ. διὰ Καζαππλάγκαν, έφθ. 26
Ταύγετος	Κουνύθρου - Εμπειρίκου	18	5687	άνεχ. Μπάρον 23 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	έφθ. Δουνγκέρων 21 Μαρτ.
Τήνος	«Ελληνικόν Δημόσιον	11	1459	έφθ. Θεσινίδην 29 Μαρτ.
Τρίτων	Γράτσοι—Θεοφιλάτος	43	7176	εἰς Αμερικανίδην λιμένα ὑπὸ παραλαβῆν
Υδρούσα	Π. Χριστόπονίδης	22	2038	έφθ. Λάγκος 17 Μαρτ. καὶ Πόρτ Μπούνε 23
Υπανίς	άδ. Συνοδινοῦ	09	1459	άργει εἰς Πειραιᾶ μὲ ζημιάς
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομικοῦ	21	1788	έφθ. Σαδόναν 26 Μαρτ.
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άνεχ. Πειραιᾶ 15 Μαρτ. (διαταγάζ.)
Φωτεινή	Ι. Μ. Καραϊδᾶς	44	7176	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 19 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Χαδιώτης	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7247	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 16 Μαρτ., Θέουταν 23 διὰ Β. Αμερικήν
Χαλκιδική	«Ελληνικόν Δημόσιον	01	541	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαρτ., ἐποκενη
Χάνς Σχούλτε	«Ελληνικόν Δημόσιον	20	985	εἰς Κίελον 31 Μαρτ.
Χέμμιγκητε	«Ελληνικόν Δημόσιον	45	460	άνεχ. Κίελον 30 Μαρτ. διὰ Ντώροντρεζ — Γένοβαν
Χέλατρος	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 Μαρτ.
Χέχτ	«Ελληνικόν Δημόσιον	15	999	εἰς Φλένοντονδην 31 Μαρτ.
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5250	άνεχ. Φρήμαντ 15 Μαρτ. δι' Αδεν — Αγγλίαν
Χρυσή	νιοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 20 Μαρτ. διὰ Λός Αντζελες, έφθ. 22
Ψαρά	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	έφθ. Ρίον Ιανέριον 24 Μαρτ.
Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4798	άνεχ. Ρούεν 25 Μαρτ. διὰ Βηρυττού
Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας πλοῖα μας				
Αθάμας ΙΙ.	έτ. «Πάραλος»	19	3537	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 13 Μαρτ.
Αιτζιαν Στάρ (ἐπιθ.)	έτ. «Τούγκρες»	98	1573	εἰς Αμβέρσαν 31 Μαρτ., διασκενή
Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	εἰς πλάς Αρούμπας — Μαρατοσείμπο
Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονούτα»	04	4784	έφθ. Ρούεν 22 Μαρτ.
Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	έφθ. Ρίον Ιανέριον 17 Μαρτ.
Αρης	Κ. Κονιαλίδης	44	7248	διήλθε Παναμᾶν 18 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Αριστείδης (Χονδ.)	Άρ. Ωνάσης	43	7191	έφθ. Αμβέρσαν 20 Μαρτ.
Αρισταρχος (Χονδ.)	Άρ. Ωνάσης	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαρτ.
Αριστογείτων	Άρ. Ωνάσης	42	7176	άνεχ. Πενακόλαν 19 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Αριστοκράτης (Χονδ.)	Άρ. Ωνάσης	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαρτ. διὰ Χάδρην
Αριστομένης (Χονδ.)	Άρ. Ωνάσης	43	7176	άνεχ. Βαταβίαν 20 Μαρτ. δι' Ονέλλιγκτων
Αριστόποταις	Άρ. Ωνάσης	43	7176	έφθ. Σάντος 9 Μαρτ.
Αριστοτέλης (Χονδ.)	Άρ. Ωνάσης	43	7244	έφθ. Σίδνεϋ (Αντσράλιας) 14 Μαρτ.
Αρόξα	Ί'.ο. Η. Χαδούλη	22	1979	έφθ. Κάρδιφ 21 Μαρτ.
Ατλάντικ	άτμοπλοια Διεθνής	19	5524	εἰς Ρίο Γρανάτε 25 Μαρτ.
Ατλάντικ Γουαΐνη	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Σάνιν Ναζάρ 9 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
Ατλάντικ Γουΐντ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7247	άνεχ. Φρήμαντ 20 Μαρτ. διὰ Μπροσμπαΐην
Ατλάντικ Εΐρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Μπονένος Αὔρες 14 Μαρτ.
Ατλάντικ Κόστ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	έφθ. Μπονένος Αὔρες 12 Μαρτ.
Ατλάντικ Μπρις	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	παρέμεινεν εἰς Πλέιτ 20 Μαρτ.
Ατλάντικ Οσεαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 11 Μαρτίου διὰ Χάδρην
Ατλάντικ Σύ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαρτ.
Ατλάντικ Τρέιντερ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Αμβέρσαν 25 Μαρτ.
Αρτεμίς (τάνκερ)	έτ. Ούφρουγουάνης	19	6599	έφθ. Μπράουνσβιλ 20 Μαρτ.

Βασικέα	έτ. «Κρονίς»	19	5670	έφθ. Γένοβαν 20 Μαρτ.
Βίκτορυ—Σαλαμίς	έτ. «Διεθνής»	45	7607	εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑπὸ παραλαβὴν
Βιντσέντσια (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	20	6886	ἀνεγ. Νέαν 'Υόρκην 20 Μαρτ. δι' Ἀρούρια
Βύρων	τ. «Βινδόνα»	05	339	εἰς Γρενανά απὸ 19 Φεβρ., πάγιο
Γαρουφαλιά	Σ. Λαμδός	18	5222	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 20 Μαρτ. διὰ Λονδίνου
Γεροδῆμος	'Εμι. Γιανουλάτος	99	3076	ἀργεὶ Βιζαγαπατάμ απὸ 7 Νοεμ. π. ἔ.
Γεωργίος	έτ. «Λεβάντε»	17	5915	ἔρωμουληνθή εἰς Νιούπορτ Νιούς 11 Μαρτ.
Δημήτριος	έτ. Μεσογείου	19	2512	έφθ. Χαβάνναν 19 Μαρτ.
Δωδεκάνησα	έτ. «Μηραφλόρες»	19	812	ἀνεγ. Μασσάβαν 9 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
"Ελλενικ (χονδ.)	ἀ. μοπολία Διεθνής	20	7631	έφθ. Χόγκ Κόγκ 23 Μαρτ. (διὰ Ρόττερνταμ)
"Ελλεν	Π. Γ. 'Αλεξανδρης	18	2117.	ἀργεὶ εἰς Πόρτλαντ ("Ορεγκον) απὸ 10 Νοεμ.
"Ερατώ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Χερούποργον 20 Μαρτ. καὶ Ρουέν 24
Εύριπος	έτ. «Σάντ Νικόλας»	20	7582	έφθ. Βαγούνηρ 5 Μαρτ. (δι' Ενδόπηρη)
Εύριπος	έτ. «Σάντ Νικόλας»	19	5869	ἀνεγ. Ρίον 'Ιανένδον 9 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
Εύρυδάμας	έτ. «Καριμπάνα»	43	7176	έφθ. Μασσάβαν 23 Μαρτ. (διὰ Μανιλλαν)
"Ηόδ Γ.	έτ. «Διεθνής»	43	7200	έφθασε Μοντεβίδεο 20 Μαρτ.
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	21	6448	ἀργεὶ εἰς "Αγιον Φραγκίσκον 20 Μαρτ.
Ίλλινόις (τάνκερ) Χονδ.	έτ. Ντιάνα	20	2310	έφθ. Χαβάνναν 20 Μαρτ.
Ίντρεπιντο	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	ρημονίεσται εἰς Χάμπτον φόδς 20 Μαρτ.
Ίόνιαν Λήντερ	«Νάβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	εἰς Πλέιτ 20 Μαρτ. ὑπὸ φρότωσιν
Ίόνιαν Τρέιντερ	Ίο. Λιβανός	18	7914	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 22 Μαρτ. δι' Ἀμέρεσαν
Ίωάννης Λιθανός	Κ. Κονιαλίδης	22	8432	έφθ. Κόροπον Κρίστι 10 Μαρτ.
Καλλιρρόη	"Ελλήνες ἀγορασταὶ	12	3923	έφθ. Ἀρντόρδοσαν 20 Μαρτ.
Καντούλη	έτ. «Λουτσίντα»	18	480	έφθ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ.
Κάπταιν Μικές	Θεοχαρίδης—Κονθέλος	19	3332	ἀνεγ. Σάνιν Τζόν 24 Μαρτ. διὰ Βέρα Κρούς
Κάπταιν Τζόν	έτ. «Ντέλλ «Εστε»	13	9424	εἰς Μασσαλίαν 25 Μαρτ. διὰ Μαδαγασκάρην
Κατούμπα	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διῆλθε Γιεραλτάρ 10 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδς
Κένταυρος	έτ. «Διεθνής»	44	7176	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν ὑπὸ παραλαβὴν
Κλειώ	έτ. «Κάντια»	04	3479	διῆλθε Μοντεβίδεο 7 Μαρτ. δι' "Αγιον Βιζέντιον
Κοκερέλ	έτ. Πορτομπέλλο	19	5261	έφθ. Χάδρην 24 Μαρτ.
Κουλέμπρα	Παναμαϊκή ἐταιρ.	11	7527	έφθ. Πειραιᾶ 20 Μαρτ., διασκευὴ
Κυρήνεια				
Λέανδρος	'Ιο. Λιβανός	10	610	εἰς ταξίδια Μέσης 'Ανατολῆς
Λητώ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μάοντιν»	43	7176	έφθ. Βαγούνηρ 22 Μαρτ.
Λίλα	I. Δ. Χαδολής	09	655	έποτ. Πόρτ Τάλμποτ 22 Μαρτ. διὰ Πλέιρονθ
Λόντα (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικοῦ	16	5505	έφθ. "Ιζουν 24 Μαρτ.
Μανχάσσετ	έτ. «Κασσίποιο»	23	1827	έφθ. Κιουρασόν 18 Μαρτ.
Μαρίφ Γ.	«Σεντραμερικάνα»	43	7176	έφθ. Σαγκάνη 24 Μαρτ.
Μασκίκι	έτ. «Κρονίς»	17	5924	διῆλθε Πενάγκ 13 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Μάντω	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 24 Μαρτ. δι' Ἰταλίαν
Μάρζορη	έτ. «Πούντα "Άλτα»	19	2660	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 28 Φεβρ.
Μαριώ II.	K. Κονιαλίδης	44	7207	ἀνεγ. Ἀμέρεσαν 16 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδς
Μαρκέλλασ	Π. Λοΐζος καὶ Σια	20	3483	ἀνεγ. Κονιορίνη 22 Μαρτ. διὰ Συρακούσας
Μερόπη (σημ. Χονδούρας)	N. Κονιαλίδης	19	7588	παραμένει εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 10 Φεβρ.
Μολντόβα	έτ. 'Ιθάκη	11	4083	εἰς Πονέρτο Καμπέλλο 10 Μαρτ.
Μποναθεντούρα	«Οὐλτραμάρε»	20	6895	ἀνεγ. Μπάζιαν 6 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Μύριαμ	έτ. «Χάρη»	43	7196	έφθ. Μόριπλε 14 Μαρτ.
Μυρτώ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	ἀνεγ. Σιγκαπούρην 23 Μαρτ. διὰ Βαταβίαν
Νάντα	Θ. Λ. Τεριάζος	19	2720	έφθ. "Αμετερνταμ 17 Μαρτ.
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	ἀνεγ. Σάνι Ναζάρ 9 Μαρτ. δι' Ἀρούμπα
Νίκη	έτ. «Λάμα»	20	6021	έφθ. "Ελευσιντοργκ 12 Μαρτ.
Νορλάντια	έτ. «Στέιτς	42	7191	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαρτ.
Νορλάγκο	Θεόφ. Βάτης	44	7207	ἀνεγ. Βαλτιμόρην 9 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ ἔφθ. 26
Νουέθα Φορτούνα	έτ. «Φάραλονο»	43	7176	έφθ. Χούστον 23 Μαρτ.
Ντοράντο	έτ. «Γρεβάτη»	44	7244	ἀνεγ. Ἀμέρεσαν 23 Μαρτ. διὰ Παναμᾶν
Ούταχαν	Νομικός - Επιφανειάδης	28	9660	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδς
"Ολύμπια (ἐπιθ. ώπερωκ.)	έτ. «Στέιτς	19	4990	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 11 Μαρτ. Ἐπωλήηθη
"Οσεαν Γουαλήη	έτ. «Τζένεραλ»	19	4988	έφθ. Βαλτιμόρην 14 Μαρτ.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Στέιτς	19	5101	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 12 Μαρτ.
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Σάνσθερν»	01	3568	έφθ. Ηδοτ Σαΐδ 22 Μαρτ.
Παναγιώτης	έτ. «Πάραλος»	18	6049	ἀνεγ. Πενσαζόλαν 22 Μαρτ. διὰ Χάβρην
Πάραλος II.	Δημ. I. Χανδρής	21	6230	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 23 Μαρτ. δι' Ἰταλίαν
Παρίτα Μπαίη	έτ. «Πασίριφα»	44	7212	έφθ. Χάμπτον φόδς 23 Μαρτ.
Πασαΐκοφ "Οσεαν	Σ. Π. Παραμιθιώτης	19	6495	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 Μαρτ.
Πηγελόπη	B. Χανιώτη	20	7783	ἀναχωρεῖ εἰς N. Υόρκης 1 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ
Πόλις τῶν Ἀθηνῶν (Χονδ.)	έτ. «Λάμα»	36	7104	διῆλθε Γιεραλτάρ 17 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Σάμουσος»	18	5695	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαρτ.
Πριμαδέρα	έτ. «Σάμουσος»	20	6027	εἰς Ρίον 'Ιανένδον ἀπὸ 11 Μαρτ., πυραϊᾶ
Πριμαθίστα	άδ. Πιωτόπολα	06	1619	εἰς Αλεξανδρείαν 20 Μαρτ.
Ρένα (ἐπιθατ.)	Δ. Πετρόποντος	21	1925	ἀνεγ. Πόρτ Σουδάν 20 Μαρτ. διὰ Σονέζ
Ριζέκουα	Ίο. Πελτέκη	99	1106	ἀνεγ. Πόρτ Σουδάν 17 Μαρτ. διὰ Σονέζ
Ρούλ (παναμ.)	Σ. Γ. Ἐμπειρίκος	08	3864	έφθ. Χούέλιαν 22 Μαρτ.
Σαντιάγκο	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνο»	44	7212	έφθ. Λορδέντζ Μαρκές 23 Μαρτ.
Σαπφώ	«Ναβ. Σούντ 'Αμερικ.»	44	7176	έφθ. Λός "Αντζέλες 17 Μαρτ.
Σαράγγια	έτ. «Άλκυώνα»	11	3726	έφθ. "Άλγεριον 14 Μαρτ. (διὰ Νταζάρ)
Σίγκνετ	έτ. «Μαράτο»	19	5354	ἀνεγ. Χάδρην 17 Μαρτ. διὰ Καζαπιτάγκαν
Σόνια	Κομη. Βατόρες	10	3649	ἀνεγ. Ρουέν 16 Μαρτ. δι' Ἀλγέριον
Σουέρτε	έτ. «Πούντα "Άλτα»	18	2855	εἰς Χάδρην 29 Μαρτ.
Στάμιο	K. Κονιαλίδης	21	7409	διῆλθε Γιεραλτάρ 20 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδς
Σωκράτης	Σ. Π. Παραμιθιώτης	44	7060	έφθ. Καλλάρ 23 Μαρτ.
Φοίσας II.	έτ. «Πανέλλεικη»	02	10375	έφθ. Ρίον 'Ιανένδον 23 Μαρτ.
Φίλιππα	Χατζηλία καὶ Σια	15	1255	ἀνεγ. Πειραιᾶ 19 Μαρτ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Φοῖνιξ	έτ. Κρίστομπαλ	19	5055	ἀνεγ. Σάντος 22 Μαρτ. διὰ Βιττώρια (Βραζιλίας)
Φρίζος II.	K. Κονιαλίδης	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 13 Μαρτ. διὰ Σάντος
Χρυσόστομος	άτιμοποια Διεθνής	20	7583	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην. Ἐπωλήηθη
'Ωκεάνικ (σημ. Χονδούρας)				