

# NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1947

Αρ. Φύλλου 285/44

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 285(44)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1947

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Πανηγυρική ή άναγνώρισις

Τά έκατον «Λίμπερτς» παρελήφθησαν. Πρό έβδομαράς ύπεράφη είς τήν «Ναυτιλιακήν Έπιτροπήν» τό τελευταίον συμβόλαιον. «Όλα μας ούτω τά σκάφη με έξαιρετικά ταχύ τόν ρυθμόν έφωπλισθησαν, παρέλασθον τό πρώτον, υποχρεωτικών διά τήν Εύρωπον, φόρτιον των, έτεθησαν είς τήν υπηρεσίαν τῶν παγκοσμίων μεταφορών.

Ο γράφων τήν στήλην αυτήν έζησεν έγγυτατα δῆλην τήν ύπόθεσιν τής παραλαβής τῶν «Λίμπερτς», έγνωρισε, συνεπώς, τάς δυσχερείας που διτικετώπισαν οι έφοτλιστά των, ἄλλα καὶ τήν καλοπρασίρετον διάθεσιν τῶν Αμερικανικῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν καὶ κυριών τῶν υπηρεσιῶν τής «Ναυτιλιακής Έπιτροπής» εἰς παροχήν πάσης δυνατής διευκολύνσεως, ἵνα τό ἔργον τής παραλαβῆς καὶ τής έκκινησεως τῶν σκαφῶν μας συντελεσθῇ τό ταχύτερον.

Βαθεῖαν εὐγνωμοσύνην τρέφει ή ναυτιλομένην «Έλλας εἰς τὸν Ναύαρχον κ. Σμίθ διά τό στοργικὸν ἐνδιαφέρον του ὑπέρ τής Έλληνικῆς ύποθέσεως. Χάριτος πολλάς δόξειομεν ἐπίσης εἰς δόλους τούς προσταμένους τῶν Κρατικῶν υπηρεσιῶν, οἵτινες παρέσχον ἀμέριστον τήν συνδρομήν των εἰς τήν προσπάθειαν τής ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως.

Ο κ. Αθραάμ, κατά τήν εἰς Αμερικὴν παραμονήν του, ὅπως καὶ ο κ. Σαρκέτης, ἔχουν ἀμεον ἀντίληψιν τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων. Αὗτοι, πιστεύουμεν, θά κατέστησαν κοινωνὸν καὶ τήν Κυθέρηνην ἐπί τῶν δόσων υποχρεώσεων δόξειομεν πρὸς τοὺς εὐγενεῖς Αμερικανούς Κρατικούς λειτουργούς. Τήν ἀναγνώρισιν τῶν υποχρεώσεων αὐτῶν δὲν θά ἔπειτε πανηγυρικώτερόν πως νὰ διαδηλώσῃ ή «Έλληνική Κυθέρηνης; Πρόκειται περὶ καθήκοντος.

### Η εύκαιρια

Ἐξ δοσῶν πληροφοριῶν κατέχομεν, φαίνεται, δτι ή «Ναυτιλιακή Έπιτροπή» θά διατείμενην νὰ παραχωρήσῃ καὶ ἄλλα πλοῖα εἰς τήν «Ναυτιλιακήν Ναυτιλίαν». Αναφέρεται σχετικῶς, δτι ή Αμερικανική Κυθέρηνης μετόπι συμπαθείας ἀποβλέπει εἰς τό σχέδιον τής ἀνασυγκροτήσεως δόλων τῶν συμμαχικῶν ναυτιλιῶν μέχρι τοῦ δρίου τής προπολεμικῆς των χωρητικότητος.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀπόψεων, τό αἴτημα τής Έλλάδος διά τήν ἀγοράν 50 ἔστω ἀκόμη πλοίων διαφόρων τύπων καὶ μεγεθῶν θά τύχη εὐμενοῦς ὑπόδοχης.

«Ηδη, ή «Ναυτιλιακή Έπιτροπή» ήρχισεν ἐπιλέγουσα τάς ύποθαλλομένας αἰτήσεις ἀγορᾶς πλοίων ἀπό μέρους συμμαχικῶν Κυθερηνῆσεων καὶ ιδιωτῶν συμμάχων ἐφοπλιστῶν. Προτιμῶνται κατά τήν ἔγκρισιν τῶν αἰτήσεων αἱ ναυτιλίαι, αἵτινες μικρὸν ήδη ποσοστὸν Αμερικανική χωρητικότητος ἡγόρασσαν καὶ ἔχουν ἀκόμη σημαντικὸν νὰ συμπληρώσουν κενὸν διά νὰ φθάσουν εἰς τήν πρὸ τοῦ πολέμου δύναμίν των.

Αἱ σημαίαι ἐκεῖναι, αἵτινες, κατόπιν τῶν διαμαρτυριῶν τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων, πρόκειται νὰ ἀποκλεισθοῦν εἰς τάς περαιτέρω πωλήσεις εἶναι τοῦ Παναμᾶ καὶ τής Χονδρούρας.

Ἀνάγκην ἐπείγουσαν ἔχουμεν καὶ ἄλλων πλοίων. Τά «Λίμπερτς» πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρουν δλιγώτερον. Τά δεξαιμενόπλοια καὶ τά μέσης χωρητικότητος φορτηγά περισσότερον. Η Ναυτιλία μας, ἀποκτῶσα εἰκοσιν ἔως τριάκοντα μόνον «Λίμπερτς», δέκα μεγάλα «τάκερες», μερικά, ἐπίσης, μικρά διά τήν Μεσόγειον καὶ εἰκοσάδα φορτηγῶν μετρίου τοννάζ, θά εἶναι καλύτερα ἔωπλισμένη, θά ἔχῃ πλέον ἐπιτελέση τό σημαντικώτερον πρὸς τήν ἀνασυγκρότησί της θῆμα.

Χάρις εἰς τήν Αμερικανικήν ἀρωγήν, μοναδικὴ μᾶς παρέχεται ή εὐκαιρία νὰ ἀνασυγκροτήσωμεν τήν Ναυτιλίαν μας, κατά τρόπον μάλιστα ἀξιαρετική ἐπιτυχή.

Κεφάλαια ἐπαρκῇ δὲν διαθέτομεν, ἵνα τοῖς μετρητοῖς ἀγοράσωμεν πλοῖα ή, ἔστω καθυστερημένοι, ναυπηγήσωμεν αὐτά. Πρέπει νὰ ἐπωφεληθῶμεν τῶν παρεχομένων πιστώσεων. Οὕτω μόνον θά ουμπληρώσωμεν ἔν τινι μέτρῳ τήν προσπάθειαν τής ναυτιλιακῆς μας ἀναδημιουργίας. «Υπό τήν προϋπόθεσιν τής ἔξευρέσεως καὶ τής παραχωρήσεως πλοίων διαφόρων κατηγοριῶν, τό

Κράτος ἀκινδύνως ἡμπορεῖ νὰ παράσχῃ καὶ πάλιν τήν ἔγγυότινον του. Τά ἔκατον «Λίμπερτς» ἀπετέλεσαν τόν πρώτον σταθμόν. Τώρα θά ἀνιψευτώσωμεν εύρυτερα τό πρόβλημα τῆς ἔξευρέσεως καὶ ἄλλης χωρητικότητος. Ήδη ἐπιτύχωμεν, μετά τινας μῆνας, ή «Έλληνική Ναυτιλία θά ἔχῃ ἐπανεύρῃ τόν δρόμον τῆς ἀναπτύξεως, τής εύημερίας.

### Διάφευσις ἀνακριβεῖων

Οι «Τάιμς» καὶ ή «Εφημερίς τοῦ Εμπορίου» τής Νέας Υόρκης ἐδημοσίευσαν εἰς τό φύλλον τής 2ας τρέχ. ἐπιστολὴν τοῦ Αντιπροέδρου τής ἔκει «Ενώσεως τῶν Έλλήνων Εφοπλιστῶν» κ.Γ. Μοάτσου, εἰς ἀπάντησιν ἀνακοινώσεων τῶν Αμερικανικῶν Ναυτεργατικῶν Οργανώσεων, στρεφομένην κατά τής Έλληνικής Ναυτιλίας. «Ενώπιον τής ἐπί τών Εξωτερικῶν υποθέσεων Κοινοθουλευτικῆς Επιτροπῆς δό Πρόδρομος τῶν Ναυτεργατικῶν Οργανώσεων τής Νέας Υόρκης κατηγόρησε, πρὸ μηνός, τούς «Έλληνας ἐφοπλιστάς, δτι ἀγοράζουν τά Αμερικανικά σκάφη καὶ τά μεταφέρουν ἀπό τάς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τής Χονδούρας διά νὰ ἀπολαμβάνουν πλήρους, ἀπό πάσιν πλευρᾶς, ἀσυδοσίας.

«Δὲν ἔχουν καμμίαν σχέσιν μὲ τήν ἀλήθειαν — τονίζει εἰς τήν ἐπιστολὴν του δ κ. Μοάτσου — αἱ ἀνακοινώσεις τῶν Ναυτεργατικῶν Οργανώσεων. Από τά ἀγορασθέντα παρ' Έλλήνων ἐπί πιστώσει καὶ μὲ τήν ἔγγυότινον τοῦ Ελληνικοῦ Κράτους ἔκατον «Λίμπερτς», οὔτε ἔνα δέν μετεφέρθη εἰς τό νηολόγιον τοῦ Παναμᾶ ή τής Χονδούρας. «Ολα φέρουν τήν Έλληνικήν σημαίαν».

«Πρόκειται — συνεχίζει δ κ. Μοάτσου — περὶ ἀνευθύνων «ἀπόψεων», τό ἀνακριθέν τῶν δοιών δύναται εύκολως νὰ διαπιστωθῇ ἀπό μίαν ἀπλήν ἔρευναν παρὰ τής Ναυτιλιακῆς Έπιτροπῆς. Βάσει αὐτοῦ τό Συμβόλαιον τής πωλήσεως καὶ τής σχετικῆς υποθήκης, κατέναν οὔτε ἀγορασθὲν σκάφος δέν δύναται νὰ μεταφέρθῃ εἰς ἄλλην σημαίαν, ἀκόμη καὶ εἰς ἄλλον «Ελληνα ἐφοπλιστήν, χωρὶς τήν προηγουμένην συγκατάθεσιν τής Ναυτιλιακῆς Έπιτροπῆς» καὶ τής Έλληνικής Κυθερηνῆσεως. Καὶ δέν μετεφέρθῃ κανένα Ελληνικόν «Λίμπερτ» εἰς ένην σημαίαν, ἀλλ' οὔδε σχετικὴ αἴτησις ποτὲ ὑπελήθη», καταλήγει δ κ. Μοάτσου εἰς τήν ἐπιστολὴν του, τήν δοιών ἀπόψυθεν εἰς τόν Πρόδρομον τής Κοινοθουλευτικῆς Επιτροπῆς ἐπί τῶν Εξωτερικῶν υποθέσεων τής Βουλῆς τῶν Αντιπροσώπων.

\* \* \*

Τήν διάφευσιν τοῦ κ. Μοάτσου ἐπικολούθησε νέα ἐπιστολὴ τοῦ Γραμματέως τής Ναυτεργατικῆς Οργανώσεως «CIO» πρὸ τόν Πρόδρομον τής ἐπί τῶν Εξωτερικῶν υποθέσεων Κοινοθουλευτικῆς Επιτροπῆς τής Βουλῆς.

«Ἄληθες εἶναι — ἀναφέρεται εἰς τήν ἐπιστολήν — δτι τά ἀγορασθέντα βάσει τοῦ κυβερνητικοῦ σχεδίου 100 «Λίμπερτ» δέν ἥλαξαν σημαίαν. Πλείστα, δμος, ἀλλα Αμερικανικά πλοῖα ἡγοράσθησαν παρ' Έλλήνων καὶ ἐτέθησαν ὑπό τήν Παναμαϊκήν, δπος τελευταίως τά: «John G. Todd», «Volunteers», «Pennsylvania» καὶ «Mobile City».

Καὶ ἡ ἐπιστολὴ τοῦ Αμερικανοῦ ναυτεργατικοῦ ἐκπροσώπου καταλήγει:

«Ἄνταν εἶναι δλίγα παραδείγματα τῶν πολναρίθμων «Έλληνικῆς ιδιοκτησίας ναυτιλίων ἐπιχειρήσεως ὑπό τήν Παναμαϊκήν. Εν δημερότοινοι αὐτῶν διερωτάταν κανεὶς πῶς ἐπιτρέπει ή «Έλληνική Κυθερηνῆσεις εἰς Έλληνας πλοιούτας νὰ ἀποφεύγουν τήν φορολογίαν καὶ πῶς δέν ἀπενθύνεται εἰς αὐτοὺς δι' οίκονομακήν ενίσχυσιν;».

### Νά πωληθοῦν τό ταχύτερον

Κατόπιν σχετικοῦ ἐρωτήματος τοῦ υπουργείου τής Ναυτιλίας, ή έξ Έλληνων ἐφοπλιστῶν συγκροτηθείσα εἰς Νέαν Υόρκην «Ναυτιλιακή Επιτροπή» ἔξετίμησε τά έξ μεγάλα κρατικά φορτηγά πλοῖα μὲ τό ποσόν τῶν 800 χιλιάδων λιρῶν. Τέσσαρα εξ αὐτῶν εἶναι τόπου τέ Εμπάρ, πολεμικῆς ναυπηγήσεως, καὶ δύο παρήλικά πως, προπολεμικῆς κατασκευῆς. «Ισως μεγαλυτέρων τιμῆν νὰ ἐπετύχανταν τά ἀνωτέρω σκάφη πωλούμενα, μὲ ἄλλαγην σημαίαν καὶ μάλιστα εἰς δολλάρια. Διετυπώθη, πράγματι, παρά τινας ἐφοπλιστῶν τής Νέας Υόρκης ή γνωμή, δπως τά μὲν τέσσαρα, τά νεωτέρας ἡλικίας, πωληθοῦν μὲ τόν περιορισμόν τής παραμονῆς των υπό τήν Κυανόλευκον, τά δέ δύο παρήλικα νὰ ἐκποιηθοῦν μὲ τήν δυνατότητα ἀλλαγῆς σημαίας. Θά ἀπέδιδεν οὕτω περισσότερα ή πώλησίς των.

Πάντως, πρέπει νὰ πωληθοῦν τά έξ αὐτά σκάφη, διά νὰ λάθουν

τάς ισχνάς άποζημιώσεις των, οι ήσφαλισμένοι από τὸν περίφημον «Άσφαλιστικὸν Ὀργανισμὸν Κινδύνων Πολέμου». Διὰ τῶν κεφαλαιῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ αὐτοῦ ἡγοράσθησαν, κατὰ τὸν πόλεμον, απὸ τὸν τότε νεοφύτον σοσιαλίζοντα ἀπόδημον πρωθυπουργὸν κ. Τουσερόν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι δὲν ἀνήκει εἰς τοὺς ἀτυχήσαντας ήσφαλισμένους τοῦ Α. Ο. Κ. Π. μόνον τὸ τίμημα τῆς ἐκποιήσεως τῶν ἔξι πλοίων, ἀλλὰ καὶ ὅτι ἄλλο ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον θὰ καταλίπῃ ἵσως ὁ διαχειρίστας τῶν.

Ἐλπίζομεν, ὅτι, μετὰ τὴν πώλησιν, ἥτις, καθ' ἡμᾶς, δὲν εἶναι καὶ δύσκολος, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς, δὲν θὰ χρονίσῃ πλέον καὶ ἡ καταβολὴ τῶν ἀποζημιώσεων εἰς τοὺς δικαιούχους. Εἶναι καρός μὲ τὰ ἐλάχιστα ἔστω ποὺ θὰ λάθουν νὰ προσπαθήσουν καὶ αὐτοὶ κατὰ νὰ ἔγειρουν ἐπὶ τὸν ἔρειπιν, ποὺ συνεσώρευσεν ὁ πόλεμος καὶ ἡ ἐγκληματικὴ ἡλιθιότης ἔνος ὑπουργοῦ καὶ τινῶν ἀφελῶν συνεργάτων του.

### Τὸ μοναδικὸν μας ὑπερωκεάνιον

Τὸ «Ολυμπία», ἔνα λαμπρὸν ὑπερωκεάνιον σκάφος, ποὺ θὰ εἰσέφερε πολύτιμον ἔργον διὰ τὴν ὑπερασταντική μας συγκοινωνίαν, ἐπωλήθη Ἐλναι ἀπόλεια πραγματικὴ διὰ τὴν γραμμὴν Β. Ἀμερικῆς. Τὸ Κράτος καὶ οἱ στενοκέφαλοι ἀρμόδιοι του εἶναι οἱ μόνοι ὑπερθύνοι, διότι τὸ «Ολυμπία» δὲν ὑψώσει τὴν Κυανόλευκον καὶ ὅχι ὁ κ. Νομικός. Αὐτός προσεφέρθη νὰ τὸ πράξῃ, ἀν τοῦ παρεχωρεῖτο ἀπὸ τὸν Ἄρτεξαν τῆς Ἐλλάδος μία προσωρινὴ διευκόλυνσις εἰς δολλάρια. «Ἄν τὸ «Ολυμπία» ἔφερε τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀδεια σθὰ ἔχρειάζετο διὰ τὴν πώλησίν του. Ἡ ἀδεια δὲν θὰ παρεχωρεῖτο καὶ τὸ σκάφος δὲν θὰ ἐπωλεῖτο. Εὐτυχῶς διὰ τὸν κ. Νομικὸν καὶ δυστυχῶς διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ὑπερωκεάνιον γραμμὴν, τὸ «Ολυμπία» ἀνήκει πλέον εἰς τοὺς Ἀργεντινοὺς ἀγοραστάς του.

Ἀλλὰ δὲν θὰ μᾶς ἀποσχόλει καὶ πάλιν τὸ ζῆτημα αὐτό, ἀν τὸ γενικώτερον τοιοῦτον τῆς Ἐλληνικῆς γραμμῆς Νέας Ὑόρκης δὲν ἀνέκυπτεν ἔτι σοθαρώτερον, μετὰ τὴν πώλησιν τοῦ «Ολυμπία». Τῷρα, διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν σῶν μεγάλων ἐπιδώκωμεν ἀπὸ τὴν γραμμὴν Βορ. Ἀμερικῆς, ἔνα καὶ μόνον Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὑπὸ δέντην καὶ ἀὐτὸν σημαίαν, ἀνέπαρκες διὰ τὰς πολλαπλὰς μας ἀνάγκας σκάφος, διατίθεται, τὸ «Σίτου ὁφ «Ἀθενες». Μοναδικὴ ἐλπὶς ἀπομένει τὸ «Νέα Ἐλλάς». Αὐτοῦ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν γραμμὴν πρέπει νὰ ἐπιταχύνωμεν. Υφίστους, ὥχι στενῶς οἰκονομικούς, σκοπούς ταλεῖται νὰ ἔξυπηρτησῃ.

Ἀνεξαρτήτως τῶν δύον ἡ Οἰκονομία τοῦ τόπου πρόκειται νὰ ἀποκομίσῃ ἀπὸ τὴν κίνησιν τοῦ ὑπερωκεανίου μας, ἀνεξαρτήτως τῆς ἀπασχολήσεως ὑπερδιακοσίων Ἐλλήνων ναυτικῶν, πρέπει τῷρα ἡ Κυανόλευκος νὰ εἶναι παρούσα εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Τεράστια οἰκονομικά συμπτέροντα μᾶς συνδέουν μὲ τὸ μέγα Αμερικανικὸν «Ἐθνος», νέοι δεσμοί σφυρηλατοῦνται τῷρα στενώτεροι καὶ ὑψιστὴ ἔθνικὴ ἀνάγκη εἶναι νὰ ἔξυπηρτησῶμεν διὸ «Ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανίου τὸ νοσταλγικά ταξίδια τῶν ἀποδίπιων ἀδελφῶν μας πρὸς τὴν Μητέρα—Πατρίδα». Ἀπροσμέτρητον τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν ἐπάνοδον, τὴν προσωρινὴν ἔστω, χιλιάδων Ἐλλήνων τῆς Ἀμερικῆς. Θὰ ἔλθουν οἱ ξενιτεύμενοι μᾶς νὰ ἐπισκεφθοῦν τοὺς ἴδιούς των, θὰ θοηθήσουν τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως, θὰ τονωθῇ ἡ πρὸς τὴν γεννέτειραν στοργή των.

Τόχη ἀγαθῆ τὸ «Νέα Ἐλλάς» διεσώθη ἀπὸ τὸν πολεμικὴν καταγίδα. Νά τὸ ἐπαναφέρωμεν ἐπιθάλεται εἰς τὴν γραμμὴν τὸ ταχύτερον. Κάθε σχετική διευκόλυνσις πρὸς τὸν πλοιοκτήτην ἀταρίαν δικαιολογεῖται καὶ ἐπιθάλεται. Πρέπει οἱ λιμένες τῆς Νέας Ὑόρκης καὶ τοῦ Πειραιῶς νὰ χαιρετίσουν τὴν Κυανόλευκον κυματίζουσαν ὑπερφάνως ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανίου μας, διὰ νὰ πλέον καρός.

### Ο ἐνάλιος πλοῦτος

Τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀλιείας ἀνέφερεν ὁ κ. Πόρτερ εἰς τὴν ἐνώπιον τοῦ Κογκρέσου ἔκθεσιν του, ὡς ἔξοχας συντελεστικὴν τῆς οἰκονομικῆς τοῦ τόπου μας ἀνορθώσεως.

Θέμα προσφύλεξ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἡ μεγάλη ὑπόθεσις τῆς ἀλιευτικῆς διοικησίας. Χρόνια τῷρα ὁ ἐκλεκτός μας συνεργάτης κ. Κόμπης, ἀχαριν διεξάγει διὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀγῶνα, ἵνα δημιουργήσῃ «Κοινὴν Γνῶμην» ὑπὲρ τῆς ἀλιείας, ἵνα καταδείξῃ τὰ ἀπειρά εἶς, αὐτῆς ὀφελήματα τῆς Οἰκονομίας μας, διὰ νὰ

πείσῃ, τέλος, τοὺς «Ἐλληνας ψαράδες νὰ ἔγκαταλείψουν τὴν ἀκτὴν καὶ νὰ ἀναχθοῦν εἰς τὸ πέλαγος, μακράν ἀπὸ τὰ χωρικά μας ὄδατα, πρὸς τὴν «μεγάλην» ἀλιείαν.

‘Ο κ. Πόρτερ διέγνωσε τὴν κατάστασιν. Αἱ διαπιστώσεις του καὶ αἱ ἐπὶ αὐτῶν εἰσηγήσεις του μᾶς παρέχουν τὴν ἐλπίδα, διὰ τοῦ θά σημειωθῇ θῆμα πρὸς τὴν ὄργανωσιν καὶ τῆς ἀλιευτικῆς διοικησίας, παραλλήλα πρὸς τὴν γενικὴν προσπάθειαν τῆς οἰκονομικῆς μας ἀνασυγκροτήσεως.

Δὲν πρόκειται, θέσθαι, περὶ τῆς ἀλιείας, ὅπως τῷρα ἐνασκεταῖται αὕτη εἰς τοὺς κόλπους καὶ τὰ παράλια τῆς Ἐλλάδος. Οὔτε καὶ αὐτῆς τῆς ἀτροφικῆς ὑποθέσεως θὰ ἐπιδιωχθῇ ἢ ἐνίσχυσις. Εύρυτέρα θὰ εἶναι, ἐλπίζομεν, ἡ προσπάθεια. ‘Αλιείαν τῶν ἀνοικτῶν θαλασσῶν θὰ πρέπει νὰ ὄργανωσωμεν. Αὐτὴ μόνον ὅφεινα ἀποδίδει καὶ αὐτὴ προώρισται κεφαλαιώδεις ἐπιποτικής, μας ἀνάγκας νὰ θεραπεύσει. Πρὸς τὴν ἐντατικὴν τοῦ ἐναλίου πλούτου ἐκμετάλλευσιν διόφειλομεν καὶ ἡμεῖς νὰ ἐπιθωθῶμεν, ἔχοντες ὡς παρόδειγμα ὅτι θαυμαστά ἄλλοι λαοὶ ἔπειτελεσπον.

Εἰς καμμίαν ἀπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς ἐπιτυχίας δὲν ὑστεροῦμεν. Εἰμεθα λαὸς ναυτικός, ἀναπεπταμένα παράλια ἔχομεν, περισσά πληρώματα, ἀνάγκας μεγάλας ἐπιστιοτικῆς καὶ, τέλος, τὴν θέλησιν νὰ ἔργασθωμεν. Τὰ κεφάλαια καὶ ἡ κατεύθυνσις μᾶς πράσινης τοῦ ἀναλίου καλῶς, διποδήποτε, διατηρούμενον «Λίμπερτος» μέσα εἰς τὸν σωρὸν τῶν κατὰ μάζας ἀγυροθολίων των εἰς τὰς ἀκτὰς Εἰρηνικοῦ καὶ Ἀτλαντικοῦ.

“Οσα ἀπέμειναν μετὰ τὴν ἀθρόαν ἀγοράν ἡ ναύλωσίν των ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς καὶ τοὺς ἔνοντος ἐφοπλιστὰς — περὶ τὰ 600 περίπου — εἶναι πλέον τὰ ὑπολείμματα. Περὶ τὰ 200 ἀνεκτῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τὰ παραλαμβάνουν ἡδη οἱ Ἀμερικανοὶ ναυλωταί, τὰ λοιπά χρήζουν εύρυτάτων ἐπισκεψών, εἶναι σχεδόν ἔγκαταλειμμένα...

Πρὸ τινῶν ημερῶν η «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή» ἐνέκρινε τὴν πώλησιν 14 σκαφῶν εἰς Παναμέζους (;) ἐφοπλιστάς. Πληροφορούμεθα, ὅτι ματαίως ἀναζητοῦν τῷρα οὗτοι ένα σκάφος διὰ νὸς τὸ κατονομάσουν. “Αλλὰ ἔχουν ζηνίας ἐκτεταμένας εἰς τὸ σκάφος, κατ’ ὅλων ἐπιδρομὴν διαρραγής ἔχει γίνει καὶ ἀλλα, χωρὶς ουτῆρησιν ἀπὸ τοῦ παροπλισμοῦ των, φέρουν θαυμάτα τὰ ἔχη τῆς ἐγκαταλειμμένων.

Πρέπει νὰ ἔχουν καὶ αὐτάς τὰς ἔξηκριθωμένας πληροφορίας οἱ αἴτοι της τὴν ἀγοράν καὶ ἄλλων πολλῶν «Λίμπερτος».

### Νέον αἴμα

“Απειρον τὸ πλῆθος τῶν νέων, ποὺ ἀκαταμάχητα πρὸς τὴν θάλασσαν ἔλκονται. Αὐτή, ἄλλως τε, θεραπεύει τῷρα τὸ αἰσθήμα τῆς φυγῆς, ἀπὸ τὸ δόπιον δόλοι μας, δυστυχῶς, μικροὶ καὶ μεγάλοι, τυραννούμεθα, αὐτή, δύως, παρέχει εἰς τοὺς νέους ἀπέραντον πεδίον δραστηριότητος καὶ εύρυτατην προσπτικὴν δημιουργικῆς ἀναπτύξεως.

Πρέπει νὰ διευκολύνωμεν τὴν εἰσοδον τῶν νέων εἰς τὴν θάλασσαν, ἐντὸς τῶν δρίων τοῦ δυνατοῦ καὶ τοῦ πρέποντος. Νά ἀπορύγωμεν ἐκ παραλήπου μὲ νέον αἷμα τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν, τὸν κεκμήτορα δργασιούμον του. Αἱ τάξεις αὐτοῦ ἡραιωθῆσαν ἐπικινδύνως διὰ τὸ μέλλον ἀπὸ τὴν συμφοράν τοῦ πολέμου καὶ τῆς κατοχῆς. Κανένας ἄλλο ἐπάγγελμα δὲν ὑπέστη τὸσην φθοράν, τόσην ἔξαθλίωσιν.

Τῷρα ἡ Ναυτιλία μας ἀποκαθίσταται σύν τῷ χρόνῳ. Θὰ χρειασθῇ πληρώματα κατώτερα, ἀλλὰ καὶ στελέχη ἀνώτερα, ἔξειδικευμένα, ἐν ἐπαρκείᾳ κατηρτισμένα. Μετ’ δλίγον, μετὰ πάροδον δλίγον ἔτῶν, ἀν ἀπὸ τοῦδε δὲν μελετήσωμεν καὶ δὲν φροντίσωμεν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν ἀνωτέρων ἰδίᾳ στελεχῶν τοῦ «Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ίσως ἡ ἐπάνδρωσις τοῦ «Ἐλληνικοῦ πλοίου νὰ ἀποθῇ ἀδύνατος καὶ ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος του νὰ ἐμφανίζῃ τὸ μωσαϊκὸν φυλῶν καὶ θεινικοτήτων τοῦ σημερινοῦ Πανα-

Telegrams:

"GENICOLAOU,"  
LONDON

**ΔΑΝΕΙΑ**

**ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.**  
ΑΘΗΝΑΙ

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

Telephone: Avenue 4941

**ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ**

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**

**ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ**

μαϊκοῦ σκάφους.

"Άλλα διμιούμεν περὶ τοῦ όρίου, τοῦ δυνατοῦ καὶ τοῦ πρέποντος. Αὐτό, άκριδῶς, τὸ όριον, τὸ διακριθεῖσαν ἀπὸ τὸ ἔργον τῆς στατιστικῆς, μόνην ἡ ἀπογραφὴ θά μᾶς τὸ ὑπεδείκνυε. Τὴν ἀπογραφὴν πρὸ μηνῶν πολλῶν ἐζήτησαμεν νὰ διενεργήσῃ τὸ ὑπουργεῖον. Εἴκεφενος, δυστυχῶς, εἰς τὰς ὑποδείξεις μας. Οἱ μανδαρινοὶ καὶ ἡ ἀρτηριοσκάληρωσις ἐμπόδια ἀνυπέρβλητα εἶναι πολλάκις εἰς τὴν ἐπικράτησιν τοῦ ὄρθοῦ γενέσθαι.

Τώρα, κάθε τυχόν μέτρον διοικητικόν, τείνον εἴτε εἰς τὸν ἀπόλυτον περιορισμὸν τῆς ἐκδόσεως νέων φυλλαδίων, εἴτε εἰς τὴν ἐλευθέραν ἡ καὶ μερικὴν κατ' ἐπιλογὴν εἰσόδον τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, δυνατὸν νὰ θεωρηθῇ ἀπὸ τοὺς μὲν ἡ τοὺς δὲ ἀδικον, πιεστικόν, ἀνελεύθερον, ἀκόμη καὶ ἀντεργατικόν. Εἰνῷ ἡ ἀπογραφὴ ὅμαλει ἀφ' ἑστῆς. Κατευθύνεται.

'Ἐν τῷ μεταξύ, πληροφοροῦμεν τοὺς ἀρμοδίους τοῦ ὑπουργείου, ὅτι δριγάζει ἡ συναλλαγὴ, προκειμένου ἔνας νέος μὲ φυλλάδιον λευκοῦ ἡ καὶ χωρὶς φυλλάδιον νὰ ἐπιθῇ πλοίοις ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν ἡ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν. Οἱ λίρες ἔχουν καὶ ἐν προκειμένῳ τὸν λόγον, πρὸς δόξαν καὶ τιμὴν τῆς κρατικῆς μας προνοτικῆς διοικησεως.

### ΘΕΤΙΚὴ ἡ ἀπώλεια

"Ἐνα ἔξαιρετικὸν σκάφος, ἀπὸ τὰ ἐλάχιστα καλά, ποὺ κέκτηται ἡ σημαία μας, τὸ «Γεώργιος Μ. Λιθανός», ἐναυάγησεν εἰς τοὺς ὄρθους τοῦ Κέπτ Τάσου. Τὸ πλήρωμα, εύτυχῶς, δέν ὑπέστη ἀπώλειαν τινά, τὸ σκάφος ὅμως ἐκόπη εἰς τὰ δύο.

'Ἐπρόκειτο περὶ φορτηγοῦ ὑπόδειγματικοῦ εἰς τὸ εἶδος του. Αὐτὸ καὶ τὸ «Χίος» ἡσαν τὰ ὥραιότερα, τὰ καλύτερα τοῦ στόλου Λιθανοῦ. Παντοῦ, εἰς δλους τοὺς ἔνους λιμένας, ἀντικείμενα ἡσαν θαυμασμοῦ. Διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τῆς δοπίας τὰ κενά δυσκόλως ἀναπτυληροῦνται, τὸ ναυάγιον τοῦ «Γεώργιος Μ. Λιθανός» εἶναι μία θετική, μία θλιβερά ἀπώλεια.

'Ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας τὴν ἐφεκτικὴν ἔναντι τῆς σημαίας τῆς Πατρίδος τῶν στάσιν, κάθε διαγραφὴ ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν Νηοδόγιον εἶναι ἐπιζημία διὰ τὴν ὑπόστασιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

### Ai ἐπισκευαι

Παρά τὴν ἔλλειψιν ὄλικῶν καὶ τεχνικῶν μέσων, ἡ ἐκτέλεσις ἐπισκευῶν τῶν πλοίων ἐν Πειραιεῖ φάίνεται ἐπανερχομένη σιγά-σιγά εἰς τὸν δρόμον ἱκανοποιητικῆς ἀποδόσεως.

Κατὰ κόρων ἔχει τονισθῆ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἡ ἔξαιρετικὴ σοθαρότης τοῦ ζητήματος τῆς δημιουργίας ἐν Ἑλλάδι μᾶς θιμηχανίας ἐπισκευῶν πλοίων, διὰ τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρας ὀλκῆς καὶ ὑπάρχουν δλαὶ αἱ δυνατότητες διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἀνάπτυξιν μιᾶς τοιαύτης θιμηχανίας. Δὲν χρειάζονται καὶ πάρα πολλὰ πράγματα. "Ἐνας κατά τὸ μᾶλλον καὶ ἡτον καλός τεχνικός ἔξοπλος καὶ ὄλικά. Ἀπαραιτήτον συμπλήρωμα, θεσαίως, διὰ τὴν θιμηχανίαν ταύτην εἶναι καὶ αἱ κατάλληλοι δεξαμεναί, ἀλλὰ καὶ τούτων ἡ ἀπόκτησις δὲν εἶναι πρᾶγμα ἀκατόρθωτον.

Νομίζουμεν, ὅμως, ὅτι πρὸς τὸν θιμηχανικὸν αὐτὸν τομέα δὲν ἀπεδόθη ἡ σημασία, ποὺ τοῦ ἀξίζει. "Ἐθεωρήθη, ίως, ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους, ὃς κατί ἀνεύ μεγάλης σημασίας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἀνεδαφικάς φιλοδοξίας περὶ ἐκθιμηχανοποιήσεως τῆς Ἑλλάδος δι' ιδρύσας ἐντυπωσιακῶν θιμηχανῶν, διὰ τὰς δοπίας κάθε λογικός ἀνθρώπως καὶ γνωρίζων τὰ στοιχεῖα, ἐπὶ τῶν δοπίων πρέπει νὰ θασισθῇ ἡ ιδρυσις μιᾶς θιμηχανίας, εἶναι πολὺ ἐπιφυλακτικός. Διότι μία θιμηχανία, διὰ νὰ ιδρυθῇ ἐπὶ ὄγκων θάσεων, πρέπει νὰ ἔχῃ ἔξασφαλίσῃ εὐνοϊκοὺς δρους ἀποκτησεως πρώτων ύλων, κατάλληλον προσωπικὸν καὶ, πρὸ παντός, μίαν εὔρειαν καὶ σταθεράν κατανάλωσιν τῶν προϊόντων της, διότι μόνον μία θιμηχανία μεγάλης κατανάλωσεως δύναται νὰ ἐργασθῇ ἀποδοτικῶς καὶ ὑπὸ εὐνοϊκούς δρους συναγωνισμοῦ.

"Ἡ θιμηχανία ἐπισκευῶν πλοίων ἡμπορεῖ ἀριστα τὰ σταθῆ καὶ ἡ ἀναπτυχθῆ εἰς τὴν Ἑλλάδα, κυρίως, διότι ἔχουμεν ἔνα Ἐμπορικὸν στόλον δυνάμενον νὰ δίδῃ σταθεράν ἐργασίαν εἰς σηματικά ἐργοστάσια ἐπισκευῶν πλοίων. Τεχνικὸν προσωπικὸν ἔχουμεν ὡς πυρήνα, ἀλλὰ καὶ δυνάμεθα νὰ δημιουργήσωμεν ἐντὸς ὀλίγου χρονικοῦ διαστήματος. "Οσον ἀφορᾶ τὰ ύλικά, εἰμεθα, θεσαίως, υποχρεωμένοι νὰ τὰ εἰσάγωμεν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἡμποροῦμεν διὰ καταλλήλων συνδυασμῶν νὰ ἐπιτύχωμεν εὐνοϊκοὺς δρους. "Απομένει ὁ τεχνικός ἔξοπλισμὸς διὰ τῶν ἀναγκαίων μηχανημάτων, ἀλλὰ καὶ τοῦτον δυνάμεθα νὰ ἀποκτησωμεν, ἐάν θελήσωμεν νὰ τὸ ἐπιδιώκωμεν μὲ θέρμην καὶ ἐπιμονήν. "Ἐπὶ πλέον, ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου εὐνοεῖ πολὺ τὴν ἀνάπτυξιν μιᾶς τοιαύτης θιμηχανίας.

Καὶ ὅμως, Παρ' ὅλα αὐτά, δὲν ʙλέπομεν νὰ γίνεται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς ὀργανωμένη καὶ συστηματικὴ προσπάθεια. "Υπάρχει, θεσαίως, ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία, ἡ δοπία καὶ πρὸ τοῦ πολέμου εἶχεν ἀδιόλογον δρᾶσιν εἰς τὸν θιμηχανικὸν αὐτὸν τομέα. "Αλλὰ καὶ αὐτῆς, μόνη καὶ ἀδιόλογος, δὲν ἡμποροῦμεν νὰ εἰπωμεν, διότι κατέωρθωσε νὰ ἐπιτελέσῃ κατί ἀνάλογον μὲ τὸν ὄγκον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Σήμερον δέ, ὅπότε ἡ δρᾶσις τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας ἔχει περιορισθῇ λόγω τῶν ἀνωμάλων μεταπολεμικῶν συνθηκῶν, ἀπαιτεῖται καὶ ἡ Κρατικὴ ὀργανή εἰς τὴν ὑποβοήθησιν τῆς ἀτομικῆς προσπάθειας καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην. Θά ἐπεθυμοῦμεν πολὺ νὰ μάθωμεν, ἔαν τὸ ζήτημα τῆς

θιμηχανίας ἐπισκευῶν πλοίων ἀποχόλησε ποτὲ τοὺς ἀρμοδίους μὲ τὴν σοθαρότητα, ποὺ τοῦ ἀξίζει καὶ τὶ ἔγινεν ἡ πρόκειται νὰ γίνη ἐπ'

Πρέπει ιδιαιτέρως νὰ σημειωθῇ τὸ γεγονός, διότι σήμερον ὅλα τὰ ἐργοστάσια ἐπισκευῶν πλοίων τοῦ ἔξωτερικοῦ εἶναι κατάφορτα μὲ ἐργασίας καὶ ἐκατοντάδες πλοίων ἀναμένουν ἐπὶ μακρὸν σειράν πρὸς ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν, αἱ δοπίαι είχον παραμεληθῆ κατά τὸ διάστημα τοῦ πολέμου. "Εξαιρετικὴ εὐκαιρία, λοιπόν, παρουσιάζεται σήμερον δι' ἡμᾶς νὰ προσελκυθῶμεν τῆς περιστάσεως ταύτης καὶ νὰ προσελκύσωμεν πρὸς τὰ ἔδω πολλά πλοία πρὸς ἐπισκευήν, ιδικά μας καὶ ξένα, δόπτε, ἔαν ἐργασθῶμεν ὑπὸ δρους ικανοποιητικούς, θά δημιουργήσωμεν σοθαράν πελατείαν, ή δοπία θὰ τροφοδοτή τὰ ἐργοστάσια μας μὲ συνεχῆ καὶ σταθεράν ἐργασίαν.

### ΕΝΑΣ ΚΑΛΟΣ ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ

#### Σωτήριος Σωτηράκης

"Οσοι ἔγνωρισαν τὸν λογιστὴν Σωτηράκην θά λυπηθοῦν κατάκραδα διὰ τὸν πρόδωρον θάνατόν του. Τὸν κλαίει ἡ ἀπορφανισθεῖσα οἰκογένειά του, τὸν κλαίουν οἱ συνάδελφοί του, θαθεῖσαν θά αἰσθανθοῦν θλῖψιν οἱ ἐφοπλισταί, εἰς τὰ σκάφη τῶν δοπίων ὑπηρέτησε καὶ μαζὶ μὲ αὐτοὺς τὸ ἀπειρον πλήθος τῶν ἐπιθατῶν, εἰς τὸν δοπίαν ἐπὶ τοσα ἔτη ὁ καλός, δι' εὐγενικός Σωτηράκης προσέφερε τὰς εὐγενικὰς ὑπηρεσίας του. "Η πολυδαίδαλος, ή τὸ συν ὑπεύθυνος καὶ λεπτὴν ὑπηρεσία τῶν ὑπερωκεανῶν δέν ἔγνωριζε καλύτερον λογιστὴν. "Ητο μοναδικός δι' Σωτηράκης καὶ περιήτητος. Εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Μασσαλίας ἀφῆκεν ἐποχήν. Τώρα ἐπὶ τὸν ὑπερωκεανὸν «Σίτυ οφ "Αθενας» εἰσέφερεν ἀνεπιφύλακτα δλον του τὸν μόχθον. Τὸν ἀπεβίθασαν εἰς τὸν Πειραιά κατάκτησαν, δισθενή, διὰ νὰ ἀποθάνῃ εἰς τὰς ἀγκάλας τῶν ιδικῶν του.

"Ο Σωτηράκης ήτο ἔνας πραγματικὸς εύπατρίδης. Η καλωσύνη καὶ ἡ εὐγενικὴ διάθεσις ἡκτινούδουν εἰς τὸ πρόσωπόν του. Αἱ ἐπαγγελματικαὶ ίκανότητες τοῦ Σωτηράκη ήσαν ἀπαραμίλλοι. Επὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐκτός αὐτοῦ, εἰς τὸ Πρακτορεῖον καὶ τὴν Διεύθυνσιν, παντοῦ ἦτο χρήσιμος.

"Ἀπέθανε νέος ἀκόμη, πτωχός, δύος δλοι οἱ ἀγωνισταὶ τῆς θαλασσινῆς ζωῆς, παρὰ τὰς πολλὰς εὐκαιρίας, ποὺ τοῦ ἐδόθησαν διὰ νὰ κερδίσῃ πολλά.

Tὰ «Ναυτικά Χρονικά» θαθύτατα λυποῦνται διὰ τὸν χαμόν τοῦ ἀξέχαστου Σωτηράκη καὶ θερμά ἀπευθύνουν τὰ συλλυπητήριά των εἰς τὴν οἰκογένειάν του.

## ALWAYS READY TO SERVE



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

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

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

# Ο ΘΡΥΛΟΣ ΤΩΝ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ,,

ΤΟΥ Κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Τὸ δὲ εἶμεν φλάραι καὶ ἐπιπόλαιοι. Τὸ δὲ καὶ τὰ σοβαρώτερα ξηνάματα τὰ συζητοῦμεν εἰς τὰ καφενεῖα καὶ οἱ πανέπεις αὐτὲς μεταποδοῦν ἀπὸ τοῦ καφενείου εἰς τὸ Τύπον, εἰς τὰ δημόσια καὶ ὑπουργικά γραφεῖα καὶ εἰς τὴν Βουλήν ἀκόμη ὑψηλότερα καὶ σοβαροποιοῦντα καὶ μεταβάλλοντα εἰς δῆθεν μελέτας, εἰς ἄφθα, εἰς ἀγορεύοντας καὶ εἰς νόμους. Τὸ δὲ μεταπίπτομεν ἀπὸ τῆς ἀπογοητεύσεως εἰς τὴν ἔξαλλον ἔξαρψιν. Τὸ δὲ ἐννοοῦμεν ἀκόμη καὶ εἰς τὸ ἀθωότερον ξητήμα νὰ ἀνακαλύψωμεν σχάνδαλα καὶ νὰ ἐπικρίνωμεν καὶ νὰ κάψουμεν ἀντιπολίτευσον καὶ νὰ εἴημον σφάλματα. Τὸ δὲ ἀποφένομεν νὰ ἀσχοληθῶμεν μεταβάσεως μὲν κάποιαν μελέτη καὶ ἀρτάζουμεν μεσές κονθέντες καὶ διαστρεβλώνομεν γεγονότα καὶ ἀλλάζουμεν ἀρθρισμός. Τὸ δὲ παρ' ὅλα ταῦτα, δὲν διστάζουμεν νὰ οἰκειοποιούμενα τίτλους καὶ νὰ καταλαμβάνουμεν θέσεις καὶ νὰ φιλοδοξοῦμεν νὰ διοικήσουμεν καὶ νὰ κυβερνᾶμεν τὸ δύναμικον αὐτῶν τοπον. Τὸ δι... ἀλλὰ τὶ ἄλλο νὰ προσθέσου; Ελεῖ τόσου γνωστού τὰ ἐλαττώματα τῆς φυλῆς μας, ώστε δὲν δίνουμεν διάσημον σφάλματα.

Πρόσφατον καὶ τραύμα παράδειγμα τῆς ἐλληνικῆς αὐτῆς νοοτροπίας ἔχουμεν τὴν πολυθρύλητον πλέον ίστορίαν τῆς ἀγορᾶς τῶν 100 «Λίμπερτυς». Τόσα ἀλλα χῶρα, δῆπος καὶ ἡ Ἑλλάς, ἡγόρασαν τοιαῦτα πλοῖα ἵστοις ιδίους μὲ ἡμᾶς δορυς, ἀκόμη καὶ ἡ ἡπτημένη Ἰταλία καὶ ἡ Ἀνατολική Κίνα. «Ἐγνων ἐκεῖ μερικαὶ ἐντελῶς τεχνικαὶ συζητήσεις μέσα εἰς τοὺς εἰδικοὺς κώπους καὶ τὸ ξητήμα ἑθεωρήθη λήξιν καὶ ἔπαινος νὰ γίνεται πλέον λόγος. Ἔδω, εἰς τὴν ναυτικὴν Ἑλλάδα, ὁσάν, θαρεῖς, νὰ διέπωμεν διὰ πρώτην φοράν πλοῖα, ξεπτάσθημεν καὶ ἔτοι ἡ ὑπόθεσις αὐτῇ τῷν ἑκατὸν κοινῶν φροτηγῶν κατήγενησεν ἀντικείμενον καθημερινῆς συζητήσεως ἀκόμη καὶ μεταξὺ τῶν πλέον ἀναμορφωτέων κώπων. «Οπον νὰ γρούσῃς, μὲ διποιον δήρτον καὶ ἀν ὑμάλησης, διὰ ἀκούσης την λέξιν «Λίμπερτυς». Ἀκόμη καὶ διά πονεύς, ποὺ σὲ ξυρίζει καὶ τὸ γκαρόσον, τοῦ καφενείου καὶ ἡ ὑπηρέτοια σου εἰνε ἐν γνώσει δηλαδίσουν κάτι μιθικὰ πλοῖα, ποὺ τὰ λέγοντας «Λίμπερτυς», καὶ ἀπὸ τὰ δύοντα δηλαδίσουν ποταμοὶ δόλαρίων, τόσους, ποὺ διὰ θήλεαν καὶ αὐτοὶ νὰ ἀγοράσουν μερικὰ μὲ τὰς οἰκονομίας των διὰ νὰ γίνουν πλούσιοι!!!

Τὴν αὐτήν, ὅμως, γνώμην μὲ τὸν ἀπληροφόροτον λαούτερον ἔχουν, δῆπος φαινέται, καὶ ἀνθρωποι ίσταμενοι πολὺ ὑψηλότερα καὶ ὀφειλούτες, λόγῳ τῆς θέσεως των, νὰ γνωρίζουν καὶ νὰ μελετοῦν καὶ νὰ διαλογοῦν μὲ κάποιαν σοβαρότητα καὶ μὲ περισσοτέραν ἐπίγνωσιν τῆς πραγματικότητος. Ἀλλά, δῆπος εἰστον, οἱ κονθέντες τῶν καφενείων ἔχουν μεγαλυτέραν ἀξίαν ἀπὸ τὴν προσεκτικὴν μελέτην τῶν πραγμάτων, τὴν δηποτὰς ἀποτέλεσμαν εἴτε ἀπὸ τεμπελά, εἴτε ἀπὸ κακήν πιστιν, ἀκόμη καὶ ἐξεῖνοι, ποὺ ἔχουν τίτλους καὶ ἀξιώματα καὶ φιλοδοξίας. «Ετοι ἀκούσουμεν καὶ διαβάζουμεν σοβαροφανεῖς ἀνακοινώσεις εἰδικῶν, «ἀρμάδιον καὶ πολιτικολογούντων «οἰκονομολόγων», περὶ τὸν ξητήματος τῆς ἀγορᾶς τῶν «Λίμπερτυς», δῆπος γίνεται λόγος περὶ σκανδάλων, περὶ προμηθειῶν, περὶ χαριτικῶν πράξεων, περὶ κερδῶν ἐξαπομονών δόλαρίων κλπ. κλπ. Ἀφοῦ ἐγράψῃ ἀκόμη ἀπὸ γνωστὸν «οἰκονομολόγον» δηλαδίσουν μὲ τὴν φορολογίαν τῶν ἑκατὸν «Λίμπερτυς» ἡμπορεῖ νὰ σωθῇ ὁ πρωτολογισμός τῆς Ἑλλάδος!!! Είνε τόση ἡ ἀγορᾶς, η σύνχυσις, η κακή πάτος καὶ ἡ διαστρέβλωσης τῶν γεγονότων μέσα εἰς ὅλην τὴν ἀνήσυχην φιλολογίαν, ώστε κάθε ἀνθρωπός, σεβόμενος τὸν ἑαυτόν του, δὲν ἔχει νὰ κάμη ἄλλο τι παρὰ νὰ τὴν ἀγνοήσῃ. Ἐπειδή, ὅμως, η ἀφελής καὶ ἡ ἀπληροφόροτος Κοινὴ Γνόμη συμπαραστέται εὐνούλα ἀπὸ τὴν ἐντεχνον προπαγάνδαν, νομίζω δηλαδίσους, τέλος πάντων, δηλαδίσουν μὲ τὴν προσταθήση νὰ διαλύσῃ τὴν ἀποτικτικὴν ἀπιστοφάσιαν, ποὺ ἔχει δημιουργήθη γνωσ ἀπὸ τὸ ξητήμα τῆς ἀγορᾶς τῶν περιβοήτων αὐτῶν «Λίμπερτυς».

Τὶ εἰνε ἐπὶ τέλοντα τὰ πολυθρύλητα καὶ μιθικὰ αὐτὰ πλοῖα; Ελεῖ, τάχα, επιληπτενεκέδει, δῆπος ἐπιστενούν πολλοὶ ἀπὸ τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακούς κώπους καὶ ἐπομένως καταδίκασμένα νὰ σαπίσουν εἰς τὰ ποτάμια τῆς Ἀμερικῆς ὡς ἀχρόστον πολεμικὸν ὑλικόν; Είνε, τάχα, σκάπην πρώτης γραμμῆς, ίσαξια τὸν καλῶν γνωστῶν πλοίων τοῦ εἰδους τούτων; Ἀξίζουν δὲν ἀξίζουν νὰ φιροκινδυνεύσῃ κανεὶς ἐκατοντάδας χιλιάδων δο-

λαρίων διὰ τὴν ἀγοράν των; Θύ δημοφέρουν νὰ ζήσουν πολλὰ χρόνια καὶ νὰ ἀποσθέσουν τὴν ἀξίαν των ἡ μητρος, μόλις παρέλθῃ ἡ ἔκτατος ζωηρότης τῆς ναυλαγορᾶς, διὰ ξεπέσουν εἰς ἐπίπεδα καταστρεπτικά διὰ τὸν ἀγοράστην;

Αἱ ἀπαντήσεις εἰς τὰ ἐρωτήματα αὐτὰ διὰ ἀπήτουν μαραράν ἀνάλογον, νομίζω, δῶρος, ὅτι δὲν διὰ ἡτο κανεὶς μαραράν τῆς πραγματικότητος, ἀποφέύγων τὰς ὑπερθεραβόλας, νὰ εἴτη μὲ δύο λόγια ὅτι: Τὸ «Λίμπερτυς» εἰνε δέν πλοῖον καύλα καὶ χρήσιμον διὰ τὴν σημερινήν περίστασιν καὶ διὰ την ἔπιτην, μέχρις οὐδὲν ἀπὸ τὰ ναυτιγεία τὰ νέα συγχρονισμένα μεταπολεμικά σκάψην.

Ἐδώ δὲν είχεν ἀποδεκτοποιηθῆνας παγκόσμιος ναυτιλία κατὰ τὸν πόλεμον, ἐὰν τὰ ναυτιγεία τῆς Εὐρώπης δὲν ἤσαν ἀπηρχολημένα διὰ δύο ἡ τοια ἔτη καὶ ἡτο ἐνεργείης ἡ παραγγελία πλοίων εἰς τιμάς δηποτες σημερινούσας καὶ μὲ βραχυζόντων παράδοσιν, μαραράς δίληγην πρεμούραν διὰ εἵλονται ὅτι τὸν πόλον διὰ νὰ ἀγοράσουν φλίμπερτος, καὶ διὰ ταῦτα δεσάδις καὶ ἐσαντοντάδας.

Τοῦ τὰς οιμερινὰς, δῶρος, συνθήκας, διὰ πλάροχον ἐφοπλισταὶ ἀπομέναντες χωρὶς τὸ δργανον τῆς ἀπειριγήσεως των, τὸ πλοῖον, διὰ πλέον διὰ οἰδαμον ἄλλον εἶνε δηνατὸν νὰ εἴησον τοιοῦτον σημερον καὶ διὰ πλόν ἀκόμη καύφον, διὰ ποδοντων διὰ τὰ κεφάλαια τὸν χάνοντα τὴν ἀξίαν των, λόγῳ τῆς ὑποικήσεως τῆς ἀγγλικῆς λίρας, εἰς δη νόμοια εἶνε κατατεθεμένα, διὰ εὖ τέλοντ, παραπηρηταὶ μια ζωηρότης εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἀγγωνιστον πόσης διαφορεῖσα, εἰνε φοιτικὸν οἱ ἐφοπλισταὶ αὐτοὶ νὰ ἐπιχειρησούν τὴν ἀποτητην ἐνὸς πλοίου, ἐφιο «Λίμπερτυς», διὰ νὰ ἀναλάβουν καὶ πάλι τὴν ἐργασίαν, την ὅποιαν καὶ μόνη γνωρίζονται. Αὐτὴν τὴν ἐζήγησην ἡμιποδομένην νὰ διώσουμεν εἰς τὸ ἐμφανοτενθεν φεῦμα πρὸς τὰ πλοία «Λίμπερτυς». Καλά κακά, αὐτὰ καὶ μόνον εἶνε σῆμερον διαθέσιμα εἰς τὴν ἀγοράν καὶ μὲ αὐτά, διὰ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται καὶ τὸ Κράτος συνεργασθεν διενῶσαν, νὰ τραβήσουμεν ἐμπόδιος εἰς τὸν δρόμον τῆς ναυτιλίας μιας ἀνασηνγχροτήσεως.

Αλλὰ τὰ «Λίμπερτυς» πωλοῦνται εἰς δολλάρια καὶ δολλάρια δὲν ἔχουν οἱ ἐφοπλισταὶ, οὔτε οἱ ἀδειοί μας οὔτε οἱ ξένοι. «Ετοι ἡ ἀμερικανικὴ συνέργωντος, θέλουσα νὰ καλύψῃ μέρος τούλαχιστον τῶν κολοσσαίων δαπανῶν της εἰς κατασκευὴν πολεμικού ὑλικού, ἀχρόστουν εἰς αὐτὴν μετὰ τὸ τέλον τοῦ πόλεμου, ἀπερθεάσεισε νὰ πωλήσῃ τὸ «Λίμπερτυς» εἰς ξένους μὲ εὐκολίας πληρωμῆς, δηλαδή μὲ μαραράδον πίστωσιν. Καὶ διὰ νὰ ἔχῃ κάποιαν κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡτονον δεβατότητα διὰ διὰ εἰστοράζῃ τὰ δημεριόντα, ἐπιφορθετώς τῶν ἄλλων πολέμησιν, εἴτε πάντα τὰ πλοῖαν, εἴτε πάντα τὴν ἐγγύησην τῶν κρατῶν, εἰς τους ἀπτερόδοντας.

Αὐτή, μὲ δύο λόγια, εἶνε ἡ ίστορια, ἀπὸ τὴν δηποτὰς εἴτε ἔξαρψηται τὸ συμπέρασμα διὰ δέν δέν πρόσεται περὶ ἀνακαλύψης κανενὸς νέου χρωστωντος, ἀλλὰ περὶ μιᾶς ναυτιλίας δραστηριότητος, δηφειλομένης εἰς τὰς δημιουργηθεντας μεταπολεμικάς συνθήκας καὶ περικλεισθεν σε πλευράς.

Ἐρθαστας, δῶρος, νὰ ἀναμιχθῇ τὸ Κράτος εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς, διὰ νὰ ἀναστατωθῇ ὁ κόσμος ἀπὸ τὰς τυμπανοκρονούσας, τὰς ιαχάδες θυμάδων, τὰς δημιαρτηφίας, τὰ δημιοτείματα, τὰ σκάνδαλα, τὰς κρητικάς, τὰ δηνερποτόληματα, ποταμῶν δολλαρίων κλπ. κλπ. Καὶ τὸ ἀξιοτερείστον εἶνε δηλαδίσουν μὲ τὸν Ἀτλαντικό, δηποτὸν θύρων δημιουργήθη, κατὰ σχετικὸν σημείωμα τῶν «Ν. Χρονιῶν» δημιοτείμενό εἰς τὸ προγύμνενον τενός.

Ἐπεινε, μὲ τὴν ἀληθείαν, πομποτραγικόν τὸ δέμα, ἀλλὰ συνάμα καὶ ἀποφαδιστόν, διότι ἀποδεικνύεται πόσον μαραράν ἀπὸ τὴν θάλασσαν ενίστεται τὰς εἰς τὴν λεγομένην «Ναυτικὴν Ἑλλάδαν καὶ η Κοινὴ Γνόμη καὶ τὸ Τό-

## 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,,

also at: HONGKONG

πο  
ρό  
τέ  
πι  
ε  
τ'  
ε  
;

6 - 6

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ  
ΕΛΛΑΣ

ζει κάτι πα-  
ή ησαν τότε  
θούν κάποιαν  
νεφρόδον του  
έλουν νά άγο-  
τε βάρων είς  
μετιλακὸν αύ-  
τως καὶ δη  
μη μέραν κα-  
ζήτημα μὲ ψυ-

ο ἀπὸ τὰ «Λίμ-  
φέρον τῆς Κοι-  
νογικῶν καὶ λο-  
ιποῦ οὐκεῖσιν --  
ηπιερίας, διος,  
ε τὰ πλοῖα ἀπε-  
ισσορινή ζήτησις  
κάποιαν ικανο-  
πλοῖα. Εἰς τὰς  
οῦν δηλοῦν νά ἐπι-  
ριμέρα κέρδη, ἀ-  
ντὸν τῶν ναυτιλα-  
λαιον καὶ ζημιώ-  
ον ὑπὲρ τῆς Ναυ-

κῶν κρίσεων, οποιεις ...  
νονται καὶ καταστέφονται. Καὶ αὐτὸς λεγεια  
τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν Ελλάδα!!!

Τὸ Κράτος, λοιπόν, ἔδωσε τὴν ἐγγύησιν τον εἰς τὴν ἀμερικανικὴν κυ-  
βέρνησιν διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν ἑκατὸν «Λίμπερτον», διος ἔκαναν καὶ τόσα  
ἄλλα κράτη. Καὶ ἐρωτᾶται: «Ἐκαμε καλά η κακά νά δώσῃ τὴν ἐγγύησιν  
αὐτὴν τὸ Κράτος;»

Διὰ νά δώσωμεν ἀπάντησιν εἰς τὸ ἐρώτημα αὐτὸν θὰ πρέπει νά εἴπωμεν  
μερικὰ πράγματα: Είναι γνωστόν, διτὸ ποὺ πόλεμον, ειχομεν υπερτρο-  
πάσιον ωκεανοπόλα φορτηγά, τὰ όποια είχον ἀποτιθῆ με μαρφόντες καὶ  
δυοχερεῖς ἀγόνων τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτὰ καὶ τὸ Κρά-  
τος καὶ τὸ «Ἐθνος καὶ τὸ Κοινωνικὸν Σύνολον ἀπεκόμιζον, ὡς είναι πα-  
σίγνωστον, τεράπον ὑψελήματα. Κατὰ τὸν πόλεμον καὶ μὲ τὴν κατο-  
χὴν τῆς Ἑλλάδος τὸ Κράτος ἐπέτασε τὰ πλοῖα καὶ τὰ παραχωρεῖ εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν ὑπὲρ τῶν χρονικῆς ναυλώσεως καὶ μὲ δόρυς  
μετωπιάτους ἀπὸ ἀπόφεως ἀποδόσεως. Κατὰ ὁ ἐποικός μας στόλος ὑ-  
πῆρξεν η πολυτιμότερα σημβόλη τῆς Ἑλλάδος, μετά τὴν κατοχῆ, εἰς τὸν  
σημαχικὸν ἀγόνα, εἰς στιγμὴν καθ' ἣν η Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις ἀνέ-  
λαβον κάποιαν ὑποχρέωσιν διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν πλοίων αὐτῶν, ἐ-  
άν ἔχοντο κατὰ τὸν πόλεμον. Καὶ ἡσαΐσθησαν μὲν τὰ πλοῖα, ἀλλ' ἔκεινο, ποὺ μᾶς χρειάζεται, δὲν είναι τὸ χρῆμα, ἀλλὰ τὸ πλοίον. Καὶ τὸ  
Ἑλληνικὸν φορτηγά ἀπολέσθησαν κατὰ τὰ δύο τρίτα εἰς τὸν πόλεμον καὶ  
δου ἀπέμειναν ησαν εἰς κακά χάλια.

Μὲ τὸ τέλος τοῦ πόλεμον ἀνέκαψε τὸ ζήτημα τῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ  
ἀπολεσθέντος ἑμιτροικοῦ μας στόλου. Αὐτὸ τοῦτο τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος,  
τόσον ἐνδιαφέρον ἐφαίπειον ἐπειδεντον πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην,  
ώστε δεσμεύει τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποζημώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ νά  
μη διαφεύσουν πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις καὶ δημιουρεύει τὸν περιβότον  
ἀναγκ. νόμον 545) 1935 ἐπερι παρακρατήματος κλπ. Καὶ ήτο, πράγ-  
ματι, ἐπείγουσα η ἀποκατάστασις τοῦ ἑμιτροικοῦ μας στόλου. Χλιάδες  
ναυτεργατῶν παρέμενον ἀνεργοί καὶ λιμοκτονούντες, ἐστείρευσαν ἔνας  
ποβαρὸς πόρος ξένου συναλλάγματος, ἐστερρύμενα πλοῖαν δὲ ἔθνικάς  
μεταφοράς καὶ η Ἑλληνικὴ σημαία ἐξηφανίσθη ἀπὸ τὰς ἀρτηρίας τῶν  
παγκοσμίων μεταφορῶν, κινδυνεύοντα νά ἐκτοπισθῇ διὰ παντὸς ἀπὸ τὸν  
ἀντίτιτλον.

Οι ἐφοπλισταί μας ζητοῦν νά ἀγοράσουν πλοῖα, παρὰ τὴν ἀδικον γνώ-  
μη, ποὺ είχον διατυπώσει μερικοὶ ἀριθμοί, διτὸ δῆθεν οἱ ἐφοπλισταί ἐ-  
δεικνύν τάσεις νά ἀπομαρτυρήσουν ἀπὸ τὴν θάλασσαν. Αὖλλα πλοῖα δὲν  
ὑπῆρχον εἰς τὰς γνωστὰς προπολεμικὰς ἀγοράς, καὶ δη τῆς Ἀγγλίας, η  
ὅποια, ἐνῷ ἀρ' ἐνὸς κρατεῖ δεσμίας καὶ νεκράς τὰς ἐφοπλιστικὰς κατα-  
θέσεις, ἀρ' ἐτέρου δὲν πολεῖ πλοῖα εἰς ξένους. Καὶ τότε ἐμφανίζεται, ὃς  
ἄπο μηχανῆς Θεός, η Ἀμερική μὲ τὴν συρρείαν τῶν «Λίμπερτον». Πρὸς  
τὰ ἑκεὶ, λοιπόν, μορφαίσ ἐστράφησαν οἱ ἐφοπλισταί μας, Αὖλλα τὰ «Λίμ-  
φέρον» θέλουν δολλάρια καὶ οἱ ἐφοπλισταί ἔχουν λίρας δεσμευμένας ἐν  
Ἀγγλίᾳ. Ζητοῦν δολλάρια ἀπὸ τὸ Κράτος ξαντι τιθον, ἀλλὰ τίποτε δὲν  
γίνεται. Καὶ ἐμφανίζεται η λιώσ τῆς πολήσεως τῶν «Λίμπερτον» μὲ  
πληρωμὴν τοῦ 25 ο) τῆς ἀξίας τοῖς μετρητοῖς καὶ τοῖς ἰπτολοίσι εἰς 17  
χρόνια. Διὰ τὴν πιστωσιν ἀντὴν ἑξητῆθη η κρατητ ἐγγύησις.

Τὶ ἐπερετε, λοιπόν, νά κάμη τὸ Κράτος; Νά ἀρνηθῇ τὴν ἐγγύησιν --  
τωτικὴν ἄλλως τε — διὰ τῆς όποιας ἐδίδετο μία λίστα εἰς τὸ ζήτημα τῆς  
ἀποκαταστάσεως εἰς σοβαράν, ὀπωδήποτε, κλίμακα τοῦ ἀπολεσθέντος  
ἑμιτροικοῦ μας στόλου, διὰ τὴν όποιαν καὶ Κράτος καὶ Ναυτεργατικῶν  
Οργανώσεως καὶ τοῖσι οὐλοὶ είχον ποὺ καλάσει τὸν κόσμον; «Ἐάν δὲν  
ἐδίδετο η ἐγγύησις, θὰ ἐματωπότη η ἀγορὰ τῶν ἑκατὸν Ἑλληνικῶν  
«Λίμπερτον», η ἀνέργια τῶν ναυτεργατῶν μας θὰ ὠδύνετο, τὰ ἀσφαλ-  
ιστικὰ τιμεῖς θὰ κατέρρεον, η πηγὴ τοῦ ξένου συναλλάγματος θὰ ἐφράσ-  
σεται καὶ η Ἑλλάς θὰ ἔμεινε χωρὶς ἑμιτροικὸν στόλον. «Ωστε, θάνα τὸ  
Κράτος ἀπεφάσισε νά δώσῃ τὴν ἐγγύησιν τοῦ, ἔκαμε μίαν πρᾶξιν, τὴν  
όποιαν ἴστηρεν τοῖσι ἀνάγκας γενικωτέρων ἐνδιαφέροντος. Μά, λε-  
γον, ὑψελήθησαν καὶ οἱ ἐφοπλισταί, οἱ όποιοι ἔγιναν κάποιοι πλοῖοι μὲ  
διάθεσιν μικροῦ κεφαλαίου. Αὖλλα μήπως διὰ πρώτην φοράν οἱ ἐφοπλι-  
σταί μας ηγόραζον πλοῖα ἐπὶ πιστωσι; Είναι πασίγνωστον, διτὸ η Ἐμπο-  
ρική μας Ναυτιλία έτοι έδημουφοργήθη καὶ ἔφθασε τὰ δύο ἐκατομμύρια

τόννων. Μὲ δάνεια καὶ μὲ πιστώσεις, καὶ μάλιστα ἀπὸ ξένους. Τὶ περι-  
στέρον, λοιπόν, ἔκαμε τὸ ἐνδιαφέρομενον διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς  
Ναυτιλίας μας Κράτος; Καὶ μάλιστα δὲν ἔδωσεν αὐτὸ τὴν πιστωσιν,  
ἄλλη η Ἀμερικανικὴ Κυβέρνηση.

Αὖλλά τὸ κάτω κάτω καὶ έκαν δὲν ἐδίδετο η κρατητ ἐγγύησις, θὰ ἐχά-  
νοντο οἱ ἐφοπλισταί; Αὖτοι θὰ εἶναι τὸν τρόπον νά ἀποκήσουν, ἔστι  
καὶ οὐλιγότερα πλοῖα, μὲ τὴν διαφοράν, ἀπότιθησαν, οἱ όποιοι ἐχαλούσαν ποὺ τὸν  
κόσμον μὲ τὰς φωναρίας τούς, διτὸ ἔπειτε νά ἔχαναγκασθοῦν οἱ ἐφοπλισταί  
νά ἀγοράσουν πλοῖα. Καὶ έναν γίνεται τοῦτο κατὰ τὸν μόνον τρόπον, ποὺ  
ητὸ διανατός, κατακρίνονται καὶ φωνάζουν καὶ πάλιν, λησμονοῦντες τὶς ἐλε-  
γον προηγμένων. Μήπως, ἀφ' γε, τὸτο γίνεται, διότι μὲ τὴν ἀγοράν  
τῶν πλοίων οἱ ναυτεργατῶν θανατούνται θὰ εἶνον ἐφρασίαν καὶ θὰ ξεφύγουν ἀπὸ τὴν  
ἀπαθλίωσιν, εἰς τὴν πολιτικήν τούς πολιτικῶν πολιτικῶν πολιτικῶν;

Αὖλλά τὸ κάτω κάτω καὶ έκαν δὲν ἐδίδετο η κρατητ ἐγγύησις δὲν ἐδόθη, δ.  
ποὺς ἐπρεπε, διότι οἱ όποιοι είναι εὐνότοι διὰ τὸν ἐφοπλισταί. Καὶ ἀνα-  
λογικά τὸν δρόμον τῆς σχετικῆς συμβάσεως, μὲ σοβαροφανῆ ἐπιχειρήμα-  
τα. Τέλος πάντων, τὶς ίησεν νά ζητήσῃ τὸ Κράτος ἀπὸ τὸν ἀγοράν  
τῶν πλοίων; Νά το καλύψουν διὸ τὸ πούδην τῆς ἐγγύησις μὲ μετρη-  
τὸν χρῆμα; Έν τοιαύτῃ περιπτώσει, πούαν ἀνάγκην είχον απὸ τὸ Κρά-  
τος καὶ διατί νά ἀποδύνθων εἰς μίαν ἐπιχειρήματας βεβαρμένην μὲ μισίας  
πτυχωρώσεις; Θὰ ξεψαν κατ' ἄλλον τρόπον τοὺς συνδιανομούσι τοὺς, ἀλλ'  
η Ἑλλάς δὲν θὰ ξέλεπε νέον πλοῖον.

Αὖλλά μήπως, ἐπὶ τέλος, τὸ «Ἑλληνικὸν Κράτος, τὸ δόπον δῶσως τὰ  
πλοῖα τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησην καὶ εἰσέποτεσεν ἀπὸ  
τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν περὶ τὰ δεσματέσσαμα ἐκατομμύρια λιρῶν, κατὰ  
τὸν πόλεμον, δὲν είχε καμιαν μήποιην ποράρων τὸν ὑποχρέωντα νά παράσχῃ μίαν καὶ  
μόνην φοράν κάποιαν ἀφοργήν αὐτὸν τὸν πόλεμον καὶ τὸν ὑπελημάτων, τὰ ὄ-  
ποια έχει ἀποκύπισει εἰς τὴν μαράν ιστορίαν τῆς Ναυτιλίας μας;

Αὖλλοι παραγωγικοὶ κλάδοι, δησ τὸν πόλεμον, δησ τὸν πόλεμον καὶ ποράρων  
καὶ ἀπολαμβάνονταν ἀφωγῆς καὶ προστασίας, μὲ τεραστίας θυσίας τοῦ  
Κοινωνικοῦ Σύνολου καὶ μίαν καὶ μόνην φοράν, ποὺς ἐμφανίζεται η  
Ναυτιλία νά ζητήσῃ, δησ θυσίας, οὔτε ἐπιχορήγησεις, οὔτε μετρητὸν ἀπὸ  
τὸν δημόσιον προϋπολογισμόν, ἀλλὰ μίαν ἀπίλην ὑποχρησήν, θὰ ξέλεπε  
τὸ Κράτος η νά ἀρνηθῇ τὴν ὑποχρησήν η νά συμπεριφερθῇ ης ἀλλος  
Σάνιλως;

Μόνον ἀνθρώποι τυφλῶς καὶ καποπίστως ἀντιπολιτευόμενοι τὴν δώσα-  
σαν τὴν ἐγγύησιν Κυβέρνησιν, η ἔξυπητοτύντες ἄλλοις σκοτίους σκο-  
πούς καὶ ἀπολέποντες τὸν ἀφανισμὸν μας ώς ναυτικῆς χώρας, εἰς  
τὴν ἀπολίθωσιν τῶν ναυτεργατῶν μας τὰς τάξεων, εἰς τὴν στειρευσιν τοῦ  
πλοτοπαραγογικοῦ ναυτιλακοῦ πόδων καὶ εἰς τὸν ναυτικὸν ἀφορλι-  
μόν, μόνον τοιοῦτο αὐτὸν πούδην είναι ίκανον νά κατακρίνονται τὴν πολιτι-  
κὴν τῆς Κυβέρνησης εἰς τὸν παροχὴν τῆς ἐγγύησις διὰ τὴν ἀγοράν  
τῶν «Λίμπερτον». Διατί τὸ Κράτος έμεινε δῆθεν ἀκάλυπτον, δησ λέ-  
γον, οὖτας μὲ τὴν προστατευόλη, τὸν δόσεων ἔχη ἐξασφαλισθῇ πηλη-  
φορμὴν τὸν χρεωλυσίον; «Ἐάν δὲν ἀπόδοσης τον νά ἐπακέση διὰ τὸν πλη-  
ρωμὴν τὸν χρεωλυσίον; «Ἐάν δὲν ἀπόδοσης τον νά γίνεται ἀμέσως καὶ ἀπότομος,  
τοῦτο, ἀσφαλῶς, θὰ σημαίνη διτὸ αἰγαλόδιον τὰ πλοῖαν, εἰς τὰς ό-  
ποιας ἀσχολούνται τὰ «Λίμπερτον», θὰ νερωθοῦν δλοσχεώς, πράγμα,  
ποὺς θὰ είναι συνέπεια μας τεραστίας καὶ παγκοσμίου οίκουνομης κρίσε-  
ως, ποὺς θὰ προσεάσῃ γενικωτέρων καὶ βαθύτερον τὴν οίκουνομίαν δλον  
τοῦ κόσμου. «Ἄλλ' έν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸ ζητήμα τῆς ἐγγύησης διὰ τὸ  
«Λίμπερτον» θὰ είναι παρωνυχής μέσα εἰς τὸν δγκον τῆς δλης οίκουνομη-  
κῆς καταστροφῆς καὶ ήμων καὶ τὸν ἄλλον χωρῶν, ποὺς ἐπίστης ηγόρασαν  
«Λίμπερτον» μὲ τὸν ίδιον δρόμο, καὶ τῆς Ἀμερικῆς, ποὺς μάτι τὰ ἐπώ-  
ληπτος. Διατί, λοιπόν, νά περιορίζονται τὰς ἀνησυχίας μας μόνον διὰ τὴν

## West Elliot & Gordon

(Established 1881)

### SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

### SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: 1 GArfield 3159

1 GArtield 3160

501 DAVIS STREET.

Cor. Jackson St.

Cable address: WESCO

ἔγγησιν τῶν «Λίμπερτς» καὶ δὲν τὰς ἐπετείνουμε καὶ εἰς τὰς ἄλλας πιστώσεις, ποι μᾶς παρεχωρήθησαν καὶ θὰ μᾶς παραχωρήθουν; Καὶ διατί, τότε, δὲν ἀφονέανα νῦν δεχθῶμεν τὰς πιστώσεις αὐτὰς ἐκ φόβου μηπος δὲν θὰ ἡμπορέσουμεν νῦν τὰς ἔξοφλησσωμεν;

Έναν, μά την ἀλήθειαν, τόσον σαφῶς ἀντιπολιτευτική καὶ ἀντιναυτιλακή ἡ νοοτροπία ἐκείνων, ποὺ κατακρίνουν τὴν παροχὴν τῆς ἔγγυησεως διὰ τὰ «Δίαιτες», ὅστε μόνον ἀνίδεος ἡ κακῆς ποτεως ἀνθρώποι θα ουσηζήσουν περὶ αὐτῆς καὶ θὰ ἔθορμψουν γύρῳ ἀπ' αὐτήν, καθ' ὃ τρόπον εἰδέμεν γά γίνεται. Κατὰ σήμετων, ὥμοις, οἱ κατακρίνοντες τὴν ἄγοράν των «Δίαιτες» ἀνήκουν εἰς τὴν ίδιαν ποράταξιν, ἡ ὧστια ἐχάλαστο τὸν κόσμον διὰ νὰ μῇ μᾶς δοθῇ ἡ οἰκονομικὴ ἀφωγή, ποὺ ἔζητησεν ὁ Πρόδρομος Τρούμαν. Αὐτὸ καὶ μόνον ἀρεῖ, νομίζω, διὰ νὰ ἐννοήσῃ τις ἐκ ποιῶν ἐλαττιμούς ώθουντα οἱ κατακρίνοντες πάσαν προσπάθειαν πρὸς διάσωστης τῆς Ἑλλάδος ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν καταστροφὴν καὶ πρὸς ἀνασυγχρότησιν...

Καὶ ἐργόμεθα τώρα εἰς ἄλλο κεφάλαιον τῆς; κατὰ τὸν «Ἀιμετερτὺς» πολεμικῆς, εἰς τὸ ζήτημα τῆς φροντούσιας των. Καὶ εἰδούμεν νῦν ἀναφέρεται εἰς οσβαροφανές ἄρθρον ἀγώνιστου, δῆθεν «εἰδίκον», εἰς ἀριστερὸν οἰκονομικῶν περιοδικῶν, στοιχεῖον τῶν κερδίζουν 80.000 λιρας τὸν χρόνον! Καὶ εἰς τὸ αὐτὸν περιοδικόν, εἰς ἄρθρον γνωστοῦ οἰκονομικολόγου — ἀριστερὸν καὶ αὐτοῦ — ὁ ὄποιος, μᾶλιστα, ἔχοντας ὑπερπονηγός τῶν Οἰκονομικῶν κατά τὴν ἀπελευθέρωσιν καὶ ἔκαμεν δόλους μας νῦν χάσωμεν διὰς τὰς ἐλπίδας, ποὺ εἴχομεν στηρίξει εἰς τὴν σοφιάν τῶν συγγραφατών τους, εἰδούμεν, λέγω, εἰς τὸ ἄρθρον αὐτὸν νῦν ἀναφέρεται, διὰ τὴν κερδὸν κάθε «Ἀιμετερτὺς» ἀνέρχοντα εἰς «300.000 δολλάρια τὸ ὀλιγότερο τὸ χρόνον καὶ μὲν φροντούσια 30 ο) ο τονδλάκιστο τῶν κερδῶν αὐτοῦ τὸ Κράτος θὰ εἰσέπραττε 9 ἐκατομμύρια δολλάρια τὸν χρόνο ἀπὸ τὸ 100 «Ἀιμετερτὺς». Ένα πρᾶγμα ἡς μᾶς ἐπέτραπι νῦν εἰπούμεν εἰς τὸν σοφὸν οἰκονομικόλογον: «Ἐὰν δῶλαι τουν αἱ μελέται περὶ προϋπολογισμοῦ κλπ., περιέχουν ἀριθμούς, τῆς ἀντῆς οσβαροθετοῦς καὶ ἀκριβείας, δηνος ἔκεινοι, ποὺ ζησημοποιεῖ διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῶν «Ἀιμετερτὺς» κλπ., τὸ δόλον τοῦ συγγραφατῶν ἔργον, τὸ δόλον, δομολογουμένως, είναι εἰς δύχον ἀξιόλογον, καταντᾶ ἀνεδαφάκον καὶ μυθιστορηματικόν. Καὶ ἔννοι οι συνεργάται, ἀπὸ τοὺς δότοις ἀντλεῖ τὸν ἐπιχειρηματά τους, είναι δόσαν τὸν «εἰδίκον», ὁ ὄποιος τοῦ ἔδωσε τοὺς σχετικοὺς ἀριθμούς διὰ τὰ «Ἀιμετερτύς», δὲν ἔχομεν, παρὰ νῦν τὸν συνλαπτικόν...

Καὶ ἔχοντεςθεα: Πόπος ἐβγέρει ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς τῶν ἑτησών κερδῶν τοῦ «Λίμπετρου», ποὺ ὑπολογίζεται εἰς 80.000 λιρῶν ἑπτακόσιων, ἐνῷ ἀκόμη καλά-καλά μόλις τώρα παραλαμβάνονται τὰ «Λίμπετρα» καὶ δὲν ἐπόλαβαν ἀκόμη νά κάνουν παρ' ἕναν ή δύο ταξίδια μερικαὶ ἐξ αὐτῶν; «Υπενωμένοι, τι θὰ ἔκαψε τὸ «εἰδόν». Επήρει ἔνα θεωρητικὸν πλοίον, ποὺ μεταφέρει κάρδουνα από τὴν Ἀμερικὴν εἰς τὴν Εὐρώπην, ἐπολλαπλασίασε τὸν ναυλὸν μὲ τὴν χωρητικότητα καὶ ἔβγαλε τὸ θεωρητικὸν εἰσόδημον. Ἀπὸ τὸ ἄλλο σκέλος ὑπελόγισε θεωρητικῶς τὰ τακτικὰ ἔξοδα τοῦ πλοίου, τὰ ἀφήσεων τὸν ταξίδιον καὶ ἔβγαλε τὸ θεωρητικὸν κέρδος. «Υπελόγισε κατόπιν τὴν θεωρητικὴν διάσκεψιν τοῦ ταξιδίου καὶ ἔβγαλε τὰ θεωρητικὰ ταξίδια κατ' ἔτος. «Ενας ἀκόμη πολλαπλασιασμὸς καὶ φθάνομεν εἰς τὸ θεωρητικὸν κέρδος τῶν 80.000 λιρῶν ἑπτησῶς!... Είναι τόσον παδαρμαρώδης ὡς ὑπολογισμὸς: αὐτὸς καὶ ἀποδεικνύει τοιαύτην ἀγγοιον τῆς πραγματικότητος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ὥστε ὁ αὐτοκαλούμενος «εἰδόν» ἀποδεικνύεται ως ἀστατάληπτος ἀκόμη καὶ διὰ νά κολλεῖ τὰ γραμματόσημα εἰς ἓν ναυτιλιακὸν γραφεῖον...

Τό εἶνα πλοίον εἰς ἓν ταξιδίου ἐπραγματοποίησε ἔστο τὸ Α κέρδος, δὲν σημαίνει οὐτε ὅτι τὸ αὐτὸ πλοίον θὰ ἴργασθῇ ὑπὸ τὰς αὐτὰς οννθήκας εἰς σειράν ταξιδίων, οὐτε δια ὅτι θὰ ἔχουν τὰ ίδια τύχην. Αὐτά είναι τόσον γνωστά ἀξόνων καὶ εἰς τοὺς γνωρίζοντας τὸ ἀλφαριθμητικόν τῆς Ναυτιλίας, ὥστε δέ γε χρήσουν ἀναπτύξεως. Αἱ διακυνήσεις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀπὸ τῆς μάζ στιγμῆς εἰς τὴν ἄλλην είναι τοιαῦτα, ὥστε κανεὶς δέν ημπορεῖ νὰ κάψῃ ὑπολογισμούς ἐκ τῶν προτέρων περὶ τῆς ἀπόδοσεώς ἐνὸς ταξιδίουν καὶ κατὰ μείζονα λόγον πεισσοτέρων εἰς μαρκάρια χρωνικήν περιόδον.

Αλλά καὶ κάτι ἄλλο θὰ ἔπειται νὰ μάς είπῃ ο «εεδίκος»: Πώς ὑπολογίζει τὰ ἔξοδα τοῦ πλοίου; Ήπιόνται τὰ γνωστά τρέχοντα ἔξοδα, μαθητηριοφοδοσίαν, καύσιμα κλπ. μόνον; Υπελόγισε τὰς ἀποσβέσεις τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου λόγῳ φθοράς; Τὴν αὐτόματην μείωσην τῆς ἀξίας ὀφελεύνων πλοίων, δῶς τὰ «Λύμπερτες», τὰ δόπια πρέπει νὰ ἀποσβεθοῦν εἰς δραχὺ χρονικὸν διάστημα; Τὰς καυθοτερήσεις, λόγῳ ζημιῶν, ἐπισκευῶν, δραδύτηρος φορτερικοτήσεως, ἀνιμαλιῶν τῶν πληρωμάτων κλπ. τόσας σημῆντες εἰς τὴν ἔργασιαν ἔνδος πλοίου;

Ἐπέτη, πιθανός, ὡς βάσιον τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν ἐσόδων τὸ τομέα Ἀμερικῆς — Εὐθύνως διὰ τὴν μεταφοράν γαιανθράκων, ὁ ὄποιος σύμφων παρουσιάζει κάποιαν ἔκταστον Ἰωνορρήτην. Ἡμίοροι κανεὶς νὰ μᾶς ἐγγυηθῇ ὅτι ἡ Ἰωνορρήτης αὕτη θὰ συνεχισθῇ ἐπ' ἀπειρον; «Οτι δὲν θὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἀπειλούμενή ἀπεργία τῶν Ἀμερικανῶν γαιανθράκωριχν;» Οτι τὰ ἐνθύπαικά γαιανθρακωρυχεῖα δὲν θὰ ἀναπτυξον τὴν πραγματήγην των, ὥστε νὰ μειωθοῦν αἱ μεταφοραὶ ἐξ Ἀμερικῆς; Ἐπ' τέλον, ὅλα τὰ φροτηγά, ἴδικά μας καὶ ξένα, δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτάς, διότι περισσεον. Τι γίνεται μὲ τοὺς ἄλλους τομεῖς τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, οἱ ὄποιοι είναι σχεδὸν νεκρωμένοι; Ποῦ είναι ἡ ἐργασία τοῦ Πλέιτ, ποὺ ἀπασχολεῖ ποπολεμεῖκος κατὰ κύριον λόγον τὰ ἐλληνικὰ τοάμπτες; Τι ξέρει νά μας ἀπαντήσῃ εἰς τὰ ἐφωτιήματα αὐτῶν «εἰδίκος», ὁ ὄποιος παρέστη καὶ τὸν οίκονομολόγον εἰς ἐσφαλμένα συμπεριάδατα περὶ τῆς φορολογικῆς δυναμικότητος τῶν «Ἀμεριτών»;

"Οταν κανείς θιλή περί φορολογίας, ή όποια θὰ έχη μοφήν παγίαν και μακράς διαστούσεων, ήν τηλη νά κάμη τούς υπολογισμούς του επί, κατά τό μάλλον ή ίττον, θετικών και πραγματοποιημένων στοχείων, δεν θα πρέπει για λάθη ή ώστε βάσιν μίαν ειδικήν περιπτώσιν τής ύποδοσεως μη επινοείναισις είς μίαν έκπτωσην περιόδουν, διότι, τότε, ασφαλῶς, θὰ

πέσοι ἔχω εἰς τοὺς ὑπολογισμούς τοι. Εάν δὲ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν τὸ χαρακτηριστικὸν τῶν μεγάλων διακυμάνσεον τῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως καὶ τῶν τεραστίων διαφορῶν εἰς τὴν ἀπόδοσιν τοῦ Α ἡ τοῦ Β πλοίου, εἶναι παράλογον νῦν βασίον τοὺς ὑπολογισμούς τον εἰς ἓν θεωρητικὸν πλόιον, τὸ διπλόν, θεωρητικός, θὰ πρέπει νῦν ἔχῃ τὴν ἐξαρετικὴν τύχην νὰ ἐργασθῇ ὑπὸ τὰς ἀναμενεστέος συνθήκας ἐπὶ σειράς ἑτοῖν. Ιδού διατί εἴπον ἀνώτερο, διὰ ὃ ὑπολογισμὸς τοῦ τε «πλικαῖσ» καὶ τοῦ οἰκονομολόγου περὶ τῆς ἀπόδοσεως τῶν «Διμερτζῆς», ὃ διπλός ἔγινε μὲν μερικαὶ πράξεις τῆς προπαιδείας, εἶναι αὐτόχοημα παιδαράδης καὶ ἀποδεικνύει πλαστικὴν ἄγνωστα τῶν στοιχείων τῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως.

Αλλά καὶ κάτι ἄλλο θὰ πηδέλα νὰ προσθέσω επί του φρούριοκυοῦ σημείον. Οἱ ίδιοι ἄνθρωποι εἰς τὸ αὐτὸ ἀρρένων θεωροῦν τὴν παροχὴν τῆς κρατήσης ἐγγυήσεως ώς πρᾶξιν ἀσύνετον, λόγῳ τοῦ ἐπισφαλοῦς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, καὶ πάρα κάτω χαρακτηρίζουν τὴν ίδιαν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσην ώς χρονωργεῖον, τὸ ὅποιον ἀποδίδει καὶ θὰ ἀποδιδῇ δεσκάδας ψηλάδων λόρδον!... 'Η ἀσύνετησια καὶ ἀσύνετεια αὐτὴ ἀποδεικνύουν πόσον τινάλιττον ἀζόμη καὶ οἱ ἐπιστήμονες, ὅταν ἀναμέζουν τὴν ἀντικειμενικὴν ἐπιστήμην μὲ τὴν πολιτική.

Νομίζω, ότι μὲ τὰ ἀνωτέρω, τὰ δόπια ἐγράψησαν ἀπλὰ καὶ ωμά, διὰ νὰ γίνουν ἀντιληπτὰ καὶ ἀπὸ μὴ εἰδοκοὺς ναυτιλιαζούς, ἐξηγοῦνται μερικὰ πράγματα γύρω ἀπὸ τὰ πολύθρηλητα «Λίμπερτζ», ποὺ τόσον θόρυβον προεκάλεσαν.

Τό σημερέσμα είναι, ότι ή άγορά των έκαπον φορτηγών, των μόνων, που ήταν δυνατόν για ενδιμούν επάν τας σημερινάς συνθήκας, και καλώς έγένετο, και ύπηρξεν έξυπηρετική, των γενικοτέρων συμφερόντων της γύρας.

"Εάν άπό την άγοραν αὐτήν ώφεληθούν μερικοί ἐφοπλισταί, τοῦτο εἶναι φυσικόν, διότι ἐν ἑναντίᾳ περιπτώσεις θὰ ήσαν παράφρονες νὰ κάμουν μίαν ἐπιχείρησιν ἀποδειγμένων ἐπῆχμαίν. "Αλλως τε, συμφέρον καὶ τοῦ Κράτους καὶ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ τῶν ναυτεργατῶν εἶναι νὰ βγῆσι καλοὶ ἀλλαγέρησις αὐτήν, διότι μὲ τὰ κέρδη θὰ ἡμιπρέσσουμεν νὰ ἀνασυγκροτήσουμεν καὶ νὰ ἀναπτύξουμεν τὴν Ναυτιλίαν μας ἐπὶ θετικώτερον θάσεων, ὅπαν περάστη ἡ σημειούμενη μεταβατική περίοδος.

Τό νά θορυβουμένων γυμών ἀπό δῆλην αὐτήν τὴν ὑπόθεσιν, χωρὶς λόγον, κατὶ ἔξαιρεσιν ἀπό δῆλας τὰς ἄλλας χώρας, αἱ ὄποιαι ἡγγάσασιν «Λίμπετο-  
τες», ὑπὸ τοὺς ίδιους μὲ ήμας ὅρους, ἀποδεικνύει κακήν, κακίστην ἀντι-  
ναυτιλιακήν διάθεσιν.

Τό νά φανταζόμεθα ἀφ' ἔτερον ἀμύθητα κέρδη ἀπὸ τὰ «Λύμπετρα» καὶ γὰ ζητῶμεν νῦ τὰ φορολογήσωμεν μέχρις ἀφαιμάξεως, σημαίνει παντελὴ ἄγγιναν τῶν στοιχειωδῶν ἀρχῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἀποδεινών τάσεις ἀφανισμοῦ τῆς υποστατεύμενης μας ὡς ναυτικῆς χώρας. Καὶ επὶ τοῦ σημείου τούτου θύ πρέπει νὰ προσέχουμε καὶ πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις τοῦ Ἐξωτερικοῦ, διότι ἔχουμε πολλοὺς καὶ σοβαροὺς ἀντί-  
γόλους, οἱ ὅποιοι καὶ προπολεμικῶς καὶ μεταπολεμικῶς δὲν βλέπουν μὲ  
καλὸν ὄμηα τὴν σημαίαν τῆς μικρᾶς καὶ πτογῆς Ἑλλάδος νῦ ἐμφανίζεται  
εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας καὶ τὰς ωκεανούς τῆς «Υδρογείου». Πρέπει νὰ  
είμεθα πολὺ ἐπιφυλακτοί ἀπόντι καὶ νὰ συστάσιμε καὶ ἀποδεῖξις ἐκείνην  
προερχομένας, σχετικῶς μὲ τὴν ναυτιλιακήν μας πολιτικήν. Ήμεῖς, ὡς «Ἐλ-  
ληνες», ἀποδίδοντες εἰς τὴν «Εθνικήν μας Ναυτιλίαν» τὴν προσοχήν ποὺ  
τῆς ἀξίζει, ὀπούδηποτε καὶ ἀντιστέμενα, πρέπει νῦ τὴν βοηθήσωμεν διὰ  
παντὸς τόπουν νὰ ζηναγίνεται καλύτερα καὶ μεγαλύτερος ἀπὸ τὴν προπολε-  
μικήν. Ζητήματα ἀντιπλατεύσεως καὶ μικροπολιτείας καὶ ἐπιδείξεις κα-  
κοπίστοις ἐξιντάδαις εἰς ἕνα τόσον σοβαρὸν ζήτημα δὲν ἐπιτοποιοῦνται.

Ειδίκως δέ διά την ιστορίαν αὐτήν τῶν πολυθραύντων «Αἴγαπετρι», ὃ πρόπει, νομίζω, νὰ πανθῇ ἐπὶ τέλους ὁ ἀσκοπος καὶ ἐπίχρυσος θύρωνος. Κατήγητος πλέον φροτικὸν τὸ νὰ ἀπονήσωμεν ἀπὸ διαφόρους πλευρᾶς τὸ ίδιον τραπάριον: «Ἐμεῖς ποὺ ἔδωσαν τὴν ἑγγύνσαν... ἀμά φέρε καὶ δῶσον τοῦτο κு'ἄλλο καὶ ἄλλα». Αἱ προσέξουμεν μήπως, μὲ τὴν κατάχοριν τῆς συνεχοῦς ὑπουργίσεως τῆς πλασματικῆς αὐτῆς κρατικῆς ἀφογῆς, γίνεται λέγει καὶ τὸ ἀνέρδοτον τοῦ ἱατροῦ καὶ κρεοπώλου. Οὐ πρότοις ἐθεράπευσε κάποτε τὴν χειρὰ τοῦ κρεοπώλου καὶ ἀπὸ τῆς στιγμῆς αὐτῆς ἔννοιος νὰ σηκώσῃ τὸ μαγαζί του, τὸν επενθημαῖον ἐκάποτε: «Ἐγώ, ποὺ αὐτὸν γάτρεψα καὶ τὸ χέριον». «Άλλ᾽ ἐπὶ τέλους μίαν ἡμέραν, ἔξαλλος ὁ κρεοπώλης ἀπὸ τὴν διαγωγῆν αὐτῆν τοῦ ἱατροῦ, ἔσπειρε τὸ χέρι του καὶ τὸ ἐπέταξε εἰς τὸν ἱατρὸν λέγον: «Πάρε, ἐπὶ τέλους, τὸ χέρι, ποὺ μὴ γάτρεψες, πι' ἀσε με ἥσυχον...». Κάτι τέτοιο φωναῖμα, ὃν κινδυνεύουμεν νὰ πάθωμεν μὲ τὴν ἀτελείωτον αὐτῆν ιστορίαν τῆς ἀγορᾶς τῶν «Αἴγαπετρι» μὲ τὴν κρατικήν ἑγγύησιν. Βέβαια, οἱ θυρωνίντες γύρω ἀπὸ τὸ ζῆτημα, ἀνήκουντες εἰς τὴν ἀριστερὰν ἐπαράταξιν, κάτι τέτοιο θέλουν, δηλαδή, νὰ φύγουν ἀπὸ τὴν μέσην οἱ ἐφοριακοί καὶ γάρ γίνεται τὸ Κράτος πλοιοκτήτης. Τὸ έαν θὰ ἐπακολουθήσουν ἀντὶ κερδὸν ζημιά, δύος ἀπέδειξεν ἡ πεῖρα τῶν κρατικῶν ναυτιλακῶν ἐπιχειρήσεων, τοὺς εἶναι ἀδιάφορον. Μήπως θὰ πληρώσουν αὐτοὶ τὰς ζημιάς; «Ἄσ είναι καλά ὁ «εἰλα-  
-ζα» καὶ ἡ «αρχαρία»

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΙΗΣ

**THE EASTERN SHIPPING & TRADING CO LTD**

"E.S.T.A.,"

**Μέγαρον Ἐμπορικῆς Τραπέζης  
Δ. Γούναρη 3.—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

Αριθμός γραφείου 8. Τηλέφωνον 45-429 Η ΕΙΡΑΙΑ  
Τηλεγραφική διεύθυνσις : ESTA — PIRAEUS

ΙΙ ορατορεύσεις, ναυλώσεις, ἀγοραπωλησίαι, ἀντιτροσωπείαι, ἀνθρακεύσεις ἀτμοποιίων καὶ πάσα ἐν γένει ναυτικὴ ἔργασία.

Πρόσωποι της ORIENTAL NAVIGATION Co LTD.

# ΤΑ ΠΛΟΙΑ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ,,

Υπό τοῦ κ. ΕΥΓΕΝΙΟΥ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

Πελλά έχουν λεχθῆ καὶ γοραφῆ ὑπὲρ καὶ κατὰ τῶν πλοίων τύπου «Λίμπερτυς», κυρίως δὲ συγχρέτεται ἐάν τα σκάφη αὐτά θὰ εἶναι ἐξειταλενσίμα κατὰ τὴν μεταπολεμικήν περιόδουν. Ο σκοπὸς τοῦ ἄρρενος αὐτοῦ εἶναι νὰ δοθοῦν μερικαὶ πληροφορίαι τεχνικῆς φύσεως, αἱ όποιαι θὰ εἶναι χρήσιμαι εἰς τοὺς ιδιοκτήτας ἢ τοὺς μέλλοντας ἀγοραστάς των. Αἱ πληροφορίαι, δὲν εἶναι, δέβηται, πλήρεια, προσεπάθησα, ὅμως, νὰ καλύψῃ τὰ κυριότερα σημεῖα, ἔκαστον δὲ εἰς ἔκτασιν ἀνάλογον πρὸς τὴν σημασίαν τοῦ. Μερικαὶ σημειώσεις γενικῆς φύσεως ἐπὶ τῶν ἡλεκτροσυγκολλήσεων καὶ τῶν ναυπηγησών έχουνται περιηγηθῆ, καθότι θεωροῦνται ως ἐνδιαφέρονται πάντα ἀσχολούμενον μὲ τὴν ναυπηγίαν, κατὰ τὸν παρόντα, μάλιστα, σταδιὸν ἔξελιξεως τῆς ναυπηγῆς τέχνης.

Ο ἀναγνώστης παρακαλεῖται νὰ συγχωνεύῃ τὸ τεχνὸν ὥστε τῆς παρούσης μελέτης μον. Τὸ εὐχάριστον παρεμερισθεῖται κάριν τοῦ χρονίου.

**ΣΚΑΦΟΣ:** Η γενικὴ διάταξις τῶν κυτῶν, τῶν καταστρωμάτων, τῶν «τάνκες» εἰλ., φαίνεται εἰς τὴν εἰκ. 1. Τὸ ἄνω καταστρωματοῦ δὲν ἔχει ἄλλας ἀπερικατασκενάς, ἐκτὸς τῆς γεννήσεως, ἢ ὅποια πρεπεῖ δὲν τὰ διαμερίσματα τοῦ πλωμάτου, τῶν ἀξιωματικῶν, καθὼς καὶ τὸ ὄνομα μηχανῆς. Μερικὰ διαμερίσματα ἐνδιατήσεως ἐπλάζονται, ἐπίσης, καὶ εἰς τὴν πορηματικὴν μηχανὴν ἐπερικατασκενήν ἐχρησιμοποιοῦντο διὰ τοὺς προσβολῆταις, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, τῷρα δὲ παραμένουν ἐν ἀχροτρίᾳ ἐπὶ ὅλων, σχεδόν, τῶν πλοίων.

Τὰ σκάφη ἔναντηγνήθησαν μὲ τὰς μεγαλυτέρας διαστάσεις, (πάχυ ἐλλομάτων κλπ.), τὰς ἀνταποκινούμενάς πρὸς τὸ μέγεθος τῶν πλοίων, τοῦ ἄνω καταστρωμάτος θεωροῦμενόν ως καταστρωμάτος καταμετήσεως (Φρούριονταν τέτε). Τὸ ὑψος μεταξὺ ἄνω καὶ κάτω καταστρωμάτων εἶναι 8—9', ἐνώ εἰς τὰ συνήθη σκάφη αὐτέτερον ντέρει εἶναι 8 πόδ. Τὸ σκάφος δύναται νὰ μετατραπῇ εἰς εἰσινικῶν σέλτερ - ντέρει, ἀλλὰ διὰ μίαν τοιάντην μετατροπὴν θὰ πρέπει νὰ ἀνοιχθῇ ἡ κεκανονισμένη «κάβδος καταμετήσεως» (τόνας ὀπενίγκ) ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρωμάτου. Η κατεύθεα θέσις δι' αὐτῆς εἶναι πορώνηθεν τοῦ κύτους Νο 5. Ἀλλα μεταλλαγῆ, ἀλλὰ διὰ μίαν πρέπει νὰ γίνονται, εἶναι ἡ κατασκενὴ παραπετασμάτων (κόμινγκς) γύρων ἀπὸ τὰ ἀνοιχτά τοῦ κατωτέρου καταστρωμάτου, δῶτε νὰ κλείνωνται στεγανῶς μὲν μοναδάδες, ἡ διάνοιξις θυρῶν εἰς τὰ διαχωρίσματα (μποντλέδες) μεταξὺ τῶν δύο καταστρωμάτων, καὶ ἄλλαι τινὲς μεταλλαγαὶ μηχανέρας ἐκτάσεως.

Αἱ γραμμαὶ τοῦ σκάφους ἔσχεδιασθησαν, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ πολέμου, ὑπὸ κοινῆς ἐπιφροπῆς. Αὐγον καὶ Αιμερικανῶν ναυπηγῶν εἶναι δὲ αἱ αὐταὶ μὲ τὰς τῶν πλοίων «Εμπάτρι», ἀγγλικῆς κατασκενῆς. Αἱ διαφοραὶ μεταξὺ τῶν δύο τύπων ἔχουνται μόνον εἰς τὴν ἔξαλα μέρη τοῦ σκάφους. Αἱ κατασκεναστικαὶ ἀπλοποιήσεις τῶν «Λίμπερτυς», συγχρινόμενα μὲ τὰ συνήθη σκάφη, εἶναι αἱ κάτωθι, διὰ νὰ ἀναφέρωμεν μόνον τὰ κυριότερα σημεῖα:

1) Κυριότης τοῦ καταστρωμάτου. Αὐτὴ καμπύλης, αὕτη ἀκολουθεῖ τεθλασμένην γραμμὴν, τὸ μεσαῖον τμῆμα δριζόντιον καὶ πρὸς τὰ πλευρὰ κεκλιμένον.

2) Ανύψωσις πορώρας καὶ πορώνης (σίαρ). Επίσης ἀκολουθεῖ τεθλασμένην γραμμὴν.

3) Τὰ πλευρὰ τοῦ σκάφους εἶναι κατακόρυφα, ἀνει τῆς εἰς ἄλλα σκάφη συνήθους ἀλλαττώσεως τοῦ πλάτους πρὸς τὸ ἄνω κατάστρωμα.

4) Τὸ διάτεδον τῶν κυτῶν (τάνκ-τόπ) ἐπεκτείνεται διοικούντως μέχρι τῶν πλευρῶν τοῦ πολέμου, ἀνει τοῦ συνήθους σχηματισμοῦ τῶν «εσεντινῶν». Μές τὸ προναυπόντιον ἄρχοντα κάθε κύτους σχηματίζεται λάκκος συλλογῆς τῶν ἀνάτονων, ἐκεὶ δὲ εὑρίσκονται καὶ αἱ ἀναρροφήσεις τῶν «εσεντινῶν». Πολλοὶ νομίζουν διὰ τὴν ιοιάνθη διαφύνθισις διὰ προσαλῆ ἡμιάς εἰς τὰ πορτά. Εἳ πείρας δύος φαίνεται διὰ τοῦ φόβου αὐτοῦ εἶνε μᾶλλον ἀδικιωδόγητοι.

Οὐδεμία ἐκ τῶν ἀνωτέρω κατασκεναστικῶν ἀπλοποιήσεων ἔχει ἀξίαν λόγου ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς στερεότητος καὶ ἀποδόσεως τῶν πλοίων.

**ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΕΣ, ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΚΑΠ.** Μερικοὶ ἐκ τῶν ἀριθμῶν οἱ ὅποια δίδονται κατωτέρῳ δὲν εἶναι οἱ ίδιοι διὰ τὰ σκάφη «Λίμπερτυς». Οἱ πλειστοὶ εἴσι αὐτῶν πάντως ἔξελιγησαν ως πλέον ἀντιφροσωπευτικοὶ τοῦ τύπου τούτου.

Μῆσος μέγιστον 441'—6''. Μεταξὺ καθεύτων 416 πόδ. Πλάτος μέγ. 57 πόδ. Θεωτερικὸν 56'—10 3/4''. Βάθος ἐστωτερικὸν ἀπὸ τοῦ ἄνω καταστρωμάτος 37'—4''. Απὸ τοῦ κάτω καταστρωμάτος 28'—7''. Βύθισμα, φορτωμένον (θερινὴ γραμμὴ) 27'—9''. Φορτούρην 9'—8 3/4''. Εξτόπισμα φορτωμένον 14.245 τόννονς ἀγγλικούς.

Συντελεστῆς ὑψίλων (μπλὸν κορείστεντ), φορτωμένον 0.76. Τόννοι διὰ βύθισμα 1'—=48 περίστων. Φορτίον (τετράγωνον), 10.460. Ο ἀριθμὸς αὐτὸς συμπεριλαμβάνεται καὶ τὰ πρόσθετα δάρη πολεμικοῦ ἔξπλισμοῦ (διπλούμον, θωρακισμὸν γεφύρας κλπ.), ὃς καὶ τὸ μόνιμον ἔργον. Τὸ σύνολον τῶν βαρῶν εἶναι περίπου 470 τόννοι, ἐάν δὲ ἀραιόθεον πλήρως, τὸ φορτίον αὐξάνει εἰς 10.930 τόννους. Τὸ στερεόν μόνιμον ἔργον εὑρίσκεται τοποθετημένον εἰς τὰ κάτω μεταξὺ τῶν βαρικῶν τῶν νομέων, βάρον 190 περίστων τόννων ἐπὶ τοιμέντου ἡ πέτρας. Τὸ εἰς βάθος μόνιμον ἔργον, 98 περίστων τόννοι, εὑρίσκεται εἰς τὸ τάνκ κάτωθι τῶν λεβήτων, ἡ ἀναρροφήσεις δὲ ἐπὶ τοῦ τάνκ αὐτοῦ ἔχει τυφλωθεῖ. Ο λόγος διὰ τὴν τοποθετημένην τοῦ μονίμου ἔργου ἡτοῖ η ἀντιστάθμισης τῶν βαρῶν ὀπλισμοῦ, τὰ δοῖα ἐπηρέαζαν τὴν ενστάθειαν τοῦ σκάφους, ὡς ἐπὶ τῆς θέσεως τῶν ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρωμάτου καὶ τῆς γεφύρας.

Τεττική φρόντισης διὰ βόρειον Γαλλίαν λ.χ. εἶναι οἱ ἀκόλουθοι: Φορτίον 9700 τόννοι (θερινὴ γραμμὴ). Πετρέλαιον 800 τόν. "Υδωρ

λεβήτων 150 τόν. "Υδωρ πόσιμον 50 τόν.

"Η συνολικὴ χωρητικότης φορτίου, περιλαμβάνοντος καὶ τῶν «εντίτανῶν»; Νο 1, 2 καὶ 3, εἶναι 562.608 κυβ. πόδ. διὰ τὰ σιτηρά καὶ 499.573 διὰ φορτία εἰς δέματα.

**ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΚΛΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΕΡΜΑ.** Οἱα τὰ διπύθμενα ως καὶ τὰ «κυττάτανκες» ἡμιπορδον νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ πετρέλαιων καὶ διὰ θαλάσσιων ἔργων. Καλὸν εἶναι πάντως, ωριμόνενα διπύθμενα νὰ χρησιμοποιοῦνται διὰ πετρέλαιων ἀποκλειστικῶς, διότι ἡμιπορεῖ νὰ ἐγερθοῦν δυσκολίαι διὰ τὴν τελείαν ἔξαντλησιν τοῦ βάθους. Τὰ «εντίτανκες» ἔχουν λάκκους ἀναρροφήσεως καὶ τὸ βόδον ἡμιπορεῖ νὰ ἀντληθῇ σχεδόν μέχρι τῆς τελευταίας σταγόνος. Ο καλύτερος συνδυασμός εἶναι νὰ χρησιμοποιοῦνται τὰ διπύθμενα Νο 3 καὶ ἐάν ὑπάρχῃ ἀνάγκη τὸ Νο 5 ἀποκλειστικῶς διὰ φυτῶνκερς. Τὰ Νο 3 «εντίτανκες» ἡμιπορεῖ νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ πετρέλαιων καὶ διὰ θαλάσσιων ἔργων. Τὰ «φόρ-πίκ», «ἄφτερ-πίκ» καὶ διπύθμενον μηχανῆς χρησιμοποιοῦνται μόνον διὰ γλυκὸν βόδον καὶ αἱ συλλήσσεις αἱ όποιαι τὰ συνδέονται μὲ τὸ σύντημα τοῦ θαλάσσιου ἔργου εἶναι ταφλωμέναι, ὡστε νὰ μὴν ὑπάρχῃ κίνδυνος ἀναμίξεως θαλάσσης μὲ τὸ γλυκὺ βόδιον ἐκ λάθους. Τοῦτο ἔχει μεγάλην σημασίαν, διότι προσδοτοῦνται ὑδραυλικοὶ λέβητες.

Τὰ πρωταρά, «Αντίτανκες» (Νο 1 καὶ 2) πολὺ σπανίως χρησιμοποιοῦνται διὰ πετρέλαιων, ἀλλὰ καὶ η χρήσης των διὰ θαλάσσιων ἔργων πρέπει νὰ περιορίζεται εἰς περιπτώσεις ἀνάγκης μόνον, διότι η τοποθέτησης συγκεντρωμένου βάρους εἰς τὰ ἄχρα ἐνός κενοῦ φορτίου πλοίου προκαλεῖ μεγάλην καταπόντιον τοῦ πόδου.

Ἐχετάζοντες τὴν περίπτωσιν ἑνὸς «Λίμπερτυς», τὸ ὅποιον ἐπιστρέφει κανὸν ἀπὸ εὐθωσαῖνον λιμένα εἰς Β. Αμερικήν, μὲ 500 τόννον πετρέλαιον, θύμησην τὴν καλύτεραν κατανομὴν ἔργου καὶ καυσίμου ως ἔργης: Πετρέλαιον εἰς τὰ διπύθμενα Νο 3 καὶ 5 καὶ εἰς τὰ τάνκς ἡμερησίας κρήσεως (σερόγκ-τάνκς), (συνολικὴ χωρητικότης 570 τόνον). Γλυκὺ βόδιον εἰς τὰ «φόρ-πίκ», «ἄφτερ-πίκ» καὶ τὸ διπύθμενον μηχανῆς, θαλάσσιον ἔργον εἰς τὰ διπύθμενα Νο 1, 2 καὶ 6 (συνολικὴ χωρητικότης 660 τόνον), καὶ εἰς τὸ Νο 3 (750 τόνον). Τὰ «εντίτανκες» Νο 1 καὶ 2 ἡμιπορεῦν νὰ χρησιμοποιοῦνται διὰ θαλάσσιων ἔργων, ἐάν ὑπάρχῃ ἀνάγκη. Πολὺ σπανίη, κατὰ τὸ παρειδόν, ἔχοντας μέχρι τῆς στάθμης τῶν κυτῶν πρέπει νὰ ἀποφεύγηται, ἐκτὸς ἐάν ὑπάρχῃ ἀπόλοντος ἀνάγκη.

Τὰ «Λίμπερτυς» θεωροῦνται ὑπὸ πολλῶν διὰ τὸ διπύθμενον μηχανῆς τοῦ σύμπλοκού, ἐάν δύος χρησιμοποιοῦνται δύοις αἱ διαδέσμοι δεξαμενῶν ταπετωτοῦν τρόπον, εὐρίσκομεν διὰ τὰ πλοία αὐτὰ ἡμιπορεῦν νὰ συγχριθοῦν εὐνόησις μὲ ἄλλα σκάφη, τὰ οποῖα καταναλίσουν ἑπτάσης πετρέλαιον.

Τὰ διπύθμενα ετανκες ἡμιπορεῦν νὰ ἀντληθοῦν μόνον μὲ τὸ ιπτάριον μεταφορᾶς πετρέλαιων. Αἰπατεῖται συνεπῶς μεγάλη προσοχὴ ἐπὶ μέσους τῶν πλοίων τοῦ διπύθμενου μηχανῆς, τοῦ διπύθμενου πετρέλαιου. Αἰπατεῖται συνεπῶς τὴν ἔξαντλησιν τοῦ βάθους, αἱ διαδέσμοι δεξαμενῶν πλάγιες βάθους. Πρέπει νὰ ἀντληθῇ τοῦτο, προ τοῦ πετρέλαιου πετρέλαιον εἰς τὰ τάνκς ἡμερησίας κρήσεως, διὰ μέσου τῶν σωληνώσεων.

Ἐναὶ ἄλλο σημεῖον τὸ ὅποιον ἀπαιτεῖ ἐπίσης ιδιαίτεραν προσοχὴν, εἶναι αἱ βαλβίδες ἀναρροφήσεως σεντυνῶν τῶν κυτῶν, αἱ δοῖα περίσκοπων τοῦ πορθμοῦ τοῦ λεβητοστασίου. Αἱ βαλβίδες αὐταὶ πρέπει νὰ

**American Ship Cleaning C°**

John A. Papadopoulos, Prop.

MARINE CONTRACTORS

EXPERT BOILER SCALING

We specialize in Turbining and Brick Work

SHIP SCALING AND PAINTING

GENERAL SHIP WORK

116 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

Teleph. BOWLING GREEN 9-6639—NIGHTS LONGACRE 5-8920  
Cable Address: «PAPADOPPO»

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

διατηρούνται πάντοτε είς άριστην κατάστασιν, χωρὶς διαφοργὰς λόγῳ κακῆς ἐφαρμογῆς, καθ' ὃν περισσότεροι ζημιά εἰς τὸ δρέσμο τῶν φορτίων ὀφείλονται εἰς τὴν κακὴν κατάστασιν τῶν βαλβίδων αὐτῶν, παρὰ εἰς οἰανδήποτε ἄλλην ἀφορμήν. Μεγαλυτέρα ἀκόμη προσοχὴ ἀπαιτεῖται, ὅταν ἔξαντλονται τὰ πρωραῖα «εντίπ-τάνκες» Νο 1 καὶ 2, διὰ μέσου τῶν σωλήνων σεντινῶν, διότι τότε τὸ δύωρο ἡμιτορεῖ νὰ διαρρεύῃ διὰ τῆς ίδιας τοῦ βαρθήτος, λόγῳ τῆς διαφορᾶς στάθμης, εἰς οἰανδήποτε κατεύθυνσιν τοῦ ὄποιον ή βαλβίς σεντίνας δὲν ἐφαρμόζει καλά.

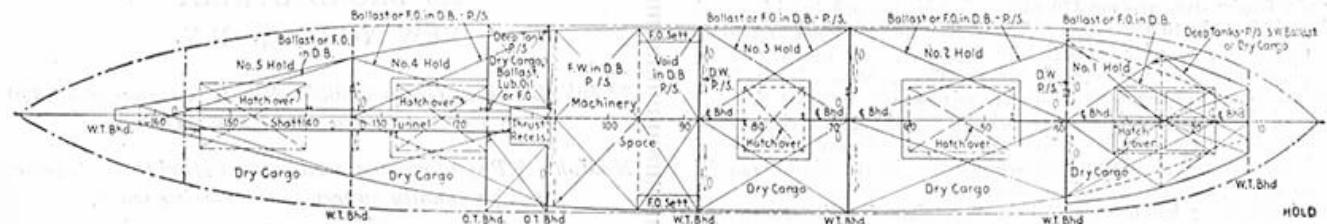
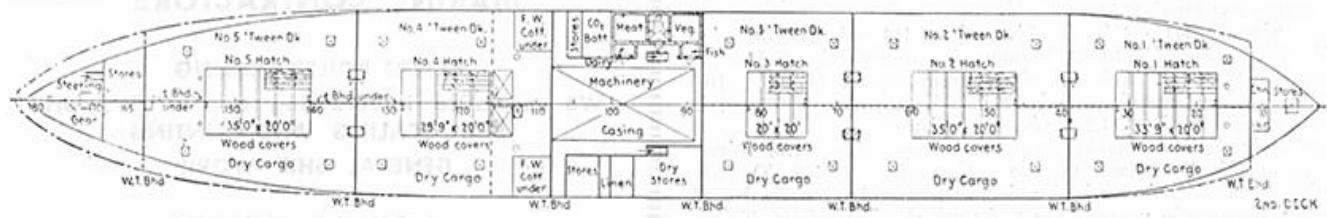
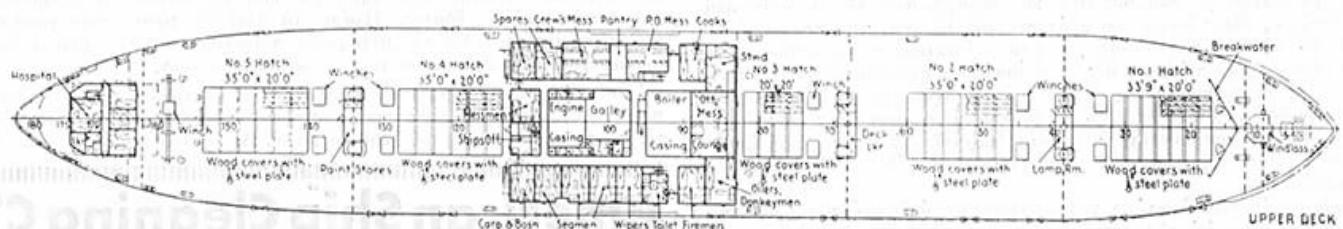
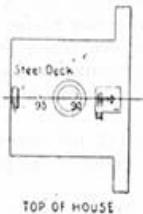
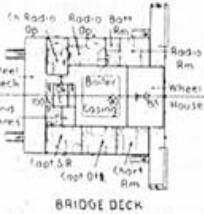
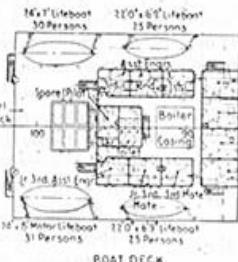
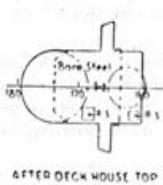
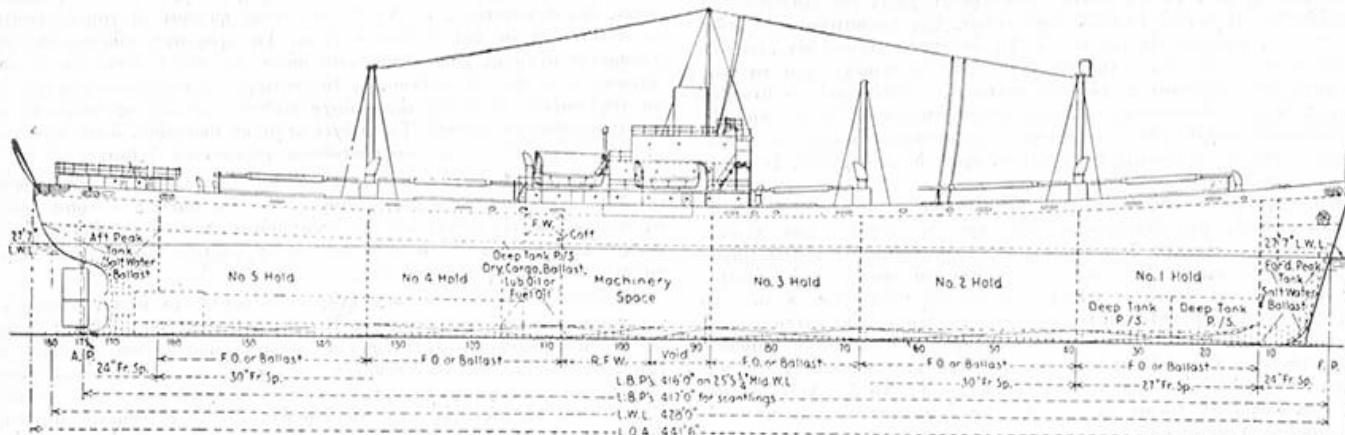
**ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΝΝΑΖ** (διὰ τυπικὴν περιπτώσιν). Μήκος καταμετρήσεως 422.8 πόδ. Πλάτος καταμετρήσεως 57 πόδ. Βάθος καταμετρήσεως 34.85 πόδ. Τόννοι γκρός 7176. Τόννοι νεᾶς 4380. Τοννάς διώρυγος Σονέζ, γκρός 7250, νέτ (κανὸν Δουνάβεως) 5312. Τοννάς διώρυγος Παναμά, γκρός 7217, νέτ 5110. "Υψος" Ιστῶν. Λίδεται εἰς τὴν εἰκ. 2. Διαστάσεις κωνδυνοιδῶν. Δίδονται εἰς τὴν εἰκ. 1. Βάθος δεξαιενῶν. Διπύθμενα 3'-6''. Φόρ-πίς 28'-8''. "Αρτερ-πίς 23'-3 1/2''. Νο 3 Ντίπ-τάνκ 26'-8''. Νο 1 καὶ 2 Ντίπ-τάνκ 10'-6''. ΜΕΣΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ. Τὰ «Λίμπερτεξ» ἔχουν 10 ἀνυψωτήρας (μητίγες) τῶν 5 τόννων, 4 εἰς τὸ Νο 1 ιστόν, 2 εἰς τὸ Νο 2 καὶ 4 εἰς τὸ πρωμανιάν ιστόν. Οἱ ἀνυψωτήρες είναι συνήθως σιδηροί, εἰς με-

ρικὰ ὅμις πλοῖα, ίδιοις ἐκ τῶν κατασκευασθέντων εἰς τὴν ἀπτὴν τοῦ Ειρηνικοῦ, είναι ξέλινοι. Υπάρχουν ἐπίσης καὶ 2 μητίγες διὰ βαρέα φροτία, η μία εἰς τὸν ὑπέρ οἰστόν, 1 ιστόν, ίκανη πρὸς ἀνυψωσιν 50 τόννων, καὶ ἡ ἄλλη εἰς τὸν πρωμανιάν ιστόν, διὰ βάρη μέχρι 15 τόννων.

Δύο βαροῦλκα ἔξυπηρετοῦν κάθε κόπος, δηλ. συνολικῶς 10, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 8 είναι διαστάσεων 7'X12'' καὶ τὰ 2 — ἔξυπηρετοῦντα τὸν ἀνυψωτήρα τῶν 50 τόννων— 9'X12''. Υπάρχει ἐπίσης καὶ ἡνα βαροῦλκον χειρισμοῦ τῶν σχοινίων προσθέσεως πρῷμνηθεν τοῦ ἀνοιγμάτος τοῦ κύπτου Νο 5. "Ολα τὰ βαροῦλκα είναι τοῦ συνήθους ἀτμοκινήτου τύπου.

**ΑΓΚΥΡΑΙ ΚΑΙ ΑΛΥΣΕΙΣ.** Βάρος πρωραίων ἀγκυρῶν 3.76 τόννων (8.400 λίτρας). Ἀμιθῇ πρωραία ἀγκυρὰ 7.500 λίτρας. Πρωμαία ἀγκυρὰ 1.42 τόννους. Τὸ μήκος τῆς ἀλύσεως, συμφόνως πρὸς τὸν κανόνα τοῦ «Ἀμερικαν Μπρόφ Όφ Σίπτανγκα» (Ἀμερικανικὸς νησογόνων), πρέπει νὰ είναι 10 μῆρα (150 δρυγιαὶ) εἰς ἔκστην ἀγκυρῶν. Διαστάσεις τῶν κρίκων 21'16"X7'1 1/2"X12'', σχήματος «Θ». Τὸ βαροῦλκον ἀγκυρῶν είναι τοῦ συνήθους ἀτμοκινήτου τύπου.

Πολλὰ πλοῖα δὲν είχον ἐφοδιασθῆ ἀπὸ κατασκευῆς μὲ τὸ πλῆρες μῆκος ἀλύσεων καὶ ἀμιθῆγι ἀγκυρῶν, λόγῳ τῶν δυσκολιῶν ἔξενθέσεως ὑ-



Τὸ φορτηγὸν τύπου «Λίμπερτο». Εἰκόνα 1.

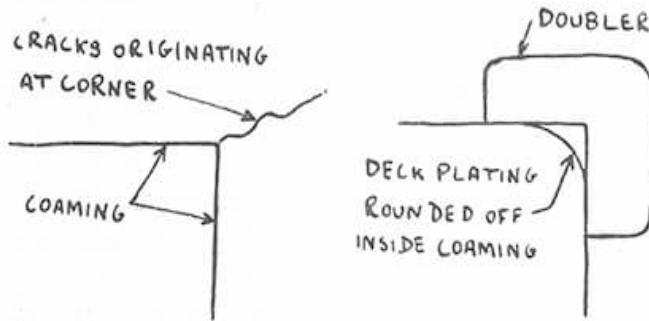
λικού κατά την διάρκειαν του πολέμου. Είς τας περισσοτέρας περιπτώσεις άγορων εν αινιγματικού σκαφών οι νέοι ιδιοκτήται πρέπει να συντηληθούν τας έλλειψεις, αι όποια συνήθως είναι σε μήκη άλσεις και ή αμική προσωπική αγκυρα.

**ΠΗΓΑΛΙΟΝ.** Το μηχάνημα πηγαλίου είναι το συνήθως άτμογνή του τέτον. Η μετάδοσης κινήσεως άπο την γέφυραν γίνεται διά της μηχανής, αι όποια συνήθως είναι σε μήκη άλσεις και ή αμική προσωπική αγκυρα.

Το πλάξ του πηγαλίου είναι ίδροδιναμικού σχήματος και προέρχεται από την πηγαλίαν έδρανον έξαρτησης, (ζάριερ μπέριν), είς το άνω μέρος, έντος του διαμερισμάτος μηχανήματος πηγαλίου. Πλευρικός το πηγαλίου στηρίζεται είς 2 έδρανα μόνον, και τον διό διά την ελεύθερη πρέπει να έλγησην την ένατη στην πηγαλίαν. Το άνωτερον εκ των δύο έδρανων, διότι η παραμελησία των δύναται να λιπαίνωνται τακτικά, διότι η παραμελησία των δύναται να προκαλέσῃ σοβαράς ανωμαλίας.

Το άνω ήμιαν της πλατάς του πηγαλίου σχηματίζει μίαν μηχάνη μονάν με το κάτω ήμιαν, τοπό δέ γένεται διά να αντιστημένηται η περιστροφική κίνησης των θόλων, διότεν της έλιξης, και να διευκολύνηται η κεριμός του πλοίου πατά τάς κινήσεις.

**ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ.** Πολλοί είναι της γνώμης ότι το μόνιμον έδρανο (190 τόννων στερεόν και 96 τόννων έδρανο είς το «τάνκ» κάτωθι των λεβήτων), δέν πρέπει να αμφιρρήται διότι έπιπεραίτεται δυσμενός ή εντοπάθεια του πλοίου. Η τοιωτή απομήνωση δέν είναι δροῦ. Έναν αμφιρρήτη έπιστης και ό πολεμικός έξοπλισμός ή συνολική άπωτελεία εντοπάθεια είναι πολὺ μικρά.



Εικόνα 2.

Υπολογίζεται ότι η αμφιρρήσης του μονίμου έδρανος έλαττονει το μετακεντρικόν ύψος κατά 0.65 πόδ., ένω ή αμφιρρήσης του πολεμικού έξοπλισμού, (120 τόννων έπιστης τοπάτη), το ανέστηνε κατά 0.45 πόδ.

Ούτον ή συνολική έλάττωσης είναι περίπου 0.20 πόδ. έκ του μετακεντρικού ύψους το δύοτον είναι περίπου 4 ή 5 πόδες. Οι υπολογισμοί αυτοί είναι διά κατάστασιν του σχάφους με τα διπόδια και το No 3 επιτάνκας πλήρη έδρανο ή πετερελάιον. Η άπωτελεία επί του μετακεντρικού ύψους είναι μεγαλύτερα, διότι διαλύεται το «τάνκ» είναι κατά το θάλασσαν καταστροφήν του «τάνκ-τόπο».

Είς μερικάς περιπτώσεις άναγκης, το «τάνκ» κάτωθι των λεβήτων ήμορει να πληρωθεί με θάλασσαν, καλύπτοντας είναι το τάνκ αυτό να κρατήσει πάντοτε στεγνόν, διότι η ιγνή θερμοκρασία κάτωθι των λεβήτων θάλασσαν καταστροφήν της.

**ΤΑΧΥΤΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ.** Η περιοχής θέσης είναι κατασκευής ταχύτης των «Λίμπερτις», φροτομένων εν τηνεμάτικης είναι 11 κόμβοι, ή μέση ταχύτης ταξιδίων με μέτριον καρφόν 10 κόμβοι. Μέ την ταχύτητα αυτήν η κατανάλωσης πετρελαίου είναι περίπου 27 τόννοι ήμεροιοις, με 70 στροφές της μηχανής. Διά λόγουν συγκρίσεων με τα παλαιότερα απότολποια «τράμπτερ» υπολογίζομενης ταχύτητος 10 κόμβων, καλύπτει την έναντιμονέμων, διότι είναι τα «Λίμπερτις» είχαν κατασκευασθή διά την ταχύτητα αυτήν, ή κατανάλωσης των θάλασσαν περίπου 21 τόννοι, δηλαδή άρκετά χαμηλή, διότι ληφθεί η σχάφους.

Έναν άκοντα ληφθεί η σχάφους ή σχάφους της μηχανής, ή μεγαλύτερον έπιπεραίτεται πάντοτε των «Λίμπερτις» και συγκριθεί ο τόπος αυτός με άλλη σχάφη ναυτηρηγμένα διάγονον πρό του πολέμου, έχοντας μηχανής παρομοιού τύπου, άλλα κυλινδρικούς λέβητας και ίνηλον έδρανον υπερθέματος άτμου (συντερογή), θάλασσαν με τα σχάφους της «Λίμπερτις» έχουν κατανάλωσης μεγαλύτερα κατά 6 ορούς περίπου. Η θερμοκρασία υπερθέματος των «Λίμπερτις» είναι περίπου 400 F. Ο γαμηλότερος θάλασσαν προκαλεί ανησυχίας της κατανάλωσης, άλλα ταυτοχρόνως σημαίνει και περιορισμόν των έξιδων έπιπεραίτεται και συντηρήσεως των ωφελομένων εις

### ALEXANDRIA (EGYPT)

### GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOVIS»

Steamship Agent,  
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

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

την ηδημένην φθοράν κυλίνδρων και συρτών, διατρήσεως στοιχείων υπερθερμαντήρος κτλ., δηλ. ζημιδών αι όποια έχουν την άφορη των είς τὸν ίνηλον έδρανον υπερθερμάνσεως τοῦ άτμου. 'Αφ' έτερον, οι ίνηλοι λέβητες λέβητες, οι οποίες έχουν μεγαλύτερον βαθμὸν άποδοσεως, — πλὴν τῶν ίνηλων προτερημάτων των, — εν συγκρίσει πρὸς τὸν κυλίνδρον έδρανον τῶν ιδιαίτερων κατανάλωσην κανούμον, καὶ αντισταθμίζει εἰς τὸν άποδεικνυτήν τῶν κυλίνδρων, διά τῆς έμφραγμάς τῶν ίνηλῶν τῶν λεβήτων, καὶ διατρήσεως στοιχείων υπερθερμαντήρον ησαν τακτικότατα καὶ προσεκάλουν διαφορεῖς καθυστερήσεις.

Τὰ «Λίμπερτις» πιθανῶς νὰ μὴ συγκρίνωνται εὐνοϊκῶς μὲ τὰ νέα του πηγαλίουν πλοῖα, δὲν δύναται διότι νὰ λαμβανθείσιον ώς μὴ σικνομάκι, συγκρινόμενα μὲ ἄλλα απότολποια τοῦ ίδιου γενικοῦ τύπου. Σύγχρονοις μὲ σάλη κατανάλωσοντα γιανθρακακας είναι βεβαίως ἔτερος συνητήσεως, υπὸ τὰς παρούσας συνθήκας.

Η κατανάλωσης γλυκέος έδρανος, διὰ τροφοδότησην τῶν λεβήτων καὶ γενικὴν χρήσιν δέν δύναται νὰ καθορισθῇ, διότι εἰς τὰ πλοῖα, αἱ τύπων κατάστασιν τῶν μηχανήματος καὶ τῶν περιορισμῶν ἀποτελεῖν άτμου, ίνηλον τὸν ίνηλον προσθέμενον πληρώματος ἀποδομένην προσοσήν, εἰς τὸ γενηματοποιεῖν διὰ τὰς τάς άναγκας τῶν δοσῶν τὸ δυνατόν τῶν ολιγότερον έδρανο.

Υπάρχουν πολλοί τρόποι κατὰ τοὺς οποίους τὸ ίδρων ήμπορεῖ νὰ σπαταλᾶται ἐπὶ ἔνος «Λίμπερτις», εἰς τὸν λοιπὴνας, τὸν νιπτήρας κτλ., ἐναπόκειται δὲ εἰς τὸν άξιοματικὸν τοῦ πλοίου, τὸν ημέραντον νὰ μὴ συμβάνῃ τοῦτο. Υπάρχει καὶ ἔν αἴλλοι σημεῖον εἰς τὸ δόπον πρόπετον νὰ ἀποδίδεται προσοσήν: Τὸ νερὸν παρέχεται εἰς τὸ σύστημα τῶν πλυντηρίων δι' ίνηλετρικῶν ἀντλιῶν, αἱ οποῖαι δέν έργαζονται μέσῳ ἑνὸς αὐτῶν πλησίων. Έναν λοιπὸν κατῆναι εἶναι σολὴν τὸ δικτύον καὶ ή ζημία δέν γίνῃ αντλητὴ άμεσως, διότι θάλασσαν δέν θάλασσαν, μέχρις ὅτου θάλασσαν δέν θάλασσαν.

Προσεξίως υπολογίζομεν τὴν κατανάλωσην έδρανος δὲν θάλασσαν καὶ σημεῖον τῶν 8 περίπου τόννων ήμεροισιῶν, μὲ ἐπὶ πλέον περιθώριον ἀσφαλείας 20 ορού. Έναν λαμβάνηται ή δέοντα πλημμέλεια δι' οίκονομαίαν έδρανος, ή πραγματική κατανάλωσης δενατόν νὰ είναι καὶ κατωτέρα σημαντικῶν τῶν 8 τόννων.

Χρήσις τοῦ βραστήρος πρέπει νὰ ἀποφεύγηται δοσῶν τὸ δυνατόν, διότι έπάρχει ο κίνδυνος άναθρασμοῦ καὶ συνεπῶς πολύτελους καθαρισμούς.

Μία ἄλλη ἀφορική ή δόπια ήμπορεῖ νὰ προκαλέσῃ ηδημένην κατανάλωσην έδρανος, είναι αἱ τυχόν διαφορούς τῶν φυγείων καὶ κατὰ συνέπειαν ή ἀνάμειξις θαλάσσης μὲ τὸ ίδρων τοῦ πλοίου τῶν λεβήτων ἀνέρεται συνεχῶς, καὶ ο μόνος τρόπος διὰ τοῦ οποίου δύναται νὰ κρατηθῇ ἐντὸς τῶν επιτρεπομένων δρίουν είναι αἱ συνεχεῖς έξαγωγα (μικρῶν-ντάνων). Τοῦτο σημαίνει βεβαίως αἱθέντων τῆς κατανάλωσεως νεροῦ. Πρὸς κάλυψην διλογίων αὐτῶν τῶν ίνηλετρομένων, διὰ τὴν έπιστηνην διαφορούς τῶν λεβήτων, τὸ περιθώριον διαφορῶν τῶν ίνηλῶν τῶν λεβήτων, τὸ περιθώριον ἀσφαλείας ἐπὶ τῆς ποστήτης τοῦ ίδρων δὲν πρέπει νὰ περιοπληται πέραν τοῦ δέοντος, εἴτε καὶ ἐπὶ τοῦ οποίου δύναται νὰ πάρῃ 40 ή 50 τόννων ολιγότερον φροτίον. Επίσης, ο διασεκένδωμενος τὸ σκάφος πρέπει νὰ προβλέπῃ, όπως διαλύεται τὰς τάπατην τοῦ πλοίου καὶ έπιστηνην διαρρεόντων αὐλῶν, φυγείων καὶ λεβήτων εἰνίσκονται ἐπὶ τὸ πλοίον καὶ όπως διάστητη εἴσισκηται εἰς καλήν κατάστασιν λειτουργίας ἐπὶ πλέον δὲ νὰ διαποστοῖται διὰ τὸ προστατωπούν γνωστεῖ πᾶς νὰ τὸν έργασθῃ.

**ΕΛΙΞ.** Είναι 4 πτερυγίων, συμπαγής. Διάμετρος 18' — 6''. Βήμα 16'—6'' (μέσον). Υλικὸν κατασκευῆς όρειχαλκος. "Αν καὶ άριθμός έλκων κατεσκευάσθησαν εἰς χυτοζάλυβος. Βάρος έλιξ 10 τόννων περίπου.

### KATAΣΚΕΥΗ ΣΚΑΦΟΥΣ

**ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΤΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ.** Τὸ πλέον ἐνδιαφέρον καὶ πλέον καινοφανὲς ςαφακτηριστικὸν τῶν «Λίμπερτις» είναι ή σχεδὸν έξ ολοκλήρου ήλεκτροσυγκολλήτη κατασκευῆ των. Εἰς τὰς περισσοτέρας περιπτώσεις τὸ σκάφος είναι ἐπειδήλως ήλεκτροσυγκολλητημένον, ἐπειδή τῶν νομίων οι οποίαι είναι καρφοφορεῖσιν τὸν ίνηλον πληρώματος, ἀλλὰ τὸν ίνηλον λεβήτων, προφτίον. Επίσης, ο διασεκένδωμενος τὸ σκάφος πρέπει νὰ προβλέπῃ, όπως διαλύεται τὰς τάπατην τοῦ πλοίου καὶ έπιστηνην διαρρεόντων αὐλῶν, φυγείων καὶ λεβήτων εἰνίσκονται ἐπὶ τὸ πλοίον καὶ όπως διάστητη εἴσισκηται εἰς καλήν κατάστασιν λειτουργίας ἐπὶ πλέον δὲ νὰ διαποστοῖται διὰ τὸ προστατωπούν γνωστεῖ πᾶς νὰ τὸν έργασθῃ.

### R. S. STERN BALTO. SALES & SUPPLY Co.

(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

τασκενασθέντα είς Πάναμα Σίτη, Φλόριδα, έχουν καὶ τοὺς νομεῖς ἡλεκτροσυγκόλλημένους. "Άλλων πάλιν οἱ νομεῖς είναι καρφωτοὶ ἀπὸ τοῦ ἄνω καταστρόματος μέχρι τοῦ ἡμίσεος τοῦ ὑψούς ἀπὸ τοῦ «τάνκ-τά». "

"Όλων τῶν «Λίμπερτις» τὰ διπύμενα είναι ἔντελῶς ἡλεκτροσυγκόλλημένα. Αἱ ἐνώσεις τῶν ἐλασμάτων, ὅριζονται καὶ κατακόρυφοι είναι ἐπίσης ἡλεκτροσυγκόλλημέναι, ἐκτὸς τῶν σκαφῶν τῶν ναυπηγήσεων ὑπὸ τοῦ ναυπηγείου Μπέντελ Φαιλαφρίλτ, τὰ δοῦλα έχουν τὰς ὁριζοντίας ἐνώσεις τῶν ἐλασμάτων τῆς πλευρᾶς καρφωτάς.

"Η ἀπόφασις νὰ κατασκευασθῶν τὰ «Λίμπερτις» δι' ἡλεκτροσυγκόλλημένων ἀντὶ καρφώσεως, ἐλήφθη εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ πολέμου, κατόπιν λεπτομερεῖς ἐξετάσεως ὥλων τῶν παραγόντων οἱ ὄποιοι ὃν είχον ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ ὅπου δύνατον προσαρμάτωσο, δηλ., ταχύτης ναυπηγήσεων, ἡλεκτρικὴς ἐπιφράσης καὶ ἔξησησμένου προσωπικοῦ, τηματικὴ προσκατασκενή (κατασκενὴ τηματίων τοῦ σκάφους ἐκ τῶν προτέρων καὶ συναρμολόγησις ἐπὶ τῆς ἐσχάρας) κτλ. Αἱ καρφώσεις ἐπέβλεσαν πάντοτε τὸ στενότερον σημεῖον τοῦ ψεύματος παραγωγῆς τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων!

Τὸ κατόφθιμα τῆς ναυπηγήσεως τῶν «Λίμπερτις» εἰς τοιούτους ἀριθμοὺς καὶ μὲ τόσην ταχύτητα, είναι λοις τὸ λαμπτρότερον παράδειγμα ἐπιτυχίας τῶν ἀνθρωπίνων προσπαθειῶν, κατὰ τὸ παρελθόντα ἡ οἰονδήποτε ὥλων πόλεμον.

"Ἡ ἐντύπωσις διτὶ τὰ «Λίμπερτις» ἐναυπηγοῦντο ἐντὸς 8 ἡμερῶν (τὸ χειρό ταχύτητος!), δημιουργεῖ ἐσφύλιμην ἐντύπωσιν, διότι μέγα μέρος τῆς ἐργασίας ἐξετελέστη εἰς ἄλλα μέρη, πολλάκις μαραράν τοῦ ναυπηγείου, τὰ τεμάχια δὲ συνημιολογοῦντο ἐπὶ τῆς ἐσχάρας καὶ τὸ πλοῖον καθειλκύνετο. Ὁ τρόπος αὐτὸς τῆς τηματικῆς προσκατασκενῆς είναι γνωστός καὶ εἰς τὴν ἀγγλικὴν ὡς «Επιρραπτομάσιον». Αἱ ἐργάσιμοι ὥραι διά τὴν κατασκευὴν ἐνὸς σκάφους δὲν ἴσαν μόνον αἱ δαπανηθεῖσαι κατὰ τὰς 8 ἡμέρας, ἀλλὰ καὶ αἱ ἀναλογεῖσαι διὰ τὴν προσκατασκευὴν τῶν συναρμολογημένων τεμαχίων.

"Ἡ τηματικὴ προσκατασκενὴ ἡτοὶ ὁ παράγων ὁ ὄποιος ἐπέδρασε περισσότερον εἰς τὴν ταχύτητα καὶ τὰς ὀλίγας ἐργασίους ὥρας τῶν ναυπηγείων. Ήπιορεὶ κανεὶς νὰ ἔρωτηση διατὰ δὲν ἐργομόντο τοῦτο καὶ εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖαν. Ὁ λόγος είναι διὰ ἐκτὸς τῆς ἐλλείφεων τῶν καταλλήλων τηματικών ἡλεκτροσυγκόλλησεως, ὃντας ἀπτετέο καὶ γενικὴ ἀνακαίνισις τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων, καὶ ἰδίως τῶν γερανῶν ἀνηφόσεων βαρδῶν. Τὰ προσκατασκευαζόμενα τεμάχια τοῦ σκάφους είναι μεγάλοι βάροντας, 40 ή 50 τόνων, ὃντας δὲν ἕπεται δὲ νὰ ἴντάρχουν οἱ καταλλήλοι γερανοὶ ἐγγαστημένοι πλήσιοι τῶν ἐσχαρῶν διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ βάρη αὐτὰ πρὸς συναρμολόγησιν.

"Ως ἐλέχθη καὶ προηγουμένων, τὸ γεγονός διτὶ τὰ «Λίμπερτις» είναι κατασκευασμένα δι' ἡλεκτροσυγκόλλησεως, είναι τὸ σημαντικότερον, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὴν γνώμην πολλῶν τὸ πλέον ἀνεπιθύμητον γαρακτητικόν των. Ἡ ἀπομονὴ αὐτῆς είναι ἀρότητα δικαιολογημένη, ὅχι διότι η ἡλεκτροσυγκόλλησις, διά της δεούσης προσσοχῆς, ὑστερεῖ καθόλου ἀπέναντι τῆς καρφώσεως, ἀλλὰ διότι ὑπάρχει πάντοτε ἀμφιβολία ὡς πρὸς τὴν ποιότητα τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως, ὡς ἐξηγεῖται κατοτέρῳ:

"Ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις ἀποτελεῖ, κατὰ τὸ παρόν στάδιον ἐξελίξεως τῆς τὸν καλύτερον καὶ πλέον φυσικὸν τρόπον συνδέσεως δύο τεμαχίων σιδῆρους ἡ καὶ διαφόρων ὥλων μετάλλων. "Οταν γίνεται μετά τῆς δεούσης ἐπιμείλειας, ἡ ἐνώσις είναι ἐξ τοῦ ισχυρά, δύον καὶ τὰ ἀρχικὰ τεμάχια, χωρὶς νὰ ἐπερρίῃ καὶ ἀλλαγὴν σχήματος ἡ πάνων τῶν τεμαχίων. Δὲν συμβαίνει βεβαίως τὸ ἀντὸν καὶ μὲ τὰς καρφωτὰς ἐνώσεις. Εἰς τὴν κατασκευὴν λεβήτων ὑψηλῆς πέσεως, π. ζ. ἀνα ἐνὸς δρίου πέσεως, δηλαὶ ἡ ἐνώσις πρέπει νὰ είναι ἡλεκτροσυγκόλληται καὶ ὅχι παρφωταῖ, συμφάνως πρὸς ὅλους σχεδεῖς τὸν ἐπιστήμων κανονισμούς.

"Εἰς τὰ πλέον ἐξειλιγμένα ναυπηγεῖα, ἐν 'Αμερικῇ καὶ Σαναδινάνῃ, αἱ νέαι ναυπηγήσεις γίνονται ἐξ ὀλοκλήρου ἡ κατὰ μέγα μέρος, δι' ἡλεκτροσυγκόλλησεως, καὶ τοῦτο διότι ἡ ποιότητας ἐργασίας είναι καλυτέρα καὶ δὲν δικαιολογεῖται πλέον ὡς ἔνα μέτρον πολεμικῆς ἀνάγκης. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν δὲ τρόπος οὗτος κατασκευῆς κερδίσει διαρκῶς ἔδαφος, ἡ γενικὴ δύναμις ἐφαρμογῆς του ἀπέλευθερωτικοῦ λόγου τῶν ἐκεῖ ἵπαρχουσῶν ἡδη παλαιῶν ἐγκαταστάσεων. Ἡ τελείταια ἔκδοσις τῶν κανονισμῶν τοῦ «Λόδδερ» περιέχει ἐξετασμένα ἀρθρα ἐπὶ τῶν ἡλεκτροσυγκόλλητῶν κατασκευῶν, καὶ ἡμιορεὶ κανεὶς νὰ εἴπῃ μὲ βεβαίητα, διὸ δὲν είναι μαραράν ἡ ἐποχὴ κατὰ τὴν δούλαν αἱ ἐξ ονόματις παρφωταῖς μόνον ἐπιθεωρήσεως,

ἕων μία ἡλεκτροσυγκόλλησις είναι καλὴ ἡ ὅχι. 'Ενῷ εἰς τὴν περίπτωσιν καρφώσεως ἡμιορεὶ κανεὶς νὰ ἔξαριθνόηται μετὰ σχετικῆς βεβαίητος τὴν ποιότητα τῆς ἐργασίας δι' ἀπλῆς ἐπιθεωρήσεως ἡ δοκιμή διὰ σφραγίδας, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως ἡ μετά βεβαίητος ἔξετασις ἀπαιτεῖ πολλὰς καὶ περιπλόκους δοκιμάς.

"Υπάρχουν πολλοὶ τοῦτοι κατὰ τοὺς οποίους η ἡλεκτροσυγκόλλησις ἡμιορεὶ νὰ γίνῃ ἐλαττωματική, καὶ θὰ ἀναφέρωμεν τὰς κυριωτέρας μόνον:

1) "Ἀκατάλληλα ἡλεκτρόδια.

2) "Ἐλλεκτρικὴς ἐπιδεξιότητος καὶ πειρας τοῦ ἡλεκτροσυγκόλλητοῦ, ἔχουσας ὡς ἀποτέλεσμα τὴν καύσιν, ἀντὶ τῆς ἐναπόθεσεως τοῦ μετάλλου, τὴν μὴ χρησιμοποιήσιν σεματός καταλλήλου ἐντάσεως, καὶ τὴν μὴ ἐναπόθεσην τοῦ μετάλλου συγκολλήσεως μὲ τὴν πρόποναν ταχύτητα.

3) Μὴ ἀφάροισις τῆς σφραγίδας, η ὅποια καλύπτει μάλισταν ἐναπόθεσιν, πρὶν ἐπιπροστεθῇ ἡ ἐπομένη.

4) Χρῆσις ξένων τεμάχιων μετάλλου διὰ νὰ γεμίσῃ τὸ διάκενον τῆς ἐνώσεως μὲ ὀλυγοτέραν συγκόλλησην καὶ ἐπομένους μὲ ταχύτεραν ἀπόδοσιν. Τὴν ἀπάτην αὐτῆν μεταχειρίζονται πολλάκις ἀσυνειδῆτοι ἡλεκτροσυγκόλληται διὰ νὰ συμπληρώσουν τὸ καθοριζόμενον μῆκος ἡλεκτροσυγκόλλησεως γονιγοφόρων, καὶ ἐπομένους νὰ ἀμείβονται περισσότερον.

"Ἡ ἀπάντησις εἰς ὅλα τὰ ἀνωτέρω μειονεκτήματα, είναι: 'Ἐπιμελῆς ἐξασκησις τῶν ἡλεκτροσυγκόλλητῶν, αὐτηρά πέπλευτης καὶ ἔλεγχος, καὶ —σον ἐπιτέρων αἱ πειραστήσεις— καλῶς ἐπιλεγμένα δοκιμαὶ τῶν ὑπαίθρων καὶ τῆς ἐνγασίας.

"Δι' ἐργασίας ἀπαιτούσας ἴδιατεραν προσοχὴν καὶ ἐπιδεξιότητα, διὼς π.χ. λέβητες ἡ σωληνώσεις ὑψηλῆς περίστασης, οἱ διάφοροι ἐπίσημοι κανονισμοὶ ἀπαιτοῦν αὐστηρᾶς δοκιμᾶς, διὼς ἐξετασιν δι' ἀπτίνων «X» ὀλοκλήρου τῆς ἐνώσεως, υπαντικάς δοκιμᾶς ἀντοχῆς καὶ μεταλλουργικὴν ἀνάλυσιν καταλλήλων ληφθέντων δοκιμῶν μετάλλων, κτλ.. Είναι αὐτόντην ὅτι τοιαῦται μόνον μερικῶς δίνανται νὰ ἐφαρμοσθοῦν εἰς τὰς ναυπηγίας ἡλεκτροσυγκόλλησεως, καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς πρέπει κανεὶς νὰ βασίζεται μόνον ἐπὶ τῆς αὐστηρᾶς ἐπιτήρησεως καὶ καλῆς ἐκπαδεύσεως τοῦ πρωτωπιοῦ.

"Τὰ προτερήματα εἰς ὅλα τὰς ἡλεκτροσυγκόλλητης κατασκευῆς σκάφων, είναι, ἐν συντροφῇ, τὰ ἀπόλλοντα:

1) Οἰκονομία εἰς τὴν ποσότητα τοῦ χρησιμοποιούμενον κάλυβος, καθότι ἀποφέργονται αἱ ἐπικαταλήψεις τῶν καρφώσεων καὶ αἱ κεφαλαὶ τῶν ὕλων. Ἀποφεύγεται ἐπίσης ἡ κορίσις γωνίαν εἰς τὰς καθέτους ἐνώσεις ἐλασμάτων, καὶ γίνεται ἀποδοτικότερα κορίσις τῶν γωνίων εἰς τὰς κατασκευῆς τῶν παρασκευῶν καταλλήλων.

2) "Ἀπλούστερος καὶ οἰκονομικότερος τρόπος κατασκευῆς. 'Ἀποφεύγονται αἱ αἴσθησης τῶν νομέων εἰς τὰς γραμμὰς τῶν καρφώσεων τοῦ σκάφους, αἱ τοιπολαὶ καρφώσεις, (εἰς τὰς γωνίας διὸν συναντῶνται 3 πλήκη ἐλασμάτων), τὸ καλλαγάπισμα τῶν ἐνώσεων κτλ.

3) "Ἐλαττονταί αἱ ζημιές λόγῳ διαφορῶν καρφῶν ἡ ἐλαττωματικοῦ παλαιαπόιματος. Τοῦτο είναι μεγάλης σημασίας διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πετρελαιοστεγῶν διαθέμενον καὶ πετρελαιοφόρων σκαφῶν.

4) Εἰνοῦλα πέπονερον. Τεμάχιον ἐλάσματος ἡ νομέως τὸ ὄποιον ἔχει ὑποτῆρη ζημιάν ἡμιορεὶ νὰ κοπῇ, καὶ ἔνα ὄλλο τεμάχιον νὰ συγκολλήσῃ εἰς τὴν θέσιν τοῦ. 'Η ἀντίστοιχος πέπονερη ἔχει παρφωτοῦν σκάφους δὲν είναι τόσον εὐκολός.

"Τὰ μειονεκτήματα τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως, ἀφ' ἑτέρου, μὲ ιδιαίτερα μεριά, τὸν ἐπὶ τῶν «Λίμπερτις» παρουσιαζόμενον ἀνόμαλιόν, ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

1) "Υπάρχει ἀνάγκη καλῶς ἐξησυγμένου καὶ εὐσυνειδῆτον πρωτωπιοῦ.

2) Κάμψεις καὶ στρεβλώσεις τοῦ σκάφους:

"Ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις προκαλεῖ πάντοτε μίαν συστολὴν τῆς ἐνώσεως. 'Εάν λαπτὸν δὲν γίνη πρόβλεψης διὰ τὴν συστολὴν αὐτῆν, διὰ τὴν κόπτωσην τὰ πόδησ τημάχιων τεμάχια, τὸ ἀποτέλεσμα πολλάκις είναι ἡ στρεβλώσεις τοῦ τελικοῦ σχήματος τῆς κατασκευῆς. 'Επίσης, ἡ σειρὰ συγκόλλησεως τῶν διαφόρων μελῶν μᾶς κατασκευῆς ἔχει μεγάλην σημασίαν. 'Εάν κανεὶς ἡλεκτροσυγκόλλησης πρῶτων ὀλοκληρωτικῶν τὴν μίαν πλευρὰν μᾶς συμμετοκῆς κατασκευῆς, θὰ εἴη τὴν ἄλλην πλευρὰν ἐντελῶς παραμορφωμένην. διὰ τὴν ἀποτελεσματικήν της πρέπει νὰ ἀρχίσῃ καὶ ἐκεῖ τὴν ἐργασίαν. Μερικοὶ κανόνες συμμετοκῆς πρέπει νὰ καθορίσονται πάντοτε, διὰ τὴν καθορίζεται ἡ σειρὰ συγκόλλησεως τῶν διαφόρων μελῶν μᾶς τοιωτῆς κατασκευῆς, διότι είναι καὶ τὸ σκάφος ἐνός πλοίου.

"Μεγάλην σημασίαν ἔχει ἐπίσης καὶ τὸ ζητήμα τῶν ἐφιστερικῶν τάσεων: 'Υποθέσωμεν διτὶ ἔνα τημά της κατασκευῆς τείνει νὰ ἀλλάξῃ σημαντικήν ἀνω-

## 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

τέροι, καὶ ὅτι ἐμποδίζεται καὶ συγχρατεῖται εἰς τὴν θέσιν του, λόγῳ τῆς στερεώσεως του ἐπὶ τοῦ διατέρου, ἡ διὰ προσωρινῆς τημητικῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως. "Οταν ἡλεκτροσυγκολλήθῃ μονίμως καὶ τὸ τιμῆμα αὐτό, αἱ δυνάμεις αἱ ὄποια κατεβάλλοντο ἀπὸ τοὺς σφραγιστήρας πρὸ τῆς συγκολλήσεως, θὰ παραμείνουν ὡς ἑστερεικαὶ τάσεις τῆς κατασκευῆς, καὶ ἔνα μᾶλιστα ἰσχυρὰ ἑστερεικὴ δύναμις ἐπιφροστεῦῃ, ὥπως π.χ. ἔνα μεγάλο κύμα εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ σκάφους, κάποιο μέρος τῆς δόλης κατασκευῆς πιθανὸν, γὰρ ἀποχωρήσῃ ἐάν τὸ σύνολον τῆς ἑστερεικῆς τάσεως συγκολλήσεως καὶ τῆς ἑστερεικῆς δυνάμεως, ὑπερβαίνῃ τὴν ἀντοχὴν τοῦ μετάλλου εἰς τὸ σημεῖον ἐκεῖνο. Εἶναι ἀριθμῶς δύος ἡ περίπτωσις ἐνδεκάτης, τὸ ὄποιον ἐφαρμόζει πολὺ σφραγίτη εἰς τὴν πλάτην ἐνὸς δυνατοῦ ἀνθρώπου μὲ τὸ πρώτον ἰσχυρὸν τάννουμα τῶν δύον σχίζονται αἱ ἀναγκαῖαι.

Ἄντια αἱ ἑστερεικαὶ τάσεις δύνανται νὰ ἔξαρανισθοῦν τελείως, διὰ καταλήγοντας σφραγίδας μετά τὴν ἡλεκτροσυγκολλήσην. Τὸ αὐτὸν γίνεται πάντοτε εἰς ἔξαρετακάς περίπτωσεις (π.χ. λέβητας ὑψηλῆς περίστωσης), ἡ ὅποια ἡλεκτροσυγκολλᾶται χάλυψι ὑψηλῆς ἀντοχῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ σκάφους πλοίου, τὸ ὄποιον κατασκευάζεται εἰς μαλακοῦ χάλυβος, ἡ τοιαύτη κατεργασία δὲν είναι βεβαῖος δυνατή, ἀλλ' ὅπεις καὶ ἀναγκαῖα, ὅπως ἄλλα μέτρα προνοίας ληφθοῦν.

Τὸ πλέον ὄφθαλμοφανὲς ἀπότελεσμα τῆς συντολῆς κατὰ τὴν ἡλεκτροσυγκολλήσην, εἶναι οἱ κυματισμοὶ τῶν ἐλασμάτων καταστρόματος, πλευρᾶς, ἀπάντης τοῦ πλοίου κτλ., οἱ ὄποιοι παρατηροῦνται κατὰ τὸ μετάλλον ἡ ἡπτον εἰς ὅλη τὰ «Λίμπετρι». Εἴδη οἱ κυματισμοὶ αὐτοὶ δὲν είναι μεγάλης ἑπτάσεως ή βάθους, δὲν ἐπηρεάζουν αἰσθητῶς τὴν ἀντοχὴν τοῦ σκάφους.

### 3) Σχισμαὶ τῶν ἐλασμάτων (συσισμάτων).

Πολλὰ ἔχουν λεχθῆ ἐναντίον τῶν «Λίμπετρι», διότι ἔχουν ναυπηγηθῆ τόσον ἀδύνατα, διότε συγχρήματα εἰς δύο, καὶ τὰ δυστυχήματα αὐτὰ ἀποδύνονται εἰς διαφόρους ἀφοράς, κατὰ τὴν γνώμην ἑπτάστορ. Ή πραγματικὴ ἑξῆγησις τῶν συμβάντων αὐτῶν είναι η ἀράλουθος:

Ρογμαὶ ἐλασμάτων, καὶ ἴδιοις ἐλασμάτων καταστρόματος, παροντιάζονται ἀρκετά συχνά, ἐπὶ δύον σχεδόν τῶν τύπων πλοίων, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐνεργειακού τοῦ πλοίου, εἰναὶ οἱ κυματισμοὶ τοῦ πλοίου καταστρέψουσι τὸ σκάφος. Υποθέσωμεν, ὅτι, λόγῳ κάποιας αἵτιας μία φρογὴ ἐμφανίζεται εἰς μίαν γνώμην καθόδου κάτους, διὰ νὰ ἀναφέρωμεν τὸ πλέον πιθανὸν ὑθεσιν. Η φρογὴ συνήθως αὐξάνεται, καθὼς ἀλλεπάλληλα κύματα κτυποῦν τὸ σκάφος. Εἴδη τὸ σκάφος είναι καρφωτόν, ή ἄκρα τῆς φρογῆς θὰ φύσῃ εἰς τὴν πλησιεστέραν κάρφωσιν, ἀφοῦ κοπῇ τὸ πρότον ἐλασμα ἐπὶ τοῦ ὄποιον ἐνεφανίσθη, ἀλλὰ εἰς τὴν κάρφωσιν, θὰ πρέπει νὰ ἀρκεῖται μόνον νὰ συνεχίζῃ τὴν φρογὴν, εἰναὶ πολὺ πιθανὸν ὅτι δὲν θὰ είναι ἀρκετά ισχυρὰ ὡστε νὰ ἀρχίσῃ νέαν φρογὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ σκάφους. Εἴδη προσπαθήσωμεν νὰ σχίσουμεν ἔνα φύλλον καρφονιοῦ, ή ἀρχὴ είναι τὸ δυσολόγερον μέρος. Οταν γίνεται ἀρχὴ, είναι ἀρκετά εὔκολον νὰ κοπῇ τὸ φύλλον ἐντελῶς. Η ἀς φαντασίων σχίζονται τεμάχιαν ὑφάσματος: χρειάζεται μεγαλύτεραν προσπάθειαν ὅταν τὸ σχίσμαν φύσθω εἰς μίαν φαρῇ.

Η καρφωτὴ ἑνότης ἔχει λοιπὸν τὴν ἴδιότητα νὰ σταματᾷ τὰς φρογμὰς τῶν ἐλασμάτων. Τὴν ἴδιότητα αὐτὴν δὲν τὴν ἔχει η ἡλεκτροσυγκολλήμενη ἑνότης, διότι εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς τὰ δύο ἐλασμάτα είναι ἀνόντων τοῦ πλοίου παροντιάζονται δύον νὰ ἵσσαν ἔνα συνεχές ἐλασμα, καὶ ἔνα μία φρογὴ παροντιάσθη εἰς κάποιο σημεῖον ἐνὸς συγκολλητοῦ σκάφους, είναι πολὺ πιθανὸν ὅτι θὰ αὐξάνη συνεχῶς, μέχρις ὅτου, διεργατικής, τὸ σκάφος κοπῇ εἰς δύο. Τοῦτο συνέβη εἰς τὴν πραγματικότητα εἰς μερικὰς περιπτώσεις «Λίμπετρι».

Τὰ μέτρα προνοίας ἐναντίον δυστυχημάτων λόγῳ φρογμῶν είναι δύο πατηγορίαι: Α) Ἀποφρή η διόρθωσις πάσης τοπικῆς ἀδυναμίας τοῦ σκάφους, ἔχει δύον μία φρογὴ δύναται νὰ ἀρκεῖ καὶ Β) Ἐφαρμογὴ εἰς τὴν πλέον κατάλληλον θέσιον ἐπὶ τὸ σκάφος, καὶ πολὺ εἰδούς καρφωτῆς ἐνόσεως, η ὄποια ἔχει ὡς μόνον σκοπὸν νὰ σταματᾷ τὰς φρογμὰς, καὶ ἀνερχομένως θὰ παροντιάσθων.

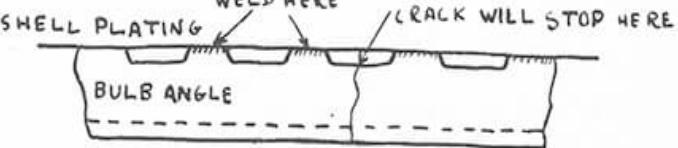
Ορισμένα σημεῖα ἀδυναμίας, η μᾶλλον σφάλματα κατὰ τὴν ναυτιγήσην τῶν «Λίμπετρι» κατέστησαν φανερά κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς πλήρους παραγωγῆς τῶν πλοίων τούτων. Σχισμαὶ παροντιάζονται εἰς τὰ σημεῖα αὐτά, καὶ ηγέρονται μέχρι σοβαράς η καταστρεπτικῆς ἐπάτεσης εἰς μερικὰ σκάφη. Τὰ κυριότερα σημεῖα ἀδυναμίας ἥσαν τὰ ἀράλουθα:

α) Γονία καθόδου: Άλι γονίαις ἀτταὶ ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρόματος ἥσαν ἀπότομοι δρυῖαι γονίαι, χωρὶς βαθμαῖσιν στρογγύλευμα τῆς κορφῆς. Οιαδήποτε ἀπότομος ἀλλαγὴ σχήματος, είναι πάντοτε σημεῖον ἀδυναμίας ἐπὶ σιαστήρα πατηγορίας. Εἴδη ἔχουμεν μίαν σιδηρᾶν φάδον καὶ προσπαθοῦμεν γὰρ τὴν θράστωσην διὰ κάμψεως, ἡμιπορεῖ νὰ τὸ εὐφορεῖν ἀδύνατον, ἔναν δύος κάμψους μίαν μικρᾶν ἐγκοπῆν εἰς τὴν μίαν πλευράν μὲ τὴν κοπῆ, καὶ κάμψους τὴν φάδον πρὸς τὴν ἀντίθετην κατεύθυνσιν, θράστεται πολὺ εὐκολότερον. Πάσα ἀλλαγὴ σχήματος πρέπει νὰ είναι βαθιαῖα, γονίαι πρέπει νὰ στρογγύλευνται, ἀλλαγὴ το-

μῆς νὰ γίνονται διὰ κωνικότητος κτλ. Άλι γονίαι τῶν κονδυνούσιων είναι σημεῖα ἀδυναμίας ἐπὶ δύον τῶν πλοίων, καὶ διὰ τοῦτο ἐλάσματα ἐνοχυτικὰ ἐφαρμόζονται ἐπει (ντάμπλερες). Τοῦτο ἐγένετο καὶ εἰς τὰ «Λίμπετρι» ἐπίσης, ἀλλὰ δὲν ἐστιμάτησεν ἐντελῶς τὴν ἐμφάνιση τῶν φρογμῶν εἰς τὰς γονίας. Ως περιτέρω προφύλαξιν τὸ ἐλασμα τοῦ καταστρόματος, η τὸ ἐνοχυτικὸν ἐλασμα προεξετάσθη ἐντὸς τοῦ παραπετάσματος τῆς καθόδου, σχηματίζοντας στρογγύλευμα τῆς γονίας, ὡς φαίνεται εἰς τὴν εἰκ. 2. Εάν κανεὶς προσέξῃ ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρόματος τὰς γονίας τῶν κονδυνῶν θὰ αὐτοψήθῃ ἐπὶ τῷ σκάφῳ, τὸ ἐλασμα τοῦ ἐπιτροποδίου συγκολλᾶται μόνον τημητικῶς μόνον, η συνδέεται μὲ τὸ πλευρικὸν ἐλασμα τοῦ σκάφους διὰ καρφώσεως. "Ενας ἄλλος τρόπος είναι νὰ στερέψεις τῆς κονταστῆς διὰ δραχιόνων ἐπὶ τὸν καταστρόματος, εἰς ἀπόστασιν διῆλγων διατάξην ἀπὸ τὸν ἐλασματος πλευρᾶς.

β) Ἐπιτροπίδια. Λοιπά σχηματίζονται ἀπὸ μίαν λωρίδα ἐλάσματος ἡλεκτροσυγκολλήμενην ἐπὶ τοῦ σκάφους. Η ἑστερεικὴ ἄκρα τῆς λωρίδος ἔχει ἐξωγωνίους σχημάτου (μπάλμπ-ἄνγκα), καὶ πολλάκις η ἡλεκτροσυγκολλήσης εἰς τὸ σημεῖον ἐπείνα δὲν ἡμιπορεῖ νὰ διεισδύῃ καθ' ὅλον τὸ πάχος τοῦ μετάλλου. Τοῦτο ἡμιπορεῖ νὰ προσαλέσῃ ἀπαρχὴν φρογμῆς. "Ἐπίσης, τὸ ἐπιτροπόδιον ἡμιπορεῖ νὰ σχισθῇ λόγῳ ζημίας, καὶ διὰ νὰ σταματήσῃ τὸ σχίσμαν ἀπὸ τοῦ νὰ ἐπεκταθῇ εἰς τὸ σκάφος, τὸ ἐλασμα τοῦ ἐπιτροποδίου συγκολλᾶται μόνον τημητικῶς ἐπὶ τοῦ σκάφους, τὸ δὲ μὴ συγκολλήμενόν μέρος κόπτεται, ώς φαίνεται εἰς τὴν εἰκ. 3.

γ) Κονταστὴ καὶ θέσις στερεώσεως τῆς κλίμακος. Η ἡλεκτροσυγκολ-



Εἰκόνη 3.  
Ληστὶς τῆς κονταστῆς ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου πλευρικοῦ ἐλάσματος τοῦ σκάφους, είναι περίπτωσις παροντοία πρὸς τὴν τῶν ἐπιτροποδίων. Μία φρογὴ η ἡμιπορεῖ τοῦ τρυχόν παροντασίζεται ἐπὶ τῶν ἐλασμάτων κονταστῆς, ἡμιπορεῖ νὰ προσωρισθῇ καὶ εἰς τὸ σκάφος. Πρὸς ἀπόφαγην τοιούτου ἐνδεχομένου, η κονταστὴ συγκολλᾶται τημητικῶς μόνον, η συνδέεται μὲ τὸ πλευρικὸν ἐλασμα τοῦ σκάφους διὰ καρφώσεως. "Ενας ἄλλος τρόπος είναι νὰ στερέψεις τῆς κονταστῆς διὰ δραχιόνων ἐπὶ τὸν καταστρόματος, πλευρᾶς.

Ἐπὶ τῶν ἀρχικῶν ναυπηγήσεων, φρογμαὶ παροντιάζονται πολλάκις εἰς τὴν θέσιν στερεώσεως τῆς κλίμακος τοῦ πλοίου, διὰ ἐγκοπῆς ἀρχικούς πλοίου τοῦ σκάφους ἐλάσματος, η ἀπότομης σχηματίζεται πάλιον στημήτης τοῦ πλοίου. "Άλλος συνήθης τρόπος είναι η ἐφαρμογὴ καρφωτῆς γονίας, συνδέοντας τὸ κατάστρωμα μὲ τὸ πλευρικὸν ἐλασμα. (Εἰκ. 5).

Ός ἀνεφέρεται καὶ προηγουμένως, αἱ ἀνωτέρω βελτιώσεις ἐγένοντο μὲ σπονδὸν νὰ περιορισθοῦν αἱ ἐμφανίσεις φρογμῶν. Διὰ νὰ ἀμυδρισθω μία φρογὴ η ὄποια τοῦ πλοίου, ἀπὸ τοῦ νὰ ἐπεκταθῇ εἰς ἐπικινδύνους διαστάσεις ἐφαρμόσθη τὸ «στράπτηνγκ», δηλ. τὸ σκάφος κόπτεται σκοπίων κατὰ πολλὰς μίαν διοικητικής πλατφόρμας παροντιάζονται καὶ κάμψους την ἐγκοπήν. Δηλαδὴ σχηματίζεται σκοπίων μίαν καρφωτὴν ἐνωσιν μονῆς ἐπικαλύψεως, καὶ ὡς ἔχει ἑξηγηθῆ, η καρφωτὴ ἑνότης είναι τὸν ἀντίτητα τὰς σχισμάτων τῶν ἐλασμάτων (Εἰκ. 4).

Τὸ «στράπτηνγκ» γίνεται ἐπὶ τοῦ ἄνω πλευρικοῦ ἐλάσματος τοῦ σκάφους, ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν, μὲ τὴν ἐγκοπήν ἀρχικῶς κάτωθεν τοῦ ἀνωτέρου καταστρόματος, η ἐπὶ τοῦ καταστρόματος πλησίον τῶν κονδυνῶν. "Άλλος συνήθης τρόπος είναι η ἐφαρμογὴ καρφωτῆς γονίας, συνδέοντας τὸ κατάστρωμα μὲ τὸ πλευρικὸν ἐλασμα. (Εἰκ. 5).

Τὸ «στράπτηνγκ» είναι ἀναμφισβόλως μία σοβαρὰ βελτίωσης τοῦ σκάφους, ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν, μὲ τὴν ἐγκοπήν ἀρχικῶς κάτωθεν τοῦ ἀνωτέρου καταστρόματος, η ἐπὶ τοῦ καταστρόματος πλησίον τῶν κονδυνῶν. "Άλλος συνήθης τρόπος είναι ἡ ἐφαρμογὴ καρφωτῆς γονίας, συνδέοντας τὸ κατάστρωμα μὲ τὸ πλευρικὸν ἐλασμα. Πρέπει νὰ γίνῃ μεία ἐντάθημα μεριδῶν περιπτώσεων εἰς τὰς ὄποιας ἡλεκτροσυγκολλήσην σκάφη ἐκπλήσσειν εἰς δύο ἀντινδίων, χωρὶς νὰ ἴνταξη καμπία φανερὰ ἑστερεική αἵτια. "Ενας πετρελαιοφόρον ἐκπότην μὲ δύον διοικητικῶν διαστάσεων τὰν κρότον πυροβόλου, ἐνῷ εὑρίσκετο μὲ τὸν προκαταίαν πόνον ἐπρόσειτο νὰ ἀποπεραθοῦῃ η τοποθέτησης τῆς μηχανῆς τοῦ! Τὰ συμβάντα αὐτὰ είναι εἰναὶ ἑξαρτικαὶ περιπτώσεις διφερόλουμεναι εἰς τὰς ἑστερεικὰς τάσεις τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, ης ἑξηγηθῆ εἰς τὰ

δ) Ἀρχιστενοίς ὑλικοὶ κατὰ τὰς ἑπτεκοπές. "Έπι τῶν ἡλεκτροσυγκολλήσην σκαρφῶν δὲν δυνάμεια πάντοτε νὰ ἀφαιρέσουμεν ἑνα ἐλασμα διὰ νὰ τοποθετηθῇ πάλιν εἰς τὴν θέσιν του, διότις γίνεται ἐπὶ τῶν καρφωτῶν σκαρφῶν εἰς δύον ἀντινδίων πλοίων εἰς τὴν κονταστήν. "Οταν τὸ ἐλασμα η τημητικά ἀφαιρεθῇ δὲν είναι δυνατὸν πάντοτε νὰ στερέψειται τὸν φρογμόν περιπτώσεις τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, καὶ

**COMPTOIR MARITIME**  
JANNI BESI  
SHIP AGENTS

ISTANBUL-ISMIR  
Agents at all other Turkish ports

ISTANBUL  
Galata, Hovagimyan Han  
P.O.B. 1645

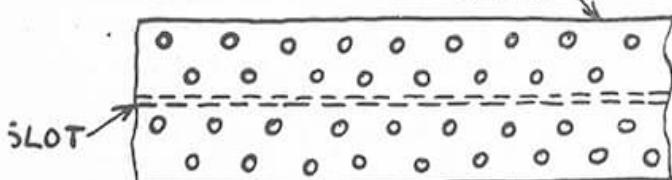
Telegrams RAMMOC

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

πάλιν με τὸν ἀπωτούμενον δαῦδην ἀκριβείας, καθ' ὃν ή διὰ δέξιγόνον κοπὴ σχηματίζει ἔνα διάγενον. Νέον ἔλασμα πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῇ, πιθανῶς, ἢ ἐπιπρόσθετα τεμάχια νὰ ἡλεκτροσυγκολληθοῦν ἐπὶ τοῦ παλαιοῦ ἔλασμάτος. 'Ως ἀντιστάθμισμα ὅμως, αἱ δὲ ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἐπισκενών εἶναι πολὺ εὐκολότερα ἐπὶ τῶν συγκολλητῶν σκαφῶν, διότι ἔνα φυτάλωμα οἰσσόδηποτε σχήματος ἥμικρει νὰ τοποθετηθῇ ὅπουδηποτε, καὶ ἡ ἐποικενή εἶναι τόσον ἴσχυρὰ δύον καὶ τὸ ἄπικτον ἔλασμα.

ε) Ἐπίδρασις τῶν καρικῶν συνθήκων καὶ τῆς θέσεως ἡλεκτροσυγ-

### STRAP



Εἰκὼν 4.

#### καλήσεως:

'Η ἡλεκτροσυγκολλητος, δῶς καὶ ὁ χρωματισμὸς δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ ὑπὸ ωγδαίνων βροχῆν. 'Επισης ἡ κατεύθυνσις τῆς γραμμῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἔχει μεγάλην σημασίαν. 'Οταν τὰ ἔλασματα κεντῶνται ἐπὶ τοῦ ἔδαφους μὲ τὴν γραμμὴν συγκολλήσεως δριζοντίαν, ἔχουν τὴν εὐκολότεράν την περίττωσιν. 'Ακολούθων κατὰ σειράν δυσοκοίας, ἡ δριζοντία συγκολλητος ἐπὶ δριζῶν ἔλασμάτων, ἡ κατασόρωρας συγκολλητος ἐπὶ δριζῶν ἔλασμάτων, καὶ ἡ πλέον δύσοκος, ὅταν ἡ συγκολλητος γίνεται ὑπεράνω τῆς κεφαλῆς τοῦ ἡλεκτροσυγκολλητοῦ. 'Η ἀπάντησις κατὰ τῶν δυσοκοίων αὐτῶν εἶναι ἡ τηματικὴ προσατασκενή, ὅποτε τὸ πλεῖστον μέρος τῆς ἐργασίας δύναται νὰ γίνῃ ὑπὸ στέγασιν, καὶ εἰς τὴν πλέον ενοίκην θέσιν.

"Ολοὶ τὰ μειονεκτήματα τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, τὰ δύοια ἀπηρθμῆσαιν ἀντέρω, μελέτηνται μετὰ μεγάλης ἐπιμελείας πανταχοῦ, καὶ ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἐπετεμένης πείρας, ὡς ποια ἀπεκτήθη κατὰ τὴν τελετῶν δεκατηρία. Δινάμεθαν νὰ εἴπων ὅτι ἡ ἐξέλιξης τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἔφθασεν εἰς τέτοιον στάδιον, ὥστε ἀνωτέρας τάξεως πλοία νὰ δύνανται νὰ κατασκενάσθων —καὶ κατασκενάσσονται— ἐντελῶς συγκολλητὰ καὶ ἀνεψιδεμές ἀνάγκης «στράπανγκ» η οἰσσόδηποτε ἄλλης μεταγενεστέρας βελτιώσεως.

Τὰ «ελιμετρικά» ἔχουσι δοκιμασθῆναι καλῶς ὑπὸ τὰς πλέον δυσμενεῖς συνθήκας καιροῦ καὶ φροτώσεως κατὰ τὸν πόλεμον, καὶ ἔχοντα δύος ἐπαρκεῖς ἀποδείξεις τῆς στερεότητος των. 'Ο ἀριθμὸς τῶν δυστυχημάτων τῶν ἀποδόμενων εἰς τὴν ἡλεκτροσυγκολλημένην κατασκενήν εἶναι πολὺ μικρός, συγχρόνως μὲ τὸν τερψιτον ἀριθμὸν ναυτηγήθεντων σκαφῶν αὐτῶν τὸν τόπον (περίπου 3.000). Τὰ τελευταῖα ἔτη, δυστυχήματα τῆς φύσεως αὐτῆς ὑπῆρχαν ἐξαιρετικῶς σπάνια.

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ, ΝΟΜΕΩΝ ΚΑΠ. Πολλοὶ ἀποκαλοῦν ἡ ἀπεκάλεσαν τὰ «ελιμετρικά» τενεκεδένια, καὶ ἡ γνώμη ἐμφανίζεται ἀρκετά διαδεδομένη, ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ κατασκενάσθησαν ἀπὸ σκοποῦ

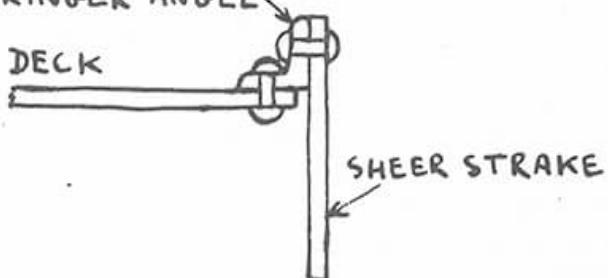
μὲν ἡλιττωμένα πάχη ἔλασμάτων δι' οἰκονομίαν ὑλικοῦ, καθ' ὃσον προωθίσαντο μόνον διὰ τὴν διάρρειαν τοῦ πολέμου, δηλ. ὑπελογίσθη ἡ ζωὴ τῶν εἰς ὅλην μόνον ἔτη. 'Η ἀποψίς αὐτῆς είναι ἀρωρ ἐσφαλμένη. 'Εάν ἔνα σκάφος κατασκενάσθῃ ὥστε νὰ διατρηθῇ τὴν ἀντοχήν του ἐπὶ 5 ή 10 μόνον ἔτη, θὰ καταστραφῇ εἰς τὸ πρῶτον τὸν ταξίδιον!

Τὰ «ελιμετρικά» ἔναντιγήθησαν συμφώνως πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογόνονος ('Αμερικαν. Μπρό οφ Σίτηνγκ), καὶ τὰ πάχη τῶν ἔλασμάτων, ὡς καὶ ἄλλαι κατασκευαστικαὶ διαστάσεις ἔτην σχεδὸν μὲνταί, δῆτας καὶ αἱ καθοδίζουμεναι ἀπὸ τοὺς κανόνας τοῦ Λλόδ'ς, διὰ σκάφη τῶν αὐτῶν διαστάσεων.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ποιότητα τοῦ χάλυβος, εἶναι φυσικὸν νὰ ἀναμενῇ τις, ὅτι ὑπῆρχε κατωτέρᾳ ἀπὸ τὴν προπολεμικὴν ποιότητα. "Ἄν καὶ ἐπισήμως οἱ κανονισμοὶ περὶ τῶν ἡλεκτροπολεμῶν ὁρίων ἀκαθαρσῶν τοῦ χάλυβος παρέμειναν οἱ αὐτοί, εἶναι πιθανὸν ὅτι κάποια ἔλαστικότης ἐπειδεινόντων ἦτο τὴν πίεσην τῶν πολεμικῶν ἀναγκῶν παραγωγῆς. 'Η γνώμη μη τοῦ γράφοντος εἶναι διτὶ ποσότητες χάλυβος κατωτέρας ποιότητος ἡ χρησιμοποιήθησαν καὶ πολλὰ σκάφη δειγνύονταν σημεῖα ταχυτέρας σκονισμένων καὶ διαβρωσεως. 'Η διαφοριστική εἶναι δύσκολος πάντως, διότι πολὺ μικροὶ μέρη μαρτυροῦνται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου διὰ τὴν συντήρησαν τῶν σκαφῶν, καὶ ἐξετασμένη σκονιστικῆς πολλάκις παλέπτεται καὶ κακὴν ποιότητα χάλυβος.

Προσοχὴ ἔρισταται ἐπὶ τοῦ ἔξις σημείου: Τὰ διπένθιμα κατεσκευάσμησαν διὰ νὰ χρησιμοποιοῦνται διὰ πετρέλαιον καὶ θαλάσσιον ὄντωρ,

### RIVETED STRINGER ANGLE



Εἰκὼν 5.

καὶ εἰς τὸ ἐσωτερικόν των τὸ μέταλλον εἶναι ἀκάλυπτον. 'Εάν λοιπὸν ώρισμένα «ετάνγκ» πρόκειται ἐφεξῆς νὰ χρησιμοποιοῦνται διὰ ἔρμα μάρνων, εἶναι ἐπάναγκες νὰ καλυφθοῦν ἐσωτερικῶς μὲ προστατευτικὴν ἐπικάλυψην, εἰς πρώτην εὐκαρίαν, ἄλλως τὸ γυμνόν μέταλλον θὰ διαβρωθῇ ταχέως ὑπὸ τοῦ θαλασσίου ὄντωρος. Αὐτὸς ἥμιτορει νὰ συντομεύσῃ κατὰ πολὺ τὴν ζωὴν τῶν πλοίων.

Νέα 'Υδροκή, Μάρτιος

ΕΥΓ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ Μηχανολόγος—Ναυπηγός  
"Η συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον. (Μηχαναὶ καὶ λοιπὰ βοηθητικά).

## ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ Α.Ε.

Ίδρυθεῖσα τῷ 1934, Συνέχεια τῆς Έτ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ, ιδρ. 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 Ελλάδι:

AMÉRIKAN 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 'Ελληνικοὺς Λιμένας.



## Γαλλία

'Η κρατικοποίησις

Έντος των πρώτων ήμερων τοῦ Μαΐου, τὸ Γαλλικὸν Κοινοβούλιον θὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὸ νομοσχέδιον τῆς διοικητικῆς ἀνασυγχρότησεως τῆς Ναυτιλίας. Πρόκειται οὐσιαστικῶς νὰ κρατικοποιηθοῦν αἱ δύο μεγάλαι ναυτιλιαὶ ἐπιχειρήσεις τῆς «Γενικῆς Υπερωφεανίου ἑταιρίας» (Φρέντς Λάιν) καὶ τῶν «Μεσσιζεψι Μαριτίμ».

Τὰ διοικητικὰ ουμαδούλια τῶν δύο ἀντὸν ἑταφιδῶν θὰ είναι εἰκοσαμελῆ, μόλις δὲ πέντε ἐξ τῶν μελών θὰ ἔκλεγονται ἀπὸ τοὺς μετόχους. Τὰ λοιπά, ἡ πλειοψηφία δηλαδὴ καὶ οἱ διευθυνταὶ τῶν ἐπιχειρήσεων θὰ ὑποδεκνύονται ἀπὸ τὸ Κράτος, ὅπερ σημειωτέον ἀναλαμβάνει καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν γραμμῶν, ἀφοῦ ἀπὸ διὰ τῶν ἐπιχειρηγήσεων θὰ καλύπτῃ τὰ κενὰ τῆς διαχειρίσεως.

## Γερμανία

Πληρώματα εἰς τὰ «Λίμπερτς»

Εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Κογχρέσδον πρόκειται νὰ ἴπτοληθῇ πρὸς ψηφίσιν σχέδιον νόμου, διὰ τοῦ διοίσιν θὰ ἐπιτρέπεται ἡ διὰ γερμανικῶν πληρωμῶν ἐπάνδρωσις φροτηγῶν τοῦ τύπου «Λίμπερτ», παραγωρούμενῶν ἀπὸ χρονονάλωσιν εἰς ἀμερικανὸν ἐφοπλιστάς. Ο πρῶτην πρόσεδος κ. Χούβερ, διστις καὶ ἴπποτροφεῖς τῆς ἀντοφέρων πρόστασιν, ὑπολογίζει, ὅτι διὰ τῆς χοησιοποίησεως γερμανικῶν πληρωμάτων ἐπὶ 75 «Λίμπερτς», θὰ ἐπέλθῃ οἰκονομίᾳ 40 ἀνεπαύσιμον δολαριούν. Παραλλήλως συζητοῦνται ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ἀμερικανικῶν κύκλων καὶ ἄλλα μέτρα παροχῆς δοθεῖας εἰς τὴν Γερμανίαν διὰ τὴν αὔξησιν τῆς ἀλιευτικῆς τῆς δραστηριότητος. Πρὸς τὸν οποῖόν ἀντὸν πρόκειται νὰ παραγωρήθῃ διαθέσιμα καὶ κατάλληλα μικρὰ βοηθητικὰ πλία τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ἀτίνα καταλλήλως διασενεχῶμενα καὶ ἔξοπλιζμένα, θὰ ἐνισχύσουν τὸν ἀλιευτικὸν στόλον τῆς Γερμανίας.

## Ο λιμὴν τοῦ 'Αμβούργου

΄Ανεκοινώθη προσφάτως, ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ 'Αμβούργου, παρὰ τὰς ἐκτεταμένας ζημιὰς, ποὺ ὑπέστη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἐν τοῖς ἀπηνῶν συμμαχικῶν βομβαρδισμῶν, ἡρξισεν ἀπὸ τίνος νὰ λειτουργῇ μὲ ἵκανοποιητικὴν σχετικῶς ἀπόδοσιν. Άναφέρεται, ὅτι φροτηγὸν σκάφος μὲ φροτίον 6.000 τόνων σίτου ἐπέτιχε νὰ ἐφορτωθῇ εἰς μίαν μόνον ἐγγάσμιον ήμέραν. Σημαντικῶς ἐπίσης ἔχουν βελτιωθῆναι καὶ αἱ ἀνθρακεύσεις τῶν πλοίων.

## Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Οι υψηλοί ναῦλοι

Ο ὑφρουρογός τῶν 'Εξωτερικῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν ὑποθέσεων διεμαρτυρήθη καὶ πάλιν, κατὰ σχετικὴν σύσκεψιν μὲ τοὺς ἀρμοδίων τῆς Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς, διὰ τὸν αἰσθητὸν ὑφρωμὸν τῶν ναῦλων γαλανθάρων καὶ σιτῶν ἐξ 'Αμερικῆς.

΄Υπεδείχθη ἡ ἀνάγκη τῆς διαθέσεως καὶ ἄλλων πλοίων ἐν τοῦ ἐφεδρικοῦ κρατικοῦ στόλου, ἵνα ἡ ἐπάρκεια τοννᾶς δημιουργήσῃ ὑποτιμητικὴν πίεσιν εἰς τὴν ναυλαγοράν.

## Τὰ παναμαϊκά

Εἰς τὸ συνέδριον τῶν 'Αμερικανῶν 'Οργανώσεων 'Εργατῶν Μεταφορῶν ἀπὸ θαλάσσης — 250 χιλ. μέτρα — ἐνηργίσθη πρὸ ήμερων ἀπόφασις ἀποκλεισμοῦ τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰς φροτευφροτάσεις τῶν 'Αμερικανικῶν λιμένων, ἐφόσον ἡ Κρεβέργης δὲν θέσει τέρμα εἰς τὴν μεταφορὴν 'Αμερικανῶν πλοίων εἰς τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ

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.

τῆς Χονδούρας. Καθορίζεται εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅτι ἡ 'Αμερικανικὴ Ναυτιλία, ἡτοι ἐφύπασε, διαρροῦντος τοῦ πολέμου, τὰ 30 ἑκατομμύρια τόννων, μὲ δαπάνην 20 δισεκατομμύριών δολαρίων, βαίνει ταχέως τὴν κατιούσαν, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς πωλήσεως τῶν 'Αμερικανικῶν πλοίων εἰς ξένους ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς μεταφορᾶς ἀπὸ 'Αμερικανῶν ἀγοραστῶν πλειστῶν δσσων σκαφῶν εἰς τὸ Παναμαϊκὸν νησόλιγόν.

«Η Δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ — ἀνάφερεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἀπόφασιν — κατέχει τόρα μίαν χωρητικότητα διπλασίαν τῆς προπολεμικῆς, ἡτοι ὅδη ἐπ' ἔλαχιστον ἐξυπηρετεῖ τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας αὐτῆς. Ο Παναμᾶς δὲν είναι χώρα ναυτική, οὔτε καὶ τὰ σκάφη ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν έχουν σχέσην τινὰ μὲ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ.

«Τὸ 'Αμερικανικὸν καὶ τὸ ἄλλο ξένον ἐφοπλιστικὸν κεφαλαιον, ὅπερ μεταφέρει τὰ σκάφη τοῦ ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν, πράττει τοῦτο διὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους. Συγκεκριμένως ἐπιζητοῦν οἱ ἐφοπλισταί: Τὴν φορολογικὴν ἀσύνδοσίαν, τὰ χαμηλότερα μισθολόγια καὶ τὴν διαφυγὴν ἀπὸ κάθε περιοριστικὸν κανονισμὸν καὶ ἐπιθεώρησιν.

«Η κατάστασις αὕτη ἔχεσθενει τὴν 'Αμερικανικὴν Ναυτιλίαν καὶ θέτει ἐκτός ὑπεροχίας χιλιάδας 'Αμερικανῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ναυπηγεῖων καὶ λιμένων.

Τὸ Συνέδριον, τέλος, ζητεῖ ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Επιτροπὴν» νὰ ἀνατείλῃ ἀμέσως τὴν πώλησιν πλοίων εἰς μὴ ναυτικὰ χώρας ἡ ἄλλον ἀγοραστάς, 'Αμερικανῶν καὶ ξένων, οἵτινες ὅτι μετέφεραν τὸ 'Αμερικανικὰ σκάφη ἡ τὰ ἀγοραζόμενα ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ ἡ ἄλλης τινὸς μὴ κεκτημένης ναυτικῆς παράδοσιν χώρας. Ζητεῖ, ἐπίσης, ἀπὸ τὸ Κογχρέσδον νὰ λάβῃ νομοθετικὰ μέτρα, πρὸς ἀποκλεισμὸν κάθες καταστατηγήσεως τοῦ νόμου περὶ πωλήσεων πλοίων. 'Εδημιουργήθησαν — κατὰ τὴν ἀπόφασιν — ὑπὸ τὸν γόμον ἀντὸν καταστάσεις ξημούσα τὸ 'Αμερικανικὸν Έμπορικὸν Ναυτικὸν καὶ παρέχουσα εἰς ξένους καὶ 'Αμερικανῶν κερδοσκόπους τὴν εὐναυλίαν νὰ πλουτίζουν εἰς δάρος τοῦ 'Αμερικανοῦ φορολογισμού πολλοῖ.

## Οι ἐφοπλισταί διὰ τὰς πωλήσεις

Εἰς δύσας ἐπικρίσεις τελεταίως διετυπώθησαν ἀπὸ μέρους τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων διὰ τὴν μεταβίβασιν 'Αμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδούρας, ἀπήντησαν πρὸ ήμερων δι' ἀναγνωσθέντος αἱ ὁργανώσεις τῶν 'Αμερικανῶν ἐφοπλιστῶν.

΄Αναγνωρίζεται, ποάγματι, ὁ μεταπολεμικὸς διτλασιασμὸς τῆς ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν καὶ τὴν σημαίαν τῆς Χονδούρας χωρητικότητος, ὑπένθυνος, δύος, κατὰ τὸν 'Αμερικανικὸν ἐφοπλιστάς, είναι ὁ Νόμος Μπλέτ, περὶ πωλήσεως τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς πλοίων εἰς ξένους. Έκατὸν τουστῶν

## STATES - HELLENIC LINES

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος γραμμὴ  
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ-ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

### ἀ)π "OLD DOMINION STATE,,

΄Ανεγύρωσεν ἐκ Νέας Υόρκης τὴν 12ην 'Απριλίου

### ἀ)π "VOLUNTEER STATE,,

΄Αναψωρεῖ ἐκ Νέας Υόρκης τὴν 15ην 'Απριλίου

### ἀ)π "ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ,,

Κατέπλευσεν εἰς Πειραιὰ τὴν 12ην 'Απριλίου

### ἀ)π "ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Κῦμα,,

Κατέπλευσεν εἰς Πειραιὰ τὴν 12ην 'Απριλίου

Δεχόμεθα ἐμπορεύματα διὰ:

HAMPTON ROADS, BALTI MORE, PHILADELPHIA  
& NEW YORK

Διὰ πλείονας πληροφορίας :  
Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,  
I. Δροσοπούλου 17, Πειραιά Τηλέφ. 43.027

τα σάφη έπωλήθησαν οὕτω εἰς έταιρίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδρός.

Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον 60 σάφη παρήλατα Ἀμερικανικά μετεβιάσθησαν εἰς ξένους ἔφορούς τους καὶ τὰ πλείστα τούτων ἐτέθησαν ὑπὸ τὰς αὐτὰς ως ἀνωτέρω σημαίας. Τὰ σάφη ταῦτα θὰ ἔφενεν, ἂν αἱ τιμαὶ ἡσαν ἱκανοποιητικαὶ, νὰ προσφερθῶν εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν», ἐναντὶ τῆς ἀξίας νέων ἀγορῶν κρατικῶν πλοίων παρ' Ἀμερικανῶν ἔφορούς τῶν. Αἱ τιμαὶ διασ ἡσαν ἀσύμφοροι καὶ οἱ πλοιοκτῆται προετίμησαν τοὺς ξένους, ἔφθασαν οὗτοι νὰ πληρώσουν 40 δολλάρια τὸν τόννον φορτίου διὰ σάφη τοῦτον ἥλακιας.

### Πωλοῦνται καὶ ἄλλα «Λίμπερτυς»

Ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» ἀνεκούνθωσε πρὸ διμερῶν τὴν ἔγκρισιν τῆς διὰ τὴν πώλησιν τοῖς μετοχητοῖς 22 ἀκόμη «Λίμπερτυς», εἰς τὰς σημαῖας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδρός.

Τὰ σάφη, ποὺ δὲ ἀγορασθοῦν, θὰ καταλέγονται μεταξὺ τῶν μὴ ζητούμενων παρ' Ἀμερικανῶν ἔφορούς τῶν, κατοτέρας πως ποιοτικῆς καταστάσεως καὶ παρωπλισμένων ἡδη ἀπὸ πολλοῦ.

Σχετικαὶ ἐκ Νέας Υόρκης πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι πρὸς τὸ παρόν δὲν προβλέπεται ἡ παραχωρησίς καὶ ἄλλων πλοίων εἰς ξένους ἔφορούς τάς, κυρίως δὲ διὰ τὰς σημαῖας τῶν Δημοκρατιῶν τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς. Ἐν τῷ μεταξὺ αὐτήσεις διὰ 45 ἀκόμη «Λίμπερτυς» ἐκκρεμοῦν εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν». Ἰταλοί, Δανοί, Ἑλληνες καὶ πάσης ἄλλης ἔθνος τοῖς πλοιοκτήταις ζητοῦν νὰ ἀγοράσουν τοῖς μετοχητοῖς σκάφη ὑπὸ τὴν σημαίαν δύος τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδρός.

### Αἱ μεταφοραὶ κατὰ τὸ 1946

Προσφάτως δημοσιεύθησα στατιστικαὶ ἀναφέρουν, ὅτι κατὰ τοὺς δέκα πρώτους μῆνας τοῦ 1946 ἀμεταφοραὶ ἐκ τῶν λιμένων τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ πρὸς αὐτοὺς ἀνῆλθον εἰς 57.725.000 τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων 42.018.000 τ. ἀνεφέροντο εἰς τὰς ἔξαγωγάς καὶ 15.707.000 τόννων εἰς τὰς εἰσαγωγάς. Οὕτω, αἱ ἔξαγωγαὶ ἡσαν κατὰ 2 1/2 περίπου φοράς ἀνώτεραι τῶν εἰσαγωγῶν, ὀφεῖλετο δὲ τὸ γεγονός τοῦτο εἰς τὰ μεγάλα ἢ οἱ Ἀμερικῆς φορτία σιτηρῶν καὶ γαναθράκων πρὸς κάλυψην τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀναγκῶν.

Ἐκ τῶν θαλασσίων τούτων μεταφορῶν ποσοστὸν 67 οἱ ὡς πρὸς τὰς ἔξαγωγάς καὶ 61 οἱ ὡς πρὸς τὰς εἰσαγωγάς, ἐνηργήθησαν δι' Ἀμερικανῶν πλοίων. Μετεφέρθησαν, δηλαδὴ, 38.043.000 τόννων διὰ πλοίων ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν καὶ 19.682.000 τ. ὑπὸ τῶν ξένων πλοίων. Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ἔξαγωγῶν, 28.174.000 τ., ἦτοι τὰ 2/3 περίπου προσφερόντο διὰ τὴν Εὐρώπην, Μεσογείου καὶ Μαύρην Θάλασσαν. Οὕτω 10.820.000 τ. προσφερόντο διὰ τὸν τομέα Μπαγιόν — Ἀμέρισης, 10.020.000 τ. διὰ τὸν τομέα Αζορῶν — Μεσογείου — Μαύρης Θαλάσσης, 4.326.000 τ. διὰ τὸν τομέα Βαλτικῆς — Σκανδιναվίας — Ισλανδίας καὶ 2.333.000 τ. διὰ τὸν τομέα Αγγλίας — Ιορδανίας. Ἐπὶ τῶν ἡδυ πρὸς τὴν Εὐρώπην ἔξαγογῶν τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας ἀνήλθεν εἰς 74 οἱ.

### Μεγ. Βρεταννία

#### Άγορά ἀμερικανικῶν ἀτμοπλοίων

Ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» ἐνέκρινε πρὸ διμερῶν τὴν πώλησιν τοῖς μετοχητοῖς 137 πλοίων διαφόρων τόπων εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβερνήσιον καὶ τοῦς "Ἀγγλικούς ἔφορούς τάς. Τὸ τιμῆμα τῆς πωλήσεως ἀνέρχεται εἰς 72 ἔκατον δολλαρίων. Τριάκοντα ἐκ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν περιέχονται εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Ἀγγλικοῦ Κράτους καὶ 107 εἰς ιδιώτας ἔφορούς τάς. Οὕτω ἐκ τῶν 306 ναυλωμένων παρὰ τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως ἀμερικανικῶν πλοίων, 199 θὰ ἐπιστραφοῦν τηματικῶς — 10 κατὰ μῆνα — μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1948.

Ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» ἐδέχθη ἀκόμη νὰ ἔγκρινῃ ὑπὸ τὴν αἴρεσιν

τῆς τελικῆς συμφωνίας τὴν μεταβίβασιν 19 «Λίμπερτυς» καὶ 6 τέπον C 1 φορτηγῶν.

Τὰ ἀγορασθέντα ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως είναι 30 σάφη φορτηγά τῶν 2000 τόννων φορτίου καταναλίσκοντα πετρελαίου. Τὰ ἀγορασθέντα 107 παρὰ τὸν ιδιοτῶν είναι κυρίως «Λίμπερτυς».

#### Γαιάνθρακες ἔξωθεν

Φορτία γιανθρακών προκείται νὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Νότιον, ἵστος, Ἀφριζήν. Η εἰδησης αὐτὴ είναι ἀρκετά χαρακτηριστικὴ τῆς καραυόνθησης ἀνωμαλίας τῆς τὴν κατόλικην Ἐδρωταίκην παραγωγῆς καὶ ἀρκετά ἐνισχυτικὴ τῶν αἰσιοδέξων διὰ τὸ ἀμέσως προσεκὲς μέλλον προβλέψεων διὰ τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἄπο τὰς πρὸ διμερῶν δηλώσεις τοῦ "Ἀγγλου" ἐπονογοῦ ἐπὶ τῶν Καρπίων κ. Σίγνονελ διαπιστώντα πρώγματι, ὅτι ἐντὸς τοῦ ἔτους ἡ Ἀγγλικὴ κατανάλωσις θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τῆς ἔγχωροις παραγωγῆς τῆς εἰσαγωγῆς ἔξωθεν 10 ἑπτάν. τόννων γιανθράκων. Εἰς σχετικὰ διαβήματα τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὴν Νότιον Ἀφριζήν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἡ μὲν πρώτη ἔδηλωσεν ἀδηματιανή, ἀλλογενούς μεταφορικῶν μέσου ἀπὸ Σηράς, αἱ δὲ Ἡνωμένα Πολιτείαι πρόδημοι ἐπέδειξαν διάθεσιν. Προσβλέπεται, δηλαδὴ, τὰ 3 ἑπτακόμιγρα τόννων γιανθράκων τῶν ἔξαγομένων εἰς τὴν Ἐδρωτήν ἐξ Ἀμερικῆς περιηρθῆ καὶ ἡ Ἀγγλία κατὰ τὴν διανομήν.

#### Η πώλησις τῶν πρώην γερμανικῶν πλοίων

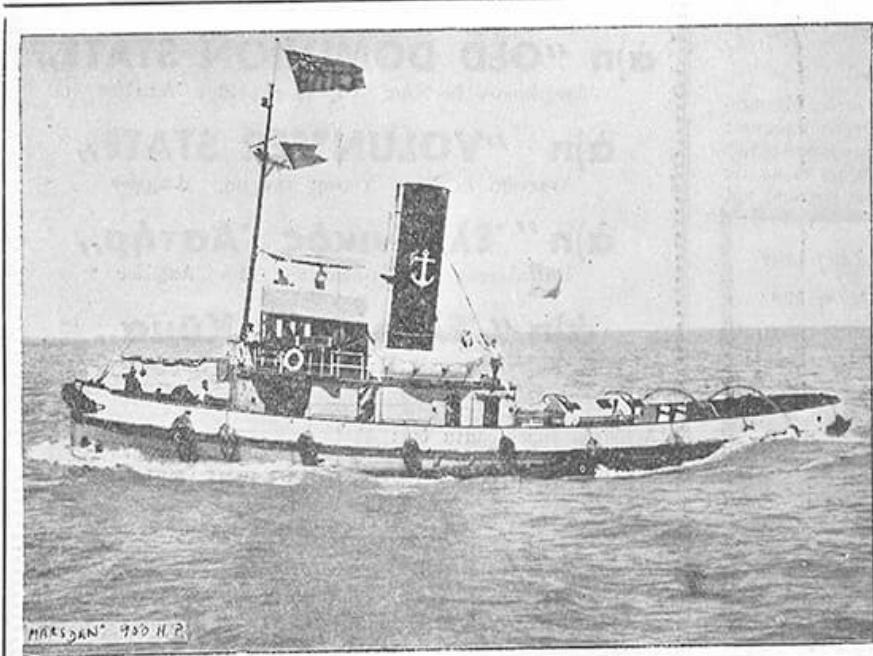
Τὸ ἀγγλικὸν ὑπονομεῖον Μεταφορῶν ἐπώλησε διὰ δημοπρασίας 49 ἐκ τῶν 59 πρώην γερμανικῶν πλοίων, τὰ ὅποια παρεχωρήθησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἔναντι ἐπανορθώσεων. Τὰ ἐν λόγῳ πρὸς πώλησιν πλοία ἔχωσι σημητήσαν εἰς δύο ὅμαδες. Διὰ τὰ πλοῖα τῆς μᾶς ἐκ τούτων καθωρίσθη κατόπιν δύοις τιμής πωλήσεως ἡ χρονοναυλώσεως, ἐνῷ διὰ τὰς ἄλλης ὅμαδος δὲν καθωρίσθη κατόπιν δύοις. Τὸ προῖνον τῆς πωλήσεως τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ἀνῆλθεν εἰς 3.526.000 λίρας στερλίνας.

#### Η θέσις τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν τράμπος

Τὸ ζήτημα τῆς πολιτικῆς, τὴν δοπίαν πρέπει νὰ ἀκολουθήσουν οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ τῶν φορτηγῶν «τράμπος» ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας συνητεῖται εὐθύτατα μεταξὺ τῶν ὄμοδων των ταντιλιακῶν κύκλων. Χαρακτηριστικὸν τῆς ἐπικυριασθῆσας γνώμης, είναι ἡ ἐπιδεινωμένη συντηρητικήτης εἰς τὰς παραγγελίας νέων «τράμπος», ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς πλοίων γραμμῆς, αἱ παραγγελίας τῶν ὄποιων σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἀπασχολοῦν σημειον τὰ βρεταννικὰ ναυπηγεία.

Τὰ διδάγματα τοῦ πρώτου πολέμου μὲ τὰς καταστροφάς, ποὺ ὑπέστησαν τότε οἱ ἐφοπλισταὶ, οἱ ὅποιοι παρήγγειλαν πλοία «τράμπος» εἰς Ἰηρασκού τιμάς, τοὺς ἔχοντα πολὺ ἐπηργάσεις, οὗτοις διστιμοῦντα προτυποῦν νὰ χάσουν τὰς σημερινὰς εὐκαιρίας τῶν ὑπρόλιπνων ναῦλων, παρὰ νὰ ψιφιστοῦντεύσουν παραγγελίας πλοίων εἰς τιμάς, τὰς δοπίας θεωροῦν ὑπεροβολαζάς. Κατὰ χαρακτηριστικήν, μάλιστα, φάσιν παλαιάμαχον Ἀγγλου ἐφοπλιστοῦ, είναι καλύτερον νὰ χάσῃς μίαν εὐκαιρίαν, ἀλλὰ νὰ κρατήσῃς τὸ χρήμα σου, παρὰ νὰ χάσῃς ἐν τῷ προστατεύειν νὰ ἐπωφεληθῆται τὴν γνώμην, δηλαδὴ, τὰς ἀρκετάς πλοιάς πλοίων δὲν είναι τόσον ἴνφραται, ἐνώ ληφθῆ ὑπὲρ τὴν καταστροφήν της λιμανίου. Διότι, ναὶ μὲν τὸ ναυπηγικόν κόστος είναι δύο ἔως δέκα πλοίων ἀνώτερον τοῦ προπολεμικοῦ, ἀλλ' ἡ σημερινὴ ἀξία τῆς λι-

μένης ἐν τῷ προστατεύειν νὰ ἐπωφεληθῆται τὴν γνώμην, δηλαδὴ, τὸν προστατεύειν της λιμανίου. Διότι, ναὶ μὲν τὸ ναυπηγικόν κόστος είναι δύο ἔως δέκα πλοίων ἀνώτερον τοῦ προπολεμικοῦ, ἀλλ' ἡ σημερινὴ ἀξία τῆς λι-



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.

οις στερεότιμας φθάνει μόλις το έν τοίτον της προπολεμικής. Τό φέλεγον ζήτημα είς την έκτιμην της άξιας ήνως πλοίον είναι κατά πόσον είς τὸν εἰκοσιαετή διάστημαν την άξιας του. Έτιν λοιπόν, είς μίαν κατά τὸ μᾶλλον ή ἡττον παρούσαν περιόδουν διατηρηθούν ίανανοποιητικοί ναδοί, οὕτως να τεθούν κατά μέρος ίανανοποιητικά διάστημαν της άξιας του πλοίουν καὶ διὰ τὴν ἀντιμετώπιον τῶν δυσχερῶν περιόδων — καὶ κάθε συνετός ἐφοπλιστής πρέπει νὰ πράττῃ τοῦτο — ἐν τοιάστη περιπτώσει ἔνα πλοίον, ἔστοι καὶ ἀποφύγον, δύναται νὰ θεωρηθῇ νῶς καὶ ἐπιχειρήσεις.

Πόσον χρόνον, πάντως, διαφοροῦν αἱ περιόδοι εὐημερίας καὶ κρίσεως κατά τὸ διάστημα τῆς ζωῆς ἓντος πλοίουν, είναι τοῦτο ζήτημα ἀκαθόριστον. Διακερούμενος ἄγγλος ἐφοπλιστής «τράμπε» εἰπεν, ὅτι «ἐκ τῆς πείρας τοῦ παρελθόντος εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν «τράμπε» ἐσχημάτισα τὴν γνῶμην, ὅτι μέσα εἰς δεκαπέντε μόνον τριάντα ἡμέραν τὸν θεωρηθοῦν ὡς καλά διὰ τὸν ἐπιχειρηματίαν». Οἱ ίδιοι ἐφοπλιστής ἐτόνισεν, ὅτι διὰ τὸν προσεχεῖς μῆνας η προοπτικὴ διὰ τὰ «τράμπε» φαίνεται εὐημερή, ἀλλὰ πέραν τῆς περιορισμένης τάυτης περιόδουν οὐδεὶς ήμπορεῖ γὰρ προΐδη τὸ θετικόν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν φρόνιμον είναι, δημοσίευσαν πάλι τὸν παρόνταν περιόδον τῆς εὐημερίας, τεθούν κατά μέρος ὅσῳ τὸ δυνατόν περισσότερο ἀποθεματίαν. Ἐπὶ τοῦ σημείουν τούτου ἀφ' ἓντος καὶ ἐπὶ τῆς πειώσεως τῆς φροδολογίας τῶν ναυτιλιανῶν ἐπιχειρήσεων ἀφ' ἑτέρου, ἐφιστάται ίδιως η προσοχὴ τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως, διότι μόνον διὰ τοῦ τρόπου τούτουν θὰ καταστῇ δυνατή η ταχεῖα ἀποκατάστασις τοῦ βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλουν ἐπὶ ὑγιῶν βάσεων.

### Η ναυπηγική δραστηριότης

Κατά τὰς προσφάτως δημοσιευθείσας στατιστικὰς τοῦ «Λόδδης Ρέτζιστερ», ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς κατά τὸ 1946, η Μεγάλη Βρετανία κατεσκεύασε τὸ ίμαστον καὶ πλέον τοῦ ναυπηγηθέντος τονιάς καθ' ὅλον τὸν Κόσμον. Σκάφη 2.127.421 τόννων γκρός καθειλκυσθησαν παγκοσμίως, 747 τὸν ἀριθμόν. Ἐπὶ τούτου τὰ 'Αγγλικά ναυπηγεία κατεσκεύασαν σκάφη 1.333.245 τόννων γκρός.

Αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι ἔχονται ἀμέσως δεύτερα κατά σειράν μὲ 501.294 τόννουν, τρίτη η Σουηδία μὲ 146.875 τόννουν. Εἰς τὴν Γαλλίαν, τὴν Ὀλλανδίαν, τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Δανίαν μία χαρακτηριστικὴ τοῦ ναυτηγιοῦ δραγμοῦ σημειοῦνται αὔξησης τῶν ἀρχαμένων κατά τὸ 1947 ναυτικῶν κατασκευῶν, ἐνῷ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἔτι μεγαλύτερα σημειοῦνται πτώσις τῆς ναυπηγουμένης χωρητικότητος ἔναντι καὶ τοῦ 1946. Χάριν τῆς συγκρίσεως ἀναφέρεται ὅτι εἰς τὴν 'Αγγλίαν τὸ πολεμικὸν ρεύμα ναυπηγήσεων ἔφθασε κατά τὸ 1942 εἰς 1.284.050 τόννουν, εἰς δὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατά τὸ 1943 κατεσκευάσθησαν 1625 σκάφη 11.579.522 τόν. γκρός. Κατά τὸ 1945 η ναυπηγηθείσα χωρητικότης πατήθηκεν εἰς 5.833.524 τόν. γκρός.

Τετάρτη χώρα εἰς ναυπηγήσεις κατά τὸ 1946 ἀναφέρεται ὁ Καναδᾶς, μὲ 71.898 τ. γκρός, μετ' αὐτὸν η Ἰταλία μὲ 61.742 τόν., η Ισπανία μὲ 41.289 καὶ τέλος η Δανία μὲ 39.051.

Τὸ δημόσιον ὑπεροχεάνιον «Willem Ruys» τὸν 21.000, ναυτηγούνενον εἰς τὴν Ὀλλανδίαν, είναι τὸ μεγαλύτερον ὑπὸ κατασκευήν σκάφος εἰς τὸν Κόσμον. «Ἐποντα δύο σκάφη ἐπιβατηγὰ 16 χιλ. τόν. ναυπηγούμενα εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατά τὸ 1943 κατεσκευάσθησαν 1625 σκάφη 11.579.522 τόν. γκρός. Κατά τὸ 1945 η ναυπηγηθείσα χωρητικότης

πατήθηκεν εἰς 5.833.524 τόν. γκρός.

Τὰ ναυπηγήσεις αἴτιοπλοια 302 τόν. ἀρθροῦν είναι χωρητικότης 1.193.073 τόννουν. Περιλαμβάνονται εἰς αὐτὰ 7 μὲ στροβιλολεκτικὰς μηχανάς, 101 σκάφη 737.979 τόννων μὲ ἀτμοστροβίλους καὶ 30 σκάφη 95.649 τόν. μὲ μηχανάς προώσεως ἐν συνδυασμῷ ἀτμοστροβίλων καὶ παλαινδρομικῆς μηχανῆς.

### Τὸ «Μαυριτάνιον»

Τεραστία ἐργασία ἀπασχολεῖ τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία καὶ ἐργοστάσια ἐπισκευών διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἀγγλικῶν πλοίων διὰ ἐμπορικὴν ζησίσην, ίδιως τῶν ἐπιβατηγῶν, τὰ ὅποια είχον ύποστη ομαντικά διαρροήσισις κατά τὸν πόλεμον. Μεταξὺ τῶν πλοίων τούτων καταλέγεται καὶ τὸ νέον «Μαυριτάνιον», τὸ ὑπεροχεάνιον τῆς «Κιούναρχ», τὸ ὅποιον είχεν ἐκτελέσθη τὸ προθεντικόν του ταξίδιον τὴν 17ην Ιουνίου 1939, καὶ ἐπιταχθὲν κατὰ τὸν πόλεμον, ἐχορηγηθῆναι ὡς μεταγωγικόν. Υποστάν ηδη οὐεικής μετακενέας πρόκειται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν γραμμήν Νέας Υόρκης τὴν 26ην τοέχ. μηνός.

Ἄπο τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου 1.500 ἐργάται διαφόρων εἰδικοτήτων εἰργάσθησαν ἐπαπαύσις, διαιμένοντες εἰς πρόσειρα οἰκήματα ἐπὶ τῆς προσφιλίας, Υπερτριάδοις θαλαμίσκοις ἐπιβατῶν ἀνακατασκευάσθησαν, οἱ δὲ ὑπόλοιποι 260 ἐπεσκευάσθησαν. «Οἱος ἐπίσης οἱ κοινόχρηστοι χώροι, οἱ ὅποιοι ἐχορηγηθοῦντο κατὰ τὸν πόλεμον διὰ διαφόρων στρατιωτικῶν ἀνάγκας, ἀποκατεστάθησαν εἰς τὴν προτέραν των κατάστασιν. Περὶ τὸ 10.000 τεμάχια ἐπίπλου, τὰ ὅποια είχον ἐκφραστήσθη εἰς Αιγαίολιαν καὶ 'Αμερικήν κατὰ τὴν ἐπίταξην τοῦ πλοίουν, ἐπεστράψανταν εἰς τὸν Αγγλίαν καὶ ἐπισκευασθέντα ἐτοποθετηθῆσαν ἐν νέον εἰς τὰς θέσεις τοῦ.

Τεραστία ἐπίσης ἐργασία ἐγένετο διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν 15.000 ἀλλεξιπόνων πλίνθων τοῦ λεβητοστασίου ὡς καὶ διὰ τὴν ἀλλαγὴν καὶ ἐπισκευὴν τῶν ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, διὰ ἃς διετέθησαν 300 μῆλλα σύρματος, 870 ἀνεμοστήρες, 300 ἡλεκτρονικῆτρες καὶ πλ.

Κυθερώντης τοῦ πλοίουν διωρίσθη ὁ πλοίαρχος Γούλατ, ὁ δούος ὑπορετεῖ εἰς τὴν «Κιούναρχ» ἀπὸ τοῦ 1914, χοματίσας ὑποπλοίαρχος ἐπὶ τῶν «Κονγκ Μαίρη» καὶ «Κονγκ Λέλισσαβέτη» καὶ κινεργήτης διαφόρων ἐπεργασιῶν, τὰ ὅποια ἐχορηγηθοῦνταν ὡς μεταγωγικά κατὰ τὸν πόλεμον.

Ο 'Αγγλος ὑπονογός τῶν Μεταφορῶν κ. Μπάρνς ἐτόνισεν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ὑπεροχεάσθησης συμφωνίας, ὅτι η Νοσθρήγη είχε θέσει κατὰ τὸν πόλεμον εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ συμμαχικοῦ 1.000 καὶ πλέον σκάφη της, συνολικῆς χωρητικότητος 4 ἐπαπομπίων τόννων. Τὸ ίμαστον τῆς ἀντοτέρω χωρητικότητος ἀπετελεῖτο ἀπὸ τάνκερς, εἰς μίαν δὲ κοίσμουν χρονικῶν περιόδων τὰ 40 αἱ τὸν μεταφορῶν πετρελαίουν εἰς 'Αμερικής ἐπραγματοποιήθησαν διὰ τῶν νορβηγικῶν δεξαιρεντικῶν δεσμούν.

### Νορβηγία

#### Αἱ κατὰ τὸν πόλεμον ὑπηρεσίαι

Ο 'Αγγλος πρό ημερῶν ἐν Λονδίνῳ ἡ ἀγγλονορθηγικὴ συμφωνία, διὰ τῆς δούοις οὐδιστικῶν ὅλα τὰ ζητήματα τὰ προκύπταντα ἀναφορικῶν μὲ τὴν χορηγηθοῦσιν ὑπὸ τῆς βρετανικῆς κινεργήσεως τοῦ νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλουν κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον. Κατὰ τὴν συμφωνίαν αἱ ἀπατησίεις καὶ ἀνταπτησίεις μεταξὺ τῶν δύο κινεργειῶν ἐπαπομπήσθησαν 300 μῆλλα ισοτάσης καὶ πλατιά λιφῶν.

Ο 'Αγγλος ὑπονογός τῶν Μεταφορῶν κ. Μπάρνς ἐτόνισεν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ὑπεροχεάσθησης συμφωνίας, ὅτι η Νοσθρήγη είχε θέσει κατὰ τὸν πόλεμον εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ συμμαχικοῦ 1.000 καὶ πλέον σκάφη της, συνολικῆς χωρητικότητος 4 ἐπαπομπίων τόννων. Τὸ ίμαστον τῆς ἀντοτέρω χωρητικότητος ἀπετελεῖτο ἀπὸ τάνκερς, εἰς μίαν δὲ κοίσμουν χρονικῶν περιόδων τὰ 40 αἱ τὸν μεταφορῶν πετρελαίουν εἰς 'Αμερικής ἐπραγματοποιήθησαν διὰ τῶν νορβηγικῶν δεξαιρεντικῶν δεσμούν.

### Ολλανδία

#### Η συμφωνία μὲ τὴν 'Αγγλίαν

Μεταξὺ τῶν κινεργήσεων Μεγάλης Βρετανίας καὶ 'Ολλανδίας ὑπεργάφη, κατόπιν μακροχρονίων διαπραγματεύσεων, συμφωνία, διὰ τῆς

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

**Προτιμᾶτε τὰ εῖδη τῆς Ποτοποιίας**

**KONIOPRADOY**

**OYZO**

**KONIAK**

**LAIKER**

**BERMOYT**

**KRASIA**

**«MINOS»**

ποίας έπιλονται αἱ προσόντα διαφοραὶ ἀπὸ τὴν χορηγουμενήσιν παρὰ τῆς δρεπανικῆς κυβερνήσεως σεβαστῆς ὀλλανδικῆς χωρητικότητος κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Διὰ τῆς ἐπελθόντος συμφωνίας ἡ δρεπανική κυβερνησίς ὑπὲπειπάλη εἰς τὴν Ὀλλανδίαν τὸ ποσὸν τῶν 8.706.000 λιρῶν. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου, τὸ ἥμισον περίπου ὅταν διατεθῇ διὰ τὰς ἀπαραίτητους ἔπονες καὶ ἀποκαταστάσεις τῶν μεγάλων ὀλλανδικῶν ἐπιβατητῶν πλοίων, ἄπινα ἐχοντικούμθησαν κατὰ τὸν πόλεμον ὡς μεταγονικά.

## Σουηδία

### Αἱ πρὸς τὴν Μεσόγειον γραμμαὶ

Προπολεμικῶς ἡ Σουηδία εἶχεν ἐποδεῖξει ζηηοδὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Μεσόγειον καὶ εἶχεν ἔγαταστησει τακτικὰ γραμμὰς ἐπιτεχόδων συναγωνιζομένας τὰς γερμανικὰς τοιωτὰς. Μὲ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου ἡ Σουηδία ἐνρεθτίσαντες ἐποδεῖξε ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ συγχρονισμένου πλωτοῦ ὑπεροχῆς, ἔπεινε νὰ ἐποψευλθῇ τῆς ἀπονομᾶς τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ δυσοργίου, ποὺ εἶχε τὸν ἀντιμετώπιση ἡ Ἀγγλία, λόγῳ τοῦ ἐξ τοῦ πολέμου ἀπολειών, διὰ νὰ ἔστασφαλησθῇ μίαν προέχονταν θέσειν εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ εἰδικότερον εἰς τὴν ἀνατολικὴν λεγάνην αὐτῆς.

Οὕτω, ἡ "Σθένοσα" Ὁφεντ Λάιν, ἐπτὸς τῶν προπολεμικῶν ἀντῆς γραμμῶν, τὰς ὁποὶς ἀποκατέστησε, πρόσθιν εἰς τὸν ἔγκωνασμὸν νέων τακτικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴν Διτ., Ἰταλίαν—Ἀνατ. Μεσόγειον καὶ πρὸς τὴν Ἀδριατικὴν—Ἀνατ. Μεσόγειον. Ἐγκατεστάθησαν ἐπίστης καὶ ἔτεραι τακτικὰ γραμμὰ Κόντινεντ—Ἀνατ. Μεσόγειον, Μασσαλίας—Γένοβας—Ἀνατ. Μεσόγειον καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς—Μεσόγειον. Τὸ παράδειγμα τῶν συνηδικῶν ναυτικῶν ἐταῖμῶν πρόσκειται νὰ ἀκολουθήσουν καὶ αἱ νορθηγίαι, ενθὺς ὡς τὰ ὑπὸ ἔκτελεσιν ναυπηγικὰ ἀντῶν προγράμματα ἀρχίσουν ν' ἀποδίδουν τὰ πρώτα συγχρονισμένα μεταπολεμικά σκάφη τακτικῶν γραμμῶν.

## Σοβιετικὴ Ρωσσία

### Ὑπερωκεάνιος γραμμὴ

Κατ' ἀναροτίσιον τοῦ φραδιοσταθμοῦ τῆς Μόσχας, πρόσκειται νὰ ἐγκαινιασθοῦν λίαν προσεχῶς τακτικὰ σοβιετικὰ γραμμὰ μεταξὺ Λενίνγραδ—Λονδίνων καὶ Λενίνγραδ—Νέας Υόροκης. Ἀφ' ἐτέρου δραστήρια ἐργασία διεξάγονται ἀπὸ τίνος διὰ τὴν ἐβδάθινσιν ὠρασμένων σημείων τῶν ρυτικῶν ποταμῶν καὶ τὴν ἀποκατάστασιν διαφόρων διωρύγων, διστάνσεις τὰς καταστονταν προσπαταὶ καὶ διὰ μεγάλα σκάφη αἱ ποτάμια ρωσικὰ συγκονινούνται. Τέσσαρα μεγάλα φράγματα καὶ πολλὰ ὑδροηλεκτρικά ἐγκαταστάσεις κατασκευάζονται ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Μόσχοβα, ἐνῷ ἔτερα μεγάλα ἔργα ἔχουν προβλεφθῆ διὰ τὸν Δνείπερον, προκειμένου διὰ ποταμὸς ὃντος νὰ καταστῇ πλωτὸς καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ.

## ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ - ΧΑΝΟΣ

Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρεις δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς ὅλους τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας

Τηλεγραφικὴ Δ)σις: ΜΑΤΑΚΟΜ. Τηλέφωνα: 45288—43331.

## MATARANGAS - HANOS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

### SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288—43331.

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

ESTABLISHED 1900

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

JAFFA (PALESTINE)  
TELEPHONE NO. 07

## Αἱ ἀποζημιώσεις τῶν ἀπολεσθέντων

Ἐξεδόθησαν αἱ κάτωθι ἀποφάσεις ἀποζημιώσεως οἰκογενειῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν μας:

Ε. Ἀργυρόπατος, ναύτης («Κονδύλης») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δρ.

Τζώρτζ Μπήτους, ἀσυρματιστής («Αίγατερίνη») διὰ τὰ τέκνα του 9 ἔκ. δρ.

Κ. Γλύπτης, ναύτης («Θάλεια») διὰ τὴν σύζυγον του 6.9 ἔκ. δρ.

Νικ. Δούρας, ἀρχιθερμαστής («Νεκοκλής») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τοὺς γονεῖς του 11.5 ἔκ. δρ.

Σταύ. Μπαχάς, ναύτης («Γρανιζός») διὰ τὸν πατέρα του 11.5 ἔκ. δρ.

Νικ. Τσάρος, γ' μηχανικός («Μαΐη Λιβανοῦ») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 15 ἔκ. δρ.

Ιω. Λωτς, πλοίαρχος («Άντ. Γεωργαντῆς») διὰ τὴν σύζυγον του 9 ἔκ. δρ.

Δ. Παπαδόπουλος, β' μηχανικός («Θέτης Λ.») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 15 ἔκ. δρ.

Αλ. Παπαθεοφάνης, πλοίαρχος («Σαρωνικός») διὰ τοὺς γονεῖς του 18 ἔκ. δρ.

Ἐμμ. Μπαλάπητος, ναύληρος («Χρῆστος Μαρκέττος») διὰ τὴν σύζυγον του 11.5 ἔκ. δρ.

Κ. Μαρμαρᾶς, πλοίαρχος («Επαμ. Εμπειρίζος») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 18 ἔκ. δρ.

Κ. Ασπιώτης, ἀνθρ. φρον. («Μαΐη Λιβανοῦ») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 10.5 ἔκ. δρ.

Ακ. Επαδάκτυλος, ναύληρος («Ορος Λυκανηττός») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δρ.

Αδ. Μπαζάς, β' μάγειρος («Νέλλην») διὰ τὸν πατέρα του 11.5 ἔκ. δρ.

Γ. Κονανταντονιφάζης, ναύτης («Κορινθιακός») διὰ τὸν πληρονόμους τοῦ πατέρος του 11.5 ἔκ. δρ.

Μιχ. Μπαταπόπουλος, ναύτης («Κουλούρας—Ξένος») διὰ τοὺς ἀδελφοὺς του 11.5 ἔκ. δρ.

Νικ. Αλεξίου, ξύλονοργός («Π. Μαργαρώνης») διὰ τὴν μητέρα του κλπ. 11.5 ἔκ. δρ.

Στέφ. Νιτοδᾶς, ἀνθρακεὺς («Ασπασία») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δρ.

Αν. Λοζος, θερμαστής («Π. Μαργαρώνης») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὴν μητέρα του 11.5 ἔκ. δρ.

Ηλ. Πλονιάδης, μάγειρος («Π. Μαργαρώνης») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἔκ. δρ.

Γεώργ. Τσακίρης, γ' μηχανικός («Π. Μαργαρώνης») διὰ τὴν μητέρα του 15 ἔκ. δρ.

Κ. Λαζαρῆς, θερμαστής («Σάμος») διὰ τὴν μητέρα του κλπ. 11.5 ἔκ. δρ.

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

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ  
‘Αγγλίας—Κόντινεντ—Μεσογείου

ἀ)π “ΕΛΛΑΣ,,

‘Ανεχώρησεν ἐξ Ρόττερνταμ καὶ ἀναμένεται εἰς Περισσαὶ τὴν 25ην ‘Απριλίου.

ἀ)π ”ΡΟΔΟΠΗ“

Θέλει φορτώσῃ εἰς Λίβερπολ. 18—22 ‘Απριλίου.

ἀ)π ”ΒΟΡ. ΕΛΛΑΣ“

Θέλει φορτώσῃ εἰς ‘Αγγλίαν 22—24 ‘Απριλίου.

Δεκόμεθα φορτία δι’ ‘Αγγλίαν καὶ ‘Αμβέρσαν.

Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον:

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

ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ — 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, ὁδὸς Νικήτα 17 — Τηλ. 43.027.

Πρακτορεῖα εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τῆς ‘Ελλάδος καὶ τῆς ‘Ανατολικῆς Μεσογείου.

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,  
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ"**

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ Λιαφ. Βασ. Κονσταντίνου 27α—Τηλ. 40658  
ΓΡΑΦΕΙΑ Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
Συνδρομιστής Εσωτερικού Δρ. 25.000 Εσωτερικού Δ. Αγγλ. 3.15.0  
Δ' ΑΙΤΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
Αντιπρόσωπος μας είς την Αγγλίαν:  
**A. E. SHEPPARD**  
«ETHELBURGA HOUSE,  
91)3 BISHOPSGATE  
LONDON E. C. 2

# Ναυτιλιακές Ειδήσεις

Η έγκριθείσα τροποποίησις του Α.Ν.545

Τὸ Ν. Δ. περὶ προσθήκης παραγράφου ὥτε ἀριθ. 6 εἰς τὸ ἄρθρον 3 τοῦ Α. Ν. 545 (τοῦ 1945) ἐπεὶ ἀποβολῆς παρακατάτηματος πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολειών τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορίου Στόλου καὶ ἐμμνείας διατάξεων αὐτῷ, ἐποποιήθη συνεπάληρθη καὶ ἐψηφίσθη ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐξουσιοδοτήσεως ὡς ἔξης:

Ἄρθρον 1: Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Α. Ν. 545 προστίθεται παράγραφος 6 ἔχοντα ὡς ἀκολούθως:

§ 6. «Ἐξαιρετικῶς καὶ μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου 1948 ἐπιτέλεται ἡ κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς διατάξεως τῆς § 1, τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἀγορᾶ καὶ νηολόγησις πλοίον ἡλικίας τὸ πολὺ μέχρι 30 ἑτῶν.

Ἄρθρον 2: Πλοιοκτήτης ἀπολέσας τὸ πλοΐον τοῦ ἐκ πολεμικῆς αἵτιας πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς Ισχύος τοῦ Ν. 2075 (τοῦ 1939) καὶ ἀντικαταστάτης αὐτὸς διὰ τῆς εἰσπραχθεῖσης ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως μὲ ἀλλοίον, ἔστοι καὶ ἀλιγνάτον, ἀγορασθὲν παρ' αὐτῷ πάντως πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς Ισχύος τοῦ αὐτοῦ, ὡς ἄνω, Νόμου, θεωρεῖται ὡς ἐπιληρώσας τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ἐπιβαλλομένας αὐτῷ ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ Α. Ν. 545 (τοῦ 1945).

## Η πρακτόρευσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν

Ἄρμοδίος ἀνεκοινώθη, ὅτι τὸ σχέδιον Νόμου «περὶ πρακτορεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων» κατηγορίῃ ὥτε τῶν ἀρμόδιων ὑπερσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίης Ναυτιλίας καὶ ἐτέθη ὑπὸ δικαίου τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν», διὰ νὰ ἐφέρῃ τὰς ἐπ' αὐτοῦ ἀπόφεις τοῦ. «Ως πληροφορούμενα, διὰ τοῦ ὁρθέσθος σχεδίου νόμου, ἡ πρακτόρευσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν μὲ δίδεται κατόπιν μειοδοτικοῦ διαγνωσμοῦ, εἰς τὸν διόποιον δύνανται γὰρ μετάσχουν οἱ ἀνεγνωρισμένοι ναυτικοὶ πράτοις καὶ αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις. Η πρακτόρευσις μὲ τὸν ἑλεγχον τῆς Ε.Ε.Σ., ἥτις ἀνασυγκροτεῖται.

## Η νηολόγησις ἐπιβατηγῶν πλοίων

Διενορινέστεια, σχετικῶς μὲ τὸ ἀποστολὴν πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἐκ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐξουσιοδοτήσεως νομοσχέδιον περὶ ἀναγνωρίσεως, ὡς ἀλιγνάτον, ἐπιβατηγῶν πλοίων ἡλικίας μείζονος τῶν 20 ἑτῶν, ὅτι τούτῳ ἐγένετο προσωπικός παρὰ τοῦ κ. Σ. Βενιζέλου, προκειμένον οὗτος νὰ συνενηθῇ μετὰ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς ἐπὶ εὐκαιρίᾳ δριτοτήτος ρυθμίσεως τοῦ διον ἀκτοπλοϊκοῦ μας προσδήματος.

## «Λίμπερτς» υπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν

Πληροφορούμεθα, ὅτι μεταξὺ τῶν 107 Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, τῶν πολημένων εἰς «Ἀγγλος ἐφοπλιστάς, καταλέγονται καὶ 7 «Λίμπερτς» ἀγορασθέντα παρ' ἀγγλικῶν ἑταῖρων, εἰς τὰς δύοις μετέχοντος «Ἑλλήνες ἐφοπλισταί.

## Η παράδοσις τοῦ «Ολύμπια»

Τὸ «Πονέμπλω» ή «Ορενόνος» ή «Ολυμπία» παραδόθη ἐις τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρους εἰς τοὺς Ἀργεντινοὺς ἀγοραστάς του. Μετωνυμάσθη «ZUAN DE GARAY» καὶ ἐδομολογήθη διὰ Μπονένος «Αἴρες ἐκ Νέας Υόρους.

(Candia) IRAKLION—CRETE

NIKOLAS MARKIDIS

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

ΝΙΚΟΣ ΜΑΡΚΙΔΗΣ

Ναυτικὸς Πράκτωρ. Ναυλώσεις παντὸς εἰδους.  
Φωτοεικόνωσεις.

ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΚΡΗΤΗΣ

Οκτώς Ἰδρυθεὶς τῷ 1933

Τηλ. καὶ Δ.σις: ΜΑΡΚΙΔΗΣ Ήράκλειον Κρήτης

## Τὰ ύπερωκεάνιον «Νέα Ελλάς»

Ἐπ Νέας Υόρους μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι τὸ ύπερωκεάνιον «Νέα Ελλάς» ἐναντίωθη «τάμιος-τοάρτερ» παρὰ τῆς γαλλικῆς πυθερήσεως, ἀντὶ 250.000 δολλαρίων μηνιαίων, διά τινα ταξίδια Γαλλίας — Ἰνδονήσιας. Η προφοροῦσια τοῦ πληρωματος θὰ είναι εἰς βάρος τῶν ναυλωτῶν.

## Η ἐπιτροπὴ ἐργασίας καὶ προνοίας

Κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τῆς Μονήμον Συμβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς Ἐργασίας καὶ Προνοίας, εἰσήχθησαν πρὸς συζήτησην δύο ἐνδιαφέροντα ζητήματα: 1) Περὶ γνωμοδοτήσεως ἐπὶ τῆς παρουσιαζομένης ἀριθμητικῆς διασπαλογίας τῶν στελεχῶν προσωπικοῦ μηχανῆς καὶ καταστόματος. Καὶ 2) Ἐπὶ τοῦ καθορισμοῦ τῆς συνθέτεως τῶν οἰκονομικῶν ἀξιοματικῶν εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν. Ἐπὶ τοῦ πρώτου ζητήματος ἀπερασθῆ, διότι τὸ εἰσαγάγη πρὸς συζήτησην ἡ «Πανελλήνιος Ναυτικῆς Ομοσπονδία». «Οσο, ἀφορᾷ τὸ δεύτερον, ἐκρίθη σόπουμον νὰ ἀναβληθῇ ἢ ἐπ' αὐτῷ συζήτησις προκειμένου νὰ προσέλθουν καὶ ἐκθέσουν τὰς ἀπόψεις τῶν οἱ επαρχώποι τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν γραφείων.

## Η περιθαλφὶς τῶν συνταξιούχων

Υπεργόφαρη διαταγὴ τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς δότιας παρατείνεται ἐπὶ τρίμηνον ἡ προθεσμία παροχῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως εἰς τοὺς συνταξιούχους τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ «Οἴκου Ναυτού».

## Τὰ θύματα τῆς «Χειμάρρας»

Υπὸ τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπερασθῆτη νὰ δοθῇ, ἔναντι τῆς ἀπόχημάσεως, τῆς δότιας δικαιοδότησις αἱ οἰκογένειαι τῶν θυμάτων ἐπὶ τοῦ πληρώματος τῆς «Χειμάρρας», ἵνα εἰσέται ἐκπομπήν δραμμῶν εἰς ἑκάστην οἰκογένειαν. Η καταβολὴ τῶν θυμάτων θὰ γίνη ὑπὸ τῆς Δ. Θ. Μ. μέχρι τῆς διοικητικῆς τακτοποίησεως τοῦ ζητήματος τῶν ἀπόχημάσεων.

## Η εἰσφορὰ ὑπὲρ τῆς ΓΣΕΕ.

Η Διεύθυνσις Προνοίας τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπέβαλε ἔρωτημα εἰς τὸν Νομάκον σύμβουλον τοῦ ὑπουργείου, ἵνα κοντὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Ἐργασίας καὶ Οἰκονομικῶν περὶ ὑποχρεωτικῆς εἰσφορᾶς τῶν ἐργατῶν ὑπὲρ τῆς «Γενικῆς Συνομοσπονδίας Εργατῶν Ειλάδων» ἐχῃ ἐφαρμογὴν καὶ διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. Καὶ τοῦτο, διὰ νομον, ἡ ὑπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιχορηγεῖ τὴν «Πανελλήνιον Ναυτικὴν Ομοσπονδίαν».

## Αἱ θυγατέρες τῶν ἀπόρων ναυτικῶν

Κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τοῦ Ταμείου Προνοίας Αξιοματικῶν τοῦ Ε. Ν., ἐλήφθη ἀπόφασις, διότι ζοηγηθῇ προκοπόδητης εἰς τὰς ἀλιθούσας εἰς γάμον θυγατέρας τῶν μετόχων, κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα τοῦ, κατὰ τὸ διατάξιμον τοῦ 1ης Απριλίου 1946 ὥστε 31ης Μαρτίου 1947.

Τῆς προκοπόδητος ταύτης δικαιοῦνται αἱ εἰς γάμον ἐρχομέναι θυγατέρες τῶν ἀπορωτέρων μετόχων τοῦ Ταμείου τούτου, ἐν ἐνεργείᾳ ἡ ἀπομάχων ἡ καὶ ἀποθανόντων, ἐχόντων ὑπερεσίαν μετόχουν εἰς προστατεύσας μηνῶν. Συνεπὸς, ἀπασιαὶ καὶ κατὰ τὸ ἀνωτέρῳ θυγατέρων μετόχων τοῦ Ταμείου ἐλθοῦσαν εἰς γάμον θυγατέρες τῶν ἀπορωτέρων μετόχων τοῦ Ταμείου ἐλθεῖσαν νὰ ιπταύλονται, τὸ διαδίπερον, μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου 1947, τὰ κάτωθι δικαιολογητικά: 1) Αἰτησις περὶ ἀπονομῆς προκοπόδητος, 2) Αἰτησικὴν παρέξει τοῦ ημέραν καὶ 3) Πιστοποιητικὸν τοῦ ἀρμόδιου δημάρχου ἡ προέδρου κοινότητος, ἐπὶ τοῦ διπλοῦ γάμου καὶ ἐμφανήτη, ὅτι ἡ αἰτία εἶναι γνήσιον, νόμιμον καὶ οὐχὶ θετὸν τέκνον τοῦ μετόχου, νὰ διαλιμενᾶται δὲ καὶ τὰ τῆς περιουσιακῆς καταστάσεως τοῦ μετόχου. Τὸ πασχὴ τῆς προκοπόδητος θὰ καθορισθῇ εἰς νεωτέραν συνεδρίασιν τοῦ Ιδρυτικοῦ καὶ ἐν ἑνεργούσι τοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

## Ναυτεργατικαὶ ἀταξίαι

Ο πλοιάρχος τοῦ Ε. Ν. κ. Λεόντ. Μπαζᾶς δι' ἀναφορᾶς τοῦ πρὸς τὸ ὑπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας πληροφορεῖ, ὅτι καθ' ὑπόδειξην τῶν προξενιῶν ἀρχῶν Βαρδώ, Ρούεν καὶ Αιμερόσης καὶ πρὸς ἀντικατάστασιν ἀλλοδαπῶν, προσέλθειεν ἐπὶ τὸν πλοῖον τοῦ Σοβίτ καὶ προέβησαν εἰς πολιαριθμούς παραβάσεις. Οἱ ίδιοι εἰσὸν διαδοχικῶς δημιουργήσηται ἐπειδόμενοι δὲ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν «Σπυρίδων ΙΙ», «Καλάμαι» κλπ. ἀπόλινόνενοι δὲ ἐπὶ τῶν πλοίων, ναυτολογοῦνται εἰς ἑτερον., διὰ νὰ προκαλέσουν εἰς ἑταῖρον.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### “ΘΕΟΔ. Γ. ΜΠΑΞΕΒΑΝΙΔΗΣ”

Μέγαρον Εμπορικῆς Τραπέζης  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—Τηλ. 45106

ΑΠΟΘΗΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΛΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ. ΑΓ. ΣΩΣΤΗΣ, ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ. ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΙ ΕΙΣ ΟΓΚΩΔΗ ΕΙΔΙΚΑ ΚΙΒΩΤΙΑ “Η ΜΙΚΡΑ ΚΩΛΑ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΠΑΝΤΟΣ ΕΥΘΡΑΥΣΤΟΥ, ΟΙΚΙΑΚΩΝ ΣΚΕΥΩΝ, ΕΠΙΠΛΩΝ, ΑΝΑΧΩΡΟΥΝΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ — ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ, ΦΟΡΤΩΣΙΣ, ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΤΕΛΙΚΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΝ.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΟΙΚΙΑΚΩΝ ΣΚΕΥΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΜΕΤΑΚΟΜΙΣΕΙΣ ΑΝΑΤΗΝ ΠΟΛΙΝ. ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΙ, ΑΠΟΤΑΜΙΕΥΣΙΣ, ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ, ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ, ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΦΟΡΤΩΣΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΝ ΓΕΝΕΙ.

μοσινιαν και άναρχιαν. Έξι των άνωτέρω λιμένων διηγήθησαν τα φροτηγά «Δωρίς», «Ορος Ροδόπη» και τούτο παναμάκην «Σόνια», όποιο δε τών άρμοδιών γαλλικών αρχών ήρωτατο, διατί επί των έλληνικών σκαφών επεκράτουν άνωμαλία, ένων έπι τού παναμάκον με έλληνικον πλήρωμα, έβασινε τάξις και ενυπόθιμα.

Τού ήπουργείον Εμπορίκης Ναυτιλίας διέταξε τάξις άρμοδιας προξενίας άρχας νύ προσούν εις ανθηράς άναρχισιες επί των καταγγελλομένων.

#### Οι άκουσιας άνυπότακτοι ναυτεργάται

Πρέσβης τάξις λιμενικής άρχας έκοινοποιήθη έγκυρλιος τού ήπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας σχετικώς με την άπατονέμην διαδικασίαν πρός άρσην της άκουσιας άνυπότακτης των έργων της θαλάσσης, των ταξιδεύοντων εις την άλλοδατην. Ή έγκυρλιος, άναφερθείν είς άπόφασιν τού ήπουργείου Στρατιωτικῶν, ληφθείσαν ἀπό συμφώνου μετά των ήπουργείων Ναυτικῶν και Εμπορίκης Ναυτιλίας, άποβλεπε εις την στρατολογικήν τακτοποίησιν τῶν έργων της θαλάσσης, οἵτινες τυχόντες άναστολῆς ή επιστρατεύνεταις, παρέμεναν εις τὰς θέσεις των ἐν τῷ Εμπορικῷ Ναυτικῷ επί ορισμένων χρονιών διάστημα ή καθ' ολην την διάρκειαν τῆς έποιησης 1940—41, πλὴν θωρακίων φέρονται άνυπότακτοι εις τὰ βιβλία τῶν στρατολογικῶν γραφείων, λόγῳ μη κοινοποιήσεως τῆς περι άναστολῆς ή έποιησης αποφάσεως τού ήπουργείου τῶν Στρατιωτικῶν ή τού ήπουργείου τῶν Ναυτικῶν.

Πρός στρατολογικήν τακτοποίησιν τῶν άνωτέρω τὰ δικαιολογητικά δέσον νύ ηποβάλλονται εις τὸ ήπουργείον Εμπορίκης Ναυτιλίας, τὸ οποῖον, ἀφοῦ ἔλεγχη ταῦτα και διατάξῃ τὴν συμπλήρωσιν τού, θὰ τὰ διαβιβάσῃ τελικῶς εις τὰ άρμοδιά στρατολογικῶν γραφείων, τὸ οποῖο, ἐπιστρατεύονταν αντίγραφα φύλλων μητρώουν, θὰ ηποβάλλονται πάντα εις τὴν ένδιαφερομένων, θὰ τὸν ηποβάλλονται πάντα εις τὴν Διεύθυνσιν Στρατολογίας τού ήπουργείου Στρατιωτικῶν, ήνα αποφανθῇ περὶ τῆς άρσεως ή μη τῶν συνεπειῶν τῆς άνυπότακτης και τῆς στρατολογικῆς τακτοποίησεως τῶν.

Περαιτέρω, τονίζεται, διτι, ἐπειδή ἐν τῇ ἐν λόγῳ ἀποφάσει δὲν ἐγένετο διάκρισις μεταξὺ δικαιολογητικῶν ηποβλητῶν ὑπὸ τῶν έργων την θαλάσσης τῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς έποιησης παραμενάντων εις τὰς θέσεις των ἐν τῷ Εμπορικῷ Ναυτικῷ εἰς τὴν ήμεδαπήν και τῶν δικαιολογητικῶν τῶν ηποβλητῶν ὑπὸ τῶν έργων της θαλάσσης, οἵτινες κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς έποιησης ταύτης εὐρίσκοντο ἐπὶ πλοίων ἐκτελούντων πλόας μεταξὺ λιμένων τῆς άλλοδατῆς ή παρέμεναν ἐν ἐπιστρατεύεσιν ὡς ἀνεργοί εις λιμένας τῆς άλλοδατῆς, εἴ της μη διακρίσεως δὲ ταύτης τὰ στρατολογικά γραφεῖα, ἐν της ίδιας διάκριστης αντών και ἐν τῇ προσπαθείᾳ τον, διποτά τὰ ηποβαλλόμενα δικαιολογητικά είναι πληρο, ξητοῦν και παρὰ τῶν δευτέρων (άλλοδατῆς) τὰ αὐτὰ ἀκριβῶς δικαιολογητικά τὰ ηποβαλλόμενα ὑπὸ τῶν πρώτων. Ἐπειδή, θωρακίων, τοῦτο δὲν είναι κατοφθοντον και προκαλεῖ πλοίον άλληλογραφίαν και καθυστερούσιν τῆς τακτοποίησεως τῶν αιτούντων, διενεργίζεται διὰ τῆς έγκυρλιον, διτι δὲ οπασίων τού ήπουργείου τῶν Ναυτικῶν έτερον έντος τῶν έχθρων γραμμῶν εἰς τὴν Νορμανδίαν. Συνελήφθη αἰχμαλώτος, διέφυγε μετά περιπετείας τριῶν έβδομαδων και ἐπανήλθεν εἰς τὴν Βάσιν τον. Παρεσημοφορήθη τότε ἀπό τὸν "Αγγλον Βασιλέα και προήκθη εἰς τὸν έμπαρον. Οι σύντροφοι τον ἐμάρχοντο. Ἐπανήλθε και αντός εἰς τὴν μάχην. Προσήκθη και πάλιν ἐπ' ἀνδραγαθίᾳ εἰς Σημαγόν, ἔλαβε τὸ Σταυρὸν διακεκριμένων πτήσεων (κατέρριψε 12 έχθρων αἰχμαλώταν) και τὴν 25ην Μαρτίου τού 1945 θωρηγής σμήνους (Commander) ἔπεισε, διὰ τελευταίαν πλέον φρούρων, ἐντός τῶν έχθρων γραμμῶν. Τὰ ζην τον ἔχαθησαν. Ἐπεισεν ισως νεκρός ἐπι τοῦ πεδίου τῆς δόξης.

Τὰ πλοία ἐπὶ τῶν ηποτῶν εὐρέθησαν ήν έναντοι οὔτοι ἐν τῇ άλλοδατῇ δὲν ήσαν, διτι δὲ τὸ πλείστον, ἐπίτακτα.

#### Λέσχη άξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν.

Παρὰ τοῦ άσυρματιστοῦ κ. Ιω. Σακελλαρίου ἀνελήφθη ἡ πρωτοβουλία τῆς ίδρυσεως εἰς Πειραιά «Λέσχης» τῶν άξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν., χάριν τῆς ψυχαγωγίας των και τῆς μεταξὺ αὐτῶν ἀναπτύξεως σχέσεων και δεσμῶν. Τὸ Καταστατικὸν ἐνεκρίθη ἥδη διὰ τῆς ίδιας αριθ. 2263 ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς και ή ἔγγρωφη μελῶν ηρεμος. Τὰ πρώτα ποσά συνεκεντρώθησαν, μὲ τὴν ἀρχὴν δὲ και τῶν έφοροιστῶν, συντόμως προβλέπεται ν' ἀνοίξῃ τὰς πύλας τῆς ή «Λέσχης».

#### "Φλάϊτ Λιεψτέναντ Βασιλειάδης R.A.F.,"

#### "Ένα τιμημένο ονομα"

Εἰς τὴν στήλην τῶν ἀγορασθέντων «Λίμπερτις» ἔνα ονομα «Φλάϊτ Λιεψτέναντ Βασιλειάδης R.A.F.» θὰ προκαλέσῃ ισως τὴν περιέργειαν. Θὰ διερωτηθοῦν τινές: Ποιος νά είναι ὁ ἀριστόρος αὐτὸς τῆς R.A.F. τοῦ οποίου τὸ ονόμα ἐδόθη εἰς ἓνα έλληνικὸν σχάρος; "Άγνωστος πράγματι διὰ τοὺς πολλοὺς είναι ο Βασιλειάδης, τὸ ηρωϊκό μὲ τὸν φωτοστέφανον τῆς δόξης Ἐλληνόπολο, ἄγνωστος και η δράσις του ὡς ἀριστόροφον εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀριστορίαν, ἄγνωστος και η θάνατος του, ποὺ κατέπληξε τοὺς Αγγλούς προσταμένους και συναδέλφους του και ἐδόξασε τὸ έλληνικὸν ονόμα.

Ο ἀριστόρος Βασ. Μ. Βασιλειάδης άνηκε εἰς τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν. Τὸ 1939 ἐτελείωσε τὰς σπουδάς του εἰς τὴν Σχολὴν τῆς "Υδρας" και τὸ 1940 ενήρισκετο εἰς τὸ Λονδίνον δι' εὐνότερας σπουδάς. Τὸ ἐπάγγελμα τοῦ πατρός του ήκολούθει.

Δύο ήμέρας μετὰ τὴν κήρυξην τοῦ "Ελληνο-Ιταλικοῦ πολέμου" ἀπειθύνεται πόδις τὸ ἀγγλικὸν ηπούργειον τῆς Αεροπορίας: «Ελλαι—γράφει— "Ἐλλην ἐξ Χίου, σπουδαστής ἐνταῦθα. Εφόσον η Πατρίς μου εἰσῆλθεν εἰς τὸν πόλεμον, ἐπιθυμῶ νὰ ὑπερετήσω τὰς συμμαχικὰς δυνάμεις πόδις ηπεράσπισαν τῶν συμφερόντων τῆς Πατρίδος μου. Προτιμῶ τὸ σῶμα τῆς R. A. F. και ζητῶ νὰ καταταγώ ώς ἀεροπόρος.»

Κατετάγη πρόγματι εἰς τὴν "Αεροπορίαν" και τὸ 1942 ἐπέστρεψεν εἰς τὴν "Αγγλίαν" ἐξ Καναδᾶ μὲ τὸν δαμῆμον τοῦ Sergeant Pilot. Μέχρι τοῦ 1944 ὁ ήρωες Βασιλειάδης ἐπέτα, ἐμάχετο συνεχῶς. Τὸν Αὔγουστον τοῦ 1944 ἐβλήθη ἐντὸς τῶν έχθρων γραμμῶν εἰς τὴν Νορμανδίαν. Συνελήφθη αἰχμαλώτος, διέφυγε μετά περιπετείας τριῶν έβδομαδων και ἐπανήλθεν εἰς τὴν Βάσιν τον. Παρεσημοφορήθη τότε ἀπό τὸν "Αγγλον Βασιλέα" και προήκθη εἰς τὸν έμπαρον. Οι σύντροφοι τον ἐμάρχοντο. Ἐπανήλθε και αντός εἰς τὴν μάχην. Προσήκθη και πάλιν ἐπ' ἀνδραγαθίᾳ εἰς Σημαγόν, ἔλαβε τὸ Σταυρὸν διακεκριμένων πτήσεων (κατέρριψε 12 έχθρων αἰχμαλώταν) και τὴν 25ην Μαρτίου τού 1945 θωρηγής σμήνους (Commander) ἔπεισε, διὰ τελευταίαν πλέον φρούρων, ἐντός τῶν έχθρων γραμμῶν. Τὰ ζην τον ἔχαθησαν. Ἐπεισεν ισως νεκρός ἐπι τοῦ πεδίου τῆς δόξης.

Αντός μὲ οὔγκας λέξεις ήτο διο Βασιλειάδης. "Υπερήφανος η Χίος, ποὺ τὸν ἀνέθρεψεν, ηπερήφρανος και η ναυτική μας οἰκογένεια διὰ τὸ τέκνον της. Εἰς άναμνησιν τῆς ηπερέργας θυσίας δια τὸ πατήρ του κ. Μιχές Βασιλειάδης έδωσεν εἰς τὸ «Λίμπερτον», ποὺ ήγόρασε τὸ ονόμα τού τιμημένου πατιδίου του.

**ΚΕΡΚΥΡΑ  
ΒΟΥΔΛΕ'Υ & ΚΟΝΤΗΣ  
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
LLOYD'S AGENTS Τηλεγ. : EXPOSHP - Corfu**



## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ<sup>ΤΔ</sup> ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI  
Τηλέφωνον AVENUE 3733

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

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

Telegrams: DIOSKUROI.  
Tel. AVENUE 3733.

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

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

## Νέαι άγοραι φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων

Ίκαναι νέαι άγοραι πλοίων παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, καθὼς καὶ παραλαβαὶ σκαφῶν, ἄτυνα εἰζὸν ἀγορασθῆ κατὰ τὸς τελευταῖς ἔβδομάδαις, ἐφραγματοποιήθησαν καὶ κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου. Οὕτω παρὰ τὸ ἐν Λογδίνῳ γραφείον τῆς ἑταρίας «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος» ἡγοράσθη τὸ φορτηγόν «EMPIRE CARRON» (πρώτη γερμανικὸν «CLAUS RICKMERS») 5.165 τ. γκρός (τοῦ 1924) καὶ παρὰ τῆς ἀν. ἑταρίας «Κορήτῃ» τὸ φορτηγόν «EMPIRE URE» (πρώτη γερμανικὸν) 2570 τ. γκρός (τοῦ 1920). Ἐπίσης παρὰ τοῦ ἐν Λογδίνῳ γραφείον τοῦ κ. Ι. Π. Χαδούλη ἡγοράσθησαν τὰ ἀγγλικὰ φορτηγά «EMPIRE CONDERTON» 1558 τ. γκρός (τοῦ 1912) καὶ «EMPIRE CONCRESTONE» 987 τόννων γκρός (τοῦ 1912), ἀμφότερα πρώτην γερμανικά. Ἔγνωσθη, ὅσμη, διὰ παρὰ τοῦ γραφείον τῶν κ. κ. Νῆσ. καὶ Παντελῆ ἡγοράσθησαν τὰ ἀγγλικὰ φορτηγά «OCEAN FAITH» καὶ «OCEAN LIBERTY» 7173 τ. γκρός ἔκαστον (τοῦ 1942). Ἐξ ἄλλου, παρὰ τοῦ κ. Παλαιοχροσοῦ καὶ Σία ἡγοράσθη καὶ τίθεται ἐπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «CLAN MACBRYNE» 4818 τ. γκρός (τοῦ 1916), ἐνῷ παρ' ἑτέρῳ «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ ἡγοράσθη τὸ μαρφόν ἀγγλικὸν φορτηγόν «BONDICAR» 1411 τ. γκρός (τοῦ 1910) καὶ τεθὲν ἡπὸ τὴν παναμαϊκὴν μετωνομάσθη «Χρυσοῦ σον λαζ. Ἡγοράσθη ἀξόμη παρὰ τοῦ κ. Φίλια Συλλᾶ ἀγγλικὸν φορτηγόν, ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, τύπου «Χόργ. "Αἴλαντ" καὶ ναυπηγήσεος 1920, μὲ τρεῖς λέβητας, μηχανᾶς ἀμποστοβίλους, μὲ δύο κατατρύματα, λέξισαν δὲ τὴν ἐπιθεώρησην τοῦ. Θὺ παραληφθῆ ἐις Χόργ. Κόκγ., ὃ δὲ τιμὴ τῆς ἀγορᾶς τοῦ εἶναι λίγη 72.500.

— «Ἐγνωσθησαν ἀφ' ἑτέρου αἱ ἀκόλουθοι παραλαβαῖ: Διὸς «Δίμπερτος» ἐκ τῶν 10 ποδὸς καιροῦ ἀγορασθέντων τοῖς μετρητοῖς παρὰ τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ, παρελήφθησαν καὶ ἐτέθησαν ἐπὸ τὴν παναμαϊκὴν μετωνομασθέντα «Αἴλαντικ Κάπταινις καὶ τὸν «Αἴλαντικ Π. Λ. ο τ». Τὸ ἀγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Κ. Λαμποῦ ἀμερικανικὸν φορτηγόν «VOLUNTEER» 7717 τ. γκρός (τοῦ 1920) παρελήφθη ἐις Νέαν Ὁρλεάνην μετωνομασθέντα «Αϊλαντ ονσιά, τὸ δὲ παρ' Ἐλλήνων ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν «INVELLA» 5026 τ. γκρός (τοῦ 1924) παραληφθὲν ἐις Μπάρρον, μετωνομάσθη «Πλεύρης εφ' ο σ ε φ ων η». (Ἀρ. 1)

## Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (5482 τ. γκρός τοῦ 1938): Κατενθυνόμενον ἐις Νιούσαντ (N.S.W.) εἰς Ἀμβέρσαν καὶ Χάρονην, μὲ φορτίον 27.000 δεκάτων βαμβακοῦ καὶ ἱρίων, 1300 τ. μικρίον κλ.π. εἰδῶν, συνολικῆς ἀξίας ἐνὸς ἑκατομμυρίου λιρῶν καὶ ἐνῷ ἐπλες ποδὸς Κέρι Τάουν διὰ μπώνερος, ἔξωκαλε, λόγῳ πυρνῆς ὑψηλῆς, εἰς Μουίλε, πλησίον τοῦ φάρου Γκρήη Πόρετ. Ἐκ τῆς προσαράξεως τὸ σάκαρον ὑπέστη βαρεῖας ζημίας καὶ μετά τινας ὥρας ἐκόπτη εἰς δύο ἑμιροσθεν τῆς γεφύρας. Ταντοχύδων σχεδὸν ἔξεργάρη ἐπὶ τοῦ πλοίου πυρκαϊά ἐπεκτεινθεῖσα εἰς δόληληρον τὸ σάκαρον. Ναυαγοσωστικά φθάσαντα ἐγκαίρως εἰς τὸν τόπον τοῦ δυστυχήματος παρέλαβον τὸ ἐκ 31 ἀνδρῶν καὶ ὑπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Ιω. Μενῆν πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ καὶ τὸ μετέφεραν εἰς τὴν Πόλιν τοῦ Ακρωτηρίου. (Ἀρ. 1)

«ΑΓΓΑ ΒΑΡΒΑΡΑ»: Κατέπλευσεν εἰς Λιβόνο ἐξ Ἀμβέρσης, κατόπιν ὀλυγούρων προσαράξεως εἰς Γκούντυγον. Παρετηρήθησαν ἔλαφοι τινες ζημίας εἰς τὴν μηχανήν, διετάχθη δὲ ἡ ἐπιθεώρησης τῶν ὑφάλων τοῦ πλοίου ἐν δεξαμενῇ. (Μαρτ. 30)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ»: Μὲ ζημίας ἐν προσφρόντεσσος ἐπὶ μαγνητῆς νάρκης, διὰ ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζ. Ἀνηγγέλθη ὅδη, διὰ τὸ σάκαρος ἐδεξαμενίσθη εἰς Ἀμερεντανα ποδὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐποσεύνη. (Μαρτ. 22—26)

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» (σημαία Παναμᾶ): Αποπλέον ἐξ Ἀμέρησης διὰ Χάμπτον ρόδος προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν κρηπιδομάτων εἰς Κρούσσενς Σλονίς. Τὸ τε σάκαρος καὶ ἡ προκυάνη ὑπέστησαν ζημίας. Τὸ σάκαρος ἀνέστειλε τὸν ἀπόλον τοῦ, ἵνα ἐπιθεωρηθῇ. (Μαρτ. 31)

«ΕΡΑΤΩ» (σημαία Χονδούρας): Καταπλέον ἐξ Χάμπτον ρόδος εἰς Χερούδην, μὲ φορτίον γιανθράκων, προσήρχεται εἰς τὸν πορθμόν τοῦ Χερούδην, ἀλλ' ἀνείλκησθη συντόμως. Μερικά πρωραῖα ἔλασματα τῆς

δεξιᾶς πλευρᾶς ἐβλάβησαν καὶ μικρὰ εἰσροὴ ὑδάτων παρετηρήθη εἰς τὰ διπλόμενα τοῦ Νο 1 κύτους. Εἰς τὰ λοιπὰ κύτη καὶ εἰς τὰς μηχανᾶς οὐνεμία ζημία ἐπῆλθε. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρηθὲν ἐπλευσεγεν ἐν συνεχείᾳ εἰς Ρουέν. (Μαρτ. 23—27)

«ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (σημαία Παναμᾶ): Απολέσαν τὴν ἔλιξα του, διὰ ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζ., ἀναγγέλλεται ὅδη, διὰ τὸ ἐργατικόν ιζήμηθη εἰς Χάμπτον ρόδος πρὸς ἐποκενήν. (Μαρτ. 25)

«ΚΑΛΑΙΟΠΗ»: Κατέπλευσεν εἰς Ἀλεξανδρείαν πρὸς ἐποκενή τῶν ἐν νάρκης ζημιῶν. Πρόσχειρος ἐπτίμησις τῶν δαπανῶν ἐποκενής ἀναφέρεται εἰς ποσὸν 5000 λιρῶν. (Ἀρ. 2)

«ΕΚΟΡΕΠΕΛ» (σημαία Παναμᾶ): Κατέφυγεν εἰς Περσικόποτον μὲ πυρκαϊάν εἰς τὸ «ερδός-μπαντον» ἐντὸς τοῦ ὄποιον ὑπῆρχον 220 τόν. γιανθράκων. Ρυμουλκὴ ἐφθασαν παρὰ τὸ πλοῖον καὶ ἤρχισεν ἀμέσως ἡ ἐκφόρωσις εἰς φορτηγίδας. Ἐξ τῶν ὑδάτων πρὸς κατάσθεσιν τῆς πυρκαϊᾶς ἐβλάβη ἓνα τιμά γεννημάτων τοῦ Νο 2 κύτους. (Μαρτ. 27—31)

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ»: Περιπλώσαν εἰς Γιβραλτάρ τὰς ἐποκενές τοῦ καὶ ἐπειδηποτὲν τοῦ παραπομπής, ἔλαβε πιστοποιητικὸν γαντιπλοίας καὶ ἀπέλυσε διάρροι. (Μαρτ. 28)

«ΚΑΣΤΩΡ»: Κατὰ τὴν διέλευσιν τοῦ ἀπὸ Κιουνασσοῦ, προερχόμενον ἐξ Σημάττη καὶ κατευθυνόμενον εἰς Παλαιστίνην καὶ Ἐλλάδα, προσέχρουσεν ἐπὶ μια προκυάνης, ἀλλ' ἔξηκολούθησε τὸ ταξίδιόν του. Προσήγγισεν είτα εἰς Καζαπούλαγκαν, ἔνθα ἔξηκρισθησαν ἔλαφοι τινες ζημίας εἰς ἔλασματα καὶ νομεῖς, καθὼς καὶ τινες ἀσήμαντοι διαφοροί. (Μαρτ. 29)

«ΜΟΑΝΤΟΒΑ» (σημαία Παναμᾶ): Κατὰ ἓνα προηγούμενον ταξίδιον τοῦ Νέας Υόρκης διὰ Πονέργο Καμπέλλο μὲ φορτίον τοιμέντων, ὑπέστη κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ ζημίας ἐκ τῆς τρικυμίας. Μετὰ τὴν συμπλήρωσην τοῦ ταξίδιον ἐπειθεωρηθὲν εἰς Νέαν Υόρκην καὶ ἐπεσκεύασθη. (Ἀρ. 3)

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»: Κατὰ τὴν διάρκειαν σφροδᾶς θυέλλης εἰς τὸ Νόρφορλ τὸ ἐν λόγῳ φορτηγόν, καθὼς καὶ τὰ «Δίμπερτος» «Πατούρις Όσεαν» παναμαϊκῶν καὶ «Σάν Μάρο Κονάρτο» ιταλικῶν, προσέκρουσαν ἐπὶ τῆς προκυάνης, ὑποστάτην μικροζημάτα. (Μαρτ. 29)

«ΟΣΕΑΝΙΚΗ» (σημαία Παναμᾶ): Πωλήθην εἰς νοτιοαμερικανὸν ἐφοπλιστὰς καὶ κατευθυνόμενον ἐξ Ρόττερντα τενὸν διὰ Βαλτιμόρη πρὸς παραδόσους εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, ἀπόλεσε τὴν ἔλιξα του εἰς θέσην πλάτους 42 B. καὶ μήκους 28—45'. Διὰ τὴν ιζήμησην ποιηθείαν ναυαγοσωστικοῦ. Τὸ ναυαγοσωστικόν «Φωστέπον Ζοζεφάντη» ἀπέτιενεν εἰς Ἀζορῶν καὶ φθάσαν παρὰ τὸ ἀκανθόντον σκάφος, ἀνέλαβε τὴν ρυμούλησην τοῦ πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην, ἀντὶ μισθίου 2.500 δολαρίων ἡμερησίως. (Ἀρ. 2—7)

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ»: Εἰχε προσφράξει εἰς Βαλτιμόρη, ἐνῷ ἐφόδητον γιανθρακαζας. Ανελκυσθεὶς δραδίερον καὶ συμπληρώσαν τὸ φορτίον του ἀπέτιεν διὰ Γαλλικήν Δυτ. Ἀφριτήν. (Μαρτ. 25)

«ΠΡΙΜΑΒΙΣΤΑ» (σημαία Παναμᾶ): Κατόπιν συντόνων προσπαθειῶν, ή πυρκαϊά, ήτις είλεν ἐπραγή ἐπ' ἀποτοῦ — ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ

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

### CHASE, LEAVITT & Co.

ESTABLISHED 1871

Tel. 2-3751

Cables: LEAVITT

### STEAMSHIP AND FORWARDING AGENT

179 Commercial Street

PORLAND 3, Maine, U.S.A.

### ΟΔΗΓΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

EΚΔΟΣΙΣ 1946/47

·Υπὸ Μαυρ. Σαπόρτα

Ναυτικοῦ Πράκτορος

Περιέχει ὡς καὶ εἰς τὰς προηγουμένας τρεῖς ἐκδόσεις, ἀλλαγήτικά πάντα ὅλων τῶν Ἐλληνικῶν σκαφῶν, ἀνα τῶν 400 τόνων γκρός, μετὰ πάσης δυνατῆς πληροφορίας ὅσον ἀφορᾷ τὰ κύρια αὐτῶν χαρακτηριστικά, τὴν εἰς φορτίον χωρητικότητά των, τὸ δύνημα, τὴν ταχύτητα, τὴν κατανάλωσιν, τὴν χωρητικότητά των γιανθρακαποθηκῶν, τὰς διαστάσεις τῶν στομίων τῶν κυτῶν, τοὺς νηογνωμόνας εἰς οὓς είναι τοῦτο κατατεταγμένον καὶ τέλος τοὺς πλοιοκτήτας καὶ διαχειριστάς τουν μετὰ τῶν ἐσωτερικοφ καὶ ἔξωτερικοφ διευθύνσεων αὐτῶν.

Διὰ παραγγελίαν ἀντιτόπου ἀστοιαθῆτε εἰς τὸν ΕΚΔΟΤΗΝ :

Μέγαρον Γιαννονιάτον, Πειραιά. Τηλ. 45.383.

### SHIPPING & GENERAL AGENCY C<sup>L</sup>T<sup>D</sup>

SHIPBROKERS,

STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

### A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

(ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ)

Νανλώσεις, Πρωτορεύσεις, Ἀγορατωλησίαι πλοίων καὶ πάσις φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

·Αντιπρόσωποι ἐν Ἐλλάδι τῶν BRITISH PAINTS LTD

Γραφεῖα ἐν Πειραιῷ: ·Απτή Ποσειδῶνος 28 τηλέφ. 41-479

» » ·Αθηνῶν : Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21.441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις ἐξωτερικοῦ «UNION»

» » ἐξωτερικοῦ «OUNION»

προηγούμενον τεῦχός μας — περιωρίσθη εἰς τὸ κῦτος No 3 καὶ τελικῶς κατεσθέσθη. "Ηδη τὸ σκάφος ἐπιθεωρεῖται εἰς τὸ Ρίον Ἰανέζον.

(Μαρτ. 26—'Απρ. 8)

## Η ναυλαγορά

Ο σταθερός τόνος τῆς ναυλαγορᾶς συνεχίζεται. Οἱ λιμένες τῆς Βορ. Αμερικῆς ἀφθονον παρέχουν ἔργασιν καὶ τὰ ἐξειθεν φροτία τῶν γιανθράκων καὶ τῶν σιτηρῶν, κατὰ δεκάδας χιλιάδων τόννων, διακομίζονται ἡμεροτίσιος ποδὲ πάσαν κατεύθυνσιν. Αὕγη τῆς μεγάλης κινήσεως, σημειώνονται καθυστερήσεις εἰς τὰς ἐσωτερικὰς χερσαῖς μεταφοράς. Αἱ ἀνάγκαιαι δύστεραι δι' δόλον τὸν Κόσμον ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ ἀνασύπονται καὶ η ἀπέραντος παραγωγικὴ ἴκανότης τῶν Ἰννομένων Πολιτειῶν, καλεῖται νὰ τὰς καλύψῃ. Μετ' δίλγον ἀργίσει καὶ τὸν Καναδᾶ ἡ ἐξαγωγικὴ κίνησις, παραγόν καὶ αὐτὴ σηματικὸς καὶ τῆς ζωηρότητος τῶν ναυλῶν.

Ἐπομένη πλοΐα (Μάρτιον) δι' ἓνα ταξίδιον γιανθράκων ἐπιληρώθησαν, καὶ δι' ἓνα Νέας Υόρκης μᾶς πληροφοροῦν, ναύλους ἀρκετὰ καλούς. Πέραν τοῦ καθημερινού ναυλολογίου δολ. 1.50 τὸν τόννον. Διὰ τὸν Ἀπρίλιον 1 δολ. ἔξτρα καὶ διὰ τὸ τέλος Ἀπριλίου 75 σέντες. Αἱ ναυλώσεις ἔκτεινονται μέχρι καὶ τοῦ Αὔγουστου, δολ. 11 ἐπιληρώθη διὰ δύο συνεχῆ ταξιδιῶν ἐλληνικῶν «Λίμπερτων» δι' Ἀμερίδσαν ἀπὸ Χάμπτον φόδος.

Διὰ ταξίδια συνεχῆ ἔνδος ἔτους οἱ Γάλλοι προσέφεραν 1 δολ., κάτω τοῦ ναυλολογίου, μὲ ἔναρξην φορτώσεων Ἀπρίλιον.

Οἱ Ἰταλοὶ ναυλώνονται ἐλευθέρως εἰς τὰ 14.50 δολ. ἓνα ταξίδιον διὰ Γένοβαν ἡ Σαβοΐαν καὶ 13.95 διὰ δύο συνεχῆ μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου. Βέλγοι, Πορτογάλοι καὶ Σκανδινανοί φορτωταὶ συνεχῶς εὑρίσκονται εἰς τὴν ἀγοράν.

Διὰ Μάρτιον—Ἀπρίλιον ἐπιληρώθησαν 15 δολ., καὶ 16 Μάρτιον διὰ Σκανδινανίαν. Διὰ Λορρίτο (Αφρική) 15.75 δολ. Ἀπρίλιον καὶ διὰ Ντακάρ έτοιμον 14.50 ἀπὸ Χάμπτον φόδος. Ἀπὸ Νόρφολκ διὰ Μπονένος Ἀὔρες 15 δολ. ἀρχάς Ἀπρίλιον. Διὰ τὰ σιτηρά ἡ αὐτὴ ἴκανοποιητικὴ κατάστασις ἀναφέρεται.

Ἐν τῷ μεταξὺ νέῳ φορτώσεις ἀμεσοὶ σιτηρῶν διὰ τὴν Γαλλίαν ἀναφέρονται, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν πλέον ἐντατικὴν ζήτησιν χωρητικότητος. Τὰ πάντα προειδόντων τὴν σταθερότητα δι' δύοληρην τὸ τρέζον ἔτος.

\*\*\*

Νεώτεραι ἐκ Νέας Υόρκης πληροφορίας ἐμφανίζουν κάποιαν στασιμότητα εἰς τὴν κίνησιν τῆς ναυλαγορᾶς. Ἡ ἔξαιμερος ἀπεργία τῶν γιανθρακωρῶν καὶ τὸ κλείσιμον ὑπερτετακοσίων ἀνθρακωρυχίων, μὴ παρεχόντων πλήρην ἀσφαλείαν διὰ τοὺς ἐργαζομένους ἔντος αὐτῶν, διέλυσε ποις τὸν ὑπεραισιούδοξον τόνον τῆς ναυλαγορᾶς.

Νεώτεραι ναυλώσεις, κατὰ τὰ μέσα τοῦ πρώτου δεκαπεντημέρου τοῦ Ἀπρίλιον, δὲν ἔκλεισθησαν. Οἱ φορτωταὶ ἡσαν ἐπιφυλακτοί, δεδομένου διὰ δὲν εἶχε διαπιστωθῆ ἀκόμη ὡς ἀντίτυπος εἰς τὴν ἐξαγωγικὴν κίνησιν τῶν γιανθράκων, ἀπὸ τὸν περιορισμὸν τῆς ἡμεροήσαις παραγωγῆς κατὰ 250 γιλ. τόννων, λόγῳ τοῦ κλεισμάτος τῶν ἐπισφαλῶν δρυχείων.

Οποιοδήποτε, δύος, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων γιανθράκων διετηροῦντο εἰς τὸ προγενέστερον τοὺς ἐπίπεδα, μὲ μικράν τινα κατὰ 50 σέντες πτώσιν ἔναντι τῶν ὑψηλοτέρων τιμῶν, εἰς τὰ ὅποια εἶχον πρό τιμερδὸν ἔχισθη.

Τὰ σιτηρά ἐν πλήρῃ ἀναπτύξει ζήτησεως χωρητικότητος. Τὸ Πλέιτ ἐπιλήρωθε δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, φόρτωσις 30 Ἀπρίλιον, δολ. 18. Ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ἐπίσης ἡ ζήτησις σταθερὰ καὶ οἱ ναῦλοι ἔξαιρετικὰ διατηροῦνται διὰ Γαλλίαν, Ιταλίαν, Ἀγγλίαν καὶ Κόντινεντ.

**THE CYPRUS SHIPPING COMPANY LTD**  
Steamship & Insurance Agents & Brokers  
Bunkering Contractors

HEAD OFFICE: FAMAGUSTA (Cyprus)

King George V Avenue No 4, & Themis Str. No. 6  
Telegrams «SHIPCO» FAMAGUSTA  
P. O. B. 84,

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

LIMASSOL,  
P. O. B. 37,  
Telegrams «SHIPCO» Limassol

**ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΪΑΝΗΣ**  
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Μέγαρον Γιαννουλάτου

Α' όροφος, αριθ. 1.—Τηλέφωνον 41143

Τηλεγρ. διεύθυνσις : ΘΑΛΑΣΣΙΔΑ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Έκτελούνται πάσης φύσεως  
ναυτικαὶ ἐργασίαι.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν  
εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τῆς Ἑλλάδος.

Κεντρ. Πράκτωρ : 'Εταιρίας Θαλάσσιοι Σιδηρόδρομοι'

## Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «Λίμπερτων» ἐκ Βαλτιμόρης (γενικὸν φορτίον) διὰ Μασσαλίαν 170.000 δολλαρίων, 20 ἡμέρας φορτοεκφόρτωσιν, ἐλεύθερον φορτευτικωτούν, Ἀπρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «Λίμπερτων» 9500 τ. ἐκ Χάμπτον φόδος (γιανθράκας) δι' Ἀμερίδσαν δολ. 11.75, δύο συνεχῆ ταξίδια, ἔναρξις 1—15 Ἀπρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «Λίμπερτων» 9500 τ. ἐκ Κόλπου Μεζικοῦ (σιτηρά) διὰ Αυτ. Ἰταλίαν δολ. 18.25, Ἀπρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «Λίμπερτων» 9500 τ. ἐκ Βαλτιμόρης (γιανθράκας) δι' Οράδο δολ. 13.25, ἐν δύο λιμέναις 13.75, Ἀπρίλιον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Χάμπτον φόδος 9500 τ. γιανθράκων διὰ Καζαμπλάγκαν δολ. 12.50, Ἀπρίλιον.

«ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ» ἐκ Πλέιτ 7200 τ. γεννημάτων διὰ Βομβάρην ἡ Καράτσιον δολ. 23, ἔνα λιμένα, 23.50 ἀμφοτέρους, Ἀπρίλιον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» ἐξ Αμερίδσαν 5500 τ. γιανθράκων διὰ Δυτικὴν Ἰταλίαν 23—, ἄ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «Λίμπερτων» 10.000 τ. d.w. «τάμη-τσάρτερ» διὰ τρία ἔτη, δολ. 3.15 κατὰ τ. d.w., παράδοσις Ἀπρίλιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ» (πανα.) ἐξ Πλέιτ 7800 τ. γεννημάτων διὰ Δουβλίνων δολ. 18.50, δύορδιν ἀπὸ Νεποτσέα δολ. 20, ἐν διὰ Κόρκ 50 σέντες ἔξτρα, φόρτωσις Ἀπρίλιον.

«ΔΩΡΙΣ» ἐξ Νόρδερον φόδην 7500 τ. γιανθράκων διὰ Βέλγιον δολ. 10.90 (τρία συνεχῆ ταξίδια), Μάιον—Ιούνιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ» ἐξ Κούβας 8500 τ. μελάσσης δι' Αμερίδσαν δολ. 10.50 Ἀπρίλιον.

«ΧΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 10.000 τ. d.w. «τάμη-τσάρτερ» δι' ἑνα ταξίδιον Μαδαγασκάρης δολ. 5.50, παράδοσις Κόντινεντ, Ἀπρίλιον καὶ ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον—Κόντινεντ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀ.) ἐξ Μελίλλας 4500 τ. μεταλλευμάτων δι' Ομονίτεν 32—, Ἀπρίλιον.

«ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» 9875 τ. d.w. «τάμη-τσάρτερ» δολ. 5.35, δι' ἑνα ταξίδιον Δυτικῆς Ἀκτῆς Νοτ. Αμερικῆς, παράδοσις Κόντινεντ, μέσα Ἀπρίλιον.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐξ Νόρδερον φέτης 9000 τ. γιανθράκων δι' Αμερίδσαν (δύο συνεχῆ ταξίδια) δολ. 11.75, ἔναρξις Ἀπρίλιον.

«ΘΕΤΙΣ» ἐξ Σάνη Λορέντζο 9000 τ. γεννημάτων διὰ Κόρκ ἡ Δουβλίνων δολ. 18.50, Ἀπρίλιον.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Νόρδερον φέτης 9.000 τόν. γιανθράκων δι' Όλλανδιαν (τρία συνεχῆ ταξίδια) δολ. 11.90 τὸ πρῶτον, 11.50 τὸ δεύτερο καὶ 11.25 τὸ τρίτον ταξίδιον, ἔναρξις Ἀπρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀ.) ἐξ Χάμπτον φόδος 9000 τ. γιανθράκων διὰ Θέουταν δολ. 12.40, Ἀπρίλιον.

«ΝΤΟΡΑΝΤΟ» (πανα.) 10.950 τ. d.w. «τάμη-τσάρτερ» διὰ 5 έως 7 μῆνας (ταξίδιο Χίλις) δολ. 5.50, παράδοσις εἰς Βόρ. Ειρηνικὸν καὶ ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον—Κόντινεντ.

«ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ» (σημ. Χονδ.) ἐξ Μπάχιας Μπλάγκας 9.200 τόν. γεννημάτων δι' ἑνα λιμένα Φινλανδίας δολ. 21, ἐὰν δύο λιμέναις 50 σέντες ἔξτρα, Ἀπρίλιον 10—30.

**ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΤΔ**  
'Ατμοπλοϊκοί Πράκτορες, Ναυλομεστίται  
'Ασφαλισταί, Ανθρακευταί.

KENTRIKON : ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ (Κύπρος)

Λεωφόρος Γεωργίου Ε', 4, καὶ 'Οδός Θέμιδος, 6  
Ταχυδρομικὸν Κιβώτιον 84,  
Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις «SHIPCO»  
ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ FAMAGUSTA

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

**SERAPHIM VAYANIS**

STEAMSHIP AGENT

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

Telegrams : THALASID PIRAEUS

II kinds of Maritime enterprises

Agencies in all the Hellenic Ports

Sole Agent For : The Maritime (Express) Train Co

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

|                              |                              |    |      |   |
|------------------------------|------------------------------|----|------|---|
| 'Αγία Βαρθάρα .....          | Φραγκ. Σιγάλας .....         | 04 | 2453 | ἀνεγ. Μπόναν 9 'Απρ. διὰ Βόλον                                  |
| 'Αγία Θαλασσινή .....        | Λ. Κεράνης .....             | 11 | 3508 | ἔφθ. Σέπτεμν 22 Μαρτ. καὶ Ζογκούλδας 11 'Απρ.                   |
| 'Αγία Μαρίνα .....           | «Κάσσος» Α. Ε' .....         | 12 | 4151 | ἔφθ. Γάνδην 1 'Απρ.   |
| 'Αγιοι Βίκτωρες .....        | νιοὶ N. I. Πατέρα .....      | 19 | 4344 | ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 8 'Απρ.  |
| 'Αγιος Βλάσιος .....         | Εὐγενία I. Χανδρῆ .....      | 18 | 2974 | ἀνεγ. Τάγν 5 'Απρ. διὰ Μανιλαν                                  |
| 'Αγιος Γεώργιος .....        | νιοὶ Δ. Πανταλέοντος .....   | 11 | 4248 | παρέμενεν εἰς Γάνδην 4 'Απρ.                                    |
| 'Αγιος Νικόλαος .....        | Δδ. Χατζηπατέρα .....        | 43 | 7176 | ἀνεγ. Αμβέρσαν 5 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην                         |
| 'Αεροπόρος Βασιλειάδης ..... | Μη. Βασιλειάδης .....        | 43 | 7180 | εἰς Πούγκα 5 'Απρ.  |
| 'Αγις Γεώργης .....          | νιοὶ Γ. Σιγάλα .....         | 08 | 2098 | διῆλθε Γίροβαλτάρ 8 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν                         |
| Αικατ. Κουμαντάρου .....     | Δδ. Κουμανταροι .....        | 17 | 7777 | ἔφθ. Μασσαλίαν 28 Μαρτ.   |
| 'Ακτή .....                  | «Δ. Λιβανού» Α.Ε. .....      | 44 | 7176 | ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 31 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν                        |
| 'Αλεξάνδρα .....             | Κ. Καρδας καὶ νιός .....     | 13 | 4355 | εἰς 'Αμπερνται 14 'Απρ., ἐποκενή                                |
| 'Αλεξάνδρος Κορυζής .....    | Στρατης 'Ανδρεάδης .....     | 44 | 7207 | ἀνεγ. Φάλμουτ 1 'Απρ. διὰ Τσάρλεστων                            |
| 'Αλιάκμων .....              | Στ. Λιβανός .....            | 43 | 7176 | ἔφθ. Ρίον Ιανείδον 30 Μαρτ.                                     |
| 'Αλίκη .....                 | Ν. Λιβανός .....             | 43 | 7194 | ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 27 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν, φθάνει 16 'Απρ. |
| 'Αλφειδς .....               | Στ. Λιβανός .....            | 44 | 7176 | ἀνεγ. Βαλτιμόρην 30 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν                         |
| 'Αμερική .....               | Α. Λούζης .....              | 43 | 7176 | ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ.                                       |
| 'Αμφίπολις .....             | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 21 | 325  | εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ.  |
| 'Αναστ. Πατέρας .....        | Λαμπός καὶ Πατέρας .....     | 43 | 7177 | ἔφθ. 'Αμβέρσαν 31 Μαρτ.   |
| 'Αντίκλεια .....             | Π. Τζανετάτος .....          | 92 | 951  | ἀνεγ. Σονέζ 3 'Απρ. διὰ Μασσάβαν, ἔφθ. 9                        |
| 'Αννα .....                  | Ν. Αντιαρδόπουλος .....      | 19 | 5173 | ἔφθ. Αμβούργον 25 Μαρτ.   |
| 'Αννα Ν. Γουλανδρῆ .....     | Δδ. Γουλανδρῆ .....          | 21 | 4358 | ἀνεγ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Απρ. διὰ Γένοβαν                          |
| 'Αννα Λ. Κονδύλη .....       | Ν. Κονδύλης .....            | 42 | 7191 | ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ.                                       |
| 'Αννα Μάρκου .....           | Ε. Ν. Βιντιάδης .....        | 19 | 2431 | εἰς λιμένας Ιταλίας 12 'Απρ.                                    |
| 'Αννα Ρέντερ .....           | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 21 | 725  | εἰς Λάμπεικ 14 'Απρ.  |
| 'Αννα Σταθάτου .....         | έτ. «Σταθάτος» .....         | 18 | 5685 | ἐν πλ. ἐξ 'Αμβέρσας διὰ Ν. 'Υόρκην, 14 'Απρ.                    |
| 'Αξιός .....                 | Γιούλης καὶ Σία .....        | 43 | 7176 | ἀνεγ. Πενσακόλαν 3 'Απρ. διὰ Χάδην                              |
| 'Αντώνης .....               | Λαμπός καὶ Πατέρας .....     | 43 | 7176 | ἀνεγ. Ρούεν 27 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην                           |
| 'Αργολικός .....             | Μαρηῆς 'Εμπειρός .....       | 21 | 4786 | παρέμενε Νέαν 'Υόρκην 1 'Απρ.                                   |
| 'Αργώ .....                  | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 18 | 5532 | εἰς Πειραιᾶ 14 'Απριλ., ἐποκενή                                 |
| 'Αρμάθια .....               | Σδ. Γιανναγά καὶ Σία .....   | 19 | 4683 | ἔφθ. Χουέλβαν 4 'Απρ.   |
| 'Αρχάγγελος .....            | «Θεοφανώ» Α. Ε. .....        | 17 | 5692 | ἀνεγ. 'Αλεξάνδρειαν 11 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν                      |
| 'Ασπασία Νομικοῦ .....       | «Θηραϊκή» Α. Ε' .....        | 38 | 4854 | ἀνεγ. Λά. Γουνέττ 9 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν                          |
| 'Αστερίς .....               | «Έκτωρ Δρακούλης» .....      | 43 | 7176 | ἀνεγ. Νέαν Θρελεάνην 31 Μαρτ. διὰ Περτογαλίαν                   |
| 'Αταλάντη .....              | Γ. Μ. Λιβανός .....          | 43 | 7176 | ἀνεγ. Ρόττενταν 26 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος                      |
| Βιργινία .....               | 'Αντ. Παπαδάκης .....        | 44 | 7176 | εἰς λιμένα 'Ην. Πολιτειῶν ὥπε λαραλαβήν                         |
| Βόλλιν (τάνκερ) .....        | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 17 | 2564 | εἰς λιμένας Δανίας 12 'Απρ.                                     |
| Βόλος .....                  | «Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 23 | 1175 | εἰς Καβάλλαν 14 'Απρ.   |
| Βόρειος Έλλας .....          | «Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 44 | 1923 | εἰς 'Αμβέρσαν 15—20 'Απρ.                                       |
| Γεράσ. Βεργωτῆς .....        | Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς .....     | 20 | 6343 | ἔφθ. Ταματάνην 8 'Απρ.  |
| Γεωργίος Γ. .....            | Δ. Δάμπτασης .....           | 18 | 4289 | ἔφθ. Πειραιᾶ 10 'Απρ.   |
| Γεωργίος Ζ. .....            | Μιλ. Ζωγράφος .....          | 05 | 480  | διῆλθε Κιουφασσόδο 1 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ                          |
| Γεώργ. Δ. Γράτσος .....      | Δδ. Γράτσους .....           | 44 | 7176 | εἰς Χαδάνην 10 'Απρ.  |
| Γεώργ. Πετσαμίδης .....      | «Ηπειρωτική» Α.Ε. .....      | 13 | 4044 | ἔφθ. Επιφανειάδης .....   |
| Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος .....   | έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκον .....    | 21 | 5728 | εἰς Κέρπον 10 'Απρ. ὥπε φόρτωσιν                                |
| Γεώργ. Μ. Λιβανός .....      | «Λιβανός» Α. Ε. .....        | 38 | 5482 | ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 29                              |
| Γεώργ. Πανιώρας .....        | Θ. Επιφανειάδης .....        | 43 | 7176 | ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 7 'Απρ. διὸ Φιλαδέλφειαν, ἔφθ. 8            |
| Γεώργ. Φ. Ανδρεάδης .....    | άδ. 'Ανδρεάδη .....          | 43 | 7176 | ἀνεγ. Χάδην 1 'Απρ.   |
| Γρηγόριος Κ. III .....       | Π. Καλλιμανοπούλου .....     | 44 | 7176 | ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ.                                       |
| Δέσποινα .....               | έτ. «Μιχαλινός» .....        | 06 | 3016 | εἰς Κέρπον 10 'Απρ. ὥπε φόρτωσιν                                |
| Δημ. Ίγγλεσης .....          | νιοὶ Δ. Ίγγλεση .....        | 18 | 5275 | ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 28 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 29                            |
| Δημ. Χανδρῆς .....           | Εύγ. I. Χανδρῆ .....         | 10 | 4643 | ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 7 'Απρ. διὸ Φιλαδέλφειαν, ἔφθ. 8            |
| Δημοσθένης .....             | «Αιγαίον» Α. Ε. .....        | 44 | 7207 | ἀνεγ. Βαλτιμόρην 31 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανείδον                     |
| Δημοσθένης Πανταλέων .....   | Π. Β. Πανταλέων .....        | 43 | 7176 | διῆλθε Γίροβαλτάρ 31 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος                    |
| Διαμαντῆς .....              | Διαι. Πατέρας .....          | 19 | 5253 | ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ.                                       |
| Δίρφυς .....                 | Β.Πατέρας, ἀδ. Πατέρα .....  | 43 | 7176 | ἔφθ. 'Αλγέριον 31 Μαρτ. καὶ Τόνιδα 5 'Απρ.                      |
| Δωρίς .....                  | 'Ηλίας Χατζηλίας .....       | 17 | 4604 | ἔφθ. Νιούπορτ 6 'Απρ.   |
| "Εθή Λιθανοῦ .....           | Ν. Λιβανός .....             | 37 | 4839 | φθάνει εἰς Πόρτ Σαΐδ 17 'Απρ.                                   |
| "Εθρος .....                 | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 25 | 1412 | ἀνεγ. Θεσσαλονίκην 7 'Απρ. διὰ Ζογκούλδας                       |
| "Εθρος .....                 | Στ. Λιβανός .....            | 43 | 7244 | ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν                       |
| Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου .....   | έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος» ..... | 27 | 4163 | παρέμενε Νιούπορτ 4 'Απρ.                                       |
| Ειρένη Δ. .....              | Δ. Δάμπτασης .....           | 44 | 7176 | ἀνεγ. Καφάτοι 1 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην                          |
| Ειρένη Κουλουκουντῆς .....   | άδ. Κουλουκουντῆς .....      | 38 | 5548 | ἔφθ. Γένοβαν 5 'Απρ.  |
| Ειρένη Σταθάτου .....        | Δ. Σταθάτος & Σια .....      | 43 | 7176 | διῆλθε Τρίνιταντ 2 'Απρ. διὰ Ρίον Ιανείδον                      |
| Ελίξα .....                  | Α. Γ. Παπαδάκης .....        | 19 | 1986 | ἔφθ. Νεάπολην 7 'Απρ.   |
| Ελισάθετ .....               | άδ. Μαζαράκη .....           | 22 | 3553 | ἔφθ. Λά. Γκούνιέττα 3 'Απρ.                                     |
| Ελλάς .....                  | «Ελληνική Α. Ε.» .....       | 16 | 2081 | ἔφθ. 'Αμβέρσαν 29 Μαρτ.   |
| Ελλάς .....                  | Γ. Χρ. Λαμπός .....          | 43 | 7176 | ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 4 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν                        |
| Ελλάς .....                  | «Ελληνική-Καλλιμανό.» .....  | 44 | 7207 | ἀνεγ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 27 Μαρτ. διὰ Μεσόγειον               |
| Ελλήνικη 'Ακτή .....         | «Ελληνική» Α. Ε. .....       | 43 | 7176 | ἔφθ. Βενετίαν 27 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 12 'Απρ.                     |
| Ελλήνικός Αστήρ .....        | «Ελληνική» Α. Ε. .....       | 43 | 7176 | εἰς Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 3 'Απρ.                                |
| Ελληνικόν Κύμα .....         | «Ελληνική» Α. Ε. .....       | 43 | 7176 | ἔφθ. Ζογκούλδας 3 'Απρ.   |
| Ελληνικός Ούρανός .....      | «Ελληνική» Α.Ε. .....        | 43 | 7176 | ἔφθ. Πορτούλαν 4 'Απρ.  |
| Ελπίς .....                  | Α. Π. Πειρεῖς .....          | 19 | 1492 | ἔφθ. Δουβλίνου 4 'Απρ.  |
| Εμπάρι Σδάρ .....            | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 24 | 2740 | εἰς Νιούπαστη 10 'Απρ. ὥπε λαραλαβήν                            |
| Επτάνησος .....              | Νεγρεπ. — Στα θάτος .....    | 44 | 7198 | ἔφθ. Δουβλίνου 4 'Απρ.  |
| Ερμούπολις .....             | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 21 | 2369 | ἀνεγ. Λίβερπολ 3 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ                              |
| Εύανθια .....                | νιοὶ Π. Γούνιανδρῆ .....     | 43 | 7244 | ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 4 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν                        |
| Ευγενία Χανδρῆ .....         | Εύγ. I. Χανδρῆ .....         | 43 | 7177 | ἔφθ. Βρέστην 4 'Απρ.  |
| Εύηνος .....                 | «Διαβανός» Α. Ε. .....       | 19 | 5627 | εἰς Μαδαγασκάρην 5 'Απρ.  |
| Εύθαλια .....                | άδ. Γούνιανδρῆ .....         | 18 | 3551 | παρέμενε Ρούεν 4 'Απρ.  |
| Εύρυψιδων .....              | Π. Μαρκεσίνης .....          | 43 | 7176 | εἰς Βόρ. 'Αμερικήν 10 'Απρ.                                     |
| "Εύκε .....                  | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 30 | 255  | εἰς Μπόστον ('Αγγλίας) 10 'Απρ.                                 |
| Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς ..... | άδ. Κουλουκουντῆς .....      | 38 | 5548 | ἔφθ. Γένοβαν 3 'Απρ.  |
| Ηπειρος .....                | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 18 | 5572 | ἀνεγ. Πειραιᾶ 10 'Απρ. δι' ἀνοικτὸν πέλαγος                     |
| Ηράκλειον .....              | 'Ελληνικόν Δημόσιον .....    | 25 | 964  | εἰς Καβάλλαν 14 'Απρ.   |

|                                    |                                 |       |                                 |   |
|------------------------------------|---------------------------------|-------|---------------------------------|---|
| "Ηρων . . . . .                    | Δ. Ν. Κουφδός . . . . .         | 06    | 1516                            | εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ.                                  |
| Θεμιστοκλῆς . . . . .              | έτ. «Ιόνιον» . . . . .          | 44    | 7198                            | έφθ. Μασσαλίαν 27 Μαρτ.                               |
| Θεμώνη . . . . .                   | «Κάσσος» Α. Ε. . . . .          | 43    | 7176                            | εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ὑπὸ παραλαβὴν                 |
| Θεομήτωρ . . . . .                 | νιοὶ Σπ. Πολέμη . . . . .       | 10    | 4427                            | ἔφθ. Λάγκος 9 'Απρ. (διὰ Ντακότ)                      |
| Θεοφανῶ Λιθανοῦ . . . . .          | «Θεοφανῶ» Α. Ε. . . . .         | 37    | 4815                            | ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 11 'Απρ. δι' Ἰνδίας             |
| Θέτις . . . . .                    | Ηλ. Χατζηλίας . . . . .         | 30    | 4123                            | ἀνεχ. Ροζάριο 3 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες             |
| Θηρασία Νομικοῦ . . . . .          | «Θηρασίη» Α. Ε. . . . .         | 88    | 1356                            | ἀνεχ. Πειραιᾶ 10 'Απρ. δι' ἀνοικτὸν πέλαγος           |
| Θράκη . . . . .                    | 'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .   | 41    | 7460                            | ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 10 'Απρ.                           |
| Ιάκωβος . . . . .                  | Γ. Ἀγγελίδης . . . . .          | 01    | 2107                            | ἔφθ. Μασσαλίαν 2 'Απρ.                                |
| Ιγύδρ . . . . .                    | Λῶς & Πεζᾶς . . . . .           | 43    | 7176                            | ἔφθ. Νιούπορτ Νιούς 8 'Απρ.                           |
| Ιθακος . . . . .                   | Γ. Δρακούλης . . . . .          | 06    | 3916                            | ἔφθ. Χονέλιαν 6 Μαρτ.                                 |
| Ιλισσός . . . . .                  | «Θεοφανῶ» Α. Ε. . . . .         | 15    | 4724                            | παρέμενεν εἰς Ἀμερικανὸν 5 'Απρ.                      |
| Ινα Μπλούμενταλ . . . . .          | 'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .   | 21    | 1549                            | εἰς Κίελον 10 'Απρ.                                   |
| Ιόνιον . . . . .                   | 'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .   | 42    | 7035                            | ἔφθ. Ρουέν 3 'Απρ.                                    |
| Ιρις . . . . .                     | 'Ιω. Παλαιωσαστᾶς . . . . .     | 11    | 1881                            | εἰς Ἀλεξανδρεῖταν 1 'Απρ.                             |
| Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .     | ἀδ. Κουλουκουντῆ . . . . .      | 44    | 7176                            | ἔφθ. Ταζόνια 29 Μαρτ. καὶ Βαγκούνιος 8 'Απρ.          |
| Ιω. Π. Γουλανδρῆς . . . . .        | οίσον. Γουλανδρῆ . . . . .      | 43    | 7176                            | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν             |
| Ιω. Φράγκος . . . . .              | Μάρος. Φράγκος . . . . .        | 12    | 3442                            | διῆλθε Ηδραλτάριο 6 'Απρ. διὰ Γένοβαν, ἔφθ. 9         |
| Ιωνία (ἐπιθ.) . . . . .            | 'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ          | 13    | 4916                            | εἰς Γλασκώβην 14 'Απρ., διασκευή.                     |
| Κ. Χατζηπατέρας . . . . .          | 'Ιο. Χατζηπατέρας . . . . .     | 43    | 7244                            | ἔφθ. Βαλτιμόρην 9 'Απρ.                               |
| Κάδος Ματαπάς . . . . .            | Πέπτα - Κουμανταρέα             | 01    | 1129                            | εἰς Φαρός την ουσίας 5 'Απρ.                          |
| Καθαριώτισσα . . . . .             | νιοὶ Γ. Καραβία . . . . .       | 13    | 1877                            | ἔφθ. Ἀλεξανδρεία 28 Μαρτ.                             |
| Καλλιόπη . . . . .                 | ἰδ. Πατέρα . . . . .            | 43    | 7244                            | ἔφθ. Μασσαλίαν 6 'Απρ.                                |
| Κάππαν I. Ματαράγκας . . . . .     | Στ. Νιάρχος . . . . .           | 44    | 7240                            | ἀνεχ. Γρότεμπουργκ 28 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην            |
| Κάππαν K. Παπαζόγλου . . . . .     | Στ. Νιάρχος . . . . .           | 45    | 7240                            | διῆλθε Μαδέρας 4 'Απρ. διὰ Αμερικανὸν, ἔφθ. 12        |
| Κάσσος . . . . .                   | «Κάσσος» Α. Ε. . . . .          | 39    | 5215                            | ἀνεχ. Ἀλγερίου 2 'Απρ. διὰ Παλαιστίνη — Πειραιᾶ       |
| Κάστωρ . . . . .                   | ἀδ. Γράτσον . . . . .           | 44    | 7198                            | ἔφθ. Μασσαλίαν 5 'Απρ.                                |
| Κατίγκω Χατζηπατέρα . . . . .      | νιοὶ K. Χατζηπατέρα . . . . .   | 13    | 3661                            | ἔφθ. Πόρτο Αργοναύτων 26 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 1 'Απρ.      |
| Κεχρεά . . . . .                   | Θ. Ἐπιφανειάδης . . . . .       | 44    | 7176                            | ἔφθ. Τσάρλεστον 2 'Απρ.                               |
| Κονίστρα . . . . .                 | Θ. Ἐπιφανειάδης . . . . .       | 43    | 7176                            | ἀνεχ. Πειραιᾶ 12 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν                  |
| Κορινθία (ἐπιθετ.) . . . . .       | 'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ          | 11    | 3874                            | εἰς Αμβούργον 10 'Απρ. (δι' Ἰαπωνίαν)                 |
| Κόχολουτ . . . . .                 | 'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .   | 20    | 844                             | εἰς Νιούπορτ ἀπὸ 16 Δεκ., ἐπισκευὴν                   |
| Κρήτη . . . . .                    | 'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .   | 20    | 7744                            | ἔφθ. Βούδανην 30 Μαρτ. (εἴτα Καλκούταν)               |
| Κρήτη . . . . .                    | Γ. Μοάτσος . . . . .            | 44    | 7244                            | ἀνεχ. Νέαν Υόρζην 8 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ                 |
| Κρύδης . . . . .                   | Μ. Ἐμπειρίδης . . . . .         | 45    | 3805                            | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 28 Μαρτ. διὰ Γερμανίαν            |
| Κυθερώνητης . . . . .              | Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί . . . . .   | 27    | 4950                            | διῆλθεν Ιαπωνίαν 31 Μαρτ. διὰ Καζαπλάγκων             |
| Κυκλάδες . . . . .                 | 'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .   | 41    | 7157                            | διῆλθε Ηδραλτάριο 2 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος           |
| Κῦμα . . . . .                     | N. Λιβανός . . . . .            | 43    | 7244                            | διῆλθε Ντόρεθερ 3 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην                |
| Κωνσταντῆς . . . . .               | ἀδ. K. Πατέρα . . . . .         | 43    | 7176                            | ἔφθ. Βαλτιμόρη 9 'Απρ.                                |
| Κωνσταντίνος Η. . . . .            | Γ. Ἡλιόπουλος . . . . .         | 05    | 2527                            | ἀνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Απρ. δι' Εὐρώπην                  |
| Κώστας Μίχαλος . . . . .           | N. Απόδακος . . . . .           | 45    | 7172                            | ἔφθ. Μόριπλε 12 'Απρ.                                 |
| Κωστής Λαιμός . . . . .            | νιοὶ K. H. Λαιμός . . . . .     | 43    | 7176                            | εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ.                                  |
| Κωστής Λώς . . . . .               | ἀδ. Λώς & Α. Πεζᾶς . . . . .    | 43    | 7176                            | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην              |
| Κώς . . . . .                      | 'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .   | 21    | 900                             | εἰς Αλβανίαν 14 'Απρ.                                 |
| Λεόντιος . . . . .                 | Θεοδίζος . . . . .              | 43    | 7176                            | ἀνεχ. Τόρτερνταμ 27 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην              |
| Λεωνίδας . . . . .                 | Θο. Βογατζίδης . . . . .        | 28    | 4573                            | εἰς Λά Παλλίς 8 'Απρ. ὑπὸ ἐκφόρωσιν                   |
| Λεωνίδας Μίχαλος . . . . .         | «Μιχαλνός» Α. Ε. . . . .        | 43    | 7176                            | ἀνεχ. Νέαν Υόρζην 26 Μαρτ. διὰ Γένοβαν                |
| Λούρας . . . . .                   | Εδάγγ. καὶ M. Νομικός . . . . . | 43    | 7176                            | ἀνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Απριλ. δι' Ιταλίαν                |
| Μαίανδρος . . . . .                | Π. καὶ M. Λύρας . . . . .       | 18    | 5686                            | ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ.                             |
| Μακεδονία . . . . .                | Στ. Λιβανός . . . . .           | 45    | 7177                            | ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 6 'Απρ.                            |
| Μαλισκάδης . . . . .               | 'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .   | 42    | 7044                            | διῆλθε Ηδραλτάριο 4 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 11        |
| Μαργαρίτα . . . . .                | Μαρῆς 'Εμπειρίδης . . . . .     | 12    | 3903                            | διῆλθε Τρίνινταν 2 'Απρ. διὰ Ροζάριο                  |
| Μαργυρίτα . . . . .                | Στέφρ. Σοφιανός . . . . .       | 89    | 2187                            | ἔφθ. Μπάρι 6 'Απρ.                                    |
| Μαργυρίτα . . . . .                | Εύγ. Ι. Χανδρῆ . . . . .        | 20    | 5401                            | διῆλθε Ντόρεθερ 24 Μαρτ. διὰ Χάβρων                   |
| Μαρία Λ. . . . .                   | K. H. Λαιμός . . . . .          | 12    | 4707                            | ἀνεχ. Λορέντζο Μαρκές 26 Μαρτ. διὰ Πενάγων            |
| Μαρία Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .   | Γ. Μ. Κουλουκουντῆς . . . . .   | 43    | 7176                            | εἰς Νέαν Ορλεάνην 5 'Απρ. (διὰ Κωνσταντίνεων)         |
| Μαρία Σταθάτου . . . . .           | Γερ. Σταθάτου . . . . .         | 43    | 7176                            | ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 31 Μαρτ. διὰ Χάβρων             |
| Μαριάμ . . . . .                   | Μανφοφιλίττας-Πατέρας . . . . . | 44    | 7176                            | ἀνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ. δι' Όλλανδίαν                |
| Μάρπησσα . . . . .                 | N. Εύσταθιον . . . . .          | 19    | 5476                            | ἔφθ. Νεκοτάεα 3 'Απρ.                                 |
| Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντῆς . . . . . | ἀδ. Κονλούκουντῆ . . . . .      | 38    | 5548                            | ἀνεχ. Γκάλιεστων 9 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ               |
| Μεγαλόχαρη . . . . .               | I. Θεοδωρακόπουλος . . . . .    | 44    | 7198                            | ἀνεχ. Τσάρλεστον 25 Μαρτ. διὰ Νεάπολιν, ἔφθ. 10 'Απρ. |
| Μιμόζα . . . . .                   | «Ειτωφική-Ἐφρολιστική»          | 05    | 3071                            | ἀνεχ. Ντόρεθερ 2 'Απρ. διὰ Μοντεβίδεο                 |
| Μίνα Λ. Καμπάνη . . . . .          | κληρ. Α. Καμπάνη . . . . .      | 20    | 5227                            | ἀνεχ. Ροζάριο 4 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες             |
| Μιχαήλ . . . . .                   | Κονστ. Λ. Λαιμός . . . . .      | 43    | 7207                            | διῆλθε Ντόρεθερ 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος             |
| Μιχαλάκης . . . . .                | N. Εύσταθιον . . . . .          | 44    | 7176                            | ἀνεχ. Αμερικανὸν 26 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρζην             |
| Μιχ. Λ. Ἐμπειρίκος . . . . .       | έτ. Σ.Π.Έμπειρίκου . . . . .    | 18    | 5202                            | ἀνεχ. Πενακάλων 22 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες          |
| Ναντίν . . . . .                   | Έμπτορ. - Εφρολιστική           | 04    | 3582                            | ἔφθ. Παρανάγκων 2 'Απρ.                               |
| Ναύαρχος Κουντουριώτης . . . . .   | νιοὶ K. Καρδῆς . . . . .        | 45    | 7247                            | ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 5 'Απρ.                            |
| Νέα Έλλας . . . . .                | 22                              | 16991 | εἰς Σάντανα 14 'Απρ., διασκευὴν |   |
| Νέδων . . . . .                    | «Λιβανός» Α.Ε. . . . .          | 43    | 7176                            | εἰς Σάντανα 12 'Απρ. ὑπὸ ἐκφόρωσιν                    |
| Νέστος . . . . .                   | Στ. Λιβανός . . . . .           | 43    | 7176                            | ἔφθ. Ρουέν 2 'Απρ. καὶ ἀνεχ. 11 διὰ Χάμπτον ρόδος     |
| Νηρεὺς . . . . .                   | 'Ηλ. Γ. Χατζηλίας . . . . .     | 37    | 5205                            | ἔφθ. Γκάλιεστων 10 'Απρ.                              |
| Νικόλας . . . . .                  | X. Πατέρας καὶ Σία . . . . .    | 43    | 7176                            | ἔφθ. Αμβέρσαν 5 'Απρ.                                 |
| Νικόλας . . . . .                  | B. Σ. Ρωσόλιμος . . . . .       | 10    | 4540                            | ἀνεχ. Χονέλιαν 8 'Απρ. διὰ Λά Παλλίς                  |
| Ν. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .      | «Ατλαντικός» Α.Ε. . . . .       | 43    | 7244                            | ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Απρ. δι' Αμερικανού             |
| Νικ. Καΐρης . . . . .              | E. Κουλουκ.-Ι.Καΐρης . . . . .  | 43    | 7244                            | ἔφθ. Νέαν Υόρζην 10 'Απρ.                             |
| Νικ. Μίχαλος . . . . .             | K. Μίχαλος . . . . .            | 13    | 4342                            | ἔφθ. Αμβέρσαν 6 'Απρ.                                 |
| Νικ. Πατέρας . . . . .             | «Ωκεανοπόρος» Α. Ε. . . . .     | 43    | 7194                            | ἔφθ. Αμβέρσαν 6 'Απρ.                                 |
| Νικολάου Γεωργίος . . . . .        | έτ. Γ. Νικολάου . . . . .       | 44    | 7240                            | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 4 'Απρ. δι' Ιταλίαν               |
| Νικολάου Ζωγραφία . . . . .        | έτ. Γ. Νικολάου . . . . .       | 44    | 7207                            | ἀνεχ. Βαλτιμόρην 28 Μαρτ. δι' Ιταλίαν                 |
| Νικολάου Μαρία . . . . .           | έτ. Γ. Νικολάου . . . . .       | 27    | 5525                            | ἀνεχ. Σάντα Ντιέγκο 29 Μαρτ. δι' Αμερικανού           |
| Νίκος Τ. . . . .                   | «Καφρεύς» Α.Ε. . . . .          | 19    | 5175                            | ἔφθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.                               |
| "Οθων . . . . .                    | 'Αναστασίου—Φαφαλίδης . . . . . | 44    | 7176                            | ἔφθ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ.                               |
| "Ολγα . . . . .                    | 'Εμπτορ.-Εφρολιστική . . . . .  | 43    | 7244                            | ἔφθ. Αμβέρσαν 10 'Απρ.                                |
| "Ολυμπος . . . . .                 | Κούλουνθρος - 'Εμπτορ. . . . .  | 18    | 5216                            | ἀνεχ. Βαλτιμόρην 28 Μαρτ. διὰ Βέλγων                  |
| "Οντρι . . . . .                   | K. Γράτσος . . . . .            | 45    | 7176                            | εἰς Σάντα Φέ 5 'Απρ.                                  |
| "Ορος Αθωας . . . . .              | Βασ. Σκαρδελῆς . . . . .        | 43    | 7176                            | ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 7 'Απρ.                            |
| "Ορος Αίτνα . . . . .              | «Ατλαντικός» Α. Ε. . . . .      | 29    | 4230                            | ἀνεχ. Πόρτα Τάλμποτ 1 Ήλιο. διὰ Φιλαδέλφειαν          |

|                        |                          |    |      |  |
|------------------------|--------------------------|----|------|--|
| "Ορος Έλικων           | «Τρέμπτο» Σο             | 18 | 5525 | εφθ. Χάμπτον ρόδος 1 'Απρ.                             |
| "Ορος Κυλλήνη          | Ρεθύμ. - Κουλουκουντής   | 17 | 2704 | άνεγ. Όραν 4 'Απρ. διά Νεμούρ, εφθ. 5.                 |
| Ορος Ροδόπη            | «Ωκεανός» Α. Ε.          | 19 | 5182 | διηλθε Σαίν Τόμας 31 Μαρτ. διά Χάδρην                  |
| 'Οττελι                | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 21 | 725  | εις Κίελον 12 'Απρ.                                    |
| Ούρανία Γούναρη        | «Ελληνες ἄγορασται       | 19 | 5701 | εφθ. Σιενφουέγκος 30 Μαρτ. (διά Νέαν 'Ορλεάνην)        |
| Παναγῆς                | Ν. Λυκιαρδόπουλος        | 20 | 5194 | άνεγ. Μπουένος "Αύρες 2 'Απρ. διά Μασσαλίαν            |
| Παναγία Καθαριώτισσα   | Α. Καραβίας              | 43 | 7176 | άνεγ. Βαλτιμόρην 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ                |
| Παναγιώτης             | 'Ιω. Λιβανός             | 43 | 7176 | διηλθε Πιζάλ. Πόρτν 30 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος         |
| Παναγ. Κουμάνταρος     | Π. Κουμάνταρος           | 44 | 7244 | εφθ. Βαλτιμόρη 7 'Απρ.                                 |
| Πάτμος                 | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 31 | 200  | εις Πειραιᾶ 14 'Απρ.                                   |
| Πειραιεύς (ἐπιβατηγόν) | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 29 | 1493 | άνεγ. Πειραιᾶ 13 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην                |
| Περικλῆς               | «Ιόνιον» Α. Ε.           | 43 | 7176 | εφθ. Νταζάρ 6 'Απρ.                                    |
| Πεταλοί                | Μαρ. 'Εμπειρίκος         | 45 | 3822 | άνεγ. Βαλτιμόρην 20 Μαρτ. διά Γαλλίαν                  |
| Πετρόβιλ               | «Τρανσόπετρόλ» Α. Ε.     | 03 | 4634 | εις πλόας Σονέζ — 'Ερνθούς Θαλάσσης                    |
| Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς   | άδ. Γουλανδρῆ            | 23 | 4693 | διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 29 Μαρτ. διά Λίμερικ            |
| Πέτρος Νομικός         | Μάρος καὶ Ε. Νομικός     | 43 | 7176 | εφθ. 'Υμούντεν 4 'Απρ. καὶ άνεγ. 11 διά Βόρ. 'Αμερικήν |
| Πηγείδης               | «Θεοφανός» Α.Ε.          | 44 | 7207 | εφθ. 'Αμβέρον 10 'Απρ.                                 |
| Πλέντ Κλήραρ           | 'Αντ. Παπαδάκης          | 20 | 4839 | άνεγ. Φιλαδέλφειαν 4 'Απρ. διά Λα Ζρονάρια             |
| Πόπη                   | Μιχ. Βερνίκος            | 96 | 1594 | εφθ. Φίλιος 27 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 10 'Απρ.              |
| Ποσειδῶν               | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 19 | 3911 | παρελήφθη εις 'Αμβούργον 10 'Απρ.                      |
| Πρέντον                | Καττούλα                 | 06 | 2088 | άνεγ. Μπάρον 31 Μαρτ. διά Μπενισάφ, εφθ. 10 'Απρ.      |
| Ριχάρδος Δ. Λάτιονς    | έτ. «Γαλαξίας            | 45 | 7176 | διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 29 Μαρτ. διά Λίμερικ            |
| Ροδόπη                 | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 44 | 1923 | εφθ. Ροζάριο 1 'Απρ.                                   |
| Σαλαμινία              | Ε. Πετρούποτης-Γ. Τάνες  | 01 | 3634 | άνεγ. Αλεξανδρειαν 4 'Απρ. διά Λίβερπολ.               |
| Σάμος                  | νίοι Δ. 'Τγγλέση         | 43 | 7177 | εφθ. Σφάξ 3 'Απρ.                                      |
| Σκρά                   | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 27 | 757  | εις 'Ηνωμένας Πολιτείας ὑπὸ παραλαβὴν                  |
| Σουλιώτης              | «Ναυτίλος» Α. Ε.         | 17 | 4300 | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 11 'Απρ. δι' 'Ερνθούν                 |
| Σπυρίδων 11.           | Αεια πολέμου             | 17 | 4387 | εφθ. Ροζάριο 1 'Απρ.                                   |
| Στάθης Α. Γιάνναγας    | Μιχ. Κουλουκουντῆς       | 44 | 7176 | άνεγ. Μπάνιν 9 'Απρ. διά Τόνιδα                        |
| Στάμιος                | Δ. Φαραλίδης             | 14 | 3801 | εφθ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ.                                |
| Σταυρός                | «Κέσσος» Α. Ε.           | 25 | 4853 | άνεγ. Γκάλεστων 30 Μαρτ. διά Σαούθαμπτον               |
| Σταύρος Κουμάνταρος    | 'Ιω. Κουμάνταρος         | 44 | 7176 | εις Βόρ. 'Αμερικήν 14 'Απρ.                            |
| Στέφανος Σ.            | Π. καὶ 'Ιω. Σαμονᾶ       | 04 | 646  | εφθ. Χούλι 3 'Απρ.                                     |
| Στρυμών                | ειδιανός Α. Ε.           | 19 | 5643 | εις Κύπρον 12 'Απρ. ὑπὸ φόρτωσιν                       |
| Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος  | άδ. Βλασσόπουλοι         | 43 | 7244 | άνεγ. Φλαδέλφειαν 31 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν               |
| Σύρος                  | Δ. Γεωργόπουλος          | 43 | 7176 | εφθ. Βέρα Κρούς 8 'Απρ.                                |
| Τάκης Κ.               | Κατσουλάκος              | 20 | 471  | εφθ. Πειραιᾶ 10 'Απρ.                                  |
| Ταξιάρχης              | άδ. Λαμποῦ               | 13 | 4221 | εφθ. Καζαπλάγκαν 26 Μαρτ. καὶ άνεγ. 5 'Απρ.            |
| Ταύγετος               | Κουλούθουν - 'Εμπειρίκου | 18 | 5687 | άνεγ. Μπάρον 23 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος                |
| Τηλέμαχος              | Γ. Δρακούλης             | 11 | 3635 | άνεγ. Δουγκέρην 31 Μαρτ. διά Φιλιππίλλ., εφθ. 10 'Απρ. |
| Τήνος                  | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 11 | 1459 | άνεγ. Πειραιᾶ 10 'Απρ. διά Βόλον — Θεσσαλονίκην        |
| Τρίτων                 | Γράτσοι—Θεοφιλάτος       | 44 | 7207 | εις Μόμπλι 5 'Απρ.                                     |
| "Υδρούσσα              | Π. Χριστόπουλος          | 22 | 2038 | εις λιμένας Δυτ. 'Αφρινης 6 'Απρ.                      |
| "Υπανις                | άδ. Συνοδίουν            | 09 | 1459 | άργει εις Πειραιᾶ μὲ ζημιας                            |
| Φλώρα Νομικού          | Λουκᾶς Νομικός           | 21 | 1788 | άνεγ. Σαβόναν 1 'Απρ. διά Ζόγκονιδας, εφθ. 9           |
| Φρέδ                   | Κ. Δ. Καλαφάτης          | 07 | 4043 | εφθ. Καζαπλάγκαν 9 'Απρ.                               |
| Φωτεινή                | I. M. Καρράς             | 44 | 7176 | διηλθε Μπάλμπον 2 'Απρ. διά Γένοβαν                    |
| Χαδιώτης               | «Κάσσος» Α. Ε.           | 45 | 7247 | εφθ. Πενσακόλαν 8 'Απρ.                                |
| Χαλκιδική              | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 01 | 541  | εις Κίελον 13 'Απρ.                                    |
| Χάνς Σχούλτε           | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 20 | 986  | διηλθε Ντάνον 10 'Απρ. διὰ Καζαπλάγκαν                 |
| Χέμμυγκτετ             | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 45 | 460  | άνεγ. Βαλτιμόρην 30 Μαρτ. δι' Ίταλίαν                  |
| Χέλαστρος              | «Κάσσος» Α. Ε.           | 44 | 7176 | εις Φλένσμπουργ 12 'Απρ.                               |
| Χέχτ                   | «Ελληνικόν Δημόσιον      | 15 | 999  | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 13 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν                 |
| Χίος                   | «Αιδανός» Α. Ε.          | 39 | 5250 | άνεγ. Λόδ. 'Αντζελες 2 'Απρ. διά Κένοβαν               |
| Χροσή                  | νίοι Π. Γουλανδρῆ        | 44 | 7176 | άνεγ. Ρίον 'Ιανέρον 1 'Απρ. διά Ροζάριο, εφθ. 6        |
| Ψαρά                   | «Αναστασίου - Φαραλίδης  | 45 | 7247 | εφθ. Χονέλβαν 7 'Απρ.                                  |
| Ωρίων                  | Πολ. Λύρας               | 09 | 4792 | εφθ. Μπάρον 27 Μαρτ.                                   |

### Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας πλοῖα μας

|                      |                   |    |      |   |
|----------------------|-------------------|----|------|---|
| 'Αθάμας 11.          | έτ. «Πάραλος»     | 19 | 3537 | εις Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Απρ.                      |
| Αίτζιαν Στάρ (ἐπιθ.) | έτ. «Τσάγκρες»    | 98 | 1573 | εις 'Αμβέρσαν 14 'Απρ., διασκενή.               |
| Ανδαλουσία           | Κ. Λαμποῦ         | 18 | 7717 | εις "Αγ. Φραγκίσκον 2 'Απρ.                     |
| Αντιόπη (τάνκερ)     | Κ. Κονιαλίδης     | 14 | 4046 | εις 'Αρούμπα 2 'Απρ.                            |
| Αντώνιο Κ.           | έτ. «Πονούκας     | 04 | 4784 | εφθ. 'Αμβούργον 5 'Απρ.                         |
| Ασυρόρα Μπορεάλις    | έτ. «Μαριτίμος»   | 19 | 5114 | άνεγ. Μπάρον 31 Μαρτ. διά Γκάλεστων             |
| "Αρης                | Κ. Κονιαλίδης     | 44 | 7248 | εις Ρόττερνταμ 12 'Απρ.                         |
| Αριστείδης (Χονδ.)   | Άρ. 'Ωνάσης       | 43 | 7191 | εις Αμέρσαν 2 'Απρ., ἐποκενή                    |
| Αρίσταρχος (Χονδ.)   | Άρ. 'Ωνάσης       | 43 | 7176 | εις Βόρ. Γαλλίαν 12 'Απρ.                       |
| Αριστογείτων         | Άρ. 'Ωνάσης       | 42 | 7176 | εφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.                         |
| Αριστοκράτης (Χονδ.) | Άρ. 'Ωνάσης       | 43 | 7176 | εφθ. Σαίν Ναζαίρ 29 Μαρτ.                       |
| Αριστομένης (Χονδ.)  | Άρ. 'Ωνάσης       | 43 | 7176 | εις Οὐέλλιγκτον 10 'Απρ.                        |
| Αριστόπαις           | Άρ. 'Ωνάσης       | 43 | 7176 | εις Βραζιλίαν 1 'Απρ.                           |
| Αριστοτέλης (Χονδ.)  | Άρ. 'Ωνάσης       | 43 | 7244 | εις λιμένας Αύστραλιας 1 'Απρ.                  |
| Αρόζα                | Ίω. Π. Χαδούλη    | 22 | 1979 | εφθ. Μπάρον 27 Μαρτ.                            |
| Ατλαντικ             | άτμοπλοτα Διεθνής | 19 | 5524 | άνεγ. Ρίον 'Ιανέρον 2 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες |
| Ατλαντικ Γουαΐη      | έτ. «Ατλαντικ»    | 43 | 7176 | άνεγ. Ταόλεστον 3 'Απρ. διά Βρεδέ               |
| Ατλαντικ Σουΐντ      | έτ. «Ατλαντικ»    | 44 | 7247 | άνεγ. Αδελαΐδα 27 Μαρτ. διά Μελβούνην           |
| Ατλάντικ "Εϊρ        | έτ. «Ατλαντικ»    | 43 | 7176 | εις λιμένας Αργεντινής 2 'Απρ.                  |
| Ατλαντικ Κάπταιν     | έτ. «Ατλαντικ»    | 43 | 7176 | παρελήφθη εις 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Εναντιόθη   |
| Ατλαντικ Κόστ        | έτ. «Ατλαντικ»    | 44 | 7176 | εφθ. Μπουένος "Αύρες 1 'Απρ.                    |
| Ατλαντικ Μπρίς       | έτ. «Ατλαντικ»    | 43 | 7200 | διηλθε Σάντος 2 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην.         |
| Ατλαντικ "Οσεαν      | έτ. «Ατλαντικ»    | 43 | 7176 | άνεγ. Ρουέν 11 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος          |
| Ατλαντικ Πάιλοτ      | έτ. «Ατλαντικ»    | 43 | 7176 | εις 'Ηνωμένας Πολιτείας ὑπὸ παραλαβὴν           |
| Ατλαντικ Σίϋ         | έτ. «Ατλαντικ»    | 43 | 7176 | φθάνει εις Βορδώ 16 'Απρ.                       |
| Ατλαντικ Τρέιντερ    | έτ. «Ατλαντικ»    | 44 | 7247 | εις ποταμὸν Σέλνη 2 'Απρ.                       |
| Αρτεμίς (τάνκερ)     | έτ. Ούρουγουάνης  | 19 | 6599 | άνεγ. Κάρολους Κρίστι 31 Μαρτ. διά Χάδην        |
| Βαΐμεα               | έτ. «Κρούνες»     | 19 | 5670 | παρέμενε Γένοβαν 2 'Απρ.                        |
| Βίκτορυ—Σαλαμίς      | έτ. «Διεθνής»     | 45 | 7607 | εις 'Ηνωμένας Πολιτείας ὑπὸ παραλαβὴν.          |

|                          |  |                        |    |       |   |
|--------------------------|--|------------------------|----|-------|---|
| Βιντσέντσια (τάνκερ)     |  | έτ. «Λάμα»             | 20 | 6886  | έφθ. Αρούμπα 28 Μαρτ.                                 |
| Βύρων                    |  | έτ. «Βυρόνα»           | 05 | 339   | είς Γρεβενά από 19 Φεβρ. (πάγοι)                      |
| Γαρουφαλιά               |  | έτ. «Γλαῦκος»          | 18 | 5222  | έφθ. Λονδίνον 8 'Απρ.                                 |
| Γεροδήμος                |  | Έμπι. Γιανουλάτος      | 99 | 3076  | άργει Βιζαγιαπατάμι από 7 Νοεμ.                       |
| Γεώργιος                 |  | έτ. «Λεβάντης»         | 17 | 5915  | άνεχ. Χάμπτον φόδς 30 Μαρτ. διὰ Δανίαν                |
| Δημήτριος                |  | έτ. Μεσογείου          | 19 | 2512  | εἰς Βόρ. Αμερικήν 1 'Απρ. (δι' Ελλάδα)                |
| Δωδεκάνησα               |  | έτ. «Μιαραφλόρες»      | 19 | 812   | έφθ. Γένοβαν 28 Μαρτ.                                 |
| "Ελλενικ (χονδ.)         |  | άιμπολοία Διεθνής      | 20 | 7631  | άνεχ. Μανύλιαν 29 Μαρτ. διὰ Σιγκαπούρην               |
| "Ελλεν                   |  | Π. Γ. 'Αλεξιάδης       | 18 | 2117  | άργει Πόρτλαντ ("Ορεγκον) από 10 Νοεμ.                |
| Έρατα                    |  | έτ. «Διεθνής»          | 43 | 7225  | έφθ. Χριστούγον 2 'Απρ.                               |
| Εύριπίδης                |  | έτ. «Σάνη Νικόλας»     | 20 | 7582  | άνεχ. Βαγκούβερ 1 'Απρ. διὰ Λονδίνον                  |
| Εύρυδάμας                |  | έτ. «Σάνη Νικόλας»     | 19 | 5863  | έφθ. Μπούδην 29 Μαρτ.                                 |
| "Ηθη Γ.                  |  | έτ. «Καρομπάνα»        | 43 | 7176  | άνεχ. Μασσάβαν 28 Μαρτ. διὰ Ράζ Τανούρα               |
| Θέτις (σημ. Χονδ.)       |  | έτ. «Διεθνής»          | 43 | 7200  | έφθ. Μπούνεος "Αψερες 28 Μαρτ.                        |
| "Ιλλινδῖς (τάνκερ) Χονδ. |  | έτ. «Διεθνής»          | 21 | 6448  | εἰς "Αγον Φραγκίσκον 14 'Απρ., άργει.                 |
| Ιντρέπιντο               |  | έτ. Ντιάνα             | 20 | 2310  | έφθ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαρτ.                            |
| Ιόνιαν Λήντερ            |  | «Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»   | 44 | 7176  | έργαιμονλήθη εἰς Χάμπτον φόδς 24 Μαρτ.                |
| Ιόνιαν Τρέιντερ          |  | «Νάνιγκ. Κρίστομπαλ»   | 44 | 7198  | άνεχ. Μοντεβίδεο 1 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υδρογην            |
| Ιωάννης Λιθανός          |  | Ίω. Λιθανός            | 18 | 7914  | έφθ. 'Αμμέρσαν 9 'Απρ.                                |
| Καλλιρόη                 |  | Κ. Κονιαλίδης          | 22 | 8432  | άνεχ. Κόρφους Κρίσι 21 Μαρτ. διὰ Νιόγκες              |
| Καντούλε                 |  | «Ελληνες ἀγορασται     | 12 | 3923  | έφθ. Άργυρόβοσαν 5 'Απρ.                              |
| Κάπταιν Μικές            |  | έτ. «Λουτούντα»        | 18 | 480   | άνεχ. Πιεριαν 4 'Απρ. (διαταγάς)                      |
| Κάπταιν Τζών             |  | Θεοχαρίδης - Κονιβέλος | 19 | 3332  | έφθ. Μόμπιλε 1 'Απρ.                                  |
| Κατούμπα                 |  | έτ. «Ντέλ. "Εστε»      | 13 | 9424  | διηλθεν "Άδεν 8 'Απρ. διὰ Μαδαγασκάρην                |
| Κένταυρος                |  | έτ. «Κένταυρος»        | 19 | 6064  | έφθ. Χάμπτον φόδς 31 Μαρτ.                            |
| Κλειώ                    |  | έτ. «Διεθνής»          | 44 | 7176  | εἰς Ήνομένας Πολιτείας ὑπὸ παραλαβήν.                 |
| Κοκερέλ                  |  | έτ. «Κάντια»           | 04 | 3479  | ἐπόδισεν εἰς Περναμπούζο 26 Μαρτ.                     |
| Κουλέμπρα                |  | έτ. Πορτομπέλλο        | 19 | 5261  | εἰς Χάρδην 1 'Απρ.                                    |
| Κυρήνεια                 |  | Παναμαζή ἐταιρ.        | 11 | 7527  | εἰς Πιεριαν 14 'Απρ., διασκενὴ                        |
| Λέσανδρος                |  | Ίω. Λιθανός            | 10 | 610   | ἐν Πόρτ Σαΐδ διὰ Βομβάην, 'Απρ. 10                    |
| Λητώ (σημ. Χονδ.)        |  | έτ. «Μάσονριν»         | 43 | 7176  | έφθ. Βαγκούβερ 30 Μαρτ. (διὰ Ντρόμπιαν)               |
| Λίλα                     |  | Ι. Δ. Χαδούλης         | 09 | 655   | έφθ. Πούλ. 1 'Απρ. καὶ Μπρίστολ. Τσάννεν 4            |
| Λόιντα (τάνκερ)          |  | έτ. Ατλαντικού         | 16 | 5505  | άνεχ. "Ικονίν 27 Μαρτ. διὰ Τάλαρα                     |
| Μανχάσσετ                |  | έτ. «Κασσίπαο»         | 23 | 1827  | έφθ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαρτ.                            |
| Μαίρη Γ.                 |  | «Σεντραμερικάνα»       | 43 | 7176  | άνεχ. Σιγκαπούρην 2 'Απρ. διὰ Βομβάην                 |
| Μακκίκι                  |  | έτ. «Κρούνες»          | 17 | 5924  | έφθ. Σουέζ 2 'Απρ. (διὰ Μασσαλίαν)                    |
| Μάντω                    |  | έτ. «Φοοσίαν»          | 44 | 7176  | έφθ. Μπόστον (Αγγλίας) 31 Μαρτ.                       |
| Μάρχορου                 |  | έτ. «Πούντα "Άλτα»     | 19 | 2660  | άνεχ. Νέαν 'Υδρογην 28 Μαρτ. διὰ Βορδώ                |
| Μαριώ II.                |  | Κ. Κονιαλίδης          | 44 | 7207  | έφθ. Χάμπτον φόδς 5 'Απρ.                             |
| Μαρκέλλα                 |  | Π. Λοΐζος καὶ Σια      | 20 | 3483  | έφθ. Μάλταν 2 'Απρ.                                   |
| Μερόπη (σημ. Χονδούρας)  |  | Ν. Κονιαλίδης          | 19 | 7588  | εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 10 Φεβρ.                           |
| Μολντόβα                 |  | έτ. Ιθάκη              | 11 | 4083  | διηλθεν "Άρούμπα 25 Μαρτ. διὰ Κούβαν                  |
| Μποναθεντούρα            |  | «Ούλτραμάρε»           | 20 | 6895  | έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.                              |
| Μύριαμ                   |  | έτ. «Χάρη»             | 43 | 7196  | άνεχ. Μόμπιλε 29 Μαρτ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν               |
| Μυρτώ                    |  | έτ. «Αρίστα»           | 43 | 7176  | έφθ. Βαταβίαν 26 Μαρτ.                                |
| Νάντα                    |  | Θ. Λ. Τεριάζος         | 19 | 2720  | έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.                              |
| Ναφτόλ (τάνκερ)          |  | έτ. «Ναφτόλ»           | 20 | 6416  | έφθ. 'Αρούμπα 30 Μαρτ.                                |
| Νίκη                     |  | έτ. «Λάμα»             | 20 | 6021  | εἰς Λιμένας Φινλανδίας 1 'Απρ.                        |
| Νορλάντια                |  | έτ. «Ωλίετ»            | 42 | 7191  | διηλθεν Χαβάνναν 2 'Απρ. διὰ Πουέρτο Πάντρε           |
| Νορλάγκο                 |  | Θεόφ. Βάτης            | 44 | 7207  | άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. διὰ Κούβαν                  |
| Νουέθα Φορτούνα          |  | έτ. «Φάραλον»          | 43 | 7176  | άνεχ. Χούτον 2 'Απρ. δι' Ενδρόπον                     |
| Ντοράντο                 |  | έτ. «Γκαυπά»           | 44 | 7244  | διηλθεν Παναμᾶν 12 'Απρ. διὰ Χιλῆν                    |
| Ούταχαν                  |  | έτ. «Γρεβάτη»          | 19 | 7031  | έφθ. Χάμπτον φόδς 6 'Απρ.                             |
| Οσεαν Γουαϊήθ            |  | έτ. «Στέτιξ»           | 19 | 4990  | άνεχ. Χαβάνναν 3 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν                  |
| Οσεαν Ρόθερ              |  | έτ. «Τζένεραλ»         | 19 | 4988  | άνεχ. Νέαν 'Υδρογην 28 Μαρτ. διὰ Τσεμπάριν            |
| Οσεαν Τρέιντερ           |  | έτ. «Στέτιξ»           | 19 | 5101  | άνεχ. Η ονσάρον 30 Μαρτ. διὰ Βορδώ                    |
| Παναγιώτης               |  | έτ. «Σάουνθερν»        | 01 | 3568  | διηλθεν "Άδεν 3 'Απρ. διὰ Μπέρια                      |
| Πάραλος II.              |  | έτ. «Πάραλος»          | 18 | 6049  | έφθ. Χάρδην 10 'Απρ.                                  |
| Παρίτα Μπαίη             |  | Δημ. Ι. Χανδρής        | 21 | 6230  | άνεχ. Χάμπτον φόδς 23 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν               |
| Πασίφικ "Οσεαν           |  | έτ. «Πασιρίκ»          | 44 | 7212  | άνεχ. Χάμπτον φόδς 29 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν               |
| Περσεφόνη                |  | «Ελληνες ἀγορασται     | 24 | 5026  | εἰς Πάριαν 3 'Απρ. διὰ Παρίαν                         |
| Πηγελόπη                 |  | Σ. Π. Παραμυθιώτης     | 19 | 6495  | έφθ. Χάμπτον φόδς 31 Μαρτ.                            |
| Πόλις τῶν Αθηνῶν (Χονδ.) |  | Β. Χανιώτη             | 20 | 7783  | άνεχ. Νέαν 'Υδρογην 3 'Απρ. διὰ Πιεριαν               |
| Πουκού (τάνκερ)          |  | έτ. «Λάμα»             | 36 | 7104  | έφθ. Νέαν 'Υδρογην 1 'Απρ.                            |
| Πριμαθέρα                |  | έτ. «Σάμουσο»          | 18 | 5695  | έφθ. Χάμπτον φόδς 1 'Απρ.                             |
| Πριμαθίστα               |  | έτ. «Σάμουσο»          | 20 | 6027  | εἰς Ρίον Ιανέριον ἀπό 11 Μαρτ., ζημίαι                |
| Ρένα (ἐπιβατ.)           |  | δδ. Πρωτόπατα          | 06 | 1619  | εἰς πλόα Μεσογείου — Ερεθίδες                         |
| Ριζάκουα                 |  | Δ. Πετρόπουλος         | 21 | 1925  | εἰς Χάριαν 1 'Απρ.                                    |
| Ρούλ (παναμ.)            |  | Ίω. Πελτέκη            | 99 | 1106  | έφθ. Βηρυττὸν 3 'Απρ.                                 |
| Σαντιάγκο                |  | Σ. Γ. 'Εμπειρίκος      | 08 | 3864  | άνεχ. Χούέλιαν 25 Μαρτ. διὰ Γάνδην                    |
| Σαπφώ                    |  | έτ. «Σούντ "Αμερικάνο» | 44 | 7212  | άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 1 'Απρ. διὰ Μπέρια              |
| Σαράγγια                 |  | «Ναβ. Σούντ 'Αμερικ.»  | 44 | 7176  | διηλθεν Παναμᾶν 1 'Απρ. δι' Αλγέριον                  |
| Σίγκυετ                  |  | έτ. «Αλκινών»          | 11 | 3726  | άνεχ. Καζαμπλάγκαν 28 Μαρτ. διὰ Ντατάρα               |
| Σόνια                    |  | έτ. «Μαρφάτο»          | 19 | 5354  | έφθ. Καζαμπλάγκαν 26 Μαρτ. δι' Αμμέρσαν, έφθ. 4 'Απρ. |
| Σουέρτε                  |  | Κομπ. «Βαλόρες»        | 10 | 3649  | έφθ. Χάρδην 6 'Απρ.                                   |
| Στάμο                    |  | έτ. «Πούντα "Άλτα»     | 18 | 2858  | έφθ. Χάρδην 12 'Απρ.                                  |
| Σωκράτης                 |  | Κ. Κονιαλίδης          | 21 | 7409  | έφθ. Βαλαπαύλο 1 'Απρ. καὶ Αντοφαγάστα 4              |
| Φαίας II                 |  | Σ. Π. Παραμυθιώτης     | 44 | 7060  | έφθ. Μπούνεος "Αψερες 1 'Απρ.                         |
| Φιλίππα                  |  | έτ. «Πανέλλεντο»       | 02 | 10375 | άνεχ. Πιεριαν 5 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν                |
| Φοῖνξ                    |  | Χατζήλια καὶ Σια       | 15 | 1255  | άνεχ. Βιττώρια (Βραζ.). 29 Μαρτ. δι' Αγ. Βιζέντιου    |
| Φρίξος II.               |  | έτ. Κρίστομπαταλ       | 19 | 5055  | έφθ. Σάντος 28 Μαρτ.                                  |
| Χρυσόστομος              |  | Κ. Κονιαλίδης          | 43 | 7176  | εἰς Τάιν 10 Μαρτ. ὑπὸ παραλαβήν                       |
| Χρυσούλλα                |  | «Ελληνες ἀγορασται     | 10 | 1441  | έργαιμονλήθη Νέαν 'Υδρογην, 10 'Απρ., ἐπωλήθη.        |
| Ωκεανικ (σημ. Χονδούρας) |  | άιμπολοία Διεθνής      | 20 | 7583  |   |