

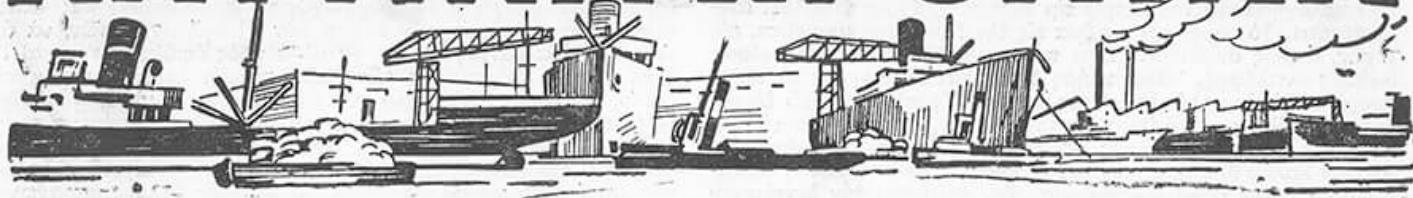
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1947

Αρ. Φύλλου 289/48

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)
ΑΡΙΘΜΟΣ 289(48)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1947

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Διά την άποκατάστασιν

'Η Ναυτιλία μας κατήγαγε μίαν σημαντικήν έπιτυχίαν είς την Νέαν 'Υόρκην. Κατόπιν πολυμήνων προσπαθειών τρεις άμερικανικαὶ Τράπεζαι — αἱ σημαντικώτεραι — ἐδέχθησαν νά παράσχουν μακροπρόθεσμα δάνεια μέχρι τῶν 50 τοῖς ἔκατὸν τῆς ἀξίας ἐνὸς ἡληνικοῦ «Λίμπερτου», μὲ τοκον σχετικῶς εὐθηνόν, δχι πέραν τῶν 4½ τοῖς ἔκατον.

Ἀπὸ τοὺς νοικούς τῶν ἐν λόγῳ πιστωτικῶν ίδρυμάτων ἐμελετήθη ἐπισταμένως ἡ σχετικὴ μὲ τὰ ναυτοδάνεια ἐλληνικὴ νομοθεσία καὶ ἔκριθη ἱκανοποιητική. Ἰσχυραὶ μόνον προεθνήθησαν ἀντιρρήσεις διὰ τοὺς κρατοῦντας περιορισμούς κατὰ τὴν ἀπαλλοτρίων τῶν ἡληνικῶν πλοίων. Ἡδη, κατόπιν σχετικῶν μὲ τὸ υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας συνεννόησεων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, φαίνεται δὴ καὶ ἡ δυσχέρεια αὐτὴ παρακάμπτεται. Τὸ «Υπουργεῖον ἐδέχθη κατ' ἀρχὴν, δῶς διὰ Διατάγματος καθορισθῆ διὰ τὰ νεοιηλογούμενα ἀπὸ μᾶς τακτῆς ἡμερομηνίας ἐλληνικά πλοῖα ἔξαιρεθοῦν τῶν σχετικῶν ἀπαγορευτικῶν διατάξεων. Ὁ πλοιοκτήτης θὰ δύναται ἀδεσμεύτως εἰς οἰανδήποτε στιγμὴν νὰ πωλήσῃ τὸ σκάφος του χωρὶς τὴν κρατικὴν παρέμβασιν. Τοῦτο θεωρίσως διὰ τὰ μὴ τυχόντα τῆς κρατικῆς ἐγγυήσεως διὰ τὴν ἀγοράν των.

Ἀποτέλεσμα τῆς οὕτω ἐπιτευχθείσης πιστωτικῆς ἀρωγῆς ἀπὸ μέρους τοῦ ἀμερικανικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὴν ἡληνικὴν Ναυτιλίαν είνει αἱ ὑποβαλλόμεναι δῆμοι αἰτήσεις «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» διὰ τὴν ἀγοράν τοῖς μετρητοῖς, χωρὶς τὴν κρατικὴν δηλαδὴ ἐγγύησιν, καὶ ἄλλων «Λίμπερτυς».

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην δὴ περὶ τὰ εἴκοσι σκάφη ζητοῦνται δῆμοι νὰ ἀγοράσθων ἀπὸ «Ἐλληνας». «Ολαὶ θὰ ὑψώσουν τὴν ἡληνικὴν σημαίαν. Τὸ δάνειον θὰ είνει ἔξοφλητέον ἐντὸς 2-3 ἔτῶν, μὲ πρώτην ὑποθήκην ἐπὶ τὸ πλοίον καὶ μὲ πρόσθετον προσωπικὴν ἐγγύησιν τοῦ πλοιοκτήτου. Εὔχερέστερον ἐπιτυγχάνεται δὴ πιστωσίς, ἀν τὸ σκάφος ἔχῃ νὰ παρουσιάσῃ ναυλοσύμφωνον διαρκείας ἐνὸς ἔτους «τάξιμο-τάστρερ» ή διὰ συνεχῆ ταξιδία. Τὸ διάντερον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἀρσεως τῶν περιορισμῶν τῶν πωλήσεων τῶν ἐντοθήκων τούτων πλοίων εἰς ἔνους.

Πρόκειται πρόγματι περὶ ἐπιτυχίας, πολλὰ δυναμένης γὰρ εἰσφέρη εἰς τὴν πλήρη τῆς Ναυτιλίας μας ἀποκατάστασιν. Μέχρι τοῦδε τὰ ταμεῖα τῶν ἀμερικανικῶν Τραπεζῶν ἡσαν κλειστά διὰ τὰ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον πλοΐα. Παρείχοντο ἐνυπόθηκα δάνεια εἰς τὰ ἡληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκά καὶ ἡγυνοῦντο τὰ ἴδικά μας σκάφη. Τώρα δὲ σκόπελος αὐτός, δοτὸς σημαντικὰ παρεκάλυψε τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας, φαίνεται δὴ παρεκάμφθη. Ἐφόσον ἔξευρισκονται τὰ δολλάρια, πιστεύουμεν, δὴ ἀρκετά σκάφη θὰ ὑψώσουν τὴν σημαίαν μας. Ἀξίζει νὰ σημειωθῇ, δὴ δὲ ἡληνικός ἐφοπλισμὸς συνῆψεν δῆμον ἐπιτροπῆς την Νέαν 'Υόρκην δάνεια ἀρκετῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐπὶ παναμαϊκῶν δῆμων πλοίων.

* * *

Μᾶς γράφουν ἀκόμη ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην, δὴ οἱ ἔκει «Ἐλληνες» ἐφοπλισταὶ ἐγνώρισαν τελευταίων πρὸς τὸ «Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας» τὰς ἀπόψεις των, διὰ τὸ μελετώμενον δῶς διάντερων μέτρων τῆς ἀρσεως τῶν ἀπαγορευτικῶν διατάξεων πωλήσεως πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς.

Ὑποδεικνύεται καὶ ἔξαρτεται ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπαλλαγῆς τῶν νεοαγοραζομένων πλοίων τῶν σχετικῶν περιορισμῶν, ὑπὸ μίαν δῆμων συγκεκριμένην προϋπόθεσιν: «Ἡ ἀπαγόρευσις νὰ ἔξακολουθησθῇ ισχύουσα καὶ διὰ τὰ σκάφη αὐτά, προκεμένου νὰ πωληθῶν εἰς σημαίας, πρὸς τὰς δῆμοις ή ἀμερικανικὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» δὲν ἐπιτρέπει τὴν μεταβίθασιν ἰδικῶν τῆς πλοίων. Δὲν θὰ ἐπρεπε δηλαδὴ νὰ γίνῃ ἡ ιδικὴ μας σημαία γέφυρα τῆς οἰασδήποτε, ἔτσι θωτὸν καὶ ἀπιθάνον, ἀπρεπόντος πάντων ἐπιδιώξεως, νὰ μεταβιθασθῇ εἰς τὴν παναμαϊκήν ἐναὶ σκάφος, τοῦ δῆμοιον ή πώλησις ἐνεκρίθῃ ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» ὑπὸ τὴν ρητὴν προϋπόθεσιν τῆς ὑψώσεως τῆς ἡληνικῆς σημαίας.

Διὰ νὰ κατοχυρωθῇ ἀκριθῶς τὸ καλὸν δνομα τοῦ ἡληνικοῦ

ἐφοπλισμοῦ καὶ γενικώτερον τῆς σημαίας μας ἐζητήθη ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ἔφοπλιστάς ὃ σάντερω περιορισμός. Θὰ διευκολυνθῇ οὕτω καὶ «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν αἰτήσεων, ποὺ ὑπεβλήθησαν διὰ τὴν ἀγοράν τοῖς μετρητοῖς καὶ ἄλλων «Λίμπερτυς».

Καὶ ἄλλα «Λίμπερτυς»

Πλήθος ἀπειρον ἐφοπλιστῶν ἔχει τώρα συγκεντρωθῆ εἰς τὴν Ν. 'Υόρκην. «Ολοὶ νὰ ἀγοράσουν ἔνα «Λίμπερτυς» ἐπιδιώκουν. Πρόβλημα δῆμων δυσεπιλυτον ἔγειρεται ποῖοι δικαιοῦνται νὰ τύχουν τῆς προτίμησεως διὰ τὰ δλίγα — τὰ 20 ή 30 «Λίμπερτυς» που τελικῶν πιθανῶν νὰ παραχωρηθοῦν μὲ τὴν κρατικὴν ἐγγύησιν.

Κατὰ μίαν πρὸ ημερῶν συνελθοῦσαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς 'Ενωσεως τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν Νέας 'Υόρκης ἐπρτάνευσεν ἡ ἀρχὴ τῆς ἀπολύτου προτεραιότητος διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς ἑκείνους, ποὺ ἔχασαν τὰ σκάφη των κατὰ τὸν πόλεμον καὶ δὲν τὰ ἀντικατέστησαν ἔκτοτε. «Ἡ δινωτέρω πρότασις δοφείλεται εἰς τὸν κ. Γ. Μοάστον καὶ ἔτυχε τῆς παμφηφίας σχεδὸν τῶν παρισταμένων κατὰ τὴν συνέλευσιν ἐφοπλιστῶν. Βάσει αὐτῆς προστατεύεται κυρίως ὁ μικρὸς ἐφοπλιστής, τὸ «μοναχοκάραβο», αὐτὸς ποὺ δινέκαθεν ἀπετέλεσε τὸν συστατικὸν πυρήνα τῆς ναυτιλιακῆς μας δημιουργίας.

Μεταξὺ τῶν τόσων καὶ τόσων αἰτήσεων, ποὺ ὑπεβλήθησαν μέχρι τοῦδε διὰ 350 σκάφη διαφόρων τύπων καὶ κατηγοριῶν, μία ἐπισταμένη ἑκατάρισις ἔσσει τῆς δινωτέρω ἀρχῆς, κατέληξεν εἰς τὴν διατίστωσιν, δητε πεντήκοντα μόνον σκάφη καλύπτουν δλας τὰς αἰτήσεις, τῶν δικαιουμένων νὰ ἀντικαταστήσουν τὰ χαμένα σκάφη των, ἔφοδον δέσμαιας θὰ παραχωρηθῇ ἔνα μόνον πλοίον εἰς τοὺς μὴ κεκτημένους κανέναν. «Ἡ ἑκκαθάρισις ἔγένετο ἀπὸ εἰδικῶν συσταθείσαν ἔξι ἐφοπλιστῶν ἐπιτροπήν.

Αὐτὴν τὴν θάσιν τῆς διανομῆς πρόκειται νὰ εἰσηγηθῇ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ἡ «Ενωσις τῶν ἐφοπλιστῶν Νέας 'Υόρκης». Ἀπὸ τὸ Κράτος ἔξαρτᾶται ἡ ἀποδοχὴ τῆς ή καὶ ἡ τροποποίησις τῆς. «Ἄγνωστον θέσσαιος είνει, ὅν θα μᾶς δοθοῦν καὶ ἄλλα πλοία ή καὶ ὅν Κυβέρνησις θὰ δεχθῇ νὰ παράσχῃ τὴν ἐγγύησιν τῆς καὶ ὑπὸ ποιους δρους. Πολλοὶ πάντως είνει οι πρόδυμοι τῶν «Λίμπερτυς» ἀγορασταὶ καὶ πολλαὶ φοδύμενα δητε εἰνε αἱ περὶ τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν ἀσχημία, ἀν δλίγα μᾶς παραχωρηθοῦν σκάφη. «Ἐν τῷ μεταξύ, κατὰ νεωτέρας πληροφορίας, εἰς τὸν δριμύτον τῶν δέκα πέντε ἔθισαν τὰ μέχρι πρὸ δεκαημέρου αἰτούμενα τοῖς μετρητοῖς «Λίμπερτυς». «Ισως καὶ ἄλλα νὰ ὑπόθεσις...»

Καὶ πάλιν τὰ ἐπασφάλιστρα

«Ἡ θιλιερά προπολεμικὴ ιστορία ἐπαναλαμβάνεται. «Ἐπασφάλιστρα σημαίας εἰσπράττονται καὶ πάλιν ἀπὸ τὰ φορτηγὰ μᾶς. Καμμία δὲν γίνεται διάκρισις εἰς τὴν ήλικίαν τοῦ σκάφους. Τὰ «Λίμπερτυς» πληρώνουν δητε καὶ τὰ «στάνταρ» τοῦ προηγουμένου πολέμου.

Εἰς τὴν ἡληνικανικὴν ἀγοράν διατηρεῖται ὡς παράδοσις δυστυχὸς ή κατὰ τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας προκατάληψις, ἡ πρὸ τοῦ πολέμου δημιουργηθείσα. Τὰ εἰσπραττόμενα εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην ἐπασφάλιστρα είναι όψηλά. «Ἔχουν καθορισθῆ εἰς 1) 8 τοῖς ἔκατὸν ήτο 12 ½ σέντς ἐπὶ τῶν ἀσφαλίστρων τοῦ φορτίου. Δὲν ἔξαροῦνται οὔτε αἱ μεταφοραὶ τῶν γαυανθράκων. «Ἡ ἡληνικὴ σημαία, ή Τουρκικὴ καὶ ή Γιουγκοσλαβικὴ είναι αἱ μόναι ὑποθαλαμεναι εἰς τὴν διάκρισιν αὐτῶν τῶν ἐπασφαλίστρων.

Εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου ἡ κατάστασις είναι κάπως διμολωτέρα διὰ τὰ «Ἐλληνικὰ σκάφη». Τὰ ἐπασφάλιστρα είναι καμηλότερα, εἰς τινας δὲ περιπτώσεις δὲν ζητοῦνται πρόσθετα ἐπασφαλίστρα διὰ τὴν σημαίαν μας. «Ὀπωδόθηποτε δῆμως καὶ ἔκει τὸ στύγμα διατηρεῖται. Οὔτε δὲ πόλεμος, οὔτε αἱ τόσαι θυσίαι τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τὴν Νίκην ήρκεσαν νὰ τὸ ἔξαλείψουν, παρὰ τὰς ρητὰς, τὰς ἐγγράφους διαθεσιώσεις τῶν «Ἀγγλων ἀσφαλίστρων».

Πρέπει, δῆμως, κάτι τὸ σωστικὸν μᾶς θιλιερᾶς πράγματι καταστάσεως νὰ γίνη. Πρέπει νὰ δινωτέρω περιορισμός ἡ προσπάθεια τῆς θελτικῆς τῆς ἀσφαλίστρικης μας θέσεως. Αὐτὴν η οἰκτρά τῆς σημαίας μας διάκρισις πρέπει νὰ παύσῃ ύφισταμένη εἰς τὴν διεθνή ἀσφαλίστρικήν ἀγοράν. Θὰ παρακωλύη τὴν δινωτέρω τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ καταστήσῃ δύσκολον αὐτὴν τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ «Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, τὴν ἐλευθέρων ἀπασχόλησίν του.

Ἐπὶ τέλους, τὸ κακὸν παρελθόν καὶ αἱ μέθοδοι του, αὐτὰ ποὺ ἔδικαιολόγησαν ἐν τινὶ μέτρῳ τὴν διάκρισιν, ἔχουν παρέλθει ἀνεπιστρεπτεῖ. Τὸ σημερινὸν πνεῦμα εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας εἶναι, εὐτυχῶς, ἄκρως ἀπίθετον. Ἐχει προσαρμοσθῆ εἰς τὰς κρατουσάς διεθνεῖς ἀντιλήψεις. Ὁλοὶ πλήρῃ ἔχουν κατανήσιν, ὅτι τὰ καλῶς ἀσφαλιστικά ἀποτελέσματα ἔνος ἑκάστου ἐφοπλιστοῦ, ἐνῷ ἔδραιώνουν τὴν ίδιαν αὐτοῦ θέσιν εἰς τὴν ἀγοράν, ὡφελοῦν καὶ τὸ σύνολον, δημιουργοῦν εὔνοϊκάς προϋποθέσεις διὰ τὴν σημαίαν του, διὰ τὴν καλὴν ἀσφαλιστικὴν μεταχείρισιν. Είμεθα πλέον ἡ θέσιας, οἱ τοιαῦται καμπία τωρα δικαιολογία σὲν ἐπιτρέπει τὴν διατήρησιν τῶν ἐπασφαλιστρῶν.
Ἀν οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τῶν οἰκείων των δργανώσεων ἐπιμόνως ἐπιδιώξουν τὴν διάλυσιν τῆς προκαταλήψεως αὐτῆς κατά τῆς σημαίας μας, θὰ δυσκολευθούν θέσιαι νὰ πείσουν τοὺς ἀσφαλιστάς, θὰ τὸ ἐπιτύχουν ὅμως τελικῶς, λαμβανομένων ὑπὲρ δῆμην καὶ τῶν ἐν τῷ μεταξὺ εὐνοικῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀσφαλιστικῆς διαχείρισεως τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου. Ἀλλὰ διὰ τὴν προσπάθειαν αὐτὴν χρειάζεται ἡ συνεργασία, ἡ ἀλληλεγγύη καὶ ἡ πίστις τοῦ συνόλου, δλων τῶν ἐφοπλιστῶν. Καὶ αἱ προϋποθέσεις αὐταὶ πολὺ φοιούμεθα, ὅτι δὲν ὑπάρχουν δυστυχῶς...

'Ανταγωνισμός

Οι άμερικανικοί έφοπλιστικοί κύκλοι δέν αποκρύπτουν την άνησυχίαν των διά την προοδευτικήν αεξησιν τῆς συμμετοχῆς τῶν ξένων σημαιῶν εἰς τὰς μεταφοράς φορτίων άμερικανικῆς προ-λεύσεως καὶ προορισμοῦ.

Είναι γνωστάι αι κατά καιρούς διατυπωθείσαι άξιώσεις των Αμερικανικών ναυτιλιακών κύκλων, έπισήμων και ιδιωτικών, περί διαφυλάξεως ύπέρ των υπό άμερικανική σημαίαν πλοίων, ήν δχι διολκήρου, τούλαχιστον τοῦ μεγίστου μέρους των μεταφορών φορτίων, τά διόπια έξι 'Αμερικής αποστέλλονται εις διαφόρους χώρας. Οι Νορβηγοί έφοπλισται πρῶτοι ἀντέδρασαν ζωηρότατα ἐναντίον τῆς τοισύτης άξιώσεως, φθάσαντες ἀκόμη μέχρι τοῦ σημείου νά ζητήσουν ἀπό τὴν κυθέρην των νά μη δεχθῆ τὸ ύπό τῆς 'Αμερικῆς παραχωρθὲν εἰς τὴν Νορβηγίαν δάνειον, ἐφ' ὅσον ἡ ἀμερικανική κυθέρηνσις ἔθεσε τὸν ὄρον διώς τὰ δι' αὐτοῦ ἀγροστήθομενα ἐφόδια μεταφερθοῦν ἀποκλειστικῶς δι' ἀμερικανικῶν πλοίων.

Αι ύπο τού Ναυτιλιακού Ἰνστιτούτου τῶν Ἡγωμένων Πολιτείων ἀνακοινωθεῖσαι στατιστικαὶ ἀποδεικνύουν δτι, σὺν τῇ προόδῳ τοῦ χρόνου αἱ ξέναι σημαῖαι κερδίζουν ἔδαφος εἰς ὄχρος τῆς ἀμερικανικῆς, ἐκτίθενται δὲ ἀδάφοροι σκέψεις περὶ τῆς τοιαύτης προτίσης τῆς καταστάσεως, αἱ δτοῖαι καθιστοῦν ἕκδηλον τὴν δυαρέσκειαν τῶν ἀμερικανικῶν κύκλων καὶ τὴν ἀνησυχίαν τῶν διατό μέλλον τῆς ἀμερικανικῆς γαυτιλίας.

Τό ζήτημα, δύος ἐμφανίζεται, είνε σοθαρώτατον καὶ ἐνδιαφέρει δλας τάς νωτιλίας καὶ ιδιαιτέρως ἔκεινας, αἱ δποῖαι, στερούμεναι ἐπαρκῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν, δπως τά τροφοδοτήσουν καὶ τάς συντηρήσουν, δπως ἡ Ἑλληνική, ζοῦν ἀποκλειστικῶς μὲ τάς ξένας μεταφοράς. Καὶ φυσικά μεταξύ τῶν διαφόρων ξένων ομηιῶν, ἡ Ιδιοίαι, αἱ δποίαι μὲ τὴν πρόσκτησιν τῶν ἑκατὸν *Αἰγαίου* ἐμφανίζεται σήμερον συχνότατα εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας, θά είνε ἀσφαλῶς ἔκεινη, ἡ δποίαι θά θεωρῆται ως ἔνας ἐπικίνδυνος ἀνταγωνιστὴς τῆς ἀμερικανικῆς σπουδᾶς.

ως ενας επικινουνος ανταγωνιστης της αμερικανικης σηματισας.
'Εαν εις τας Ήνωμένας Πολιτείας της Αμερικής, αι δποιαι α οήμερον άποτελούν την κυρωτέρων πηγήν φορτίων δια την διεθνη ναυτιλιαν, δημιουργηθή ή έντύπωσις δτι αι ξέναι σηματια προκαλούν ζημιαν εις την αμερικανικήν και δτι πρέπει νά ληφθουν μέτρα άμυνης έναντιον του άνταγωνισμού αυτού, ειδικών ή ίδική μας ναυτιλια θά ύποση καρίον πλήγμα, διότι ύπο τας σημερινάς διεθνεις ναυτιλιακάς συνθήκας δεν βλέπομεν που θά ήδυναμεθα νά στραφθωμεν έαν εις τας αμερικανικάς άγοράς συναντησωμεν έμποδια και περιορισμούς.

Γνωρίζομεν, θεωρίας, ότι δλαί αι μεγάλαι ιδεολογίαι, αι διακηρυχθείσαι διά του Χάρτου του 'Ατλαντικού και εις άλλας εύκαιριας, απεδείχθησαν έν τη πραγματικότητι λέξεις κεναί και ότι τά συμφέροντα, πολιτικά και οικονομικά, είνε έκεινα, πού και σήμερον, δύνασαι και πάντοτε, διευθύνουν τόν κόσμον, έλπιζομεν, όμως, ότι δέν θά δγνονθυσούν εντελώς ώρισμέναι θασικαί ήθικαι ἀρχαι, χωρίς τάς δποίας δ κόσμος αύτός θά μεταβληθή εις μίαν ζούγκλαν, όπου δ ισχυρότερος θά καταβροχθίζῃ τόν άσθενεστέρον.

Μία από τάς θεοτικάς αυτάς ήθικάς ἀρχάς είναι ἑκείη, που διδει τὸ δικαίωμα εἰς μίσιν πτωχήν χώραν, θυσιασθεῖσαν καὶ καταστραφεῖσαν εἰς τὸν κοινὸν ἀγῶνα τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, νὰ ἀναζητηῇ διὰ παντὸς τρόπου τὰ μέσα πρὸς ἐπιθύμων τῆς καὶ ἡδίως διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῶν παραγωγικῶν ἑκείνων πόρων, οἱ ὅποιοι ἀποτελοῦν εἰδικότητα τῶν κατοίκων τῆς. Διὰ τὴν Ἐλλάδα δὲ ἡ ναυτιλία δὲν είναι οὕτε πάρεργον, οὕτε φιλοδοξία ἐπεκτάσεως καὶ κυριαρχίας, ἀλλὰ ζωτικὴ ἀνάγκη ἀπασχολήσεως χιλιάδων ναυτικῶν καὶ ἀποκτήσεως πόρων, ἀφοῦ ἡ πατεία τοῦ ἔδαφους τῆς καὶ ἡ φυτωκύωσις οἰκονομία τῆς εἰς τοὺς ἄλλους παραγωγικούς κλάδους δὲν ἡμιποροῦν νὰ ἔξασφαλίσουν οὕτε ἔνα στοιχειωδῶς ὑποφερτὸν ἐπίπεδον ζωῆς εἰς τὰ ἐπτάμισυ ἑκατομμύρια τῶν κατοίκων τῆς ταλαιπώρου αὐτῆς χώρας.

"Υπὸ τὸ πνεῦμα αὐτὸ θά ἔπρεπε, νομίζομεν, νὰ ἀντιμετωπίζεται τὸ ζῆτημα τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοὺς μεγάλους και πλουσίους φίλους της καὶ ἡ ἐλληνικὴ σημαία δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ θεωρήται διτὶ ἀντανακλέται οὐτε τὴν ἀμερικανικὴν οὔτε τὴν ἀγγλικὴν, ἀλλ᾽ ὅτι ἀναζητεῖται εἰς τὰς ξένας ἀγοράς νὰ εύρῃ δλίγην ἑργασίαν διὰ νὰ συμβάλῃ τὸ κατά δύναμιν εἰς τὴν ἐπιθίωσιν τῆς Ἐλλάδος, ή δόπια ἔχει προσφέρῃ δόσον δλίγαι ἀλλαι κχραι τόσα πολλὰ εἰς τὸν κοινὸν ἄγωνα.

Μὲ πίστιν καὶ ἐπιμονὴν

Τό δτι η ἀμερικανική γνώμη θά διαρύνῃ ἀποφασιστικῶς εἰς τὰς τύχας τῆς Ἑλλάδος κατόπιν τῆς ἀποφασισθείσης οἰκονομικῆς θογηθείσας, ή δύοις θά μᾶς δοθῇ ἀπό τὴν μεγάλην Συμπολιτείαν, πρέπει, νομίζουμεν, νὰ συγκεντρώσῃ ἀμειώτων τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδιῶν, οἱ ὅποιοι θὰ διαχειρισθοῦν τὸ ναυτιλιακὸν ἔτημα κατά τὴν εισήγησιν, ποὺ θὰ γίνη εἰς τοὺς ξένους ἐμπειρογνώμονας.

Δέν πρέπει νά ξήωμεν την άξιωσιν οι ξένοι φίλοι μας νά είνε ένήμεροι τών ειδικών συνθηκών, αι δποιαι χαρακτηρίζουν τούς διαφόρους κλάδους της έθνικής μας οίκονομιας, συνθηκών τόσον διαφόρων από τάς άμερικανικάς. Και έκει άκριθως θά χρειασθή οι αρμόδιοι μας νά άναπτύξουν το θέμα της ναυτιλιακής μας άνασυγκροτήσεως μέ πιναι και έπιμονή, ούτως ώστε νά διαφωτίσουν πλήρως τούς ξένους και νά τούς πείσουν περι της πρωταρχικής σημασίας, που έχει διά την Έλλαδα ή υπαρκις ισχυράς ικανών το δυνατόν καλυτέρας έμπορικής ναυτιλίας.

Δυστυχώς, έξι σώαν ἀκόδουμεν ή ἀναγιγνώσκομεν κατά τὸν τελευταίον καιρόν, φαίνεται ὅτι οἱ ἀμερικανοὶ κύκλοι, οἱ δόποιοι μεταπολεμικῶν ἐπέδειξαν ζωηρὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὰ παγκόσμια ναυτιλιακά ζήτηματα, δὲν ἔχουν κατατοπισθῆ ἐπαρκῶς περὶ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος. Προκαταλήψεις καὶ πεπλανημέναι γνῶμαι ἐμφανίζονται ἀπό ἀμερικανικῆς πλευρᾶς καὶ αὐταὶ πρέπει νὰ ὑπερνικηθοῦν. "Ολη ἡ αὐτὴ ἡ Ιστορία τῆς ἀγορᾶς τῶν ἑκατόν "Λίμπερτς", ή ὁ δόποια, χάρις καὶ εἰς πολλὴν ἐπιπλαιάσθητο ἐκ μέρους μας, είλη τὴν κακοτυχίαν νὰ συγκεντρώσῃ δυναμικὴ σχόλιος καὶ μεταξὺ ἀμερικανικῶν κύκλων, πρέπει νὰ ἔξτασθῇ ψυχραίμως καὶ προσεκτικά, διὰ νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ἐπιτέλους ἡ ἀπόκτησις τῶν πλοίων αὐτῶν διὰ τὴν Ἐλλάδα δέν ἀποτελεῖ οὔτε χαριστικὴν πρᾶξιν, οὔτε παροχὴν ἔξαιρετικοῦ προνοιού, ἀλλ᾽ ἐπιτήρωσιν μιᾶς ήθικῆς ὑποχρεώσεως πρὸς μίαν μικράν ναυτικὴν χώραν, ή ὅποια ἐθύσιασεν εἰς τὸν συμμαχικὸν ἄγνωνα τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου εἰς ἀναλογίαν ἀνωτέρων πάσης ἀλλῆς συμμάχου.

Καὶ οὗτε μὲ τὰ ἔκατόν αὐτά φορτηγά ἐλύθη τὸ ναυτιλιακὸν μας πρόβλημα, ἀλλ' ἀπλῶς ἔγινε ἔνα καλὸν θῆμα πρὸς τὴν λύσιν του, ἡ ὅποια, διὰ νὰ δλοκληρωθῇ, ἀπαιτεῖ πολλὰ ἀκόμη πράγματα καὶ πρὸ παντὸς πολλὰ ἀκόμη πλοῖα. "ΟΤΑΝ ΔΕ, ΧΩΡΑΙ, οἱ ὅπιαι προπολεμικῆς ή ἥσταν ἀσήμαντοι ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀπόφεως ή ἔχον μικρὸν ἐμπορικὸν στόλον, εὑρέθησαν σήμερον μὲ χωρητικότητα κατὰ πολὺ ἀνωτέρων τῆς προπολεμικῆς, δικαιοῦται, νομίζομεν, ή Ἐλλάς τούλαχιστον νὰ ἀποκαταστήσῃ ποσοτικῶς τὸν προπολεμικὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλον εἰς τὸ ἀκέραιον. Επομένως δὲν πρόκειται περὶ ἔξωγκωμένων φιλοδοξιῶν, οὔτε περὶ τάσεων πρὸς κάποιαν ναυτιλιακὴν ἐπικράτησιν ἐν ἀνταγωνισμῷ πρὸς ἄλλους ἐκ μέρους νεοφωτίστων ναυτικῶν, διότι ναυτικοὶ ή-μεθα ὅποι ἀνέκαθεν.

Αλλά και κάτι άλλο θα πρέπει να είπωμεν εις τούς ξένους, οι οποίοι θά έλθουν έδω διά νότη έπιθέλεψουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ πο-

Telegrams:
"GENICOLAOU,
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

γράμματος της άμερικανικής οίκονομικής βοηθείας. "Οτι είναι σφαλέρα ή σπουδές περί τής ικανότητος της έλληνικής οίκονομιας εις τάς διαφόρους έκδηλωσεις της, μεταξύ των όποιων και η ναυτιλία, σπως διά τῶν ἑσδῶν της και τῆς φορολογίας της καλυφθούν αἱ τεράστιαι ἀνάγκαι τοῦ Δημοσίου προϋπολογισμοῦ ἔνον συναλλάγματος.

"Όλα οσα κατά τὸν τελευταῖον καιρὸν ἐγράφησαν ἀπό τινας δοκησιοφούντας "Ελληνας περὶ τῶν μιθικῶν ἑσδῶν τῆς ναυτιλίας μας και τὰ όποια δυστυχώς φαίνεται ὅτι εἰχον δυσμενῆ ἀπήχησιν και μεταξύ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, όφ' ᾧ ζῆ και κινεῖται ἡ Ἑλληνική ναυτιλία, τόσον διαφόρων τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἄλλων σημαντινῶν. Καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου οἱ "Ελληνες ἀρμόδιοι θά πρέπει νὰ δώσουν ἀληθινὴν μάχην διὰ νὰ ὑπερνικήσουν εἰτε τὴν κακοποιίαν και τὴν ἀγνοιαν συμπατριωτῶν μας εἰτε τὴν προκατάληψιν και τὴν ἐλλειψιν στοιχείων και πληροφοριῶν τῶν ζένων.

Βαρύ, ἐπομένως, και ἐπίμοχθον θὰ είνε τὸ ἔργον ἑκεῖνων, οι ὅποιοι λόγω ἀρμοδιότητος θὰ κληθοῦν νὰ θέσουν πρὸ τῶν ζένων οίκονομικῶν συμβούλων τὸ ὅλον ναυτιλιακὸν μας ζήτημα ὑπὸ τὴν πραγματικὴν του ὄψιν. Καὶ θὰ πρέπει οἱ ἀρμόδιοι αὐτοὶ νὰ ἀναλάβουν τὸ ἔργον αὐτὸν μὲ φανατικὴν πίστιν εἰς τὴν ναυτιλίαν. Ἐλλάδα και μὲ ἐπιμονὴν οὐ τὴν συνήθη. "Ἄς ἐλπίσωμεν ὅτι αὐτὴν τούλαχτον τὴν κρίσιμην στιγμὴν οἱ ἀρμόδιοι μας θὰ εὔρεθοῦν εἰς τὸ ὄφος τῆς ἀποστολῆς των.

Ζήτημα ἔθνικῆς ἀμύνης

"Ἀλλὰ ή ἀμερικανικὴ βοήθεια πρὸς τὴν Ἐλλάδα δὲν είναι ἀπλῶς και μόνον μία οίκονομικὴ ἐπιχείρησις, σκοπὸν ἔχουσα τὴν ἀνασυγκρότησιν ἀποκειμετικῶν τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πόρων τῆς χώρας. Εὑρύτεροι πολιτικοὶ και ἔθνικοι σκοποὶ είνε συνυφασμένοι μὲ τὸ πρόγραμμα τοῦ Προέδρου Τρούμαν. Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἀκόμη ταύτης η ἀναδημιουργία τῆς ναυτιλίας μας παίζει πρωταρχικὸν ρόλον.

Δὲν ὑπῆρχεν οὔτε μία περίπτωσις πολιτικῆς ἀνωμαλίας εἴτε στενῶν Ἑλληνικῆς εἴτε θαλασσινῆς εἴτε πανευρωπαϊκῆς και παγκοσμίου, εἰς τὴν ὅποιαν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία δὲν συμμετέσχει κατὰ τὸν πλέον ἐνεργὸν τρόπον και δὲν προσέφερε τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας τῆς.

"Ἡ γεωγραφικὴ διαμόρφωσις τῆς Ἐλλάδος μὲ τὰ ἐκτεταμένα παραλία τῆς και τὰς πολυπληθεῖς νήσους τῆς και η ἐπίκαιρος θέσις τῆς εἰς τὴν ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου καθιστᾷ τὴν ὑπαρξιν μιᾶς ἰσχυρᾶς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας τόσον ἀναγκαῖαν δοσον και τὴν ὑπαρξιν τῶν πλέον ἀπαραιτήτων πολεμικῶν ὅπλων. Καὶ τὸ σημεῖον αὐτὸν χρήζει ίδιατέρας ἔξαρσεως και πρέπει νὰ λαμβάνεται πάντοτε σοβαράτατα ὑπὸ ὄψιν, δὲν τίθεται τὸ ζήτημα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

"Οταν, λοιπόν, θὰ συζητηθοῦν τὰ διάφορα θέματα μὲ τοὺς ζένους συμβούλους οἱ ἀρμόδιοι μας δὲν θὰ πρέπει νὰ παραλείψουν νὰ τονίσουν ίδιαιτέρως τὴν ιδιάζουσαν ἀξίαν, ποὺ ἀποκτᾶ η ναυτιλία μας ὡς ἔκ τῶν σπουδαιοτέρων ὅπλων τῆς ἔθνικῆς μας ἀμύνης. Διότι οὕτω θὰ κατανοθῇ καλῶς και ἀπὸ τοὺς μὴ ἐγκύρωντας εἰς τὴν μελέτην τῶν πολιτικο-οἰκονομικῶν ζητημάτων τῆς γωνίας αὐτῆς τῆς νοτιο-ἀνατολικῆς Εὐρώπης οἵτι τὸ ζήτημα τῆς ναυτιλίας μας δὲν είναι ἀπλῶς business, ἀλλὰ κάτι ἐκφεύγον τῶν στενῶν ὄριων τῆς ἀπλῆς οίκονομικῆς ἐπιχειρήσεως.

Δι' αὐτὸν ἀκριθῶς τὸν λόγον θὰ πρέπει νὰ τονισθῇ εἰς τοὺς ζένους οἵτι τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος δὲν είναι δυνατὸν νὰ συμπεριφέρεται ἀπέναντι τῆς ναυτιλίας ὡς στενόκαρδος φορατζῆς, νὰ τὴν ἀποστραγγίζῃ και νὰ τὴν καταδικάσῃ εἰς τὸν μαρασμὸν και τὸν ἀφανισμόν. Ἐάν τὸ Κράτος δασανά τεράστια ποσά διὰ τὰς πολεμικὰς δυνάμεις, διὰ τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν δὲν ἐδοπάνησε ποτὲ οὔτε μίαν δραχμὴν και διάσκις ἔχρειασθη ἔναν ἐμπορικὸν στόλον διὰ καμήλη πόλεμον, τὸν εὔρε πάντοτε πανεύτοιμον και ἀρματωμένον και μὲ αὐτὸν τὸν ἐμπορικὸν στόλον ή Ἐλλάς ἐστάθη ίκανὴ δχι μόνον νὰ διεσχαγάγῃ νικηφόρων τοὺς ιδιούς της πολέμους, ἀλλὰ νὰ δώσῃ και πολύτιμον βοήθειαν εἰς τοὺς μεγάλους συμμάχους τῆς.

"Ἐάν, λοιπόν, τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ἀσκῇ πολιτικὴν φιλελευθέρων ἀπέναντι τῆς ναυτιλίας και τῆς δίδη τὴν δυναστότητα νὰ ζῆ και νὰ ἀναπτύσσεται, δὲν κάμνει τίποτε ἀλλο παρά νὰ δημιουργῇ ἀδαπάνως ἐν δργανον ἔθνικῆς ἀμύνης πρωταρχικῆς σημασίας. Ἐνῷ, ἐάν ἐπιδιώξῃ νὰ τὴν πνέῃ μὲ ὥστείαν φορολογίαν ή ἀλλως πως, θὰ διαπράξῃ ἔγκλημα κατ' αὐτῆς ταύτης τῆς ὑπάρξεως τῆς χώρας.

Η μικρὰ ναυτιλία

"Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς, μάλιστα, αὐτῆς ίδιαιτέρων δλως σημασίαν ἀποκτοῦν δρισμένοι ναυτιλιακοὶ κλάδοι, σπως η ἀκτοπλοία και η μεσογειακὴ ναυτιλία, διότι αὐτοὶ κυρίως ἔχυπηρετοῦν ἀμέσως τὰς μεταφοράς τόσον τῆς Ἐλλάδος δοσον και τῶν γειτονικῶν θαλασσῶν. Καὶ οἱ κλάδοι αὐτοὶ ἐπλήγησαν θανασίμως κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον, μέχρι σήμερον δὲ δὲν κατωρθώθη νὰ γίνη παρά δοματος πρόδοσος εἰς τὴν ἀποκατάστασιν των.

Δὲν δύναται νὰ νοιθῇ οίκονομικὴ ἀνασυγκρότησις τῆς Ἐλλάδος χωρὶς τὸν ὑπαρξιν ἐπαρκῶν ἀκτοπλοίκων και μεσογειακῶν μέσων μεταφορᾶς. Κατὰ μείζονα λόγον δὲν δύναται νὰ διεσχαγήσῃ οἰσδήποτε ἀγών, εἰς τὸν δόπον θὰ ἐνεπλέκετο και η Ἐλλάς, χωρὶς ἀκτοπλοίκων στόλον και μικρὰ φορτηγά.

Ζήτημα, λοιπόν, πρωταρχικῆς ἔθνικῆς ἀνάγκης τίθεται η ἀμεσος ἀποκατάστασις τοῦ ἀκτοπλοίκου και μεσογειακοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου και τὴν ἀνάγκην αὐτὴν δοφείλουν νὰ τονίσουν οἱ ἀρμόδιοι, δὲν τὸ εἰσηγηθοῦν εἰς τοὺς ξένους συμβούλους τὸν τρόπον διαθέσεως τῆς ἀμερικανικῆς βοήθειας.

"Ἄλλως τε, η ἀποκατάστασις τῶν δύο αὐτῶν ναυτιλιακῶν μας κλάδων δὲν ἀπαιτεῖ οὔτε τεράστια κεφάλαια οὔτε μακρῶν προπαρασκευὴν. Μία είκοσάς υποφερτῶν ἀκτοπλοίκων ἐπιθατγῶν θά ξενει ἀμέσως τὸ ἀκτοπλοίκον μας ζήτημα, δσον δ' ἀφορᾶ τὰ μεσογειακὰ φορτηγά, διὰ τὰ όποια ἐμφανίζονται, ὥριμέναι δυσχέρεια εἶναι ἐλλειψεως μικρῶν φορτηγῶν εἰς τὰς διεθνεῖς ἀγοράς θά ηδύναται νὰ γίνη κάτι ἀξιόλογον, εάν διετίθεντο μερικά πλοῖα, ἀπὸ ξεκίνα τὰ όποια ἀσφαλῶς εύρισκονται εἰν 'Λμερική.

"Οπως είνε γνωστόν, τὸ ζήτημα τῆς ἀποκατάστασεως τῶν δύο αὐτῶν ναυτιλιακῶν μας κλάδων, τῆς ἀκτοπλοίας και τῶν μικρῶν φορτηγῶν, περιεπλάκη λόγω τῆς ἀνοήτου ἐνεργείας τοῦ Κράτους κατὰ τὸν ἔλληνο - ιταλικὸν πόλεμον και τῆς συνεχίζομένης ὑπὸ αὐτοῦ κατά τρόπον ἀχαρακτήριστον καταπατήσεως παντός ηθικοῦ νόμου. 'Ἄλλ' ἐπὶ τέλους, πρέπει νὰ δοθῇ ἔνα ταχὺ τέλος εἰς τὸν αὐτὴν τὴν σκοτεινὴν ὑπόθεσιν. Τὸ χρηματικὸν ζήτημα δὲν είνε πλέον ἀλιτον μετα τὴν παροχὴν τῆς ἀμερικανικῆς οίκονομικῆς βοήθειας. 'Αρκεῖ μόνον νὰ εύρεθοιν οἱ ἀρμόδιοι ποὺ θὰ τονίσουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀμέσου ἀποκατάστασεως τῶν δύο αὐτῶν ναυτιλιακῶν κλάδων, ἀνάγκην ἐπιθαλούμενην, και ἀπὸ ἀπόφεως οίκονομικῆς ἀνασυγκροτήσεως και ἔθνικῆς ἀμύνης.

Οι λιμένες

"Ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως ποέπει νὰ τεθῇ πρὸ τῶν ζένων συμβούλων και τὸ ζήτημα τῆς ἀποκτήσεως λιμένων ίκανῶν νὰ ἔξυπηρετήσουν τὴν Ἐλλάδα ως οπουδαίαν Μεσογειακὴν χώραν.

"Ανεγνώσαμεν οτι ή ή γειτων και φίλη Τουρκία κατήρτισεν εύρυ πρόγραμμα θετιώσεως και ἐπεκτάσεως τῶν λιμένων τῆς και δὲν ὑλεόμεν διατὶ ή Ἐλλάς, η όποια, λόγω και τῆς ἐπικαίρου γεωγραφικῆς της θέσεως και πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῆς οίκονομικῆς της και τῆς ἔθνικῆς της ἀμύνης εύρισκεται εἰς ἀπέιρων μεγαλύτεραν ἀνάγκην ἀπὸ τοιαύτην ἀπόφεως, δὲν δύναται νὰ διατυπώσῃ τὴν ἀξίωσιν νὰ πραχθῇ λιμενικῶς εἰς τὴν θέσιν, ποὺ τῆς ἀξίζει.

"Ἐνα εύρυ ἀλλὰ και λογικὸν πρόγραμμα λιμενικῆς πολιτικῆς θὰ πρέπει νὰ καταρτισθῇ και νὰ τεθῇ ὑπὸ ὄψιν τῶν ζένων συμβούλων, νὰ ἐπιδιώχθῃ δὲ, η πραγματοποίησις του ἐντὸς τοῦ θραχυτέρου χρονικοῦ διαστήματος.

"Ἐάν κατορθώσωμεν τῷρα νὰ δοκιμηρώσωμεν τὴν προσπάθει.

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

άν μας διά τὴν ἐπωφελεστέραν ἔκμετάλλευσιν τοῦ θείου δώρου, τῆς θαλάσσης, πού τόσον στοργικά περιβάλλει τὴν πτωχήν μας πατρίδα, θὰ ἐπιτελέσωμεν ἔργον ὑψίστης ἔθνικῆς σημασίας.

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ

Συγκεντρώνουν τώρα οἱ λιμένες τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν — Ἀτλαντικοῦ καὶ Εἰρηνικοῦ — μιαν τεραστίαν κίνησιν φορτίων πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν τῆς Υδρογείου. Δὲν πρόκειται μόνον περὶ τῶν γαιανθράκων καὶ τῶν σιτηρῶν. Πρωτοφανῆς εἶναι ἡ ἔξαγωγικὴ ζωρότης διὰ γενικὸν ἐμπορεύματα, θιομηχανοποιημένα καὶ ήμικατειργασμένα προϊόντα. "Ολοὶ πρὸς τὴν Ἀμερικὴν στρέφονται διὰ τὴν κάλωψιν τῶν ἀμέσων ἄναγκῶν των.

Δὲν ὑπάρχει τώρα σημαία ναυτικῆς τινος χώρας ποὺ νὰ μὴ συμμετέχῃ εἰς τὴν κίνησιν αὐτῆν τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων. Γραμμαὶ τακτικαὶ ἔχουν συσταθῆ ἀπὸ μεγάλας καὶ μικρὰς ναυτιλίας, αἵτινες ἔχουν προτελέσθαι ἔν τινι μέτρῳ, ἢν μὴ τὸ ἄλλο, τὰς ίδιας αὐτῶν, τὰς ἔθνικάς των μεταφοράς, ἐνῷ δύσημέραι πυκνοῦνται τὰ δρομολόγια τῶν πάσας ἔθνικότητος ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων.

Ἡ ἀγγλικὴ Ναυτιλίας χάρις εἰς τὰ περισσωτέντα λαμπτρά ὑπερκεντά τῆς, κατέχει τὰ σκῆπτρα εἰς τὴν προσοδοφόρον γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Παρόντες δύμας εἶναι καὶ οἱ Νορθγοί, οἱ Σουηδοί, οἱ Δανοί, οἱ Ὀλλανδοί, οἱ Γάλλοι, οἱ Βέλγοι, οἱ Ἰταλοί καὶ αὐτοὶ οἱ Πολωνοί. Ἀπουσιάζουν μόνον οἱ "Ελληνες".

Κερδίζουν πολλά, τεράστια κέρδη ἀπὸ τὰς τακτικὰς γραμμάς, δοσοὶ ηύτηχοσαν νὰ διατελέσουν πλοῖσι καὶ κατάλληλοι δργάνωσιν. Δὲν ἀποφέρουν κέρδη μόνον τὰ ἐπιβατηγά σκάφη, ἀλλὰ καὶ τὰ φορτηγά γραμμῆς. Ἀποκομίζουν ναύλους ὑψηλούς εἰς δολλάρια δῆλαι αἱ ξέναι ναυτιλίαι. Μὲ αὐτὰ ἐνσχύουν τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου των. Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία τώρα μόλις κάτι τὸ πλέον συκροτέμενον ἀρχίζει νὰ ἐπιτελῇ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Δὲν εἶναι δύμας ἀνάλογον οὐτε πρὸς τὴν ἐπιχειρηματικὴν ἴκανότητα τοῦ "Ελληνος" εἰς τὰ θαλάσσαια ἔργα, οὔτε πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς υφισταμένης κινήσεως, οὔτε καὶ πρὸς δῆτι οἱ ἀλλοὶ —οἱ Σκανδιναύοι κυρίως— ἔχουν ήδη ἐπιτύχη.

Ἡ «Γκρήκ Λάδην» τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ, ἡ γραμμὴ Ἐμπειρίκων καὶ ἡ μικτὴ Ἑλληνο-ἀμερικανικὴ τῆς «Ἐλληνικῆς» εἶναι αἱ τρεῖς ἐν λειτουργίᾳ τακτικαὶ γραμμαὶ ἀπὸ τὴν Βορ. Ἀμερικὴν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) πρὸς τὴν Μεσόγειον. Θὰ ἔπερπεν ίσως, ἢν διεθέται μεν περισσότερα καὶ καταλλήλοτερα σκάφη, νὰ είχον πυκνωθῆ τὰ δρομολόγια τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Ἡ κίνησις δικαιολογεῖ τὰ πυκνότερα δρομολόγια. Ὑπερεκατόν ένεισι σκάφη ἀπασχολοῦνται ἡδη εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Μεσογείου ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ, προσθέψεις δὲ διατυπώνται ἀπὸ τοὺς ἀριμοδιώτερους κύκλους τῆς Νέας Υόρκης περὶ αἰσθητῆς αὐξήσεως τῆς μεταφορικῆς κινήσεως πρὸς τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολήν κατὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον. Διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν Ἑλληνικὴν γραμμὴν μοναδικὴ μᾶς ἐλπὶς τὸ "Νέα Ελλάς". Υπάρχουν πληροφορίαι, διάτονται τοῦ Λύγουσθου δρομολογεῖται.

Διά τὴν γραμμὴν Εἰρηνικοῦ-Μεσογείου, τὰ πράγματα δυστυχῶς δὲν ἔξειλιχθησαν, ὅπως προεβλέποντο ἀπὸ τὰς σχετικὰς ἐκ Νέας Υόρκης πληροφορίας. Δὲν κατώρθωσαν πέντε ἢ ἔστω καὶ διλιγνώτεροι "Ἑλληνες" ἔφοπλισται νὰ ἔξεύρουν ἔνα οἰονδήποτε τρόπον συνεργασίας διὰ νὰ δρομολογήσουν διαδοχικῶς πέντε τούλαχιστον «Λίμπερτς», εἰς τὴν γραμμὴν αὐτῆν. Ἐργασία ὑπάρχει πολλή. Τὰ φορτία ἀθρόα προσφέρονται καὶ οἱ ναύλοι εἶναι ἴκανοποιητικοί. Οἱ "Ἑλληνες" δύμας ἔφοπλισται, ἀνεπτυγμένον ἔχοντες εἰς τὸν ὑπέρτατον θαθμὸν τὸν γνωστὸν ἀτομικισμὸν, δὲν ἔχουν ἀκόμη κατανοήσει τὰ ἀγαθά τῆς συνεργασίας. Ἀλληλούποθλέπονται. Συναγωνίζονται δῆλοι μὲ τοὺς ξένους, ἀλλὰ μεταξύ των.

Τὸ νορθηγικὸν παράδειγμα δὲν τοὺς συνεκίνησε ποτέ, διότι ἀνέκαθεν ἐπεδίωξαν τὰ «καπετανᾶτα». Κύριον εἶναι γνώρισμα τῆς φυλῆς μας.

Τώρα η ἐλληνικὴ γραμμὴ τοῦ Εἰρηνικοῦ φαίνεται ὅτι δὲν θὰ ἔχῃ συνέχειαν. Οὔτε η ἑταρία διὰ τὴν ἔκμετάλλευσιν τῆς συνιστᾶται, καθ' ἓν Νέας Υόρκης πληροφορούμεθα, οὔτε κίνησίς της σημειοῦται παρέχουσα τὴν ἐπίλειδα διατηρήσεως τῆς γραμμῆς. Ἐν τῷ μεταξύ η ἀμερικανικὴ ἑταρία «States Marine» πυκνὰ ἤρχισε τὰ δρομολόγια ἐκ τοῦ Β. Εἰρηνικοῦ διὰ τὴν Μεσόγειον. Ἄργα ἡ γρήγορα οἱ ναύλοι τῶν γαιανθράκων θὰ σημειώσουν τὴν ἀναμενούμενην ἀπὸ πολλούς ἔκπτωσιν. Τότε πρόβλημα δυσεπίλιτον θὰ είναι ἡ ἀπασχόλησης τοῦ Ἐλληνικοῦ «Λίμπερτ». Τότε θὰ ἀντιληφθοῦν, καὶ οἱ "Ἑλληνες" ἔφοπλισται, τὸ τεράστιον σφάλμα ποὺ διέπραξαν, ἀγνοήσαντες τὴν μεταξύ των κατὰ πρῶτον λόγον συνεργασίαν, μετ' αὐτήν δὲ καὶ χάρις εἰς αὐτήν τὰς τακτικὰς γραμμάς. Τότε δύμας θὰ είναι ἀργά. Θὰ διμολύμενον περὶ κρίσεως, ἐνῷ ἡμεῖς αὐτοὶ θὰ είμεθα ύπευθυνοί διὰ τὴν δύσκολον θέσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Οἱ ἀλλοὶ θὰ ἐργάζονται, θὰ κερδίζουν.

Ἡ ναυλαγορά

Δύσκολοι καταστάσεις διαγράφονται εἰς τὸν ναυτιλιακὸν δρίζοντα. Ἀπὸ διμήνου σχεδόν ἡ ζήτησις τονιάζει εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν ἤρχισε χαλαρούμενή. Δὲν πρόκειται μόνον διὰ τοὺς γαιανθράκας καὶ τὰ σιτηρά τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Τὰ φορτία ἐπίσης τῶν ζακχάρεων ἐμφανίζονται περιωρισμένα, τὸ Πλέιτ δὲ καὶ ἡ "Απω" Ἀνατολή κανένα σημεῖον ζωηρότητος δὲν ἔχουν νὰ ἐπιδείξουν.

Εἰς τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν δρομολόγια τακτικῶν γραμμῶν περιέκποσαν, διὰ πρῶτην δὲ φοράν ἀπὸ τὸν τέρματος τοῦ πολέμου ἐσημειώθησαν ἀναχωρήσεις φορτηγῶν γραμμῆς ἀπὸ τὴν "Ακτὴν" τοῦ Εἰρηνικοῦ χωρίς γά συμπληρώσουν τὸ φορτίον των.

Πάντως αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ δὲν ὑπέστησαν ἀκόμη τὸν ἀντικτυπὸν τῆς χαλαρώσεως. Τὰ φορτηγά «τράμπτς» αὐτὰ κυρίως ἀντιμετωπίζουν τὰς δυνητέρειας εἰς τὴν ἀπασχόλησίν των καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν ἀπόδοσεών των ἀπὸ τὴν ἔκπτωσιν τῶν ναύλων. Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὸν Μάιον καὶ Ιούνιον αἰσθητῶς ἀνώτεροι είναι οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἔχασθεντων ἐξ Ἁνωμένων Πολιτειῶν φορτίων γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν, ἀρκετά χαρακτηριστικὴ ὑπῆρχεν η εύχεραια μὲ τὴν ὁποίαν οἱ φορτωταὶ ἔξησφάλισαν τὴν ζητηθεῖσαν χωρητικότητα. Δὲν ὑπερχεωθήσαν νὰ πληρώσουν καὶ υψηλοτέρους ναύλους. Τούναντον μάλιστα ἐπέτυχον ἔκπτωσιν σημαντικὴν τῶν πρὸ διμήνου κρατούντων. "Αγνωστον είναι ὅτι ἀδυναμία αὐτή τῆς ναυλαγορᾶς θὰ διατηρηθῇ. Ὑπάρχουν πολλοὶ οἱ προθλέποντες κάμψιν μεγαλυτέραν κατὰ τὸ φινόπωρον. Ἐν τῷ μεταξύ ἡ ἀπεργία τῶν Ἀμερικανῶν δινθρακωρύχων θεωρεῖται διὰ τὸ τέλος Ιούνιος πλέον πιθανή. Αἱ διατραγματεύσεις μεταξύ τῶν διοικητῶν δύρχεισον καὶ ἐργατῶν διεκόπησαν.

Θὰ ἔπερπεν νὰ σημειωθῇ ὅτι οἱ ναύλοι τῶν «λάίνερς» οὐδεμίαν ὑπέστησαν ἐκ παραλλήλου μὲ τὰ «τράμπτς» μείωσιν. Διατηρούνται εἰς ὑψηλὴν ἐπίπεδο —300 τοῖς ἑκατόνταν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1939—, ἐνῷ αἱ τιμαὶ τῶν χρονοναυλῶσεων ἐσημειώσαν κατὰ τὸν τελευταῖον μῆνα κάμψιν αἰσθητήν, ητίς καὶ προδιαγράφει χαρακτηριστικῶν τὴν χαλαρότητα. Οἱ ναυλωταὶ μακροχρονίων «τάϊμπαρτερς» δὲν προθλέπουν, ως φαίνεται, διατήρησην τῆς μεταφορικῆς ζωηρότητος καὶ κατ' ἀκόλουθην σταθερότητα εἰς τοὺς ναύλους.

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

τού έθνισμού, όπό την έπήρειαν της δροίας τά μικρουσμέροντα κάμπτονται και υπότασσονται. "Όταν οι Νορθγοί έφοπλισταί και ναυτεργάται συνέρχονται διά νά συζητήσουν τά ζητήματά τους, έχουν μπροστά στά μάτια των την Νορθγικήν σημαίαν και άπο αύτην καθοδηγούνται και έμπνεονται και έμψυχονται. Αύτό θά ξεπερά νά κάμουν και οι ίδικοι μας έφοπλισταί και ναυτεργάται. Διότι ήμπορούν οι πρώτοι νά καταφέγγουν ώς πρόσφυγες ύπό τάς διαφόρους πολυχρώμους ένεας σημαίας, άλλα μία τοιαύτη τακτική κάθε άλλο παρά τιμητική είναι δι' αυτούς. Οι δέ ναυτεργάται ήμπορούν νά σδιαφορούν διά την έθνικην Ναυτιλίαν και νά διατυπώνουν παρασύρους άξιώσεις, άλλα τό ποτέ λεσμά είναι νά μένουν μέ τάς άξιώσεις των κρεμασμένας είς τά κενόν, έλλειψει άρκετών πλοίων και νά δέχονται έν τέλει ύπηρσίαν επί πλοίων έλληνικών μέν, άλλ' ύπό ένεας σημαίας, δρου ούδεμία προστατευτική χείρ ήμπορεί νά έκταθη.

Ποιόν είναι, λοιπόν, τό δρελος μέ τό νά τραβά τό σχοινί δένας άπο την μίαν άκρη και δ' άλλος άπο την άλλην είς μίαν διελκυστίνδα, ή δροία δέν τελειώνει ποτέ;

Είς την κρίσιμων περίοδον, πού διατρέχομεν σήμερον, είναι έπιθετημένον καθήκον τών έπαγγελματικών δργανώσεων και τών έφοπλιστών και τών ναυτεργατών νά δώσουν τέλος είς την διαμάχην και τήν άρνητηκή πολιτικήν που τηρούν. "Άς μή αύτα πάθεια, νομίζοντες δι' ή σημειρινή έποχή τών παχειών άγελάδων διά την Ναυτιλίαν θά διαρκέσῃ έπ' απέριον. Άπο της μιᾶς ήμέρας είς την άλλην είναι ένδεχόμενον νά έπέλθη ή άνατροπή τής καταστάσεως και τότε θά είναι πλέον άργα, διά νά στηρίξωμεν τό κλονίζομενον ναυτιλιακόν μας οικοδόμημα. Σήμερον ήμπορούμεν νά θάλωμεν τά θεμέλια μιᾶς στερεάς και διαρκούς συνεργασίας μεταξύ τών έλληνικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και τών Έλληνων ναυτεργατών, μιᾶς συνεργασίας, ή δροία δέν θά φοβήται ένδεχομένας κρίσεις και άνατροπάς, αφού θά τάς έχη προΐδει και τάς έχη άντιμετωπίσει έκ τών προτέρων. "Άς άφησουν κατά μέρος και οι έφοπλισταί μας και οι ναυτεργάται μας τάς διεθνιστικάς τάσεις και ίδεολογίας και διά έχουν ύπ' άριν, δι' μόνον μία ισχυρά Ναυτιλία, στεγαζόμενή ύπο την Κυανόλευκον, θά είναι και δι' αύτούς συμφέρουσα και θά τούς δώση την ήθικήν ίκανοποίησιν, δι' έπι τέλους, δέν ζούν και δέν έργαζονται μόνον διά την έπιδιωξιν τών ταπεινών υλικών συμφερόντων, άλλα και διά κάτι άλλο υψηλότερον, πού διδει νόημα είς την ζωήν αύτήν.

Ήμεις και οι ένοι

"Άκούμεν νά γίνεται λόγος περί έφαρμογής και είς την ίδικήν μας Ναυτιλίαν τών δρων έργασίας, πού έφαρμόδονται είς άλλας Ναυτιλίας. Φυσικά, αύτή ή φύσις τής έπι τών πλοίων έργασίας είναι, ήμπορεί κανείς να είπη, διεθνούς μορφής και έπομένας μιᾶς διοιστούπια τών δρων έργασίας δι' άλλας τάς σημαίας, φαίνεται έκ πρώτης άψεως πλήρως δικαιολογημένη. Ή περισσινή, άλλως τε, διάσκεψις του Σηάττλ μέ τό πνεύμα αύτο συνήθησε και έλαθε άποφάσεις.

"Άλλα δέν θά ξεπερά νά είμεθα άποκλειστικοί και άπολυτοι έπι τού σημείου αύτοῦ. Υπάρχουν, θεσσαλίως, κοινοί θασικοί δροι, ύφ' οὓς δ ναυτικός έργαζεται έπι ένδος πλοίου, άδιακρίτως σημαίας, ύπαρχουν δημοσιεύματα, ή της ναυτικότητος τών κατοίκων των, άλλα δι' άλλους λόγους οίκονομικής ή πολιτικής έπικρατήσεως και έπεκτάσεως. Αι Ναυτιλίαι αύται είναι τεχνητά

κατασκευάσματα, τά δροία διά νά συντηρηθούν ύπ τη ζωή ή έχουν άναγκην νά προελκύσουν πληρώματα, τά δροία είναι άπροθύμα νά στραφούν πρός την θάλασσαν, διαν έντονον είς τήν ξηράν άλλας έπικερδεῖς και άσφαλείς άπασχολήσεις.

Είς τάς χώρας αύτάς, τάς φιλοδοξίας νά κάμουν Ναυτιλίαν, είναι φυσικόν νά υπάρχη η διάθεσις νά καθορίσουν διώ το δυνατόν εύνοικούς δρους έργασίας έπι τών πλοίων, διά νά προσελκύσουν πληρώματα. "Επειδή δέ έχουν και τά μέσα νά πληρώνουν τά έλλειμματα τών ναυτιλιακών των έπιχειρήσεων ή είναι είς θέσην νά υποστηρίζουν ποικιλοτόπως τάστας, δέν διστάζουν νά φθάνουν άκρων και μέχρις υπερβολικών παροχών πρός τούς ναυτεργάτας. Είναι λογικόν τό παράδειγμα τών αναύτων χωρών νά ληφθή ή κανών διά την ρύθμισιν τών ναυτεργατικών ζητημάτων τών πραγματικών ναυτικών χωρών, οί δροία κανόνα είναι πτωχαί και άνικανον νά σπαταλούν διά την δημιουργίαν μιᾶς τεχνητής Ναυτιλίας; Καὶ ούμως. Κάτι παρόμιον έγινε πέρισσον είς τό Σηάττλ. Κατεβλήθη προστάθεια νά έπιβληθούν είς τάς πραγματικών ναυτικάς χώρας δροί έργασίας έν πολλοῖς άσυμβίσαστοι μέ αύτην ταύτην την ναυτικήν παράδοσιν, τούς δροίους ισχυραί τινες και άναυτοι χώραι υπερχερώθησαν νά καθορίσουν διά τούς ίδικούς των ναυτεργάτας, διά νά τούς προσελκύσουν πρός τό ναυτικόν έπιγγελμα. Καὶ ή προσπάθεια αύτη έγινε διά νά έκλεψη άπο τάς πραγματικών ναυτικάς χώρας πό πλευρέτημα τού συναγωνιστικού παράγοντος, τό δροίον θά είχαν διά της έφαρμογής οίκονομικωτέρων δρων έργασίας έπι τών πλοίων των.

Πολλή, έπομένως, προσοχή χρειάζεται, δέν δημιώμεν περί έφαρμογής και είς την ίδικην μας Ναυτιλίαν δρων έργασίας έφαρμοζούμενων είς άλλας ένεας σημαίας. Διότι ήμεις, ής ναυτιλιακή χώρα, εύρισκομεθα ύπο έντελως διαφορετικάς συνθήκας άπο τούς ένενους. Διότι έμειθα πτωχοί, διότι στερούμεθα έθνικών μεταφορών, διότι δέν έμειθα είς θέσιν νά έπιβαρύνωμεν τόν κρατικόν προϋπολογισμόν μέ δαπάνας διά την Ναυτιλίαν μας. Πρέπει τό έλληνικόν πλοίον νά πολεμήσῃ άλομόναχον και άπροστατευτούν είς τάς διεθνεῖς ναυλαγοράς έναντιον πανισχύων άντιπάλων. Καὶ διά νά κατορθώσω νά ναυλωθή είναι υποχρεωμένον νά προσφέρεται εύθηνότερον άπο τά ένεα και νά κάμη τήν δουλειάν του καλύτερον άπο αύτα. Τά θασικά, λοιπόν, χαρακτηριστικά, πού πρέπει νά λαμβάνωνται ύπ' άριν, δέν διδει νόημα είς την ζητημάτα έπανδρώσεων τών έλληνικών πλοίων, είναι δύο: οί κονομία και αι καλή άπόδοσις.

"Έάν δέν έχωμεν τά δύο αύτά πλευρεκτήματα, τό έλληνικόν πλοίον θά είναι άποπλον και άνισχρον νά σταθή είς τόν λασσάλεον συναγωνισμόν, τόν δροίον. άργα ή γρήγορα, θά άντιμετωπίση, δέν παρέλθη ή σημειρινή προσωρινή περίοδος κάποιας εύημερίας.

Αι έναι Ναυτιλίαι δέν έχουν και τόσην άναγκην τών πλευρεκτήματων αύτών, διότι, κακαί ή καλαί, θά εύρουν έργασίαν και θά προστατευθούν, όπωσδήποτε, άπασχολούμενα μέ έθνικάς, κατά τό πλευρόν, μεταφοράς, άλλ' ή ίδική μας δέν άναμένει τίποτε άπο τής πλευράς αύτης. "Ίδου διατί λέγομεν, διότι πρέπει νά κάμωμεν πάντοτε διάκρισιν μεταξύ τών ένεων και ήμων, δέν πρόκειται νά ρυθμίσωμεν ζητημάτα τά δροία έχουν άμεσον διατίκυπον έπι τής έκμεταλλεύσεως και τής άποδόσεως τών πλοίων μας. "Ο, τι, θεσσαλίως, είναι λογικόν καί δίκαιον άπο έκεινα, πού έφαρμοζούνται είς τάς ένεας Ναυτιλίας, ήμπορούμεν νά τά δεχθώμεν και νά τό προσαρμόσωμεν είς τάς ένεας ίδικάς μας συνθήκας, άλλ' ζτι πρόκειται νά έχη θυμενή άντικτυπον έπι τής συναγωνιστικής μας ίκανότητος, θά πρέπει νά άπορρίπτεται και άπο αύτούς τούς ίδιους τούς ναυτεργάτας μας, τών δροίων τό συμφέρον δέν ήμπορεί παρά νά συμπίπτη μέ τά καλῶς νοούμενα συμφέροντα τής έθνικής μας Ναυτιλίας.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI

Τηλέφωνον AVENUE 3733

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

ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2, Τηλ. 40-628.

HOLLAND HOUSE, 114 BURY STREET

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE, ASSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.

Tel. AVENUE 3733.

HOLLAND HOUSE, 114 BURY STREET

LONDON E.C. 3.

BRANCH AT PIRAEUS: RETHYMNISS & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.

IPPOKRATOS 2, TEL. 40-628.

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Πρὸιν ἀρχίσω τὸ σημείωμά μον διὰ τὸ «Πλούτον τῶν θαλασσῶν», θεωρῶ σκόπουμν γὰ ἀναφέρω, δι, κατόπιν τῶν δυνα ἔγραψα διὰ τὸ ζῆτημα τῆς ἀλείας εἰς τὰ τελευταῖα μον ἄρθρο, ἔλαβον σωρείαν ἐπιστολῶν, μὲ παράπονα, διάφορα ἑρωτήματα καὶ παρατηρήσεις. Διὰ νὰ εἶμα μάλιστα εἰλικρινῆς θὰ προσθέσω, δι, παρομοίας ἑρωτήσεις καὶ ἀπορίας ὅπωσδηποτε ἀνέμενον. Δι' αὐτὸ λοιπὸν εὐχαριστώς θὰ ἀπαντήσω, δον τὸ δυνατόν ἐπεξηγηματερον. Αποῦμαι μόνον τὸν ἐλλείψει χώρον, μον εἶναι ἀδύνατον τὰ δημοσιεύση δῆλη ἀσθὴ τὴν ἀλληλογραφίαν, δι' δ καὶ θὰ σταχνολογήσω τέξτης τὰ πλέον οὐσιώδη καὶ ἐνδιαφέροντα σημεῖα:

α) Ἀπὸ τὴν Μυτιλήνην ἡτοῦν ἐπιμόνως γὰ ἀπαριθμήσω, ποιοι εἶναι οἱ 24 φόροι εἰς τοὺς δυοῖς ὑποβάλλονται τὰ φάρα ἑκεῖ.

β) Ἀπὸ τὸν Βόλον, Σκιάθον καὶ Χαλκίδαν παραπονοῦνται, δι, δὲν ἐποτηρίζω τὴν ναυτήγησην 2000 λέμβων διὰ τὴν παράπονον ἀλείαν.

γ) Ἀπὸ τὰς Ἀθήνας καὶ τὴν Θεσσαλονίκην οἱ ἐπιστολογράφοι μον ἐποδεικνύουν ποιον εἶναι, κατὰ τὴν γνώμην τον, τὸ καταλληλότερον ὑπονομεύοντας τὸ δυοῖς πρέπει γὰ ὑπαχθῇ ἡ ἀλεία εἰς τὴν Χόρων μα.

δ) Ἀπὸ διάφορα ἄλλα μέρη ἑρωτοῦν ποι καὶ πῶς θὰ ἔχεντον ἡ τεραστία ποσότης ιχθύων, τὴν δηοίαν ἔχενγκέλλο;

«Ολα αὐτὰ τὰ ἔρωτήματα καὶ χρήσιμα εἶναι καὶ ὀλοκληρώνουν μίαν τόσον ἐνδιαφέροντα συζήτησην οἴα εἶναι ἡ δράγματος τῆς παρ' ἡμῖν ἀλείας. Μολονότι ἐφ' ὃλων αὐτῶν τῶν σημείων ἔκτενῶς ἔγραψα εἰς τριώκοντα κατὰ σειράν μελέτας μον, ἐπειότος, θὰ ἐπανέλθω ἀκριθιγῶς, διὰ νὰ ἐνημερώσω τοὺς μη παρακολουθήσαντας τὴν προηγηθεῖσαν ἀρθρογραφίαν μον. Μόνον διὰ τὸ πέταρτην ἔρωτήματα θὰ γράψω ἔκτενέστερον καὶ τὸ σημείωμά μον αὐτό, εῷ Πλούτον τῶν θαλασσῶν, ἡς χρησιμεύσῃ ὡς ἀπάντησης.

Ἀρχίσω, λοιπόν, ἀπὸ τὴν φορολογίαν τῶν φαρῶν εἰς Μυτιλήνην καὶ ἐπίτροπον γὰ ἰκανοποιηθοῦν οἱ ἐπιστολογράφοι μον.

Ίδού εἰς ποιον φόρους ὑποβάλλονται τὰ φάρα εἰς Μυτιλήνην.

ΠΡΩΤΟΝ. Φόροι ἐπὶ τῆς ἀξίας. 1) Δημοτικὸς φόρος Νόμος 745) 41, 2) Ὑπὲρ κεφαλαίου ἀπειλημάσως φορτεοεργοτάτων (Κ.Α.Φ.). 3) Ὑπὲρ γραφείου ἔργασίας λιμένος (Π.Ε.Δ.). 4) Ὑπὲρ Ταμείου φιλανθρωπίας. 5) Δημοτικὸς φόρος (ἄρθρ. 275 παράγραφος 16' κώδικος). 6) Διμετικός. 7) Ὑπὲρ Ταμείου Ἀγροφύλακής. 9) Ὑπὲρ δόδοινας. 10) Χρήσεως ἵχνων ποτήρων.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ. Φόροι ἐπὶ τοῦ ναύλου. 11) Ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου. 12) Ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαρκοῦ Ταμείου. 13) Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου ἀσφαλίσεων ναυτικῶν πρακτόρων καὶ ὑπαλλήλων. 14) Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου μηχανημάτων λιμενικῶν ἔργων.

ΤΡΙΤΟΝ. Φόροι κατὰ βάθος. 15) Ὑπὲρ Κ.Α.Φ. (καὶ αἴσιας). 16) Κ.Α.Φ. (ἐπὶ τοῖτον) ειδίκος λογαριασμὸς ἀνεργίας. 17) Ὑπὲρ Γ.Ε.Δ. (ἐπὶ δευτέρου). 18) Ὑπὲρ παιδικῶν σταθμῶν. 19) Ὑπὲρ Πατριωτικοῦ Ιδρύματος. 20) Ὑπὲρ Θεραπευτηρίων.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ. Φόροι ἐπὶ τῶν ἔργατων φορτεοεργοτάτωσεων. 21) Ὑπὲρ Κ.Α.Φ. (ἐπὶ τετάρτου). 22) Ὑπὲρ Γ.Ε.Δ. (ἐπὶ τοῖτον).

ΠΕΜΠΤΟΝ. «Ἄλλαι ἐπιβαρύνονται. 23) Χαρτόνημα. Καὶ 24) Ὑπερφρία τελευτείουν.

Εἰς τοὺς ὡς ἄνω φόρους προστίθενται αἱ μετέπειτα διάφοροι ἐπιβαρύνοντες τῶν ιχθύων (Μανάβης, ἐνδιάμεσοι, μεταφορικά, ψυγεῖα, ἐπαγγελματικοὶ φόροι κτλ.). Κατόπιν λοιπὸν μᾶς τόσον παραδόξου φορολογίας καὶ τῶν ἄλλων γενικῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν ιχθύων, εἶναι εὔκολον νὰ ἐννοήσῃ κανεὶς διατὶ τὸ φάροι ποιεῖται τόσον ἀκριβὰ εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ διατὶ οἱ ἀλείας μας διηγεῖταις.

Διὰ τὴν ναυτήγησην τῶν 2000 λέμβων, τῶν εἰς τὸ πενταετὲς σχέδιον τοῦ ὑπονομείουν Ἐθνικῆς Οικονομίας ἀναφερομένων καὶ τὴν ἐξ αὐτῶν ἐνδεχομένην παραγωγὴν ιχθύων, τὴν δηοίαν συγχρόνων μὲ τὴν τῶν ἐκ πέντε η ἐξ συγχρόνων ἀλευτικῶν πλοίων τοιαύτην, οἱ ἀλείας τοῦ Βόλου, τῆς Χαλκίδος καὶ τῆς Σκιάθου μοι ἀποδίδουν προθεσμίες, τὰς δηοίας οὔτε ἔχω, οὔτε διενοήθην ποτέ. Χαρακτηριστικῶς ὁ ἔνας ἐξ αὐτῶν μον γράφει:

«Γιατί καὶ Κώστα νὰ μὴ γίνουν αὐτὲς οἱ φαροποῦλες, ἀφοῦ μ' αὐτὲς θὰ ζησῃ τὸσος καὶ τόσος κόσμος, ποὺ αὐτὴ τὴν σταγμὴν ὑποφέρει; Εμεῖς ἐπὶ κούνια τῶρα φαρείνουμε εἰς τὰ παράλια μας, μὲ τὶς βαρκούλες μας καὶ κοντού-στραβά τὰ φέρνουμε βόλτα. Πολυτέλειες, ξέσδα, μεγάλα πλοία καὶ φασαρίες δὲν εἰναι γὰ μᾶς. Ούτε ἔχουμε διάθεση νὰ ἀπομαρχηθοῦμε ἀπὸ τὸ σπίτια μας καὶ νὰ βάλωμε στὸ κεφάλι μας γένες σκοτοφρέας.

Ο ἐπιστολογράφος μον, ἔτοι μαρτυρεῖ δέτει τὸ ζῆτημα καὶ τὸ ἐξετάζει ἀπὸ τὴν ίδικήν του ἀποίηση, ἔχει δίκαιο. Ο ἄνθρωπος κάμει ἔνα ἀπλὸ οὐλλογισμὸ καὶ λέγει: «Ἐχω τὴν φαροποῦλα μον, ἔξοικονομ καμμιά—δυὸς ὄκαδες φάρια μέρα-παραμέρα καὶ τὶ μὲ μέλιτι λέγεται πάρα κάτω. Λόγω δὲν λέγεται βοημχανία τῆς ἀλείας, οὔτε κανένα ἐραπετεχικὸν φάρεμα, ἀλλὰ... ματαπονία. Τὸν ίδιο συλλογισμὸν κάμινον, δοιαὶ ἀσχολοῦνται μὲ τὴν διὰ τὸν λέμβον ἀλείαν. Εἶναι δὲ γνωστὸν τοῖς πάσιν, ὅτι τοιόντον εἰδόντες ἀλεία, οὔτε ἀποδίδει τίποτε, οὔτε κανέναν ποτέ τοὺς μὲ αὐτὴν ἀσχολοῦμένους. Ή αὐτόδοτις δὲν εἰναι τακτικὴ καὶ ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸν καρπὸ καὶ ἀπὸ τὴν τύχη. Τὸ πενταρχὸν ἀλείμα τον, ὁ φαρᾶς, πολεῖ λίαν εὐκόλως εἰς τὰ παρὰ τὴν ἀκτὴν καταστήματα καὶ μικρομάγαζα, καθόδις καὶ εἰς ωρισμένα σπίτια, ποὺ τακτικὰ τὰ προμηθεύει μὲ φάρα.

Θὰ ήτο ἀφέλεια νὰ παραδεχθῇ κανεῖς, δι, διὰ τῶν λέμβων ἀλεία, ἀπασχολοῦσσα ἄνω τῶν δέκα καὶ κατάστημαν ἀλείαν, μὲ μηδαμνὴν ἐτησίαν παραγωγὴν ιχθύων, εἶναι δυνατὸν γὰ καταλογισθῆση ὡς σοβαρὸς παράγων τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας καὶ γὰ ἐποσθήτη τὴν προσοχὴν τῶν δραγματωτῶν, καθ' ἣν σταγμὴν συζητεῖται ἡ ἀνασυγκρότηση τῆς χώρας ἐπὶ νέων ἐντελῶς βάσεων. Εάν τὸ ὑπονομείον Ἐθνικῆς Οικονομίας ἐπιδιώκῃ τὴν προστάσιαν τῶν παρακτών ἀλείων, διὰ τὸ πενταετόν τοῦ παραπονούντων ἀλείων (χαρτίνων), διὰ τὸ πενταετόν σχέδιον τὸ διόπτης ἐπεξηγείλει, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ διόπτης θὰ ἀπαγόρευσε.

Υπεραγονόμενος, ἀλλοίς τε, τῆς μεγάλης πλοιοφόρου ἀλείας, δὲν κατεδίκουσα τὴν παραπονίαν τοκαντίν. «Οσοι θέλουν νὰ ἐξακολουθήσουν αὐτὴν τὴν παραπονίαν, εἶναι ἔλενθροι νὰ τὸ πράξουν. Ή μεταβολὴ θὰ γίνη μόνη τῆς, μετὰ τὰς ἐπιτυχεῖς ἔξομησεις, διατὰν οἱ πρωτοπόροι ἀλείες γνωρίσουν τὸν πλοιόν τῶν θαλασσῶν, διατὰν κερδίσουν χρήματα. Ή φήμη εἶναι πτερόσεσσα. Θὰ διαδοθῇ ἀστραπαῖς μεταξὺ τῶν ἀλείων καὶ τότε διὰ οἱ παρακτών τὰ σπέσαντα νὰ ἐπανδρώσουν τὰ μεγάλα ἀλευτικά, διὰ νὰ φέρουν εἰς τὴν Ἑλλάδα...τὸ χρυσόμαλλον δέρας.

Διὰ τὸ ζῆτημα τῆς ὑπαγωγῆς τῆς ἀλείας εἰς τὸ καταλληλότερον ὑπονομείον, ἔλαβον ἐξ Ἀθηνῶν καὶ ἐπ Θεσσαλονίκης δύο ἐπιστολάς, εἰς ἃς ὑποδεικνύεται ἐκ μέρους οἰκονομικῶν κύλιων ἀφ' ἐνὸς καὶ ἐκ μέρους διμάδος συνταξιοδικῶν ἀλέων ἀφ' ἐτέρου, τὸ ὑπονομείον Γεωργίας, ὡς τὸ καταλληλότερον. Μένον μὲ τὴν ἐντύπωσιν, δι, αἱ ἀποστολαὶ αὐταὶ ὑπογεύθησαν ἀπὸ μίαν Τράπεζαν.

Ομολογῶ, δι, οἱ εἰλαν δύσκολον γὰ ἐννοήσω, πῶς εἰς τὴν κυριολεκτικῶν δυνατημένην εἰς τὴν θαλασσαν Ἑλλάδα γίνεται συσχέτιση τῆς γεωργίας καὶ τῆς ἀλείας, εἰς βαθὺμον, ὥστε η δευτέρα νὰ τίθεται εἰς μηχανήρων κλίμακα τῆς πρωτῆς καὶ γὰ ἐπιτηγήται ἡ ὑπαγωγὴ μᾶς καθ' ὀλοκληρωμένη ναυτικῆς βιομηχανίας, διώσης ἡ ἀλεία, ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν ἐνὸς χερούλησης γεναντού, διώσης ἡ γεωργία.

Εἰς χώρας, διώσης ἡ Ἑλλάς, αἱ δηοῖα δὲν ἔχουν ἐκτεταμένας καὶ πλοιούσια καὶ καλλιέργειαν γάιας, καὶ ἐπομένως δὲν ἔχουν ἐπάρκειαν τροφοδοτικῶν χώρων, εἶναι ἀπαράδεκτον νὰ γίνεται συσχέτιση ἡ παραληλησμὸς μεταξὺ γεωργίας, κτηνοτροφίας καὶ ἀλείας. Διὰ τὴν γεωργίαν ἔχουμε ωρισμένην ἔδαρος καλλιέργεισμον, τόσοι στρέμματα εἰς τὸν καρπὸν, Μὲ τὴν μεγαλύτερα ἐπιμέλειαν καὶ τὴν ἐπιταπεινωταὶν καλλιέργειαν δὲν θὰ ἐπιτύχωμεν περισσότερον καὶ τὸ τὴν καθιωτισμένην ἀναλογίαν ἀποδοσεως. Τὸ ίδιον καὶ διὰ τὴν τηγνοτροφίαν. «Ἔχουμε ωρισμένα μόνον περιοχάς καταλλήλους διὰ καλλιέργειαν καὶ διὰ κτηνοτροφίαν. Οσονδή-

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

ποτε καὶ ἄν ἐπιμείνωμεν, η̄ ἀπόδοσις θὰ εἰναι ἀνάλογος τῶν διατεθειμένων ποδὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον περιογῶν.

Δια τὴν ἀλείαν, δώμας, τὰ πρόγματα είναι ἐντελῶς διαφορετικά: 'Η ἀλεία δὲν έχει οὔτε σύνορα, οὔτε δρις, οὔτε περιορισμός. 'Η θάλασσα είναι μία ἀκένωτος ἀπόστηκη γεμάτη ἀπὸ ψάρια. 'Ο θησαυρὸς αὐτὸς ἀνήκει εἰς δόλους μας ἀνέξαρτώς. Τοια ἔνως έξι μῆλα έχω ἀπὸ τὴν αγριαλίτιδο ζώνην καὶ τὰ χωρικά ὄντα, ο καθένας έχει τὸ δεκάσιμα νῦν γρεψόν καὶ νῦν ἀποτελεῖ αὐτὸν τὸν θησαυρὸν, ἀρκεῖ νῦν ἔχη τὰ κατάλληλα πρός τοῦ νότιο ἐργατεῖα, μηχανήματα καὶ πλοιά, πρὸ παντὸς δὲ νῦν είναι καλός ναυτικός, διὰ νῦν φθάστη ἔνως ἔκει.

Ἐπομένως, εἰς τὴν ναυτικήν Ἑλλάδα, τούλαχιστον, δὲν πρέπει νὰ γίνεται λόγος ὑπαγωγῆς τῆς ἀλειας εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας, οὔτε κάθοιν ἀστειότητος. Διότι ἡ βιομηχανία τῆς ἀλειας είναι μία ναυτική ἐπιχείρησις, δημος καὶ ἡ Ἐμπορική Ναυτιλία, ποὺ βασίζεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν θάλασσαν, τὰ πλοῖα καὶ τοὺς ἐπ' αὐτῷ ἄνδρας. Τί γυρεῖς, λοιπόν, εἰς μίαν ναυτικήν ὑπόθεσιν τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας; Ἡ ἀνέπαρκεα ἄλλως τε τῶν χερσαίων ὑπουργείων καὶ εἰς τὴν παροδίσαν περίπτωσιν, ἡ ἀνέπαρκεια τοῦ ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ἀπεδείχθη παταγώδης μὲ τὴν ἄφιξιν τῶν δέκα ἀλευτικῶν πλοίων ἐξ Ἀμερικῆς. Μόλις τὰ πλοῖα αὐτὰ ἡγιανοῦθησαν εἰς Πειραιᾶ, τὸ ὅθι ἀνὸν ὑπουργεῖον, εἰς τὸ ὅποιον ὑπάγεται ἡ ἀλεια σήμερον, εὑρέθη εἰς δύσκολον θέσιν νὰ τὰ παραλάβει· δ.ότι, οὔτε ναυτικὸν προσωπικὸν διέθετεν, οὔτε είχε καμίαν δργάνωσιν σχετικήν μὲ τοιαῦτα πλοῖα. Ἐδέσσος, λοιπόν, νὰ ἐπέμψῃ τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ νὰ τὰ παραλάβῃ ἀπό τὰ ἀμερικανικά πληνομάτα.

Είναι, λοιπόν, δίκαιον καὶ νόμιμον νὰ ὑπαχθῇ ἡ ἀλεία εἰς ἓν ναυτικὸν ὑπουργεῖον, μαζὶ μὲ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ν' ἀποτελέσουν τὸ ὑπουργεῖον Ναυτικῆς Οἰκονομίας ἢ νὰ γίνη ἐφευρονογεῖον ἀλείας καὶ νὰ διοικηθῇ ἀπὸ ἀνθρώπων, ποὺ ἀπέκτησαν ἀλευτικὴν συνειδήσην καὶ γνωρίζουν κα-λὰ τὴν Θάλασσαν, τὰ πλοῖα καὶ τὰ πόλλατλά μυστικά των.

Απομένει τώρα νά πάπατησω εἰς τὸ τέταρτον ἐφότημα, δηλαδή, ποῦ και πᾶς θὰ ἔξενεθῇ η ποσότης ἰχθύων, τὴν όποιαν ἀνέφερα εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μου. Αὐτὸ δὲν είναι κανένας γρῖφος, οὔτε καμιά ἐφέρεσις. Η ἄπαντησις εἰς τὸ ἐφότημα αὐτὸ δέδη η προσήλονταν ἐπωνύμων τῶν προηγμένων εἰς τὴν ἀλειάν λαδον. Οι γάλλοι ἀπὸ ποὺς πρότεροι μεταρρύθμισαν τῶν ἀκτῶν των εἶπήγαν νά φαρέψουν εἰς τὴν Ἱσλανδίαν, τὴν Νέαν Γῆν και τὴν Γροιλανδίαν. Τὸ σύνθημα τῆς ἀλειάς είναν: «Il faut prendre le poisson là où il se trouve». Δηλαδή, νά φαρεύς ἐκεῖ ποὺ έχει φάρα. «Οσοι δὲν ἀσύλουθον αὐτὴν τὴν συμβούλην, κατατρίβονται και ματαιωτούνον ἀδίκως και παραδόγως ἐκεὶ ποὺ βίλεπον νερὸ και θάλασσαν, νομίζοντες, διτι ὑποχρεωτικῶς πρέπει νά ὑπάρχουν και πάρα.

"Οπως δηλ ή γη δὲν είναι καλλιεργήσιμος, ούτω καὶ εἰς τὴν θάλασσαν δὲν ὑπάρχουν ψάρια εἰς δῆλα τὰ νερά. Τὸ γεγονός, λοιπόν, διτή Ηλλάς ἔχει ἀναπεπταμένας ἀκτὰς καὶ πλέιστης ἐντὸς τῆς θαλάσσης, αὐτὸν δὲν θὰ πῆ πᾶς ἔχει καὶ πλουσίαν ἄλι είναι. "Οταν δὲ λέγω πλουσίαν ἀπείλειν, ἐννοῶ τας περιοχάς ἐκείνας, δην ὑπάρχει ἄφθονον ἀλιευμα εἰς εγγάλας ἐκτάσεις, δην ὑπάρχει πλουσία βοσκή, ούτων εἰπεῖν, διὰ τοὺς μεγάλους ἰχθεῖς, δην ἐκατοντάδες ἀλευτικῶν πλοίων γραπτῶν τοὺς ινθούς ταῦτορόνως καὶ ἀποκομιζον πλουσιώτατον ἀλιευμα τακτικά εἰς λας τὰς ἐποχάς.

Τοιαῦτα περιοριζά δὲν ὑπάρχουν εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας, ἐκεῖναι
ἐπειδὴ ποὺ ὑπάρχουν εἰς τοὺς πολλαπλοὺς κόλπους καὶ γύρω τῶν νήσων μας,
ἴνων τόσον στενά καὶ περιφορισμένα, ώστε νὰ μὴ δύνανται νὰ ἀποδώ-
νουν σημαντικὴν ποσότητα ζιζηνών. Ἐπομένως, διτι δημοτε καὶ ἀν ἐπι-
τιθήσομεν, δὲν θὰ κατοφθιστομεν ποτὲ νὰ ἔξεινομεν εἰς τὰς θαλάσσας
ας τὴν ποσότητα ζιζηνών ποὺ μᾶς χρειάζεται διὰ τὴν τροφοδότην τοῦ
ασθενοῦ. "Ισως μὲ τὴν ἐντακτικῶν ἀλειάν τῶν μεταναστευκῶν ι-
θηνών νὰ προσθέσομεν μερικάς ζηλιάδας δράδων εἰς τὴν ἐπησίαν μας
αραιγυγήν, πλὴν μὲ τὶς πλαταμίδες, τὰ σκοινητριά, τὶς φρίσσες καὶ τὶς
αρδελλεῖς δὲν νοεῖται η δρώσιμος ἀλειά.

Ἐπι χρόνια καὶ χρόνια καταβάλλοντα προσπάθεια ὑπὸ τῶν ἀλληλοιστ-
εχομένων κυβερνησσεων διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ἀλείας εἰς τὴν χώραν
ας. Τι προέκυψεν; Ἀπολύτως τίποτε! Ὑστερα ἀπὸ κάθε ἀποτυχίαν,
καὶ νὰ δικαιολογηθοῦν αἱ δαπάναι, προβάλλονται αἱ πλέον πιναγρανεῖς
διάτια, κατατίζονται ἐπιτροπῶι διὰ νὰ μελετήσουν τὸ ζῆτημα, ἀναμ-
νήνονται εἰς τὴν ὑπόθεσιν οἱ οἰκονομολόγοι καὶ οἱ κ. κ. Καθηγηταί, δη-
μοσιεύονται τὰ πορίσματα περού μήνας καθὼς Εγγυάτρα τὸ παρ-

μεθι. Μὲ τὴν συμβολὴν τῆς «ΟΥΝΠΡΑ» ἥπτασεν ὁ ἔλληνος λαός, ὅτι τὸ χρονίζον αὐτὸ πρόβλημα θὰ ἐπελένετο τελειωτικῶς. Λιαν ἀτυχός, ὅμως, καὶ πάλιν δὲν ἔγινε τίποτε! Υλικὰ διὰ τὴν ἀλείαν μᾶς ἐστάλησαν ἄφθονα ἐξ «Αμερικῆς, πετρελαιομηχαναὶ δισαύτως, διαπορεῖς Ιχνολόγοι, ὅπως ὁ κ. Μπελλός, μετεκλήθησαν διὰ νὰ μελετήσουν τὰς θαλάσσας μας, πλοία, ἐπὶ τέλους, σπουδαῖα μᾶς ἤλθον ἐσχάτως καὶ θὰ καταπλέύσουν συντόμως καὶ ἄλλα. Διατί, λοιπόν, δὲν ὑπάρχουν ψάρια εἰς τὴν ἀγοράν; Διατί δὲν κινούμεθα;

Είναι καιφός πλέον νά κατανοηθῇ, τόσον ἐκ μέρους, τῶν ἀριθμῶν, δοσον καὶ τοῦ ἀλεντικού μας κόσμου τὸν δποῖον παρασύρουν, διτ τὸ μειονέκτημα αὐτὸν τὸν θαλασσῶν μας, δὲν πρόκειται γάρ μεταβλῆται εἰς πλεονέκτημα ως διὰ μαγείας. Θαύματα δέν γίνονται εἰς τὴν ἐποχήν μας. Τὸ παράδοξον διως τῆς ὑπόθεσεως είναι, διτ, παρὰ τὰς ἀποτυχίας, παρὰ τὰ πενιχρὰ ἀποτελέσματα, παρὰ τὰ ἐκ τῆς ἐκθέσεως τοῦ κ. Πόρτερ συμπτώματα, οι παρ' ὅμινοι εἰδοίοι ἐπὶ τῆς ἀλείας, παρέστησαν καὶ τὴν «ΟΥΝΠΡΑ» πρὸς τὰς ἀπόψεις των, πρόκειται δὲ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νά κυνλοφορήσῃ καὶ ἔνα βεβίον τῆς δργανώσεως ταύτης, διὰ τὴν ἀλείαν, δποι ὑποδεικνύεται ή ἐπίλυσις τοῦ ἀλεντικού μας προβλήματος.

‘Η δργάνωσις τῆς ἀλείας εἰς μίαν κχώραν καὶ η εἰς ιχθεῖς τροφοδότησις ἑνὸς λαοῦ, δὲν ἔξαρτονται, ἀπόλυτως, ἀπὸ τὸ μῆκος τῶν ἀκτῶν, ποὺ ἔχει η κχώρα, οὔτε ἀπὸ τὴν ποσότητα ιχθύων ποὺ ἐνδέχομεν περιέχουν αἱ ἀκταί. Υπάρχουν κχώρα, ποὺ οὔτε ἀκτὰς ἔκτεταμένας ἔχουν, οὔτε βεβιώσις πλούσιον ἀλείμμα εἰς τὴν διάθεσιν των. Έν τούτοις, κάρις εἰς τὴν δργάνωσιν των, κάρις εἰς τὰ τεχνικά μέσα ποὺ διαθέτουν, κατώρθωσαν νὰ δημιουργήσουν βιομηχανίαν τῆς ἀλείας. Αὐτὸ τὸ ζωτικὸν παράδειγμα μᾶς τὸ διόδιν τὸ Βέλγιον καὶ η Πολωνία. ΑΞΙΖΕΙ τὸν κόπο νὰ τὸ προσέξουμεν.

Τότε Βέλγον χρέω τὸν ίδιον σχεδὸν πληθυσμὸν μὲ τὴν χώραν μας καὶ ἀκτὰς πρὸς τὴν θάλασσαν μόλις 200 χιλιομέτρων, ἀπὸ τὴν πολίγνην Ζοῦ πρὸς τὴν Ὀλλανδίαν, ἵνα τὴν Ἀδινκεων πρὸς τὴν Γαλλίαν. Ἐν τούτοις κατόρθωσε νὰ δημιουργήσῃ σπουδαῖαν ἀλειφυτικὴν βιομηχανίαν, νὰ συγκροτήσῃ ἀξέσθλγον ἀλιευτικὸν στόλον καὶ νὰ παραχᾷ ἐτήσιον μεγαλύτερον πασόστητα ιχθύων ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα. Ἐπρόσθετως, χάρις εἰς τὴν εὐθείαν ἀντιληφτὴν τῶν κυνηγονώντων τὴν χώραν ταύτην καὶ τὴν σημασίαν, ἦν ἔδωσαν εἰς τὴν ἀλείαν, μία μικρὰ λοιπότοπλις, ἡ Ὀστάνδη, μετετράπτη εἰς ἔνα τῶν σπουδαιότερον ιχθυολιμένων τῆς Εὐρώπης, ἀπὸ τὸν δόπον τροφοδοτεῖται εἰς ιχθεῖς, μέρος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ίδιᾳ δὲ ἡ Ἐλερτία.

Παράκτιος άλεια δὲν έπάρχει εἰς τὸ Βέλγιον, ἀφοῦ δὲν έπάρχουν ἄκται. Πόθεν λοιπὸν προέρχεται ἡ ἀξιόλογος αὐτῆς ποσότης Ιχθύων, ποὺ συγκεντρώνται καθημερινῶς εἰς τὴν Ὀστανδρήν καὶ τοὺς ἄλλους δευτερεύοντος ομηρίας Ιχθυολιμένας; Μόνον καὶ μόνον ἀπὸ τὴν ἄλειαν ἀνοικῆς θαλάσσος ἡ την μεγάλην ἄλειαν. Αἱ δὲ ἀλεινικαὶ περιοχαὶ, ἀπέχουν ἀπὸ τοὺς λιμένας, ὅπῃ ὥρας, ἀλλὰ ἡμέρας καὶ ἔβδομάδας. Π. χ. ἐν μεγάλῳ Δούναβει ὅστανδρεικῷ διὰ νὰ ἔξοδιμη ποδὸς τὴν Ἰσλανδίαν χρειάζεται 5-6 ἡμέρας ἢ καὶ περισσότερας, σύμφωνα μὲ τὴν περιοχὴν, ὅπον θὰ ἀλιστητῇ. Θύ ἐργασθῇ ἐπει ἐπὶ 8-10 ἡμέρας καὶ κατόπιν θὰ ἐπατέρεψῃ εἰς τὸν λιμένα μὲ τὰς ἀποθήκας του πλήρεις Ιχθύων, ἀπὸ 60 ἕως 100 τόνων. Σημειωτέον, ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ δὲν πηγαίνουν μόνον εἰς τὴν Ἰσλανδίαν, ἀλλὰ σύμφωνα μὲ τὰς ἐποχαὶ ἀλένουν καὶ εἰς τὴν Λευκὴν θάλασσαν, εἰς τὴν Γροιλανδίαν καὶ τὰς ἀκτὰς τῆς Β. Α. Ἀφοικῆς ἀκόμη, Μανιτοβία—Κανάδου ἀπο καὶ Μαρέγα.

Τά μικρότερα αλιευτικά, παρόμοια σχεδόν πρός αυτά πού μας ήλθον πάντα την 'Αμερικήν, (τὰ πρότια πέντε) πηγαίνουν νά ψαρέψουν εἰς τὸ Νότιον Μπλαν, εἰς τὰς Φερόας νήσους, εἰς τὰ παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Νορβηγίας ὑψηλὰ Βίκιγκ, Φλάδεν, Τάμπεν, Λίντζ, Ούντσαϊγ κ.τ.λ., ώς πιοντας και εἰς τὸ Μπριστόλ Τσάννελ, παρὰ τὴν Ἰούλανδιαν, γύρω ἀπό ἣν νησίδα Σίλιν και τὸν Ἀτλαντικόν. Κάθε ταξίδι διαφορεῖ 7—10 ημέρας μὲ τὴν ὥπειαν μαζὶ και τὸ πλοῦν ἐπιστρέφει εἰς τὸν λιμένα μὲ 10 οὐσιών 15 τοννών φάρια. Δὲν ἀναφέω τὴν ἐποχὴν τῆς ἀργεάς, δόπταν ἔνα λόιδον δύναται ἐντὸς δὲ λίγων ὡρῶν νά ἀλευσθῇ μεγάλας ποσότητας ἰζηθύνων. Πληροφοριακῶς πως ἀναφέω, δοῦ ἔνα ἀλιευτικό μον, τὸ «ΑΡΓΩ» πετρελαιοκίνητον μὲ μηχανήν 240 ἵππων) ήλιεταις ποὺ τοῦ πολέμου εἰς

FREE SERVICE TO SHIPOWNERS

A. E. SHEPPARD & C°
CONTRACTING AGENTS BY APPOINTMENT
TO SHIPOWNERS.

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

*Cables: AESLAPORTS, Lon
Foreign agents are invited to co-operate by sending
us latest information*

Bus. Telephone

Home Telephone

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co

*ENGINE & DECK SUPPLIES
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS*

F95 BROAD STREET
ROOM 206

NEW YORK N.Y.



Άργεντινή

Καθυστερήσεις εἰς τούς λιμένας

Καίτοι ή 'Άργεντινή δὲν μετέσχει τοῦ πολέμου καὶ συνεπῶς δὲν ὑπέστη καταστροφάς, ἐν τούτοις οἱ λιμένες τῆς παρουσιάζουν σήμερον σοβαρώτατα μειονεκτήματα. Οἱ λιμήνι ίδιαι τοῦ Μπούνενος Ἀύρες εὑρίσκεται εἴς χειροτέραν κατάστασιν ὅλων. Εἰς μίαν περίοδον τοῦ παρελθόντος μηνὸς 31 πλοῖα ἀνέμενον σειρές φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως καὶ προεβλέπεται, διὰ μερικά ἐν τούτων θὰ ἥσαν υποχρεωμένα γὰρ ἀναιμένοντα ἐπὶ 20 ἡμέρας ἀκόμη. Η ἐκφορτωσίς ἐπρόσειτο γὰρ διαρκέσση 30 ἡμέρας, δυσοκολιαὶ δὲ δημιουργοῦνται διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν πολυπλόκων τελωνειακῶν διατυπώσεων.

Συνεπείᾳ τῶν καθυστερήσεων τούτων δὲν είναι πλέον δυνατὸν γὰρ καθορίσῃ τις πόσος χρόνος θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν ἀποστολὴν ἐνὸς ἐμπορεύματος ἐξ 'Άργεντινῆς εἰς Εὐρώπην, ἐνῷ ἀφ' ἐτέρου καὶ τὰ ἔξοδα ἐνὸς πλοίου χρηματοποιοῦντος τοὺς λιμένας τῆς 'Άργεντινῆς ἐπιβαρύνονται σοβαρώτατα.

Βαλτικαὶ χώραι

Μεταβολαὶ εἰς τὴν ναυσιπλοὶ ι' αν

Μεγάλα μεταβολαὶ εἰς τὴν ναυσιπλοὶαν τῆς Βαλτικῆς ἐδημονοργήθησαν ἀπὸ τὴν ἔκβασιν τοῦ τελευταίου πολέμου. Ἀποτέλεσμα αὐτῶν ὑπῆρθεν η μετάθεσις τοῦ κέντρου τῶν μεταφορῶν ἀπὸ τῆς Γερμανίας εἰς τὴν Πολωνίαν καὶ τὴν Ρωσίαν. Προπολεμικῶς η συμπετοχὴ τῆς Γερμανίας εἰς τὰς θαλασσὰς μεταφορῶν τῆς Βαλτικῆς ἦτο ομαντακή. Κατὰ τὸ 1936 λ. χ. 52.300 πλοία, χωρητικότητος 23.000.000 τόνων νέτ., προσήγγισαν εἰς τοὺς γερμανικοὺς λιμένας τῆς Βαλτικῆς, ἐνῷ σήμερον, ὁπότε η Πολωνία κατέζει παραλίαν μήκους 500 χιλιομέτρων (ἀντὶ τῶν προπολεμικῶν 50), φιλοδοξεῖ γὰρ καταλάβῃ αὐτὴ τὴν θέσην τῆς Γερμανίας εἰς τὰς μεταφορῶν τῆς Βαλτικῆς.

Πόλες τὸ σκοπὸν αὐτῶν τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς Πολωνίας ἀποβλέπει εἰς τὴν δημιουργίαν ἐμπορικοῦ στόλου 700.000 τόνων, μᾶς δηλαδὴ χωρητικότητος, ητος θεωρεῖται ἐπαρκής διὰ τὴν ἐξυπέρτετην τοῦ ἡμίσεος ἔξαγωγικοῦ καὶ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας. 'Αφ' ἐτέρου κατητούσθησαν σχέδια μεγάλου ἔργου ἐπεκτάσεως καὶ ἀναπτύξεως τῶν λιμένων τῆς Γδυνίας καὶ τοῦ Δάντσιγκ.

'Αλλὰ καὶ αἱ σοβιετικαὶ φιλοδοξίαι διὰ τὴν κατάτησιν τῆς Βαλτικῆς είναι ἀξιοημείωτοι. Εἰς τὸ ἔκπονθὲν πεντατέτες σχέδιον ἀνασυγχρότησεως προβλέπεται, διὰ κατὰ τὸ 1950 τὰ ρωσικὰ πλοία πρέπει γὰρ μεταφέρονται εἰκοσαπλάσια φορτία, ἐν συγκρισεὶ πρὸς τὴν προπολεμικὴν περίοδον. 'Ηδη ἡρχίσανται λειτουργῶντας ρωσικαὶ φορτικαὶ γραμματαὶ μεταξὺ Λένινγκραντ καὶ διαφόρων λιμένων τῶν Βαλτικῶν χωρῶν καὶ τῆς Σκανδινανίκης χερσονήσου. Κατὰ τὸ αὐτὸ σχέδιον, ἐντὸς τῆς προσεχοῦς πεντατείας θὰ κατασκευασθοῦν πολλὰ ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά σάρη, καθὼς καὶ παγαθραστικά. 'Εν τῷ μεταξὺ τὴν σοβιετικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν εἰς τὴν Βαλτικὴν ἔποιησε σοβαρώτατα η ἀπότητος τοῦ λιμένος τῆς Κανιέζεργης (μετονομασθείσης εἰς Καλίνινγκραντ), ὁ οποῖος δὲν πήγνυται κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον.

'Απὸ γερμανικῆς πλευρᾶς η ἀπόλεια μεγάλου τημάτος τῆς Βαλτικῆς παραλίας καὶ σπουδαίων ἐπ' αὐτῆς λιμένων, ἐμφανίζει κατάστασιν ἀπογοητευτικήν. Παρὰ τοῦτο, ζωηρὰ καταβάλλεται προσπάθεια πρὸς ἀνάπτυξην μέρους τούλαχιστον τῆς προπολεμικῆς κινήσεως τῆς Βαλτικῆς. Σημάνουσα γερμανικὰ ἐποπλωτικὰ ἐπιχειρήσεις μετέφεραν τὰς ἔδρας τῶν εἰς ἄλλους γερμανικοὺς λιμένας καὶ μελετοῦν ἡδη σχέδια ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως εἰς τὴν ἀποθέσεων περιοχὴν καὶ δημιουργίας νέων γαντιλακῶν κέντρων εἰς τοὺς ἐναπομείναντας γερμανικοὺς λιμένας τῆς Βαλτικῆς, οἱ οποῖοι θὰ ἐπεκταθοῦν καὶ θὰ ἐξοπλισθοῦν καταλλήλως.

Βέλγιον

Η Αμβέρσα ως σταθμὸς γραμμῶν

'Ενῳ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1946 μόνον 49 τακτικαὶ γραμμαὶ δήμοχοντο η Αμβέρσης, σήμερον δὲ ἀριθμὸς αὐτῶν πλέονται εἰς 146.

'Εξ τούτων 20 εἶναι γραμμαὶ Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλασσῆς, 15 Αγγλίας καὶ Ισλανδίας, 16 Γαλλίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας, 15 Μεσογείου, Εγγύς Ανατολῆς, 17 Αφρικῆς, 18 Βορείου Αμερικῆς, 18 Νοτίου Αμερικῆς, 14 Απωλετικῆς καὶ άλλης. Η χορηματοποίησης τοῦ λιμένος τῆς Αμβέρσης ὑπὸ τόσον ξένων γραμμῶν, ἀποδεικνύει τὴν σπουδαίατην τοῦ λιμένος τούτου διὰ τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

Κρατικὰ δάνεια εἰς τούς ἐφοπλιστὰς

Κατὰ προσφάτους ἀνακοινώσεις τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν Βούλην, τὰ δάνεια, ἀτίνα παρεχούμεναν ὑπὸ τοῦ κράτους εἰς τὸ Βέλγιον ἐφοπλιστάς, μὲ καμηλὸν τόκον, διὰ τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς Ναυτιλίας, ἀνέρχονται εἰς 375 ἑκατομμύρια φράγκων, πρόσκειται δὲ

νὰ αὔξηθον μέχρι τοῦ ποσοῦ τοῦ ἐνὸς καὶ ημίσεος δισεκατομμυρίου φράγκων.

Γαλλία

Η κρατικὴ παρέμβασις

'Η λήσις τῆς ἐπιτάξεως τῶν γαλλικῶν πλοίων, ητος εἰχεν ὄρισθη διὰ τὴν 1ην Μαρτίου καὶ μεταγενεστέρως ἀνεβλήθη διὰ τὸν ἐργόμενον Σεπτέμβριον, ἀναβάλλεται ἡδη ἐπ' ἀδριστον. 'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ σχετικὸν μὲ τὴν διατητικὴν ἀναδιοργάνωσην τῆς Γαλλικῆς Ναυτιλίας νομοσχέδιον ἔχει κατατεθῆ εἰς τὴν Βούλην, χωρὶς δῆμος, καὶ νὰ φθάσῃ πρὸς τοὺς συζητήσαντας.

Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον, ἐνῷ δὲν καθερούται ἡ ἀρχὴ τῆς πλοηγούς κρατικοποίησεως τῆς Ναυτιλίας, ἀπεβάλλεται πάντως αὐστηρὸν ἐποπλεῖα καὶ ἐλεγχος ἐνδελεχής ἐπά της διαχειρίσεως τῆς γαλλικῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως.

Προβλέπεται η σύστασις ἐνὸς ἀγωνιστικοῦ γνωμοδοτικοῦ Συμβούλιου διὰ τὴν Ναυτιλίαν, διπερ καὶ θὰ είναι ὑπεύθυνον διὰ τὰς προγραμματικὰς κατευθύνσεις τῆς ἀνασυγχρότησεως καὶ τὸν συντονισμὸν τῶν ἐπιδιόξεων τῶν διαφόρων ναυτικῶν τοῦτον τὸν Κράτον, τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτεργατῶν καὶ διαφόρων ἄλλων ἐμποριονοματικῶν ὄργανον. Πλοΐα κατὰ τὸν 500 τόνων καὶ ἐπιχειρήσεις γραμμῶν, μὴ διαχειρίζομεναι πλοῖα χωρητικότητος ἄνω τῶν 100 καὶ τόνων, δὲν θὰ ὑπόκενται εἰς τὸν ἐλεγχον. Θὰ ὑποχρεούντων πάντως εἰς τὸν δημιουργίαν ἐπαρκῶν ἀποθετοῦνται καὶ συγχρονισμὸν τοῦ στόλου των.

Αὐστηρὸς διοικητικὸς καὶ οἰκονομικὸς ἐλέγχος προβλέπεται διὰ τὰς μεγάλας ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως. Η πρόβλεψις αὗτη ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὴν «Εγενικὴν Υπεροχεάν» Εταιρίαν, τὰς «Μεσοσαζερί Μαριτίμ» καὶ τὴν Γραμμὴν Νοτίου Ατλαντικοῦ, διὰ τὰς δοπίας η κρατικὴ παρέμβασης είναι ἀπόλυτος, λόγῳ καὶ τῶν παρεχομένων ἐπιχορηγήσεων. Οι μέτοχοι τῶν ἀνωτέρων ἐταιριῶν σκιώδη πλέον θὰ ἔχουν δικαιώματα ἐπά της διοικήσεώς των.

Ἐπὶ τοῦ σχεδίου ἐθνικοποίησεως

Τὰ ἐμπορικὰ ἐπαμελητήρια τῶν μεγαλυτέρων πλόων τῆς Γαλλίας συνῆλθον εἰς ἐκτάκτους συνελεύσεις πρὸς συζήτησην τοῦ εἰς τὴν ἐθνιστικὴν κατατεθέντος σχεδίου νόμου περὶ φυσικότητος τῆς ζητήματος τῆς γαλλικῆς Ναυτιλίας καὶ ὑπέβαλον ψηφίσματα πρὸς τὴν κυβερνητικὴν παρέμβασην καὶ ἀφέσαν τὴν ιδιωτικὴν προτοβουλίαν ἐπά τοῦ ποδίου τούτου ἐντελῶς ἐλευθέρων.

Τονιζεται ιδιαίτερως τὸ γεγονός, διὰ αἱ κυριώτεραι γαντικαὶ χώραι, διπος η Μεγάλη Βρετανία καὶ η Νορμανδία, ἀπέφυγον εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν τάς σοσιαλιστικὰς θεωρίας περὶ ἐθνικοποίησεως καὶ παρεμβασιού καὶ ἀφέσαν τὴν ιδιωτικὴν προτοβουλίαν ἐπά τοῦ ποδίου τούτου ἐντελῶς ἐλευθέρων.

Τὸ 'Επιμελητήριον τοῦ Βοδροῦ ἐποτογίζει εἰς τὸ φήμισμά του, διὰ η καταφύγησης τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῆς ιδιωτικῆς προτοβουλίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἀποτελεῖ μέγα οἰκονομικὸν σφάλμα τοῦ όποιον αἱ συνέπειαι θὰ είναι βαρύτατα διὰ τὴν διαρροήν της γαλλικήν οἰκονομίαν.

Τὸ 'Επιμελητήριον τῆς Μασσαλίας κατακρίνει δομικάτα τὴν ναυτιλία καὶ αὐτὴν πολιτικὴν τῆς κυβερνήσεως καὶ εἰς τὸ σχετικὸν τὴλεγραφικὸν τὸ φήμισμα πρὸς τὴν κυβερνητικὴν ἀναφέρει, διὰ η Ναυτιλία είναι κατέχονται διεθνής διοικητικαὶ καὶ δὲν ἐπιτέλεται ἡ ἐποβολὴ ἐπ' αὐτῆς πειραιων καὶ ἐλέγχων, πρᾶγμα, ἀλλος τε, τὸ δοπίον ἀπέφυγον νὰ ποάσσην αἱ μεγάλαι ναυτιλίας καὶ χώρα. Η φήμισμας τοῦ νομοσχέδιου θὰ θέσηι εἰνδινής αὐτὴν ταῦτην τὴν ὑπαρξίαν καὶ τὸ μέλλον τῆς γαλλικῆς Ναυτιλίας, θὰ ἔχῃ δισκίεται συνεπείαις ἐπά τοῦ ἔξαγορικοῦ καὶ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας καὶ θὰ ἐπιβαρύνῃ τὸν φορολογούμενον γάλλον πολίτην μὲ τεράστια βάρος διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῆς γαλλικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ ναυτιλιακὸν συμβούλιον

Πρό τινων ἔβδομάριων συνῆλθεν εἰς Παρίσιον εἰς συνεδρίασιν τὸ Προσωρινὸν Ναυτιλιακὸν Συμβούλιον Συμβούλιον, διεθνὲς γαντι-

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GREPOLIS»

Steamship Agent,
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

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

λιακών σώμα καταρτισθέν προσωρινώς και μέχρι της δριστικής ιδρύσεως ἄλλον διεθνούς διακυβερνητικού ναυτιλιακού σώματος, λειτουργούντος ἐν τῷ πλαστῷ τοῦ 'Οργανισμοῦ τῶν 'Ηνωμένων' Εθνῶν. Δέρα όπτω κράτη ἀντιπροσωπεύθησαν εἰς αὐτὸν διὰ 46 ἀντιπροσώπων. Ο γάλλος ὑπουργός τῶν Μεταφορῶν κ. Μός εἰς τὸν ἔναρξην λόγον του ἐτόνισε τὴν ανάγκην τῆς διεθνούς συνεργασίας εἰς τὰ ναυτιλιακά ζητήματα. Πρὸς ἐκπλήρωσιν τοῦ σκοποῦ τούτου, ἐκλήθη τὸ Συμβούλιον, διὰ νὰ προπαρασκευήσῃ τὴν ἔργασίαν, τὴν δόπιαν θὰ ὑποβάλῃ εἰς τὸ Ο. Η. Ε.

Κύριον θέμα τοῦ Συμβούλιον ὑπῆρξε τὸ ζῆτημα τοῦ συντονισμοῦ τῶν μέτρων τῶν λαμβανομένων ὑπὸ τῷ διαφόρῳ χωρῶν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ εἰς τὸν αἴρον, τὸ δόπιον καὶ ἀνετέθη πρὸς ἔξτασιν εἰς τρεῖς ἀντιπροσώπους τοῦ Συμβούλιον, ἐν συνεννοήσει μὲ τὰς εἰδικὰς διεθνεῖς ὁργανώσεις. 'Ἐπίσης συνεζητήθη τὸ ζῆτημα τῆς διακρίσεως σημαίας, τῶν περιφορισμῶν τῶν ἐπιβαλλομένων ὑπὸ διαφόρων κρατῶν, τοῦ ἔναρξην στατιστικῶν στοιχείων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, τῆς ἀποκαταστάσεως ὅμαλῆς λειτουργίας τῆς διεθνούς Ναυτιλίας κλπ.

Γερμανία

Θά δοθοῦν «Λίμπερτους»

Παρὰ τὴν ἔγερθεσίαν ἀντιδραστὸν ἀπὸ μέρους τῶν ἀμερικανικῶν ἐφοπλιστῶν κύκλων ἡ Κυβέρνησις τῆς Οὐασιγκτῶνος ἀποβλέπει μετὰ συμπαθείας εἰς τὴν πρότασιν τοῦ κ. Χούβερ περὶ παραχωρήσεως εἰς τὴν Γερμανίαν πεντηκόντα «Λίμπερτους», δι. κ. Τρούμαν πρόσκειται νὰ ἀποστέλῃ σχετικὸν μήνυμα εἰς τὸ Κογκρέσσον. Θὰ ἐπανδρωθοῦν μὲ γερμανικὴ πληρώματα καὶ θὰ ἀπασχολοῦνται στενῶν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Γερμανίας. Κατὰ τὰ πρὸς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ταξίδιον τοῦ διαμερίσματος πολεμικῶν πλευρῶν, 'Ο κ. Χούβερ ἐπολογεῖται, διὰ τὸ ἔπειθη οἰκονομία εἰς τὰς δατάνας κατοχῆς κατὰ 40 ὥρας ἐκαπομόρφια δολλαρίων, δεδομένου διὰ τοὺς οἱ γάλλοι καὶ αἱ δατάνας τῶν πλοίων — πλὴν τῶν κανούμων — θὰ ἐπηρώνωνται εἰς μάρκα. 'Εξ ἄλλου, θὰ παρασχεθῇ ἐργασία εἰς τοὺς Γερμανούς ναύτας, τοὺς ήδη κατὰ χιλιάδας ἀνέργους.

Δανία

Ἡ Βαλτικὴ καὶ Διεθνὴς ναυτιλιακὴ διάσκεψις

Κατὰ τὰ μέσα τοῦ παρελθόντος μηνὸς συνῆλθεν εἰς Κοπεγχάγην ἡ 'Βαλτικὴ καὶ Διεθνὴς Ναυτικὴ Διάσκεψις', εἰς ἣν ἀντιπροσωπεύθησαν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὁργανώσεις δέρα χωρῶν διὰ 240 ἀντιπροσώπων. 'Ἐκ τῶν πρωτικῶν τῆς διασκέψεως ἀποσπῶμεν μερικὰ ἀπὸ τὰ πλέον ἐνδιαφέροντα σημεῖα:

Νορβηγὸς ἐφοπλιστής, συγκρίνων τὸ κόστος τῶν σημερινῶν πλοίων πρὸς τὸ προπολεμικόν, εἶπεν, διὰ ἓνα μεταχειρισμένον πλόιον ἔχει σήμερον πενταπλάσιαν ἄξιαν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1930, καίτοι εἶναι κατὰ 17 ἔτη παλαιότερον. Νεότευκτον σκάφος κατοῖται σήμερον τρεῖς φοράς περισσότερον ἢ κατὰ τὸ 1930. 'Ἐπι πλέον ἡ ναυπήγησί του ἀπατεῖ μίαν τριετίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν παρούσαν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, καίτοι οἱ ναῦλοι διατηροῦνται πρὸς τὸ παρόν ὑψηλοῖ, ἐν τούτοις ὑπάρχουν διάφορα ζητήματα, τὰ δόπια ἀπασχολοῦν τοὺς διεθνεῖς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους. Ι. ζ. ἀλλάξαντος ὑψηλῆς τῆς 'Απο' Ανατολῆς περιοδιόθετων σημαντικῶτατα, ἐνῶ αἱ μεταφορὰ σόγιας ἐκ Μαντζουρίας σχεδόν ἐνεκρόθησαν, αἱ δέ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Δονιάθεων δὲν παρουσιάζουν παρὰ ἐλαχίστην κίνησιν φορτίων. 'Αντιθέτως, ἐδημοσιγόνθησαν τέλη μεταφορικὰ φεύγατα, διότοι λ. χ. τῶν γιανθράκων ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Νοτίου Αφρικῆς, εἰς τὰ δόπια ἀπασχολεῖται σημαντικὴ χωροτάξη φορτηγῶν 'ετούματος".

"Ἄλλος διμῆλτής ἀνέφερεν, διὰ μεγάλων δισκέρειας παροντισάζοντα σήμερον διὰ τὰ καταναλίσκοντα γιανθράκατα ἀτμόπλοια, λόγῳ τῆς ἐλλειφθερίας μπόνικες καὶ τῆς ὑψηλῆς τιμῆς των. 'Η Μεγάλη Βρετανία, η ὁποία ἡτοι δὲ κυριώτερος προμηθευτής φεύγωντος, ἔτασε πλέον νὰ τροφοδοτῇ τὴν Ναυτιλίαν. Δικαιολογημένη, λοιπόν, ὑπῆρξεν ἡ στρατηγικὴ πρὸς τὰ παίστα πετρόλαιον πλοία καὶ πρὸς τὰ δημερόπλοια. "Άλλα δυσκολία ἐμφανίζονται σήμερον εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, συνεπείᾳ τῶν ηξελιγμένων ἔξόδων ἐπανδρώσεως, τῆς μειονεκτικῆς ἀποδοσεῶς τῶν πληρωμάτων, τῶν καθυστερήσεων εἰς τοὺς λιμένας κλπ.

Κατεκρίθη, τέλος, ζητήσατα καὶ γενινῶς ἡ μεταπολεμικῶς παραπομένη τάσις ρυματικού παρεμβατισμοῦ καὶ ἐλέγχου εἰς τινας χώρας, πα-

ρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὁ παρεμβατισμός οὗτος ὑπῆρξε πάντοτε ἐπάξιμος τόσον διὰ τὰ κρατικὰ, ὅσον καὶ διὰ τὰ ιδιωτικὰ συμφέροντα. 'Η Ναυτιλία πρέπει νὰ ἀφεθῇ ἐλευθέρα νὰ ἐργασθῇ, διὰ τοῦτο εἰδιάσθη ἐπὶ τόσους αἰδονας. Βεβαίως, θὰ ὑπάξῃ συναγωνισμός, ἀλλ' ὁ συναγωνισμός οὗτος εἶναι ὀφέλιμος, διότι, ὥλως τε, δι' αὐτοῦ προάγεται ἡ παγκόσμιας οἰκονομία καὶ οὐχὶ διὰ τῶν περιφορισμῶν καὶ τῶν τεχνητῶν προσωρινῶν καταστάσεων.

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Ναυπηγικὴ ἐπιχορηγήσεις

Οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἔζητοσαν ἀπὸ τὴν ὑπὸ τοῦ προέδρου κ. Τρούμαν μετασταθεῖσαν εἰδικὴν ὑντιλιακὴν ἐπιφορτὴν διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ προγράμματος ἀναπτύξεως τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, διὰ τοῦτο οὐδένης πληρώσῃ τὸ ημίσιον τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους διῶν τῶν πλοίων, τὰ δόπια οὗτοι προτίθενται νὰ κατασκεύασουν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυτηγεῖα. 'Ως εἶναι γνωστὸν ἡ ἀμερικανικὴ κυβερνήσης πληρώνει ηδη ἐκ τοῦ δημοσίου προϋπολισμοῦ τὸ ημίσιον τῆς ἄξιας ναυπηγήσεως τῶν πλοίων τῶν προοριζομένων διὰ μεταφορὰς τοῦ ἔξτρεμού. 'Ηδη οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ζητοῦν, διότι ἡ ἐπιχορηγήσης αὕτη ἐπεκτεῖται καὶ εἰς τὰ μεταφορούμενα εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ημίσιου.

Τὰ πλοῖα «C» ὡς ἐπιβατηγά

Συνεπείᾳ τῆς ἐλλειφεως ἐπιβατηγῶν ἐκ κατασκευῆς πλοίων, περὶ τὰ δέκα ἀμερικανικὰ φορτηγῆ τοῦ τόπου «C» ἐλέγονται μετατραπῆ εἰς ἐπιβατηγά καὶ ἐτέθησαν ἡντηρεσία εἰς διαφόρους τομεῖς μεταξὺ Εὐρώπης — Μεσογείου καὶ 'Αμερικανῆς. 'Ἐκ τῆς πείρας τὰ ἐλλειφθεῖσαν ἀπατάλληλα ὡς ἐπιβατηγά καὶ ἀθρόας προεκάλεσαν τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἐπιβατῶν. Κατόπιν τούτου, ἡ «Ναυτιλιακὴ ἐπιφορτὴ» ἀπεφάσισε νὰ προβῇ εἰς νέας μετασκευῆς καὶ τροποποίησες τῶν δέκα τούτων πλοίων, ἀντὶ μᾶς διατάνης γύρω τῶν 5 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. 'Ο ἀριθμὸς τῶν θέσεων δι' ἐπιβατηγά, ἡντηρεσίας μεταξύ τῶν 850 εἰς 550, θὰ τοποθετηθοῦν καλύτερα καὶ θὰ δειλιότερα τούτων ἐγένεται τὰ ἐνδιατήματα τῶν ἐπιβατῶν. 'Υπολογίζεται, διότι διὰ τὴν μετασκευὴν ἐκάστου πλοίου θὰ διατηρηθεῖ πολὺ περισσότερος χρόνος.

'Η ἀνοτέρῳ ἀπόφασις τῆς «Ναυτιλιακῆς ἐπιφορτῆς» ἀποδοκιμάζεται ἀπὸ τῶν ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων, οἱ δόπιοι ὑποστηρίζουν, διὰ τὰς αἱ νέας ἀνακαίνωσες τῶν δὲν πρόκειται νὰ ἔχουν ἐπίδοσαν ἐπὶ τοῦ κυρίου μειονεκτήματος τῶν δηλαδάρων, τοῦ μεγάλου διατεχνισμοῦ, λόγῳ τοῦ δοτούντος τὸ ταξίδιον διὰ τῶν ἐλλογῆς πλοίων δολλαρίων. 'Οτι φεύγεται τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὰ πλοῖα τοῦ τόπου «C» κατεσκεύασθαι ὡς φορτηγά διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου 14.000 τόννων, ἐνῷ ὡς ἐπιβατηγά ἔχουν ἔχουν 1.500—2.500 τόννων, πρᾶγμα τὸ δόπιον ἐπιδομένος ἐπὶ τῆς εὐντασθείας των.

Πάντως, ἡ χορηγίασθαι τῶν πλοίων τούτων εἰς τὰς ὑπερατλαντικὰς ἐπιβατηγὰ φορμὰς θεωρεῖται ὡς προσωρική, η δὲ «Ναυτιλιακὴ ἐπιφορτὴ» ἀπεφάσισε τῶν ἀμερικῶν μετατροπὴν πέντε μεταγωγικῶν τοῦ τόπου «P—2» εἰς ἐπιβατηγά. Τὰ πλοῖα ταῦτα εἰναι διπλέλλεια, κινούμενα δὲ ἀποστοβόλων, καὶ τὰ τρία έξι αὐτῶν ἀναπτύσσονται ταχύτητα 21 μιλλῶν, τὰ δὲ δύο διὰ δύο 18 μιλλῶν. 'Η μεταφορὴ ἵκανότης ἐκάστου θὰ είναι περισσότερος τοῦ τόπου «C—2».

Τὰ τρία πρώτα θὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν γραμμὴν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν — Μεσογείου κατὰ τὸν Απρίλιον 1948 καὶ θὰ παραμείνουν μέχρι τοῦ Ιουνίου τοῦ 1950, διότε ἐπλήσται διὰ τὰ ἀντικατασταθοῦν διὰ νεοναυπηγήτων ὑπεροχεανίων. Τὰ ἔπειρα δύο θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν τρίτην γραμμὴν Βρετανίας 'Ατλαντικοῦ τὸν προσεχῆ 'Οκτώβριον καὶ θὰ παραμείνουν ἐν ὑπηρεσίᾳ μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1951. 'Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ μέχρι τῆς ἀπορεταδόσεως τῶν μετασκευῶν τῶν πλοίων τούτων, θὰ ἔξακολουθοῦν νὰ χρησιμοποιοῦνται τὰ πλοῖα τούτων «C—2».

Η διατάνη διὰ τὴν μετασκευὴν τῶν ἀνωτέρω μεταγωγικῶν εἰς ἐπιβατηγά μπόνικες εἶναι ἀνέλθη εἰς τὰς ἑκατομμυρίων δολλαρίων δι' ἔκαστον σκάφους ἐπὶ τῶν γραμμῶν Μεσογείου καὶ 2.100 ἔκαστον δολλαρίων δι' ἔκαστον τῆς γραμμῆς Βρετανίας 'Ατλαντικοῦ, ητοι ἐν συνόλῳ διὰ τὰ πέντε πλοῖα θὰ διαπανηθοῦν 14 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Τὰ περὶ δύο πρόκειται πέντε πλοῖα ἀποτελοῦν μέρος τοῦ ἐν 34 ἐπιβατηγῶν σκαφῶν στόλου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, διότοις θὰ χρησιμοποιηθῆται προσωρινῶς καὶ μέχρις ἐφαρμογῆς τοῦ μεγάλου ναυτιλιακοῦ προγράμματος, τὸ δοτούντον κατέρτιονεν ηδη η «Ναυτιλιακὴ ἐπιφορτὴ». 'Αφ-

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

έτερον ειδική έπιτροπή έκ τεχνικῶν ἐπιθεωρεῖ τὰ διασωθέντα 56 προπολεμικά ἀμερικανικά ἐπιβατηγά πλοῖα, τὰ όποια σήμερον εὑρίσκονται ἐν παροπλισμῷ, χωρὶς δῆμος νά ὑπάρχουν ἐλπίδες, εἰμὶ δὲ ἐλάχιστα μόνον ἐκ τούτων, διὸ θὰ κριθοῦν χρόνια, νῶτε νὰ δικαιολογηθῇ ἡ ἀπατηθησομένη δαπάνη διὰ τὴν ἀνακαίνον των.

Ίταλία

Ίταλο—Τουρκική ἐμπορική συμφωνία

Λήγοντος τοῦ Μαΐου ὑπεργάφη ἡ Ἰταλοτουρκικὴ σύμβασις ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν. Κατ’ αὐτὴν ἡ Ἰταλία θὰ προμηθεύηται ἐν Τουρκίᾳ διάφορα προϊόντα, μεταξὺ τῶν ὁποίων χρώματα, σιτηρά, ἐλαστόρους, ἰχθεῖς, βάμβακα, καπνὸν, γαμάνθρακας κλπ., ἡ δὲ Τουρκία ἔχει Ἰταλίας βιομηχανικὰ προϊόντα, διὼς μηχανήματα, ἐργαλεῖα, αὐτοκίνητα κλπ. Ἐνδιαφέρονταν διὰ τὴν Ἰταλίαν δρός τῆς συμφωνίας εἶναι ὁ προβλέπων τὴν εἰς τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα «Ἀνοάλωτος» κατασκευήν διὰ λογαριασμῶν τῆς Τουρκίας ὅπως φροτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν δημερικινῶν πλοίων, τέσσαρα ἐκ τῶν ὁποίων θὰ ἔχουν χωρητικότητα 6.000 τόνων ἔκαστον.

Πρός τὸν σκοπὸν τῆς ἔξυπηρετήσεως τῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν προτείνεται ἡ ἐγκατάστασις ἐκ μέρους τῆς Ἰταλίας τακτικῆς γραμμῆς ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν μεταξὺ Γένοβας καὶ Κωνσταντινούπολεως διὰ πλοίων ταχύτητος 15 μιλίων, μὲ προσεγγήσεις εἰς τοὺς λιμένας Νεαπόλεως καὶ Πειραιῶς κατὰ τὴν πρὸς Τουρκίαν διεύθυνσιν καὶ Μασσαλίας κατὰ τὴν εἰς Ἰταλίαν ἐπιστροφήν. Οὕτω, ἡ Ἰταλία πρόκειται νὰ ἀναλάβῃ καὶ πάλι, σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν θέσιν τῆς εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς τῆς Μεσογείου.

Νέα ωπερωκεάνια

Τὸ νεοναυπήγητον δημεροκίνητον ὑπερφρεάνιον «Οὐγκολίνο Βιβάλντι», 9.000 τόνων, ἔξετέλεσε τὰς τελικὰς αὐτοῦ δοκιμὰς καὶ παρεδόθη εἰς τοὺς ἴδιοκτήτας του. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀναπτύσσει ταχύτητα 18 μιλίων, προορίζεται δὲ διὰ τὴν γραμμὴν Ἰταλίας — Νοτίου Ἀμερικῆς. Διαθέτει πολυτελεῖς καὶ ἀνέτονος θαλαμίσκους διὰ 400 ἐπιβάτας, εἶναι ἐφιδιασμένον μὲ ὅλα τὰ τάχετα τεχνικά μέσα καὶ ἀποτελεῖ τὸ πρώτον ἐκ μᾶς σειρᾶς ἀπὸ ἐξ ὅμοια πλοῖα, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ τρία εὑρίσκονται εἰς τὸ στάδιον τῆς συμπληρώσεως των, τῶν δὲ δύο συνεχίζεται ἡ ναυπήγησις. «Ἄπαντα προορίζονται διὰ τὴν γραμμὴν Ἰταλίας — Νοτίου Ἀμερικῆς.

Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα κατασκευάζονται παρομοίων τύπου πλοῖα διὰ λογαριασμῶν ἔξενων, ἐν οἷς δύο διὰ τὴν Τουρκίαν, τρία διὰ τὴν Ἀργεντινήν, τρία διὰ τὴν Νορθηγίαν, ἕνα διὰ τὴν Δανίαν καὶ ἕνα διὰ τὴν Ἐλβετίαν.

Μεγ. Βρεταννία

Καὶ πάλιν τὰ παναμαϊκά

Τὸ ξήτημα τῶν ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν πλοίων, τὸ ὃποιον προεπάλεσεν, ὡς γνωστόν, ἔξεγερσιν τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων τῶν Ἕνομένων Πολιτειῶν, σχεχεῖται ζωηρὰς ἀπίχησις καὶ μεταξὺ τῶν ἄγγλικῶν τοιούτων. Κατὰ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων τοῦ Λιβερπούλ, ἔγενετο εὑρεῖα συντητικής ἐπὶ τοῦ ξήτηματος.

Εἰς τὸν ὑποβληθεῖσαν σχετικὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, ὅτι, ἐνῷ ἡ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν χωρητικότης ἀνήκειτο τὴν 30ήν 'Ιουνίου 1939 εἰς 159 μόνιν πλοία, χωρητικότητος 717.000 τόνων γκρός, σήμερον δὲ παναμαϊκός ἐμπορικός στόλος ἀποτελεῖται ἐκ 500 πλοίων, χωρητικότητος δύο περίπου ἑκατομμυρίων τόνων γκρός. Εἶναι προφανές, συνεχίζει ἡ ἔκθεσις, ὅτι ἡ σημαντικὴ αὐτὴ χωρητικότης εἶναι δυσανάλογος πρὸς τὸ λίαν περιωρισμένον ἐμπόριον τοῦ Παναμᾶ καὶ δὲν ὀφείλεται εἰς τὴν ναυτικότητα τῶν κατοίκων του.

«Ἡ τάσις πρὸς τὴν νηολόγησην ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν σημαίαν, ἀναφέρει ἡ ἔκθεσις, πλοίων ἔξενης ἰδιοκτησίας ἥρχισε παρατηρουμένη πρὸς πολλῶν ἐτῶν καὶ ὑφέλετο εἰς λόγους καὶ αὐτὸς κερδοσκοπικούς. Οἱ ἀμερικανοί, αἴφνης, πλοιοτητὴν εἶναι γνωστόν, διὸ μεταφέρουν τὰ πλοῖα τῶν ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν, διὰ νὰ ἀποφύγουν τοὺς θαρεῖς καὶ ἀσυμφόρους δύος ἐργασίας, οἱ δύοις ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. Ἐν ὅλῳ 142 ἀμερικανικά πλοῖα ἔχουν ἥδη μεταφερθῆνται ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν σημαίαν».

«Τὸ παραδείγμα τοῦτο — συνεχίζει ἡ ἔκθεσις — τείνουν νὰ μημεύσουν καὶ σοβαραὶ ἄγγλικαι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἐφιστάται δὲ ἡ προσοχὴ τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων ἐπὶ τῆς τάσεως αὐτῆς, ἡ δύοις ἀποβλέπει εἰς τὴν ἀποφύγησην ἐκ μέρους τῶν «Ἀγγλων» ἐφοπλιστῶν τοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν δρῶν ἐργασίας τῶν πληρωμάτων καὶ εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τὰς ὑποχρεώσεις, αἵτινες ἐπιβάλλονται ὑπὸ τῶν ἄγγλικῶν νόμων εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις».

Ἡ παγκόσμιος ναυτιλιακὴ κίνησις

Ἐκ τῆς λεπτομερῶς ἀναλύσεως τῶν ὑπὸ τοῦ «Λόδδ'ς Ρέτζιστερ» ἀνακοινωθέντων στοιχείων διὰ τὴν παγκόσμιον ναυπηγικὴν δραστηριότητα, κατὰ τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου τοῦ τρέχει, ἔτος, ἔξαγονται ὡρισμένα συμπεράσματα, ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ἀγγλικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων. Ἀξιοσημείωτον εἶναι τὸ γεγονός, διὸ τὰ ναυπηγεῖα τῶν διαφόρων χωρῶν εἶναι κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν ἀπησχολημένα μὲ παραγγελίας ἔξενων ἐφοπλιστῶν. Εἰς τὴν Βρεταννία, αἴφνης, ναυπηγεῖα κατασκευάζονται 170 πλοῖα, χωρητικότητος 513.000 τόνων γκρός διὰ λογαριασμῶν τῆς Ἀργεντινῆς, τῆς Βραζιλίας, τῆς Χιλῆς, τῆς Δανίας, τοῦ Ισημερινοῦ, τῆς Αγγλίας, τῆς Γαλλίας, τῆς Ολλανδίας, τῆς Νορθηγίας, τῆς Πορτογαλίας, τῆς Σουηδίας, ἀκόμη δὲ καὶ τῆς Ἐλβετίας. Χαρακτηριστικὸν ἐπίσης εἶναι τὸ διτὶ ἡ πλειονότης τῶν ὑπὸ κατασκευῆν σκαφῶν ἀποτελεῖται ἀπὸ δημερικῶν πλοίων, τὰ δύοις, κατὰ κοινὴν δημοσίαν, θεωροῦνται σήμερον ὡς τὰ ο-

κονομικώτερα ἀπὸ ἀπόφεως κόστους κινήσεως.

Αἱ Δημοκρατίαι τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ Ἰδίως ἡ Ἀργεντινὴ ἐπιδεικνύουσσα ἀξιοσημείωτον τάσιν πρὸς ἀπόκτησιν ἐμπορικῶν στόλων. Η Ἀργεντινὴ ἔχει ἥδη τοποθετήσει πολλὰς παραγγελίας διὰ δημεροκίνητα κατὰ κανόνα πλοῖα, νεωτάτων τύπων.

Εἰδικώτερον διὰ τὴν δρεταννικὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν, διὰ κυριότερος ἔξενος πελάτης είναι ἡ Νορθηγία, μὲ 25 πλοῖα, χωρητικότητος 120 χιλ. τόννων γκρός, ἔτα δὲ ἡ Γαλλία μὲ 44 πλοῖα, χωρητικότητος 103.000 τόννων. Η Γαλλία προβαίνει συντόνως εἰς τὴν ἀνακαίνον τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου, παραλλήλως δὲ πρὸς τὰς ναυπηγήσεις εἰς τὰς ἔθνικὰς της ναυπηγείας, ἔχει δύοις παραγγελίαις καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν, Ολλανδίαν, Βέλγιον, Δανίαν καὶ Καναδάν.

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα ὅλων τῶν ἐνδιαφερόντων χωρῶν, πλὴν τῆς Μεγ. Βρεταννίας, ἀξιοσημείωτος είναι ἡ ὑπεροχὴ τῶν δημεροπλοίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἀτμόπλοια. «Ἐναντὶ 164 ἀτμοπλοίων, χωρητικότητος 545 χιλ. τόννων γκρός, ὑπῆρχον ὑπὲρηφανίης κατὰ τὸ τέλος Μαρτίου, 441 δημεροπλοία, 1.158.000 τόννων γκρός. Ἀντιθέτως, εἰς τὰ δρεταννικὰ ναυπηγεῖα, τὰ δύοις ἐμπέντεσσιν εἰς τὰς παραδόσεις, ἔναντι 200 ἀτμοπλοίων, χωρητικότητος 1.064.000 τόννων γκρός, ὑπῆρχον ὑπὲρηφανίης, παραδόσεις, κατὰ τὸ τέλος Μαρτίου, 232 δημεροπλοία, 958.000 τόννων γκρός.

Ἐτερον ἀξιοσημείωτον γεγονός είναι ἡ πτῶσις τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας της Ἕνομένων Πολιτειῶν. Εἰς δύο τὰ ναυπηγεῖα τῶν δὲν ύπερηφανίης, κατὰ τὰς κατασκευῆς κατά τὸ τέλος Μαρτίου, παρὰ μόνον 37 πλοῖα, χωρητικότητος 563.000 τόννων γκρός, ἔχει δύοις 51 χωρητικότητος 450.000 τ. ιστον δημεροκίνητα.

Εἰδικώτερον, δύοις ἀφορῷ τὸ ξήτημα τῆς προτιμήσεως τῶν δημεροπλοίων ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἀτμόπλοια, καίτοι σαφῆς είναι ἡ τάσις πρὸς τὰ ποδῶν, δὲν ὅλη ἡδύνατο τοις νὰ εἰπῃ, διτὶ τὸ ἀτμόπλοιον κατεδικάσθη εἰς ἀφανισμόν. Ἀντιθέτως, μὲ τὰς νεωτέρας τελειοποιήσεις τῶν ἀτμομηχανῶν, τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἀτμοστροβύλων, τῶν ὑπὲρθερμαντήρων κλπ., τὸ ἀτμόπλοιον συναγονίζεται ἀκόμη τὸ δημεροπλοίον ἀρκετά ἐπαγγέλσης. Τὸ μόνον χαρακτηριστικόν, τὸ δύοις σήμερον παρατηρεῖται εἰς τὰ ἀτμόπλοια, είναι ἡ σαφῆς πλέον τάσις χρησιμοποιήσεως ὡς κανονίου τοῦ πετρελαίου, ἀντὶ τοῦ γανάθρακος.

Οὗτο ἐπὶ συνόλου 690 πλοίων, χωρητικότητος 2.114.000 τόνων γκρός, τὰ δύοις καθειλύνθησαν κατὰ τὸ 1946, εἰς δύο τὸ Κόσμον, 302 πλοῖα χωρητικότητος 1.193.000 τόνων γκρός ἵσαν ἀτμόπλοια. Ἐξ τούτων πάλι 165 πλοῖα, χωρητικότητος 289.000 τόνων είχον παλινδρομικάς μηχανάς, 30 χωρητικής, 95.000 τόνων συνδυασμένας παλινδρομικάς μηχανάς καὶ ἀτμοστροβύλους, 101 χωρητικότητος 738.000 τόνων ἀτμοστροβύλους καὶ 6 τόνων 70.000 είχον συνδυασμὸν ἀτμοστροβύλων καὶ ἡλεκτροκινητήρων. Εἰδικώτερον, δύοις ἀφορῷ τὰ κινούμενα διὰ παλινδρομικῶν μηχανῶν πλοῖα, ἡ ναυπηγικὴ διομηχανία τῆς Μεγάλης Βρεταννίας.

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

“Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ
‘Αγγλίας—Κόντινεντ—Μεσογείου

ἀ)π “ΗΡΩΝ,,

ἀ)π “ΕΛΛΑΣ,,

ἀ)π “ΒΟΡ. ΕΛΛΑΣ,,

ἀ)π “ΡΟΔΟΠΗ,,

Θέλει φορτώση εἰς Λίβερπολ. 10—15 'Ιουνίου καὶ 'Αμβέρσαν 18—22 'Ιουνίου.

Θέλει φορτώση εἰς Λίβερπολ. 12—15 'Ιουνίου καὶ 'Αμβέρσαν 22—26 'Ιουνίου.

Εἰς Λίβερπολ. 3—7 'Ιουνίου καὶ 'Αμβέρσαν 10—15 'Ιουνίου.

Θέλει φορτώση ἐν 'Αγγλίᾳ περὶ τὰ τέλη 'Ιουνίου.

Δεκάμενα φορτία δι' 'Αγγλίαν καὶ 'Αμβέρσαν.

Διὰ πληροφορίας ἀπενθυντέον:

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

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

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

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ — Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς 'Εταιρίας, δόδος Νικήτα 17 — Τηλ. 43.027.

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

ας με τὴν γνωστὴν συντηρητικότητὰ τῆς, ἔρχεται ἐπὶ κεφαλῆς μὲ 117 πλ.οῖα, 224.000 τόννων.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν ἀμυστροβίλον, τὴν πρότην θέσιν κατέχον αἱ "Ηνωμέναι Πολιτεῖαι μὲ 60 πλ.οῖα, χωρητικότητος 451.000 τόννων γκρός, καθελκυσθέντα κατὰ τὸ 1945. Πράγματι, η βιομηχανία τῶν "Ηνωμένων Πολιτεῶν ἔρχεται ἐπὶ κεφαλῆς εἰς τὸν τομέα τῆς κατασκευῆς ἀμυστροβίλων μὲ ἑπτήλιον θερμοδυναμικῆς ἀπόδοσιν καὶ μικρὰν κατανάλωσιν καυσίμων. Ἐπὶ πλέον ἡ κατασκευὴ τῶν ἀμυστροβίλων ἐτελεοποιήθη κατὰ τοιούτον τρόπον, ὅπει τὸν ἀμυστροβίλον ἐπιτελεσθεῖν ἀπόδοσιν καὶ εὐκολος, δυνάμενος νὰ γίνη ἀπὸ προσωπικὸν συνήθους μηχανικῆς καταρτίσεως.

Ναυπηγικὸς ὄργασμὸς

"Υπεραισιοδόξος προβλέψεις διὰ τὸ ἀμέως προσεχὲς μέλλον τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας διέγραψεν ὁ Πρόεδρος τῶν "Ἄγγλων ναυπηγῶν εἰς τὸν λόγον του κατὰ τὴν τελευταῖαν ἑτησίαν συνέλευσην τῆς ἐπαγγελματικῶν τῶν δραγανόσεως. Τὰ γαυτηγεῖα — ἔδήλωσεν — ἔχουν τῷρα ὑπὸ κατασκευῆς καὶ παραγγελίαν 1000 πλ.οῖα 3.250.000 τόννων γκρός, ἀξίας δὲ 230 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Πρόσκειται περὶ τοῦ ἀνωτάτουν σημείου ναυπηγικῆς δραστηριότητος. "Ηδη εἰς τὰς ἔσχάρας τελοῦν ὑπὸ κατασκευῆς οὐσίᾳ 1.300.000 τόννων. Πέραν αὐτῶν, ἐπὶ πλοίων 500 χιλ., τόννων συντελεῖται ἐπὶ τὸ πλέον τῶν ἐσχαρῶν ἡ παράδοσις, ἐνῷ εἰς τὰς διδύλια τῶν ναυπηγῶν ἀναμένονται σειράς ἐσχαρῶν παραγγελίαι δι' ἓνα καὶ ἥμαν ἀκόμη ἐπατομμύριον τόννων. Τοιαύτα περίουν σκάφη ἐκ τῶν 1.000 προορίζονται δι' ἐφοπλιστάς τοῦ ἔσχωτεριού.

Μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτεργατῶν

Εἰς τὸν ἀγγλικὸν ναυτιλιακὸν κύκλον προσκαλεῖ σοβαρὰς ἀνησυχίας ἡ συνεχίζουμένη μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν "Ἄγγλων ναυτεργατῶν. Κατὰ σχετικὰς στατιστικὰς, ἀπὸ τοῦ "Ιουνίου τοῦ 1945 μέχρι τέλους Φεβρουαρίου 1947, 69.000 ναυτικοὶ διαφόρων βαθμῶν καὶ εἰδικοτήτων ἔξηλθον τοῦ ἐπαγγέλματος καὶ μόνον 37.000 γέοντας εἰς ἀριθμόν εἰς αὐτό. Οἱ νεοκαταταχθέντες, ὅμως, ὡς ναυτικοί, διῇ μόνον εἶναι σχεδόν οἱ ἥμισις τῶν ἔξηλθόντων, ἀλλὰ καὶ δὲν δύνανται γὰρ ἀναπληρώσωσιν τῶν πλαωανῶν καὶ πεπειραμένους προσώπων τῶν, οἱ ὅποιοι ἐγκατέλειψαν τὴν θάλασσαν.

Μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1946, λόγῳ τῆς κατὰ τὸν πόλεμον ἐπιβληθεῖσας ἀπαγορεύσεως ἀλλαγῆς ἐπαγγέλματος εἰς τὸν ναυτικόν, ἡ ἔξοδος τῶν ναυτεργατῶν περιορίζεται εἰς ἐκείνους μόνους, οἵτινες δέκιανολογημένως ἕδυναντο νὰ ἀποχωρήσουν. Οὕτω κατὰ τὸν τελευταῖον ἑξ μῆνας τοῦ 1946 ὁ μέσος ὅρος τῶν κατὰ μῆνα ἔξεχομένων τὸν ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἀνήρχετο εἰς 2750 περίπου. Μετὰ τὴν ἀρσκὴν ὅμως ἀπὸ τοῦ "Ιανουαρίου τρέχ. ἔτους τῆς σχετικῆς ἀπαγορεύσεως, ἐγκατέλειψαν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα 5.750 "Ἄγγλοι ναυτεργάται κατὰ τὸν "Ιανουαρίου καὶ 3.630 κατὰ τὸν Φεβρουαρίου, χωρὶς νὰ αντικατασταθοῦν ὑπὸ γένου.

Μετὰ τὴν πρόσφατον συμφωνίαν, ἡ ὅποια συνήθη μεταξὺ τῶν ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν δργανώσεων καὶ δι' ἣς καθωρισθησαν ἔξαρτικῶν εὑνοίκοι δοφοὶ διὰ τοὺς "Ἄγγλους ναυτεργάτας, ἀπορθῶς πρὸς τὸν σκοπὸν, δύος συγχρατήσουν τόντους εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἥπλιστο νὰ προέλθῃ κάποια μείσις τῆς διαφορῆς αὐτῶν πρὸς ἄλλα ἐπαγγέλματα, ἀλλ' αἱ ἐλπίδες αὐτῶν δὲν φάνονται πραγματοποιούμεναι. Όπως, η "Ἄγγλικη Ναυτιλία ἀντιμετωπίζει ἡδη σοβαρότατον κίνδυνον νὰ μὴ ἔχῃ ἐπαρκὴ καὶ κατάλληλα πληρόματα διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τοῦ ἀναυτικρυπτονόμου ἐμπορικοῦ τῆς στόλου.

Αἱ καθυστερήσεις εἰς τοὺς λιμένας

Ο πρόεδρος τῆς "Εργασίας Μαΐλ" ὁμιλῶν πρὸς τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς ἑταῖρας ἐπέστησε τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν μεγάλων καθυστερήσεων, τὰς ὅποιας ἀντιμετωπίζουν τὰ πλοία τόσον εἰς τὸν δρεπανικόν, ὃσον καὶ εἰς τὸν ἔξοντα λιμένας, πρᾶγμα τὸ ὅποιον ἀποθαρρύνει τοὺς πλοιοκτήτας εἰς τὴν προσπάθειάν του, δύος καταστῆσον τὴν ἐκμετάλλευσην τῶν πλοίων των, δισφή τὸ δινατάν τοῦ πλεονάσματος.

SHIPPING & GENERAL AGENCY C[°]L^{TD}

SHIPBROKERS,
STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

(ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ)

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἀγοραπωλησία πλοίων καὶ πάσις φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἔργασίαι.

'Αντιπρόσωποι ἐν 'Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS LTD

Γραφεία ἐν Πειραιῷ : 'Ακτὴ Ποσειδῶνος 28 τηλέφ. 41-479
» » 'Αθίναις : Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21.441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις ἔξωτερικοῦ «UNION»

» » ἔσωτερικοῦ «OUNION»

Καίτοι ἡ ταχύτης τῶν σημερινῶν πλοίων εἶναι πολὺ μεγαλύτερα ἔναντι τῶν προπολεμικῶν καὶ ἐπομένως ἡ μεταφορική των ἴκανότης κατὰ πολὺ ἡγιείμενη, ἐν τούτοις, λόγῳ τῶν καθυστερήσεων εἰς τὸν λιμένας τὸ πλεονέκτημα τοῦτο δὲν ἔτυχε τῆς δεύσης ἀξιούμενως, ὡς ἀνεμένετο.

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ἀγγλικὸν λιμένα, οἱ ὅποιοι ἐμφανίζονται καὶ αὐτοὶ μειονεκτήματα, πολλοὶ ξένοι τοιοῦτοι εὐρίσκονται εἰς τὴν κειρότεραν κατάστασιν. Εἰς τὸν λιμένας π.χ. τοῦ Σάντος καὶ τοῦ Ρίου Ιανείου τὰ πλοῖα πολλάκις εἶναι ἀποχρεωμένα νὰ ἀναμένονται ἐπὶ ἔνα μῆνα ἢ καὶ περισσότερον, διὰ γάρ εὔρουν διαθέσιμον χώρον πλευρίσεως. Ἀλλὰ δὲν εἶναι μόνον αἱ τεχνικαὶ δυνατολίας, εἰς τὰς ὅποιας διφεύλονται αἱ καθυστερήσεις τῶν πλοίων εἰς τὸν διαφόρον λιμένας. Εἰς πολλοὺς ἐξ αὐτῶν ἀνομαλίαι διφεύλονται εἰς τὸν ἔργατας ἐπαναζόνων τὰς δυνατολίας.

Αἱ πωλήσεις εἰς ξένους

Τὸ ὑποφρέγεν Μεταφορῶν ἔξεδωκεν ἀνακοίνωσιν, διὰ τῆς ὅποιας γνωστοποιεῖ, διὰ λόγῳ τῶν περιστάσεων, παρέστη ἀνάγκη, χάριν τοῦ δημοσίου συμφέροντος, νὰ ἀναστατῶῃ ἡ παροχὴ ἀδειῶν διὰ τὴν περιπτέρων μεταβίβασιν δρεπανικῶν πλοίων εἰς ξένας σημαίας.

Ἐπειχείται, διὰ ἡ ἀπαγόρευσις αὐτῆς ισχεῖ διὰ πᾶν ἐμπορικὸν πλοίον, φρεγγὸν ἡ ἀπαβοτηρίγνων, ὡς καὶ διὰ πᾶν ἐν γένει σκάφος, τὸ ὅποιον δύναται νὰ μεταφορῇ εἰς ἐμπορικόν, χωρητικότητος ἄνω τῶν 100 τόννων γκρός. Πώλησις ἀγγλικῶν πλοίων εἰς ξένους ἐπιτρέπεται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον πρὸς διάλυσην.

Εἰς τὴν περὶ ἡς πρόκειται ἀνακοίνωσιν προστίθεται, διὰ ἡ ἀπαγόρευσις αὐτῆς δὲν σημαίνει τέλειων ἀλλαγὴν τῆς τηρηθείσης μέχρι τοῦτο πολιτικῆς ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, δύον ἀφορᾷ τὸ ζητήμα τῆς παροχῆς ἀδειῶν ἀλλαγῆς σημαίας, ἀλλ' ἀποτελεῖ μέτρον ἀνάγκης, τὸ ὅποιον ἐπιτρέπεται διὰ θύρη, εὐθὺς ὡς αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέψουν.

Διὰ τὴν συντήρησιν τῶν πλοίων

Τὸ British Corporation ἐπὶ τὴν συμπληρώσει πεντηκονταετίας ἀπὸ τῆς ίδρυσεως τῆς ἔξεδωκε πανηγυρικὸν τεύχος, περιλαμβάνον διάφορα ιστορικὰ καὶ ἄλλα στοιχεῖα.

Εἰς κεφάλαιον τοῦ ἐν λόγῳ τεύχους δίδονται καὶ αἱ κάτωθεν συμβολαὶ εἰς τὸν πλοιοκτήτας διὰ τὴν παλαιὴν συντήρησην τῶν πλοίων των: «Μὴ παραμελῆτε τὸν κοπάνισμα καὶ τὸν χρωματισμὸν τῶν σκαφῶν. Μὴ παραμελῆτε τὸν ἀερισμὸν, ίδιως τῶν κλειστῶν χώρων. Μὴ ἀφίνετε μίγματα ἐλαίων καὶ ὑδατοῦ τούτων καὶ χάλυβος. Μὴ ἀηδονήτε τὰς σεντίνας, αἱ δοποὶ συνήθως διατηροῦνται ὑγρασίαν καὶ διάφορα αἴρονται διαβρωτικά τοῦ μετάλλου. Πρέπει νὰ παρακολουθήσετε μετ' ἐπιμέλειας τὸ πλόον καὶ νὰ μὴ ἀποδίδετε πορφολατρικῶς τὰς ἐμφανίζομένας ἀνομαλίας ἡ τὰ παρουσιαζόμενα ἐλαττώματα εἰς φυσικά αἰτίας, ἐναντίον τῶν ὅποιων δὲν ἰμπορεύεται δῆθεν νὰ ἀντιδράσετε.

Τὸ «Λόδδ'ς Ρέτζιστερ»

Ο ἀνότατος ἐπιθεωρητής τοῦ «Λόδδ'ς Ρέτζιστερ» εἰς πρόσφατον λόγῳ του εἰς Λίβερπολ, ὅμιλησε περὶ τὴν πρώτης ἐμφανίσεως τῆς ὁρανώσεως ταύτης της. Αἱ δύο δργανώσεις εἰπεν, ἡ ἀσφαλτικὴ τοῦ «Λόδδ'ς» καὶ τὸ «Λόδδ'ς Ρέτζιστερ» εἶναι ἐντελῶς ἀνεξάρτητα ἀλλήλων, συνεργάζονται δύον ἐν θαυμαστῇ ἀμονίᾳ. Τὸ «Λόδδ'ς Ρέτζιστερ», η δργάνωσις ταξινομήσεως τῶν πλοίων, ἔχει ιστορίαν 180 ἑταῖν.

ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ - ΧΑΝΟΣ

Αριστερίδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δλους τοὺς 'Ελληνικοὺς λιμένας

Τηλεγραφικὴ Δ)σκ: ΜΑΤΑΚΟΜ. Τηλέφωνα: 45288-43331.

MATARANGAS - HANOS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288-43331.

Διὰ πρώτην φοράν κατά τὸ 1775 ἐνεφανίσθη ὁ χαρωπηρισμὸς πλοίων ἔχοντον κλάσιν «Α 1 Λόδ'», κατά δὲ τὸ 1845 καθιερώθη σύστημα ταξινομίσεως τῶν πλοίων βασιζόμενον ἐπὶ καθωρισμένον κανόνων, οἵτινες ἔξετυπλήσθαι εἰς τεῦχος. «Ἐκτοτε τὸ «Λόδ'» Ρέτζιστερ» εἶναι ἔκεινο τὸ ὅποιον καθορίζει τοὺς κανόνας ναυπηγῆσεως τῶν πλοίων, οἱ δόποι οἵτινες ἔχουν παγκόσμιον ἰσχὺν. Οἱ κανόνες οὗτοι ἀνανεώνονται ἔκστοτε, συμφόνως πρὸς τὰς τεχνικὰς καὶ ἐποιημονικὰς προδόσις τῆς ναυπηγικῆς.

Ἡ δῆλη γάνωσις εἰναι ἔργον ἀπολειστικῶς τῆς ἴδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ή δὲ ἐπιτυχία τῆς ὁρείτεται εἰς τὸν δημιουργιστὸν τύπον τῆς διοκήσεως της, η ὁποία ἀσκεῖται παρ' ἀντιπροσώπων ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὴν Ναυτιλίαν τάξεων, ἀνεγνωσιμένης ἀξίας. Ἡ δραγμώσις τοῦ «Λόδ'» Ρέτζιστερ» δὲν εἰναι κερδοσκοπική ἐπιχείρησις, ή δὲ λειτουργία της στηρίζεται εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ νὰ καλύπτῃ ἀπλῶς τὰς δαπάνας της.

Οἱ κρατικοὶ ἐμπορικοὶ στόλοι

Εἰς ἄγγιλον ναυτικὸν περιοδικὸν ἐδημοσιεύθη ἄρθρον περὶ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν κατά διαφόρους ἐποχὰς δημιουργηθέντων κρατικῶν ἐμπορικῶν στόλων ὑπὸ τίνων χωρῶν καὶ τῶν ἡμιών, αἵνες προέψυνται ἐν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν.

Οὕτω, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι τῆς Ἀμερικῆς Ἰδρυσαν τὸ 1916 ἴδιατέραν ὑπερσειαν, τὸ «Shipping Board» πρὸς διαχειρισιν τοῦ τότε δημιουργηθέντος κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. «Οτε, κατά τὸ 1927, δηλαδή, μετὰ ἐνδεκαετίαν, ὁ τότε πρόδεδρος Κοῦπλιτς διέταξε τὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ κρατικοῦ στόλου, ἀπεδειχθῇ, ὅτι αἱ ἡμιώνα τοῦ δημοσίου ἀνήρχοντο εἰς 670 ἐκατομμύρια λιρῶν!!!..

Ὁ Καναδᾶς ἀρ' ἐτέρου, δοκιμάσας νὰ δημιουργήσῃ κρατικὸν στόλον, ἔχημαθη περὶ τὰ 20 ἐκατομμύρια λιρῶν, ή δὲ Αὐστραλίᾳ, πειραματισθεῖσα καὶ αὐτῇ, ἀντιμετωποῦσα ἡμιώνας 12 ἐκατομμυρίων λιρῶν. Ἡ Γαλλία, μὲ τὴν οιεὶν της, ἐπειχείρησα νὰ δημιουργήσῃ καὶ αὐτὴν κρατικὸν στόλον, κατὰ τὸ τέλος τοῦ πρώτου πολέμου, ἀπέλεσε 43 ἐκατομμύρια λιρῶν.

Τὰ παραδείγματα αὐτὰ ἀποδεινούν, ὅτι η ἀνάλληψις ὑπὸ τοῦ κράτους τοῦ φόλου τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὑπῆρχε πάντοτε ἐπιχείρια διὰ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν.

Ηλεκτροσυγκόλλησις καὶ κάρφωσις

Πρὸς ἔξαριθμων τῶν μειονεκτημάτων καὶ τῶν πλεονεκτημάτων, τὰ δοπιά παρονταίσανται οἱ δύο τρόποι κατασκευῆς πλοίων, δηλαδὴ δι' ἡλεκτροσυγκόλλησεως καὶ διὰ καρφώσεως τὸ ἄγγιλον Ναυαρχεῖον διεξάγει ἀπὸ μακροῦ ὥητον χρόνων σειράν διῆτην δομῆν ἐπὶ δύο ἐμπορικῶν πλοίων ὑποιοῦν τόπουν καὶ χωρητικότητος 7.170 τόνων γκρός, ἐκ τῶν δοπιών τὸ ἔν κατεσκευάσθη εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας κατά τὸ 1942 καὶ εἶναι ἡλεκτροσυγκολλημένον, τὸ δὲ ἐτέρον ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐπίσης κατά τὸ 1942 καὶ εἶναι καρφωτόν.

Αἱ δοκιμαὶ καὶ αἱ ἀρ' αὐτῶν παρατηρήσεις ηγούσαν πρὸ ἐνὸς ἔτους καὶ θὰ συνεχισθῶν, τούλαντον, ἐπὶ ἓνα ἀκόμη ἔξαμηνον. Καίτο δὲν ἀνεκούνθη εἰς τὶς ἀκριβῶς συνίστανται αἱ δοκιμαὶ καὶ αἱ σχετικαὶ ἔρευναι, ἐν τούτοις ἐγγάδιθη, ὅτι αὖται διεξάγονται κατὰ τοιούτον τρόπον, ὅπερ νὰ ὑποστοῦν τὰ δύο πλοῖα ὅλας τὰς δοκιμασίας, τὰς δοπιὰς εἶναι δυνάτων νὰ συναντήσουν κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσίν των, λόγῳ καρκασίας η συγκρούσεως η ἄλλων ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

Νορβηγία

Ἡ προοπτικὴ διὰ τὴν ναυτιλίαν

«Υπὸ τῶν ναυτιλιακῶν κύριων τῆς Νορβηγίας, διῶς ἄλλως τε καὶ τῶν ἴδιων κύριων τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, διάφοροι διατυπώνονται γνῶμαι, δονος ἀφορᾶ τὴν ἐνδεκατένην ἔξαλεῖν τῆς διεθνοῦς ναυτιλικῆς καταστάσεως. Εἰς γνωστὸν νορβηγικὸν ναυτιλιακὸν περιοδικὸν ἐδημοσιεύθη προσφάτως ἔνδιαφρέρον ἄρθρον, εἰς τὸ δόποιον ἡ μελλοντικὴ θέσις τῆς Ναυτιλίας ἀντιμετωπίζεται μετ' αἰσιοδοξίας. «Μόνον αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι — τοῖναι ὁ ἀφορογάρος — ἔχουν σημειων μίαν σημαντικῶν ηὔξημένην χωρητικότητα, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς των δυνάμεων, ἄλλα μέγα μέρος τοῦ στόλου των τούτων ἀποτελεῖται ἀπὸ σκάφη μὴ δυνάμενα

Α)π "PENA,,

Κλάσεως Λλόϋδς 100 ΑΙ, 4500 τόννων
Πραγματικῆς ταχύτητος 16 μιλλών
Ἐξαιρετικῶς εύσταθές καὶ πολυτελές

Προερχόμενον ἐξ Ἀλεξανδρείας
ἀρχεται τῶν τακτικῶν του δρομολογίων διὰ

ΓΕΝΟΒΑΝ · ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

τὴν 23ην Ιουνίου ἑ.ἔ.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τὰ Πρακτορεῖα

Κ. ΓΑΛΑΤΗΣ — Γ: ΙΩΣΗΦΙΔΗΣ

Μπουμπουλίνας 3, Πειραιά. Τηλ. 41-086.

Καὶ εἰς ἀπαντα τὰ τουριστικά γραφεῖα.

νὰ συναγωνισθοῦν τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων σημαίων ὑπὸ τοὺς συνήθεις δρους τῆς ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Εἳς ἄλλου, η Ἰαπωνία καὶ η Γερμανία ἔπαινσαν πλέον νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, η Ἰταλία δὲν πρέπει νὰ θεωρήται πρὸς τὸ παρὸν ὑπολογίσμως παράγον, ἐνῷ καὶ ὅλα αἱ ἄλλα ναυτικαὶ κώδιαι ἔχουν ὑποστῆ ἐκ τοῦ πολέμου μεγάλας ἀπωλείας εἰς τὸ πλωτὸν ἀντώνιον ὑλικὸν.

»Ἐπὶ πλέον, συνεπείδη τῶν ἐκτεταμένων ἡμιών πλείστων δισυνεγένεται τὸν λιμένων καὶ τῆς συγκεντρώσεως εἰς αὐτοὺς πολλῶν πλοίων, προσποτῶν αἰσθηταὶ καθυστερήσεις, αἵνες περιορίζουν κατὰ ἓντος πολογίσμου ποσοστὸν τὴν ἄποδοσίν τῆς ἐπαρχούσης χωρητικότητος. «Ενα, φέρ' εἰπεῖν, κυριακὸν ταξίδιον, μάλιστα δὲ πλοίον γραμμῆς, ἀπετεί σημερον πολὺ περισσότερον χρόνον, παρ' ὃσον προπολεμικῶς. Ἡ ἀποκατάστασις τῶν λιμένων καὶ η ἀνασυγκρότησις τῶν ἐμπορικῶν στόλων θὰ ἀπατήσουν πολλὰ ἔτη, ποιὸν ἂγχοντας.

»Ἐπιπροσθέτως — συνεχίζει ὁ ἀφορογάρος — βραδύνει πολὺ νὰ γνησιηστοῦν τῶν νέων πλοίων. Εἴς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν χρούασται σήμερον διπλάσιος ἡ πρὸ τοῦ πολέμου χρόνος διὰ τὴν κατασκευὴν ἓνδος πλοίων, ή δὲ προοπτική διὰ τὸ μέλλον, ἀπὸ τῆς γνωμηκῆς πλευρᾶς, δὲν ἐμφανίζεται αἰσιοδοξός, συνεπείδη τῆς παρατεινούμενης ἐλλείφεος ὑλικῶν καὶ ἴδιας χάλυβος. Δὲν πάροχει, ἔξι ἄλλου — κατὰ τὸν ἀφορογάροφον — ἀμφισβολία, ὅτι ἀργά η γρήγορα ὑπὸ ἐπέλθη πτώσις τῶν ναυλῶν. Ἡ παρούσα εὐημερία διηρκεῖσθαι περισσότερον χρόνον ἀπὸ τὰς συνήθεις διὰ τὴν Ναυτιλίαν καλάς περιθώνων, ποὺ ἐγνώσιον εἶναι κατὰ τὸ παρελθόν. Πρέπει, δύος, νὰ ἐλίποσμεν, διτὶ καὶ ἡ ἐπερχομένη περιόδος τῆς πτώσεως δὲν διαφέσῃ ἐπὶ πολὺ. Ἐν συμπεράσματι ὁ ἀφορογάρος διατυπώνει τὴν γνώμην, ὅτι ἐπὶ μίαν ἀκόμη διετίαν, ἵστως δὲ καὶ περισσότερον χρόνον, δὲν διαφαίνεται κίνδυνος σοβαρᾶς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Αἱ σχέσεις ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν

Εἰς διδύλιον ἔκδοθέν παρὸ τοῦ πρώτην ἀρχιδικαστοῦ τοῦ ἀνωτάτου δικαιωτηρίου τῆς Νορβηγίας κ. Μπέργκιν ἔκτιθεται τὸ ὅλον ζῆτημα τῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν.

»Ἐπὶ μίαν ὀλόκληρην διεκαπενταίται, γράφει ὁ κ. Μπέργκιν, δὲν παρουσιάσθη ὡντες περίπτωσις σοβαρᾶς διαφωνίας μεταξὺ περισσοτέρων καὶ ναυτεργατῶν. «Ωφελεῖτο τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἀμφότερα τὰ μέρη διεπεντοῦ ἐν πνεύματος συμβίσασιν, ἀμοιβαίων ὑποχωρήσεων καὶ πτώσεως εἰς τὴν σταθερότητα τῶν καλῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν δύο τάξεων. Ἀμφότερα τὰ μέρη είσον τὴν κεντρικὴν ὁργάνωσιν των, η δοπιά διεπαγματεύεται συλλογικῶς τὰ ζῆτηματα διὰ λογαριασμῶν ὅλων τῶν ἄλλων, αἱ δὲ διαπραγματεύεται αἱ τοῦ πρώτου πολέμου ποτέ τὸ πρόστιμα τοῦ ἔθνικον συμφέροντος, ἐνῷ ἀρ' ἐτέρον τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα ἀνελάμβανον πλήρη εἰδήνην διὰ τὰς προσαλογίες εἰς τὰς πυρωμῶν.

»Ο κυριώτερος δύος λόγος τῶν ἀρμονικῶν σχέσεων μεταξὺ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ναυτεργατῶν είναι τὸ γεγονός, διτὶ αἱ ὁργανώσεις τῶν δὲν ἐνετεύθουσαν ποτὲ ἀπὸ τὸ πνεῦμα τῆς ἐχθρότητος καὶ τῆς δια-

STATES - HELLENIC LINES

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος γραμμὴ
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ-ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ἀ)π "HOOSIER STATE,,

Αναχωρεῖ ἐκ Νέας Υόρκης τὴν 12ην Ιουνίου.

ἀ)π "ΕΛΛΗΝΙΚὴ 'ΑΚΤὴ,,

Αναχωρεῖ ἐκ Νέας Υόρκης 2 Ιουλίου 1947.

ἀ)π "ΕΛΛΗΝΙΚὸς' Αστὴρ,,

Ανεχώρησεν ἐκ Νέας Υόρκης 10 Ιουλίου 1947.

ἀ)π "ΕΛΛΗΝΙΚὸν Κῦμα,,

Ανεχώρησεν ἐκ Νέας Υόρκης τὴν 1ην Ιουνίου

ἀ)π "LONESTAR STATE,,

Αναμένεται εἰς Πειραιὰ τὴν 15ην Ιουνίου.

Δεχόμεθα ἐμπορεύματα διὰ:

HAMPTON ROADS, BALTI MORE, PHILADELPHIA & NEW YORK

Διὰ πλεόνας πληροφορίας :

A. E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»
I. Δροσοπούλου 17, Πειραιᾶ Τηλέφ. 43.027

μάζης, ἀλλ' ἀντιθέτως τῆς κοινωνικῆς ἀρμονίας καὶ τῆς δημοσιογίας ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μᾶς σταθερῶς ὄμαλῆς καταστάσεως.

Σουηδία

Ναυτιλία καὶ Ο. Η. Ε.

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Στοκχόλμης, ἡ «Ἐνωσις τῶν Συνηδῶν Ἐφοπλιστῶν» δι' ὑπομνήματός της πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου διατύπωνται σημαντικάς ἀντιρρήσεις ἐπὶ τῆς τελευταίως ἐκδηλωθείσης τάσεως μεταξὺ ὠρισμένων κύκλων τοῦ «Ὀργανισμοῦ Ἰννομένων Ἐθνῶν» πρὸς ἴδρυσιν ὑπὲρ τὴν αἰγίδαν τοῦ διακρατικοῦ ναυτιλιακοῦ σώματος. «Ως γνωστὸν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας φάσεως τοῦ πολέμου είχε συσταθῆ ἡ Ο. Η. Ε., τὴν ὥποιαν μεταπλεύμικῶς διεδέχθη ἔπειτα προσωρινὸν σῶμα, ὅπερ καὶ ὑπέβαλε τὴν πρότασιν ἴδρυσεως μᾶς κοινού διακρατικῆς ναυτιλιακῆς Ὀργανώσεως, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Ο. Η. Ε. Τὸν προελθόντα μῆνα ἀφ' ἔτεσον συνήλθεν εἰς Παρίσιον τὸ «Προσωρινὸν Ναυτιλιακὸν Συμβούλευτικὸν Συμβούλιον» πρὸς συζήτησην ἐπὶ τοῦ ἴδιου τούτου τοῦ σώματος, τὸ ὥποιον καὶ θὰ ἐπανεξταθῇ τὸ προσεχῆς φιλικόπορον παρόντα τοῦ «Οἰκονομικοῦ καὶ Κοινωνικοῦ Συμβούλιου τῶν Ἰννομένων Ἐθνῶν».

Οἱ Συνηδοὶ ἐφοπλισταὶ — ἀναφέρει τὸ ὑπόμνημα — ἀντιτίθενται πρὸς κάθε τοιάντινην διακρατικὴν ὁργάνωσιν, ἡ ὥποια, παρὰ τὴν τυπικῶς περιορισμένην δικαιοδοσίαν της, δὲν είναι ἀπίθανη νὰ ἐπιδώξῃ σὸν τῷ χρόνῳ νὰ ἐπεργατῇ ἐπειδή τῶν ἑπτάτοντων εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν ὁργανώσεων, ὑψησταμένων ἡδη καὶ συγχροτυμένων ἀπὸ ἀντιπροσωπείας τῶν καθαρῶν ναυτιλιακῶν ὁργανώσεων τὸν διαφόρον χωρῶν.

Περιστέρῳ τονίζεται εἰς τὴν οηθεῖσαν ἔδεσιν, ὅτι ἡ παρατηρούμενη εἰς ὠρισμένους ξένους πόλεις τῶν Ναυτιλίαν κύκλων τάσις ἀναμέζεων εἰς τὰς ἐκδηλώσεις τῆς ἴδιωτικῆς οἰκονομίας, ὑπὸ μορφὴν δῆθεν διεθνῶν διακρατικῶν ὁργανώσεων, δημιουργεῖ κινδύνους ἐπιβολῆς δειμεύσεων καὶ βαρῶν εἰς τὴν παραγωγὴν καὶ τὰς μεταφοράς, μὲ λίαν ἐπιχειρίους συνεπείας διὰ τὴν παγκόσμιον ἐν γένει οἰκονομίαν. Ἡ προβαλλούμενη δῆθεν ἀνάγκη ἀντιμετωπίσεως ὠρισμένων τεχνιῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, διότι ἡ «γραμμή φροτηγών τῶν πλοίων», ἡ «ἀσφάλεια τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ» ἀλλ., ὑπὸ διακρατικῶν ὁργανώσεων, ἀποτελεῖ ἀπλοὺς πρόσχημα τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, δεδομένους ὅτι τὰ ζητήματα ταῦτα ἀποτελοῦν ἀντικείμενον ἐξετάσεως παρ' ἄντισταμένων ἡδη διεθνῶν ναυτιλιακῶν ὁργανώσεων, αἵτινες μάλιστα εἶναι ἀπηλλαγμέναι ἀπὸ κάθε κρατικὸν παρεμβατισμόν.

Ἐν κατακλειδὶ τονίζεται εἰς τὸ ὑπόμνημα, ὅτι δὲν πρέπει ἡ συνηδικὴ κυβερνήσιος ν' ἀποδεχθῇ τὴν πρότασιν συστάσεως οἰουδήποτε διακρατικοῦ ναυτιλιακοῦ σώματος, ἔστω καὶ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Ο. Η. Ε. μέλοντος γὰρ τεθῆ.

Συγχρονισμένος τύπος φορτηγοῦ

Τὸ νεότευκτον δημόσιοντον φορτηγὸν «Τόσκα» ἀποτελεῖ — κατὰ τοὺς συνηδικοὺς τεχνικοὺς κύκλους — τὸν πλέον ἀντιπροσωπευτικὸν τύπον τῆς συνηδικῆς ναυτικῆς ἀποδόσεως καὶ συγκεντρώνει διὰ τὴν κα-

τηγορίαν τοῦ τὰ προσόντα τοῦ πλοίου τοῦ μέλλοντος. Τὸ «Τόσκα» ἔχει χωρητικότητα 9.000 τόννων d. w., εἶναι τύπον «εσέλτερ-ντέκ», μὲ μαρκὸν πρόστεγον καὶ ἐπίστεγον καὶ κατεσκευάσθη ἐξ ὀλοκλήρου δι' ἡλεκτρο-συγκολλήσεως. «Ἔχει διαστάσεις μηκούς 482.2 ποδῶν, πλάτους 59.6, βάθους 40.9 ποδῶν καὶ ἔμφροτον βάθισμα 26.4 ποδῶν, διαθέτει δὲ χῶρον 455.980 c. π. διά φορτία γεννημάτων ἡ 413.510 c. π. διά φορτία εἰς δέματα καὶ ἐπιπροσθέτως χῶρον 131.900 c. π. φυγείον δι' εὐπαθῆ φορτία, μὲ εἰδικὰ διαμερίσματα κυτῶν διά τὴν μεταφορὰν κρεάτων, ιχθύων καὶ φρούτων.

Τὰ ἔξι κύτη τοῦ «ἔξυπηρετοντα» ἀπὸ 18 γεφανοὺς τῶν 5 τόννων καὶ ἀπὸ ἕνα τῶν 25 τόννων, τὸ δὲ σύστημα πηδαλιονήσιας καὶ διὰ τὰ μηχανήματα τοῦ καταστρώματός τον είναι ἡλεκτροκίνητα. Εἰς τὸ κατάστρωμα τῆς γεφνίδας διαθέτει δὲ ἐπιβάτας πέντε θαλαμίσκους μὲ δύο κλίνας ἔκκαστον καὶ δύο θαλαμίσκους μὲ μίαν κλίνην. Τὰ ἐνδιατήματα τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν εὐρίσκονται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, τὰ δὲ διαμερίσματα τοῦ πληρωμάτου εἰς τὴν πρύμνην.

Η ἀπεργία τῶν ἀξιωματικῶν

«Ἡ κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα κηρυχθεῖσα ἀπεργία τῶν ἀξιωματικῶν τῶν συνηδικῶν ἐμπορικῶν πλοίων λόγῳ τῆς ὥποιας παρέμειναν ἐν ἀκινησίᾳ τὰ 75·ο ὅ τον συνηδικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, Ἐλλησε, γενομένης δεκτῆς τῆς ἐπαναφορᾶς τοῦ μεθολογίου τοῦ 1939.

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία

«Ἡ συνηδικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἔχεται δευτέρα μετὰ τὴν ἀγγλικὴν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς παραγωγῆς. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔποις 58 πλοῖα, χωρητικότητος 277.000 τόννων d.w. ἔξηλθον τῶν συνηδικῶν ναυπηγείων. Τὸ μέγιστον μέρος τῶν ναυπηγείων τούτων ἀνεφέρετο εἰς δημόσιον τηγανητή σάφη, ἐνῷ τὰ ἀτμόπλοια μόλις ἐκάλυπτον ἔνα ποσοστὸν 15·ο ὅ τον συνόλου.

Τουρκία

Τὸ «Ισταμπούλ»

Τὴν 30ήν Μαΐου ἀπέπλευσεν ἐκ Νέας Υόρκης τὸ νέον Τουρκικὸν πλοῖον γραμμῆς «Ισταμπούλ» (τέως «Μεξιόν»), τόννων γροῦς 5236, τοῦ 1932. «Ηγοράσθη ἀπὸ τὴν Κρατικὴν Τουρκικὴν Ἐταιρίαν τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον καὶ ἐπέτοι πικίκας μετασκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία Τόντ. «Εστοίσις γύρω τῶν 3 ἐπατομηρῶν δολλαρίων καὶ θὰ διατεθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Κωνσταντινούπολεως — Αλεξανδρείας.

Δεδομένους ὅτι οἱ ἀμερικανοὶ κανονισμοὶ δὲν ἐπέτρεψαν εἰς τὸ σκάφος τὴν παραλαβὴν ἐπιβατῶν ἐκ Νέας Υόρκης, θὰ παραλάβῃ τοῦτο ἐκ Χαβάνας ἐπιβάτας διὰ τὴν Μεσόγειον. Διαθέτει 110 κλίνας εἰς τὴν πρότην θέσιν καὶ 50 εἰς τὴν δευτέρην.

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:

AMERICAN PRESIDENT LINES, SAN FRANCISCO

DAMPSKILSESKABET "TORM", COPENHAGEN

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

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

Πάσης φύσεως ναυτιλιακαὶ καὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐργασίαι.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Μεγ. Βρεταννίας 8 Τηλέφ. 41.968, 41747. Τηλεγραφ.: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ». ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Ελευθερίου Βενιζέλου 19. Τηλέφ. 27.56. Τηλέγρ.: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ». Αντιπρόσωποι εἰς δόλους των Ελληνικούς Λιμένας.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τη. 40658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : « XRONIKA »
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Συνδροματικό Έξετερικού Λ. 'Αγγλ. 15.0 'Εσωτερικού Δρ. 40.000.
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
'Αντιπρόσωπος μας είς την 'Αγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE,
91/3 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακές Ειδήσεις

Μια έξαιρετική μεταφορά

Οι παρατηρήσεις της Ελληνικού Κράτους αγορασθέντες είς την 'Αμερικήν τρεῖς γερανοί μεγάλης άνωτητικής δυνάμεως — 60 τόννων έκαστος — χρηματοκύντησαν ήδη από την 'Αρτην τού Ειρηνικού είς την 'Ελλάδα. Διά την ρυμουλκήση των άπορθων ήγοράσθη ἐπίσης ένα ξειρευτικόν ρυμουλκόν ἀνοικτῆς θαλάσσης μήκους 143 πόδων, μεγάλης ιπταδυνάμεως, διπέρ καὶ ἐφωδιάσθη ἐπιπροσθέτως είς την Νέαν 'Υόρκην μὲ δλα τὰ κατάλληλα μηχανήματα καὶ ἔργαλεια, ώστε νὰ μεταφατῇ εἰς πρώτης τάξεως ναυτογονωστικὸν σκάφος.

Τὴν διλήμματος τῆς ρυμουλκήσεως ἀνέλαβεν ὁ γνωστὸς ἀμερικανικὸς οίκος Μοράν, ὅπτες θὰ παράσῃ ἐπὶ προμηθείᾳ τὴν εἰδίκευσίν του καὶ τὸ καταλλήλων προσωπάκον. Τὸ ἔλληνικὸν σκάφος ρυμουλκεῖ τὸν δύο γερανούς, ρυμουλκὸν δὲ τοῦ οίκου Μοράν θὰ μεταφέρῃ τὸν τρίτον γερανὸν εἰς τὰς Αζόρας ἀπὸ τὸν Παναμᾶν.

Διά τούς ναυτεργάτας

Τὸ νηογενεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγράφου τοῦ πρὸς τὸν A. O. K. Π. ἔγκητος τὴν ἐπανεξέτασιν τοῦ ζητήματος τοῦ δανεισμοῦ τοῦ ἀναγκαιούντος χρηματικοῦ ποσοῦ διὰ τὴν ἀνέγερσιν παρα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ιδιοτήτην σανατορίου εἰς τὸ λεκανοπέδιον τῆς Αττικῆς. Δὲν ἀποκλείεται τελικῶς νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἀγορᾶ ἑτοίμου σανατορίου, διὰ τὴν νοσηλείαν τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν. 'Υπὲρ τῆς ἀμέσου ἀγορᾶς ἔχει κηρυχθῆ ἡ ἀρμόδιος ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου διὰ τὴν λυστελεστέρων περιθάλψιν τῶν φυματικῶν ἔργατων θαλάσσης, ἀλλὰ καὶ διότι θὰ προκύψῃ σημαντικὴ οἰκονομία, δοθέντος διὰ τὰ καταβαλλόμενα σήμερον νοσήλεια εἶναι πολὺ μεγάλα.

Διὰ τὴν διενόλυνσιν τοῦ δανεισμοῦ τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» παρὰ τὸν A.O.K.P. πρόκειται νὰ κατατιθῇ εἰδικὸς νόμος.

Αἱ υπερωρίαι εἰναιάρια εἰς τὰν πλοίων

Τὴν Ἰηνὸν 'Ιονινὸν συνῆλθεν εἰς τὸ νηογενεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ μόνιμος Συμβούλευτικὴ 'Επιτροπὴ Ναυτικῆς 'Εργασίας καὶ Προνοίας, συνητήσασα ἐπὶ τῶν κατοτέρω ζητημάτων ἐφ' ὃν καὶ προφῆλθεν εἰς σχετικὰς ἀποφάσεις: 1) Ἐπὶ τῆς παρονταζομένης ἀφιθητικῆς δυσαναλογίας στελεχῶν, μεταξὺ προσωπικοῦ μηχανῆς καὶ καταστρώματος: 'Εγένετο μαρά καὶ διεξοδικὴ συζήτηση ἐφ' ὃν καὶ προφῆλθεν εἰς σχετικὰς ἀποφάσεις: 2) Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἀπεφασίσθη νὰ μὴ ναυτολογηθῶνται εἰς τὸ μέλλον ἀνθρακεῖς, ἐάν δὲν κέπτηται ἐνὸς ἔτους θαλασσίαν ὑπηρεσίαν. Εἰς περιπτώσεις παρουσιαζομένης ἐλλείψεως ναυτῶν θὰ ναυτολογηθῶνται πτυχιούντοι θερμασταί. 'Επάσης εἰς τὰς θέσεις ἄλλων εἰδικοτήτων θοηματικὸν ὑπηρεσίον, θὰ ναυτολογηθῶνται θερμασταί.

2) Ἐπὶ τῆς αἰτιθέσιος ὑπὲρ τῶν πληροφάματων καταστρώματος ἐκτάστων προσθέτου ἀμοιδῆς (ὑπερφοινίων) δι' ὧρισμένας ἔργασίας δῆθεν ἐξερχομένας τοῦ κύκλου τῶν καθηκόντων τούτων, ἐκρίθη καὶ ἀρχὴν διὰ τὴν γενικὸν κανόνα οἱ ναυτεργάται δὲν δικαιοῦνται ὑπερφοινίων. 'Επιχολούθησε μαρά συζήτησις ἐπὶ ἀναλητικοῦ προγράμματος ἔργασιν τοῦ καταστρώματος, ἵητος ἀνοιγμά καὶ κλείσιμον κατῶν ποδὲ τῆς φροτεκφροτώσεως, κοπάσιμα σκάφους, χρωματισμὸς σκάφους καὶ διαμερισμάτων, καθαρισμὸς σεντινῶν, καθαρισμὸς κατῶν, ἀπόρρυψης σκουπιδῶν, λίπαντος βαρούλκων, ἐξασφάλισις ἀντικειμένων καταστρώματος ἐπικειμένης θαλασσοταραχῆς, καὶ

ὅπηρες ἐπὶ τοῦ λοιπὸν — ἀντιθέτως τούτου προγράμματος ἔργασιν ἐλήφθη ἀπόφασις, διὰ τοῦ πλοίου τροφίμων λιμένος καὶ ταξιδίου, μεταφοράν εἰδῶν ἀπαθάρτων πρὸς πλησίου, δι' ἀργοτοπήσιν, παρασενήν φαγητοῦ καὶ ὑπηρετησιν προσώπων ἐπιβανόντων ἐπὶ πλέον τῆς συνθέσεως, ἀπεφασίσθη, διότι μὴ καταβάλλεται ιδιαίτερα ἀμοιδή, πλὴν τῆς περιπτώσεως τῆς ὑπηρετησιν ἐπιβανόντων ἐπὶ πλέον τῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου προσώπων, ἀλλὰ ἐφ' ὃσον οὗτον ταξιδεύονταν ἐπὶ καταβολῆ ναύλων.

Δι' εἰδικὰς ὑπηρεσίας, ὡς λ. γ. μεταφοράν ἀπὸ προκυμαίας εἰς τὰς ἀποδήμας τοῦ πλοίου τροφίμων λιμένος καὶ ταξιδίου, μεταφοράν εἰδῶν ἀπαθάρτων πρὸς πλησίου, δι' ἀργοτοπήσιν, παρασενήν φαγητοῦ καὶ ὑπηρετησιν προσώπων ἐπιβανόντων ἐπὶ πλέον τῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου προσώπων, δι' ἐφ' ὃσον οὗτον ταξιδεύονταν ἐπὶ καταβολῆ ναύλων.

Δι' ὧρισμένας ἄλλας ἔργασίας ἐκρίθη ἀπὸ τὰ μέλη τῆς 'Επιτροπῆς, διὰ προθλέποντο δι' αὐτὰς αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις ἔργασίας.

Ὄς πρὸς τὰς εἰδικὰς ἔργασίας ἐπὶ τοῦ λεβητοστασίου, ἡ συζήτησις ἀνεβλήθη, τῇ παρακλήσει τῶν ἐπιπροσώπων τῶν ναυτεργατῶν.

Τέλος ἡ 'Επιτροπὴ συνεζήτησεν ἐπὶ τοῦ σχεδίου Νόμου επερὶ συμπληρώσεως καὶ τροποποίησεως τῶν περὶ διπλωμάτων M.E.K. Ισχυοντὸν διατάξεων. 'Η 'Επιτροπὴ ἐνέκρινεν ἐν τῷ συνόλῳ της τὸ καταστιθὲν ὑπὸ τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ λεβητοστασίου 'Επιτροπῆς Ναυτιλίας νομοσχέδιον.

Τὰ πληρώματα τῆς Ε. Ε. Α. Σ.

Πρὸς τὰς ἀρμοδιάς Ναυτικᾶς ἀρχᾶς διεβιβάσθη ἡ κατωτέρω ἀπόφασις τοῦ π. «Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας: «Απεφασίσαμεν ὅπως, μεταξὺ διοικητικῆς οἰκίσμεως τοῦ μισθολογάτων τῶν ὑπὸ τὴν διοικητην τῆς Ε.Ε.Α.Σ. τελούντων πλοίων, ισχύσουν αἱ ἡμέτεραι ἀποφάσεις ὑπὸ ἀριθ. 8836 (τοῦ 1946) επερὶ τῶν μισθολογάτων τῶν πληρωμάτων πλοίων τελούντων ὑπὸ τὴν διοίκησιν καὶ διαχείσιν τῆς Ε.Ε.Α.Σ.» καὶ 8616 (τοῦ 1947) διοικήσουν πλοιοφόρων, ἀλλὰ ίης Μαΐου ἐ. ξ. καὶ ἐφεζῆς.

Τὰ τέλη υπὲρ τοῦ Ν. Α. Τ.

Πρὸς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς τοῦ κράτους διεβιβάσθη πρὸς ἔργαμον ἥ γονεῖ ἀπόφασις τῶν ναύλων Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν δεβαιόσιν καὶ εἰσπράξιν τῶν τελῶν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. (ἥτοι ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Φυματικῶν 'Εργατῶν Θαλάσσης, ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Εγκαδίσιεως ἐπιβατηγοῦ στόλου καὶ ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου ἀνεργίας καὶ ἀσθενείας Θ.Θ.) ἔχουσα ὡς ἐξῆς:

'Η δεβαιόσιν καὶ εἰσπράξιν τῶν ναύλων τελῶν ἥ γονεῖς ἔνεργοτείται α) ὑπὸ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, ἐν ἐλλείψει δὲ τοιούτων ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν διὰ τὸν ναύλους ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν, μεταφερούμενων διὰ παντός εἰδῶν πλοίων ἥ πλοιαρίων ἥ πλωτῶν ἐν γένει μεταφορικῶν μέσων, ἐφ' ὃσον ταῦτα ἐπετελοῦν δρομολογικάς γραμμάς καὶ πρακτορεύονται ὑπὸ νομίμως ἀνεγνωσιμένων πρακτόρων.

β) 'Υπὲρ τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν διὰ τὸν ναύλους ἐμπορευμάτων μεταφερούμενών ὑπὸ πλοίου, πλοιαρίου καὶ παντός εἰδῶν μεταφορικῶν μέσων, ὅταν ταῦτα δὲν πρακτορεύονται ὑπὸ νομίμως ἀνεγνωσιμένων καὶ

γ) Προσεκμένον περὶ πλοίων τοῦ προγραμμένου ἐδαφίου παραλαμβάνοντων ἐπιβατῶν, τὰ ἐπὶ τῶν ναύλων τούτων τέλην δεβαιόσιν καὶ εἰσπράξιν τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν διὰ τὸν λιμενικὸν ἀρχῶν καὶ ἐν ἐλλείψει τοιούτων ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν.

Αἱ λιμενικαὶ καὶ τελωνειακαὶ ἀρχαὶ τὰς ἀντωτέρω εἰσπράξιες ἀποτέλλονται δι' ίδιας ἀναφορᾶς εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἐντὸς τοῦ τετάρτου πεντημέρου τοῦ μηνός, μετὰ γενικῆς καταστάσεως τῶν εἰσπράξεων τοῦ τέλους τούτου, καθὼς καὶ τῶν ἐπὶ γανάλων ἐπιβατῶν ἐν γένει εἰσπράξεων.

Τὰ διπλώματα μηχανικῶν ἐσωτερικῆς καύσεως

Κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς φήμισιν νομοσχέδιον επερὶ συμπληρώσεως καὶ τροποποίησεως τῶν Ισχυοντῶν διατάξεων περὶ διπλωμάτων Μηχανικῶν ἐσωτερικῆς καύσεως. Κατὰ τὸ 1ον ἀριθμὸν οἱ μετέχοντες κατὰ τὸ 1947 ἐξετάσουν εἰς τὰ κάπωτα μαθήματα: 'Ελληνικά, ἀντίστασις τῆς θύλης, μηχανικά καὶ σχεδιαγραφία καὶ μηχανονογία.

Τὸ 2ον ἀριθμὸν τοῦ νομοσχεδίου ἔχει ὡς ἐξῆς:

Α) Θ.θ.ρ.ο.ν. 2: 1. 'Η ἀπαντήσιμη κατὰ τὰς κεμένας παγίας διατάξεις ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίου πρὸς συμμετοχήν εἰς ἐξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν τόνων περὶ διπλωμάτων δύναται νὰ κατωτέρω διπλωμάτων δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ ὡς κάτιοτε:

α) Προσεκμένον περὶ διπλωμάτων πρακτικοῦ μηχανικοῦ M.E.K. ἀναπληροῦται μέχρι τοῦ ἡμέρου τῆς συνοικίων ἀπαντούμενης δι' ίσοχρόνου ὑπηρεσίας εἰς ἐργοστάσια τῆς ἡμεδατῆς ἥ ἀλλοδαπῆς, ἐν οἷς κατασκευάζονται ἡ ποπούλων καναλαρίων μηχαναλίων ἐσωτερικῆς καύσεως. 'Εκ τῆς ὑπηρεσίας εἰς πρακτορεύσιον τὸ ἥμισυ τοῦ οὐλάχιστον δέοντα νὰ ἔχῃ διανυθῆ-

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΜΗΧΑΝΟΠΟΙΕΙΟΝ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ

"ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ,, Α.Ε.

ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ. Τηλέφ. 45—330, 42—564 καὶ 47—643

Δεξαμενισμοὶ καὶ ἀνελκύσεις εἰς Νεώριον

Ἐπισκευαὶ πλοίων καὶ μηχανημάτων πάσης φύσεως

Κατασκευαὶ ἀτμολεβήτων

καὶ ἀνάληψις οίσασδήποτε ναυπηγικῆς ἔργασίας

νότο την ειδικότητα του έφαρμοστού.

β) Προσειμένου περὶ διπλώματος μηχανικοῦ Μ.Ε.Κ. β' τάξεως ἀνα-
πληρωτά μέχρι τοῦ ἡμίσεος τῆς συνολικῆς ἀπατουμένης δι' ισοχρόνου
ὑπηρεσίας ἀρχιτεχνίτου εἰς ἐργοστάσια τῆς ἡμεδαπῆς ἢ ἀλλοδαπῆς, ἐν
οἷς κατασκευάζονται ἢ ἐπισκευάζονται κινητήριοι μηχαναὶ ἐσωτερικῆς
καύσεως.

γ) Προσειμένου περὶ διπλώματος μηχανικοῦ Μ.Ε.Κ. α' τάξεως ἀνα-
πληρωτά μέχρι τοῦ 1/3 τῆς συνολικῆς ἀπατουμένης δι' ισοχρόνου ὑπη-
ρεσίας ἀρχιτεχνίτου εἰς ἐργοστάσια τῆς ἡμεδαπῆς ἢ ἀλλοδαπῆς ἐν
οἷς κατασκευάζονται κινητήριοι μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως ἢ
μέχρι καὶ τοῦ συνόλου ἐὰν ἔχουν λάβει τὸ δίπλωμα μηχανικοῦ
Μ.Ε.Κ. β' τάξεως πρὸ δικτεσίας καὶ ἀφοῦ είχον συμπληρώσει τοιετὴ θα-
λάσσιον ὑπηρεσίαν ὡς προτάμενοι μηχανικοὶ ἐπὶ πλοίοι κινούμενοι διὰ
Μ.Ε.Κ. δυνάμεως μέχρι 200 BHP ἢ ὡς ὑφιστάμενοι ἐπὶ διοίσιν πλοίον
δυνάμεως μηχανῆς ἀντέρεσ.

2. Λι διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ισχύουν μέχρι τέλους 1947.

Αἱ ἐργασίαι τοῦ Ο. Α. Ν.

Εἰς τὴν Λευκάδα ἀνειλκύσθη ἡ ἐκεῖ βυθισμένη μεγάλη βυθούρος, ἥπις
καὶ ὑπὲρ τοῦ παρόντος πρὸς περιστέρῳ ἐργασίαν.

—'Ανειλκύσθη ὅτι ἐξεκαθαρίσθη ὁ λιμὴν τοῦ Βόλου ἀπὸ τὰ ἐν αὐτῷ
ναυάγια.

—Προσεικήρυχθη διὰ τὴν 12ην Ἰούλιον δημοπρασία διὰ τὴν ἀνέλκυση
τῶν ἀπομόλιον «Μονστέλλα» 5311 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ «Γοίττα γῆ
Σαβόνα» (ἐπιβατηγόν) 2580 τ. γκρός (τοῦ 1930) ἀμφοτέρων Ιταλικῶν,
βυθισμένων ἐν Κερδυό, «Σάντα Κλάρα» 4665 τ. γκρός (τοῦ 1928) βυ-
θισμένων εἰς Νάπολιν καὶ τοῦ νοθρηγοῦ μότεροις «Μπράττετέλ» 4968
(τοῦ 1935) βυθισμένων εἰς τοὺς Όρεούς.

—Οἱ κ. κ. Στεφανίδης καὶ Μισικῆς ἡγόρασαν πρὸς διάλυσην τὸ ἐν
Μεθώνῃ ναυάγιον τοῦ ἀπομόλιον «Σάντα Σεμπαστιάνη».

—'Η ἀνέλκυσης ἐνὸς ἀποβατικοῦ πλοίου, βυθισμένου παρὰ τὸ ναυάγιον
τοῦ τοντοκοῦ εὐδόκιμου «Φετίξ Μπούλεν» εἰς Θεσσαλίαν κατευρυσθῆ ἐπ'
δύναται τοῦ κ. κ. Στεφανίδη.

—'Ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μηνὸς Ἰούλιον ὑπὲρ προσηργυχθῶν δημοπρασία
διὰ τὴν ἀνέλκυστην ἐν Σούδᾳ τῶν ἐκεῖ βυθισμένων δανικῶν δεξαμενοπλοίον
εἰς Ελεονώρα Μάρεσον 10.694 τ. γκρός (τοῦ 1936) καὶ τοῦ δρεπανικοῦ
καταδρομικοῦ «Υόρκη».

•Ωκεανός• καὶ «Υπερίων»

Τὰ δύο εἰδικὰ πλοῖα διὰ τὴν μεταφορὰν βαρέον ἀντικειμένων (σιδη-
ροδρυμιῶν ὄχημάτων, ἀπομηχανῶν, ωμονικῶν κλπ.) «EASTWAY»
καὶ «OCEANWAY» 5000 τ. γκρός ἔκσποτον (τοῦ 1944), ἄπαν ἡγορά-
σθησαν ἀπὸ τὸ ἐν Εὐρώπῃ πλεονάζον ἀμερικανὸν πολεμικὸν ὑπόκρινον, με-
τωνομάσθησαν «Y περιών» τὸ πρότον καὶ «Ωκεανός» τὸ δεύτε-
ρον. Ἀμφότερα τὰ σκάφη ταῦτα, ἄπαν δύνανται νῦν χορηγοποιηθῆναι
καὶ ὡς πλοιαὶ δεξαμεναὶ διὰ σκάφη μικρᾶς χωρητικότητος, τελοῦν ὑπὸ^{την} τὴν διαχείσιν τοῦ ὑπονυγείου Οἰκονομικῶν καὶ ἐπηργωθῆσαν μὲν πλη-
ρώματα τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ήδη ναυλοχοῦν εἰς τὸν πειραιῶν λα-
μένα, πρόκειται δὲ νὰ ἀπολεθέσουν συντόμως δι' Ἀμέρεσταν τὸ ἔνα καὶ
Γένοβαν ἡ Λιβύδον τὸ ἔτερον πρὸς μεταφοράν βαρέων ἔφοδιον.

Νηολογήσεις κρατικῶν φορτηγῶν

—'Ενηλογήθησαν εἰς τὰ Νηολόγια Πειραιῶς τὰ κάτωθι μικρὰ πετρελα-
ονῆτα ἀποτοποῖκά φορτηγά:
«Πι. ιωτάραρχης Μπλέσσας» 304 τ. γκρός, τοῦ κ. Λαζ. Σακαλῆ
καὶ Σία.

«Συνταγματάρχης Δαβάνης» 239 τ. γκρός, τοῦ κ. Λαζά-
ρου Σακαλῆ καὶ Σία.
«Σωκράτης Τασεμίδης» 342 τ. γκρός (τέλον «L. C. T.»)
τῆς Κ.Υ.Δ.Ε.Π.Ι.

Καὶ «Πίμιος Σταυρόδης» 246 τ. γκρός (τοῦ 1923) τῶν κ. κ. Ιω. Παπάζογχον καὶ Σία.
—'Ενηλογήθη ἐπίσης εἰς Πειραιᾶ καὶ τὸ ἐπιβατηγόν ἀπομόλιον «Κύ-
κνος» (ex «Adelphie») 503 τ. γκρός (τοῦ 1930) ἀνήκοντας τὴν ναυτ-
ηγήν ἐταιρίαν «Σαρωνικός».

Τὰ ἔξι ἐπανορθώσεων πλοῖα

Τὸ κατατέλευσαν εἰς Πειραιᾶ φορτηγόν «Εμπάρι Σόσιο» (πρόων
«Μπράττετέλ») 2740 τ. γκρ. (τοῦ 1924) μετωνομάσθη «Πι. ο. δ. ε. ζ. α.».

—'Ανανένονται εἰς Πειραιᾶ ἐντὸς τοῦ Ιουνίου τὰ ἔξι γερμανικῶν ἐπα-
νορθώσεων φορτηγά «Αννα Ρέντερ», «Οττίλι», «Χάνς Σχούλτε» καὶ
«Χέχτε».

—Αἱ ἐν Ἀγγλίᾳ ἐποκενταὶ τοῦ φορτηγοῦ «Κόχολτς» ἐπερατώθησαν τὴν
12ην Ιουνίου, τοῦ δὲ ἀ) π «Εὔκε» συνεχίζονται.

—Δύο ἔτερα φορτηγά, τὸ «Ινα Λότε Μπλούμενταλ» καὶ τὸ «Ρούγκεν»
ἐποκενταὶ εἰς τὸ Αμβούργον, τὸ δὲ φορτηγόν «Ποσειδῶν» ἐποκεν-
τάξεται εἰς τὸ Κίελον.

—Τὸ παραλαβὴν εἰς τὸ «Οσλο φορτηγόν «Σιμόν φράν Ούτρεχτ» ἐφο-
μοιώκηθη τὴν δην. Ιουνίου εἰς τὸ Κίελον πρὸς ἐπτέλεσιν ἀπομετήπτω-
τυνῶν ἐποκεντῶν.

—Η παραλαβὴ τοῦ παραχωρηθέντος εἰς τὴν Ελλάδα ἀποτοποῖον
τάνκερ «Ρείνφρέσεν» καθίσταται δυσχερής, καθόσον τὸ σκάφος χρηστ-

μοποεῖται εἰς τοπικάς γερμανικάς μεταφοράς.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων γιῶτ «JEANRY» κατέπλευσε τὴν 26
Μαΐου ἐξ Ἀντίγκουνας εἰς Νέαν Υόρκην δι' ἐποκενάς.

—Τὸ πολλὴν εἰς ιταλὸν χονδρούρον φορτηγὸν «Ωκεανός» 7583
τ. γκρός (τοῦ 1920) τῆς ἐταιρίας «Διεθνοῦς» παρεδόθη ἐν Νέα Υόρκη
εἰς τὸν ἀγοραστὸν τοῦ, ὃν φορεῖ τὴν ιταλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη
«CASTAGNA».

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν ἐπβατηγὸν δηξελοκίνητον σκάφος
«Τερψιχόρη» (ex «CITTA DI AGRIGENTO») 2.480 τ. γκρός (τοῦ
1930) ἀνήκει εἰς τὴν «Μπλού Λάνα», τοῦ κ. Λαγουδάκη.
Τὸ σκάφος δηδομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν «Αλεξανδρείας—Πειραιῶς—Μασσαλίας».

—Εἰς τὴν ίδιαν γραμμὴν ἐφοριαλογήθη καὶ τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν
ἐπβατηγὸν ἀ) π «Πένα 1619 τ. γκρός, τῆς ἐταιρίας «Ρένα».

—'Υπὸ τοῦ ὑπονυγείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας παρεσχέθη ἡ ἀδεια πο-
λήσεως εἰς ἀλλοδαποὺς τῶν φορτηγῶν «Ελλίξ» 1986 τ. γκρός (τοῦ
1919) καὶ «Πόντε Κλήρα» 4839 τ. γκρός (τοῦ 1920) τοῦ κ. Αντ. Παπαδάκη,
ὑπὸ τὸν δρόν της ἐν καιῷ ἀντικαταστάσεως τῶν δι' ἐτέρων
φορτηγῶν νεωτέρας ἡλικίας.

—Τὰ 30 o) τοῦ παναμαϊκοῦ ἐπβατηγοῦ ἀ) π «Πατρίξ» 889 τ. γκρ.
ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Χαδούλη εἰς τὸν κ. κ. Φιλίνην καὶ Παράσογον
ἀντὶ της γύρου τῶν 30.000 λιρῶν.

—'Υπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. καταρτίζεται ἀποστολὴ ἐκ 35 ναυτεργατῶν δια-
φόρων εἰδικοτήτων, διὰ Κάρδιτ πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ διαφόρων φορτη-
γῶν πλοίων.

—'Εξ μέρους τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσῶν τοῦ ἑπονυγείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Δ.Θ.Μ. μελετῶνται προτάσεις Ελληνικῶν Ασφαλιστι-
κῶν Εταιριῶν πρὸς μέραλιν τῶν κρατικῶν πλοίων.

—'Απερασίσθη καὶ ἀρχήν νὰ ἐγκαταλειφθῇ εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὸ
ναυαγῆσαν εἰς τὸν Νότιον Εὖβοϊκὸν ἐπιβατηγὸν ἀπομόλιον «Χειμάρρα».

Διὰ τὴν χορήγησιν δανείου ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου ἐκ 300 ἑκατομμυ-
ρίων δραχμῶν πρὸς τὸν Εἰδίσιον λογαριασμὸν Προστασίας φυματιῶν τοῦ
ὑπονυγείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ ὑπονυγείον οίκου Οίκονομού εἶχ-
τησει τὴν παροχὴν ἔγγυησεως ἐκ μέρους τοῦ Ν.Α.Τ.

Η ἀπονομὴ τοῦ Χαλκοῦ Σταυροῦ

Διὰ Β. Δ. ἀπενεμήθη διὰ Χαλκοῦς Σταυρὸς Ναυτικοῦ Ἀγῶνος εἰς
τοὺς κάτωθι ἀνδρας τοῦ Ε. Ν., κεπτημένους ἐξάμηνον, τούλαστον, κα-
τὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον ἐξαίρετον καὶ εὐδόκιμον ὑπηρεσίου ἐπὶ ἐλλη-
νικῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ μετὰ πρότασιν τοῦ ἀρμοδίου προξενικοῦ λι-
μενάρχου:

Πλοιάρχοι: Γ. Λεβαντῆς, Ν. Ρέζος, Β. Σημαδόπουλος, Κ. Βα-
γιανός, Δ. Καρδουνίδης, Πελ. Σθερικίδης, Ν. Γιανίσης, Ιάκ. Δαρζέντας,
Βασ. Νικολάου, Ιω. Φούσκας, Σπ. Φερεντίνος, Δ. Χαρχαρός, Χαρ. Βό-
γκας, Μ. Κοντσούνος, Γ. Λογοθέτης, Χ. Μούζακης, Δ. Παλαιοχωρασῆς,
Ανύ. Παπαδόπουλος, Ηλ. Πατρόνας, Μιχ. Χούμης καὶ Άχ. Σεβαστό-
πουλος.

Υπολογίαρχοι: Αρ. Καστόπης, Π. Κόσκορης, Γ. Ασπρούλης,
Λ. Πετράρχης, Αντ. Λαπατᾶς, Στ. Κωττάκης, Ν. Πούκαλος, Μιχ. Πα-
χούλης, Π. Καΐρης καὶ Δ. Νικολόστος.

Ἄνθυπολογίαρχοι: Ιω. Παΐζης, Μ. Φιλιππούσης, Μ. Θεοδο-
σιάδης, Λ. Μπουσές, Δ. Πασχάλης, Κ. Πανιάδης, Μιχ. Λαγγελιώνης,
Γ. Καΐρης, Η. Μπύλλας, Εμ. Αναγνωστάκης, Σπ. Μουρικής καὶ Γ.
Τσαμαδάς.

Δογισταί: Γ. Μολλάς.

Κυβερνήται: Β. Μεγαλοποιονόμος, Αντ. Ξαγοράς, Ιω. Νι-
κόπας, Ν. Νικηφόρος καὶ Απ. Ψύχας.

Α'. μηχανικοί: Κ. Πειτής, Κ. Αρθανάτης, Στ. Γκιόρας, Δ. Κα-
λίσης, Θ. Κεντός, Δ. Μεταξᾶς, Μ. Παλαιοχωρασῆς, Κ. Βαμβακάρης,
Π. Καλαπούδης, Δ. Κυριακαράκος, Κ. Κωστάλας, Δ. Μαρκωνιώνος,
Χρ. Ζωντένης καὶ Ιω. Ζωτής.

Β'. μηχανικοί: Αντ. Συνέλης, Ιω. Κοντός, Εδάγγ. Μπουφέλης,
Μιχ. Βάττιος, Όδ. Γκούρας, Ιω. Κουκούλης, Π. Λουζᾶς, Αντ. Μαρ-
μαριώνης, Μιχ. Μάντζαρης, Ν. Πασχάλης καὶ Ν. Παντελάκης.

Γ'. μηχανικοί: Μ. Σαρρής, Μιχ. Πελεκάνος, Σ. Ρούσσος, Δ.
Τσακονάκης, Ιω. Χάλαρης, Γ. Μυλωνᾶς καὶ Ελ. Λιούδης.

Ραδοτηγήλερης: Δ. Σουσούδης, Κ. Καλός, Γ. Μεταξῆς,
Νικ. Φασαρόνης, Γ. Κατραπασάς, Γ. Καραγιάνης, Ν. Ζαννῆς
καὶ Άνδρ. Καραβίας.

Ναύληρος: Κ. Τημαζός, Αντ. Χατζηλίας, Γ. Μαρούσας, Ν.
Γαβαλᾶς, Ιω. Λακογιάνης, Δ. Ψαρρός, Κ. Βογιατζῆς καὶ Αθ. Δε-
μίρης.

Αρχιθερμασταί: Γ. Αθανασάκος, Αντ. Σενός, Ιω. Αδαμό-
πονλος, Γ. Κουτέσης, Κ. Γογοθέτης, Κ. Σκούλας, Αντ. Φοντουλάκης,
Α. Χαρχαρός, Εδάγγ. Ενότρατος, Γ. Μαργαρόνης, Βασ. Μαρφογάν-
νης, Β. Μηνᾶς, Γ. Ράζος, Ιω. Πατρίκιος καὶ Ν. Τζιώτης.

Θερμασταί: Μ. Καρυστίνος, Χρ. Στρατηγάλην, Άλ. Κρούτες,
Ν. Ουδαράς, Θ. Λεβεντάρης, Β. Λάσσωνης, Δ. Μπαστάκης, Νικ. Μα-
ταζάκης, Άνδρ. Μπαστουνόπουλος, Σπ. Παντελέσκος, Μ. Ψαρρός, Κ.
Άλεξιτούλος, Ν. Γδύνης, Δ. Ζερβός, Αντ. Κορνάς, Γ. Καμπάτος,
Γ. Μπυγαλίας, Διμ. Μαρινάτος, Π. Καρωνίδης, Ιω. Κρητίδης, Ιω.
Λάμπρου, Στ. Λάβδας, Π. Μωράτης, Νικ. Παππᾶς καὶ Ν. Πασᾶς.

Λιπανταί: Ιω. Ανδρεάδης, Χρ. Μανολάτος, Εμ. Μαρινάκης,
Γ. Μαστροσταμάτης, Δ. Τριατέλης καὶ Κ. Συδάζης.

Ναῦται: Αντ. Βασαρόδης, Μ. Βλαμάκης, Μ. Γιαννόμηρος, Αρ. Μαγούλας,
Στ. Ζάγκλαρης, Γρ. Ισαάκ, Ε. Αμανιώτης, Αντ. Ξαγορά-
δης, Ιω. Αδιλίνης, Στ. Ανατζᾶς, Γ. Βλάχος, Μ. Διαρύτης, Ιωακείμ
Μπλάζας, Π. Φράγκος, Ν. Ασπωτής, Σ. Βαπτιστής, Μιχ. Γιοβανά-
κης, Κ. Γλύπτης, Ν. Γιαννόνηλης, Αθ. Δεμερτζῆς, Αθ. Μπαρτζόκας, Β.

Κατέχης, Γ. Καπατής, 'Αθ. Ντανάλας, 'Ιω. Σαμαράσης, Γ. Σπανός, 'Αντ. Σιαμάς, 'Εμμ. Σκοπελίτης, Χρ. Αθανασίου και Στ. Ρηγάτης.

Άρχιμαγειροί: 'Ανδρ. Μανιατάκης.

Μάγειροι: Κ. Κρεμμύδης, Ν. Κουβάλας, Ηλ. Χαλκᾶς, Δ. Μπάρης, Σπ. Πρεβεδούδης, 'Ιω. Χίος, Μη. Τζίτης και Ν. Φάντης.

Συνλογοί: Σταμ. Μοναστελάς και Ιάκ. Δαμίγος.

Θαλαμηπόλοι: 'Ιω. 'Αξιώτης, Γ. Σωτηρακόπουλος, Θρ. Χατζόγλου, Γ. Βούλγαρης, 'Αθ. Κιουλέκας, 'Αλ. Χρυσαφινέρης, 'Ιω. Ιωάννου, Γερ. Μαρούλης και Σπ. Παπαδάκης.

Βοηθοί θαλαμηπόλοι: Λ. Τσιρτούκος.

Νέαι άγοραι πλοίων παρ' Έλλήνων

'Αγοραί τινες πλοίων παρ' Έλλήνων ἐπραγματοιήθησαν και κατά τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ιουνίου. Καθ' ὃ μῆς γράφουν ἐκ Λονδίνου, "Έλληνες ἐπαπλοταὶ νήγδασαν ἀγγλικὸν φορτηγὸν 9200 τ. φορτίου (τοῦ 1928), μὲ λήξιαν τὴν ἐπιθεώρησιν του, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρώσιν του γωνιάθρα, ἀντὶ τῆς 92.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θύ παραπεινὴ ἥπο τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν.

Παρελήφθησαν, ἐξ ἄλλου, τὰ προσφύτως ἀγορασθέντα τέσσαρα ἀγγλικὰ πλοῖα. Οὕτω, τὸ φορτηγὸν «EMPIRE CARRON» (πρόην «Κλάους Ρίζιμερς») 5165 τ. γκρός (τοῦ 1924), παραληφθὲν εἰς Τάνι ὑπὸ τῆς ἑταῖρας «Σ. Γ. Εμπειρίος», μετωνομάσθη «Αντιανα», τὸ φορτηγὸν «EMPIRE CONIOR» 998 τ. γκρός (τοῦ 1926), παραληφθὲν ἐν 'Αγγλίᾳ παρὰ τῆς ἑταῖρας «Αρχιτάς», μετωνομάσθη «Μεντετερά οὖν Τρέιντερ», τὸ φορτηγὸν «HAARLEM» 970 τ. γκρός (τοῦ 1917), παραληφθὲν ὑπὸ τῆς ἑταῖρας «Ιθάκη», μετωνομάσθη «Ανδριανάχη» καὶ τὸ φορτηγὸν «EMPIRE SENTINEL» 638 τ. γκρός (τοῦ 1892), ἀγορασθέν παρ' Έλλήνων, παρελήφθη εἰς Σῆρνες καὶ μετωνομάσθη «Γεργύν». Καὶ τὰ τέσσαρα παρεπεινὰ ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν.

'Εξ ἄλλου, δ. κ. 'Αντ. Χάλαρης ἡγόρασε τὸ σιδηροδῦν ἀγγλικὸν ναυαγαλευτικὸν «HALLISAY» 700 τ. φορτίου (τοῦ 1944) καὶ οἱ κ. κ. Πέτρος Πασχάλης καὶ Νικ. Φιλίνης ἡγόρασαν ἀντὶ 16.000 λιρῶν ἀγγλικὴν πορέτιαν, τὴν όποιαν μετατέθησαν ἡδη εἰς τὸ Ρόττερντα, ἀντὶ μῆς δαπάνης γύρω τῶν 20.000 λιρῶν, εἰς φορτηγὸν 900 τ. d.w., μετὰ χώρων φυγείου. Ή ἐν λόγῳ πορέττα τιθεμένη ὑπὸ τὴν παναμετίκην σημαίαν, θύ μετωνομάσθη «Μαγιόννα».

'Εκ Νέας 'Υδρκης ἀφ' ἑτέρου μῆς πληροφοροῦν, διτὶ παρὰ τοῦ γραφείου τῶν κ. κ. Ι. Λιβανοῦ καὶ Υἱῶν ἡγοράσθη τὸ παναμετίκον φορτηγὸν «Ενδριανός» 8800 τ. d.w. (τοῦ 1919) ἀντὶ 360.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος παραλαμβάνεται ἡδη εἰς τὸ Σάντος καὶ θύ μετωνομάσθη «Αναστασία». Τὸ ἀγορασθέν, ἐξ ἄλλου, ὑπὸ τῆς ἑλληνικῆς κυβερνήσεως ἰσχυρὸν ἀμερικανικὸν ρυμουλκόν «Δ. Τ. 170», παρελήφθη εἰς Νέαν 'Υδρκην καὶ μετωνομάσθη «Δέλεν».

Τέλος, τὸ ἀγορασθέν πρὸ μηνῶν ναυάγων τοῦ ιταλικοῦ φορτηγοῦ «GINETTO», ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. Αδελφὸν Γιαννακαράνην καὶ μετεφέρθη εἰς Πειραιά, τεθὲν ὑπὸ ἀνακατασεύην εἰς τὴν γαυπηγείαν «Βασιλειάδης». Ἡδη τὸ σκάφος είναι ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν. Κατατεθητὲν εὐρέθη 1.130 τ. γκρός, 1.550 τ. φορτίου (μὲ 63.000 κ. π.), πρόκατε δὲ νὰ νησολογῇ εἰς Πειραιά ὑπὸ τὸ ὄνομα «Π. Α. Λ. ος Γ.».

Άτυχήματα εἰς Έλληνικά φορτηγά

«Μ. ΞΥΛΑΣ»: Τὴν ἐσπέραν τῆς 4ης Ιουνίου ἔξεργάγη πωκαῖα εἰς τὸ μηχανοστάσιον του, καθ' ὃν γρόνον τὸ σκάφος εἶχε παραλάβει εἰς Βαγκόν 45.000 τάκους δρυῆς διὰ Καλκούταν. Παρ' ὅλας τὰς προσπαθείας τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Εραγκάλο» καὶ ἐνὸς ρυμουλκοῦ, τὸ πῦρ ἐπεξετάθη ἐφ' ὀλοζήρου τοῦ ἀτμοποιοῦ, διτερο καὶ ἀπετεφρόθη. Τὸ πλήρωμα ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν ξηράν, τὸ δὲ κατεστομένον πλόιον προσηράχθη εἰς Κοστάγη.

«ΑΜΕΡΙΚΗ»: 'Εξ Φιλαδελφείας δι' 'Αμερέσσαν μὲ 9601 τ. γωνιθάρων, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντ. Επειδὴ τὸ σκάφος διέτρεψε σινδύον νὰ κοπῇ εἰς δύο, προσελήφθησαν δέκα ρυμουλκά, ἄπινα καὶ τὸ ἀνείλκουσαν.

«ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ»: 'Εμφροτον ἐκ Ν. Αφρικῆς διὰ Φινλανδίαν,

**C. G. ATHANASOULAS
SHIP AGENT & BROKER
ESTABLISHED 1874**

HEAD OFFICE: ATHENS
Churchill Street 4. Teleph. 20 416
* 20.053

BRANCHES: PIRAEUS
Leoforos II Merarchias 13a. Teleph. 40.010
also in all principal Greek ports.

Teleg. Address: UTEVE Codes: New Boe
Boe

GENEVA: C.G.ATHANASOULAS Ltd.
14 Rue de Hollande Phone 42.769
Teleg. UTEVE Scott's

GENOVA: C. G. ATHANASSOULAS
Overseas Shipping Agency Ltd.
21 Via S.Lorenzo Phone 24.567
* 24.587

Teleg. Add. UTEVE

GENERAL AGENTS FOR THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES Co Ltd. IN SWITZERLAND AND ITALY

προσήραξεν εἰς Ράς Ροναλόνη, τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης, 25 μίλια N. τοῦ φαροπλοίου Ράς Ζαραφάνα. Ναυαγοσωστικὰ ἐργάζονται διά τὴν ἀνέλκυσιν του. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημιάς, οὔτε σημειοῦται εἰσορχὴ ὑδάτων εἰς τὰ κύτη του.

(Ιουν. 3-11)

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ»: Κενὸν ἐκ Γένοβας διὰ Χάμπτον ρόδος, οὔτε νευρίσκεται ἀκούγοντος εἰς πλάτος 36-17' B. καὶ μῆκος 73-51' Δ., συνεπείᾳ ἀποτελεῖς τῆς ἔλικός του. Ναυαγοσωστικὸν ἀποτελεῖσαν ἐκ Νέας 'Υδρκης τὸ ἐργαμούλκησεν εἰς Χάμπτον ρόδος, ἀντὶ ἀμοιβῆς 1.250 δολ., κατὰ 24ωρον, ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ ναυαγοσωστικοῦ ἐκ Νέας 'Υδρκης μέχρι τῆς ἐπιστροφῆς εἰς τὴν βάσιν του.

(Ιουν. 8-11)

«ΝΟΡΑΝΤΙΑ»: Κενὸν ἐκ Γένοβας διὰ Χάμπτον ρόδος, οὔτε νευρίσκεται τῆς έργοντος τοῦ Εγγώθη σημαντικῶς, ἀτὰ κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ δυστυχήματος ἐπέβανε τοῦ σκάφους πλοηγός, γεγονός ὅπερ περιορίζει, ὑπασθητοποίησε τὸ πλοίον.

(Μαΐου 27 — Ιουν. 8)

«ΣΟΥΕΡΤΕ»: Έξ 'Αμερέσσαν μὲ 3000 τ. φορτίου καὶ 300 τ. μπόνερος, προσήραξεν εἰς Κέατ Τένες κατὰ τὴν διάφορες πυκνῆς ὁμίλης. Τὸ φυματίλον «Σάνι Λονδίνος» επένεισεν εἰς βοήθειαν, τὸ ἀνεψικόν καὶ τὸ ἐργαμούλκησεν εἰς 'Αλγέριον.

(Μαΐου 28-31)

Η Ναυλαγορά

Δὲν ἔχει ὀλόμην νὰ ἐπιδεῖξῃ η ναυλαγορὰ τῆς Νέας 'Υδρκης σημεῖα ἀναβιώσεως ἀπὸ τὴν ἀπὸ διηνὸν κρατούσαν χαλαρότητα. Ή κακὴ, ἐξ ἄλλου, πορείᾳ τῶν διαπραγμάτευσον μεταξὺ γιαννιθρακωρύχων καὶ ἴδοκτηῶν δρυχείων δὲν ἀποτελεῖ στοχεῖον ἐνθαρρυντικὸν διὰ τὴν διεύρυνσιν τῶν ναυλώσεων. Ολοὶ εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας ἀναμένοντι τὴν 30ην τοῦ μηνός, ὑπό τὰ δρυχεῖα ἀπανέρχονται εἰς τὴν ἴδιωτικὴν διαχείσιν καὶ οἱ ἐργάται ἐλένθεσον θύ δινάνται νὰ ἀπεργήσουν.

Ζωηρότερα πως ἐμφανίζεται ἡ κίνησις τῶν φορτώσεων σιτηρῶν. Οι ναῦλοι συμάννονται 1.50-4 δολ., ἀναλόγως τοῦ προσφισμοῦ, κατὰ τὸ ναυλολογίον τῆς War Shipping Administration.

Διὰ τὰς Ανατολικὰς Ίνδιας ἀπὸ Κόλπον ἐπληρώθησαν δολ. 24.65 δυτικὴν ἀπὸ τηνίτη καὶ 27.75 δολ. ἀνατολικὴν ἀπὸ τὸν (ἀραβόσιτος). Διὰ Κονσταντίνας ἐπληρώνοντο δολ. 17.40, διὰ Κόλπον καὶ δι' 'Αλεξανδρειαν καὶ Βριτανίας δολ. 17.75, Ιούλιον.

Γιαννιθρακεῖς δι' Ιταλίαν ἀπὸ Χάμπτον ρόδος, Ιούνιον, 1.25 δολλάρια κατὸ ναυλολογίου. Διὰ Γαλλίαν 1 δολ. κατὸ δι' Ιούνιον καὶ 1.10 δι' Ιούλιον. Διὰ Ρόττερντα 85 σέντς κατὸ ναυλολογίου.

Διαταγαῖ διὰ γιαννιθρακας κυπλοφοροῦ ἐπίσης δι' Ιούλιον, Δανίαν καὶ Νότιον Αμερικήν. Διὰ Μπονένος "Αύρες δολ. 13.50 Ιούνιον.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΡΟΝΑΛΝΤ ΣΚΟΜΠΗΣ» (σημαία 'Αγγλική) 10.400 τ. d.w. τάμπαστερ δι' Επαγγελματούς δι' ἓντεριδιον 'Αγγλίας—'Αν. Αφρικῆς 16)6, παράδοσις 'Αγγλίαν 10 Ιουνίου, ἐπαναπλάδοσις εἰς Μπέρφα.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐπὶ Γάνδης 6500 τ. γιαννιθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 27)6, Ιούνιον.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐπ. Ρίβερ Πλέιτ 9000 τ. γεννημάτων διὰ Γαλλίαν δολ. 14.50, καντούλλο 25 Ιούνιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Λίμπετον) ἐπ. Νόρδερον φέντε 9000 τ. γιαννιθράκων δι' Ολλανδίαν δολ. 10.15, Ιούνιον.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ» ἐπ. Νόρφολκ 10000 τ. θείου διὰ Μπονένος "Αύρες δολ. 15, Ιούνιον.

«ΠΛΙΣΣΟΣ» ἐπ. Χοντέλιας 8000 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμερέσσαν Ι. Γάνδην 34)—, Ιούνιον.

«ΦΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐπ. Βοιμάνης 8500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μάρκενγιτ 59)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΠΙΣ» ἐπ. Αιθόρον 2200 τ. ἐφοδίου δι' Ελλάδα 34)—, Ιούνιον.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐπ. Αιθόρον 3000 τ. ἐφοδίου δι' Ελλάδα 36)—, Ιούνιον.

«ΛΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ» ἀπὸ ένα ἡ δύο λιμένας Φινλανδίας 8000 φάδοις ένας ζογκονίδας δολ. 75 τὸ φάδοι, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΚΟΚΕΡΕΑ» (σημαία Παναμᾶ) ἀπὸ ένα ἡ δύο λιμένας Φινλανδίας 1200 φάδοις ένας ζογκονίδας δολ. 75 τὸ φάδοι, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΑΡΜΑΘΙΑ» ἐπ. Κέρδρον 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Πόρταν ντε Μπούκη 7, Ιούνιον.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ 'Αλγερίου 4000 τ. παλαιοσιδήρου δι' ένα λιμένα Φινλανδίας 95)— φύλο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΣΑΛΑΜΑΝΙΔΑ» ἐπ. Σφάξ 5500 τ. φωνηγάτων διὰ Κόπτα 55)6, ἡ. φ.

«ΠΡΕΒΕΖΑ» (ex 'Εμπατίδη Σόλαρ) 3050 τ. d.w. τάμη-τσάρτερ δι' 6 μῆνας εἰς τὴν ἑταῖραν θεθέδη 4020 λίρας μηνιαῖς.

«ΧΕΧΤ» ἐπ. Λονδίνου 1200 τ. τσιμέντων διὰ Μάλταν 40)—, ἡ. φ.

«ΧΑΝΣ ΣΧΟΥΑΤΕ» ἐξ 'Αμερέσσαν 1400 τ. γιαννιθράκων διὰ Πειραιᾶς 35)—, ἡ. φ.

«ΑΝΝΑ ΡΕΝΤΕΡ» ἐπ. Λονδίνου 900 τ. τσιμέντων διὰ Μάλταν 40)—, ἀμεσος φόρτωσις.

ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ ἀπὸ έκ Γδύνιας ἡ Δάντογχ 5700 τ. γιαννιθράκων δι' 'Αλεξανδρειαν δολ. 10, Ιούνιον 8-20.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Φιονής 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' Είβοντάου 45)— φύλο, Ιούνιον.

«ΕΛΑΕΝΙΚ» ἐπ. Τσαλέστων 10.000 τ. γιαννιθράκων διὰ Ρόττερνταρ δολ. 10.80, Ιούλιον.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» ἐπ. Γκάλβεστον 10.000 τ. ἀραβοσίτον διὰ Δυτ. Ινδίας δολ. 24.65, Ιούνιον.

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ γωπ. γκρ.
Ετος Τόν.

'Αγία Βαρβάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Ἀλγέριον 5 'Ιουν.
'Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνης	11	3508	εἰς Πειραιά ἀπὸ 15 Μαΐου, ἐποκενή
'Αγία Μαρίνα	«Κάσος» Α. Ε'	12	4151	ἀνεχ. Σονάνς 6 'Ιουνίου διὰ Χονέλβαν
'Αγιος Βίκτωρες	νιοι Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	εἰς Ράς Ζαφαράν (ἐν προσαράξει) 10 'Ιουν.
'Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρῆ	18	2974	εἰς Μιλάνθι ἀπὸ 8 Μαΐου, ἐποκενή
'Αγιος Γεώργιος	νιοι Δ. Πανταλέωντος	11	4248	ἔφθασε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν.
'Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	43	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διὰ Β. Ἀμερικὴν
'Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἔφθ. Βαλτιμόρην 11 'Ιουν.
'Αης Γεώργης	νιοι Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Τόνιδα 5 'Ιουν.
Αίκατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Κουμαντάρου	17	7777	εἰς Σαγκάν 1 'Ιουν.
'Ακτή	ἀδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	44	7176	εἰς Βενετίαν 3 'Ιουν.
'Αλεξάνδρα	Κ. Καρράς καὶ νιός	18	4355	εἰς Ἀμστερνταμ ἀπὸ 22 Μαΐου, ἐποκενή
'Αλέξανδρος Κορυζῆς	Σιρατῆς Ἀνδρεάδης	44	7207	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 'Ιουν. δι' Ἰταλίαν
'Αλιάκμων	«Θεοφανά» Α. Ε'	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. δι' Ἰταλίαν
'Αλίκη	«ἀδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7194	ἔφθ. Σπέτζιαν 2 'Ιουν.
'Αλφειός	«Θεοφανά» Α. Ε.	44	7176	εἰς Ρεονίδον 12 'Ιουν.
'Αμερική	Α. Λούζης	43	7176	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 6 'Ιουν.
'Αμφιπόλις	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	21	325	εἰς ἀκτοπλοϊκὰ ταξίδια
'Αναστ. Πατέρας	Λαυμὸς καὶ Πατέρας	43	7177	ἔφθ. Ρούνεν 29 Μαΐου
'Αντίκλεια	Π. Τζινετάτος	92	951	εἰς ταξίδια Μέσης Ἀνατολῆς
'Αννα	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	ἔφθ. Δουβλίνον 6 'Ιουν.
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ	δᾶς. Γουλανδρῆ	21	4358	ἀνεχ. Όραν 10 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
'Αννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλης	42	7191	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 5 'Ιουν.
'Αννα Μάρκου	Ε. Ν. Βιντιάδης	19	2431	εἰς Γένοβαν 10 'Ιουν., ἐποκενή
'Αννα Ρέντερ	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	21	725	ἀνεχ. Λονδίνον 5 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
'Αννα Σταθάτου	ἴτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἀνεχ. Τσάρλεστον 11 'Ιουν. διὰ Σάντ Ντομίγκο
'Αξιδός	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Μόνπιλ 27 Μαΐου δ.ά Νότ. Γαλλίαν
'Αντώνης	Λαυμὸς καὶ Πατέρας	43	7176	εἰς Γδόνιαν 3 'Ιουν.
'Αργολικός	Μαροής Ἐμπαράκης	21	4786	ἀνεχ. Νέαν 'Υδρων 30 Μαΐου διὰ Κων(πολίν)
'Αργώ	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀνεχ. Πειραιᾶ 12 'Ιουν. διὰ Βόλον — Χάιφαν
'Αρμάθια	ζδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἀνεχ. Πειραιᾶ 8 'Ιουν. διὰ Κύπρου
'Αρχάγγελος	«Θεοφανά» Α. Ε.	17	5692	εἰς ιμένας Β. Ἀφρικῆς 13 'Ιουν.
'Ασπασία Νομικοῦ	«Θηρακή» Α. Ε'	38	4854	παρέμενεν εἰς Νούπορτ 10 'Ιουν.
'Αστερίς	«Έκτωρ Δρακούλης»	43	7176	ἀνεχ. Νάντην 7 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αταλάντη	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ἔφθ. Ἀμστερνταμ 8 'Ιουν.

Βασίλ. Κουλουκουντῆς

ἀδ. Κουλουκουντῆς

Βιργινία

ἀντ. Παπαδάκης

Βόλλιν (τάκνερ)

Ἐλληνικὸν Δημόσιον

Βόλος

Ἐλληνικὸν Δημόσιον

Βόρειος Ἐλλάς

Ἐλληνικὸν Δημόσιον

Γεράσ. Βεργωτῆς

Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς

Γεώργιος Γ.

Δ. Δάμπτασης

Γεώργιος Ζ.

Μ. Ζωγράφος

Γεώργ. Δ. Γράτσος

ἀδ. Γράτσον

Γεώργ. Π. Ποταμίδηνος

«Ηπειρωτική» Α.Ε.

Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος

ἴτ. Σ.Γ. Ἐμπειρίκου

Γεώργ. Πανώρας

Θ. Ἐπιφανειάδης

Γεώργ. Φ. Ἀνδρεάδης

ἀδ. Ἀνδρεάδη

Γρηγόριος Κ. III

Π. Καλλιμανοπόλου

Δέσποινα

ἴτ. «Μιχαλινός»

Δημ. Ἰγγλέσης

νιοι Δ. Ἰγγλέση

Δημ. Χανδρῆς

Ενύ. Ι. Χανδρῆ

Δημοσθένης

«Ἀλγαῖον» Α. Ε.

Δημοσθένης Πανταλέων

Π. & Β. Πανταλέων

Διαμαντῆς

Λιαμ. Πατέρας

Δίρφυς

ἀδ. Πατέρα

Δωρίς

«Ηλίας Χατζηλίας»

Ἐθή Λιθανοῦ

Ν. Λιβανός

Ἐθρος

Ἐλληνικὸν Δημόσιον

Ἐθρος

«Θεοφανά» Α. Ε.

Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου

ἴτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»

Ἐλένη Δ.

Δ. Δάμπτασης

Ἐλένη Κουλουκουντῆς

ἀδ. Κουλουκουντῆς

Ἐλένη Σταθάτου

Δ. Σταθάτος & Σία

Ἐλίζα

Α. Γ. Παπαδάκης

Ἐλισάθετ

ἀδ. Μαζαράκη

Ἐλλάς

«Ἐλληνική Α. Ε.»

Ἐλλάς

Γ. Χρ. Λαυμὸς

Ἐλληνική 'Ακτή

«Ἐλληνική-Καλλιμάνη»

Ἐλληνικός 'Αστήρ

«Ἐλληνική» Α. Ε.

Ἐλληνικόν Κύμα

«Ἐλληνική» Α. Ε.

Ἐλληνικός Ούρωνδης

«Ἐλληνική» Α. Ε.

Ἐλπίς

Α. Πείντεζης

Ἐμπάτη Σδαρ

Ἐλληνικόν Δημόσιον

Ἐπτάνησος

Νεγρεπ. — Σταθάτος

Ἐμπούπολις

Ἐλληνικόν Δημόσιον

Ἐύασθια

νιοι Π. Γουλανδρῆ

Ἐύγενία Χανδρῆ

Ενύ. Ι. Χανδρῆ

Ἐζηνος

«Λιβανός» Α. Ε.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

γωπ. γκρ. τόν.

ἔφθ. 'Αλγέριον 5 'Ιουν.

εἰς Πειραιά ἀπὸ 15 Μαΐου, ἐποκενή

ἀνεχ. Σονάνς 6 'Ιουνίου διὰ Χονέλβαν

εἰς Ράς Ζαφαράν (ἐν προσαράξει) 10 'Ιουν.

εἰς Μιλάνθι ἀπὸ 8 Μαΐου, ἐποκενή

ἔφθ. Γιβραλτάρ 9 'Ιουν.

ἀνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διὰ Β. Ἀμερικὴν

εἰς Βαλτιμόρην 11 'Ιουν.

εἰς Σαγκάν 1 'Ιουν.

εἰς Βενετίαν 3 'Ιουν.

εἰς Αμερικήν 6 'Ιουν.

εἰς Βενετίαν 3 'Ιουν.</

Εύθολια	άδ. Γουλανδρή	18	8551	εἰς Ρούνεν 4 'Ιουν.
Εύρυμέδων	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	εἰς Ρόττερνταμ 13 'Ιουν.
"Εῦκε	'Ελληνικὸν Δημόσιον . .	30	255	έπειτεί ἐποκενάς ἐν Ἀγγλίᾳ
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς . .	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἔφθ. Μάγκοντα 30 Μαΐου
"Ηπειρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	18	5572	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν. (διαταγῆς)
"Ηράκλειον	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	25	964	ἀνεχ. Πειραιᾶ 14 'Ιουν. διὰ Θεσσαλονίκην
"Ηρων	Δ. Ν. Κουφός	06	1516	ἔφθ. Λίβερπούλ 6 'Ιουν.
Θεμιστοκλῆς	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Θεμώνη	«Κάσος» Α.Ε.	44	7198	ἔφθ. Χάμπτον φόδς 10 'Ιουν.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Συριβάνων-'Ελευθεριάδη	10	5237	ἀνεχ. Πόρτο Σαΐδ 13 'Ιουν. δι' Ἀμπαντάν
Θεομήτωρ	νῖοι Σ.Π. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Ἀλγέριον 4 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 10
Θεοφανῶ Λιθανοῦ	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	37	4815	εἰς Βοϊδάνην 8 'Ιουν. (δι' Ἀγγλίαν)
Θέτις	'Ηλ. Χατζῆλιας	30	4123	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 7 'Ιουν., Ούζαν 9 διὰ Νεάπολιν
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηρασίη» Α. Ε.	88	1856	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Θράκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	41	7460	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 27 'Ιουν. διὰ Μπείρα
Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδης	01	2107	ἔφθ. Κύπρον 10 'Ιουν.
Ιγόρ	Λᾶς & Πεζᾶς	43	7176	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 4 'Ιουν. διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Ιθακος	Γ. Δρακούλης	06	3916	ἀνεχ. Ρούνεν 7 'Ιουν. διὰ Χονέλβαν
Ιλισσός	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	15	4724	ἀνεχ. Γάνδην 4 'Ιουν. διὰ Χονέλβαν, ἔφθ. 10
Ινα Μπλούμενταλ	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	21	1549	εἰς Ἀμβούργον 13 'Ιουν., ἐποκενή
Ιόνιον	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	42	7035	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 12 'Ιουν.
?Ιρις	'Ιω. Παλαιοκρασσᾶς . . .	11	1881	ἔφθ. Ἀλεξανδρειαν 9 'Ιουν.
Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . .	44	7176	ἔφθ. Ἀλεξανδρειαν 8 'Ιουν.
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	οἰκογ. Γουλανδρῆ . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 3 'Ιουν. δι' Ἀλγέρον
Ιω. Φράγκος	Μάρκος. Φράγκος	12	3442	ἀνεχ. Ρεϋκάνειον 31 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν
Ιωνία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ	13	4916	εἰς Γλασκώθην 14 'Ιουν., διασκενή
Κ. Χατζηπατέρας	'Ιω. Χατζηπατέρας . . .	43	7244	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 1 'Ιουν. δι' Ὁλλανδίαν
Καθαριώτισσα	νῖοι Γ. Καραβία	13	1877	εἰς Ἀμβέρσαν ἀπὸ 18 'Απρ., ἐποκενή
Καλλιόπη	ιδ. Πατέρα	43	7244	ἔφθ. Υμούνιτεν 31 Μαΐου
Κάπταιν Ι. Ματαράγκας . . .	Στ. Νιάρχος	44	7240	ἔφθ. Μασσαλίαν 2 'Ιουν.
Κάπταιν Κ. Παπάζογλου . . .	Στ. Νιάρχος	45	7240	ἔφθ. Γλασκώθην 1 'Ιουν.
Κάπταιν Φαρμακίδης	άδ. Κουλουκουντῆ . . .	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον φόδς 6 'Ιουν.
Κάσσος	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	εἰς Μπουένος Ἀρρεσ 5 'Ιουν.
Κάστωρ	άδ. Γράπτου	44	7198	ἀνεχ. Φλαδέλφειαν 31 Μαΐου διὰ Χάδρην
Κατιγκώ Χατζηπατέρα . . .	νῖοι Κ. Χατζηπατέρα . .	13	3661	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διὰ Φινλανδίαν
Κεχρέα	Θ. Ἐπιφανειάδης	44	7176	ἀνεχ. Φλαδέλφειαν 6 'Ιουν. διὰ Κοπεγχάγην
Κονίστρα	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7176	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 8 'Ιουν. διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Κορινθία (ἐπιθατ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ	11	3874	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Κόχολουτ	'Ελληνικὸν Δημόσιο . .	20	844	ἐπειτεί ἐποκενάς ἐν Ἀγγλίᾳ
Κρήτη	'Ελληνικὸν Δημόσιο . .	20	7744	ἀργεῖ Νεύπορτ ἀπὸ 16 Δεκ.
Κρήτη	Γ. Μοάτσος	44	7244	ἔφθ. Πόρτο Ἀλμέριν 29 Μαΐου
Κρίδος	Μ. Ἐμπειρίκος	45	3805	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 28 Μαΐου
Κυθερώνητης	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί .	27	4950	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαΐου διὰ Φάλμουθ
Κυκλάδες	'Ελληνικὸν Δημόσιον . .	41	7157	εἰς Θεσσαλονίκην 5 'Ιουνίου
Κύμα	«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε. .	43	7244	ἀνεχ. Τσάρλεστον 3 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν
Κωσταντής	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 10 'Ιουν. διὰ Λισσαβώνα
Κωνσταντίνος Η.	Γ. Ηλιόποντος	05	2521	εἰς Ἀλγερίον 8 'Ιουν.
Κώστας Μίχαλος	N. Ἀπόδακος	45	7176	ἀνεχ. Μόμπλ. 28 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Κωστής Λαυρίδης	νῖοι Κ. Η. Λαυρίδη . .	43	7176	ἀνεχ. Χέρνονσαντ 24 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
Κωστής Λάως	άδ. Λώς & Α. Πεζᾶς . .	43	7176	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 5 'Ιουν.
Κῶς	'Ελληνικὸν Δημόσιον . .	21	900	εἰς Ἀλεξανδρούπολιν 14 'Ιουν.
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἔφθ. Ἀλγέριον 7 'Ιουν.
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μίχαλνός» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Γένοβαν 9 'Ιουν., Γιβραλτάρ 12 διὰ Νέαν Υόρκην
Λούλα Νομικοῦ	Ενάγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 24 Μαΐου διὰ Βέλγιον
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	εἰς Ρούνεν 6 'Ιουν.
Μ. Ξυλᾶς	'Ηλ. Ξυλᾶς	20	5118	ἀπετεφρώθη εἰς Βαγκόκ 5—10 'Ιουν.
Μαλανδρος	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177	διῆλθεν Όραν 6 'Ιουν. διὰ Σαγκάην
Μακεδονία	'Ελληνικόν Δημόσιον . .	42	7044	ἔφθ. Μίδδλεσετρο 1 'Ιουν.
Μαλιακός	Μαρῆς Ἐμπειρίκος	12	3903	ἀνεχ. Ρίον Ιανείρον 29 Μαΐου δι' Ενδόποτην
Μαργαρίτα.	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Μαΐου
Μαρύ	Ἐνύ. Χανδρῆ	20	5401	ἔφθ. Χάδρην 30 Μαΐου
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαυρίδη	12	4707	ἔφθ. Βιζαγαπατάμ 5 'Ιουν.
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆς . .	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ . .	43	7176	ἔφθ. Μόμπλ. 6 'Ιουν. (διὰ Γένοβαν)
Μαρία Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 10 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
Μαριάμ	Μανοφορμίττας-Πατέρας	44	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταν 29 Μαΐου διὰ Χάμπτον φόδς
Μάρτησσα	N. Εύσταθιον	19	5476	διῆλθεν "Αγ. Βεζέντιον 11 'Ιουν. δι' Ἀμβέρσαν
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ . . .	38	5548	ἔφθ. Μπουένος Ἀρρεσ 7 'Ιουν.
Μεγαλόχαρη	I. Θεοδωραζόπουλος . .	44	7198	ἔφθ. Κατάνην 5 'Ιουν.
Μιμόδια	«Ἐμπορική-Ἐφοπλιστική»	05	3071	ἀνεχ. Ρίο Γκράντες 6 'Ιουν. διὰ Αντωνίνα
Μίνα Λ. Καμπάνη	πληρ. Λ. Καμπάνη . . .	20	5227	ἔφθ. Νιούπατ 7 'Ιουν.
Μιχαήλ	Κωνσ. τ. Λαυρίδη	43	7207	ἔφθ. Χάδρην 5 'Ιουν.
Μιχαλάκης	N. Εύσταθιον	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον φόδς 10 'Ιουν., ωμουνκούμενον
Μιχ. Λ. Ἐμπειρίκος	έτ. Σ.Γ. Ἐμπειρίκου . .	18	5202	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουν. διὰ Μπείρα
Ναστίνη	'Εμπορ. - 'Ἐφοπλιστική	04	3582	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς 6 'Ιουν.
Ναύαρχος Κουντουριώτης . .	'Ιω. Καρρᾶς	45	7247	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 7 'Ιουν.
Νέα 'Ελλάς	άδ. Γεύλανδρη	22	16991	εἰς Γένοβαν 14 'Ιουν., διασκενή
Νέδων	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	ἔφθ. Αγκόνα 29 Μαΐου
Νέστος	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 9 'Ιουν. διὰ Πενσακόλαν
Νηρεύς	'Ηλ. Γ. Χατζῆλιας . . .	37	5205	εἰς Ἀμβέρσαν ἀπὸ 12 Μαΐου, ἐποκενή
Νικόλας	X. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 1 'Ιουν. διὰ Χάμπτον φόδς

Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	εἰς Νάντη 4 'Ιουν.
Ν. Γ. Κουλουκουντής	«Ατλαντικός» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Βαλτιμόρην 11 'Ιουν.
Νίκ. Καΐρης	Ε. Κουλουκ.-Ι.Καΐρης	43	7244	διῆλθε Ντάουν 10 'Ιουν. διὰ Δάντσιγκ
Νίκ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	εἰς Σονάνς ἀπὸ 14 'Απρ., ἐποιενὴ
Νίκ. Πατέρας	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	άνεγ. Θέουταν 8 'Ιουν. διὰ Γδύναν
Νικολάου Γεώργιος	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	έφθ. Γένοβαν 13 'Ιουν.
Νικολάου Ζωγραφία	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Νεάπολιν 7 'Ιουν.
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	έφθ. Γνάλεστον 8 'Ιουν.
Νίκος Τ.	«Καφηρεύς» Α.Ε.	19	5175	έφθ. Σαβόναν 5 'Ιουν.
"Οθων	Φαφαλιοὶ καὶ Σία	44	7176	άνεγ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
"Ολγα	'Εμπορ.-Έφοπλιστική	43	7244	άνεγ. Αμβέρσαν 28 Μαΐου διὰ Χάμπτον φόδς
"Ολυμπίας	Κούλουνθρος - 'Εμπειρ.	18	5216	έφθ. Γάνδην 6 'Ιουν.
"Οντρι	Κ. Γράτσος	45	7176	άνεγ. Χάμπτον φόδς 2 'Ιουν. διὰ Γαλλίαν
"Ορος "Αθως	Βασ. Σκαρδέλης	43	7176	έφθ. Γένοβαν 1 'Ιουν.
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	διῆλθε Ντάρερ 10 'Ιουν. ἐξ 'Αμβέρσης
"Ορος Έλικιών	«Τράμπτο Σο	18	5525	άνεγ. Καζαππλάγαν 8 'Ιουν. διὰ Χάδοην
"Ορος Κυλλήνη	Ρεύμη - Κουλουκουντής	17	8704	άνεγ. Νεμόνη 7 'Ιουν. διὰ Βούλονην, διῆλθε Γιθαλτάρ 11
Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	διῆλθε Ντάρτζενες 9 'Ιουν. ἐξ 'Αμβέρσης
'Οττίλι	«Ελληνικὸν Δημόσιον	21	725	έφθ. Πάτρας 13 'Ιουν.
Ούρανία Γούναρη	«Ελληνικὸν ἄγορασται	19	5701	άνεγ. Χούστον 30 Μαΐου διὰ Σάντος
Παναγία Καθαριώτισσα	N. Λικαρδόπουλος	20	5194	άνεγ. 'Υμονίντεν 10 'Ιουν. διὰ Χονέλιαν
Παναγής	Α. Καραβίας	43	7176	έφθ. Αμβέρσαν 8 'Ιουν.
Παναγιώτης	Ιω. Λιβανός	43	7176	άνεγ. Αμβέρσαν 30 Μαΐου διὰ N. 'Υόρκην
Παναγ. Κουμάνταρος	Η. Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Λά Γροναΐρα 6 'Ιουν.
Πάστριος	«Ελληνικὸν Δημόσιον	31	200	εἰς ἀκτοπλοῖα ταξίδια
Πασόλος Γ.	ἀδ. Γιαννακαρώνη	20	1130	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Πειραιεὺς (ἐπιθετήγον)	«Ελληνικὸν Δημόσιον	29	1493	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Περικλῆς	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Λομπτό 1 'Ιουν.
Περσεφόνη	Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άνεγ. Μλάρον 9 'Ιουν. διὰ Ταζοφάνη
Πεταλοί	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Καζαππλάγαν 2 'Ιουν.
Πετρόβιλ	«Τρανσπετέρβλ» Α. Ε.	03	4634	εἰς Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουν.
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άνεγ. Νέα Υόρκη 5 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Πέτρος Νομικός	Μάρκος καὶ Ε. Νομικός	43	7176	άνεγ. Χάμπτον φόδς 6 'Ιουν. δι' 'Ολλανδίαν
Πηνειός	«Θεοφανά» Α.Ε.	44	7207	διῆλθε Γιθαλτάρ 28 Μαΐου διὰ Πενσακόλαν
Πδεντ Κλήαρ	'Αντ. Παπαδάκης	20	4839	άνεγ. Φλαδέλφειαν 10 'Ιουν. διὰ Σάντος
Πότη	Μιχ. Βεργίνος	96	1594	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουνίου
Ποσειδῶν	«Ελληνικὸν Δημόσιον	24	2740	εἰς Κίελον 13 'Ιουν., ἐποιενὴ
Πρέθεζα	«Ελληνικὸν Δημόσιον	24	2740	παρέμενε εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Πρέντον	ἀδ. Καττούλα	06	2088	εἰς Βόρκιγκτον 1 'Ιουν.
Ριχάρδος Δ. Λάτονς	Γ. «Γαλαξίας»	45	7176	εἰς Μπέλφαστ 4 'Ιουν.
Ροδόπη	«Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	έφθ. Βόλον 9 'Ιουν. (διὰ Λίβερπουλ)
Σαλαμινία	E. Πετρούποσης-Γ. Τάνες 01	3634	έφθ. Θέουταν 9 'Ιουν.	
Σάμος	νιοὶ Δ. Ιγγλέσ	43	7177	άνεγ. 'Αλεξάνδρειαν 7 'Ιουν. δι' "Ικονίου
Σαντορίνη	Σιγάλα - Κουλουκουντή	43	7207	εἰς Ρούνε 8 'Ιουνίου
Σίμων φῶν Ούτρεχτ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	22	1949	έργονυμονκήθη Κιελού 10 'Ιουν. δι' ἐποιενὰς
Σκρά	«Ελληνικὸν Δημόσιον	27	757	έφθ. Πόρτ Σαιδ 9 'Ιουν.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	έφθ. Βούμάνη 10 'Ιουν.
Σούνιον	Μάνθος—Χατζηλίας	43	7214	άνεγ. Χάμπτον φόδς 3 'Ιουν. διὰ Γ.θαλτάρ
Σπυρίδων 11.	Λεία πολέμου	17	4387	7 'Ιουν.
Στάθης I. Γιάνναγας	Μιχ. Κουλουκουντής	44	7176	έφθ. Αλγέρον 7 'Ιουν.
Στάμοις	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	έφθ. Νεροτάσα 7 'Ιουν.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουν.
Σταύρος Κουμάνταρος	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	εἰς Μπονένος "Λύρες 6 'Ιουν.,
Στέινγκρουντ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	44	450	παρέμενε Σιγκαπούρην 1 'Ιουν.
Στέφανος Σ.	Π. καὶ Ιω. Σαμιωνᾶ	04	646	έφθ. Αμβέρσαν 9 'Ιουν.
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	διῆλθε Γιθαλτάρ 7 'Ιουν. διὰ Καλαί
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος	ἀδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διῆλθε Ντάρτζενες 8 'Ιουν. διὰ Βόρο. 'Αμερικήν
Σύρος	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	διῆλθε Γιθαλτάρ 10 'Ιουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Τάκης Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
Ταξιάρχης	ἀδ. Λαμποῦ	13	4221	άνεγ. Χονέλιαν 10 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Τάγετος	Κούλουνθρον - 'Εμπειρίκον	18	5687	παρέμενε εἰς Μπάρον 10 'Ιουν.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	έφθ. Αμβούργον 2 'Ιουν.
Τήνος	«Ελληνικὸν Δημόσιον	11	1459	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν., ἐποιενὴ
Τρίτων	ἀδ. Γράτσοι	44	7207	άνεγ. ἀπὸ Παραμαρίμπο 2 'Ιουν. διὰ Μόριτλ
Υδροῦντα	Π. Χριστόπολος	22	2028	άνεγ. έξ 'Αλγερίου 8 'Ιουν. διὰ Νιντζέλλι
Υπανις	ἀδ. Συνδινοῦ	09	1459	άργει Πειραιᾶ μὲ ζημίας
Υπερίων	«Ελληνικὸν Δημόσιον	43	5000	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Φλώρα Νομικοῦ	Αουκᾶς Νομικὸς	21	1788	άνεγ. έξ 'Αλγερίου 8 'Ιουν. διὰ Νιντζέλλι
Φρέδ	K. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άργει Πειραιᾶ μὲ ζημίας
Φωτεινή	I. M. Καρρᾶς	44	7176	εἰς Κέντηνεντ
Χαδιώτης	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου
Χάλκη	«Ελληνικὸν Δημόσιον	45	470	έφθ. Πειραιᾶ 13 'Ιουν.
Χαλκιδική	«Ελληνικὸν Δημόσιον	01	541	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν., ἐποιενὴ
Χάνς Σχούλτε	«Ελληνικὸν Δημόσιον	20	985	έφθ. 'Αμβέρσαν 6 'Ιουν. (διὰ Πειραιᾶ)
Χέλατρος	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Γένοβαν 7 'Ιουνίου
Χέχτ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	15	999	άνεγ. Λονδίνον 8 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	έφθ. Νέαν Υόρκην 6 'Ιουν. (διὰ Πλέιτ)
Χρυσή	νιοὶ Π. Γούλανδρῆ	44	7176	εἰς Γένοβαν 1 'Ιουνίου
Ψαρά	Φαφαλιοὶ καὶ Σία	45	7247	εἰς Ντώριτσαν 1 'Ιουνίου

'Ωκεανός	'Σλληνικὸν Δημόσιον	44	5500	εἰς Πειραιᾶ 14 Ἰουν.
'Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4793	ἔφθ. Γάνδην 6 Ἰουν.

Τὰ ύπο ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

'Αθάμας II.	έτ. «Αθάμας»	19	3537	εἰς Πειραιᾶ ἔμφορτον ἀπὸ 23 Μαΐου
Αίτζιαν Στάρ (ἐπιθ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	εἰς Ἀμβέρσαν 31 Μαΐου
'Ανδαλουσία	έτ. «Τρανσατλάντικα»	18	7717	εἰς Καλκούταν 14 Ἰουν.
'Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	εἰς πλόως Ἀρούμπας — Μαρατούμπο
'Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονόνκας»	04	4784	εἰς Ἀμποδόγυον 4 Ἰουν.
'Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	εἰς Σάντος 5 Ἰουνίου
'Αρης	Κ. Κονιαλίδης	44	7249	διῆλθε Γιθραλτάρ 5 Ἰουν. διὰ Κέι Ούεστ
'Αριστείδης (Χονδ.)	Άρ. 'Ωνάσης	43	7191	ἔφθ. Λά Παλλής 1 Ἰουν.
'Αρισταρχος (Χονδ.)	Άρ. 'Ωνάσης	43	7176	ἀνεξ. Χοῦστον 3 Ἰουν. διὰ Ρούνεν.
'Αριστογείτων	Άρ. 'Ωνάσης	42	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 11 Ἰουν.
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	Άρ. 'Ωνάσης	43	7176	ἀνεξ. Βορδώ 3 Ἰουν. διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
'Αριστομένης (Χονδ.)	Άρ. 'Ωνάσης	43	7176	ἀνεξ. Ούελιγκτον 1 Ἰουν. διὰ Μπούνενος "Αύρες
'Αριστόπαις	Άρ. 'Ωνάσης	43	7176	εἰς "Αμπλ. (Φινλανδίας) 6 Ἰουν.
'Αριστοτέλης (Χονδ.)	Άρ. 'Ωνάσης	43	7244	ἔφθ. Σημάτη 6 Ἰουν.
'Αρόζα	Ίω. Π. Χαδούλη	22	1979	ἀνεξ. Σαντάντερ 3 Ἰουν. δι' Ἀγγλίαν
'Ατλαντικ	άπομολοῖς Διεθνῆς	19	5524	εἰς Κόρο 12 Ἰουν.
'Ατλαντικ Γουαίνη	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	εἴσθ. Ἀγκόνα 4 Ἰουν.
'Ατλαντικ Γουίντ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	ἀνεξ. Σίδνεϊ (Αντστραλίας) 30 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
'Ατλαντικ "Είρ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἀνεξ. Βαλτιμόρην 1 Ἰουν. δι' Ἰταλίαν
'Ατλαντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 2 Ἰουνίου
'Ατλαντικ Κόστ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7176	ἔφθ. Βίλμαγκτον 4 Ἰουν.
'Ατλαντικ Μπρίς	έτ. «Ατλαντικ»	43	7200	ἀνεξ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαΐου διὰ Μπούνενος "Αύρες
'Ατλαντικ "Οσεαν	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Ἰουν.
'Ατλαντικ Πάλιοτ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 7 Ἰουν.
'Ατλαντικ Σήμαν	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἐν πλῷ ἐν Παλέρμῳ διὰ Β. Ἀμερικὴν, 10 Ἰουν.
'Ατλαντικ Σίλι	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 30 Μαΐου
'Ατλαντικ Τρέιντερ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	διῆλθε Γιθραλτάρ 1 Ἰουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
"Αρτεμίς (τάνκερ)	έτ. Οδούσιουάνης	19	6599	εἰς Χοῦστον 1 Ἰουν.
Βαζίμεα	έτ. «Κρούζες»	19	5670	διῆλθε Τρίνινταν 28 Μαΐου διὰ Λά Πλάταν
Βικτώρια	έτ. «Λεβαντές»	43	7176	διῆλθε Κονγκού πολὺν 8 Ἰουν. διὰ Γιθραλτάρ
Βιντσέντοια (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	20	6886	ἀργεῖ Ν. 'Υόρκην ἀπὸ 30 Ἀπρ., ἐπωλήθη εἰς Ἰταλίους
Βιράγκο	έτ. «Λεβαντές»	43	7176	εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ἐπὸ παραλαβῆν
Βύρων	έτ. «Βυρόνα»	05	839	ἀργεῖ Κολεγγάγην ἀπὸ 3 Ἀπρ.
Γαρουφαλιά	έτ. «Γλαῦκος»	18	5222	ἀνεξ. Χάμπτον ρόδος 6 Ἰουν. δι' Ἀγγλίαν
Γεροδήμος	έτ. «Αταλάγια»	99	3076	ἀνεξ. Ραγγούν 1 Ἰουν. διὰ Κοζίν
Γεώργιος	έτ. «Λεβαντές»	17	5915	εἰς Τάνι 10 Ἰουν.
Δημήτριος	έτ. Μεσογείου	19	2512	παρέμενε Σάντος 1 Ἰουν.
Διώνη	"Ελληνες ἀγορασταὶ	20	6157	ἀνεξ. Χάμπτον ρόδος 1 Ἰουν. διὰ Βέλγ. εν
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Ἰουνίου
"Ελλενικ (χονδ.)	άπομολοῖς Διεθνῆς	20	7631	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Ἰουν.
"Ελλεν	Π. Γ. 'Αλεξιάδης	18	2117	εἰς Χονδούλον ἀπὸ 5 Μαΐου
'Ερατώ	έτ. «Διεθνῆς»	43	7225	διῆλθε Γιθραλτάρ 9 Ἰουν. διὰ Β. Ἀμερικὴν
Εύριπιδης	έτ. «Σάνι Νικόλας»	20	7582	ἔφθ. Χάλιφας 13 Ἰουν.
Εύρυθιάδης	έτ. «Σάνι Νικόλας»	43	7176	διῆλθε Γιθραλτάρ 2 Ἰουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
Εύρυδάμιας	έτ. «Σάνι Νικόλας»	19	5869	εἰς Ρίον 'Ιανέτον ἀπὸ 14 Μαΐου. Μετων. «ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ»
Εύρυσθεύς	έτ. «Σάνι Νικόλας»	45	7176	ἔφθ. Πενσακόλαν 3 Ἰουν.
"Ηθη Γ	έτ. «Καρφιλάνα»	43	7176	ἀνεξ. Σαγκάνη 25 Μαΐου διὰ Χονδούλον
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνῆς»	43	7200	ἔφθ. Λουβλίνον 2 Ἰουνίου
Ιλλινδίς (τάνκερ) Χονδ.	έτ. «Διεθνῆς»	21	6448	ἀργεῖ εἰς "Αγ. Φραγκίσκον 10 Ἰουν.
Ιντρέπιντο	έτ. Ντιάνα	20	2310	ἔφθ. Κούβαν 6 Ἰουν.
Ιόνιαν Λήντερ	«Ναβίγκ. Κρίστοποταλ.»	44	7176	ἔφθ. Όραν 5 Ἰουνίου
Ιόνιαν Τρέιντερ	«Ναβίγκ. Κρίστοποταλ.»	44	7198	φθάνει εἰς Ρόττερνταμ 14—16 Ἰουν.
Ιωάννης Λιθανδός	έτ. «Ζαράπι»	18	7914	ἀνεξ. Μανάπι 5 Ἰουν.
Καλλιρρόη	Κ. Κονιαλίδης	22	8432	εἰς ταξίδια Κονυμασσώ — Νέας 'Υόρκης
Καντούλε	"Ελληνες ἀγορασταὶ	12	3923	ἔφθ. Αργοτρόσαν 6 Ἰουν.
Κάπταιν Μικές	έτ. «Δουτσίντας»	18	480	ἀνεξ. Πειραιᾶ 12 Ἰουν. δι' Ἀνοικτὸν πέλαγος
Κάπταιν Τζόν	έτ. «Στάρ»	19	3332	ἔφθ. Κόρο Μπαΐ 4 Ἰουν.
Κατούμπια	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	9424	ἀνεξ. Νέας 'Υόρκην 30 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	ἀνεξ. Βαλτιμόρην 3 Ἰουν. δι' 'Ολλανδίαν
Κλειώ	έτ. «Διεθνῆς»	43	7176	ἀργεῖ εἰς Τσίμποτην 10 Ἰουν. δι' Λανδίνον 10 Ἰουν. (δ. Φινλανδίαν)
Κοκερέλ	έτ. «Κάντιας»	04	3479	ἀργεῖ εἰς τὸ Γιθραλτάρ 10 Ἰουν.
Κόλονυ Τρέιντερ	έλληνες ἀγορασταὶ	09	888	ἀργεῖ εἰς Γένοβαν ἀπὸ 14 Ἀπρ.
Κόρα	Π. Γασπαρινάτος	06	817	ἔφθ. Λουβλίνον 1 Ἰουν.
Κουλέμπρα	έτ. Πορτομπέλο	19	5261	ἀνεξ. Πειραιᾶ 12 Ἰουν. δι' Αλεξάνδρειαν
Κυρήνεια	Παναμαϊκή ἑταιρ.	11	7527	ἀνεξ. Σάντος 2 Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
Λέανδρος	έτ. «Μιενθενίντο»	10	610	εἰς λιμένας Ινδίδων 1 Ἰουν.
Λητώ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μάσουριν»	43	7176	ἔφθ. Πόρτ Ελλαζιπετ 3 Ἰουν.
Λίλια	έτ. «Ρίβα»	09	655	ἔφθ. Σόντερθλαντ 5 Ἰουν.
Λόιντα (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικοῦ»	16	5505	ἀνεξ. Αντοφαγάστα 2 Ἰουν. διὰ Τάλαρα
Μανγάσσετ	έτ. «Καστίπο»	23	1827	ἔφθ. Βαλτιμόρην 1 Ἰουν.
Μαίρη Γ	«Σεντραμερικάνα»	43	7176	ἀνεξ. Χάμπτον ρόδος 6 Ἰουν. διὰ Ρόττερνταμ
Μακίκι	έτ. «Κρούζες»	17	5924	ἀνεξ. Τζίμποτη 28 Μαΐου διὰ Σαγγάν
Μάντω	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	ἀνεξ. Γένοβαν 7 Ἰουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
Μάρξορυ	έτ. «Πούντα "Άλτα»	19	2660	ἔφθ. Δουγκέρων 1 Ἰουν. Ἐπωλήθη εἰς Φινλανδίας.
Μαριώ II.	Κ. Κονιαλίδης	44	7207	ἀνεξ. Γένοβαν 6 Ἰουν. διὰ Βραζιλίαν
Μαρκέλλα	έτ. «Σάνι Κεράσιμο»	20	3483	ἀνεξ. Χάμπτον ρόδος 2 Ἰουν. διὰ Βραζιλίαν
Μερόπη (σημ. Χονδούρας)	Ν. Κονιαλίδης	19	7588	εἰς Φύλος 6 Ἰουν.
Μολντόθα	έτ. 'Ιθάκη	11	4083	εἰς Κιουναρασσώ 1 Ἰουν.

Μποναθεντούρα	«Ούλτραμάρε»	20	6895	εἰς Μπουένος "Άύρες 13 'Ιουν.
Μύριαμ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεξ. 'Αμβέρσαν 1 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Μυρτώ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 5 'Ιουν.
Ναθιγκέϊτορ	έτ. «Καρδέμπιαν»	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 12 'Ιουν.
Νάντα	Θ. Λ. Τεριάζος	19	2720	εἰς 'Αμβέρσαν ἀπὸ 11 Μαΐου
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεξ. "Άδεν 8 'Ιουν. δι' Αμπαντάν
Νίκη	έτ. «Λάμα»	20	6021	άνεξ. Στοκχόλμην 7 'Ιουν. διὰ Μπάρον
Νορλάντια	έτ. «Σίλετ»	42	7191	εἰς Τζάκανσονβιλλ 10 'Ιουν., ἐποκενή
Νορλάγκο	Θεόφ. Βάτης	44	7207	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαΐου
Νουέβα 'Εσπεράντζα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεξ. 'Υμουνίτεν 24 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
Νουέβα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	ἔφθ. Μπάρι 11 'Ιουνίου
Ντοράντο	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 10 'Ιουν.
"Ουτζφαρ 11	Θ. Γρηγοράκης	18	1897	εἰς Αισαβάννα 14 'Ιουν. (διὰ Πειραιᾶ)
Ούταχαν	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	εἰς Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουν.
"Οσεαν Γουαΐη	έτ. «Στέιτζ»	19	4990	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Τζένεραλ»	19	4988	άνεξ. Μόντρεαλ 6 'Ιουν. διὰ Δουβλίνον
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Στέιτζ»	19	5101	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 29 Μαΐου (δι' Αγγλίαν)
Πάλι	έτ. «Αμαργκλίζ»	19	5101	εἰς Πιμεντέλ 1 'Ιουν.
Παναγιώτης	έτ. «Σάντερν»	01	3568	ἔφθ. Λορέντζο Μαρκές 28 Μαΐου, ἐπωλήθη
Πάραλος 11	έτ. «Πάραλος»	18	6049	ἔφθ. Τοτιταβένιαν 5 'Ιουν.
Παρίτα Μπαίη	έτ. «Παναμ.-Εουροπέα»	18	6049	ἔφθ. Λεύδρον 3 'Ιουν.
Πασούφικ "Οσεαν	έτ. «Πασίφιρα»	44	7212	εἰς Λοριάν 5 'Ιουν.
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτης	19	6495	εἰς Κούβαν 6 'Ιουν. (δι' Αγγλίαν)
Πήντα	έτ. «Ναβιέρα»	20	2606	ἔφθ. Χάλιπαξ 4 'Ιουν.
Πόλις τῶν 'Αθηνῶν (Χονδ.)	Β. Χανώτη	20	7783	φθάνει Πειραιᾶ 22 'Ιουν.
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	διῆλθε Γερμανίτα 6 'Ιουν. διὰ Σαΐν Λοντ (Ροδανοῦ)
Πριμαθέρα	έτ. «Σάμουκ»	18	5695	ἔφθ. Βαλτιμόρων 5 'Ιουν.
Πριμαθίστα	έτ. «Σάμουκ»	20	6027	εἰς 'Αμβέρσαν ἀπὸ 17 Μαΐου
Ρένα (έπιθατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	εἰς 'Αλεξάνδρειαν 1 'Ιουνίου
Ριζάκους	Δ. Πετρόπουλος	21	1925	ἀργεὶ 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 8 'Απρ.
Ρόμπερτ	έτ. «Βέριταζ»	19	2632	εἰς Σαγκούνα λᾶ Γιράντε 6 'Ιουν.
Ρούλ (παναμ.)	Ίω. Πελέτεκη	99	1106	εἰς 'Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουν.
Σαλαμίς Βίκτορυ	έτ. «Διεθνής»	45	7604	διῆλθε Παναμᾶν 8 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Σάν Νικόλας	έτ. «Ούλτραμάρ»	08	2229	εἰς Βαλένθιαν 6 'Ιουν.
Σάν Τζιόρτζιο	έτ. «Γαλανός»	16	4818	διῆλθε Λάδεστιν 2 'Ιουν. διὰ Μάλταν
Σαντιάγκο	Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	08	3864	ἔφθ. Καλαί 5 'Ιουν.
Σαπφώ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνο»	44	7212	εἰς Μπουένος "Άύρες 6 'Ιουν.
Σαράγια	«Ναβ. Σούντ 'Αμερικ.»	44	7176	ἔφθ. 'Αλγέριον 5 'Ιουν.
Σίγκνετ	έτ. «'Αλκυών»	11	3726	εἰς Μασσαλίαν 6 'Ιουν.
Σόνια	έτ. «Μαρμάτο»	19	5354	ἀνεξ. Τζερούτι 29 Μαΐου διὰ Μαδαγασκάρην
Σουέρτε	Κομιτ. «Βατόρες»	10	3649	ἀνεξ. 'Αλγέριον 7 'Ιουν. διὰ Μπουένος
Στάμο	έτ. «Ποδόντα 'Άλτα»	18	2858	εἰς Σαΐν Τζόν 3 'Ιουν.
Σωκράτης	Κ. Κονιαλίδης	43	7176	εἰς Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουν.
Τερψιχορη	«Μπλού Λάνν»	30	2480	ἀνεξ. Πειραιᾶ 2 'Ιουν. διὰ Γένοβαν — Μασσαλίαν
Φοίκη 11	έτ. «Πόλαιρ»	44	7060	φθάνει εἰς "Αμοτερνταμ 15—17 'Ιουν.
Φιλίππια	έτ. «Πανέλλεντο»	02	10375	εἰς Γένοβαν 6 'Ιουν.
Φούνιξ	Χατζηλλά καὶ Σιά	15	1255	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 9 'Ιουν.
Φρίξος 11	έτ. Κρίστομπαλ	19	5055	παρέμενε Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν.
Χρυσόστομος	Κ. Κονιαλίδης	21	7409	διῆλθεν 'Αγ. Βιζέντιον 2 'Ιουν. διὰ Φινλανδίαν
Χρυσούλα	έτ. «Αταλάγια»	10	1441	εἰς "Αμοτερνταμ ἀπὸ 18 Μαΐου, ἐποκενή

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΪΑΝΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Μέγαρον Γιαννουλάτου

Α' δροφος, άριθ. 1.—Τηλέφωνον 41143
Τηλεγρ. διεύθυνσις : ΘΑΛΑΣΣΙΔ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Εκτελούνται πάσης φύσεως
ναυτικαὶ ἐργασίαι.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν
εἰς όλους τοὺς λιμένας τῆς Ἑλλάδος.

Κεντρ. Πράκτωρ : 'Εταιρίας «Θαλάσσιοι Σιδηρόδρομοι»

IGNAZIO LIZZIO & C° ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ—ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ROME Via Oslavia 30 Teleph 360592 Telegr. LIZZIOMAR

NAPOLI Via Depretis 102 Teleph 23004 > >

CATANIA Via Francesco Crispi 5, Tel. I2963 > >

SERAPHIM VAYANIS

STEAMSHIP AGENT

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

Telegrams : THALASID PIRAEUS

All kinds of Maritime
enterprises

Agencies in all the Hellenic Ports

Sole Agent For : The Maritime (Express) Train Co.

ΚΕΡΚΥΡΑ ΒΟΥΔΛΕΫ & ΚΟΝΤΗΣ

Ναυτικοὶ πράκτορες
'Ασφάλειαι—Γαιάνθρακες

Πράκτορες LLOYD'S LONDON

CABLES : CONWOOD — CORFU

Πρακτορεῖον AMERICAN EXPORT LINES INC.

CABLES : EXPOSISHIP — CORFU