

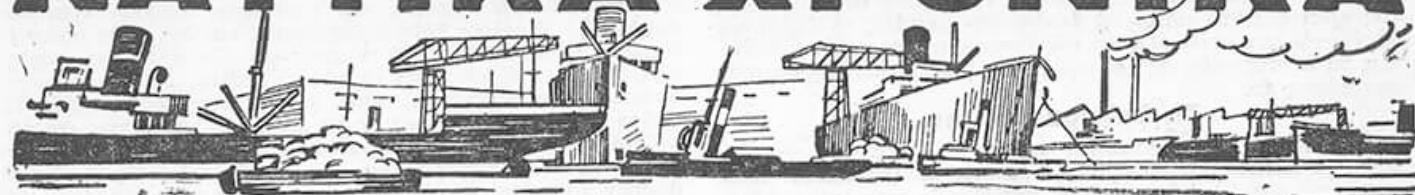
# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1947

Αρ. Φύλλου 290/49

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 290(49)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1947

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

#### Διά τὰ νέα "Λίμπερτυς"

Μάς γράφουν άπό την Νέαν 'Υόρκην, ότι έπιτροπή έξι, 'Ελλήνων έφοπλιστῶν ἐπεσκέψθη πρό ήμερών εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα τοὺς ἀρμοδίους τῆς Ναυτιλιακῆς 'Ἐπιτροπῆς' καὶ συνεζήτησε, κατ' ἀρχήν, τὸ ζήτημα τῆς παραχωρήσεως καὶ ὅλων πλοίων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας.

Δεδομένου δὲ πολλαὶ μέχρι τοῦδε ἔχουν ὑποθληθῆ αἰτήσεις 'Ελλήνων έφοπλιστῶν διά τὴν ἀγοράν σκαφῆς 'Λίμπερτυς' καὶ δεξαιμενοπλοίων — τοῖς μετρητοῖς, ἔχητήθη ἀπό τοὺς 'Αμερικανούς ἀρμοδίους, δῆπας μὴ ἀγνοθοῦντα κατά τὴν παραχώρησην τῶν πλοίων οἱ ἀπολέσαντες τὰ σκάφη τῶν κατά τὸν πόλεμον έφοπλισταί, οἱ μὴ διαθέτοντες τώρα ἐπαρκῆ εἰς δολλάρια κεφάλαια, ἵνα καὶ αὐτοὶ ἀγοράσουν πλοία ποῖς μετρητοῖς.

Τίποτε τὸ συγκεκριμένον δὲν ἀπεκόμισεν ἡ ἐπιτροπή ἀπό τὴν ἐπίσκεψιν τῆς εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα. Διεπιστώθη μὲν ἡ καλὴ διάθεσις τῶν θυνόντων τὴν 'Ναυτιλιακὴν 'Ἐπιτροπὴν' διά τὴν παραχώρησην καὶ ὅλων πλοίων, πρὸς συμπλήρωσιν τῆς προπολεμικῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ ζήτημα, δύμως, ἀνάγεται πρωταρχικῶς — δῆπας ὑπεδείχθη εἰς τὴν ἐπιτροπὴν — εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως καὶ ἔξαρταῖς ἀπό τὴν κατεύθυνσιν ποὺ τὸ Κογκρέσον θὰ προσδώσῃ εἰς τὰ τῆς πωλήσεως καὶ ὅλων πλοίων εἰς ἔνους ἐφοπλιστάς. 'Ισως ἡ περαιτέρω διασχέρισις τοῦ ζητήματος νὰ είνει στενῶς πλέον ἔργον τῆς ίδικῆς μας Κυβερνήσεως. 'Εντεῦθεν θὰ προέλθουν τὰ σχετικὰ διαθήματα πρὸς τὴν Οὐασιγκτῶνα. 'Έκ παραλλήλου θὰ προκαθορισθοῦν μὲ τοὺς έφοπλιστάς οἱ δροὶ τῆς ἀγορᾶς, τῶν ἀντεγγυήσεων, ποὺ θὰ παρασχθοῦν, τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῶν κατηγοριῶν τῶν πλοίων καὶ θὰ διαγραφοῦν τὰ κριτήρια, θάσει τῶν δῆποιν θὰ ἐπιλεγοῦν, μεταξὺ τῶν τόσων καὶ τόσων αἰτούντων, οἱ δικαιούμενοι τῆς ἐπικρατικῆς ἔγγυησις ἀγορᾶς ἐνὸς πλοίου.

Τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἔζητησεν ἡδη ἀπό τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλιακὴν 'Ἐπιτροπὴν' τῆς Νέας 'Υόρκης, δῆπας ἀποστέλλη εἰς τὰς 'Αθήνας πλήρη πίνακα τῶν αἰτήσεων, ποὺ ὑπεθλήθησαν εἰς αὐτὴν καὶ ἀπ' εὐθέας εἰς τὴν Πρεσβείαν τῆς Οὐασιγκτῶνος, ἀφοῦ προηγουμένως διακριθεῖ δι' ἔκαστον αἰτούντα ἡ ἐπαγγελματική του ίδιότητα, ἔαν ἔχασε πλοῖον ή πλοῖα κατά τὸν πόλεμον, ἔαν ἀντικατέστησεν ἡδη αὐτά καὶ ἔαν ἡγόρασε 'Λίμπερτυς' μὲ τὴν κρατικήν ἔγγυησιν. 'Από τὸν ἔλεγχον αὐτὸν τῶν αἰτήσεων θὰ διαπιστωθῇ τελικῶς ὁ ἀριθμὸς τῶν αἰτουμένων πλοίων, θὰ ληφθοῦν δὲ ἐν συνεχείᾳ καὶ αἱ σχετικαὶ ἀποφάσεις τῆς Κυβερνήσεως.

Δὲν φαίνεται πάντως νὰ ἰδωμεν ταχεῖαν ἐπίλυσιν τοῦ δόλου ζητήματος. Θὰ χρειασθοῦν, ἐδῶ καὶ εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα, μακροί καὶ πάλιν διαπραγματεύσεις μέχρις δου αἱ δσαι θὰ προκριθοῦν ἀπό τὸ 'Υπουργεῖον αἰτήσεις φόρσουν μέχρι τῆς 'Ναυτιλιακῆς 'Ἐπιτροπῆς'. Καὶ ἔπειται συνέχεια....

•••

Πληροφορίαι ἔκ Νέας 'Υόρκης ἀναφέρουν δὲτη ἡ 'Ελληνικὴ Πρεσβεία τῆς Οὐασιγκτῶνος ὑπέθαλεν ἡδη εἰς τὴν 'Ναυτιλιακὴν 'Ἐπιτροπὴν' τὴν αἰτησιν διά τὴν παραχώρησην 50 ἀκόμη 'Λίμπερτυς'. Τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον τῶν ἔξωτερικῶν, τὸ ἀρμοδιότερον εἰς τὰ ζητήματα τῆς καθολού οἰκονομικῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ Τόπου μας, φαίνεται, δὲτη θὰ ὑποδείξῃ τὴν ἔγκρισιν τῆς ἐλληνικῆς αἰτήσεως μας ἀπό τὴν 'Ναυτιλιακὴν 'Ἐπιτροπὴν' ἐν τῇ πεποιθήσει, δὲτη ἡ Ναυτιλία ἀποτελεῖ διά τὴν 'Ελλάδα παράγοντα πλούτου σημαντικόν.

Ἐκεῖνο τώρα ποὺ προέχει είνε ποῖοι δικαιοῦνται καὶ ποῖοι θὰ συμμετάσχουν τελικῶς τῆς διανομῆς. Θὰ ἀποφευχθοῦν ἀρά γε αἱ ἀσχημίαι;

#### Η διανομή

Ἄυτοι ποὺ θ' ἀναλάσσουν τὴν διανομὴν τῶν νέων ἀμερικανικῶν πλοίων, τῶν 'Λίμπερτυς', τῶν 'πάνκερς' ἢ τῶν οἰωνήποτε ὅλων τύπων, νὰ προσέξουν πρέπει τὰ κριτήρια, θάσει τῶν δῆποιν θὰ ἐπιλεγοῦν οἱ ἀγορασταί των μεταξὺ τῶν τόσων καὶ τόσων αἰτούντων.

'Εφιστῶμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων, ιδιαιτέρως δὲ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, διότι ἡδη ἤρχισαν νὰ φθάνουν μέχρις ήμων τὰ πρῶτα χαρακτηριστικὰ σημεῖα πλαγίων ἐνεργειῶν, κομματικῶν παρεμβάσεων, ἀλλὰ καὶ περιέργων κινήσεων ὑπόπτων ἐπιτηδείων. 'Ο θρῦλος τῶν 'Λίμπερτυς' καὶ τοῦ πακτωλοῦ τῶν δολιλαρίων πολλά την φατασίαν ἡλεκτρίζει...

Θὰ πρέπει τὰ κριτήρια νὰ προκαθορισθοῦν ἀδιάθλητα, δίκαια, κοινά δὲ δόλους τούς αἰτούντας. Αἱ προτιμήσεις πρέπει νὰ λείψουν, διότι θὰ δημιουργήσουν παράπονα, ἀντενεργείας τῶν ἀδικουμένων, παρεμβάσεις τῶν μεσαζόντων.

Τὰ πλοία δίκαιοιν είναι νὰ δοθοῦν εἰς ἔκεινους, ποὺ ἔχασαν τὰ σκάφη των κατά τὸν πόλεμον. Κατ' ἀπόλυτον λόγον αὐτοὶ δίκαιοιν ται νὰ μετασχουν τῆς διανομῆς. Αὐτοὶ καὶ μόνον. 'Ας θελήσῃ δ. κ. Βενιζέλος νὰ παρακολουθήσῃ αὐτοπροσώπως τὴν ὑπόθεσιν. Εἰμεθα δέδαιοι δὲτη ἡ παρέμβασί του θὰ σώσῃ μίαν κατάστασιν, δὲτη ἡδη τείνει νὰ προσλάθῃ τὴν μορφὴν σκανδάλου. 'Αρκετά δσα μέχρι τοῦδε διά τὰ 'Λίμπερτυς' ἐλέχθησαν.

#### Καὶ τὰ πληρώματα;

'Αλλ' ἐνῷ συζητοῦμεν τὸ δυνατόν τῆς προσκήσεως καὶ ὅλων πλοίων, ίνα δὲ τὴν ιδιαίτερην τῆς Ναυτιλίας μας ἀποκαταστάθη εἰς τοὺς προπολεμικούς τῆς ἀριθμούς, δὲν φαίνεται κανένα νὰ ἀνησυχῇ καὶ τὸ θασικὸν ζήτημα τῆς ἐπαρκείας τῶν πληρωμάτων.

"Αν τελικῶς μᾶς παραχωρηθοῦν 50 ἀκόμη πλοῖα, θὰ χρειασθοῦν διά τὴν ἐπάνδρωσίν των δύο περίπου χιλιάδες ναυτεργάτων. Δεδομένου δὲτη σημαντικὸς ἀριθμὸς 'Ελλήνων ναυτικῶν ἀπασχολεῖται ἡδη εἰς τὰ Παναμαϊκά καὶ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Χονδούρας πλοῖα, δὲν πιστεύουμεν νὰ είνει εύχερής η ἔξεύρεσις τῶν ειδικευμένων ναυτικῶν. Οἱ μόνοι ἐν υπεραφθονίᾳ προσφερόμενοι είναι οι θερμασταί. Θὰ ἔπειπε νὰ μελετηθῇ ἀπό τοὺς ἀρμοδίους καὶ ἐνδιαφερομένους τὸ ζήτημα αὐτὸν. Εἰνε ἡ προϋπόθεσις πάσης νέας ἀγορᾶς. Χρειάζονται ἀπηκριθωμένοιν ἐν προκειμένῳ ἀριθμοί. 'Η υπερεσία τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας δὲν πιστεύουμεν νὰ τοὺς ἔχῃ εἰς τὴν διάθεσιν της. Τὸ ζήτημα θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ ἐν συνεχείᾳ. Θὰ στοιχίσῃ ἀκριβά εἰς τὴν δῆλην ναυτιλιακὴν προσπάθειαν κάθε ἐσπευσμένη καὶ ἐπιπολαία τοῦ ζητήματος ἀντιμετώπισις.

#### Οχι μόνον «Λίμπερτυς»

Παραχωρεῖ εἰς τοὺς Νορβηγούς καὶ τοὺς 'Ιταλούς καὶ ὅλα σκάφη η 'Αμερικανική Κυβέρνησις. 'Η 'Ναυτιλιακὴ 'Ἐπιτροπὴ' ἐνέκρινε πρό ήμερῶν τὰς αἰτήσεις διά 50 σκάφη εἰς Νορβηγούς ἀφοπλιστάς καὶ 14 εἰς 'Ιταλούς, διαφόρων τύπων, δχι μόνον 'Λίμπερτυς'.

Δεδομένου, δὲτη καθωρίσθη ἀπό τὴν 'Ναυτιλιακὴν 'Ἐπιτροπὴν' ἡ ἀρχή τῆς περαιτέρω παραχωρήσεως πλοίων εἰς ἔκεινας μόνον τὰς σημαίας, αἰτινες δὲν ἀνεπλήρωσαν εἰσέτι τὰς ἐκ τοῦ πολέμου ἀπωλείας των, προσβλέπεται, δὲτη καὶ ἡ αἰτησία τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας θὰ τύχῃ τῆς ἔγκρισεως τῶν ἐπιτρόπων τῆς 'Ναυτιλιακῆς 'Ἐπιτροπῆς'.

'Η Ναυτιλία μας, πρὸ τοῦ πολέμου (Σεπτέμβριος τοῦ 1939), ἡρίθμει δύναμιν 2.791.000 τόνων d. w. Τώρα, μετά τὴν παράδοσιν τῶν 100 'Λίμπερτυς', η χωρητικότης αὐτῆς ὑπολογίζεται γύρω τοῦ 1.926.000 τόνων φορτίου (d.w.). Θὰ χρειασθῇ, συνεπώς, η πρόσκτησις ὑπεροκτοσίων ἀκόμη χιλιάδων τόνων, διὰ ἀποκατασταθῆ ἀπό ἀπόκεισθαι τούλαχιστον χωρητικότητος καὶ δχι ἀριθμοῦ καὶ τύπων πλοίων. Αὐτή ἀκριβῶς η χωρητικότης εἰς τόνους d. w. θὰ ἀνεπληρωθοῦ διά τῆς ἀγορᾶς 75 ἀκόμη 'Λίμπερτυς'. Εύχης ἔργον θὰ ἦτο — ὅπως ἐπανειλημμένως τὸ ἐτονίσαμεν — νὰ μᾶς παρεχωρείτο η διανομή χωρητικότης, δχι ὅχι μόνον εἰς 'Λίμπερτυς'. Θὰ ἔπειπε νὰ θεωρηθῇ ἔξαιρετική ἐπιτυχία διά τῆς προσπάθειαν τῆς Ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως ἀν τὰ 'Λίμπερτυς' θὰ ησαν διλιγότερα καὶ περισσότερα τὰ τῶν ὅλων τύπων.

Πᾶν δ, τι εἰς τοὺς Νορβηγούς καὶ τοὺς 'Ιταλούς ἐνέκριναν διὰ τοὺς τύπους τῶν πλοίων πρέπει, νομίζομεν, καὶ ἡμεῖς νὰ τὸ ζητήσωμεν. 'Αν ἐπιμένωμεν εἰς τὸ αἴτημά μας καὶ καταδείξωμεν εἰς τοὺς 'Αμερικανούς, τοὺς τόσας ἀγαθάς διαθέσεις ἐπιδεικνύοντας ὑπὲρ τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομικῆς ὑπόθεσεως, τὴν ἀνάγκην τῆς ἀρτιωτέρας συνέθεσεως τῆς χωρητικότητός μας, εἰμεθα δέδαιοι δὲτη θὰ ἐπιτύχωμεν. Συμφέρον, δλλως τε καὶ τῶν 'Αμερικανῶν,

τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν μας, εἶναι νὰ καταστήσουν τὴν Ναυτιλίαν μας περισσότερον ἀποδοτικήν, ἵτι μᾶλλον ἀνθεκτικήν εἰς τὰς κρίσεις. Οὕτω μόνον θὰ ἐκπληρώσῃ ἀκριβῶς τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον τὴν γενικωτέραν ύπερ τοῦ Τόπου μας ἀποστολὴν καὶ ἀνέτως θὰ σινταποκριθῇ εἰς τὰς πρὸς τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον ὑποχρεώσεις του.

### Τὰ δεξαμενόπλοια

Πρόκειται ἡ Μέση Ἀνατολή, καθ' ἄ & οἱ Ἀμερικανοὶ προσθέπουν, νὰ καταστῇ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον κέντρον εὐρύτατον, παγκοσμίου ἐνδιαφέροντος, παραγωγῆς πετρελαίων. "Οταν θὰ ἔχῃ περατωθῆ καὶ δ' ἀγωγός ἀπὸ τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν πρὸς τὴν Μεσόγειον ἀπιστεύτως μεγάλη διασυράφεται ἡ κίνησις τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Παλαιστίνης καὶ τῆς Συρίας. Ἐκεῖνεν θὰ μεταφέρωνται τὰ πετρέλαια πρὸς δόλας τὰς κατευθύνσεις.

Οἱ Νορθηγοὶ, οἱ καθ' ἔσοχήν με τὰ δεξαμενόπλοια εἰδίκευθεντες, εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτάς ἀποθέπουν μετ' ἔξαιρετικοῦ ἐνδιαφέροντος. Ναυπηγοῦν ἡδη τεράστια δεξαμενόπλοια 25-27 χιλ. τόνινων, ἵνα ἀκριβῶς καταστήσουν τὰ σκάφη αὐτά δρυγανα ἀσυναγωνιστα διὰ μακρυνάς καὶ εὐθύνας μεταφοράς. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον εἶναι ἀκριβώτερον κατὰ 25% εἰς τὴν διαχείρισίν του ἀπὸ τὸ νορθηγικὸν τῆς αὐτῆς χωρητικότητος. Οἱ Νορθηγοὶ ὑπολογίζουν ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950 θὰ κατέχουν ἔνα στόλον δεξαμενοπλοίων ἀπόλυτα συγχρινόμενον 3 περίπου ἑκατομμυρίων τόνων γκρός.

Καὶ αὐτά μὲν διὰ τοὺς Νορθηγούς. Ἀν ἐκάστοτε — πολὺ συχνά πράγματι — σχολούμεθα μὲ τὰ πράγματα τῆς νορθηγικῆς ναυτιλίας εἰς οὐδέν ἀλλο ἀποθέπουμεν παρά νὰ προβάλωμεν αὐτὴν ὡς ἀξιομίμητον καὶ διὰ τὰ καθ' ἡμᾶς παράδειγμα.

Σημασίας ἔξαιρετικῆς καὶ διὰ τὴν ἴδικήν μας Ναυτιλίαν θὰ είναι ἡ τοιαύτη συγκέντρωσις τῶν μεταφορῶν πετρελαίων εἰς τὴν Ἀνατολικήν Μεσόγειον. "Αν ἡ Ἑλληνική σημασία ηὗτοι καὶ αὐτὴ νὰ συγκαταριθμῇ εἰς τὴν δύναμιν της καὶ τινα δεξαμενόπλοια, ὅχι μόνον θὰ ἀπελάμβανον κερδοφόρου ἔργασίας, ἀλλὰ θὰ ἐκινοῦντο ἔγγυτερα πρὸς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας, πρὸς τὴν ἴδικήν μας δηλαδὴ οἰκονομίαν, καταλείποντα κέρδη σημαντικά ὑπὲρ αὐτῆς ἀπὸ τοὺς ἀνεφοδιασμούς των, τὴν συχνήν τῶν πληρωμάτων ἐναλλαγήν, ἀπὸ τὴν θεραπείαν πολλῶν ἐκ τῶν ἀναγκῶν των.

Θὰ ἔπειτε νὰ ἔξετασθῇ τὸ ζῆτημα τῆς προσκήσεως τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, τῆς ἔξοχως σημαντικῆς. Ἐναντὶ ἐνός «Λίμπερτους ἔργασιμένου μακράν — πολὺ μακράν — τῶν ἔθνικῶν μας θάσεων καὶ μὴ εἰσφέροντος παρὰ μικρῶν τι ποσοστῶν τῶν ναύλων την εἰς τὴν οἰκονομίαν μας, πολλαπλάσια θὰ είνε τὰ ἔσδοτα τοῦ τόπου μας ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια, ὅταν αὐτά θὰ διενεργοῦν μεταφοράς ἀπὸ τὴν Ἀνατολικήν Μεσόγειον καὶ συχνότερα θὰ ἐπισκέπτωνται τοὺς λιμένας μας.

Πλείστοι συνεπῶς λόγοι, πέραν τῶν δσων εἰς προηγούμενά μας σημειώματα ἀνεφέρουμεν, ὑπαγορεύουν νὰ ἤτησαμεν μερικά δεξαμενόπλοια ἀπὸ τὴν ἀμερικανικήν Κυβέρνησην. Τώρα είναι μοναδική ἡ εὐκαρίστια. "Ολιγάτερα «Λίμπερτους» καὶ τινα δεξαμενόπλοια. Αὐτὴ πρέπει νὰ είναι ἡ ἐπιδίωξις μας. Κάθε παρέκκλισις ἀπὸ αὐτὴν δὲν μᾶς φαίνεται ἐποικοδομητική οὐτε διὰ τὴν καλὴν συγκρότησην τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλ' οὐτε καὶ διὰ τὰ συμφέροντα στενῶν τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

### Τὸ παρελθόν διδάσκει...

Μᾶς ἀνησυχεῖ αὐτὴ ἡ ἀκατάσχετος ἀγοραστική ἡσωρήτης τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Ἐπικίνδυνον κερδοσκοπικὸν ἔγχειριμα πιθανόν τελικῶν ν' ἀποδῆ. Τὸ ἀπευχόμεθα πάντως.

"Ολοι, οἱ μὴ εύτυχησαντες νὰ ἀντικαταστήσουν τὰ χαμένα σκάφη των, ζητοῦν νὰ ἀγοράσουν ἔνα οἰονδήποτε πλοίον, ὑπὸ οἰανδήποτε σημαίαν.

Η Ἑλληνική ναυτιλιακή ἐπιχειρηματικότης ἐμφανίζεται τώρα μὲ τὴν πλέον ποικιλόχρωμον καταστοράν εἰς τὴν πλοιοκτησίαν της. "Ο Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς κέκτηται ἐλληνικά, καναδικά, ἀγγλικά, ἀμερικανικά, παναμαϊκά, ὑπὸ τὴν κυανόλευκον τῆς Χονδούρας, παλαιστινιακά, σιγυπτιακά, κινεζικά καὶ ἀργεντινά σκάφη. Ποτέ, καμία ναυτιλία δὲν είχε νὰ ἐπιδείξῃ τόσον τυχοδιωκτισμὸν εἰς τὰς ἐπιδιώξεις της...

Πρόκειται κατ' αὐτάς εἰς τὸ Λονδίνον νὰ ἐκτεθοῦν καὶ πάλιν εἰς πλειοδοσίαν ἡ ἐκπολιτικής καὶ η ναύλωσις ἀρκετῶν κρατικῶν σκαφῶν δι'. "Αγγλους θέσθαια ἐφοπλιστάς καὶ ἀγγλικάς μόνον ἐταιρίας. Ἐπίκειται ἐπίσης η πώλησις καὶ τῶν τελευταίων φορτηγῶν σκαφῶν τοῦ κρατικοῦ καναδικοῦ στόλου, ὑπὸ τὸν περιορισμὸν τῆς διατηρήσεως ἐπ' αὐτῶν τῆς σημαίας τοῦ Καναδᾶ. Τὰ σκάφη αὐτά είναι ναυλωμένα εἰς τὴν ἀγγλικήν κυθέρηνσιν καὶ πωλοῦνται ὑπὸ τὸν δρόν τῆς παραδίδεσσιν τῶν κατὰ τὸ 1948. Αὗται είναι αἱ μόναι προσεχεῖς ἀδρόαι προσφορά πλοίων εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν καὶ αὐταὶ στενῶς προσφορίζονται διὰ τοὺς "Αγγλους καὶ Καναδούς ἐφοπλιστάς. "Ο Ἑλληνικός πάντως ἐφοπλισμὸς θὰ είναι παρών καὶ κατὰ τὰς δύο πλειοδοσίας. Καὶ δχι μόνον θὰ συμμετάσχουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας δι'. Ἐταιρίων ἀγγλικῶν η καναδικῶν εἰς τὰς σχετικάς δημοπρασίας, ἀλλὰ θὰ προσδώσουν διὰ τῆς παρουσίας των τὸν δρόμον τῆς πλειοδοτικῆς προσφορᾶς. Τὰ ἐπιοιούμενα σκάφη ἀσφαλῶς θὰ ὑπεριμηθοῦν σημαντικά. Πάση θυσία οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ θέλουν νὰ ἀγοράσουν ἔνα σκάφος. "Αδιάφορον ἀν τοῦτο είνε «Λίμπερτους», «Τσάντη», «Ἐμπάτιρ» ή καὶ ἀνάμνησις τῆς ναυπηγικῆς προσπαθείας τοῦ πρώτου πολέμου!

\*\*\*

Θὰ μᾶς προθληθῇ ἡ παρατήρησις, διτὶ κατὶ περισσότερον θὰ γνωρίζουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας μὲ τὴν ἐπιχειρηματικήν των παράδοσιν ἀπὸ τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτήν, τὸν ἐνασκοῦντα τὴν εὔκολον κριτικήν. Πράγματι γνωρίζουν τόσα καὶ τώρα, δσα προέβλεπαν κατὰ τὸ 1920, δτε ἐξηγειμόθησαν τὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια εἰς ἀκαίρους ἀγοράς. Ἀνεκόπη τότε ἀνεπανορθώτως ἡ πρὸς τὴν ποιοτικήν ἀνασυγκρότησην προσπάθεια. Πολλοὶ κατεστράφοσαν, ἀλλοὶ ἀνέζητησαν μὲ τὰ ὑπόλειματα ἔνα οἰονδήποτε εὐθηνόν παλαιὸν σκάφος διὰ νὰ ἐπιχήσουν ἐπαγγελματικῶς.

Τώρα, χωρὶς νὰ είμεθα καὶ μάντεις συμφορῶν, η ιστορία ἐπαναλαμβάνεται. "Ολοι, ὅπως τότε, πλοῖα θέλουν νὰ ἀγοράσουν. Οι ναῦλοι είναι ὑψηλοί. Ἡσαν καὶ τότε. Οι ναῦλοι πιθανὸν ἀποτόμως νὰ ἔκπεσουν, ὅπως καὶ τότε μίαν ημέραν ἔξεπεσαν. Κανεῖς δὲν τὸ προέθεπε! "Αν η ναυλαγορά ὑποστή μίαν πρὸς τὰ κάτω διακύμασιν, ἔστω καὶ πρόσκαιρον, οἱ πλεῖστοι θὰ ἐγκαταλείψουν καὶ δημοπρασίας καὶ προσφοράς. Τὰ ἔχελθουν τῆς ἀγορᾶς. Τὸ προγούμενον τῶν ἑκατὸν «Λίμπερτους» χαρακτηρίζει ἀρκετὰ τὴν κρατούμσαν νοοτροπίαν. Μὲ τὴν τότε ἀπεργίαν τῶν Ἀμερικανῶν γαιανθρακωρύχων οι ναῦλοι ἔξεπεσαν, ἔργασία δὲν ὑπῆρχεν. Οι ἀγορασταὶ τῶν «Λίμπερτους» ἔξηφανίσθησαν. "Ο κ. Σταύρος Λιθανός λ. χ., δι μεγάλος "Ελλην ἐφοπλιστής, είχεν ὑποσάλει αἴτησιν δια 16 σκάφη καὶ είχε τύχει καὶ συγχαρητηρίων διὰ τὰ... φιλοπτριδια αἰσθήματα του! Μετά τινας ημέρας δὲν ἐδέχετο οὐδέ δύο μόνον σκάφη νὰ ἀγοράσῃ!

Πράγματι καμμίαν δὲν ἔχουν ἐπιχειρηματικήν προσπτικήν οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐπιδιώκοντες τώρα νὰ ἀγοράσουν πλοῖα, παλαιά η νέα. "Οχι θένθαισα διλοι. "Υπάρχουν καὶ αἱ ἔξαιρέσεις. Αὗται δημιουργοὶ διλογίας. "Ο εἰς πάντως παρασύρεται ἀπὸ τὸν ἄλλον. "Ἀγοράζει δ ἄλφα, ἔπειται δ ὕητα. Συναγωνίζονται μεταξύ των καὶ δυστυχῶς ἀλληλοϋποθλέπονται.

\*\*\*

Οι ναῦλοι τώρα τῶν «τράπυτες» στηρίζονται ἀπολύτως εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν γαιανθράκων. "Αν αὐταὶ σταματήσουν η περιορισθοῦν, οι ναῦλοι θὰ ἔκπεσουν σκαφαλῶς καὶ ἔκ παραλλήλου αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων. Τότε τὸ ἐγχείριμα τῆς ἀγορᾶς θὰ ἀποτύχῃ, ἀλλὰ μαζύ μὲ τὴν ἀποτυχίαν του θὰ ίδωμεν καὶ πάλιν ἔξανεμιδόμενα τὰ κεφάλαια τῆς Ναυτιλίας μας. Διὰ πολλοστὴν φοράν;

Καὶ ἀν μὲν τὰ ἀγοραζόμενα σκάφη ήσαν ίκανα νὰ ἀντεπεξέλθουν εἰς τὴν κρίσιν, νὰ κρατηθοῦν ἐν κινήσει καὶ μὲ τοὺς χαμηλούς ναύλους, δημοστεῖς διὰ τὰς ἀγοράς καὶ φόδοι διὰ τὸ μέλλον δὲν θὰ ὑπῆρχον τόσοι. "Αλλὰ τὰ σκάφη ποὺ ἐπιδιώκουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας ν' αἴτησουν είναι προϊόντα τῆς πολεμικῆς προσπάθειας. Εἶνε δραχύθια, ἀντιοικονομικά, ἀποδοτικά μόνον ὅταν οι ναῦλοι είνε υψηλοί καὶ τὰ περιθώρια μεγάλα.

"Αλλ' αὐτή — μᾶς εἴπε κάποτε "Ελλην ἐφοπλιστής ἐκ τῶν ἐπιλέκτων — είνε η μοῖρα τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας. Κερδοσκοπική είνε ἐπιχείρησις. "Εχει, ἀποτόμους μάλιστα, τὰς διακυμάνσεις. Εύτυχης δ ἰστάμενος εἰς τὸ κέντρον τῶν διακυμάνσεων αὐ-

Telegrams:  
"GENICOLAOU,"  
LONDON  
  
ΔΑΝΕΙΑ

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

Telephone: Avenue 4941

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.**  
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙΝΑΥΛΩΣΕΙΣΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

τών. Δέν θά άνελθη υψηλά έπιχειρηματικώς, δέν θά ξη πολλά πλοία, θά σταθή δύμας, θά έπιβιωση τών κρίσεων.

Θά ήτο αρά γε δύσκολος και διά τών έφοπλισμάν μας ή πλέον συντηρητική τών πραγμάτων ένατενίσις; Πόσα θά έκερδιζεν αν τού έλειπεν ή υπεραισιδοξία και αν ήθελαν οι έφοπλισταί μας νά διπλούν διδάγματα έκ του παρελθόντος. Αύτοι και ή Ναυτιλία ξη σου τόσα νά ωφεληθούν!

### Κατάφωρος ή άδικια

Πρέπει νά παρακολουθήσωμεν μετά προσοχής τάς διεξαγομένας διαπραγμάτευσεις μεταξύ νορθγικής και άγγλικής κυβερνήσεως διά το ζήτημα τής άποδεμεύσεως τών κατά τόν προσεμον συσωρευθέντων εις την Αγγλίαν κεφαλαίων τής νορθγικής ναυτιλίας. "Οπως γράφουμεν εις άλλην σελίδα, τά υπόλοιπα τών κεφαλαίων αύτῶν υπολογίζονται εις 30 ίσκατομ. λιρών, τονίζεται δέ σχετικών εις τό Λονδίνον, διά δέν πρόκειται νά τύχουν τής αυτής μεταχειρίσεως με τάς καταθέσεις ή Αγύπτου, τών Ινδιών, Βραζιλίας κλπ. χωρών, άπό τάς όποιας ή Αγγλίας κατά τήν διάρκειαν τού πολέμου ηγόρασεν εις υψηλάς τιμάς τρόφιμα και έφοδια διά τήν πολεμική της προσπάθειαν. Τά νορθγικά κεφαλαία προέρχονται από τάς άσφαλιστικάς άποζημιώσεις τών ψυθισθέντων πλοίων. Οι Νορθγοί έφοπλισται δέν άπεκδυσιν θέντα κέρδος τι άπό τήν πολεμική περιπέτειαν, δεδομένου διά διπλάσια και τριπλάσια χρείασονται τώρα χρήματα διά νά άντικαταστήσουν τά χαμένα σκάφη τών.

Εις τήν αυτήν θέσιν με τούς Νορθγούς εύρισκομεθα και ήμεν. Παρεδόσαμεν και έθυσιάσαμεν τήν Ναυτιλίαν μας εις τήν συμμαχήκην υπόθεσιν, χάριν τής Νίκης και τώρα άδυντούμεν νά χρηματοποιήσωμεν έλευθέρως τάς άποζημιώσεις τών άπολεσθέντων πλοίων μας, ίνα άκριθδως τά άντικαταστήσωμεν.

"Η Αγγλία δέν πωλεί τά σκάφη της εις ξένους άλλα και δέν έπιτρέπει νά μετατρέψωμεν τάς λίρας εις δολάρια, ίνα δι' αυτῶν άναγκητήσωμεν άλλοι τά πλοία.

Μάς ένδιαφέρουμεν συνετείς αί διαπραγμάτευσεις τών Νορθγών. "Οι θά περιλάβη ή συμφωνία των θά έπρεπε ν' άποτελέσῃ άντικευμένον και ίδικῶν μας διαθημάτων παρά τή άγγλική κυβερνήσει. Κατάφωρος άλλως τε είνε ή άδικος μεταχειρίσις και τής ναυτιλιακής μας υπόθεσεως άπό μέρους τών Αγγλών. Πταιούμεν θέντα πρώτοι ήμεις, οι κ. κ. Τσουδερός, Βαρθαρέσος. Δουλικώτατα έδειχθησαν μετά τήν κατάληψη τής Ελλάδος νά παραδώσουν άνευ δρών τήν έμπορικόν μας στόλον. Δέν πάνωσαμεν δύμως πιστεύοντες διά, άνεξαρτήτως κάθε άπό μέρους μας εύθυνης, θά έπρεπε νά τύχωμεν εις τήν προσπάθειαν τής ναυτιλιακής μας άνασυγκροτήσεως κάποιου στοργικού ένδιαφέροντος άπό μέρους έκεινών υπέρ τών δοπιών έθυσιάσθη τό Εμπορικόν μας Ναυτικόν. Τό άντιθετον άκριθδως ουνέθη. Μάς κατακρατούμεν τά ναυτιλιακά κεφάλαια και δέν μάς πωλούμεν τούλαχιστον πλοία.

### Τά τοκοχρεωλύσια τών "Λίμπερτους",

"Ηρχισαν αί πρώται καταβολαι εις τήν Ναυτιλιακήν Επιτροπήν τών χρεωλυσίων διά τά έκατον «Λίμπερτους». "Ενα έξαμηνον άκριθδως παρήλθεν άφότου τά πρώτα παρελήφθησαν, έντος δέ τού άρχομένου μηνός και τού έπομένου λήγουν τά σχετικά γραμμάτια και διά τά έκατον.

"Η έξαμηνιαίς δόσις θά άνελθη εις τό συνολικόν ποσόν τών 2.500.000 δολλαρίων. "Άλλα τόσα θά πληρωθούν κατά Δεκέμβριον, πλέον τών τόκων διά τό 1947.

"Ας εύχηθωμεν διά άποδοτικά θά είνε και τά έπόμενα έξαμηνα διά τά σκάφη μας και τακτική, άπρόσκοπτος θά είνε και ή πληρωμή άλλων τών τοκοχρεωλυσίων. Αι προθλέψεις μας έπιτρέπουν νά είμεθα αισιόδοξοι διά τό άμεσως τούλαχιστον προσεχές μέλλον.

"Από τό πρώτον θέντα έπομένου δόμως έπους και έφόδουν ή κίνησις τής ναυλαγορᾶς ήθελε διατηρηθή εις σχετικώς καλά έπίπεδα, πολλοί έφοπλισται άντιμετωπίζουν τήν άναγκην τής ταχυτέρας έξοφλήσεως τών γραμμάτων. Θέλουν άκριθδως νά καταδείξουν τήν πρόθυμον διάθεσίν των εις τήν έκπλήρωσιν τών υποχρεώσεων τών, έπιθυμούν δ' έπι πλέον νά δώσουν μίαν έμπρακτον άπάντησιν εις δόσις άνακριθείσας ύπεστήριξεν δ. κ. Βαρθαρέσος έξι Αμερικής. Εις έπιστολήν έκ Νέας Υόρκης μας άναφέρονται και δύνματα άρκετά έφοπλιστών διατεθειμένων και άπό τούδε νά δηλώσουν τήν συντομώτατων τών χρεωλυσίων καταβολήν. "Υπολογίζεται, άλλως τε, και ά τόκος, δόσις διά τήν 17ετίαν άνερχεται εις τό σεβαστόν ποσόν τών 100 χιλ. δολλαρίων.

Μάς ένδιαφέρει ή ριφθείσα έκ Ν. Υόρκης ίδεα τής ταχυτέρας έξοφλήσεως τών τοκοχρεωλυτικών δόσεων. Πολλά τά ωφελήματα πού θ' άποκομιδή ή έλληνική πίστης, ίδιαιτέρως δέ ή Ναυτιλία μας.

"Αγαθή θά είνε ή έντυπωσις εις τήν Αμερικανικήν Κυβέρνησιν, ένισχυτική τής έδρασισεως τής θέσεως τού έλληνικού πλοίου εις τήν άγοράν τών Ηνωμένων Πολιτειών.

Γνωρίζοντες καλώς πρόσωπα και πράγματα δέν νομίζουμεν δύσοκολον τήν προσπάθειαν τής συντομεύσεως τού χρόνου τών ένυποθήκων δανείων τών «Λίμπερτους». Θά ήτο λ. χ. δυνατόν νά πλη-

ρωθούν και κατά τό 1948 δύο γραμμάτια ή και τρία, έφόδουν θέσια ή ναυλαγορά θά διετηρείτο σταθερά γύρω από τά σημειώνα έπιπεδα, τά έστω και μειωμένα έναντι τών πρό μηνών κρατούντων. "Ολοι πρέπει νά κατανοήσουν τήν άναγκην, δύως άπαλλαγή ή Ναυτιλίας όχι μόνον τών δανειακών τής υποχρεώσεων, άλλα και τής κρατικής έγγυήσεως, ήτις ένως άδαπτον διά τό Κράτος ή πήρε και πολλαπλάσια άπειρεν εις αυτό τά κέρδη, άπετέλεσεν άντικείμενον τόσου δημοκοπικού θορύβου, τόσων συκοφαντιών, τόσων χθαμαλών άντιπολευτικών έπιθέσεων...

### Άσφαλιστικά

"Από πρόχειρον στατιστικήν τών μέχρι τούδε άτυχημάτων και μικροζημάτων εις τά έλληνικά «Λίμπερτους» προκύπτουν αί έξης άπό άσφαλιστικής πλευρᾶς διαπιστώσεις: "Ο λογαριασμός ζημιών και άσφαλιστρων έμφανιζε πρός τό παρόν παθητικόν υπόλοιπον διά τούς άσφαλιστρας. "Η δλική άπωλεια εις τάς άγγλικάς ζημιών και διά τάς ένως άσφαλιστρας. "Η έλληνική άπωλεια εις τάς άγγλικάς ζημιών και διά τάς ένως άσφαλιστρας. "Η προσκρούσαντος έπι νάρκης «Καλλιόπη» έπειθάρουν τήν μερίδα μας εις τάς σχετικάς στατιστικάς. Μικροζημάτια έπίσης άρκεταί σημειούνται, συνήθεις πάντως, μή δυνάμενα νά θεωρηθούν ώς υπερθολικαί.

"Αν τό έτος τής άσφαλιστικής διαχειρίσεως τών έλληνικών κινδύνων κλείση τελικών μέ μικρά περιθώρια κέρδους ή και μέ ζημιάς διά τούς άσφαλιστρα, πρέπει νά είμεθα προητοιμασμένοι εις τήν αύξησην τών άσφαλιστρων.

Πολύ φοβούμεθα, έσσει τών δσων σχετικών πληροφοριών έχομεν έκ Λονδίνου, διά δέν προφύγωμεν τήν αύξησην αύτην. Αι διαθέσεις τής άγορᾶς είνε ήδη άρκετά γνωσταί. Τά έξι τοίς έκατον δέν είνε τώρα εύκολον νά τά έπιτυχη έφοπλιστής ένως έλληνικον «Λίμπερτους». Τά έπι τοίς έκατον είνε ή πιθανωτέρα τιμή.

Εις τήν τοιαύτην άνατημήσιν τών άσφαλιστρων δέν έπειδροσαν μόνον αί έλληνικαί ζημιάι, άλλα ή κρατούσα γνώμη εις τήν άγοράν διά τάς «Λίμπερτους» είνε ήπια άσφαλιστρας. Τά έπι τοίς έκατον είνε ή πιθανωτέρα τιμή. Εις τήν τοιαύτην άνατημήσιν τών άσφαλιστρων δέν έπειδροσαν μόνον αί έλληνικαί ζημιάι, άλλα ή κρατούσα γνώμη εις τήν άγοράν διά τάς «Λικακή» έμφανιζουν συχνότητα μεγαλύτερων άτυχημάτων.

Διά τό έλληνικόν «Λίμπερτου», τού δόποιου αί δαπάναι κινήσεως έξαιρετικών και υπερμέτρων είνε μεγάλαι, κάθε περαιτέρω έπι-

## 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

βάρυνσις τοῦ κονδυλίου τῶν ἀσφαλίστρων δημιουργεῖ δύσκολον κατάστασιν εἰς τὴν ἑκμετάλλευσιν του. Μετὰ μίαν μικράν ἀκόμη ἔκπτωσιν τῶν ναύλων — τώρα οἱ γαιάνθρακες διὰ τὸ Κόντινεντ εἶναι 10 δολλ. — τὸ ίδικόν μας «Λίμπερτ» θά ἔχῃ αἰσίως ισοσκελίση τὸν λογαριασμὸν ἐσόδων καὶ τακτικῶν δαπανῶν. Περὶ ἀποσθέσεων θέσθαια οὐδὲ λόγος. Πρῶτον θά παροπλισθῇ τὸ ἀμερικανικὸν σκάφος, μετ' αὐτὸν ἀφεύκτως τὸ ἔλληνικόν.

### Τὰ Παναμαϊκά

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν "Υόρκην" διὰ τὸ ίδιοκτήτης τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Robert» κ. Ἀλεξιάδης ὑπέκυψε τελικῶς εἰς τὰς ἀξιώσεις τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν ὅργανῶσεων. Τὸ σκάφος παρέμεινε ἐπὶ δίμηνον παρωπλισμένον μὲ τὸ πλήρωμά του ἐν ἀπεργίᾳ εἰς τὸ Ταύτερη τῆς Πενσυλβανίας, χωρὶς καμμίαν νά τοῦ παρασχεθῇ θοήθεια ἀπὸ μέρους τοῦ ἔκει προξένου τοῦ Παναμᾶ. Ὁ κ. Ἀλεξιάδης ἐδέχθη πιεζόμενος νά προσλάβῃ πλήρωμα μὲ τὸ ἀμερικανικὸν μισθολόγιον καὶ τοὺς κρατοῦντας εἰς τὰς ἀμερικανικὰ σκάφη δρουσίς ἔργασίας.

Ἀπὸ τὴν ἔκβασιν τῆς πρώτης αὐτῆς ἐπιθέσεως κατὰ τῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν ἡρχισαν ἡδης ἡωρᾶς νά ἀνησυχοῦν οἱ εἰς τὴν Νέαν "Υόρκην" Ἑλληνες πλοιοκτήται, παναμαϊκῶν σκαφῶν. Διατυποῦνται οἱ φόδοι διὰ θά δοθῆ συνέχεια εἰς τὴν τακτικὴν τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν ὅργανῶσεων. Πολλοὶ ἡρχισαν ἀντιμετωπίζοντες τὴν ἀνάγκην νά ἀποσύρουν πρὸς τὸ παρὸν μερικὰ τῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν των ἀπὸ τὰς μεταφοράς ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἀλλοῦ θά είναι ἀσφαλέστερα ἀπὸ τὰς τοιούτου εἴδους διαταραχάς.

Πάντως τὰ πράγματα δὲν θά είναι εὐχάριστα διὰ τὰ παναμαϊκὰ σκάφη διὰ τοὺς ἀμερικανικὰς ὅργανῶσεις θελήσουν νά ἔφαρμόσουν τὰς οἰς ἀποφάσεις ἔλαθον πρὸς μηνῶν εἰς τὸ Σικάγον, κατὰ τῶν επαρανόμων — ὅπως τὰς ἀπεκάλεσαν—οημαῖων τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδούρας.

### ΟΙ "ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΗΣ" ἈΜΕΡΙΚῆς

"Ἡρχισαν νά ἔνδιαφέρωνται διὰ τὰ θαλάσσια ἔργα καὶ οἱ "Ἑλληνες τῆς Ἀμερικῆς. Είναι Ἀμερικανοὶ ὑπήκοοι καὶ δικαιοῦνται τῆς προθλεπομένης ἀπὸ τὸν Νόμον περὶ παλήσεως πλοίων καποιας προνομιούχου μεταχειρίσεως. Ἡμποροῦν νά ἀγοράσουν πλοῖα ἐπὶ πιστωσί, χωρὶς ἔγγυήν τινα τρίτου καὶ δικαιοῦνται νά ἐπιλέξουν τὰ σκάφη μεταξὺ τῶν καλυτέρων τοῦ τύπου των. Καρφωμένα λ.χ. «Λίμπερτος» τοῦ Μιτέλεμου δὲν πωλοῦνται εἰς ἔνοντας. Οἱ διογενεῖς Ἀμερικανοὶ ὑπήκοοι ἔχουν τὴν εὐχέρειαν ἀπὸ αὐτὰ νά ἀγοράσουν. Ὁ θύρλος ἄλλως τε τῶν κερδῶν τῶν «Λίμπερτος» ἔχει παντοῦ διαδοθῆ, τοὺς πάντας ἔχει συγκινήσει.

"Ἡδη, καθ' ὃ ἐκ Νέαν "Υόρκην" πληροφορούμεθα, ἔχουν ἀγορασθῆ ὡρικά σκάφη ἀπὸ "Ἑλληνας Ἀμερικανοὺς ὑπήκουους. Πλήν τῶν κ. κ. I. M. Καρρᾶ, I. Κοσμᾶ καὶ Σ. Νιάρχου, οἵτινες συνέστησαν ἀμερικανικὰς ἑταίριας εἰς τὰς δοπίας μετεβιβλοθησαν τὰ ἀγορασθέντα σκάφη, ἀναφέρονται τὰ δύναματα καὶ ἄλλων Ἑλλήνων, οἵτινες ἀνεμίχθησαν ἢ πρόκειται ἐντὸς δλίγου νά συμμετάσχουν εἰς σχετικὰ ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Τώρα οἱ "Ἑλληνες τῆς Ἀμερικῆς διαθέσουν ὑπεραρκετὰ κεφάλαια. Εὐχάριστος ὁ πωαδήποτε είναι ἡ τοιαύτη πρὸς τὴν θάλασσαν τροπὴ τῶν διογενῶν μας. Διευρύνουν τὴν δράσιν των. Δὲν περιορίζονται εἰς τὰ γνωστά των ἐπαγγέλματα. "Ισως καποτε, ὅταν ὁ Τόπος μας ἀποκατασταθῇ εἰς ἡσυχίαν, εὐνομίαν καὶ κοινὴν ἐμπιστοσύνην, μερικά ἀπὸ τὰ σκάφη αὐτά νά γίνουν ἔλληνικά. Κέρδος ἔχουν ἀπὸ τὸ ἔνδιαφέρον τῶν διογενῶν μας διὰ τὰ ἔργα τῆς Ναυτιλίας.

### Ἀποκάλυψις

Κατὰ τὴν πρὸ τινων ἡμερῶν διεξαχθεῖσαν συζήτησιν εἰς τὴν Βουλὴν περὶ τῆς πολιτείας τοῦ κ. Βαρβαρέσου ήκουσθησαν οἱ θαύτεροι κατ' αὐτὸν χαρακτηρισμοὶ ἀπὸ ἐπισήμων στομάτων ὡς δρῦντος ἀντεθικῶν κλπ. κλπ.

"Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία πρώτη ὑπέστη τὰ πλήγματα τῆς ἐμπαθοῦντος καὶ ἀνθελληνικῆς δράσεως τοῦ κ. καθηγητοῦ κατὰ τὸ διαστήμα τοῦ πολέμου, ὅποτε οὗτος δηγύνεται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν τῆς ἀποδήμου κυθερώνησεως. Ἀφοῦ δ. κ. Βαρβαρέσος δὲν είχε τότε ἀλλο πεδίον δράσεως, είχε συγκεντρώση κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας δλο τὸ μίσος του καὶ τὴν κακίαν του. Βραδύτερον, δοταν ἐπέστρεψεν εἰς τὴν Ἑλλάδα, συμπεριέλαβε μέσα εἰς τὸν κύκλον τῆς φθοροφοίου δράσεώς του καὶ τοὺς ἄλλους παραγωγικούς μας κλάδους ἀλλὰ καὶ δλους τοὺς "Ἑλληνας, ἐναντίον τῶν ὁπίων δὲν παύει νά ἐκδηλώνῃ τὸ μίσος του.

"Ἡ ἐν τῇ Βουλῇ γενομένη ἐπίσημος ἀποκάλυψις τοῦ ἀνδρὸς μας ἰκανοποιεῖ, διότι δικαιούμεθα εἰς ἔνα ἀγῶνα, τὸν ὁποῖον

πρῶτοι ἀνελάθομεν κατὰ τοῦ τότε παντοδυνάμου δικτάτορος. Ἀλλὰ διερωτᾶται κανεὶς : Διατί ἀφήνεται ἔτοι ἐλεύθερος ὁ κ. καθηγητῆς νά θλάπτῃ τὴν Ἑλλάδα ἀτιμωρητεῖ;

### Πρὸς τὴν κρίσιν;

Σχολιάζεται ποικιλοτρόπως εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακούς κύκλους ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς καὶ αἱ πιθανότητες τῆς πρὸς τὰ κάτω πορείας τῆς. Ἡ ἀπὸ τίνος κρατοῦσα χαλαρότης εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων θεωρεῖται ἀπὸ πλείστους δόσους παραπτηράς τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, ως ὁ προάγγελος τῆς «ἀναπορεύκτου» κρίσεως. Κατ' αὐτὸύ τὸ «Ιωοῦ» ἔφθασεν ἡδης εἰς τὸ ζενίθ καὶ τώρα τὰ πρῶτα σημεῖα τῆς κατιούσης ἡρχισαν νά διαφανῶται.

Οἱ κρατοῦντες ναύλοι διὰ τὰ «τάϊμ-τσάρτερς» είναι κατὰ 250 τοῖς ἔκατὸν ἀνώτεραι τῶν προπολεμικῶν. Δέν κρίνονται ὡς ὑπερβολικοί, λαμβανομένων ύπ' ὅψιν τῶν υψηλῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων. Είναι ἀκόμη κατώτεροι τοῦ μέσου δρου τοῦ τιμαρίθμου διά 30 διάφορα θασικά εἰδη καταναλώσεως εἰς τὰς Ἡνωμένης Πολιτειῶν, τῶν ὅποιων αἱ τιμαὶ χονδρικῆς πωλήσεως κυμαίνονται εἰς τὰ 28 τοῖς ἔκατὸν ἐναντὶ τοῦ 1939. Οἱ ναύλοι δι' ἀπλὰ ταξιδία είναι κατὰ 300 τοῖς ἔκατὸν υψηλότεροι ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προπολεμικά ἐπίπεδα.

Πλείστοι οἱ Ἀγγλοί καὶ Νορβηγοί κυρίως ἐφοπλισταὶ ἔξεφρασσον τελευταῖς τὴν γνώμην διὰ διά τὴν καθόλου ναυτικήν θιομηχανίαν μία σχετική ἐκπτώση τῶν ναύλων, τείνουσα πρὸς τὴν σταθεροποίησιν τῆς ναυλαγορᾶς, θά δητὸ προτιμοτέρα τῆς σημερινῆς ἀσταθοῦς καταστάσεως. Αἱ τιμαὶ λ. χ. τῶν χροναυλώσεων θά ἔπειτε νά περιορισθοῦν εἰς τὰς κρατοῦσας ἡδης διὰ τὰ μακροχρόνια «τάϊμ-τσάρτερς», κατὰ δηλαδὴ τῶν 4 δολλαρίων τὸν τόνον.

Οἱ υψηλοὶ ναύλοι, λέγονται οἱ Νορβηγοί ἐφοπλισταὶ, ἔχουν πρόσκαιρον τὴν διάρκειαν. Αὐτοὶ δημιουργοῦν τὰς ἀποτόμους μεταπτώσεις καὶ αὐτοὶ ἐπιτρέπουν τὴν εἰσόδου εἰς τὴν ναυτικήν ἐπιχειρήσιν στοιχείων ἔνων πρὸς τὸν ἀπαρδόσσεως καὶ πείρας ἐφοπλιστήν. Εἰς τὴν πρώτην δύσκολον καυπίτην οἱ πρῶτοι πού ἔγκατατείσουν τὸ πεδίον καὶ παρασύρουν τὸ σύνολον εἰς ἀκριβῶς οἱ νεοφύτοι αὐτοὶ ἐφοπλισταὶ. Τὰ «ἔναντι στοιχεῖα» κατὰ τὸν κ. Erling Naess, διακεκριμένον Νορβηγὸν ἐφοπλιστήν, είναι κυρίως οἱ Ἀμερικανοὶ ναυλωταὶ «bare-boats» τῶν κρατικῶν πλοίων. Αναλαμβάνουν οὗτοι — ἐδήλωσεν ὁ κ. Naess — τὴν ἀθρόαν ἐκκίνησιν ἀμερικανικῶν πλοίων. Θά τὰ κρατήσουν ἐν κινήσει, ἔφόσσον θά κερδίζουν πέραν τῶν 33 χιλ. δολλαρίων μηνιαίων, εἰς δοσὰ ἀνέρχονται τὰ ἔξιδα κινήσεων ἔνων ἀμερικανικοῦ «Λίμπερτου», ήτοι 3 δολ. τὸν τόνον εἰς τὸ κόστος δηλαδὴ διὰ τὸ «τάϊμ-τσάρτερ» καὶ θά τὰ ἐπιστρέψουν ἀθρόα ἐπίσης εἰς τὸ Κράτος, δταν οἱ ναύλοι φθάσουν τὰ 3 δολ. τὸν τόνον εἰς τὸ τόπος δηλαδὴ διὰ τὸ «τάϊμ-τσάρτερ» ἐνδὸς «Λίμπερτου».

Τονίζουν ὅμως ἔξι ἀντίθετοι οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ, διὰ τοὺς αἰσπάνται κινήσεων τῶν πλοίων βαίνουν συνέχειας αὐξανόμεναι, πρὸς τὴν αὔξησιν δὲ σταθερῶν τείνουν καὶ τὰ ἔξιδα δλῶν τῶν εὐρωπαϊκῶν σημαιῶν, δὲν θά ἔπειτε ποτὲ νά ἀναμείνῃ τὶς πτῶσιν τῶν ναύλων αἰσθητὴν καὶ μάλιστα ἀπότομον μέχρι τῶν προπολεμικῶν ἐπιπέδων. Διὰ πολλὰ ἔτη εἰς τὰ σημερινὰ ή ἔστω ἔλλαφως κατώτερα ἐπίπεδα θά κινήσαι, κατὰ τοὺς Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς, ή ναυλαγορᾶ.

### Περὶ τὸν Α.Ο.Κ.Π.

Εἰς τὸ τεῦχός μας τῆς Ιης Ἀπριλίου ἡσχολούμεθα μὲ τὴν σύστασιν μᾶς παρὰ τὸ υπουργείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπῆς, ήτις σκόπον είχε τὸν μελέτην διαφόρων ζητημάτων σχετιζόμενων μὲ τὴν λήψιν μέτρων προστασίας τοῦ ναυτεργάτου κατὰ τῶν κινδύνων ἀνεργίας καὶ πληρεστέρας καλύψεως τῶν κινδύνων ἀσθενειῶν, ἀτυχημάτων κλπ.

Εἶχομεν τότε ἐπικροτήσαι τὴν σύστασιν τῆς Ἐπιτροπῆς, ώς πρὸς τὰ διάφορα ἐπαγγελματικά ζητήματα καὶ τὴν ἀνεργίαν, ἀλλὰ ἴδιατερας ἔτονται, διὰ τοὺς κίνδυνους τῶν ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων ἐπαρκῶντο ἀπὸ τὰς Ἀλληλασφαλιστικὰς Ὀργανώσεις, ώστε κάθε ἐνδεχομένη ἐπιθυμία τῶν ἀρμόδιων τείνουσα πρὸς ἀναζωγόνησιν τοῦ Α. Ο. Κ. Π. ἡ πρὸς δημιουργίαν νέου τινος Ὀργανισμού, ἀποσκοπούντος νά παρέμβῃ εἰς τὰ τόν κινδύνων ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων, νά είναι ἐντελῶς περιττή, ἀλλὰ καὶ ἐπιζήμιος διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας.

"Ἡδη ἔχομεν ύπ' ὅψιν μας περίπτωσιν ἐπιθεθαίνουσαν τοὺς φόδους μας. Ὁ Α. Ο. Κ. Π., μέσω τοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶν, εἰσέπραττε πέραν μέχρι πρὸ τινος δι' ἀσφαλιστρα κινδύνων πολέμου τριμήνου διαρκείας δρχ. 15.000 κατ' ἀπομον. καθ' ἣν ἐποχήν — ώς ἐξεισθεῖσαν νά γωνιώζωμεν — δ ἀυτὸς κίνδυνος ἐκαλύπτετο ἐν Λονδίνῳ μὲ σελ. 7)6, ήτοι δρχ. 7.500. Ὁ Α. Ο. Κ. Π., δηλαδὴ, εἰσέπραττε τὸ ἀσφαλιστρον Λονδίνου ἡδημένον κατὰ 100 %.

"Απὸ τίνος χρόνου τὰ ἀσφαλιστρα τοῦ αὐτοῦ διά την καθηγητής ηδημήσαν θασμηδὸν ἐν Λονδίνῳ καὶ ἔφθασαν ἡδης εἰς τὸ σελ. 15). — Παραλλήλως, λοιπόν, ο. Α. Ο. Κ. Π. εἰσπράττει αὔξησιν 50 %, ήτοι ποσὸν 22.500 δρχ. Θά ἡθέλαμεν νά μᾶς πληροφορήσουν οἱ ἀρμόδιοι, ἐπὶ ποιας δικαιολογίας θασίζουν τὸ ἐπιταξιαλόμενον «χαράτσι», ἀπὸ τὸ ὅποιον ἀπαλλάσσονται τὰ ὑπὸ ἔχεντος σημαιῶν ἀλληλικά πλοία, τὰ προσφεύγοντα εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. Διότι μὲ τὴν τακτικὴν της αὐτήν ή ὑπερεσία τοῦ Α. Ο. Κ. Π. δικαιώνει ἐκείνους, οἵτινες ἐπιμένουν νά μὴ ύψωνουν εἰς τὰ σκάφη των τὴν Κυανόλευκον.

**THE EASTERN SHIPPING & TRADING CO LTD**

**"E.S.T.A.,**

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

**'Αριθμὸς γραφείου 8. Τηλέφωνον 45-429 ΠΕΙΡΑΙΑ**  
**Τηλεγραφική διεύθυνσις : ESTA — PIRAEUS**

**Πρακτορεύσεις, ναυλώσεις, ἀγοραπωλησία, ἀντιπροσωπεία,  
ἀνθρακεύσεις, διμοτολούν καὶ πάσα ἔν γένει ναυτική ἔργασία.**

**Πράκτορες τῆς ORIENTAL NAVIGATION Co LTD.**

## **Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

**ΤΟῦ κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ**

"Οσοι ἐδιάβασαν μὲ προσοχὴν τὴν ἐπιστολὴν τοῦ Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Κ. Τσαλδάρη πρὸς τὸν ἑνταῦθα Ἀμερικανὸν πρεσβευτὴν, ἐν τῇ ὁποίᾳ ἀναφέρονται οἱ διασκού δρα, ὥφ' οὐς ὅμη παραχωρηθῆ εἰς τὴν Ἑλλάδα νὴ ρίζωνας: μὴ ἀφοῦ τὸν σχεδίον τοῦ Προέδρου Τρομῆ, δὲν εἶναι δηγαντὸν παρὰ νὰ ἡράνθησαν βαθεῖαν δόδην καὶ πικραίν διὰ τὸ κατάντημα τῆς εἰδομένης καὶ ἐνδόξου Ἑλλάδος.

Μέσος από τάς γραμμάς τής έπιστολής αυτής, παρά τάς συγκεκαλημένας φράσεις, διαφένεται ή οικτύω κατάστασις τής πατρίδος μας, ή ποια διμούλει πρός πόλον κανδύνενον νά καταποντισθῇ ἐν μέσῳ όκεανον, τό διόποι, διά γά σωθῆ, παραδίδεται εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ὡς ἐκ θαύματος ἐμφανισθέντος ναναγοσώστον...

„Αλλ' εἰς τὴν κρίσιμον αὐτήν στέγυμή διὰ τὴν ιστορίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ Εθνους δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ παρασυνθῶμεν ἀπὸ αἰσθήματα περοίας ή ἄγανακτήσεως. Οὔτε ἡμεροδιψέν νά τινάξουμεν τὰ πάντα εἰς τὸν ἀέρα τυφλωμένοι ἀπό τὸ Ἑλληνικὸν εφιλότιμον. „Αζ δῆμοτα εἶται, ποὺ μᾶς ἔφεραν εἰς τὴν τραγικὴν αὐτὴν κατάστασιν καὶ αὐτὸι εἰνε δόλιοι „Ἑλληνες, ἀλλὰ κυρίως οἱ ξένοι, τοὺς δόποις ηγαπήσαμεν καὶ ἐθαυμάσαμεν ὡς μεγάλους συμπάχους οἴκους καὶ διὰ τὸν ἄγωνα τῶν δόποιων η μικρὰ αὐτὴ γύρω ποσερέθη ὡς δλοαντώνια.

Ασχέτος διώς τοῦ συνωσθηματικοῦ μέρους, ή περὶ ἣς πρόσκειται ἐπιστολὴ ἀφίγνησις σκεπτικὸν τὸν προσεστικὸν ἀναγνώστην περὶ τοῦ κατὰ πόσον οἱ ἐν αὐτῇ ἀναφερόμενοι οἰκονομοιοὶ δοῖ, η τοιλάχιστον τινὲς ἔξι αὐτῶν, τοὺς δύοις ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐκπληρώσῃ ἡ Ἑλληνικὴ Κυβερνήσεις διὰ τὴν ἀξιοποίησην τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομικῆς ὅφων γεγονός, ἀπότελον τὸ ἀπάνθραγμα μᾶς βαθείας μελέτης τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομικῆς πραγματικότητος ὑπὸ τὴν ιδιότυπην μορφὴν ποὺ ἐμφανίζεται αὕτη.

Είναι προφανές καὶ ἔκ της φραστικῆς διατύπωσεως τῆς ἐπιστολῆς, ὅτι μερικά μέρη αὐτῆς ἀποτελοῦν μετάρραπον ξένου κειμένου καὶ ἐπομένου, ἀλλὰ δῆλοι, τοὐλάχιστον πολλοὶ ἐκ τῶν ὅρων τούτων ἐπηγορεύθησαν ὑπὸ ξένου, κατὰ πάσαν πιθανότητα ὑπὲν τῆς ἐπιτροπῆς Πόρτρε. Ἔξ δυσαρ-  
όμως, γνωρίζουμε ἐκ τῶν δημοσιευθέντων ἀποστασιμάτων τῆς ἔκθεσος τῆς ἐλλογής ἐπιτροπῆς, αὐτὴν καίτοι ἔξεπλήρωσε κατὰ τρόπον ικανοτητικὸν τὴν ἐντολήν της καὶ προέβη εἰς κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττοῦ ἀγριθῆ διαπίστωσιν τῆς ἐλληνικῆς καταστάσεως, ἐν τούτοις δὲν ἐφάνη εἰς τινας περιπτώσεις οὐδὲν ἐνεβαθύνεν εἰς τὴν φίλαν τοῦ κακοῦ ἡ δῆτι κατενόσης κα-  
λῶς τὴν ίδιαντον μορφὴν τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας, τόσον διαφόρους ἀπὸ τὴν τῶν ἄλλων χωρῶν καὶ διδίστη τῆς μεγάλης, πλουσίας καὶ μὴ διατά-  
οιασσομένης ἀπὸ ἔξιτεροικούς ανδήνους 'Αιεροκανικῆς Συντοπίτειας.

"Ἄλλως τε, δέν είνε ἡ προτί φορά κατά τὴν διόπαν οἱ ἔνοι δέν κατενόησαν τὴν Ἑλλάδα. Ἐχουμεὶ ἀπειρα παραδείγματα ἐσφαλμένων ἡ ἐπιπολαῖσιν κρίσεων περὶ τῆς πατρίδος μας ἀκόμη καὶ ἀπὸ ἑνός, οἱ διποῖς ἐπὶ πολὺν καιρὸν ἔμειναν ἐδό. Δὲν είνε, ἀπομένος, παραδόξον καὶ οἱ ἀποστολὴ Πύρθεος ἡ ἄλλοι ἔνοι, οἱ διόπαν ἥλθον ἐδό δι' οὐλγυς ἐδόμαδις, ἔργοναν μίαν βιαστικὴν ματιὰν εἰς τὴν κακὴν ἡ καλὸν ὅτερίναν τῆς Ἑλλάδος, συνεβούλευθήσαν μερικοὺς κακοὺς ἡ καλὸν Ἑλλάδας, νὰ ἐμόρφωσαν ωρούμενα γνώμας περὶ τῆς οἰκονομικῆς, κοινωνικῆς καὶ πολιτικῆς μας ζωῆς, αἱ διόπαν νὰ μὴ είνε σύμφωνοι μὲ τὴν πραγματικότητα. Υπὸ τὴν σημερινὴν μάλιστα ἀνόμαλον καὶ τεταραγμένην ἀτιμόσφαραν, που θολώνει τὸν παγκόσμιον καὶ ίδιας τὸν Ἑλληνικὸν ὄρμοντα, είνε πειθανῶτερον καὶ οἱ ἔνοι παραπόνοι τῆς Ἑλλάδος νὰ μορφώσουν ἐπιπεισθέον πεπλαγμένας γνώμας περὶ αὐτῆς.

‘Ηναγκάσθην γὰ ἔκταῦθε εἰς τὸν πρόδολον αὐτὸν διὰ γὰ ἐκφράσω τὸν προσωπικὸν σχεπτυχισμὸν μου γενικότερον ἐπὶ τῶν δυών, τοὺς διοίνος τερριλαμβάνει ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Τσαλδάρη πρὸς τὸν Ἀμερικανὸν πρεσβευτήν, ἄλλα γὰ περιορισθῷ εὐθὺς κατωτέρῳ εἰς εἰδίκωτέρας παρατηρήσεις ἐπὶ μᾶς φράσεως τῆς ἐπιστολῆς, ἀφορώσης τὴν Ναυτιλίαν μας. Η φράσης αὕτη ἔχει δέξιη: «ΘΑ ΛΗΦΘΟΥΝ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣ ΕΞΑ-ΣΦΑΛΙΣΙΝ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΑΛΑΟΝ ΕΠΙΚΕΡΔΗ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟ-ΜΙΑΝ ΤΡΟΠΩΝ».

Μέσα εἰς τὴν ἀπὸλην καὶ φαινομενικῶς λογικὴν αὐτῆς φράσιν ὁ ἀφελῆς καὶ ανύποτος ἀναγνώστης δὲν εὑρίσκει τίποτε κακόν, τονναντίον ἢ ἐπικροτήσιν τὸ πενίμα, τὸ ὅποιον ὑπηργόνεσε τὴν σκέψιν αὐτῆς. Τὴν στιγμὴν, ὅπου η Ἐλλὰς κανδυνεῖ απὸ οἰκονομικὴν καταστροφήν, οὗτοι ποτέ να δοηθήσουν διὰ τὴν διάσωσιν της.

Οδεῖς, φυσικά, θα ήτο δυνατόν νά έχη αντίθετον γνώμων έπειτα τον προαιμένον: "Υπεράνω δύον ή πατοίς. Άλλα το ζήτημα της άμερικανικής οίκουνομης άρωγης πρός την Ελλάδα δεν έχει τεθή άπλως και μόνον θα ζήτημα αποκλειστικής αντιμετωπίσεως των σημερινών οίκουνομων δυνητικούς οικονομικούς θυσιοχερείων μας διά παντός μέσους άσθμη και διά υποτιν τον οίκουνομικού μελλοντος της χώρας. Τούναντιον, το σχέδιον Τρούματα αποβλέπει κυρίως εις θεμελίωσιν άγιδων βάσεων, έπειτα των όποιων θα άνασυγχροτηθή και θα άνατυχηθή ή έλληνική οίκουνομια διά το μέλλον. Τούτο σημαίνει ότι κατά την λήψη των αποφάσεων και την έφασμοήν των μέτρων έπεινον, διά την ίστον θα έπιδεξιώνειν την σκοπούν αντόν θα πρέπει νά πατοφύγουμεν τάς σπασιωδικότητας και τάς προσειδότητας διά την κάτινην των σημερινών μας άναγκων, έναν πρόσκειται νά πλήξωμεν θανασίως πλοντοπαραγωγικούς παράγοντας τους όποιους έχουμεν έθυκιν κατέμεστον σημερέον όχι μόνον νά διατηρήσωμεν, άλλα και νά άνατυ-

Καὶ ἔγνοιαν: Ἡ ἀνωτέρῳ φράσις περὶ τῆς γαντιλίας δὲν εἶναι τόσον

άπλη, δύον φαίνεται, δι' οσος παρακολουθούν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὰ γνωτικά ζητήματα καὶ ίδιως κατὰ τὸν τελευταῖον καιρόν. Πολὺς καὶ ἐπιμονὸς θύρων δύνεται καὶ ἐδύ καὶ εἰς τὴν Ἀμερικὴν γύρῳ εἰς τὸ ζητῆμα τῆς ἀγορᾶς τῶν ἔπαιδων Ἀλιμπέτερος, τὸ δὲ λάτη - μοτίβ δύον αὐτοῦ τοῦ θορύβου ήτο τὸ διὸ δῆθεν οἱ "Ελλήνες ἑφατιστοί κερδίζονται ἀμύνθτα πλούτη καὶ δέν συνεισφέρουν παρὰ ἐλάχιστα εἰς τὴν ἔθνους οἰκονομίαν τοῦ Τόπου διὰ φόρων καὶ εἰσαγωγῆς συναλλάγματος. Αἱ γνῶμαι αὗτα ἔξεδηλώθησαν ὑπὸ ἀνθρώπων εἴτε μὴ ἔγκυψάντων εἰς τὴν μελέτην τῆς ναυπλίας ὡς ἐπεισοδίεσσος εἴτε ὑπὸ ἄλλων ἀσκούντων προκατειλημένην καὶ σκόπιμον ἀντιτολήτευσιν κατὰ τὴν κυβερνήσεως εἴτε ὑπὸ κύριών φαντακῶς πιστεύοντων εἰς τὰς σοσιαλιστικὰς θεωρίας καὶ κεκηρυγμένων ἀμειλίτων ἔχθρον τοῦ κεφαλαίου καὶ τῶν ίδιοτικῶν ἐπαγγείσθεν.

Εξ τὸν χορὸν ἀπὸν τὸν ἡμετέρων θυμόβοτον προσέτθησαν καὶ ἔδει-  
νον ναυτικάκοι κύκλοι, ίδιοις ἀμερικανίοι, οἱ δόποι μετ' ἀνησυχίας ἔβλε-  
πον ἀνασυγκροτουμένην τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ ἀπειλούσαν νὰ  
καταλάβῃ ἐπικαίρους θέσεις εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφράσεις εἰς βάρος τῶν  
ἀμερικανικῶν ἐπειρήσεων. Καὶ οἱ κύκλοι οὗτοι είναι φυσικὸν νὰ ἐπηρε-  
άσουν πολιτικοὺς καὶ οἰκονομικοὺς παράγοντας τῆς πατριόδος των, προ-  
τάσσοντες ὡς ἐπικείμηνα τὸ δῆθεν τὸ ἐλληνικὸν πλοϊσμόν, ὡς ἐργαζό-  
μενον ἦπο εὑνεπεστέρους ὅρους ἀπὸ ἀπόφεως ἔξδων ἐξμεταλλεύσεως,  
φορολογίας κλπ., συναγωνίζεται τὸ ἀμερικανικὸν πλοϊσμὸν ἤημιαν τῆς  
ἀμερικανικῆς οἰκονομίας.

Δεν χωρεῖ οὐδεμία ἀμφιβολία δι τὸ τὴν ἐπήρειαν τῶν γνωμῶν καὶ περικαταλήγουν αὐτῶν ἔχει διατυπωθῆ καὶ ή ἐν τῇ ἐπιστολῇ τοῦ κ. Τσαλδάρη φέρεται περὶ γαντιάς, διό τῆς ὑποίας καθίσταται ἔκδηλος ή ἀπόφασις ὅπως ἐπιλήθουν ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ὑποχρέωσις, — ἄγνωστον ποτα,— μὲ τὴν δεκαπολιγίαν δι το πρότεινε «ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΩΝ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΑΛΑΟΝ ΕΠΙΚΕΡΑHN ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΤΡΟΠΟΙΟΝ». Κατ' ἐμέ, — καὶ εὔχομαι νὰ διαμενοῦθω — μέσα εἰς τὰς ὀλίγας αὐτάς λέξεις ἐγκλείεται ἔνας σοβαρώτατος κίνδυνος κατ' αὐτῆς ταύτης τῆς ὑποτάσσεως μας ὡς γαντικῆς κχώρας καὶ θεωρῶ ὑποχρέωσιν μον ἀπὸ τῆς θέσεως ταύτης νὰ ἐπισημάνω τὸν κίνδυνον αὐτῶν.

Διαβλέπω, δηλαδή, διτ, μὲ τὴν δικαιολογίαν διτ ή Ἐλλάς ἔχει σήμερον ἀνάγκην ἄφ' ἐνός νῦν τονόση τὸν δημόσιον προϊπολογισμὸν καὶ ἄφ' ἔτερου νῦν συγκεντρῷση συνάλλαγμα, θὰ «μητῇ χέρῃ» εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν δούλιαν οἱ διάφοροι προχειριζούντο, η κακοπότιστοι πληροφοριοδόται ἑμέραντίσσουν, ὡς θησαυρίζουσαν. Τὸ τί πρόκειται νῦν ἐπανολυθῆσθαι ἔλαν συμβοῦ τοιοῦτόν τοι ίσως δὲν εἰναι εἰς θέσην νῦν προΐδοντων οὕτε οἱ Ἰδαῖοι μας σοφοὶ τούτον μολύγοις καὶ λοιποὶ παράγοντες οὕτε οἱ ἀνίδεοι περὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος ἔσεντο ἐμπειρογνόμονες. Τὸ γνωμίζουν, διως, καὶ τὸ προβλέπονταί θεοί οὐδοὶ εὑρίσκονται εἰς ἄμεσον ἀπαρχήν με τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν. Καὶ ἔκεινο, ποὺ θὰ συμβῇ, θὰ είνῃ ζημιστική βολή κατὰ τὴν ναυτικήν Ἐλλάδος, η δούλια καταδικασθῇ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν δάναος πρός ἀφατον χαρᾶν τῶν πολλῶν καὶ ισχυρῶν ἀντιξέλων τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας.

Ίδον δατί είπον ἀντότερῳ δι πρέπει νὰ εἰμεθα ἔξαιρετικῶς προσεκτικοὶ, κατὰ τὴν λῆψιν τῶν μέτρων πρὸς ἀξιοποίησιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομικῆς ἀρχής, μῆτος, παρασυρόμενοι ἀπὸ τὴν σπασμοδικότητα πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν μας, πλήξουμεν καριοῖς πλουτοπαραγωγικούς κλάδους, τοὺς ὅποιους καὶ οἰκονομικοὶ καὶ ἐθνικοὶ λόγοι μᾶς ἐπιβάλλουν νὰ διατηρήσουμεν ὡς κόρην ὀφθαλμοῦ καὶ νὰ ἀναπτύξουμεν δੋσ φ τὸ δυνατὸν περισσότερον. Καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εἶναι ἔνας τοιοῦτος κλάδος, ἔξαιρετικὰ λεπτὸς καὶ εὐαίσθητος, μὴ δυνάμενος νὰ ἀντέξῃ εἰς ἐπινοιές καὶ πλήγματα καταφερόμενα ωτὸς αὐτῆς ταύτης τῆς Ἑλλάδος, καθ' ἣν στηγμὴ ἀγνοίζεται σκληρὸν ἀγόναν εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίλον ἔναντι τοπικῶν ἀντιτάπαν.

Καίτοι τό ξήτημα τῆς συμβολῆς τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας δύι μόνον

**West Elliott & Gordon**

(Established 1881)

## SHIP STORE MERCHANTS

#### **Provisions of All Kinds**

## SHIP STORE MERCHANTS

## **Provisions of All Kinds**

## **ward, deck and Engine Room Stores**

## **Ships Equipment.**

## SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GARfield 3159  
GArtield 3160

**501 DAVIS STREET.**  
**Cor. Jackson St.**

εις τὴν ἔθνος μας οἰκονομίαν ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ἔθνος μας ὑπόστασιν ἔχει ἔξετασθη πλειστάκις καὶ ἐν ἔκτασι καὶ θὰ ἔργετε νὰ εἶχε θεωρηθῆναι ὡς ἔξηντηλημένον ποδὸς πολλοῦ, ἐν τούτοις φαίνεται ὅτι ἐλάχιστον τὸ ἔχουν κατανοήσει, ἐνῷ ἄλλα, ἐμφανίζονται μεριὶς ἤς ἀναγνωρίζοντες τὴν σπουδωτήτην τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ συγχρόνως κηρύσσουν τὸν πόλεμον κατὰ τὸν Ἐφοπλισμοῦ! Οἱ τελευταῖοι οὗτοι, οἱ πλέον ἀπεικόνινοι ἔχουσι τῆς Ναυτιλίας, εἰνὲ οὐμολογούμενοι παράδοξοι, διὰ νὰ μὴ κρηπιδωτοῖσον ἀλλὰ λέξιν. Λέγοντις ἡ γράφουν ὅτι ἀναγνωρίζουν τὰς μεγάλας ὑπηρεσίας τῆς Ναυτιλίας μας ποδὸς τὸ Ἐθνος, ἀλλ' ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ εἰνὲ οἱ κερδότεροι Ἐλλήνες, διότι κερδίζουν ἀμύνθητο πλούτον χωρὶς νὰ πληρώνουν ἀνάδογον φόρους κλπ. κλπ. Διὰ τοὺς κυρίους ἀντοῖς αἰσθάνομαι τὴν ὑποχρέωσιν νὰ γράψω μερικὰ πράγματα, διότι οὗτοι παρασύνομοι καὶ τὴν ἀνύποτον κοινὴν γνώμην εἰς κρίσις κατὰ τοῦ Ἐφοπλισμοῦ καὶ ἐπρεπέσσονται καὶ τοὺς ἀπληφροφορήτους ξένους.

«Οταν λέγουμε «Ναυτιλίας έννοούμεν, φυσικά, πλοϊα. Άλλα διά νὰ πάροχον πλοϊα πρέπει κάποιος νὰ τὰ ἀγοράσῃ, νὰ τὰ φροντίσῃ, νὰ τὰ ναυιάσῃ, νὰ τὰ ασφαλίσῃ, νὰ τὰ ἐπισκευάσῃ, νὰ τὰ δεινθνῆ, γά... νά... Και δι' ὅλα αὐτά χρειάζεται νοῦς, έννοια, δουλειά καὶ κοήμα, πολὺ κοῆμα καὶ ποδὸς παντός πρόσχειρον ἐξ πάσαν στιγμὴν καὶ εἰς ξένον ὑγεῖς στράβαγμα. «Ολην αὐτήν τὴν ἐργασίαν τὴν κάμει: δὲ ἐφορτίστης καὶ διά νὰ τὴν κάψῃ, πρέπει, φυσικά, νὰ ἀποβλέπῃ εἰς κάποιον ὄφελος, εἰδ' ὅλων θὰ ἡτο τρελλὸς ἢ ἥλιθιος νὰ δάλῃ τέτοιον μπελάν εἰς τὸ κεφάλι του χωρίς ἐλπίδα κέρδους.»

Ἐπάρχον, δεῖται, μερικός ἀεροβατοῦντες σοσιαλισταί, οἱ ὅποιοι ὑποστηρίζουν διὰ τὴν ἔργασίαν αὐτήν ἡμπορεῖ γάρ τὴν κάμψη τὸ κράτος καὶ ἐπομένως ὁ ἐφοπλιστής εἰνε ἄχρηστος. 'Αλλ' οἱ κύριοι οὗτοι, ἐὰν εἰνε καλῆς πίστεως, δύνανται νὰ διασωτισθῶν πλήρως περὶ τῆς ἀγαταλλήλοτητος τοῦ κράτους ὡς ναυτιλιακὸν ἐπιχειρηματίον ἀπὸ πλείστα παραδείγματα παταγωδῶν ἀποτυχιῶν καὶ τεραστίων ζημιῶν ὅλον τῶν κρατικῶν ναυτιλιακῶν ἀπειχερήσεων, αἱ ὅποιαι κατὰ καιροὺς ἀνελήφθησαν ὑπὸ διαφόρων χωρῶν.

Ἐάν, λοιπόν, ὁ ναυτιλιακὸς ἐπιχειρηματίας είνει ἀναπόσπαστον στολ-  
χείον τῆς «Ναυτιλίας», έίνει ἀκατανόητον νῦν διαχωρίζει κανεὶς τὰς δύο  
αὐτῆς ἔννοιας καὶ νῦν κηρύσσει μὲν τὸν πόλεμον κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀλ-  
λαγμούχοντος νῦν ἐμφανίζεται ὅτι δῆθεν κόπτεται ὑπὲρ τῆς «Ναυτι-  
λίας»!

“Ἄσ ξέθωμεν τώρα εἰς τὸ ἐπίμαχον ζῆτημα: Λέγοντι δὲ οἱ ἐφοπλισταὶ, (δηλαδὴ ή Ναυτιλία), δὲν συνεισφέρουν ὅσφ πρέπει εἰς τὴν έθνικήν μας οἰκονομίαν, διότι δὲν καταβάλλουν φόρους ἀνάλόγους μὲ τὰ κέρδη των καὶ δὲν εἰσάγουν εἰς τὴν Ἐλλάδα τὸ συνάλλαγμα, ποὺ εἰσπράττουν ἀπὸ τούς ναύλους. Αὐτά τὰ δύο εἰνε τὰ στοχεῖα τῆς κατηγορίας κατὰ τὸ ἔλληνον ἐφοπλισμὸν (Ναυτιλίας), τὴν δούλιαν ἀκούουμενην ἀπὸ ἡμετέρους καὶ ξένους.

“Ας έδωμεν ἄν καὶ κατὰ πόσον εὐσταθοῦν αἱ κατηγορίαι αὗται. Καὶ πρῶτον διὰ τὸ ζήτημα τῆς φορολογίας τῶν ναυτιλιακῶν ἐπειχίσθεων. Εἶνε, ἀρά γε, χαριστικὴ διὰ τὸν ἔφοπτοις μὲν η φορολογία αὕτη; Ναι, ὑποτηρίζουν μερικοὶ «οἰκονομιλόγοι» μας. Διότι, λέγοντας, κατὰ τοὺς ἄπολογομούς των ἐν οἰκευτούρον φορητῶν κερδίδα τόσας χιλιάδες δολλάρια κατά ταξίδιον καὶ ἔαν κάμψι τόσα ταξίδια τὸν χρόνον θὰ κερδίσῃ τόσα καὶ ἐπομένως.... πλ. πλ. Εἰς σχετικὸν ἄρθρον μον, δημοσιεύθεν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Ἀπριλίου ἐ. Ἑ., ἀπεδείκνυτα πόσον παραδιπόδης καὶ ἀδιάφορος είνε ὁ βούλογισμός οὗτος. Θά ἡτο φορτικοῦ διὰ τὸν ἀναγνώστη τῶν στηλῶν αὗτῶν νὰ ἐπανέλθω ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, τὸ όποιον θὰ ἔπειτε νὰ είχε θεωρηθῆ ὡς ἔξαντληθεν ἀνά κάθε καλῆς πίστεως ανηκητήν.

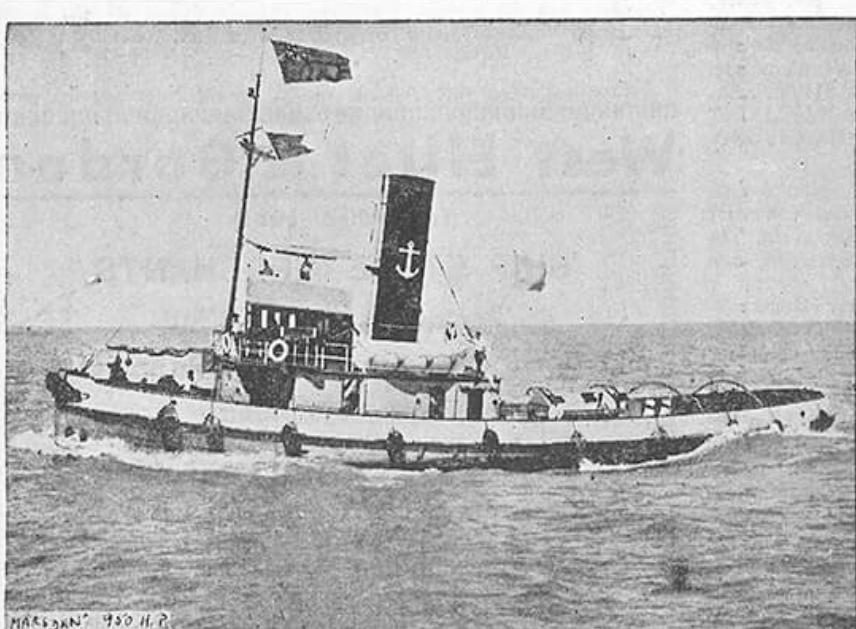
Νομίζω, δρως, ότι θά έπεισε νά επικο μερικά πράγματα, χρησιμοποιών ώμην και απλήν φωσεολογίαν, γενικώτερον εις άπάντησιν όλων τῶν δια τροπομένων κατά τῶν ἔλληνικῶν γαυτιλαζόν ἐπιγειοσεων κατηγορῶν.

Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, κατά τὸ μέγιστον μέρος τῆς ἀσχολεῖται, ώς γνωστόν, εἰς ξένας μεταφοράς. Αἱ βάσεις τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῆς ὀψευστόρου ναυτιλίας μας, εὐρίσκονται εἰς τὸ ξένωτεκνον. Ελένη ξητημά εἴναι εἰς τὴν ζωήν του ὃν ὀψευστόρον ἐλληνιστὸν πλοίον προσεγγίσῃ κάποτε εἰς ἐλληνικὸν λιμένα. Τίποτε δὲν συνδέει τὸ ἐλληνικὸν ὄψευστόρον πλοίον μὲ τὴν ἐλληνικὴν οἰκονομίαν ἀπὸ ἀπόφεως προσδώμα δι' αὐτό. Ἡ ἐλληνικὴ οικονομία, τὴν ὅποιαν φέρει, δχι μόνον δὲν τοῦ προσπορθεῖται κανέναν ὄφελος, ἀλλ' ἀπεναντίας τοῦ δημιουργεῖ διαιρκῶς ἐνοχλήσεις καὶ βάρον καὶ ξητημάς καὶ ὑποχρεώσεις. Τὸ ἐλληνικὸν ὄψευστόρον πλοίον ἡμαρτεῖ ἀριστα τὴν ζήσην καὶ νὰ γέγαισθῇ μακράν πῆς Ἐλλάδος ἀκόμη καὶ ἀνέν τῆς Ἐλλάδος, δπως ἀπέδειξε καὶ ή περιόδος τῆς κατοχῆς κατά τὰ τελευταῖον πόλεμον.

"Οταν, λοιπόν, διατυπώνται έκ μέρους τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους ἀξιώσεις εἰς βάρος τῆς ναυτιλίας — ἐξαιρέσει τῆς ἀκτοπλοΐας — θὰ πρέπει λογικῶς νῦν προδόθη τὸ Κράτος καὶ τὸν τίτλον τῶν ὑπηρεσιῶν του, ταῦς ὅποιας παρέχει ὡς ἀντάλλαγμα εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. 'Αλλ' ἂν ἐξαιρέσι κανεῖς τὴν κρατικὴν ἔγγνωσην, ποὺν ἐδόθη πρὸ των μηνῶν δᾶ τὴν ἀγορὰν τῶν ἔσπατον 'Αλίμπετρούς — μοναδικὴν περίπτωσιν κατεκτῆσε ἀρωγῆς πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν —, ἵνα μᾶς είπουν ποιῶν ἄλλην ποτὲ ὑπηρεσίαν παρέσχε τὸ Ἑλληνικὸν κράτος ή τὸ Ἑλληνικὸν κοινωνικὸν σύνολον εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας διὰ νὰ ἔχῃ ἀξιώσεις ἀπὸ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις νῦν συνεισφέρουν καὶ αὐτὰ εἰς τὴν συντήρησην τοῦ Κράτους; 'Ολα αἱ ἐν Ἑλλάδι ἔργαζόμενα ἐπιχειρήσεις πάσης φύσεως; ἔχουν τὴν ὑποχρέωσιν νῦν συνεισφέρουν διὰ τὴν συντήρησην τοῦ Κράτους, διότι τοῦτο τὰς φροντίδες καὶ τὰς προστατεύει ποικιλοτόπως καὶ εἰς πᾶσαν στυγμήν. 'Αλλά, προκειμένου περὶ τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρήσεων, αἱ δύοια ζῶνται καρδιὰν τῆς Ἑλλάδος καὶ ἀνευ αὐτῆς, ποιὰ ὑποχρέωσις ὑφίσταται; 'Ακόμη καὶ ὁ μικρότερος καταστηματάρχος η̄ βοτέχην τῆς Ἑλλάδος ἀπόλαυμβάνει ποὺν περισσότερον τῶν ἀγαθῶν, ποὺν τοῦ παρέχει τὸ Ἑλληνικὸν κράτος, ἀπὸ τὴν μεγαλύτεραν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, η̄ ὅποια ξῆ καὶ ἔργαζεται ἐν τῷ ἔξωτερῳ, όπως κάμνουν καὶ οἱ Ἑλληνες μετανάσται οἱ ἐγκατεστημένοι εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Αὐτή είνε ή πραγματικότης, τὴν δοίαν ἀναγνάζουμε νὰ ἐκθέσω κατά τρόπον ὅμον, διὰ νὰ γίνη ἀντιληπτή ἀπὸ μερικοὺς φινανσοῦντας περὶ ἀφίλοτυμίας καὶ ἀντιπατριωτισμὸν τῶν γαυτιλιακῶν μας ἐπειρηματιῶν: Μὲ τοὺς ξένους καὶ εἰς τὰ ξένα ἔργάζονται. Σένα λεπτὰ εἰσπράττουν καὶ, ἐὰν κερδίζουν, εἰς βάρος τῶν ξένων κερδίζουν καὶ οὐχὶ εἰς βάρος τῶν Ἐλλήνων, διπος κάμνουν δὲι αἱ ἐν Ἑλλάδι ἐγκατεστημέναι ἐπειρηματίαις ἀπὸ τῆς μεγαλύτερας διοικητικαίας μέχρι τοῦ ἐμβαύλιωντος τῶν ἴντοδημάτων. Αἱ γαυτιλιακαὶ μας ἐπειρηματίες —ἔξαρέσει τῶν ἀκτοπλοϊκῶν— ἔχουν τόσην ὑποχρέωσιν νὰ καταβάλλουν φόρους δοσῶν καὶ αἱ ἐπειρηματίαις τῶν ὄμογενων, ποὺ ζοῦν καὶ ἔργάζονται εἰς τὴν Ἀμερικὴν η εἰς τὴν Αἰγαίουν η εἰς ἄλλα μέρη τοῦ κόσμου. Αὕτη είνε ή πραγματικὴ δύσις τοῦ ζητήματος μῆτρας φορολογίας τῆς Ναυτιλίας μας —πλὴν τῆς ἀκτοπλοΐας— ἐάν ἀντιμετωπίσῃ κανεὶς τὸ ζητήμα ἀνταπειμενικῶς καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῆς φορολογικῆς δικαιοσύνης, δηλαδὴ τοῦ καταμερισμοῦ τῶν φορολογικῶν βαρῶν εἰς τὸν ὑπέρβολον ἑνὸς κράτους, οἱ δοῖοι ἔργάζονται καὶ κερδίζουν ἐντὸς τῆς ἀποκαταστάσεως καὶ ἀπολαμβάνουν τῶν ἀγαθῶν τῆς κρατικῆς δραγμῶσεως καὶ προστασίας. Συμφώνως, ἐπομένως, ποὺς ταῦς ἀρχαὶ αὐτάς, αἱ γαυτιλιακαὶ μας ἐπειρηματίες, αἱ δοῖαν δὲν ἀσχολοῦνται μὲν ἐλληνικάς μεταφοράς, θὰ ἔσει γὰρ ἀπαλλάσσονται πάσης φορολογίας, δότε καὶ' οὐδίαν οὐδόλως συνδέονται μὲ τὴν ἐλληνικὴν οἰκονομίαν καὶ οὐδεμαῖς ἀντιπατροφορῆς ἀπολαμβάνουν ἐπειρηματίας.

Ἐπί ποιας, λοιπόν, λογικῆς ἀρχῆς βασιζούν τὰς γνώμας των οἱ ἀξιοῦντες τὴν ἐπιβολὴν βασείας φρονολογίας ἐπά της Ναυπλίας; Διότι δῆθεν περδίσει; Ἀλλὰ τότε διατί δὲν ζητοῦν νῦ ἐπιβάλλοντα βασείας φρονολογίας



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

## Night and Day

## TOWAGE

Services at  
BUENOS AIRES  
and La Plata

#### Sole European Agents:

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

καὶ εὗς τοὺς δολαριούχους δμογενεῖς μας τῆς Ἀμερικῆς; Μήπως διότι τὰ πλοῖα φέρουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν; 'Αλλ' ἀγνοοῦν διὰ τὴν σημαίαν αὐτῆν τὴν πληρώνουν πολὺν ἀκριβά αἱ Ἑλληνικά ναυτιλιακά ἐπιχειρήσεις χωρίς νὰ ἔχουν οὐδὲν ἀπολαγμά, ἀλλ' ἀπεναντίας ὅχλησις καὶ ἀνωμαλίας καὶ ζημιάς καὶ δ'<sup>1</sup> αὐτὸν ἀκριβῶς πολλοὶ τὴν ἀλλάσσουν;

‘Αλλ’ ἐπειδὴ οἱ ὑποτροφίζοντες τὴν φροντιδογνή ἐπιβάρυσσαν τῆς Ναυτιλίας μας συνήθως χρησιμοποιοῦν ὡς ἐπιχείρημα τὸ τί γίνεται εἰς τὰς ἄλλας ναυτιλίας, πρέπει καὶ πάλιν νὰ τοὺς παρατείνῃ κανεῖς εἰς τὴν μελέτην τῶν τελείων διαφορετικῶν συνθηκῶν, ὥπερ τὰς ὅποιας ζῶνται ἐγάγονταν αἱ ξέναις ναυτιλίαι. Πρότερον, λοιπόν, νὰ τοποθῇ, διτὶ ἀπὸ δύος τὰς ξέναις τοῦ κόσμου μόνον η ἴδιη μας καὶ η Νορθγρίκη συντηροῦνται μὲ τὰς ξένας μεταφοράς, ἐνῷ δύο αἱ ἄλλαι ναυτιλίαι, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ η ἀμερικανική καὶ αὐτὴ ἀπόμινη ἡ ἀγγλική, ζῶνται ἐφράγξονται καὶ κυρίως διὰ τῶν ἔθνων των μεταφορῶν. Εἰς ἐπιμετρον, δύο αὐταὶ αἱ ναυτιλίαι συνδέονται στενώτατα μὲ τὰς ἔθνους των οἰκονομίας, ἀπόλαμψαντανά πάσης προστασίας καὶ προτιμήσεως καὶ εὐδίκουσαν εἰς τὰς γεωργίας των διτὶ τοὺς χρειάζεται, ἀπὸ τῶν ναυπηγείων, τῶν πλοτοτικῶν εὔκολιων, τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τῆς ἀσφαλίσεως μέχρι τοῦ προμηθευτοῦ ὑλικῶν καὶ καυούμουν, καὶ οὕτω αἱ ἔθνηκαὶ των σηματά εἶνε δ’ αἱ τὰς θετικοὺς κέρδους καὶ πραγματικὴ προστασία. ‘Εὰν, λοιπόν, αἱ ναυτιλίαι αὐταὶ πληρώνουν φροντίδαν εἰς τὰ κράτη των, τὸ πράττονταν εὐχαριστοῦσαι δικαίοις, διότι ἀπόλαμψαντανά πλούσιων ἀντιπαροχῶν ἐν μέροσι τοῦ κράτους των καὶ τοῦ ἔθνικου κοινωνικοῦ συνόλου, πρᾶγμα, ποὺ δὲν συμβαίνει διὰ τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σηματάν πλοῖα. Οὐδεμίᾳ, ἐπομένως, σύγκρισης χωρεῖ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς μεταξὺ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ξένων καὶ εἶνε ἐκτὸς τῆς πραγματικότητος οἱ βασιζόντες τὰς γνώμας των περὶ φροντιδογνής τῆς Ναυτιλίας μας ἐπὶ τῶν δύοσσιν ἐφαρμοζόνται εἰς ξένας χώρας.

Καὶ ὅμως. Παρὰ τὴν ἀνυπαρξίαν πάσης δικαιολογημένης ὑποχρεώσεως ἐκ μέρους τῶν νωτιακῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς πληρωμὴν φόρου δὲ σὺν λόγουν ἀνέπτυξα ἀντέοτε, ἡ Ναυτιλία μας πληρώνει ἀξιολόγους φόρους καὶ δὴ εἰς ὑγείας συνάλλαγμα, χρησιμότατον διὰ τὴν ἀντιμετώπιον τῶν στρατιαγμάτων μας ἀναγκαῖον. Διατ., λοιπὸν, φωνασκοῦν οἱ αὐτοσχέδιοι «οἰκονομολόγοι» καὶ κινοῦν πάντα λίθον διὰ νὰ γονατίσουν τὴν Ναυτιλίαν μας μὲ έπαγχθεῖς φόρους; Μὲ ποῖον δικαίωμα ζητοῦν νὰ φορολογηθοῦν ἐπιχειρήσεις οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουσα μὲ τὴν Ἑλλάδα, πάλιν τὸν ὄνομάτων τῶν πλοίων καὶ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἰς τὴν πρώμανταν, τὴν ὅποιαν ἀπὸ ἐλληνικῶν φεύγοντιν καὶ μόνον, μὲ θυσίαν τῶν στρατεύοντων ταν, ἐπιμένουν νὰ ὑψώνουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας;

‘Αλλὰ δὲν σταματοῦν μόνον εἰς τὴν φορολογίαν τῆς Ναυτιλίας μας οἱ νεοφότιστοι ὑπερασπισταὶ τῆς ἔθνης μας οἰκονομίας. Ἀξιοῦν καὶ τὴν εἰσαγωγὴν εἰς τὴν Ἑλλάδα τοῦ εἰσπραττομένου ἐκ τῶν ναῦλων συν-  
αλλήγαματος. Ἐδῶ πλέον ἀποδεικνύεται πόσην ἄγνοιαν ἔχουν τῆς Ἑλ-  
ληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος καὶ παράλογος εἰναι η ἀξιότης  
αὕτη.

"Όπως είπον ἀνωτέρῳ, προκειμένον περὶ τοῦ μεγάλου δύκου τῆς Ναυπίλιας μας, τῆς Ὀκεανοτόπου, τὸ ἔξιτερακὸν εἶνε ή βάσις καὶ ὁ τομεὺς τῆς ἐργασίας της. Ἡ δὴ ἐκμετάλλευσις τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρήσεων διεξήγεται εἰς ἔνον ὑγρὲς συνάλλαγμα, προτολευκῶδες μὲν εἰς λιότες Ἀγγίλιας, σφερών δὲ κυρίων εἰς δολλάρια. Αἱ ἐφοπλιστικαὶ μας ἐπιχειρήσεις, διὰ νὰ κινθοῦν, νὰ συντηρηθοῦν, νὰ ἀνανεωθοῦν, νὰ ἀνατευχθοῦν ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην δισ τὸ δυνατὸν μεγαλύτερον, ποσὸν ἔνον ὑγιοῦς συναλλάγματος, προσείρον ἀνά πάσαν στιγμὴν, δεδομένου δὲ, ὃς ἐξ τῆς Ιδιοτύπων φύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ή Ἑλλειψις τοιούτου συναλλάγματος εἰς τὴν κατάλληλον στιγμὴν δύναται νὰ προξενῇ τηραστίας ζημίας καὶ πολλάκις τὴν καταστροφὴν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἐάν, λοιπόν, αἱ ναυτιλιακαὶ μας ἐπαγειρθεῖς ἀποξενωθοῦν τοῦ συν-  
αλλάγματος τῶν ἐσόδων των, καταδικάζονται εἰς αὐτοκτονίαν. Οὔτε ελ-

# American Ship Cleaning Co

**John A. Papadopoulos, Prop.**

**MARINE CONTRACTORS**

EXPERT BOILER SCALING

We specialize in Turbining and Brick Work  
**SHIP SCALING AND PAINTING**  
**GENERAL SHIP WORK**

116 BROAD STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

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

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

ναι δυνατὸν νὰ νοηθῇ ἔστω καὶ προσωρινὴ διάθεσις τοῦ συναλλάγματος αὐτοῦ διὰ τὰς ἀνάγκας, τοῦ Κράτους, διότι μὲ τὴν Ἑλλειψήν τοιούτου ἀγαθοῦ ἀπὸ τῆς ϕοίσιν πάντοτε ὑποφέρει η χώρα μας, θὰ ἔχεινεμοθῆ τοῦτο ἀνεψικλίδως ἀντικαταστάσεως καὶ ἔτοι η Ναυπολία μας θὰ καταδεκτοθῇ μαραίοις εἰς τὸν ἄμεσον αργανομόν.

Καὶ πάλιν ὁρεῖται νὰ τονίσω ἐδῶ, ὅτι δὲν ἡμπορεῖ νὰ γίνη σύγχρονος τῆς Ιδιαίτερης θέσεως τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας μὲ τὰς ναυτιλίας ὅλων τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, καὶ ίδιως τῆς Ἀγγλίας καὶ Ἀμερικῆς, διὰ τὰς ὅποιας ζήτημα συναλλάγματος δὲν ἔφιστατα, ἀφοῦ τὰ εθνικά των νομισμάτων ἔξενηρετον ἄριστος ὅλας τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας των, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν πετοχήν ιδιοχειμήν, η ὅποια εἶνε ἀχροντος διὰ τὴν ίδικήν μας ναυτιλίαν. Διατὶ, λοιπόν, χάλον τὸν κόσμον οἱ πολυτραγύμνους εἰσικονωμόδιοι· μας διὰ τὸ ναυτιλακὸν συνάλλαγμα καὶ δὲν λαμβάνουν τὸν πόλων νὰ μελετήσουν βαθύτερον τὴν ίδιότυπον θέσιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταῦτης;

Αλλά μήπως δύιον συνάλλαγμα είσηγεν η Ναυτιλία μας εἰς τὴν χώραν, διαν πράγματα ικανοποιητικῶν; Κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ πολέμου ἔγινε τὸ ναυτιλακόν συνάλλαγμα ὑπελογίζετο γύρῳ εἰς τὰ τοιά ἐκπομφάντα ληφθεὶς ἐπισιώς, δηλαδή, η Ναυτιλία μας ἤσχετο εὐθὺς μετά τὸν κατιόν, ὡς δεντέποντα πηγὴ ἔσοντα συναλλάγματος καὶ μάλιστα ἴγνως καὶ αὐτούσιον, ἐνῷ ὁ κατιόν ἐπολείτο ἐπ' ἀνταλλαγῇ ἑιπομέατον. Χαρίς, ἐπομένως, βίαια μέτρα, είναι πλέον η βέβαιον, διτὶ καὶ σήμερον, ἐφ' ὅσον η Ναυτιλία μας θὰ ἀποκαθίσταται καὶ θὰ ἀνασυγχροτήται, τὸ ναυτιλακόν συνάλλαγμα θὰ εἰσθῇ εἰς τὴν χώραν φυσιογνωμῶν καὶ ἐντὸς τῶν δυνατοτήτων, τὰς ὄποιας θὰ ἐπιτέλουν αἱ ἀνάγκαι τῆς κινήσεως, διατηρήσεως καὶ ἀναπτύξεως τῶν ναυτιλακῶν μας ἐπιχειρήσεων. Τούτων τινῶν, πάσα παράλογος πίεσις, ἀντὶ καλοῦ, θὰ ἔχῃ τὸ ἀντίθετον ἀπότελεσμα, δηλαδή τὸ κλείσμον τῆς συναλλαγματικῆς αὐτῆς πηγῆς.

Όφειλω νά ζητήσω συγγνώμην από τούς άναγκώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διότι ἔτανέλαβον διά μίαν ἀρχόμην φοράν κλιοπειπομένα πρόγματα και πασίγνωστα ἀπόνι και εἰς τοὺς κλητήρας τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων. Ελε, τὸ δην, ἀποραδιωτικὸν τὰ οὐδὲντας άναγκάζεται κανεῖς νά γράψῃ και νά ξαναγράψῃ ἀλλά πολλάκια, διά νά ἀντικρύθη ἀνθρώπους ἀξιούντας νά διευθύνουν τὴν οἰκουμενικὴν ζωὴν τῆς Ἑλλάδος.

Πάντος, νομίζω, διτὶ πρέπει μὲ ἀντηγόρωσιν τὰ ἐν τῇ ἑπτατῇ τοῦ κ. Τσαλδάρη «ξεαγγελλόμενα μέτρα «ΠΡΟΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΑΛΛΟΝ ΕΠΙΚΕΡΔΗ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΤΡΟΠΟΝ». Έτεκίνο, ποὺ μὲ φοβίζει, είναι ἀφιερῶς τὰ διτὶ ἀναφέρεται διτὶ θὰ ληφθοῦν τοαστά μέτρα, πρόγμα τὸ ὅποιον ἀποδεικνύει, τοῦ δὴ οὐ κυρέοντος, ποὺ δίδει τὴν ὑπόσχεσιν αὐτῆν, εἴτε ἐξ ίδιας πρωτοβουλίας, εἴτε, δπως ὑποπτεύομεν, καθ' ὑπαγόρευσιν τῶν ξένων, ποτενεύ διτὶ ή Ελληνική Ναυτιλία, δπως λειτουργεῖ σημειον, δὲν συμβάλλει κατὰ τὸν αὐτὸν ἔπειροδη τρόπον εἰς τὴν ἐθνικήν μας οἰκονομίαν, Καὶ ἔδω ἀπορεῖ διαβλέπω καὶ ἐπομψαίνω τὸν κίνδυνον. 'Ἐκ τῆς παρασκολονθήσεως ἄλλης τῆς ἀντιναυτιλακής ἐπαρτείας κατὰ τὸν τελευταῖον καιρὸν καὶ ἔδω καὶ ἐν 'Αμερικῇ, ἥμπορει κανεὶς νὰ προεικάσῃ διτὶ πρός τὰς δύο αὐταῖς κατευθύνσεις θὰ στραφοῦν αἱ κρατικαὶ ἐνέργεια, πρὸς τὴν φορολογικὴν καὶ τὴν συναλλαγματικὴν πλευράν, δηλαδὴ εἰς τὰ πλέον καιρὰ σημεία τοῦ ναυτιλιακοῦ μας δργανομοῦ. 'Ο δάπονδερος ἐχθρὸς τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας δὲν ἥμπορος νὰ ἐκλέξῃ πλέον εὐπαθῆ σημεῖα, διτὶ νὰ τὴν πλήξῃ θανασίοις. Ελεύ, ἀρά γε, δυνατὸν αὐτὸν τοῦτο τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος νὰ διαπράξῃ ποιοῦντον ἔγκλημα;...

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

## ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ - ΧΑΝΟΣ

·Αριστείδος 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δόους  
τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας

Τηλεγραφική Δ)σς: ΜΑΤΑΚΟΜ. Τηλέφωνα: 45288—43331.

## MATARANGAS - HANOS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

## SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288—43331.

## Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

ΤΟΥ Κ. ΚΡΕΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Συνεχίζων τὴν ἐπὶ τοῦ φύλούτον τῶν Θαλασσῶν διατριβήν μου, θὰ ἀναφέρω σήμερον καὶ ἄλλα χώρας, ποὺ ἀποκομίζουν τεράστια ὀφελή· ματα ἀπὸ τὴν θάλασσαν: Θὰ ἔχθεσσον ὥσπερ τὰς διάφορα γεγονότα, ἐξ τῶν δοτίων καθισταται ἔκδηλος ἡ προσπάθεια τοῦ ἀνθρώπου νὰ στραφῇ πρὸς τὴν θάλασσαν δι' ἔξειρεσιν πρώτων ὑλῶν, ἀφοῦ νέα χώρα πρὸς κατάστησιν δὲν μένουν πλέον ἀνά τὴν Υφήλιον.

"Ἐχει τὴν σταθερὰν πεποίθησιν καὶ πετεύων πάντοτε, ὅπι, ἐκ τῆς δημοσίας συζητήσεως σχηματίζει ἡ κοκκινή γνώμη σαφῇ ἰδεῖν τῶν προτεινόμενων μέτρων διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῶν ἐπειγόντων ζητημάτων, εἰς ὅλα δὲ τὰ μέρη τοῦ Κόσμου, ὁ πλέον ἴσχυρός, ὁ πλέον σημαίνων ἔλεγχος εἰνεὶς ὁ τῆς κοινῆς γνώμης, ἀνεν τοῦ κύρους τῆς ὁποίας οὐδεμία προσπάθεια δύναται γὰρ εὐσταθήση.

Δὲν χρειάζεται ἄλλωστε φαῦς διὰ γὰρ διακρίνη κανεὶς τὴν πραγματικότητα. Τὰ παραδείγματα ποὺ ἀναφέρω εἰνεὶς τόσον ζωτανά, αἱ στατιστικά τόσον ἀπόρεις καὶ ἐπειρηματικά, διστε αἱ συγκριτικά ἔργανα πρὸς τὴν ἔλεγχο γὰρ εἰνεὶς εὐχερεῖς ἀνά πᾶσαν στιγμὴν καὶ γὰρ γίνονται μὲν μεθηματικήν ἀκρίβειαν.

Καὶ εἰς τὰ κατόπιν στάδια τῆς ἔξειλῆσεως τοῦ, ὁ ἄνθρωπος εἰχει τὴν ἀντίληψην τῶν ἀριθμῶν. "Οταν λοιπὸν τὴν γεγονότα καὶ τὰ παραδείγματα, στηριζόμενα ἐπὶ ἀδιαφερόντων ἀριθμῶν, ἔρχονται νὰ μᾶς ὑποδιέξουν ποια εἰνεὶς αἱ κατευθύνσεις, ἀς δέοντα νὰ ἀπολογήσουμεν διὰ τὴν ἐπέλυσην τῶν ζωτικῶν μας προβλημάτων, πρέπει, ἀλήθεια, νὰ πάσχομεν ἀπὸ ὄφειλασιν διὰ γὰρ μὴ βλέπομεν τὸ φῶς. 'Ο Στράβων ἔλεγε:

«Ἡ ἐπιμέλεια πολλάκις καὶ τῆς φύσεως ἔξεισται».

Δὲν θὰ ἀρκεσθῶ εἰς τὰ παραδείγματα τοῦ Βελγίου καὶ τῆς Πολωνίας, ποὺ χωρὶς γὰρ ἔχουν θάλασσαν κατώρθωσαν διὰ τῆς ἐπιμέλειας καὶ τῆς ἔργατος τητός τοῦ, νὰ δημιουργήσουν ἀξόλογον ἀλευτικὸν στόλον καὶ νὰ παράγουν ἔτησίς μεγαλύτεραν ποσότηταν ἰχθύων ἀπὸ ἡμέας τοὺς θαλασσινούς. "Ἐλληνας. Δὲν θὰ ἀρκεσθῶ εἰς τὸ παράδειγμα τῆς Νορβηγίας ποὺ ἔχει κυριολεκτικῶς ἀπὸ τὴν θάλασσαν καὶ βασίζει τὴν εὐημερίαν τῆς εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ἀλειάν, ἀλλὰ θὰ ἀναφέρω καὶ ἄλλα χώρας, μερικές καὶ μεγάλες, ποὺ βασίζονται τὴν οἰκονομίαν τῶν εὐωστησίαν εἰς τὸν ἑνάκιον πλόντον.

"Η Πορτογαλία ἔχει καὶ αὐτὴ τὸν ἴδιον σχεδὸν πλήθυσμὸν μὲ τὴν Ἑλλάδα. 'Υπῆρχε πάλι ποτέ, ἀξόλογος ναυτικὴ δύναμις καὶ χωρὶς γὰρ καταλογίζεται ὡς τοιαύτη σήμερον, ἔχει δημιουργήση ἀλευτικὴν διοικησίαν πρότοις γραμμῆς, μὲ ἐτησίαν προπολεμικῶν παραγωγῶν ἰχθύων, ἀνοι τῶν 250.000.000 κιλῶν. Δὲν γνωρίζω ἐπαρκῶς ποιά εἰνεὶς ἡ εἰς ἵχθεις παραγωγὴ τῆς σήμερον, γνωρίζω δύμας καλῶς, διπο, ἡ ἀλειά εἰς τὴν Πορτογαλίαν ἀποτελεῖ ἔνα ἀπὸ τὸν σπουδαιότερους πόρους τῆς ἐθνικῆς τῆς οἰκονομίας, ὑπερβαίνοντα κατὰ πολὺ τὸν τὴν ναυτιλίας. Η χώρα αὐτὴ ἔχεται πρώτη εἰς τὴν κονσερβοποίησιν καὶ ἔξαγωγὴν παραδελῶν εἰς τὴν Εὐρώπην, μὲ ἐτησίαν παραγωγὴν 42.478.000 κιλούρι. (στατιστικὴ τοῦ 1938). Δηλαδὴ ἡ παραγωγὴ σαρδελῶν μόνον, εἰς τὴν Πορτογαλίαν, εἶνε διπλασία ἀπὸ τὴν γενικὴν ἔτησίαν παραγωγὴν ἰχθύων εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Δὲν θὰ ἀναφέρω τίποτε διὰ τὴν Ἰταλίαν, διόπι δὲν ἔχω ὑπὲρ ὅπηγ μονού στοιχεῖα, διὰ γὰρ συγκριτικῶν τῆς παραγωγῆς. Πάντως δύμας είναι γνωστὴν τοῖς πάσιν, διπο, πρὸ τοῦ πολέμου, ἡ ναυτιλία καὶ ἡ ἀλειά ἦσαν ἀριστα ὀδγανομένα εἰς τὴν χώραν ταύτην. Ἀπὸ δοσ πληροφοριῶν ἀπὸ τὸν ἔναντι τούτου, γύρω ἀπὸ τὴν ναυτιγικὴν κίνησιν ἀνά τὸν Κόσμον, φαίνεται διπο εἰς τὴν Ἰταλίαν ναυτηρούνται πυρετωδῶς ἐκποντάδες ἀλευτικῶν, τὰ ὅποια βαθμιδῶν συμπληρώνουν τὰ ἔντονα πολέμια μενεὶς εἰς τὸν διαφόρους ἀλευτικῶν λιμένας. Εἰς τὸ διὰ τὴν ἀνασυγχότησιν τῆς χώρας πενταετὲς σχέδιον, ἡ διοικησία τῆς ἀλειάς κα-

τέχει ἔξειρεσιν δέσιν, θὰ καταβλητῇ δὲ ἔξαρσεική προσπάθεια, ἵνα γὰρ καταστῇ αὐτάρχης, εἰς ἵχθεις.

Θὰ ἡδύναμην νὰ φέρω διὰ παράδειγμα διὰ τὴν Μεσόγεον τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ισπανίαν καὶ νὰ περιγάρω μὲ τὰ ζωηρότερα χρώματα τῶν εἰς τὴν ἀλευτικὴν διοικησίαν ἐπίδοσιν των, πλὴν ἐλλείψης χώρων, θὰ παρακάμψω τοῦτο καὶ θὰ προχωρήσω πρὸς τὸν Ελληνικὸν ὄχειν.

"Η Ισπανία, διὰ γνωστόν, εἶναι ἡ πρώτη ἰχθυοπαραγωγὴς χώρα τοῦ Κόσμου καὶ διερεύει τὴν εὐημερίαν τῆς ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν θάλασσαν. "Η ἔπειρα παραγογὴ τῆς ὑπέρθεται τὰ 6 δισεκατομμύρια κιλῶν ἰχθύων, ἀξίας ἀνοι τῶν 70.000.000 λιρῶν χρυσῶν. Η μεγαλύτερα ποσότης κονσερβοποιεῖται καὶ πωλεῖται ἀνά τὸν κόσμον εἰς λίαν προστατές τιμάς. Καὶ ἐδώ ἀκόμη πρὸ τοῦ πολέμου, τρόγωμα λαπονικές πονέρεις ἀπὸ καβούρια καὶ ὀκταπόδια, σολιού καὶ ἄλλα.

"Ολίγα χρόνια πρὶν ἀπὸ τὸν Ρωσοσιαπονικὸν πόλεμον, ἡ παραγωγὴ ἰχθύων περιῳρίζεται εἰς τὴν τροφοδότησην τοῦ λαπονικοῦ λαοῦ, καὶ ἔξησεται εἰς τὰς παραστικίους μόνον χώρας καὶ πέριξ τῶν νήσων. "Οταν ὅμως εἰς τὴν Εὐρώπην ἡ ἀλειά ἔξειλήθη εἰς μεγάλην πλούτοφόρον διοικησίαν, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς μεγάλης ἀλειάς, ἡ κυριότερης τοῦ Τόκου, ἀπέστειλεν εἰς τὸ GRIMSBY τῆς Αγγλίας, ἀξιοματικούς τοῦ πολεμικοῦ γαντικοῦ, διὰ νὰ ἐξαμάθουν τὰς νέας μεθόδους ἀλειάς, τὸν κρασιὸν τῶν διαφόρων μηχανημάτων, καὶ νὰ ἔσταιεισθων πρὸ τὰ πολλαπλά ἐπιστημονικὰ ἔργαλεια. "Ηγόρασε μάλιστα καὶ μερικά ἀμοιβώντα ἀλεινικά, τὰ διόπιτα τὰ λαπονικά ὑδατα καὶ ἔχονται μετεφέρθησαν εἰς τὰ λαπονικά ὑδατα καὶ ἔχονται μετεφέρθησαν εἰς τὸ στόλον.

"Οι Ιάπωνες ἀπεδείχθησαν διπο, μόνον σπουδαῖοι ναυτικοί, ἀλλὰ καὶ ἀριστοὶ ἀλειάς διὰ γὰρ νέμονται κυκλοεπικῶς τὸν μισθόδη πλούτον τοῦ Ελληνικοῦ. Λέγεται μάλιστα διπο, ὁ τρομερὸς πολεμικός τοῦ στόλος, ἐναπηγήθη ἀπὸ τὸ εἰσόδημα τῆς ἀλειάς καὶ τῆς ναυτιλίας, κατὰ τὸ διάστημα μιᾶς εἰκοσαετίας. Πόσα ἐπεισόδια ἔδημισαν καὶ ἀπεισήθησαν ἔξ απίστειλαν τῶν ἀλειών ποὺ ἤρχοντο νὰ φαρέψουν εἰς τὰ καναδικὰ χωρίκαν ὑδατα καὶ τὴν Ἀλάσκαν, πρὸ τοῦ πολέμου!! "Επίσης εἰνεὶς πρόσφατα ἀλειά τὰ γεγονότα τῆς Σαχαΐδην, τὴν ὅποιαν οἱ Ιάπωνες ηὔθελον νὰ χρησιμοποιοῦν ὡς δρμητήριον τῶν διὰ τὴν πρὸς τὰς δοσίους περιοχάς τοῦ Ειρηνικοῦ ἔρχοχως ἀποδοτικὴν ἀλειάς.

"Ἐάν ἐπιχειρήσουμεν τώρα ἔνα παραλληλισμὸν μεταξὺν Ἐλλάδος καὶ Ιαπωνίας, διπο πρὸς τὴν ναυτιλίαν δραστηρίστητη τῶν δύο χωρῶν, θὰ παρατηρήσωμεν, διπο, ἐγὸν ἀναλογία διπο "Ἐλληνες ὑπερτερούν τοὺς Ιάπωνες εἰς τὴν ναυτιλίαν, διπο οἱ μὲν Ιάπωνες μὲ πληθυσμὸν ἔδημοντα σχεδὸν ἐκαπονιώριων, εἰχον πρὸ τοῦ πολέμου ἐπιστημονικὴν ναυτιλίαν χωρητικότητος 7.000.000 τόννων οἱ δὲ Ἐλληνες, μὲ πληθυσμὸν δύτω ἔκαπονιώριων, εἰχον ἐπιστημονικὴν ναυτιλίαν χωρητικότητος 2.000.000 τόννων. Εἰς τὴν ἀλειάν δύμας η σύγκριση εἰνεὶς συντομητικὴ εἰς δάρος μας καὶ οὕτως ὡς πληροφορία δέν πρέπει νὰ ἀναφερθῇ.

"Ἐάν ἐπορίκετο μὲ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν νὰ ὑπολογίσωμεν, ποια θὰ ἔπειτε νὰ είνει ἡ ιχθυοπαραγωγὴ ἐν Ἐλλάδι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τῆς Ιαπωνίας, διπο πρὸς τὴν δύναμιν τηνεργήτη τῶν δύο χωρῶν, θὰ παρατηρήσωμεν, διπο, ἐγὸν ἀναλογία διπο "Ἐλληνες ὑπερτερούν τοὺς Ιάπωνες εἰς τὴν ναυτιλίαν, διπο οἱ μὲν Ιάπωνες μὲ πληθυσμὸν ἔδημοντα σχεδὸν ἐκαπονιώριων, εἰχον πρὸ τοῦ πολέμου ἐπιστημονικὴν ναυτιλίαν χωρητικότητος 7.000.000 τόννων οἱ δὲ Ἐλληνες, μὲ πληθυσμὸν δύτω ἔκαπονιώριων, εἰχον ἐπιστημονικὴν ναυτιλίαν χωρητικότητος 2.000.000 τόννων. Εἰς τὴν ἀλειάν δύμας η σύγκριση εἰνεὶς συντομητικὴ εἰς δάρος μας καὶ οὕτως ὡς πληροφορία δέν πρέπει νὰ ἀναφερθῇ.

"Εἴναι ἐπορίκετο μὲ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν νὰ ὑπολογίσωμεν, ποια θὰ ἔπειτε νὰ είνει ἡ ιχθυοπαραγωγὴ ἐν Ἐλλάδι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τῆς Ιαπωνίας, διπο πρὸς τὴν δύναμιν τηνεργήτη τῶν δύο χωρῶν, θὰ παρατηρήσωμεν, διπο, ἐγὸν ἀναλογία διπο "Ἐλληνες ὑπερτερούν τοὺς Ιάπωνες εἰς τὴν ναυτιλίαν, διπο οἱ μὲν Ιάπωνες μὲ πληθυσμὸν ἔδημοντα σχεδὸν ἐκαπονιώριων, εἰχον πρὸ τοῦ πολέμου ἐπιστημονικὴν ναυτιλίαν χωρητικότητος 7.000.000 τόννων οἱ δὲ Ἐλληνες, μὲ πληθυσμὸν δύτω ἔκαπονιώριων, εἰχον ἐπιστημονικὴν ναυτιλίαν χωρητικότητος 2.000.000 τόννων. Εἰς τὴν ἀλειάν δύμας η σύγκριση εἰνεὶς συντομητικὴ εἰς δάρος μας καὶ οὕτως ὡς πληροφορία δέν πρέπει νὰ ἀναφερθῇ.

"Εἴναι θεβαίως δύσκολον γὰρ χωνευθοῦν παρόμοιοι ἀστρονομικοὶ ἀφιμοὶ ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς, διπο δέ ποσιος συγκινήσαι τέλεων μίαν συνα-

**РЕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ**

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

HOLLAND HOUSE, 1)4 BURY STREET

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

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

ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2, Τηλ. 40-628.

**RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.**

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE, ASSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.

Tel. AVENUE 3733.

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

IPPOKRATOUS 2, TEL. 40-628.

γρίδα δύο διάδων, τὴν δοιάν περιφέρουν μὲ κομποφρημοσύνην ἀπὸ γραφείον εἰς γραφεῖον, γὰρ «ελατία», ὅταν σκεψθῇ κανές, διὰ εἰς τὸ Πασαλιάνι, ὁ φαρᾶς, ἔχει μέσα εἰς τὸ πάνερ τον μερικὰ φαράκια, τὰ δοιά δαντίζει πότε πότε μὲ νερό, διὰ νὰ διατηροῦν τὴν φρεσκάδα των! Πῶς λοιπὸν εἶναι δυνατὸν ὑστερά ἀπὸ αὐτὴν τὴν πεντηράτητα, νὰ ἀναλογούσῃ κανές ἔκατομμάρια καὶ δισεκατομμύρια καὶ λῶν ἰχθύων, νὰ φατασθῇ τὴν ἀτελείωτη σειρὰ τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, ποὺ μεταφέρουν τὸ πολύτιμον φρεστὸν τῶν εἰς τὸ λεμένας, νὰ ἀντιληφθῇ ὅτι ἔκατοντάδες χιλιάδων ἐργατῶν ἔχουν ἀπὸ αὐτὴν τὴν βιομηχανίαν, νὰ σκεψθῇ ὅτι διάρχουν τεράστια ἀποθήκαι-ψυγεία, ἔκατοντάδες ἐργοστάσια κονσερβών, ὅτι ἐσχάτως χρησιμοπούντα καὶ δεροπλάνα-ψυγεία ἀκόμη διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ἰχθύων εἰς τὸ ἐσωτερικόν!

• • •  
"Έχω αὐτὴν τὴν στιγμὴν πρὸς ὀφθαλμῶν τὰ σχέδια τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, ποὺ ἔναντη γῆθοσαν πρὸς τὸ πολέμιον εἰς τὸ Φιούμε τῆς Ἰταλίας, διὰ λ.) σημὸν τῆς σοβετικῆς κυβερνήσεως. Ἰδού τὰ χαρακτηριστικά των. Μῆκος 54.80, πλάτος 9.00, βάθος 4.55, τόνοι 1130, ταχύτης 11 μίλια, ἀπομηκανή 675 λίτων. Προφορμός τὸ Βλαδιβοστόκ. Ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν τῶν ναυπηγείων συνάγεται, ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ ἡσαν προωρισμένα διὰ τὴν μεγάλην ἀλείαν εἰς τὸν Ελρηνικόν.

'Αναφέρω αὐτὰς τὰς λεπτομερείας, διὰ νὰ ἔξαριστο τὸ γεγονός, ὅτι, ἐνῷ ὑπάρχει πλονοία ἀλεία εἰς πλησιόχρονος περιοχάς, τὴν θάλασσαν τοῦ 'Οχοτοῦ π.χ. πέριξ τῆς Καμποτάκας καὶ εἰς τὴν Σαχαλίνη, ἐν τούτοις οἱ Ρῶσοι προδύναμοις γὰν ναντηγήσουν μεγάλα πλοῖα, διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐκτεταμένων ὑπερτελῶν τοῦ Ελρηνικοῦ μέχρι τῶν 'Αλευτίων νήσων. "Ενα παρόμοιον πλοῖον ἀλείαν εἰς κάθε τοῦ ἔξδρημαν, 200 ἔως 300 τόνον, ἰχθύων, ἐκ τῶν δοιών, οἱ μὲν κονσερβοποιοῦνται ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἄλλοι βιομηχανοποιοῦνται μετατρέπονται εἰς ἰχθυέλαιον καὶ ἰχνιάλευκον καὶ ἄλλοι μεταφέρονται ψωτοὶ ἐντὸς τῶν ψυγείων εἰς τοὺς λιμένας.

Τοῦτο ἀριθμὸς ἔχει μεγάλην σημασίαν, δόπιο ἔρχεται γὰν ἐπικυρώσῃ αὐτὰ ποὺ ὑποτηρίζο, ὅτι δηλαδὴ ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία δὲν βασίζεται ἀπολύτως εἰς τὴν διὰ τῶν λέμβων ἀλείαν εἰς τὰς παρακτίους ζώνας, ἀλλ' εἰς τὴν γειτονίαν ἐκτεταμένων περιοχῶν καὶ ὑψηλῶν, διότι ἡ ἀπόδοσις είναι ἀφαντάστως πλονοία. Στατιστικὰ ἐπὶ τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς τῶν περιοχῶν τῆς σοβετικῆς ἐποχῆς εἰς τὸν Ελρηνικὸν δὲν ὑπάρχουν σήμερον. Ἀπὸ τὸ 'Τζάπανες Γῆρας Μπούκα τοῦ 1940, πληροφορήμα, ὅτι, τὰ 60 οἱ τῆς Ιαπωνικῆς παραγωγῆς ἰχθύων, προέρχονται ἀπὸ τὸν Βόρειον Ελρηνικόν, ὧστε είναι εύκολον νὰ συμπεράνῃ κανές, διατί οἱ Ρῶσοι ἐπέδειξαν τόσην σπουδὴν εἰς τὴν γαντηγήσιν μεγάλων ἀλιευτικῶν πλοίων, ώς τὰ ἀνωτέρω ἀναφερθέντα καὶ διατὶ ἐπέμεναν νὰ μετατρέψουν τὸ Βλαδιβοστόκ εἰς ἓν τῶν σπουδαιότερων ἰχθυολιμένων τοῦ Ελρηνικοῦ.

Εἰς τὴν ἀντίστοιχον πλευράν τοῦ ίδιου ὀκτωβρίου, ἀπὸ τὴν ἄκραν τῆς 'Αλάκας μέχρι τῶν παναδικῶν ἀπτῶν καὶ ἔκεινεν μέχρι τῆς Μεζικανῆς Καλλιφορνίας ὑπάρχει ἐπίσης μεθόδης πλούτος ἀλείας. Παρὰ τὸ γεγονός τοῦτο, οἱ 'Αμερικανοὶ καὶ Καναδοὶ ἀλεῖς, δὲν βασίζονται εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν παρακτίων περιοχῶν, ἀλλὰ ζητοῦν τὰ ἐκτεταμένα ὑψηλῆπεδα, ώς ὡς ὁ προέτον, ὑπάρχει εύκολος καὶ πλουσιωτάτη ἀλεία. 'Η αὐτὴ παρατηρήσις ἴσχει καὶ διὰ τὰς ζώνας ἀλείας τοῦ Καραϊβικοῦ πελάγους εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεζικοῦ, ώς ἐπίσης καὶ εἰς τὰς ἀχανεῖς περιοχὰς τοῦ 'Ατλαντικοῦ.

Εἶναι ἀξιοσημείωτον τὸ γεγονός, ὅτι, οἱ 'Αμερικανοὶ ἐπεδόθησαν μὲ ξῆλον εἰς τὴν μεγάλην ἀλείαν διὰ λιαν συγχρονισμένων πετρελαιοκυντῶν πλοίων. Ἰδού τί μᾶς λέγει ἡ σταυτοκή τῆς Ιης Ιανοναριούν 1945.

'Ατλαντικός Κόλπος Μεζικοῦ Ελρηνικὸς Λίμναι Ποταμοὶ Πλοῖα 1201 622 1341 195 67

'Ἐν δῷρῳ 3426 πετρελαιοκυντῆτα ἀλιευτικὰ πλοῖα. Εἰς τὴν ώς ἄνω στατιστικὴν δὲν περιλαμβάνονται τὰ μεγάλα ἀτμοκίνητα τρόλερος, οὔτε τὰ φαλανθομηρά. 'Έχοντας ὅψην μον τὸ ἀλιευτικὸν «DELAWARE». Εἶναι ἀναμφιστήτον, ὅτι παρόμοια πλοῖα δὲν ματωπονοῦν εἰς τὰς ἀκτὰς, ἀλλ' ἀνάγονται εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος ἐπὶ ἔδυοντας καὶ ἐπιστρέφονται εἰς τὸν λιμένα μὲ τὰς ἀποθήκας των πλήστερες ἐκλεκτῶν ἰχθύων.

## 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. Codes: New Boe  
Teleg. Address: UTEVE Boe

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

GENOVA: C. G. ATHANASSOULAS  
Overseas Shipping Agency Ltd.  
21 Via S.Lorenzo Phone 24.567 Telegr. Add.  
• 24 587 UTEVE

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

"Οσον ἀριθμὰ καὶ ἡν τοιχίζουν αὐτὰ τὰ πλοῖα, ἡ ἀξία των ἀποσθένωνται ἐντὸς τριετίας περίπου, ἀν δὴ ἐνώριτερον. Αὐτὰ μᾶς πληροφοροῦν τὰ ἐπὶ τῆς ἀλείας οικονομικὰ δελτία καὶ τὰ ἀλευτικὰ περιοδικά Εὐρώπης καὶ 'Αμερικῆς. Οἱ προηγμένοι λαοὶ δὲν ἔχεται τὰ παραγωγικά των προδιλήματα ἀπὸ τὴν κλασικήν των πτωχῶν καὶ τὶς παλῆς καθιερωμένες σεωρίες, ἀλλὰ τὰ ἀντιμετωπίζουν μὲ τὰς ἐκάστοτε συνθήκας, τὰς προσαρμοζούμενας εἰς τὴν πραγματικότητα.

Τί σημασίαν ἔχει ἑὰν ἡν πλοῖον συγχρονισμένον στοιχίζει ἀκριβά, ἐφ' δόσιν ἀποδίδειν; Τὶ σημασίαν ἔχει, ἑὰν νὰ φαράδικο, διὰ νὰ δοῦ ἄρθρονα ψάρια, πρέπει νὰ ὑπάγῃ μαρκονὰ καὶ νὰ λειψῇ ἀπὸ τὸ διαιμένα τρεῖς καὶ τέσσαρες ἔδυομάδες, ἐφ' δόσιν ὃν δὲν φέρει ἄρθρονα ψάρια ἐν ἀρίστῃ καταστάσει; Ζήτημα ἀποστάσεων καὶ συντηρήσεως τῶν ἰχθύων δὲν ὑπίσταται πλέον. Αἱ γενικαὶ αὐταὶ γραμματικαὶ, ἡμεροδόσιον νὰ χοησμεύσουν ως βιομηχανίας, νὰ καταστρώσουμεν τὸ ἐπιτελικὸν μας σχέδιον καὶ ἀναλόγως νὰ κινήσουμεν τοὺς πεσσούς μας διὰ τὴν κατάκτησιν τοῦ πλούτου τῶν θαλασσῶν.

Ποὺ δημος ὃν δὲν ὑπερθοῦν τόσον πολλὰ ψάρια, διὰ νὰ τὰ μεταφέρουμεν εἰς τὴν 'Ελλάδα; Αὐτὸν εἶναι ἑὰν ἐρώτημα, ποὺ δὲ καθένας θὰ δώλῃ εἰς τὸ μαύλο του. 'Ανοίξατο τὸς ζάρτας παρακαλῶ τὸν ἐλληνικὸν θαλασσῶν καὶ τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου καὶ παρακαλούσθοσατε τὸν συλλογισμόν μου. Δὲν πρόκειται νὰ κάμω ἐπίδειξην γνώσεων, οὔτε νὰ δύστο πληροφορίες πετά κουπουρούν.

Καθὼς ἀνέφερα εἰς τὰ προηγούμενα σημειώματά μον, ἡ ἀλεία, δημος εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ Κόσμου, οὔτον καὶ εἰς τὴν 'Ελλάδα, πρέπει νὰ ὑποδιαιτηθῇ εἰς τέσσαρας χωριστοὺς τομεῖς. α) Εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ἀλείαν, β) Εἰς τὴν παράποντας ἀλείαν, γ) Εἰς τὴν μεγάλην ἀλείαν, δ) Εἰς τὴν ἀλείαν κητῶν η φαλανθομηρά. Διὰ τὴν 'Ελλάδα ἀπόρχει καὶ πέμπτος τομεύς, ὃ τῆς σπουγαλιείας. 'Ο κάθε ἔνας ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς τομεῖς εἶναι ἐπιτελῶς χωριστὸς καὶ δὲν πρέπει νὰ μπερδεύεται μὲ τοὺς ἄλλους.

**ΠΡΩΤΟΝ:** 'Η ἐσωτερικὴ ἀλεία εἰς τὴν 'Ελλάδα, δηλαδὴ, αἱ λίμναι, οἱ ποταμοί, τὰ τενάγη, τὰ διβάρια, τὰ νταλάνια, αἱ λιμνοθάλασσες, τὰ ἰχθυοτροφεῖα, τὰ θυνεῖα κτλ., καθὼς καὶ δὲ 'Αμβρακικὸς ἀξιοποιούμενος εἰς μέρη ἰχθυοτροφεῖον, (περὶ αὐτὸν δὲ γάριο προσεγκῶς), δῆλα αὐτὸν μὲ δέλγην ἐπιμέλειαν καὶ καλήν διαχείρισιν δύνανται νὰ ἀποδύσουν ἐπησίου, ἀντὶ τῶν 15.000.000 κιλῶν ἰχθύων. 'Αρκεῖ νὰ καλλιεργηθοῦν, οὔτος εἰπεῖν παταλήλιος, δηλαδὴ νὰ ἐμπλουτοθοῦν μὲ ώραια καὶ νὰ γίνονται, δημος πρόπειραι, αἱ ἀνάλογοι ἐγκαταστάσεις δικτύων, ἐμπήξεις πασσάλων, ὁδοφραζών, καλαμωτῶν χωρισμάτων, σκοπιῶν, φραγμάτων καὶ διαφόρων ἄλλων ἔργων.

**ΔΕΥΤΕΡΟΝ:** 'Η παράποντος ἀλεία, δηλαδὴ ἡ ἀλεία ἐνδημαρκῶν ἰχθύων πλησίον τῶν ἀκτῶν καὶ τῶν νήσων μας, μὲ ἐντατικοτέραν ἀλείαν καὶ παταλήλιοτερα πλοῖα, δύνανται νὰ ἀποδύσουν 25.000.000 κιλῶν ἰχθύων ἐτησίως. 'Η δὲ ἀλεία μεταναστευτικῶν ἰχθύων εἰς τὰς θαλάσσας μας, ἔχασκον μὲ καταλήλιοτερα πλοῖα, δύνανται νὰ ἀποδύσουν 20.000.000 κιλῶν ἰχθύων. 'Ἐν δῷρῳ δὲ παράπονος ἀλεία, οἷς κρέως ἔκμεταλλευμάτην, δύνανται νὰ ἀποδύσουν 45.000.000 κιλῶν ἰχθύων ἐτησίως. Οἱ αριθμοὶ αὐτοὶ δεῖναις εἶναι κατὰ προσέγγισην καὶ δύνανται νὰ αἴσχομενον.

**ΤΡΙΤΟΝ:** Τὴν ὑπόλοιπον ποσότητα ἰχθύων ποὺ κρειαζόμεθα, δὲν τὴν έπιτηδευμεν ἀπὸ τὴν ἀλείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης νὰ μεγάλην ἀλείαν. 'Επειδὴ δὲ Μεσόγειος δὲν δεινοτείται διὰ μεγάλην ἰχθυοπαραγωγὴν θαλάσσα,

## FREE SERVICE TO SHIPOWNERS

## A. E. SHEPPARD & C°

CONTRACTING AGENTS BY APPOINTMENT  
TO SHIPOWNERS

Keen quotations; consistent with efficient service for

STEVEDORING DUNNING TALLYNG STORES

WRITE: «Ethelburga House» Teleph. LONDON all 2281

91-3, Bishopsgate, Downland 3606

LONDON E.C. 2. Telegrams: AESLAPORTS, Stock

Cables: AESLAPORTS, London

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

## FURNITURES MARITIMES

## IMPORT—EXPORT

## XENOPHON ILIAS

SFAX (Tunisie)

R. C. SFAX : 694

δὲν θὰ περιορίσουμεν τὴν δρᾶσιν μας ἐντὸς αὐτῆς μόνον, ἀλλ' ὑποχρεώτικῶς θὰ στρέψουμεν τὴν προσοχὴν μας πρὸς τὸν 'Ατλαντικὸν ἄφ' ἐνὸς — καὶ εἰς τὰς διαφόρους ἀλευτικὰς περιοχὰς τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης, τοῦ 'Ινδικοῦ ὥκεανοῦ καὶ τοῦ Περσικοῦ κόλπου ἀφ' ἔτερον. "Ἄς ἀρχίσουμεν λοιπὸν ἀπὸ τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον.

Τὰς περιοχὰς τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου, εἰς προηγούμενά μου ἄρθρα, δηήσεσα εἰς τέσσαρας τομεῖς, ὡς ἔξης:

1ον) Τὰ ὑπέστεδα τῆς Λαμπεδούνας, τὰς δύο Σύρτεις πρὸς Νότον καὶ τὰ πέριξ τῆς νήσου τῶν Λαυτοφάγων ὑψίπεδα, ἔξω, βεβαίως, τῶν χωρικῶν ὑδάτων.

2ον) Τὰς ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Νείλου, ἔξω, βεβαίως, τῶν χωρικῶν ὑδάτων.

3ον) Τὰς ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Νείλου, μέχρι τοῦ κόλπου τῆς 'Αλεξανδρέττας, ἀναπεπλανένας ἀλευτικούς περιοχὰς τῆς Παλαιστίνης καὶ τῆς Συρίας.

Καὶ 4ον) Τὸν κόλπον τῆς 'Αλεξανδρέττας, κατόπιν συμβάσεως μὲ τὴν Τουρκίαν, τὰς Κυπριακὰς περιοχὰς καὶ ἐν συνεχείᾳ δῆλη τὴν λωρίδα τῶν Νοτίων θαλασσῶν τῆς Μικρᾶς 'Ασίας, μέχρι Δωδεκανήσου καὶ Κρήτης.

Εἰς τὰς ὡς ἄνω περιοχὰς ἡ ζητηματικήσουμεν πλοῖα παρόμια πρὸς τὰ ἔξ 'Αμερικῆς ἀρχιθέντα (τὰ πέντε πρῶτα), μὲ ἀνάλογον ἔξοπλοισμὸν καὶ ἀπαραίτητως ἐφωδιασμένα μὲ φυγεῖα. Κάθε πλοῖον δύναται καὶ πρέπει νὰ ἀποδώσῃ, εἰς δεκαημέρους ἔξομιστες, ἀπὸ 6 ἕως 10.000 κιλὰ ἴζηδόνων. 'Εάν λάβωμεν ἄντ' ὅρην, διη, πρὸ τοῦ πολέμου, ή 'Ιταλία ἀπεκάμε μέγα μέρος τῶν εἰς ἰχθεῖς ἀναγκῶν τῆς ἀπὸ τὴν Λαμπεδούναν, τὰς Σύρτεις καὶ τὴν Κυρηναϊκήν, εἶναι εὔνοιον νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι εἰμεθα καὶ ἡμεῖς εἰς θέσιν νὰ πράξιμον τὸ ίδιον.

\*\*\*

Τὰ πλοῖα μας, λοιπόν, αὐτά, ἐναλλασσόμενα εἰς τὰς διαφόρους περιοχὰς τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου, δύναται νὰ ἐργασθῶν ἀποτελεσματικά εἰς δῆλας τὰς ἐποχὰς καὶ νὰ ἀποδώσουν μέρος τῶν εἰς ἰχθεῖς ἀναγκῶν μας. Μᾶς ἔδόθη, ἀλλως τε, ή εὐκαιρία νὰ κινηθῶν πρὸς τὴν πλευρὰν ταῦτην, πλὴν οἱ ἀμφόδιοι, «ἄγνοιας ἔνενεν, ἐκόφενον καὶ ἀντὶ τὰς ἔξ 'Αμερικῆς ἀλευτικά νὰ δοκιμασθῶν εἰς δῆλας τὰς περιοχὰς τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου, διο τὸντας μέροις, ἐδοκιμασθῶν εἰς πλοιοχώρους μόνον περιοχὰς τῆς Αἰγαίου, Εὐθοίας καὶ Σαλαμίνος, κατόπιν δὲ παταγώδους ἀποτυχίας, εἰνε τώρα δεμένα ἐμπόρος εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον καὶ κατὰ τὴν ἐκφραστὸν τῶν φαράδων μας, εμμένοντα μείδια.

Μὲ τοὺς μετωποτέρους ὑπολογισμοὺς ἡ 'Ανατολικὴ Μεσόγειος δύναται νὰ ἀποδώσῃ κατ' ἀρχὰς μὲν 50—60.000.000 κιλῶν ιχθύων ἔτησίως, ἀργότερον δέ, τῆς ἀλειας συστηματοποιουμένης, πολὺ περισσοτέρους. Τοὺς ὑπολογισμοὺς αὐτοὺς βασιῶν ἐπὶ θετικῶν δεδομένων, ὡς π. χ. τῆς δοστηριότητος τῶν 'Εβραιών τῆς Παλαιστίνης εἰς τὴν ἀλευτήκη διομηχανίαν. 'Οχι μὲ λόγια, ἀλλὰ μὲ ἔργα. Πρὸ παροῦ, μάλιστα, συνητήθην μὲ τέλεοντας 'Εβραίον τοῦ Τέλ Αβίδ, δὲ ποτοῖς ἥλθεν εἰς Πειραιά, διὰ νὰ ἀγοράσῃ ἀλευτικὰ πλοῖα... 'Επίσης, εἰς τὴν Συρίαν, οἱ Γάλλοι ἔθεσαν πρὸ ἔτῶν στερεάς βάσεις διὰ τὴν δργάνωσιν τῆς ἀλειας, μετέφερον ἀπὸ τὸ 'Αρκασὸν διάφορα ἀλευτικὰ καὶ σήμερον, γύρω ἀπὸ τὸ ξήτημα τῆς ἀλειας, ὡς ἐπικερδοῦς ἐπιχειρήσεως, ἔχει δημιουρ-

γηθῆ μία ἐνδιαφέροντα κίνησις εἰς Βηρυττόν. Οἱ Γάλλοι ἔξέδωσαν καὶ ἔνα βιβλίον «La pêche en Syrie», τὸ ὃποιον περιέχει πολυτίμους πληροφορίας.

'Απὸ τὴν Κύπρον αἱ πληροφορίαι μον εἰνε λίαν ἐνθαρρυντικαὶ, δικού μονον ἀπὸ τὰς ἀγγλικὰς ἐκθέσεις, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ Κυπρίους ἀλειας, ποὺ συνέπεσε νὰ συναντήσω ἐπανειλημμένως. 'Υπάρχουν πέριξ τῆς νήσου καὶ εἰς τὸν κόλπον τῆς 'Αλεξανδρέττας πλούσια ἀλευτικοὶ περιοχοι αἱ δόποι εἰνε ... παρένενον, μέχρι σήμερον, ἀφοῦ δὲν ἔπαρχει πρὸς τὴν πλευρὰν ταῦτην ναυτικὸς κόσμος. Προκαλοῦ τοὺς ἐνδιαφερομένους νὰ διαφεύσουν αἱτά ποὺ γράφω, διὰ νὰ μοι δοῦμη ἡ εὐκαιρία νὰ παρουσιάσω δῆλας τὰς ἀποδεῖξεις, τὰ ἐπιχειρήσια καὶ τὰ δοκούμεντα, ποὺ ἔχω εἰς τὴν διάθεσιν μον.

'Αλλως τε, τὰ κοινωνειακά μον εἰνε περιττά. Διὰ κάθε ἐχχείσημα ἀπωτούνται δοκιμα, κατόπιν, βεβαίως, τῆς σχετικῆς προσεγασίας. Δοκιμὴ δὲ δὲν ὑπὸ πῆ πῃ, μᾶς καὶ ἔξω, ἀλλὰ πρέπει νὰ ἐπαναληφθοῦν καὶ δύο καὶ πέντε καὶ δέκα φράσεις.

«La fortune appartient aux audacieux».

Πλοῖα ἔχουμεν διαθέσιμα ἀπὸ τὴν στιγμήν. "Ἄς τας ἐξοπλίσωμεν καταλλήλως, ἀς τὰ ἐφοδιάσωμεν μὲ φυγεῖα, ἀς τὰ ἐπαγδρώσωμεν μὲ ἐπίλεκτα πληρόματα, μὲ τοὺς ἱκανοτέρους ἀλειας μας, εἰς τοὺς δόποιν δῆλη γίνη προηγουμένους κατόπιν μικρὰ διδασκαλία. 'Οταν δὲν ὑπὸ πῆ πῃ εἰπεῖν, τὸν ἀλευτικοῦ στόλου, θὰ ἀναγκῆται εἰς τὸν ναυαρχίας, οὗτος εἰπεῖν, τὸν ἀλευτικοῦ στόλου, θὰ ἀναγκῆται εἰς τὸ πέλαγος καὶ θὰ ἐξορμήσῃ διαδοχικῶς εἰς δῆλας τὰς περιοχὰς ποὺ ὑποδεικνύονται. Θὰ μελετήσῃ, θὰ ἐρευνήσῃ, θὰ φανέψῃ καὶ δίξι καὶ δεκάκις, ὡς ὅτου ἐπιτύχῃ. 'Η λέξις «ἀδόντων» ἔχει σημαία ἀπὸ τὸ φερετόπον τῶν τολμηρῶν ἀνθρώπων. Εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου θὰ σημειωθῶν μὲ προσοχὴν δῆλα αἱ παρατηρήσεις καὶ τὰ ἀποτελέσματα λεπτομερῶς, θὰ γίνη δὲ τὸ τελειωτικὸ μέθημα εἰς τὸ μεγάλο σχολεῖο, ποὺ λέγεται θάλασσα.

"Οταν ἡ ναυαρχίας ἐποτρέψῃ, μὲ τὸ ἡμερολόγιον πλῆρες ἀπὸ πολυτίμους πληροφορίας καὶ τὸ πλήρωμα δυναμισμένο ἀπὸ τὴν πειθώσιν καὶ τὴν πίστιν, ὃ ἐπένεγχε εἰς τὴν ἀποτολήν τον, θὰ διενεργηθῇ δεύτερος δημιούργος πλοῦς, μὲ δύο η περισσότερα ἀλευτικὰ πλοῖα, θὰ ἔχανείν τοιτη καὶ τετάτη ἐξόρμησις, θὰ ἐπαναληφθοῦν πολλαὶ ἀλλα, ἔως ὅτου ἀρχισῃ ἡ τακτικὴ ἐργασία καὶ τὰ ἀλευτικὰ μας, σὲ μᾶς ἀτέλειωτη σερά, θὰ κονθαλοῦν ἀκατάπτωτα ψάρια ἄρθρονα εἰς τὴν πονεμένη τους πατρίδα. 'Ἐπι τῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον ἀλευτικῶν ἔξομιστεων, ἔγραψα ἐκτενέστερον εἰς τὸ ὑπὸ αριθμὸν 251 τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Απριλίου 1946.

"Ἀπομένει νὰ γράψω τινὰ διὰ τὰς πρὸς τὸν 'Ατλαντικὸν ἔξομιστεις μας, ὡς ἔπιστης καὶ τὰς πρὸς τὴν 'Ερυθρᾶν Θάλασσαν, τὸν 'Ινδικὸν ὥκεανον καὶ τὸν Περσικὸν κόλπον τοιαύτας. Διὰ τὴν ἀλειαν κητῶν καὶ τὴν σπογγαλειαν θὰ γράψω τοῦ πλούτου, θὰ διενεργηθῇ δεύτερος τετράδη διὰ τὸν 'Εβραιόν τοῦν θαλασσῶν, δύον σύντομος καὶ ἀν εἰνε, δὲν είνε δηνατῶν νὰ ἐξαντληθῇ εἰς δύο μόνον σημειώματα. Θὰ συνεχίσω, λοιπόν, εἰς τὸ προσεγές. Κατὰ τὸν 'Ισοχράτη:

«Καὶ γάρ πιστόν, παρόντι μὴ χρήσθω τῷ καιρῷ, παρελθόντι δὲ αὐτοῦ μεμνήσθω».

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

## ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ Α.Ε.

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

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

Άδελφος Οίκος ἐν Λονδίνῳ:

THE ITHACA SHIPPING COMPANY LTD.

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

Γενικοὶ Πράκτορες ἐν Ἑλλάδι:

AMERICAN PRESIDENT LINES, SAN FRANCISCO

DAMPSKILSESKABET "TORM", COPENHAGEN

ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΝΗΣΩΝ (Συν.Π.Ε)

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

**Πάσης φύσεως ναυτιλιακαὶ καὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐργασίαι.**

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

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: 'Ελευθερίου Βενιζέλου 19. Τηλέφ. 27.56, Τηλέργ. : «ΦΙΛΙΣΣΙΑ».

'Αντιπρόσωποι εἰς δῆλους τοὺς 'Ελληνικοὺς λιμένας.

## ΑΙ ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΜΑΣ

## Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

270 πλοϊα, 1.219.847 τ. γκρός

Προπολεμικώς τά «Ναυτικά Χρονικά» είχον καθιερώσει τάς τριμηνιαίας στατιστικάς, αλίνες ένεφαντζαν άναλυτικώς τάς διακυμάνσεις τής δύναμεως της Εμπορικής μας Ναυτιλίας καὶ τῆς έκστοτος άργιούσης φορτηγού μας χωρητικότητος. Μετά τήν ληξίν του πολέμου καὶ τήν έπανέκδοσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» έδημοσιεύσαμεν μίαν στατιστικήν δίδουσαν παραστατικήν εἰκόνα τοῦ πραγματικού ναυτιλιακού μας δλοκαυτώματος καὶ έμφανιζουσαν τήν Ναυτιλίαν μας μὲ τὸ θλιθέρον υπόλοιπον 116 φορτηγῶν 480.475 τ. γκρός (περιλαμβανομένων δύο τάνκερς), ένος ψηφιωκανείου 16.991 τ. γκρός καὶ 3 μόλις έπιβατηγῶν σκαφῶν 6.309 τόννων γκρός.

Έκτοτε δὲν κατητρίσαμεν τριμηνιαίας στατιστικάς, διότι αἱ οημειούμεναι διακυμάνσεις ήσαν λίαν περιωρισμέναι καὶ δυνατόν εἴπειν άνάξιαι λόγου. Μὲ τήν πάροδον δύμας τῶν μηνῶν, δταν δ ἀναθαρρήσας ναυτιλιακὸς παράγων ἐκινήθη ἐκ νέου μὲ τήν γνωρίμων ἐλληνικὴν ἐμπιστούνην καὶ δραστηρίστητα πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα, ήρχισε πλέον νὰ διαγράφηται μίασ σαφῆς καὶ ουσιαστική πρὸς τήν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας προσπάθεια καὶ μολονότι τὰ ἀγοραζόμενα πλοῖα ἐτίθεντο, σχεδὸν κατὰ κανόνα, υπὸ ἔνεας σημαῖας, ἐν τούτοις ἐπραγματοποιοῦντο καὶ νηολογήσεις υπὸ τήν Κυανόλευκον.

Βεδιαίως, σποραδικαὶ ήσαν αἱ τελευταῖαι αὖται περιπτώσεις καὶ δὲν ἔδικαιολόγουν ἀκόμη τήν τακτικὴν στατιστικὴν παρακολούθησιν. "Οταν δύμας ήρχισαν παραλαμβανόμενα τὰ ἐκ γερμανικῶν ἐπανορθώσεων πλοῖα καὶ δταν ἐν συνεχείᾳ ἐπραγματοποιήθη κατὰ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἡ ἀγορά τῶν 100 «Λιμπερτούς» καὶ ἡ κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας παραλαβὴ αὐτῶν, ἐκδῆλος κατέστη πλέον ἡ πρὸς τήν ναυτιλιακὴν μας ἀνασυγκρότησιν πραγματοποίησις τοῦ πρώτου θετικοῦ θήματος. Ή χωρητικότης μας ἔθαινε καὶ πάλιν σταθερῶς τήν ἀνιόνσαν καὶ ἀπαραίτητος καθίστατο ἡ ἐπὶ τῶν διακυμάνσεών της στατιστική. Απὸ σήμερον δὲν, ὅπως καὶ προπολεμικῶς, η ἰδιαίτερα ὑπῆρεσια τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θὰ δημοσιεύῃ καὶ πάλιν τήν ἐλόγων ἐνδιαφέρουσαν στατιστικὴν εἰς τὸ πρῶτον τεῦχος ἐκάστου τριμήνου.

Μεταπολεμικῶς καὶ ἐπακριβέστερον εἰς τὸ τέλος τοῦ α' ἔξαμνου τοῦ 1945 ή δύναμις τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας ένεφαντζε τήν κατωτέρῳ αἰγαλογητευτικὴν εἰκόναν:

Φορτηγά... . . . .	ἀ.π	114	τ. γκρός	470.316
Δεξαμενόπλοια (*) ... . . .	»	2	»	10.159
'Υπερωκεάνια ... . . . .	»	1	»	16.991
'Επιβατηγά... . . . .	»	3	»	6.309

Σύνολον: . . . . . » 120 » 503.775

"Έκτοτε καὶ μέχρι σήμερον (1η Ιουλίου 1945—1η Ιουλίου 1947) ἐσημειώθησαν αἱ ἀξόλουνθι προσθήκαι πλοίων:

"Ανευρέθησαν εἰς ἐγκλακάς χεῖρας καὶ μᾶς ἐπεστράψησαν τὰ δύο φορτηγά της Ιθακοῦς καὶ Σποράδων ΙΙ., συνολικῆς χωρητικότητος 8.303 τ. γκρός.

"Παρεὶ λ. η φήση σαν εἰς ἐγκλακάς χεῖρας καὶ μᾶς ἐπεστράψησαν τὰ δύο φορτηγά της Ιθακοῦς καὶ Σποράδων ΙΙ., συνολικῆς χωρητικότητος 38.124 τ. γκρός. Τὰ πλοῖα ταῦτα είνε τὰ ἀ.π. της Αννα Πέντερο, Βόρειος Ελλάς, Βόλος, Εδρος, Ερμούπολις, Ηράλειον, Θήρα (βυθισθέντες νάρκης πρὸ τοῦ Βόλου), Ινά Λόττα Μπλούμενταλ, Καλάμα (ἐπιστράψησαν εἰς τήν ἀγγλικήν κυβέρνησιν), Κόκολιτα, Κώνια, Οττίνη, Πρέβεζα, Ποσειδώνα, Ροδόπη, Σκρά, Σιμόνιον φύν Ούτρεζτο, Τήνος, Χάνις Σχούλτες καὶ Ελέχτο. Σάλη τινά ἀκόμη παρείληψησαν μέν, ἀλλ' ἐπειδή ζηζούσαν δαπανηρῶν ἐποκενῶν καὶ δὲν ἔχει εἰσέτι ωθηματική ἡ τύχη των, δὲν περιείληψησαν εἰς τήν στατιστική μας.

"Η γορά σθησαν παρ' ἐφοπλιστῶν καὶ ἐτέθησαν υπὸ τήν Κυανόλευκον 10 φορτηγά (500 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 31.546 τ. γκρός. Ήσαν ταῦτα τὰ ἀ.π. Θεοδόρωα (τάνκερ), Κάρο Ματαπάς (ἐπαναποληθὲν), Φυσεργνήτης, Μ. Συλλάς (ἀπο-

τεφρωθέν), Οδυσσία Γούναρη, Παῦλος Γ., Περσεφόνη, Πρόδητον, Στεφανος Σ. καὶ Τάκης Κ.

"Επιβατηγά τὸ 500 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον) προσετέησαν 5 σκάφη, 8.644 τόννων γκρός, ήτοι τὰ ἐξ ἐπανορθώσεον Κρατικά ἀ.π. περιφερίας, Χειμάρρα (ναυαγῆσαν) καὶ Χαλκιδική καὶ τὰ ἀγορασθέντα παρ' ἐφοπλιστικῶν ἑταφῶν Ιωνίας 4916 τ. γκρός καὶ Κύκνος 503 τ. γκρός. Ήδη πρόκειται, βάσει τοῦ δημιουργισθέντος νόμου τοῦ ἀναθεωρήσαντος τὸ ὅρον ήλιασίας τῶν ἀναγνωριζόμενων, ὃς ἐλληνικῶν, ἐπιβατηγῶν πλοίων, νὰ προστεθοῦν καὶ τανάλλα σκάφη εἰς τήν ἐπιβατηγὸν Τριαντόν. Θὰ περιλάβωμεν ταῦτα εἰς τήν στατιστικὴν τοῦ ἐπομένου τριμήνου.

Κοροβεῖται ἡ γραφάσθησαν υπὸ τοῦ Κράτους διὰ τὰς ἀκτοπλοίας μας συγκοινωνίας ἐπτὰ καὶ παρ' ἴδιωτῶν μία, η κορεάτης Υπατανή, ήτις δεσκευασθήσει εἰς ἐπιβατηγὸν ἀκτοπλοίον, συνολικῆς χωρητικότητος 6.500 τ. γκρός.

Διάφορα ἀλλα σκάφη (500 τ. γκρός καὶ κάτω ἔκαστον) προσετέησαν εἰς τήν Ναυτιλίαν μας, ἔτερα 32, συνολικῆς χωρητικότητος 9.166 τόν. γκρός. Ήσαν ταῦτα τὸ μικρὰ ἐπιβατηγά τὸ 4916 τ. γκρός, Εφεψη, Κάρυστος, Μοσχάνη, Ναυσικά, Πόπρα καὶ Πίνδος. Τὰ μικρὰ ἀντοπλοία τὸ 4916 τ. γκρός ήτοι τὰς Αμφιτοίης, Είσκε, Πάτιος, Στελγάρουντα, Φούγκεν, Χάλκη (ἄπαντα ἐξ ἐπανορθώσεων) καὶ εἰς Αρετή, Γεώργιος Ζ., Ελέας, Εναγγελίστρα, Καλλίστρα, Μεσσαρά, Πλωταρίας Μπλέσσας, Σωκράτης Ιασεμίδης, Συνταγματάρχης Δαβάκης, Γέτη Φ. καὶ Γίμος Σταυρός. Καὶ τὰ ναυαγῆσαν πατεικά καὶ μεγάλα ουμούληνά Μίνα, Σχούντα καὶ Φαρατένη, τὸ τάνκερ Ρείμπρεσσεν καὶ η νάβα Μέρονιουρ (ἄπαντα ἐξ ἐπανορθώσεων), καθὼς καὶ τὰ προστεθέντα παρ' ἴδιωτῶν Αγορος, Ελένη ΙΙ., Λουαζ Μάτσας καὶ Νίκη.

## Τὰ ἐκατὸν «Λίμπερτος»

"Αναμφισθητήτως, δύμας, τήν σπουδαιοτέρων προσθήκην εἰς τήν Ναυτιλίαν μας ἀπετέλεσεν ἡ υπὸ τήν κρατικήν ἔγγυησιν ἀγορά τῶν ἐκ τὸν ἀμερικανικῶν κυβερνητικῶν σκαφῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Ήσαν ταῦτα 98 Λίμπερτος 704.954 τόννων γκρός καὶ δύο φορτηγά - λάνινες, τὰς Κριόδης καὶ Πεταλοίος 7.627 τ. γκρός, ήτοι:

100 πλοῖα, τ. γκρός 712.581

## Αἱ κατὰ τήν διετίαν ἀπώλειαι

"Ἐναντί, δύμας, τῶν ἀνωτέρων προσθηκῶν ἐσημειώθησαν, κατὰ τήν υπὸ άνασκόπησιν διετίαν, καὶ ἀφετάν διαγραφαὶ σκαφῶν. Οὕτω, ἀπώλεισθησαν ἐκ ναυαγῶν 12 φορτηγά μας, 55.962 τ. γκρός καὶ 1 ἐπιβατηγόν 1.221 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν δὲ εἰς ἀλλοδαπούς — υπὸ τήν ἀρεσινή τῆς ἐπωφῆ άντικαταστάσεως — 14 φορτηγά μας 40.609 τ. γκρός. Εἶχομεν δηλαδὴ ἀπώλειας ἐκ ναυαγῶν καὶ πολήσεων:

27 σκαφῶν, τ. γκρός 97.792.

Τὰ ναυαγῆσαντα φορτηγά μας ήσαν τὰ ἀ.π. Αλφειδὲς (προσάραξις ἐπιγκατάστησες), Αίγανη (προσθρουσίς ἐπὶ νάρκης), Βαρδάτα (πρόσκρουσις ἐπὶ δρόσων), Γεωργίος Μ. Αιβανός (προσάραξις καὶ πρωκταῖ), Ελένη (προσάραξις), Σλένδρος (προσάραξις), Ήρα (προσήρπετος, προσήρπετος κοπὲν εἰς δύο), Θήρα (προστικόν, πρόσπροντος ἐπὶ νάρκης), Μ. Συλλάς (καταστροφὴ ἐπὶ πυρκαϊᾶς), Μαρίκα Πρωτοπάπα (πυρκαϊᾶ) καὶ Ν.κόλαον Βρυγίνα (πρόσπροντος ἐπὶ δρόσων), τὸ δὲ ἐπιβατηγόν ήτο τὸ Χειμάρρα.

Τὰ πωληθέντα, έξ αἱλούν, φορτηγά μας — υπὸ τήν ἀρεσινή τῆς ἀντικαταστάσεως ἐν καιρῷ — ήσαν τὰ ἀ.π. Αννα Μάρκου, Αννα Τ., Βιργίνιας, Ελέας, Γιγόρη, Καλάμα (προτικὸν ἐπιστραφέν εἰς τοὺς Αγγλούς), Λεωνίδας Ν. Κονδύης, Κάρο Ματαπάς, Λειβαθώ, Μανονύλα, Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη, Νικ. Γ. Κουλουκοντῆς, Παναγιώτης καὶ Πιπίνα.

## Η σημειωνή μας δύναμις

"Υπὸ τήν ἀνωτέρων δρδούμενα, προέκνυαν κατὰ τήν υπὸ άνασκόπησιν διετίαν αἱ κάτωθι καθαραὶ προσθήκαι:

Φορτηγά . . . . .	σκάφη	105	τόννων γκρός . . . . .	687.746
Επιβατηγά . . . . .	»	4	»	7.423
Δεξαμενόπλοια . . . . .	»	1	»	5.237

Σύνολον 110 » » » . . . . . 700.406  
Όμοῦ δὲ μετά τής ιπτροχόντης τήν 1ην Ιουλίου 1945 χωρητικότητος,

## IGNAZIO LIZZIO &amp; C°

## ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ-ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ROME Via Oslavia 30 Teleph 360592 Teleg. LIZZIOMAR

NAPOLI Via Depretis 102 Teleph 23004 » »

CATANIA Via Francesco Crispi 5 Tel. I2963 » »

Bus. Telephone

Hom Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co

ENGINE & DECK SUPPLIES

GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

ROOM 206

NEW YORK N.Y.

Έχουμε σήμερον δύναμιν της Ναυτιλίας μας εἰς σκάφη 500 τ. γκρός καὶ ἄνω, ώς κάτωθι:
Φορτηγά ... πλοῖα 219 τόννων γκρός ... 1.158.062
Δεξαμενόπλοια ... > 8 > > ... 15.396
'Υπεροχεάνια ... > 1 > > ... 16.991
'Επιβατηγά ... > 7 > > ... 13.732

Σύνολον: > 230 > > ... 1.204.181

Έαν εἰς ταῦτα προσθέσωμεν καὶ τὰ κάτω τῶν 500 τ. γκρός διαφόρων τύπων, 32 πλοῖα, 9.166 τ. γκρός καὶ τὰς 8 κωβέττας 6.500 τ. γκρός, έχουμε συνολικὴν σημερινὴν δύναμιν της Ναυτιλίας μας:

Πλοῖα 270, τ. γκρός 1.219.847

### Τὰ ύπο παναμαϊκὸν σημαῖαν

Πέραν, όμως, τῶν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικὴν σημαίαν σκαφῶν, ἡ ναυτιλία μας δραστηριότης ἔξεδηλώθη ζωηροτάτῃ καὶ εἰς προστιθέμενα πλοῖαν ὑπὸ διαφόρους ξένας σημαίας, εἰς τὰς δύοις προσέφυγεν, ὅτε μὲν λόγῳ ἀδηρίτον ἀνάγκης ὅτε δὲ διὰ λόγους ἐπαγγελματικῆς σκοπιμότητος. Δύο ἀπὸ τὰς ξένας σημαίας, αἵτινες ἐφείλικαν τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν προτίμηταν τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἡσαν ἡ τῆς Παναμᾶ καὶ ἡ τῆς Χονδούρας. Τὰ ὑπὸ τὰς δύο αὐτὰς σημαίας πλοῖα ἐμφανίζουν τὴν εὐχέρειαν τῆς πολλήσεως ἀνεύ ἀδείας καὶ τὴν τῆς ἐπανδρώσεως τοιν μὲ ἐλληνικὰ πληρώματα.

Οὕτω, κατὰ τὴν 1ην Ιουνίου 1945 ὑπῆρχον ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν, ἐλληνικῆς δικαιολογίας, φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια:

15, τόννων γκρός 76.963

Κατὰ τὴν ἔκποτε διαφρεύσαν δειπνά προσετέθησαν 27 «Λίμπερτος», 194.070 τ. γκρός, ἀγορασθέντα παρ' Ἐλλήνων τοῖς μετρητοῖς, ἵνα φορτηγὸν «Βίκτορον» 7.604 τ. γκρός, 54 φορτηγὰ 257.373 τ. γκρός (ἄνω τῶν 1.500 τ. γκρός ἔκστοτον), 2 ὑπεροχεάνια 19.799 τ. γκρός («Κατούμπα» καὶ «Φιλίππα») καὶ 4 ἐπιβατηγά 13.199 τ. γκρός («Κυρήνεια» 7.527 τ. γκρός, «Τερψιχόρη» 2.480 τ., «Ρένα» 1.619 καὶ «Αἴτιαν Στάρο» 1.573 τ. γκρός). Ήιοι προσετέθησαν:

88 σκάφη, τ. γκρός 492.045

Διεγόφθησαν, όμως, κατὰ τὸ αὐτὸν ὑπὸ ἀνασκόπησιν χρονικῶν διάστημά μας ἕνα Παναμαϊκὸν φορτηγὸν 4.716 τ. γκρός (τὸ «Ωκεανός») ώς γανα-

Τύποι πλοίων

	'Ελληνικά	
	Σκάφη	T. γκρός
Φορτηγά προπολ. ναυπ. ...	120	452.725
» «λίμπερτος» ...	97	697.710
» «Βίκτορος» ...	—	—
» τύπου «Κριός» ...	2	7.627
Δεξαμενόπλοια ...	3	15.396
'Υπεροχεάνια ...	1	16.991
'Επιβατηγά ...	7	13.732
Διάφορα ...	40	15.666
Σύνολον ...	270	1.219.847

	Σκάφη	T. γκρός
Σκάφη	57	265.497
»	27	194.070
»	1	7.604
Παναμαϊκά	—	—
Σκάφη	18	129.527
»	—	—
Χονδουρικά	—	—
Σκάφη	1	1.138
»	178	719.360
Σκάφη	142	1.021.307
»	—	—
»	1	7.604
»	2	7.627
»	10	59.856
»	4	44.573
»	11	26.931
»	97	54.160
Σύνολον	20	138.448
»	445	1.941.418

### Τὰ συγκρότησις τῶν πληρωμάτων

#### Μία ύπουργικὴ ἐγκύκλιος

εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ λιμένος, εἰς ἥν κατὰ τοὺς δρους τῆς ναυτολογίσεως δέοντα νὰ ἐνεργηθῇ ἢ ἀντικατάστασις.

6. Αἱ γειτονικαὶ Προξενίαι ἀρχαὶ διεβούλουν γὰρ εὐρίσκονται εἰς ἐπανωνύμια μεταξὺ τῶν καὶ νὰ τελοῦν ἐγ γνώσει τῶν ὑφ' ἐκάστης ἐξ αὐτῶν διατιθέμενων ἀνέργων, ὥστε εἰς δεδομένην στιγμὴν γὰρ αὐτῶν τὴν εἰς τὸ λιμένα των ἀποστόλην τῶν πρὸς ναυτολόγησιν ἀπαντημένων ἀνέργων.

7. Μετὰ τῆς παρούσης συναποστέλλομεν πίνακας, οἵτινες καταλλήλως συμπληρώμενοι δέοντα γὰρ ὑποβάλλονται εἰς τὸ «Υπουργεῖον μετὰ τὸν ἀπόποιον τοῦ δέ» ἢ συνεπῆρωθή ὄντος πλοίου καὶ, ἐφ' ὅσον ἀναρέστεται ἐν αὐτῷ ἀντικανονική ναυτολόγησης ἢ ἐλλειπτικῆς συγκρότησις πληρώματος, γὰρ κοινοποιήσατε ταῦτα συντροφόδοντας εἰς τὴν Προξενίην ἀρχὴν τοῦ λιμένος, πρὸς δὲ κατευθύνεται τὸ πλοῖον.

8. Εφεστάται ἡ προσοχὴ τῶν Προξενῶν ἀρχῶν διὰ τὸν ἄμα τῷ κατάπλο τοῦ πλοίου, εἶ δινατόν, ἔλεγχον τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, ἵνα οὕτω ἔξασται τοῦ πλοίου τὴν ἔγχαρον ὑπὸ αὐτῶν ληψιν τῶν ἀπαντομένων μετρῶν διὰ τὴν ἔξενθεσιν τῶν ἀναγκαστῶν τυχὸν ναυτεργατῶν πρὸς κανονικὴν συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου τούτου, καθ' δόσον πλοίαρχοι πινες δὲ σὰ συνεχῶν ἀναβοῦντον μέχρι τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου προσπαθοῦν καὶ ἀποφύγουν τὴν κανονικὴν συμπλήρωσιν τοῦ πληρώματος τῶν ἀνέργων.

9. Σχετικῶς δέοντα νὰ λαμβάνεται ὑπὸ ὅψην, διὰ τοῦ πλοίαρχοι πλοίων, ἐφ' ὅν ἔργαζονται ναυτεργάταις τοὺς ἀποστόλους ἢ ἀλλοδαπούς, ἔχοντες ὑποζέωσιν, ὅπως εἰδοτοιοὺς τοὺς πλοίοκτητας ἢ πράκτορας τῶν διὰ τὴν ἔγκαρον ἀποστολὴν εἰς τὸν πρὸς δὲ κατευθύνεται τὸ πλοίον λημένα ναυτεργάταις κεκτημένον τὰ κατὰ νόμον ἀπατούμενα προσόντα διὰ τὴν νόμιμων συγκρότησης τοῦ πληρώματος τῶν ἀνέργων.

10. Η νόμιμος συγκρότησις τῶν πληρωμάτων τῶν ἔλληνινων φορτηγῶν πλοίων τὸν ἔπειταντον πλόας μεταξὺ λημένων ἀλλοδαπῆς, ἀποτελεῖ δι' ἡμᾶς ζήτημα κεφαλαίων σημασίας, δι' ἡ πάσης ἀδικαολογῆτος περιπτώσεως ἀντικανονικῆς ἢ ἐλλειποῦς συνθέσεως τοῦ πληρώματος πλοίου τοὺς πλοίους τοὺς δέοντα γὰρ ἔξαντληται πάσα αστηρότητης, ἔξινονταν εἰς ὑπὸ δικαιολογημένας ἔπαρχος περιπτώσεις μέχρι τῆς ὑπὸ τοῦ Νόμου προβλεπομένης ἀπαγορεύσεως τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου.

11. Αξιοῦμεν τὴν μετ' ἀντιηρότητος ἔφαρμογήν τῆς παρούσης.

γῆσαν καὶ ἔτερα 4, τόννων γκρός 19.663, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς («Ἀννα», «Ἄργιτσα», «Βιντσέντσια» καὶ «Νίκη»). "Ητοι διεγράφη ἡ προσθήτη πλοΐα 24.379 τ. γκρός. Λατέμενεν, οὕτω, μία καθαρὰ προσθήτη ἀπὸ 83 πλοΐα, 467.666 τόννων γκρός, ἡ δικαία προστιθέμενη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν πρὸ διετίας δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ἀπό:

98 πλοΐα, τόννων γκρός 544.629

Εἰς τὴν δύναμιν ταῦτην, ὅμως, δέοντα νὰ προστεθοῦν 8 μικρὰ δεξαμενόπλοια, τόπον «Chants», 3224 τ. γκρός καὶ 49 ἄλλα σκάφη, κατὼ τὸν 1.500 τ. γκρός ἔκστοτον, διαφόρων κατηγοριῶν καὶ τύπων (κορθέττα, φρεγάτα, γιώτ, ναρκαλευτικά, μικρὰ δεξαμενόπλοια, ἀγτοπλοῖα φρεγάτα καὶ πλοία), χωρητικότητος 35.270 τ. γκρός. "Ητοι, 57 ἀκόμη σκάφη, 38.494 τ. γκρός. Οὕτω, τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν ιδιοκτησίαν παναμαϊκὰ σκάφη ἀνέρχονται σήμερον ἐν συνόλῳ εἰς:

155 σκάφη, τόννων γκρός 583.123

### Τὰ ύπο Χονδουρικὴν σημαῖαν

Τῆς σημαίας ταύτης ἡ ἐμφάνισης μὲ σκάφη ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας είναι πρόσφατος, χρονολογούμενη ἀπὸ τὸν πρότοιν μηνῶν τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου. Ετέθησαν ἐπ' αὐτὴν 5 σκάφη, 18.450 τ. γκρός («Γκονάρντια», «Νόρντικ», «Πόρτια», «Χοτσελάγρα» καὶ «Ωρεάνια»). Εξ αὐτῶν, τὸ μὲν «Πόρτια» ἐνανάγγησε, τὰ δὲ ἄλλα τέσσαρα ἐπωλήθησαν. Ἐν συνεχείᾳ, δικαία, ἔτεθησαν ὑπὸ τὴν χονδουρικήν ἔνα ὑπεροχεάνιον, τὸ «Πόλις τὸν Αθηνῶν» 7.783 τ. γκρός, ἵνα μικρὸν φορτηγὸν, τὸ «Μπούντις 1138 τ. γκρός καὶ 18 ἀγορασθέντα τοῖς μετρητοῖς «Λίμπερτος» 129.527 τ. γκρός. Οὕτω, ὑπὸ τὴν χονδουρικὴν σημαίαν, ἐλληνικῆς δὲ ιδιοκτησίας πλοίων ὑπάρχουν σήμερον ἐν ὅλῳ:

20 σκάφη, τόννων γκρός 138.448

### Δεξαμενόπλοια καὶ «Λίμπερτος»

Ἐνναὶ ἐνδιαφέρονταν νὰ σημειωθῇ ιδιαίτερος, διτὶ ὑπὸ τὰς τρεῖς ταύτας σημαίας συγκαταλέγονταν 142 ἐλληνικὰ πλοιοκτησίας «Λίμπερτος», συνολικῆς χωρητικότητος 1.011.307 τ. γκρός καὶ 10 μόνον δεξαμενόπλοια, προπολεμικῆς δὲλλα ναυτηγορίσεως καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 59.946 τόννων γκρός.

Ἐνδιαφέρον, ἐπίσης, ἐνέχει καὶ ὁ κατωτέρῳ πίνακας, διτὶς ἐμφανῖσεις τὴν συνολικὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ τὰς τρεῖς δικαιολογίσεως καὶ τὰς τρεῖς ταύτας παταγονοίσεως:

Τὰς τρεῖς τρεῖς ταύτας παταγονοίσεως:

	Παναμαϊκά			Χονδουρικά		
	Σκάφη	T. γκρός	Σκάφη	T. γκρός	Σκάφη	T. γκρός
Σκάφη	57	265.497	1	1.138	178	719.360
»	27	194.070	18	129.527	142	1.021.307
»	1	7.604	—	—	1	7.604
Παναμαϊκά	—	—	—	—	2	7.627
Σκάφη	—	—	—	—	10	59.856
»	—	—	—	—	4	44.573
»	—	—	—	—	11	26.931
»	—	—	—	—	97	54.160
Σύνολον	20	138.448	445	1.941.418		



## Αίγυπτος

Πρός δημιουργίαν έμπορικοῦ στόλου

Καθείλκυσθη πρό δεκαπέμφρον ἐκ τῶν ναυτηρείων τοῦ Σαουθάμπτον τὸ αίγυπτιακὸν ἐπιβατηγὸν γραμμῆς «Ἐλ. Μαλέν Φονάτ», τῆς ἑταῖρας «Κεδεβίέ», πρό προσφίζεται διὰ τὴν ταχεῖαν γραμμῆν Ἀλεξανδρείας — Μασσαλίας. Πρόσκειται περὶ πολυτελοῦς σκάφους, συγκεντρώντος ὅλας τὰς γεννέτρας προδόσους καὶ διαθέτοντος διαιρέσιμα διὰ 250 ἑπάτες τὰς δλῶν τῶν θέσεων, καθὼς καὶ χρόνον διὰ 2500 τ. φορτίου. Διὰ τὰς φροτεκροφτούς τοῦ ὥν ἔξοπλισθη μὲν ἀδύορθους ἡλεκτροκανήτους γεφανούς, ὡστε νὰ μὴ ἐνοχλήσται οἱ ἐπιβάται. Τὸ σκάφος ἔχει διαστάσεις 358 ποδῶν μήκους καὶ 50 ποδῶν πλάτους, ὥν ἀναπτύσσῃ δὲ ταχύτητα 20 μιλλίων τὴν ὥραν. Κατὰ τὴν καθέλκυστην παρίστατο καὶ ὁ διευθυντής τῆς πλοιοκτητρίας ἑταρίας, διστις ἐτόνισε εἰς λόγον του, ὅτι προσπάθεια τῆς Αιγύπτου εἰνε' ἀποκτήσῃ η κύρωσις ἕνα ικανὸν ἐμπορικὸν στόλον, ἀντίσιον πρὸς τὰς ἀνάγκας της, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὴν ἐπίκαιον γεωγραφίην τῆς θέσην ἐν τῇ Μεσογείῳ. 'Ἐν καῷ — εἶπε — θὰ παραγγελθῇ καὶ δεύτερον ἀδελφὸν πλοίον.'

## Γαλλία

'Ανειλκύσθη τὸ «Λιμπερτὲ»

Μετὰ τετράμηνον παραμονὴν εἰς τὸν βυθὸν τοῦ λιμένος τῆς Χάροπης, τὸ ὑπεροκεάνον «Λιμπερτὲ» (τέως γερμανικὸν «Εὐρώπη») ἀνείλκυσθη καὶ διὰ τῶν ἰδίων τοῦ μηχανῶν εἰσῆλθεν εἰς τὰς δεξαμενὰς πρὸς ἐπενένην. 'Ελεύσεται, περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους, ν' ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν εἰς τὴν γραμμὴν Νέας 'Υδροκῆς.

## Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Μεταφοραὶ καὶ ἀνασυγκρότησις

Αἰσθησιν μεταξὺ τῶν δειθνῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκόλων προεκάλεσεν ἡ πρὸ ήμερῶν ἐμφάνισις τοῦ στρατηγοῦ Μάρσαλ καὶ τὸν κ. Κλαύστον, ὑφρονογοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν ἐνόπιον τῆς Κοινοβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ναυτιλίας, ἵνα ζητήσουν τὴν νόμον παράτασιν τῶν ἐπτάκτων πολεμικῶν δικαιωμάτων τῆς Ναυτιλίας 'Ἐπιτροπῆς', κατὰ τὴν διαχείρισταν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων. 'Υπεδείχθη παρὰ τῶν ἀντούτων δύο, τῶν ἀμοδιοτέρων ἐν προκειμένῳ προσώπων τῆς Διοικήσεως, διὰ ἡ «Ναυτιλίας καὶ Ἐπιτροπῆς πρόπετει νὰ κρατήσῃ διὰ τὰ διαχειριστικὰ καὶ διοικητικὰ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας προγενέστερα καθίσταντα της, λόγῳ τῆς ἐπτάκτου ἀνά τὸν Κόσμον κρίσεως, πολιτικῆς καὶ οἰκονομικῆς, εἰδικῶς τοὺς δὲ τῆς ἀνεπαρκείας πλωτῶν μεταφορικῶν μέσων, ἵνα δὲ αὐτῶν ἐξητηρεύθηται τὸ εὐρύτατον πρόγραμμα βοηθείας εἰς τρόφιμα, ἐφόδα καὶ πετρέλαια πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν 'Απωλ. Ανατολήν.'

Αἱ σχετικαὶ ἔκταστοι δικαιοδοσίαι τῆς «Ναυτιλίας 'Ἐπιτροπῆς» λήγουν τὴν 30ὴν Ιουνίου. 'Αγ' αὗται δὲν ἥθελον παραταθῆναι δυσκολίαν θὰ προσκύνουν εἰς τὸ ἔργον τῆς οἰκονομικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Εὐρώπης. Τὰ μέλη τῆς ἀμοδιού Κοινοβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς ἀπεδέχθησαν τὰς εἰσηγήσεις, τινὰ δὲ ἔξι αὐτῶν ἐθεωρήσαν τοὺς δὲ λόγους τοῦ κ. Κλαύστον, ὑφρονογοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν, ὡς δηλωτικῶς μᾶς δυσκόλου πράγματι καταστάσεως, ἐν τῇ περιπότασι καθ' ἣν δὲν διετηρεῖτο ἐπὶ τῆς Ἀμερικανῆς Ναυτιλίας ὁ ἔλεγχος καὶ ἡ κατεύθυνσις ἀπὸ μέρους τῆς Κοινούς Διοικήσεως.

«Τὸ ὑποριγεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν — ἐτόνισεν δ. κ. Κλαύστον — είνε ἀνήσυχον διὰ τὸ σοβαρὸν ζῆτημα τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν».

«Υπάρχουν πληροφορίαι, διὰ ἡ ἐνεργὸς παρέμβασις τοῦ ὑποριγείου τῶν Ἐξωτερικῶν δρεῖται εἰς τὴν ἐπτάκτων ἀνάγκην τῆς μεταφορᾶς εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν 200 ἄσκητη ἐκατομμυρίων εμπορεύεται σίτου, πέραν τῶν ἀ-

γιῶν προβλεπομένων 400 ἐκατομμυρίων.

Σημειωτέον, διὰ ὁ κ. Κλαύστον ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην, παρὰ τὰς περὶ τοῦ ἀντίθετον ἀπόψεις τῆς Κοινούς Διοικήσεως, διώς η ἴδιωτη πρωτοβούλια τεθῆ ποιεῖ ὑπὸ τῶν ἐλεγχον, προσεμένου νὰ ἐπιδιωχθῇ η κοινὴ προσπάθεια τῆς οἰκονομικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Εὐρώπης. Τούτο κυρίως ἀναφέρεται ὅχι μόνον εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίων, ἀλλὰ καὶ τῶν γανθράκων καὶ τῶν στηρῶν.

## Αἱ συνέπειαι τῆς ἀπεργίας

Γενικὴ καὶ πάλιν ἀπεργία τῶν πληρωμάτων ἐκφράζεται ἀπὸ τῆς 16ῆς Ιουνίου εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Οἱ ἀπεργοὶ ὑπολογίζονται εἰς 200 χιλιάδας. Τὰ ἀπορριφθέντα αἰτήματα τῶν περιελάμβανον: Αὔξησην τῆς μισθοδοσίας κατὰ 20 α.). Εργάσιμον ἐδρούμαδα 44 ὥρων. 'Αδειας μετ' ἀποδοχῶν ἐξ ἐδρούμαδων κατ' ἔτος καὶ τέλος τὴν σύστασιν Ταμείου Κοινωνικῆς Προνοίας καὶ Περιθάλψεων. Οἱ ἐφοπλισταὶ οὐδὲν ἄλλο ἐδέχθησαν παρὰ τὴν ἀνάνεωσιν τῆς ληγούσης συλλογικῆς συμβάσεως.

'Εξαρτόταν πεντήκοντα ἀμερικανικά σκάφη ὑπέστησαν ἀμεσούς τὸν ἀντίκτυπον τῆς ἀπεργίας. 'Υπερχρεώθησαν νὰ παροπλισθοῦν, πολλὰ ἐκ τούτων ἐμφροτα, λόγῳ τῆς ἀπωλορίσεως τῶν πληρωμάτων.

'Η ἀπεργία ἐξεργάγη διποτικῶν κατά τὴν δυσκολωτέραν σπιγμὴν δι' ὀλόκληρον τὸν Κόσμον. Τραγικὴ διαγράφεται ἡ κατάστασις πολλῶν χωρῶν, αἵτινες ἀγνωστῶν ἀνωμένων αὐτὴν τὴν τροφήν των ἐξ Ἀμερικῆς. Δεδομένον διη τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτιλίας είνε εἰς ὅγκον η πεγαλυτέρα καὶ η μόνη ποὺ διαθέτει ἐπαρκὴ χωρητικότητα διὰ τὴν μεταφορὰν τροφῶν καὶ ἐφοδίων πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς 'Υδρογείου, εἰνόητο είνε ἀθλεροῖσα συνέπεια ἀπὸ τὴν ἀναστολὴν τῆς κινήσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων.

Πλέον τῶν 50 τοῖς ἑκατόν τῶν ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν μεταφορῶν δεενεργοῦνται ἀπὸ τὰ ἀμερικανικά σκάφη. Μόνον τὰ ἐξαγόμενα στηρά ἀνέρχονται εἰς 1.700.000 τόννων μηνιαίως, ἐνῷ προεβλέπετο διὰ τὸν μῆνα Ιούνιου διὰ ἐξαγόρων τέσσαρα εἰσαπομόνως τόννων γανθράκων.

'Η ἀμερικανική κυβερνήσεις συντόνως καταβάλλει προσταθεῖας διὰ τὴν λόντην τὴν ἀπεργίας. 'Η παράτασις τῆς θάσημάνη τὴν νέρωσιν τῆς παραγωγῆς καὶ τὴν ἀναστολὴν πάσης πρὸς ἀνακούφισιν τοῦ λοιποῦ Κόσμου προσπαθεῖας.

\*\*\*

Τετραήμερος ὑπῆρξεν ἡ διάρκεια τῆς ἀπεργίας. Μία αὔξησης πέντε τοῖς ἑκατόν επὶ τὸν ἐν ίσχυί μισθῶν ἐδόθη καὶ οἱ ἀπεργοὶ ἐπανῆλθον εἰς τὰ πλοία.

## Φορτηγὰ 20 μιλίων

Δέκα πλοῖα φορτηγὰ ταχύτητος ὑπηρεσιακῆς 20 μιλίων, πρόσκειται γὰρ ναυτηρηθοῦν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας διὰ τὴν ἐταιρίαν «Μπλάς Ντάϊμοντ», τὴν διατηροῦντα ταχικὴν γραμμὴν εἰς Νέας 'Υδροκῆς πρὸς τὴν 'Αμερικήν καὶ τὸ Ρότερνταμ.

Κατὰ σχετικὴ ἀναστολὴν τῆς ἐνδιαφερομένης ἑταῖρας, τὰ σάρη προβλέπεται νὰ διαβέτουν πρωστήρων σύστημα ἀτμοστροβίλων, δυνάμεως 12 χιλιάδων πτώπων. Θύ παραλαμβάνουν 12 μόνον ἑπατάτα καὶ θὰ διαθέτουν εὑρύτατον χώρον φυγείου. 'Η χωρητικότητας των θὰ είνει 15 χιλ. τόννων. Θύ είνε τὰ ταχύτερα φορτηγὰ σκάφη, ποὺ ἐναυτηγγίθησαν μέχρι τοῦδε.

## Τὸ δεξαμενόπλοιο

Περιεζήτητα τὰ δεξαμενόπλοια διὰ τὰς σταθερῶν ἀναπτυσσομένας μεταφορὰς ἀνὰ τὸν Κόσμον τῶν πετρελαίων. Ναυπηγοῦνται τώρα καὶ τελοῦν ὑπὸ παραγγελίαν ἀνὰ τὸν Κόσμον τὰς 'Απάνερτς', χωρητικότητος 1.500.000 τόννων, τὸ δὲ ἐν ὑπηρεσίᾳ τοννάς (15.000.000), είναι ἀνώτερον κατὰ 4 ἑκατομμύρια τόννων, ἔνατη τοῦ προτολεμικοῦ, ὑπολογιζομένων εἰς 11.

**R. S. STERN  
BALTO. SALES & SUPPLY Co.  
JOS. J. KEEGAN & C°  
(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)**

## SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine  
Deck and Steward Supplies.

Telephone :  
Portland 3, Maine, U.S.A.

424 W. Conway St  
Baltimore 30, M.

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

CHASE, LEAVITT & Co.

ESTABLISHED 1871

Cables: LEAVITT

Tel. 2-3751

STEAMSHIP AND FORWARDING AGENT

179 Commercial Street

PORTLAND 3, Maine, U.S.A.

436.000 τόννων.

'Από τὴν σταθεράν ζήτησην χωρητικότητος διαποτούται καὶ τὸ γεγονός, ὅτι σημαντικώς ηὔξησην είναι αἱ σημεριναὶ μεταφοραὶ ἔναντι τῶν πορῶν τοῦ πολέμου. Αἱ Ἕνωμένων Πολιτεῖαι ἐναυπήγησαν κατὰ τὸν πόλεμον δεξαιενόπλοια 5 ἔκατον τόννων, χωρὶς δῆμος ὅλα νὰ εἰναι τῷρα κατάλληλα δι' ἐμπορικὴν ἐξμετάλλευσιν. Τὰ τύπων Τ2 τῶν 16.600 τόν. καὶ ταχύτητος 14—16 μιλλίων, δὲν εἶναι τὰ περισσότερα. 'Απὸ αὐτὰ σημερινὸν ζητοῦν νὰ ἀγοράσουν δῆλα αἱ χώραι, μὴ ἐξαιρούμενης καὶ τῆς Ναυτιλίας μας. "Ηδη, οἱ "Ἄγγλοι, οἱ Νορβηγοὶ καὶ οἱ "Ιταλοὶ ἡγόρασαν τοιαῦτα σκάφη.

Κατ' αὐτὰς πρόκειται ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» ρόμῃ νὰ ἔχουνισοδοτηθῇ, ἵνα πωλήσῃ τὰ παρωταῖσμένα τοῦ τύπου T 2 δεξαιενόπλοια, ἀνερχόμενα εἰς 155 σκάφη. Αὐτά, ἀν διατεθοῦν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγοράν, ἔπειδη δέν προσφέρονται πρὸς γνωτολόγησιν. Προτομοῦν τὰ γεροῦμα ἐπαγγέλματα. Ό. κ. Ταῦλο, πρόσδρος τοῦ 'Αμερικανικοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Ναυτιλίας, ἔκκλησιν ἀπῆρθνε πρὸς ἡμερῶν πρὸς δύος κατὰ τὸν πόλεμον ὑπερέτησαν εἰς τὰ ἐμπορικὰ σκάφη, ἵνα ἐπανέλθουν εἰς αὐτά. Τὰ εἰδίκευμένα κατόπειτα πληρώματα — γράφει εἰς τὴν ἔκκλησιν τὸν δ. κ. Ταῦλο — πληρώνονται τῷρα καλύτερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν πολεμικὴν περιοδὸν. 'Ο πινγούνος ναύτης λαμβάνει μηνιαίον μισθών δολ. 269 καὶ δὲ θεματήσης 284, πέραν τῆς τροφῆς καὶ τῆς παροχῆς, δέβωνται, καλύτης ἐν σχετικῷ ἀνέσει.

Σημιειώσοντος, ὅτι αἱ ναυτεργατικαὶ δργανώσεις ὑπέδειξαν ὡς λίστα τὴν ναυτολόγησιν καὶ ἀναγνώσιν ὡς 'Αμερικανῶν πολιτῶν πολλῶν ἔνων ναυτικῶν, ὀστίνες ἔχουν πορεύησίν εἰπὲ 'Αμερικανῶν σκαψῶν. Τὰ μητρόφα τῶν δργανώσεων ἀφέθησαν ἀνοικτά, ἵνα ἀποιδῶς ἔγγραφον νέα μέλη. Χαρακτηριστικὸν τῆς ἀνεπαροκείας εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι εἰς πολλὰς περιπτώσεις μετεφέρθησαν ἀεροπορικῶς ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα πληρώματα, δᾶ νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν ὑπὸ ἀναζόησην πλοίων.

### Τὸ ἔργον τῆς «Ούνρρα»

Μὲ τὸ τέρμα τῶν ἔργων τῆς «Ούνρρα» ἥρχεσε δημοσιεύμενος καὶ δὲ ἀπολογισμὸς τῆς διετοῦς δράσεως της. Τὴν Ναυτιλίαν εἰδικώτερον ἐνδιαφέρει τὸ ἐπιτελεσθὲν ἔργον διὰ τῶν μεταφορῶν, κυρίως, τῶν ἐφοδίων εἰς Ἑ' Αμερικῆς εἰς τὰς ὑπὸ περιθάλψιν χώρας. Οὕτω, ἀπὸ τῆς 12ης Μαρτίου 1945 μέχοι τέλους τοῦ μηνὸς Μαΐου μετεφέρθησαν ἐφόδια 25 ἑκατομμύριαν τόννων, συνολικῆς ἀξίας 3 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη μετέφερον εἰς αὐτῶν 18 ἔκατ. τόννων καὶ εἰσέπραξαν γιατὸς 375 ἑκατομμυρίων δολαρίων. "Εξ χιλιάδες πληροῦ ταξίδια, πρὸς κάθε σημεῖον τῆς 'Υδρογείου, ἔξετελέσθησαν ἀπὸ τὰ γαλωμένα ὑπὸ τῆς «Ούνρρα» σκάφη. Τὸ ἐπιτελεσθὲν πέτρα παροφέρειν ἔργον θεωρεῖται ὡς τὸ μεγαλύτερον, ποὺ ἀνείλθητο πέτρα παροφέρειν ἔργον καὶ τὸν αὐτὸν δργανωμοῦ δᾶ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς, ἐξαιρούμενης, δέβωνται, τῆς πολεμικῆς προσπαθείας.

### Τὰ πρόστιμα διὰ τοὺς λαθρερειβάτας

Σκέψις κρατεῖ παρὰ τῇ ἀρμοδιᾳ ὑπηρεσίᾳ τῆς Μεταναστεύσεως νὰ μειωθοῦν τὰ πρόστιμα τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τοὺς λαθρερειβάτας, τοὺς ἀποτελούμενους νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ 'Αμερικανικὸν ἔδαφος, χωρὶς κανονικὴν θεώρησην τῶν διαβατηρίων των.

Δεδομένης τῆς αὐξήσης τῶν περιπτώσεων, οἱ πλοιοκτήται τῶν 'Αμερικανῶν καὶ ἔνων πλοίων ποὺ προσεγγίζουν εἰς τὴν Νέαν 'Υδρογείην, ὑπερχρεώθησαν κατὰ τὸν μῆνα Μάιον νὰ πληρώσουν πρόστιμα 40 χιλ. δολαρίων, κυρίως, δέβωνται, καὶ νὰ εἰδύνωνται διὰ τὴν τοιαύτην παράβασιν τῶν μεταναστευτικῶν νόμων. "Ηδη θὰ προταθῆῃ ἡ μειώσης τοῦ προστίμου διὰ κάθε συλλαμβανόμενον εἰπὲ τίνος πλοίου λαθρερειβάτην ἀπὸ 1.000 δολ. εἰς 200 μόνον, καὶ τοῦτο κατὰ τὴν πορείαν τοῦ ἀρμοδίου εἰσαγγελέως.

### Αἱ ἀεροπορικαὶ συγκοινωνίαι

Οἱ ἀρμόδιοι ἀεροπορικοὶ κύριοι προσέλεπον, ὅτι ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἑτοῖ 50 ἑκατομμύριαν ἐπιβατῶν θὰ ταξιδεύουν ἔτησίσις διὰ τῶν ἐσωτερῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. 'Ο ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται, διὰ ἀνέλθητο εἰς 20 ἑκατομμύρια. 'Υπολογίζεται, ὅτι οἱ τρεῖς κύριοι ἀεροδιαδίκτες τῆς Νέας 'Υδρογείης θὰ ἔχουν προσεγγίζειν 600 ἀεροπλάνα ἀφικούμενα ἡμεροσίως καὶ λαρισμένα.

### ALEXANDRIA(EGYPT)

## GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOLIS»

Steamship Agent,  
Broker and Charterer

ALEXANDRIA

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

ναυαρχοῦντα.

'Αλλὰ καὶ αἱ παγκόσμιοι ἑναέριοι συγκοινωνίαι διὰ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων προβλέπεται, διὰ θὰ ἀναπτυχθοῦν, οὗτος δῶς τὸν ἐντὸς ἔξηροντα τὸ πολὺ ὄρον θὰ ἡμιοργήνῃ τις μεταξὺ τῶν πλεόν μεμακρυσμένων σημείων τῆς 'Υδρογείης.

Τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλείας τῶν ἀεροπορικῶν ταξιδίων βαίνει προοδευτικῶς πρὸς τελειοποίησιν. Εἰς τὴν ἀεροπορικὰ γραμμὰς διὰ θὰ ὑπάρξῃ μέγας ἀριθμὸς κινούμενων ἀεροπλάνων, θὰ καθορισθῇ ἐγκύρωτος διάδρομος, πλάτους 15—20 μιλλίων καὶ ὑψούς τεσσάρων μιλλίων, ἐντὸς τοῦ ἀπογνήσιου συγκρούσεων, καθοδηγούμενα πρὸς ἀντομάτων μηχανημάτων, τὰ οὗτοι τὰ ἀεροπλάνα θὰ ἀκολουθοῦν καθωρημένην διαδοχὴν πρὸς ἀπογνήσιην συγκρούσεων, καθοδηγούμενα πρὸς ἀντομάτων μηχανημάτων, τὰ οὗτοι τὰ ἀεροπλάνα θὰ λειτουργοῦν ὑπὸ οἰασθήτως καρικάς συνθήκης. Εἰδίκαια ἀφ' ἑτέρου ἔγκαταστάσεις ἡλεκτρονικῶν μηχανημάτων θὰ δευτολόγνουν τὰς προσγειώσεις καὶ ἀπογεώσεις.

### Ἡ κίνησις ἐπιβατῶν Εύρωπης-Ἀμερικῆς

Αἱ ἀτμοπλοϊκαὶ ἑταῖραι ἀναπονοῦν διὰ δῆλα αἱ θέσεις τῶν σκαψῶν τῶν δ. ὑπεραπλαντικὰ ταξίδια εἶναι ἡδη κατειλημέναι μέχρι καὶ τοῦ προσεχοῦς Αὔγουστου. Κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους 91.000 ἐπιβάται διηλθοῦν ἐπ τὸν λιμένος τῆς Νέας 'Υδρογείης. 'Ἐπ τούτων 32.000 μετεφέρθησαν διὰ τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπερωκεανίου «Βασιλίσσης Ἐλισάβετ», 12.000 διὰ τοῦ ἀμερικανικοῦ «Αμερίκα» καὶ οἱ λοιποὶ δι' ἄλλων ἀμερικανικῶν καὶ ξένων πλοίων.

### Καναδᾶς

#### Ἡ ναυτιλιακή του ἐπίδοσις

'Ο Καναδᾶς κατέλαβε πλέον, λόγῳ τοῦ πολέμου, ἔχεσσονταν θέσιν μεταξὺ τῶν ναυπικῶν χωρῶν. Τετραπλασία εἶναι ἡ κατεχούμενη τόρα παρ' αὐτοῦ κωρητικότης ἔναντι τοῦ 1939. Κατὰ τὸν λήξαντα πόλεμον ἔδαπαντησαν 626 ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὴν ναυπήγησην ἐμπορικῶν πλοίων πάσης κατηγορίας καὶ εἰσεπράχθησαν 418 ἑκατομμύρια ἀπὸ τὴν ἐποίησην τῶν πλείστων τῶν σκαψῶν αὐτῶν τῶν ἰδιωτικῶν ἐφοπλισμῶν.

'Η καναδικὴ ὀκεανοπόρος ναυπικῶν ἀριθμεῖ τόρα δύναμις 386 σκαψῶν χωρητικότητος 1.667.724 τόννων. 'Ἐπ τούτων 52 σκάφη κινοῦνται μονίμως ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν καὶ 70 εἶναι ἐπιβατηγά, ἀπασχολούμενα κυρίως εἰς τὰ χωρικὰ ὅδατα. Πλοῖα 982.869 τόν. (ἔναντι 241.880 διὰ τὸ 1939) διεργάζονται ὑπερωκεανίας ταξίδια. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν δὲν περιλαμβάνονται φορτηγά 560 χιλ., τόννων ναυλωμένα ηδη ἀπὸ τὴν δρεπανικὴν κινητηρισμοῦ. 'Η ναυπηγικὴ βιομηχανία τοῦ Καναδᾶ ενίστεται μεταξὺ τῶν πόλεμον εἰς ἀφίστην παραγωγὴν κατάστασιν. Περιλαμβάνει 17 ναυπηγεία πλήρως ἔχωπλοισμένα ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόγεως, μὲν ἀπασχολούμενον προσωπαύλῳ 16 χιλ. ἀνδρῶν καὶ μὲ πλοῖα ὑπὸ κατασκευὴν 122, κωρητικότητος 300 χιλ. γρόζ. Οἱ ἀντοτέρω ἀριθμοὶ ἀμείσως ἀνεκοινώθησαν πρὸς ἡμερῶν εἰς τὴν Καναδικὴν Βουλὴν ἀπὸ τὸν ὑπωνύμον τῆς 'Ανοικοδομήσεως, δοτικαὶ ξένοις τῆς ἀνάγκης τῆς συστάσεως καὶ εἰς τὸν Καναδᾶς «Ναυτιλίας 'Επιτροπῆς» κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῆς ἀμερικανικῆς τοιαύτης, προσφιλεσμένης νὰ ἀπασχοληθῇ εἰδεκῶν διὰ τὰ διοικητικὰ προβλήματα τῆς νεφρᾶς Καναδικῆς Ναυτιλίας.

• • •

Χαρακτηριστικὸν γεγονός τῆς προσπαθείας τοῦ Καναδᾶ διὰ τὴν δημιουργίαν πλήρως ναυπιλιακῆς συγκροτήσεως εἶναι ἡ πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἀνακοινωθεῖσα σύστασις ίδιωτερας Καναδικῆς 'Επιτροπῆς τοῦ 'Αγγλικοῦ Νηογνώμονος «British Corporation». Κατὰ τὴν πρότινην συνέλευσιν τῆς 'Επιτροπῆς εἰς τὸ Μόντρεαλ δ. κ. Adam τοῦ 'Αμερικανοῦ Νηογνώμονος ἔχαιρετος τὰ μέλη αὐτῆς καὶ ἔδιλως μεταξὺ ἄλλων τὰ ἔξις ἀρκετά ἐνδιαφερόντων: «Πιστεύω — εἰπεν — διὰ κατὰ τὸ ἀμέσως προσέχεις μετλῶν ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία καθ' ὅλον τὸν κόσμον, θὰ ἀναλάβει τὴν μεγάλην προσπάθειαν τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ὄγκου τῶν φορτηγῶν σκαψῶν τῆς πολεμικῆς περιόδου, τῶν ἀμερικανικῶν κυρίως, διὰ νέων οἰκονομικῶν πλοίων, πλέον ἀποδημῶν εἰς μεταφορικὸν ἔργον καὶ εἰς κέρδη διὰ τὸν

### Μεγ. Βρεταννία

#### Μισθοὶ καὶ ὄροι ἐργασίας

Μετὰ πολυμήνων συζητήσεως εἰς τὸ National Maritime Board — τὸ μετήνη σχόντη τὴν σύνθετην δργανωμοῦ ἐπὶ τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων — κατηγράσθη τὸ νέον σχέδιον διὰ τοὺς μισθοὺς καὶ τοὺς ὄρους ἐργασίας.

**ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ:** Τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.

Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

**ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ.**

'Επασκευαὶ πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴν αὐτῶν εἰς Δεξιά μενίν. 'Έπειτας πάσης ἐργασίας ἀφορώσεις τὴν Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεβητοποίην — 'Οξυγόνωνολλήσεις καὶ 'Ηλεκτροσυγκλήσεις — Χυτήριον 'Ορειχάλκον καὶ Χυτοσθήσεων.

**Εργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68—70 'Οδός ΜΠΑΜΠ-ΔΛ-ΑΧΝΤΑΡ**

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον 27078 Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις :

R 591 «ΦΡΑΓΚΟΥΔΗΣ» ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

γασίας έπειτα διαφορά των ναυτοπλάσιων πλοίων. Τούτο καλύπτει διαφορά της κατηγορίας των ναυτεργατών, άπό τον ναυτοπλάσιο μέχρι και τον Πλοιάρχον.

Διετής καθιερώντας ή συμβατική, συνεχής υπηρεσία του ναυτικού, έπειτα πλοίου, παρέχοντας δώματα μετ' αποδοχών, ειδικών άμορθων μετά την κατάργηση των πολεμικών έπιδομάτων και υπερφορία διά την ένα πλήρη υπηρεσίαν κατά της Κυριακάς και έργων πάσιμων ήμέρας. Έπειτα μετά την πολιτείαν, το δεύτερον, το τρίτον και το τέταρτον έτος καλῆς διαγωγῆς και αποδοτικής υπηρεσίας έπειτα τον αύτον πλοίον.

Τό σχέδιον άποδειξεται έπισης είτε τὸν νέανθραρόν την είσοδον των νέων εἰς τὴν θάλασσαν διὰ τῆς παροχῆς πάσης διευκολύνσεως εἰς τὴν ἀπόκτησιν τῶν διπλωμάτων καὶ τῶν πτυχίων Ιανόντος καὶ διὰ τῆς καλῆς ἐνδιαμήσεως καὶ μισθοδοσίας τῶν δοκίμων καὶ τῶν ναυτοπλάσιων. Πρός τὸν σκοπὸν δὲ ἀριθμὸς τῆς πυκνώσεως τῶν τάξεων τῶν ναυτομηχανικῶν, τῶν διπλωμάτων ἀνεψηρής εἶναι ὁ ἀριθμὸς διὰ τὴν δρεπανικήν ναυτιλίαν, καθιερώντας διὰ πρώτην φοράν ὁ διαθήμος τοῦ 'Υπομηχανικοῦ. Εἶναι σύντος ἀνώτερος κατὰ λειφαρχίην σειράν τοῦ ἀρχιθεματιστοῦ καὶ κατόπιν τοῦ Junior Engineer Officer. Ο μισθός του ἀρχιζει ἀπὸ 23 λίρας κατὰ μῆνα καὶ φθάνει τὰς 27 μὲ τὰς ἑπανήσεις. Οι υπομηχανικοί θάντορεσιν μόνον ἐπὶ δικαιονόπορων πλοίων.

### Τὰ καταναλίσκοντα γαιάνθρακας

Εἰς πρόσφατον ὄμιλίαν του, κατὰ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς «Ἀντροῦ Λάιν, ο. κ. Γ. Ράνσμαν, ὃς ἔξης περιέγραψε τὰς δυσχερείας τῶν πλοίων, ποὺ καταναλίσουν γαιάνθρακας: «Γόρδα εἰσάγομεν γαιάνθρακας ἐκ τοῦ ἔσωτροικον. Τὰ πλοῖα μας, ἀντὶ γὰρ παραλαμβάνουν τὰ εμπωνερχεῖ τῶν ἀπὸ τοὺς ἀγγίλους λιμένας διὰ τὸ κυκλικὸν ἀντὸν ταξίδιον πρὸς τὸν Καναδᾶν, λ. κ., ἢ τὰς Ἕνωμενας Πολιτείας, ὑποχρεούνται γὰρ ἀνθρακεύοντας τὸν ἔσωτροικόν. Σημαίνει τοῦτο: 'Ολαγχέον φορτίον ἐπιστροφῆς κατὰ 600 η 700 τόν. Καθυστέρησην μιᾶς ἡμέρας καὶ πρόσθετα εἴσοδα, ὅπις ἀσήμαντα.

### Ἡ νορβηγικὴ δραστηριότης

Οι Ἀγγλικοὶ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι μετὰ μεγίστου ἐνδιαφέροντος παρακολουθοῦν τὰς ἀποφάσεις τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν διάθεσιν τῶν εἰς λίρας κεφαλαίων των, μετὰ τὴν ἐπικείμενην σύναψιν τῆς σχετικῆς συμφωνίας ἀπόδεισμον τῶν μεταξὺ τῶν οἰκείων συνεργάσεων.

Κατὰ τὸ τέρμα τῶν ἔκθετοράδῶν ἡ Νορβηγία είχε κατατεθεμένον εἰς τὰς Ἀγγλικὰς Τραπέζας καὶ παρὰ τῷ Θησαυροφύλακῳ τὸ ποσόν τῶν 90 ἑκατοντάριών. Λιόν. Κατὰ μέγιστον ποσοστὸν τὰ ἔκατον μισίαν αὐτὰ προέρχονται ἀπὸ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποζημιώσεις καὶ τὰ μισθώματα τῶν Νορβηγῶν πλοίων.

Ἐξ τοῦ ἀντόρεα ποσοῦ ἡ Νορβηγία ἐπέτυχε νὰ ἀποσύρῃ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας της (ἀγοραὶ καὶ ναυτηγασίες καὶ ὑπόκρον ναυτηγείων), κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη, περὶ τὰ 60 ἑπτατομύρια λιόν. Ήδη τὸ ἀπομένον ποσὸν ἀνέρχεται εἰς 30 περίπου ἑπτατομύρια λιόν. Εξ τῶν λιόνων αὐτῶν θὰ πληρωθοῦν καὶ αἱ δόσεις τῶν ἥδη ναυτηγούμενων εἰς Ἀγγλίαν νορβηγικῶν σκαφῶν.

Οι Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἀναγνωρίζουν, διότι φάνται ἀπὸ σχετικάς των δηλώσεις, τὸν κίνδυνον τῆς ναυτηγήσεως σκαφῶν εἰς τόσον ὑψηλές τιμὰς. Πρωτιστῶν, δικαίως, τοῦτο, ἀπὸ τὴν ἀκίνησίαν τῶν κεφαλαίων των καὶ τὴν καθυστέρησην τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ἀνασυγκροτήσεως. Η προσπάται ἀριθμὸς αὐτῆς τῆς ἀνασυγκροτήσεως ἀνησυχεῖ τὸν Βρετανὸν ἐφοπλιστάς. Διαβλέποντας κίνδυνον σοβαροῦ ἀνταγωνισμοῦ ἀπὸ Νορβηγίαν πλοίων.

Κατὰ τὸ 1939 ἡ Ναυτιλία τῆς Νορβηγίας συνέκειτο ἀπὸ σκάφη 4.800.000 τόνων γκρός. Παρὰ τὰς ἐκ τοῦ πολέμου ἀπολείσεις, ὁ νορβηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπολογίζεται κατὰ τὸ 1951, διὰ τῶν ὀθρόδων ναυτηγήσεων καὶ ἀγορῶν, νὰ φθάσῃ τὸ 5 ἑκατομ. τόνων καὶ τὰ 6.500.000 τόνων κατὰ τὸ 1955. Ήδη, οἱ Νορβηγοὶ δικαίων περὶ εὐρυτάτων δεσμοτοῦς ναυτηρικού προγράμματος, ἀποβλέποντας εἰς τὴν κατασκευὴν πλοίων πάσης κατηγορίας, κυρίως δεξαμενοπλοίων καὶ φορτηγῶν γραμμῶν, 2 ἑκατομ. τόνων.

Μὲ τὴν αὔξουσαν παραγωγὴν δραστηριότητα τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, οἱ Νορβηγοὶ πορέκεται νὰ ἀποδίδωσιν τὴν ἀπεριόριστον συμμετοχὴν τῶν δεξαμενοπλοίων των εἰς τὰς ἐκ τῆς Μεσογείου μεταφοράς τῶν πετρελαίων. Τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ νορβηγικοῦ ἐπάνεγκο εἶναι κατὰ 25 οὐσίας εὐθηγότερον τοῦ ἀμερικανικοῦ. Εὐνόητος, συνεπῶς, ἡ ισχυρὰ συναγωνιστικὴ του δύναμις.

Ἐναντὶ αὐτῆς τῆς ἀπαραίτητον Νορβηγικῆς δραστηριότητος εἰς τὰ θαλάσσατα ἔργα, παραπομπήται εἰς τὴν Ἀγγλίαν μία ἐφερτικότης πρὸς νέας ναυτηγήσεις, προσαλούσα τὴν ἀνησυχίαν τῆς Βρετανικῆς κοινῆς γνώμης. Οι Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταί, δηλαδὴ τῶν φλάνερων, ἀλλὰ τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν φορτηγῶν 'εράμιτες', ἀπόδυμοι ἐμφανίζονται μὲ τὸ σημερινὸν ὑψηλόν κόστος τῶν ναυτηρικήσεων, νὰ δόσουν τὰς παραγγελίας τῶν. Ή τελευταῖα μάλιστα ἀπόφασις τῆς Court Line, ὅποιος ἡ ἑταρία ἀντηθεῖ ἵπποι ἐκκαθάρισιον καὶ ἀποτροπήν τῆς περί την περιόδου τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας.

### Ἡ ναυπηγικὴ παραγωγὴ

Ἐνδιαφέροντα εἶναι μία στατιστικὴ σύγκρισις τῶν ναυτηρικήσεων τοῦ 1939 καὶ τῶν ὑπὸ ἐκτελέσιν τοῦ τρέχ. ἔτους, δηλαδὴ της κατηγορίας αὐτῆς ὑπὸ τοῦ «Δόδες Ρέτζιστερ». Οὕτω, κατὰ τὸν 'Ιονίνον τοῦ 1939 ἐναυτηρικήντα εἰς μὲν τὴν Ἀγγλίαν σκάφη 791 χιλ., τόνων γκρός, καθ' ὅλον δὲ τὸν λοιπὸν Κόσμον 1.711.000 τόνων. Κατὰ Μάρτιον τοῦ 1947 πλοία 2.031.000 τόνων πατεσκευάζονται εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ 1.711.000 εἰς τὰς λοιπὰς χώρας. Ή Μεγάλη Βρεταννία ναυπηγεῖ τόλμα τὰ 54 τοῖς ἡ πατέντη τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, ἔναντι τῶν 27 1/2 προπολεμικῶν.

Ἀηδελούντα σκάφη ἐναυτηρικήντα πρὸς τὸν πολέμον εἰς τὴν Ἀγγλίαν 338 χιλ., τόνων καὶ τόρα 958 χιλ. τόνων. Τὰ ἀτμόπλοια ἀνήσκοντο κατὰ τὸ 1939 εἰς 432.000 τόνων καὶ κατὰ τὸ 1937 εἰς 1.064.000 τόνων. Πλὴν τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ἰαπωνίας, ὅλαις αἱ λοιπαὶ χώραι ἐμφανίζονται αὔξησην τῆς τρεχούσης παραγωγῆς των. Ή 'Ηνωμένη Πολιτεῖαι εἶναι ἐπίσης καθυστέρημένα, η δὲ Ἰταλία ἐφθασε σχεδόν τοὺς προπολεμικῶν ἀριθμῶν. Κατὰ τὸ 1939 ἐναυτηρική σκάφη 164 χιλ. τόνων καὶ τόρα τὰ 148 χιλάδας τόνων.

Ἄσημειοθῇ, τέλος, δηλαδὴ τὰ Σονθιδιά ναυτηρεία εἶχουν κλείσει τὴν παραγωγήν των διὰ μίαν τούλαχιστον πενταετίαν... Τὰ εἰς τὰ διδίλια τῶν ἀναγεγαμένα καὶ εἰς τὰς ἐσχάρας ὑπὸ κατασκευὴν σκάφη ἀνέρχονται εἰς 147 σκάφη τόνων γκρός 943.490.

### Τὰ ἀτυχήματα τοῦ 1946

Ἄπο μίαν ἔκθεσην τῶν ἀγγλικῶν θαλασσοσαφαλιστικῶν ἐταφῶν ἐπὶ τῶν ἀτυχημάτων τῶν παγκοσμίων ναυτιλίας κατὰ τὸ 1946 παραλαμβάνονται τὰ ἔξης ἐνδιαφέροντα: 'Απόλεισαν συνολικά σκάφη 469 χιλ. τόνων ἐναντίον 311 χιλ. τόνων τοῦ 1945. Τὰ πεντήκοντα τοῖς ἔκατον τῶν δικαιων ἀπολεισθέντων ἀνήσκονται εἰς τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν. Άλιτελεισταὶ τῶν ἔλλον σημειούνται μὲ τὸν ὑψηλὸν ἀριθμὸν τῶν 44, ἐκ τῶν διπλῶν πάλεν 39 ἀναρέφονται εἰς σκάφη πολεμικῆς ναυτηρικής καὶ ἔξ αὐτῶν πλὴν διοπήθουν ἀπὸ πλοίων κατασκευασθέντα εἰς τὰ ἀμερικανικὰ καὶ τὰ κανδικὰ ναυτηρεῖα.

### Ἡ ἔλλειφις χάλυβος

Ἡ ἔλλειψις χάλυβος συνεγένεται ἐν Μεγάλῃ Βρεταννίᾳ καὶ ὁ ἔξ αὐτῆς ἀντίτυπος εἶναι σοβαρώτατος διὰ τὴν ναυτηρικὴν διομηχανίαν. Ή Πρόδρομος μᾶς ἐκ τῶν μεγαλύτερων ναυτηρικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Ἀγγλίας, εἰς πρόσφατον λόγον του, ὑπενθύμισεν, δηλ., ἂν οἱ ἀμφόδοι δὲν λάβονται ἀμεσαὶ μέτρα διὰ τὴν ἀντιμετώπιον τῆς ἔξοχως σοβαρᾶς ταύτης καταστάσεως, δὲν τοιμᾷ τις νὰ προέλθειται νὰ ἐπακολουθήσῃ. 'Ηδη, αἱ καθυστέρησης εἰς τὴν ναυτηρήσιν καὶ ἀποτεράτων τῶν πλοίων ἔχουν φθάσει εἰς τοιούτον σημείον, ὅποτε τὸ χρονικὸν διάστημα ποὺ προπολεμικῶς ἀπητεῖτο διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ παράδοσιν ἐνός πλοίου, μᾶλις ἔξαρκει σημειοφόρων διὰ τὸ πρότον στάδιον τῆς ναυτηρικής, ἐνῷ διὰ τὴν ἀποτεράτων καὶ παράδοσιν οὐδεὶς δύναται νὰ καθορίσῃ τὸν χρόνον. 'Υπάρχουν αἵτιες διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἀναγκαῖας ξυλείας αἱ ὅποιαι ἐκκενοῦνται ἀπὸ διάσημην καὶ οὐδεὶς γνωρίζει πότε θὰ παραχωρηθοῦν τὰ ἔκτηντα ύλικα.

'Υπάρχουν χιλάδες ἐπιβατῶν — συνέκεισεν ὁ δικαίητης — οἱ όποιαι ἀναμένουν θέσεις εἰς πλοία καὶ τεράστια ποσὰ ἐμπορευμάτων, τὰ όποια πρέπει νὰ ἔξαγαγόνται, λόγῳ δικαίως τῆς ἐλλειφέντος καὶ ἀπορητικότητος, δὲν δινάμεθα γὰρ ταύτης ἐπειγόντων τὰς ἀνάγκας. Πρότει, συνεπῶς, τὰ ναυτηρικῶν θέσεων ἐπὶ τῆς ἐλλειφέντος χάλυβος καὶ ἀλλον ὑπάκουον, δηλαδὴ τῶν γενναίων καὶ ἀποτελέστων τὴν κατάστασιν αὐτῆς ἀναγκαῖας. Πρότει, συνεπῶς, τὰ ναυτηρικῆσεων τὸν χάλυβον τῆς Βρετανίας καὶ τῶν άλλων υπακούοντων τούς τοὺς πλοίους της Βρετανικῆς Ναυτιλίας.

Ἄρ' ἐτέρον, κατὰ σχετικὰς κυβερνητικὰς ἀνακοινώσεις, λόγῳ τῆς ἐλ-

## 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

λείψεως χάλυβος κατά τούς πρώτους τέσσαρας μήνας τρέχοντος έτους, συνεπηληρώθη ή κατασκενή πλοίων 265.000 τόννων γκρός μόνον, άναλογούντων εις έτησίαν παραγωγήν 800.000 τόννων, έναντι 1.250.000 τόννων, τούς δύοις θά επερε πά κατασκενάσον τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα, κατά τὸ κυνηγητικὸν σχέδιον παραγωγῆς καὶ έναντι 986.000 τόννων τοῦ παρελθόντος έτους.

### Βαρέα πετρέλαια εἰς δηζελομηχανάς

Τὸ δηζελούνητον ετάνερε «AURIGULAS» συνεχίζει ἀπὸ μηνῶν τὰς δοκιμάς διὰ τὴν χρησιμοποίησιν βαρέων πετρελαίων, μόνοις πρὸς τὸ χρησιμοποιήσιν διὰ τὴν καύσην εἰς λέβητας, διὰ τὴν κίνησην τῶν δηζελομηχανῶν τοῦ. Τὰ πειράματα μέχρι σήμερον ὑπῆρχαν ἀπολύτως ίκανοποιητικά. Τὸ πλοίον ἔχει ήδη διανύσει 57.000 μιλλών ἀπὸ τοῦ παρελθόντος. Άνγυστους χρησιμοποιοῦνταν βαρὲν πετρέλαιον, η δὲ μέση ταχύτης του κατά τοὺς πλόας του πάρηξε 11.5 μῆλλα.

Ἐκ τῆς παρακολούνθεσεως καὶ τῶν ἐπανειλημμένων ἐπιθεωρήσεων τῶν μηχανῶν, οὐδεμία λαϊκός διεπιστόθη μέχρι σήμερον.

Μετὰ τὴν συμπλήρωσην ἐνὸς ἔτους δοκιμῶν, δηλαδὴ τὸν προσεχῆ Αὔγουστον, θὰ γίνῃ πλήρης ἐπιθεωρήσης τῆς μηχανῆς, καὶ ἐάν, ὡς ἐλπίζεται, τὰ ἀποτελέσματα ταύτης εἰναὶ ίκανοποιητικά, η χρησιμοποίησις τοῦ βαρέως πετρελαίου εἰς τὰς δηζελομηχανάς θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸ πρακτικὸν στάδιον, πρᾶγμα τὸ ὅποιον θὰ καταστήσῃ λιαν οἰκονομικάς τὰς μηχανᾶς ἀπότισμάς.

### Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ἐξ Ἀμερικῆς

Οὐ πυνθανός τῶν Καναδίων κ. Σίνγκονελ, ἀπαντῶν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κομοτηνῶν εἰς ἐπερώτησην βούλευτον, ἔδιλλωσεν, δι, κατόπιν αἴτησεως τῆς Μεγάλης Βρετανίας πρὸς τὴν «Εὐρωπαῖην Οργάνωση Γαιανθράκων», παρεχωρήθησαν 600.000 τόννοι ἀμερικανικῶν γαιανθράκων διὰ τὸ τρίτον τρίμηνον τρέχ. ἔτους, έναντι τοῦ ποσοῦ τῶν 3 ἑξατομηρίων τόννων μηνιαίως, οἱ δόποι εἶχανταν ἐξ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὰς διαφόρους χώρας.

### Αι ἀποζημιώσεις τῶν ἀπολεσθέντων

Ἐνεργίθησαν αἱ κάτωθι αἰτήσεις ἀποζημιώσεως οἰκογενειῶν ἀπολεσθέντων κατά τὸν πόλεμον ναυτικῶν μας:

Κ. Κατσούνης, ἀρχιθεραπευτής («Ἀσπασία») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἐκ. δρ.

Μ. Μοσχόνης, κατωτ. πληρώματος («Νικ. Πατέρας») διὰ τοὺς γονεῖς του 11.5 ἐκ. δρ.

Ίω. Καμπίτης, πλοίαρχος («Καλυψώ» Βεργιώτη) διὰ τὴν σύζυγον του 18 ἐκατ. δραχ.

Μιχ. Πάπλας, μάγιειρος («Δημ. Γ. Θεομιώτης») διὰ τοὺς γονεῖς του 5.750.000 δρ.

Κ. Δημητράτος, θερμαστής («Καπετάν Στρατής») διὰ τοὺς γονεῖς του 11.5 ἐκ. δρ.

Κ. Βαλλέρης, θαλαμηπόλος («Βαρδάρα») διὰ τὴν θυγατέρα του δρ. 5.750.000.

Εἰς δικὸν δλλοδαπούς, ἀνθρακεῖς, ναύτας καὶ θερμαστὰς (τῶν ἀ.) π. «Κλεάνθης», «Ολγα Ε. Εμπαιάκου», «Ορος Μυκάλη», «Πολύτωρ» καὶ «Ωρωπός» σύνολον δρ. 85.100.000 ὑπὲρ τῶν κληρονόμων του.

Μ. Μπουριτσόγλης, ξυλουργός («Λίγενς») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἐκ. δρ.

Μ. Ραπίτης, θαλαμηπόλος («Νέλλα») διὰ τὴν μητέρα του 11 ἐκ. δρ.

Π. Λευκόπολος, πλοίαρχος («Ανδρέας») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 18 ἐκ. δρ.

Στιλ. Ροσίδης, θαλαμηπόλος («Γραυιός») διὰ τοὺς γονεῖς του 11.5 ἐκ. δρ.

Ίω. Πλουτόσπουλος, ναύτης («Αλας») διὰ τὴν σύζυγον του 7.750.000 δραμῶν.

Μιχ. Κακαρούκας, α' μηχανικός («Ἀσπασία») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 18 ἐκ. δρ.

Άνθρ. Γιαννακῆς, λιπαντής («Μαίην Λιβανός») διὰ τὴν σύζυγον καὶ τὰ τέκνα του 11.5 ἐκ. δρ.

Καὶ Ἀναστ. Καντηλιώτης, ἀσυρματοστής («Περσεύς») διὰ τοὺς κληρονόμους του 15 ἐκ. δρ.

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

HEAD OFFICE: FAMAGUSTA (Cyprus)

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

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

### Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Καὶ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ἰουνίου ἐγνώσθησαν νέαι τινὲς ἀγοραὶ, ἄλλα καὶ πολλήσιες πλοίοις παρ' Ἑλλήνων. Οὕτω, παρὰ τοῦ κ. Εμπ. Μάρκου ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «WESTMOOR» 4.359 τόννων γκρός (τοῦ 1924), ἀντὶ τιμῆς 101.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Λίβερπούλ. Τὸ ἀγορασθέν σκάφος θὰ παραμείνῃ ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, εἰνε δὲ δηλεούσιντον καὶ κατασκευῆς boxford, μὲ ισχύσουσαν τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ δὲ μιαν εἰσεῖ τοιτιά.

Ἡγοράσθη, ἐπίσης, παρ' Ἑλλήνων τὸ ὑπὸ σημαίαν τοῦ Λιβάνου μαρόν φορτηγὸν «MONT LIBAN», 611 τ. γκρός (τοῦ 1919), παραλαμβάνομεν δὲ κατ' αὐτάς, θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν καὶ θὰ μετονομασθῇ «Ειράνη». Τὸ ἀγορασθέν σκάφος παραμείνει τὸν πόλεμον μετονομάσθηκεν «ΕΙΡΑΝΗ».

Παρελθόμενον, ἔξ αλλο, μερικὰ ἀκόμη σκάφη ἐπὶ τῶν προϊστορίων παρ' Ἑλλήνων. Οὕτω, τὸ «ΕΙΡΑΝΗ» παραληφθέν εἰς Ἕνωμένας Πολιτείας καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν, μετονομάσθη «Βιράγκος», τὸ γιγτὸν «SAGITTA» 756 τ. γκρός (τοῦ 1908), παραληφθὲν εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν, ἔτεσθη ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν καὶ μετονομάσθη «Σοφία Τάγια». Επειδὸν δὲ γινόταν ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς ἀττικοπόλεως «Παρνασσίδος», ἐν «Ἄγγλᾳ, παρελθόμενον ἔχει καὶ μετονομάσθη «Ιτέα». «Υψώσεν ἐπὶ τοὺς εἰς Πειραιὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ ἐπιθετικὸν ἀπ' Ηλιούπολιστον 626 τ. γκρός.

«Αφ' ἔτερον ἐγνώσθησαν αἱ ἀκόμη πολλήσιες φορτηγῷν: Τὸ ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγὸν «Νίκη» 6021 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Ἀντ. Παπαδάκη εἰς Ἰνδὸν ἀντὶ 435.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν εἰς Νότιον Ουαλλαίαν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν. Τὸ φορτηγὸν «Ελίξα» 1986 τ. γκρός, 3.500 τ. φορτίου (τοῦ 1919), μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ τρέχ. ἔτους, πατανάλισκον δὲ πετρελαίου, πατόπιν προσφάτων μεταφορῆς του ἐν Ιταλίᾳ, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Ἀντ. Παπαδάκη εἰς Φινλανδὸν ἀγοραστάς ἀντὶ τιμῆς 97.500 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν «Ιούλιον — Αὔγουστον». Ἐπωλήθη ἀκόμη εἰς Ιταλὸν ἀγοραστάς παρὰ τοῦ κ. Εμπ. Βεντάδην ἀντὶ πιμῆς 50.000 λιρῶν, ὡς ἐστὶ καὶ ενίσοκετα, τὸ φορτηγὸν «Αννα» Μ. Α. οὐρού 2431 τ. γκρός (τοῦ 1919).

Συμπληρωματικαὶ ἀφ' ἔτερον πληροφορίαι μας ἐν Νέας Υόρκης ἀναφέρουν, διτὶ αἱ ἀναγγελθεῖσα πολλήσιες εἰς ἀλλοδαπούς τῶν ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγῷν «Φιλόξενο» καὶ «Στάμο» δὲν ἐπραγματοποιήθησαν, δότι αἱ διεξαχθεῖσα διαπραγματεύσεις δὲν κατέληξαν εἰς τελικὴν συμφωνίαν.

### Η δημοπρασία δ:α τὰ ἔξ φορτηγά

Ἐνεπότον τῆς ὁρισθείσης ἐπιτροπῆς ἐκ τῶν κ. κ. Στ. Λαίου νομικοῦ συμβούλου τοῦ Κράτους, Εμπ. Πολτάκη πλοάρχον - λιμενικοῦ, Εμπ. Δαλαμάγαρα δ)ντοῦ τῆς Γ. Δ. Δ. Α., Παν. Γαννούλατου ἐπτροπούσιου τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ Σπ. Μουσούρη ἀντί προσώπου τοῦ Ειδικοῦ Ταμείου τοῦ Α. Ο. Κ. Π., διεἰσήθη τὴν μεσημβρίαν τῆς 27ης Ἰουνίου εἰς τὸ ὑπονογεῖον Ναυπλίας η δὲ ἐνσφραγίστων προσφόρων δημιοτρασία διὰ τὴν πόλην 6 μεγάλων κυβερνητικῶν φορτηγῶν.

Τελευταῖο πλειστότατον ἀνεδίχθησαν οἱ κάτωθι:

—Διὰ τὸ φορτηγὸν «Μακεδονία» 7044 τ. γκρός (τοῦ 1942), ὁ κ. Ἀντ. Παπαδάκης μὲ προσφορὰν 215.000 λιρῶν.

—Διὰ τὸ φορτηγὸν «Ιόνιον» 7035 τ. γκρός (τοῦ 1942), ὁ κ. Δημ. Ι. Χανδρῆς μὲ προσφορὰν 221.000 λιρῶν.

—Διὰ τὸ φορτηγὸν «Κρήτη» 7744 τ. γκρός (τοῦ 1920), ὁ κ. Κωνστ. Ν. Βερνίκου μὲ προσφορὰν 136.000 λιρῶν.

—Διὰ τὸ φορτηγὸν «Θράκη» 7460 τ. γκρός (τοῦ 1941), ἡ ἀνόν. Επιφορία «Λιβανός» μὲ προσφορὰν 195.000 λιρῶν.

—Διὰ τὸ φορτηγὸν «Κυκλαδεῖς» 7157 τ. γκρός (τοῦ 1941), ὁ κ. Επτώρ. Κ. Δρασούλης μὲ προσφορὰν 212.000 λιρῶν.

—Διὰ τὸ φορτηγὸν «Πηλειόρε» 5572 τ. γκρός (τοῦ 1918), δὲν ὑπελήφθη καμία προσφορά.

Σημειωτέον, διτὶ παρὰ τῶν κ. κ. Ποταμίων, Τοέγκα καὶ Ρίγκα, ὡς ἐπτροπούσιων τῶν Ἀκτοπλοίων Ἐφοπλιστῶν, διν τὰ πλοῖα, ἐν ἐπιτάξει τελοῦντα, ἐβιθοῦσθαι κατὰ τὸν πόλεμον, ἐπεβλήθη προσφορά 225.000 λιρῶν διὰ τὸ φορτηγὸν «Μακεδονία». Ή προσφορά, δημως, ἀπεριόδη, διότι ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς καὶ ἀντί καταβολῆς τοῦ τιμήσιατος τοῖς μετρητοῖς, ἐχετείτο ὡς συμψημότως τῶν κατὰ τοῦ Δημοσίου ἀπατήσεων τῶν πλειοδοτούντων δι' οὐειλούμενας εἰς αὐτὸν ἀποζημώσεις. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀνωτέρῳ δημοπρασίας τελεῖ ὑπὸ τὴν ἔγχωσιν τῶν ὑπονογῶν ἐμπορικῆς Ναυπλίας κ. Βεντέλου καὶ Οίκονομικῶν κ. Χέλμη.

### ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΤΔ.

'Ατμοπλοϊκοί Πράκτορες, Ναυλομεστίται  
'Ασφαλισταί, Ανθρακευταί

KENTRIKON : AMMOXWSTOS (Κύπρου)  
Λεωφόρος Γεωργίου Β', 4, καὶ Οδός Θέμιδος, 6  
Ταχυδομικὸν Κυβώτιον 84,  
Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις «SHIPCO»  
AMMOXWSTOS FAMAGUSTA  
'Υποκαταστήματα : ΛΑΡΝΑΚΑ,  
Ταχ. καθ. 59.  
Τηλεγρ. Διεύθυνσις «SHIPCO» LARNACA  
ΑΕΜΕΣΟΣ,  
Ταχ. καθ. 37,  
Τηλεγρ. Διεύθυνσις «SHIPCO» LIMASSOL

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**

Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τη. 40658  
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
Συνδρομαί 'Εξωτερικού Δ. 'Αγγλ. 5.15.0 'Εσωτερικοῦ Δρ. 40.000.  
Δι'. ΑΙΓΑΛΙΟΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
·Αντιπρόσωπός μας εἰς τὴν Ἀγγλίαν:  
A. E. SHEPPARD  
«THELBURGA HOUSE,  
913 BISHOPSGATE  
LONDON E. C. 2

# Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Τὸ ὑπερωκεάνιον · Νέα Ἑλλάς.

Μὲ ιδιαιτέραν Ικανοποίησαν ἡ καινὴ γνώμη ἐπληροφορήθη τὴν δρομολόγησαν τοῦ ὑπερωκεανού «Ν ἐ α Ἐ λ ἀ ց» τῶν π. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — Νεαπόλεως — Νέας Ὑόρκης. Τὸ ἐν λόγῳ ὑπερωκεάνιον, ἀφοῦ ἔχει πρότερος καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πλοέμον τὸν σημαχάκον ἀγόνα, εἴλυθη πρὸ τετραμήνου τῆς ἀγγλικῆς ἐπιτάξεως καὶ πλεῖσθαν εἰς Γένοβαν εἰσῆλθεν εἰς τὰ ἑκεῖ ναυτηγεία πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν διαιρεισμάτων τον καὶ ἀπτέλεον ὁρμένων προσθήκων καὶ βελτιώσεων. Οὕτω, ἡ ἐπίπλωσις τοῦ ὑπερωκεανού ἀντικατεστάθη διὰ κανονισμοῦ ἔγκατεστάθη σύστημα διοχετέσσεως ψυχροῦ ἀέρος εἰς ὅλα τὰ διαιρέσιμα, καθὼς ἐπίσης ψυχροῦ καὶ θερμοῦ ὑδατος. Τὸ σάρος θὰ ἀπολεύσῃ ἐν Γένοβᾳ τὴν 25ην Ἰουνίου κατ' εὐθείαν διὰ Νέας Ὑόρκην, ὅποθεν τὴν 12ην Ἀνδριγούστον θὰ ἀναχωρήσῃ διὰ Νεαπόλεων — Πειραιῶν.

### Τὸ N. A. T. ἐπεθύμει νὰ ἀγοράσῃ πλοῖο

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαρτίνιον Ταμείον ὑπέβαλε πρότασιν τροποποιήσεως τοῦ Ἀναγ. Νόμου 2525, οὗτος ὥστε νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸ "Ιδρυμα ἡ διάθεσις μέρους τῶν κεφαλαίων του διὰ τὴν ἀγορὰν φορτηγῶν πλοίων ἐκ τῶν ἔκποιουμένων διὰ δημιορασίας ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἀλλαγῶν.

Ἡ πρότασις αὐτὴ τοῦ N. A. T. συνεχήτηκε ἀπὸ τὴν «Mónicos Συμβολευτακοῦ Ἐπιτροπῆς Ἔργασίας καὶ Προνοίας» τοῦ ὑπονομοῦ Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας, ἡ οποία — κατὰ πλειοψηφίαν — ἀπεφάνθη ὑπὲρ τῆς τροπολογίας τοῦ Νόμου.

Διὰ τοῦ μέτρου τούτου προεβλέπετο, ὅπως τὸ N. A. T. διαθέσῃ τηῆμα τῶν εἰς ξένας Τραπέζας ἐνίστουμένων κεφαλαίων του διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων, ἀπίνα καὶ θὰ ἐπιθεντο ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πρὸς αὔξησιν τῶν πόρων του καὶ ἐνίσθουσιν τῶν ναυτικῶν συνταξιούχων.

Τὸ ὑπονομοῦ Συμβούλιον, ὅμως, ἐνώπιον τοῦ δόπιου δὲ ὑπονομοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας κ. Σοφ. Βενιζέλος ἔφερε τὸ ξήτημα, ἀπέρρεψε τὴν πρότασιν τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τοῦ N. A. T.

### Σανατόριον διὰ τοὺς ναυτεργάτας

Τὸ Διοικ. Συμβούλιον τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἀπεράσπισεν, ὅπως τὰ διαθέσματα κεφαλαία τοῦ ἐπενδυθέν διὰ τῆς ἀγορᾶς γητέδου εἰς τὸ λεγανοπέδιον τῆς Ἀττικῆς, ἐπὶ τοῦ δόπιου νὰ ἀνοικοδομηθῇ εὐηγένεις Σανατόριον, ἀπολότως συγχρονισμένον. Τὸ Σανατόριον τοῦ δ. Λ. Ο. Κ. Π. θὰ θέσῃ εἰς τὴν διάθεσην τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» διὰ τὴν νοσηλείαν τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν.

### Αἱ ἀποζημιώσεις διὰ τὰ ἀπολεσθέντα πλοῖα

Πληροφορούμενα, διὰ ὑπὸ τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπονομοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας κατηγορίσθη σχέδιον νόμου επερὶ καταβολῆς ἀποζημιώσεων εἰς τοὺς ἀπολέσαντας τὰ πλοῖα των ἐπιτάξεων. Καθορίζονται δ. ἀντὸν τὰ περισσουσά στοιχεῖα τοῦ Ελδικοῦ Ταμείου τοῦ Α. Ο. Κ. Π., τὰ δόπια συμφώνων πρὸς τὸν Νόμον 92 (τοῦ 1946), θὰ χορηγούμενον διὰ τὴν καταβολὴν τῶν ἐν λόγῳ ἀποζημιώσεων.

Ἐπειδὴ, ὅμως, τὰ περιουσιακὰ ταῦτα στοιχεῖα δὲν ἐπαρκοῦν δι' ὅλων

καληρον τὴν καταβολὴν τῶν καθορισθεισῶν ἀποζημιώσεων ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου Ναυτικοῦ Ἐπιτάξεων, προβλέπεται, διὰ τὰς ἄνω περιουσιακὰ στοιχεῖα διὰ κατανεμηθῆν, καθ' ἀναλογίαν εἰς τοὺς δικαιούχους. Δεδομένον διὰ ἡ συγκέντρωσις ὅλων τῶν περιουσιακῶν στοιχείων εἶναι δυνατὸν νὰ δραδύνῃ, προβλέπεται, ἐπίσης, διὰ τοῦ νομοσχεδίου, διὰ ἡ πληρωμὴ θὰ γίνεται τηματικῶς ἐκ τῶν ἐκάστοτε συγκεντρουμένων καὶ πραγματοποιούμενων ποσῶν. "Αμα τῇ εἰσπράξει ὅλων τῶν περιουσιακῶν στοιχείων καὶ τῇ ἀναλόγῳ κατανομῇ ἀπό τῶν περιουσιακῶν ποσῶν τοῦ νομοσχεδίου, διὰ τοῦ μεταξὺ ἐπωλήθησαν ἡδη τὰ ἔξι μεγάλα φορτηγά πλοῖα, τὰ οποία ἀπέτελον περιουσιακὰ στοιχείων τοῦ Ελδικοῦ Ταμείου τοῦ Α.Ο.Κ.Π., καὶ ἐκ τοῦ προδόντος τῆς ἐπωνυμεως αὐτῶν θ' ἀρχίση — ψηφιζούμενον καὶ τοῦ νόμου — ἡ καταβολὴ μέρους τῶν ἀποζημιώσεων πρὸς τοὺς δικαιούχους.

### Διατητικὴ ἐπιτροπὴ ναυτικῆς ἐργασίας

Ὑπὸ τῶν ὑπονομοῦ Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας καὶ Δικαιοσύνης ὑπεγράφη ἡ κάπιθι κονιὴ ἀπόφασις:

Ἐγκοντες ἦτορεν: α) τὴν παρὰ τὰς καταβληθείσας ἐνεργείας μὴ εἰσέστη σύναψη νέας συλλογικῆς συμβάσεως μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων (ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν) τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας πρὸς ὄντμασην τῶν μεταξὺ τούτων σχέσεων ἐν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. β) Τὴν ἀνάγκην συμπληρωσεως τῆς ἐν Ιοχνὲ διὰ τὰ φορτηγά πλοῖα συλλογικῆς συμβάσεως τοῦ Λονδίνου τῆς 2(9)1943 διὰ προβλέψεως συγχροτήσεως καὶ ἐν «Ελλάδι διατητικῶν Ἐπιτροπῶν πρὸς ἐπίλυσην τῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως ταῦτη; ἀναψυχήνεων διαφορῶν.

Ἄποφασις διέπειν: Συμπληρώθηκεν τὸ Κεφάλαιον Κ' (ἐπίλυσης διαφορῶν τῆς ἐν Ιοχνὲ συλλογικῆς συμβάσεως τοῦ Λονδίνου τῆς 2(9)1943) διὰ μελούσθως, Ιοχνονδῶν κατὰ τὰ λοιπὰ τῶν δρῶν τοῦ Λονδίνου Κεφαλαίον:

1) Συγχροτεῖται δι' ἀπόφασεως τοῦ Y.E.N. πρωτοβάθμου διατητικὴς Ἐπιτροπὴ ἐν Πειραιεῖ, ἀπαρτίζομένη ἐξ ἐνὸς τῶν ἐν Πειραιεῖ ὑπερτεύοντων Πρωτοδικῶν, ὡς προέδρου, ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου προέδρου Πρωτοδικῶν διοριζόντων διὰ τοῦ Πρωτοδικοῦ τῶν Πειραιῶν Πρωτοδικῶν δὲ ἐκ τοῦ Πρωτοδικοῦ τῶν Πειραιῶν Πρωτοδικῶν δὲ τοῦ νομίου ἀντιληφτοῦ τούτων καὶ ἐκ τεσσάρων ἀντιπροσώπων τῶν πλαισιοτῶν καὶ τεσσάρων τῶν ναυτεργατῶν. Τῆς Ἐπιτροπῆς ταῦτης μετέχει ὡς εἰσηγητής, ἀνευ φήμου, ἀνώτερος ἀξιωματικὸς ὑπὸ τοῦ ὑπονομοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας διαφορών.

2) Κατὰ τῶν ἀποφάσεων τῆς ἀνωτέρω Ἐπιτροπῆς χωρεῖ ἔφεσις ἐνώπιον δεντεροβαθμίου διατητικῆς Ἐπιτροπῆς ἐδρευοντος ἐπίστης ἐν τοῖς Πειραιεῖ προφορούμενης δὲ ἀπόφασεως τοῦ Y.E.N., ἀποτελουμένης δὲ ἐκ τοῦ Πρωτοδικοῦ τῶν Πειραιῶν Πρωτοδικῶν δὲ τοῦ νομίου ἀντιληφτοῦ τούτων καὶ ἐκ τεσσάρων ἀντιπροσώπων τῶν πλαισιοτῶν καὶ τεσσάρων τῶν ναυτεργατῶν. Τῆς Ἐπιτροπῆς ταῦτης μετέχει ὡς εἰσηγητής, ἀνευ φήμου, ἀνώτερος ἀξιωματικὸς ὑπὸ τοῦ ὑπονομοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας διαφορών.

3) Ἐνώπιον ὅστιον διενόμενης δεντεροβαθμίου Ἐπιτροπῆς διατητικῆς Ἐπιτροπῆς παρατέμπεται πᾶσα ἔφεσις κατ' ἀποφάσεων ληφθειῶν καὶ ὑπὸ τῶν εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ λειτουργοντῶν πρωτοβαθμίων διατητικῶν Ἐπιτροπῶν, καταργούμενης τῆς ἐν Λονδίνῳ δεντεροβαθμίου διατητικῆς Ἐπιτροπῆς.

Καὶ 4) Ἡ ἔφεσις κατ' ἀποφάσεων τῆς πρωτοβαθμίου διατητικῆς Ἐπιτροπῆς ὑποβάλλεται ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν εἰς τὸ Y. E. N. ἐντὸς δεκαημέρου ἀντερεπτελῆς προθεσμίας ἀπὸ τῆς εἰς τούτους κοινοποιησεως τῆς ἀποφάσεως. Κατ' ἀποφάσεων πρωτοβαθμίων διατητικῶν Ἐπιτροπῶν λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς αἱ ἔφεσις ὑποβάλλονται ἐντὸς εἰκοσαμένου προθεσμίας εἰς τὸν προέδρον τῆς ἐδρούσασης τὴν ἀπόφασην πρωτοβαθμίου Ἐπιτροπῆς, παρ' αἱ δικαιοδοτήσεις τοῦ διαβατού οὐδὲν διαβατούσαται εἰς τὸν προέδρον τῆς ἐδρούσασης τοῦ Επιτροπῶν Πειραιῶν, παρ' αἱ δικαιοδοτήσεις τοῦ διαβατού οὐδὲν διαβατούσαται εἰς τὸν προέδρον τῆς Επιτροπῆς Ναυτιλίας. Χρέη γραμματεώς εἰς ἀμφοτέρους τὰς Ἐπιτροπάς ἐπέτελει πρόσωπον διρζόμενον ὑπὸ τοῦ προέδρου Πρωτοδικῶν Πειραιῶν.

### Αἱ ἀνακρίσεις διὰ τὰ ναυτικὰ ἀτυχήματα

Πρὸς τὰς παραλίους προξενικά ἀσχάς καὶ τοὺς προξενικοὺς λιμενάρχας διεβιβάσθη ἐγκύρως τοῦ ὑπονομοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας διὰ τῆς ἔποιας παρέχοντα διδγήια περὶ τοῦ τρόπου δενεργείας ἀναζούσεων δὲ ναυτικὰ ἀτυχήματα ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Ἐπειδὴ παρετηρήθη, διὰ αἱ δικαιοδοτήσεις αἱ σημειώσαται μὲ τὰ ναυτικὰ ἀτυχήματα συντάσσονται πλημμελῶς, η δὲ παράλευσης αὕτη, ἐπειδὸς τῆς δῆλης ἀνομαλίας, τὴν δόπια σημειούγειη, ἐμφανίζει τὴν ναυτικὴν ἡμῶν χώραν ἀδιαφοροῦσαν διὰ τὸν διεργάλιμενον καὶ νομικῶς ἐπιβαλλόμενον δικαιητικὸν

FOR ITALY

**GREGOS & C°**

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT  
(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI № 4

CODES | Boe  
| Scott's 10 th Ed  
| Lombard Code  
| The New Boe

Correspondents  
in all Italian Ports

Telegrams: GREGOS Genoa

Telephones: Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:  
YANNOULATOS BUILDING

Tel. GREAV.—Piraeus

έλεγχον τῶν ναυτικῶν ἀποχημάτων τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν μας πλοίων, ἐπέλλοντα αἱ ἀρχαὶ αὕτη, διπος ἐπιλαμβάνονται ἀμελητεῖ τῆς διενεργείας ἐνόπροτον προαναρρίσεως ἐπὶ παντὸς ναυτικοῦ ἀτομῆματος ἐλληνικοῦ ἐμπορευοῦ πλοίου, μεριμνῶσαι συγχρόνιος διὰ τὸν ἄρτον σχηματισμὸν τῶν οἰκείων διογυραράντων.

### 'Ερώτημα δι' ἐφοπλιστικάς τινας ύποχρεώσεις

Τὸ πρῶτον τημῆμα τοῦ Νομικοῦ Συμβούλιον τοῦ Κράτους, ἀπαντῶν εἰς ἐρώτημα τῆς Διενθύνσεως Προνοίας τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐγνωμόδοτησεν, διτὸς: "Υποχρέωσις τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀπορρέονται εἰς τὸ Ν. Δ. 240 (τοῦ 1941) ἕπειροι οἰκονομικῆς ἐποχής τῶν ἔργων ταῦλασσος καὶ τῶν οἰκογενεῶν τῶν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐφαγάκμενον ἡ ἀπολλισμένον τοπούτων, ἔξοφλοι μέντος σῆμαρον ὑπολογίζονται μὲ τὴν τρέζουσαν πιμὴν τῆς χρονίης ἀγγλικῆς λιρᾶς τὴν καθοριζούμενην ὑπὸ τῆς Γραπτῆς τῆς Ἐλλάδος.

Ὦ γνωστὸν, διὰ τοῦ ἐν λόγῳ Ν. Δ. είχεν ἐπιβληθῆ ἐις βάρος τῶν πλοιοκτήτων ἐλληνικῶν ἐμπορευοῦ πλοίων καὶ τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν σκαφῶν ὑπὸ τὴν οἰκογένεων τῶν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐφαγάκμενον τὸ πόδον τὸ σύνολον τῶν μισθῶν δόδεκα μηνῶν τοῦ πλαιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν κανονικὴν δραγματικὴν σύνθεσιν.

### Τὸ μέρισμα τῶν κατωτέρω πληρωμάτων

Διὰ ποινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν ὅριζεται, διτὸς τὸ καταβαλλόμενον εἰς τοὺς μετόχους τοῦ Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων τοῦ Ε. Ν. μέρισμα, ὑπολογίζεται διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα μέχρι 31ης Ιανουαρίου 1946, τὸ ἔξεισισμόντος βασικὸν διάστημα πολλαπλασιαζούμενον ἐπὶ 20, διὰ δὲ τὸ ἀπό της Φεβρουαρίου 1946 καὶ ἐπενδεῖν, τὸ ἔξεισισμόντος κατὰ τὸν ὑπὸ τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ Ταμείου καθοριζόμενον ὑπολογισμόν, εἰς τὸ ἀποτέλεσμα.

### 'Αλιευτικὸν μας εἰς Βόρ. Αφρικήν

Ο ἀγόνην τὸν συνεργάτον μας κ. Κ. Κόμπη, δοτὶς ἀπὸ ἐτῶν ὑποστηρίζεται τὸ πλοιοφόρον τῆς ἀλιείας εἰς τὰ ὑδατα τῆς Βορ. Αφρικῆς, φέρεται πρὸς τὴν δικαιοσύνην τοῦ. Πληροφορούμενα, διτὸς πετρελαιοκίνητον ἀλιευτικόν, ἐφασιασμένον μὲ ψυγεῖον καὶ ἀνήριον εἰς τὸν κ. Διαμαντῆν, ἔτυχεν ἀδείας ἀλιείας εἰς τὰ παραλία τῆς Κυρηναϊκῆς καὶ κατευθύνεται εἰς Βεγγάζην.

### Η μισθοδοσία τῶν ἐλλειπόντων ἀνδρῶν

Πρὸς τὸν προξενικὸν λιμενάρχην Νέας Υόρκης διεβάσθη ἡ κατωτέρω ἑγγύησης διαταγὴ τοῦ κ. Υπονομοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναφορικῶς μὲ τὴν μεθοδοσίαν τῶν ἐλλειπόντων ἀνδρῶν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων. Συμφόνως πρὸς αὐτήν, εἰς τὰς περιπτώσεις ἐλλειπούσης συνέσεως τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς, λεβητοστιού καὶ γενικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐφ' ἕσσον τὸ ὑπάρχον προσωπικὸν ἔργοντα εἰς τὰ πλέον τῶν καθοριζόμενον ἐν τῷ προαναφερθέντω κεφαλαίῳ ὑδράντων ἐργασίας δέον διόπειτεται διὰ καταβολῆς ἀναλόγου ὑπερωριῶν.

Ἡ διάταξις τοῦ Ν. Δόμου 1637(1939) ἡ προβλέπουσα τὴν ὑπὲρ τοῦ Ν. Α. Τ. καταβολὴν τῆς μισθοδοσίας τῶν ἐλλειπόντων ἀνδρῶν πληρώματος

### ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τὸ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (INSTITUTE OF LONDON UNDERWITERS) ὁργάνωσεις ἰδρυθεῖσα κατὰ τὸ 1884 ὑπὸ τῶν ἐν Λονδίνῳ ἐδρευοῦσῶν Θαλασσοσφαλιστικῶν Ἐταφρῶν εἰσῆγαντες κατὰ τὸ 1939 τὸ σύστημα ἐκδόσεως κοινῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων.

Πᾶν ἐκδιδόμενον κοινὸν ἀσφαλιστικὸν συμβόλαιον περιλαμβάνει τὰ δόματα ἀπαριῶν τῶν συμμετεχουσῶν εἰς τόπο τοῦ Εταφρῶν, οὗτος ὥστε ἀποφέγγεται ἡ ἐκδοσις ἴδιωτέρου συμβολαίου παρ' ἔκάστης τούτων.

Εἰς τὸ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ συμμετέχουσι νῦν 93 Εταφρία. Τὸ σύνολον τῶν κεφαλαίων καὶ ἀποθεμάτων τῶν Εταφρῶν τούτων ἐπερθεῖναι τὸ πόσον ΛΙΡΩΝ ΑΙΓΑΛΙΑΣ ΤΕΤΡΑΚΟΣΙΩΝ ΤΡΙΑΚΟΝΤΑ ΕΝΟΣ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ εἰς ὃ ποσὸν δὲν περιλαμβάνονται τὸ ἀποθεματικὰ Κλάδου Ζωῆς. "Απασιαὶ" Εταφρία αἴτια συμμετέχουσιν εἰς τὸ ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια.

Πρὸς διευκόλυνσην τῆς ταχείας πληρωμῆς τῶν ἀποκημώσεων, ὀπόταν τὰ κοινὰ ταῦτα ἀσφαλιστήρια περιέχωσι τὸν δρόν της πληρωμῆς εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ πάσης ἀπωλείας ἡ ζημιάς ὀφειλομένης ἐν τῶν τοιούτον συμβολαίων, τὸ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ διώρισε καὶ ἀπαντά τὸν κόσμον ΚΑΝΟΝΙΣΤΑΣ ΖΗΜΙΩΝ, οἱ δόποι είναι δεόντως ἐξουσιοδοτημένοι νὰ κανονίζοσι καὶ νὰ πληρώνωνται ἐξ ὀνόματος καὶ διὰ λ.) σμὸν τῶν συμμετεχουσῶν Εταφρῶν πᾶσαν ζημιάν ὀφειλομένην ἐπὶ κοινῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων.

Κανονισταὶ ζημιῶν ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ οἱ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ διωρίσθησαν οἱ κ. κ.

### ΑΔΕΛΦΟΙ ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΙ

ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΜΟΝΟΙΑΣ 21 - ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. ΑΡΣΓΟΥΡΩΦ ΑΘΗΝΑΣ Τηλ. 52-703, 52-704 & 52-705.  
'Υποκαταστήματα ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ ὁδὸς Φύλωνος 39, Τηλ. 41-365  
(ΘΕΣ) ΝΙΚΗ ὁδὸς Κατούνη 43, Τηλ. 22-97  
πρὸς τὸν ὄποιον δέον ν' ἀπενθύνωνται διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀπωτήσεων τῶν ἀπαντήσεων οἱ κάποιοι κοινῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων ἡ Πιστοποιητικῶν ἀσφαλιστικῶν τῶν Εταφρῶν Μελῶν τοῦ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ τῶν περιεχόντων τὸν δρόν πληρωμῆς τῶν ζημιῶν ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ.

ἔχαπολονθεῖ ισχύονσα καὶ δέον διόπειτεται αὕτη εἰς ἀκέραιον μὲν εἰς τὰς περιπτώσεις ἐλλειπούσης συνέσεως τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς, λεβητοστιού καὶ γενικῶν ὑπηρεσιῶν κατὰ τὸ ἀναλογούν δὲ ποσὸν ἀναγκαστικῆς ἀποταμεύσεως τῶν ἐλλειπόντων ἀνδρῶν εἰς τὰς περιπτώσεις ἐλλειπούσης συνέσεως τοῦ προσωπικοῦ καταστρόματος δοθέντος διὰ τὸ θαυμάτων μισθὸς καὶ τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα τῶν ἐλλειπόντων καταβάλλεται ὁ πωοδήποτε εἰς τὸ λογόν προσωπικὸν τοῦ καταστρόματος, ἀσχέτως ἀντούτῳ εἰσηγάσθη ἡ μὴ προσθέτως.

### 'Η χορήγησις διπλωμάτων ἀνευ ἔξετάσεων

Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπέβαλε πρὸς τὸν νομικὸν σύμβουλον ἔργητημα, ἐννοεῖται διατάξεις τοῦ Νόμου 34 (τοῦ 1946), ἀλλαγερρεινειναὶ εἰς τὴν ἀπόκτησην διπλωματοῦ ἀνευ ἔξετάσεων, ἔχον ἔφαρμογιν καὶ διὰ τοὺς ἀπολύτεντας ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Β. Ν. διαματικῶν ἀνακανότητα, πολὺ πρὸ τοῦ πολέμου, καὶ ἀποτήσαντας δραδύτερον διπλωμα, οἵτινες πριθίνεται ὑπὸ τῆς Α. Ν. Υ. Ε., εὑρέθησαν σωματιῶν ικανοῖ.

Ο' νοεῖσθαι σύμβουλος ἀπεφάνη, διτὸς, ἂν καὶ ἡ διατάπωσις τοῦ Νόμου ἀποκλείει τούτους τοῦ ἐνεργετήματος, ἐν τούτοις, καὶ λογήν ἐμμερναί, ἐφόδου μεταγενεστέρων ἐκριθήσαν ὑπὸ τῆς Α.Ν.Υ.Ε. σωματικῶς ἵγεις, δύνανται νὰ περιηγήσουν εἰς τὰς εἰνεργετήματα τοῦ ἐν λόγῳ Νόμου, λαμβάνοντες διπλωματικόν.

### 'ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ εἰς Ἐλληνικὰ φορτηγά

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» : Προσφραγίσθησε εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, Ἀνειλκυσθή κατόπιν βοηθείας τοῦ διλανδικοῦ γαναγοσωτικοῦ «Ποδέλαι» καὶ ἀφοῦ ἔχειρροτος 400 τ. φορτίου ἐπὶ τοῦ ἀποδοτηθεῖσαν «Ανδρονίκη». Τὸ σκάφος ἐπλεύσει τὴν 20ην Ιουνίου ὑπὸ ἴδιου ἀποδοτηθεῖσαν τοῦ Σοντζ, ἐπιθεωρηθέν δὲ καὶ ἐπαναφροτῶσαν, ἔχηκολονθεῖ τὸ ταξίδιον τοῦ Φινλανδίαν. (Τιμ. 21)

«ΗΡΩΝ» : Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγόν μας 1516 τ. γκρός (τοῦ 1906), ἀνήκον εἰς τοὺς κ. κ. Δημ. Κονφόν καὶ Σια, ἐνθισθή περὶ τὴν 8ῃ π. μ. τῆς 28ης Ιουνίου ἐξ συγκρούσεως μὲ τὸ Δανικὸν ἀποδοτηθεῖσαν τοῦ 1921). Τὸ «Ηρων» κατηγορήθητο ἐξ Ἀμβέρσης καὶ Λονδίνου εἰς Πειραιᾶ, μὲ 2.000 τ. γεν, εἰδῶν (ἥτοι ναυλωμένον παρὰ τῆς «Ἐλληνικῆς Α. Ε.», τὸ δὲ Δανικὸν κατηγορήθητο ἐξ Τόνδρος εἰς Ρόττερνταμ μὲ 3.500 τ. φωσφάτων. Η σύγκρωσις ἔλαβε χώραν παρὰ τὸ Ντότζενες κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς ὁμίλης καὶ ἐν δρόνῳ εὐρίσκετο εἰσέπειται ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ «Ηρωνος» ὁ ἄγγιλος πλοηγός. Τὸ Δανικὸν φορτηγόν ἐπέπεσεν ἐπὶ τὸν ἐλληνικὸν καὶ τὸν προβάλλεσσεν εὐρὺν ὄγημα μεταξὺ τῶν κυπρίων Νο 1 καὶ 2. Τὸ πλοῖον δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ συγκρατηθῇ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ ἐγκατείσθη δυνηθεῖν. Τὸ πληρωματικόν ἐξ 23 ἀνδρῶν, δύο μετά τοῦ πλαιάρχου κ. Δημ. Στρίγου, καθὼς καὶ ὁ ἄγγιλος πλοηγός, ἐπέβησαν τῶν δύο λέμβων τοῦ πλοίου, δραδύτερον δὲ μετεφέρθησαν

**NICHOLAS D. AKAWALOS & SON**

**PHILADELPHIA**

**CONTRACTORS**

**BOILERS, TANKS AND HOLD**

**CLEANING A SPECIALTY**

**SHIP SUPPLIERS**

**OFFICE:**

234 S. THIRD ST. PIER 9 SOUTH  
PHONE: LOMBARD 3-6223 SHIP LAUNCH SERVICE  
CABLE ADDRESS: PHONE MARKET 7-9450  
AKAWALOS PHILADELPHIA

**CREMOS BROS & R. MARGOSCHES**  
ESTABLISHED 1890 BY CREMOS BROS  
SHIPPING, CHARTERING, FORWARDING  
& INSURANCE AGENTS  
SALE & PURCHASE BROKERS

HEAD OFFICE PIRAEUS

AKTI MIAOULI 27

Phones : 40-613 & 43-860

Teleg. : NEPTUNIA

SUB AGENCIES

IN ALL THE HELLENIC PORTS

εις Ντόβερ διὰ τῆς πλοηγίδος. Τὴν ἐπομένην οἱ ναυαγοὶ ἔφθασαν εἰς τὸ Λονδρόν. Τὸ «'Ηρων» ἡτο ἡσπαλιούμενον ἀντὶ 55.000 λιρῶν, δέον, διως, νὰ σημειωθῇ, ὅτι δῆλθεν εἰς Πειραιᾶ πρὸ διμήνου γενικὸν σερβεύ, ἀντὶ διπάνης 16.000 λιρῶν καὶ διὰ τοῦ εἶχεν ἑφοδιασθῆ μὲν ἥκια ἄξιας ἕτερον 2.000 λιρῶν.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ» : Ἀποπλεῦσαν ἐκ Μόμπλ μὲ φορτίον γαλανθάριων διὰ Σαβδόναν, προσέφρουσεν ἐπὶ ὑποθυρζίον ἀντικειμένου καὶ ἵτεστη βλάβην τῆς ἡλεκτρικῆς. Τὸ σκάφος ἐπανέλευσεν εἰς Μόμπλ διὰ ἐποκευήν. Θὰ ἐκφορτώσῃ τημήτια τοῦ φορτίου του, ἵνα δεξαμενοῦθῇ.

(Ιουν. 28 — 30)

«ΜΙΜΟΖΑ» : Ἀπὸ Ρίο Γρανάτες δι' Ἀντιοχίαν προσήραξεν εἰς Σ. κάνους Μπάγκι, ἀλλ' ἀνελκυσθή ἀνευ ζημιῶν καὶ ἔφθασεν εἰς Παρανήγκων.

(Ιουν. 12)

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» : Ἐδεξιμενίσθη εἰς Χάμπτον ρόδος πρὸς ἀντικαταστασιν τῆς ἀπολεσθείσης ἦλιος του.

(Ιουν. 15—22)

«ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ» (σημ. Παναμᾶ) : Διὰ τὴν ἐπισκεψὴν τῶν ζημιῶν του καὶ τὸν δεξαμενισμὸν θὰ ἀπατηθῇ διπάνη 61.534 δολ. (Ιουν. 12)

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» : Ἐξ Ἀμβέρσης διὰ Βορρᾶ ἐπόδισεν εἰς Ντόβερ

πρὸς ἐπισκεψὴν βλάβης τῆς ἡλεκτρικῆς του.

(Ιουν. 11—12)

«ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ» (σημ. Χανδούρας) : Κατευθυνόμενον ἐξ Μπονένος Ἀύρες μὲ 9000 τ. σκαλέρων εἰς Ἐλούνι τῆς Φινλανδίας, προσέφρουσεν ἐπὶ τὸν τοχειώτατον τῆς διάρρυγος Μπρόνσιποτελ, ὑποτάνη ὅγμα εἰς τὴν πρόσφατην, ἀνοικεῖ τῆς ισάλων, μήκους 1 μέτρου. Ζημίας ἵτεστη καὶ ὁ ὑδατοφράστης. Τὸ σκάφος συνεχίσαν τὸν πλοῦν του, προσήραξεν εἰς τὰ ἔσθοντα καὶ ὑδατα, ἔγγὺς τοῦ Νάργκεν καὶ ἔκτησε τὴν βοήθειαν τοῦ φυλαργιδού ναυαγοστούποιο «Νέπτον». Μι σοβετεῖ καὶ ἀρχαὶ ἀπηγόρευσαν τὴν ἐργασίαν τῶν Φινλανδῶν ναυαγοστῶν εἰς τὰ σοβιετικά ὑδατα καὶ ἀπέστειλαν εἰς βοήθειαν τοῦ «Χρυσοστόμου» ρωτήδην ναυαγοστούποιον. Κατὰ νεωτέρας εἰδήσεις, τὸ σκάφος ἀνελκυσθὲν, κατέπλευσεν εἰς Ἐλσίνι.

(Ιουν. 16—25)

## Η Ναυλαγορά

Εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα, μὲ κάποιον διως σταθερώτερον τὸν, ἔκανήθη ἡ ναυλαγορά τῆς Ν. Υόρκης κατὰ τὸ δευτέρον δεκαήμερον τοῦ Ιουνίου. Η λῆσσα ἀπεργία τῶν Ἀμερικανῶν γνωτεργατῶν πρὸς στιγμὴν ἐπίσεν ἀνατιμῆτος ποὺς τὴν ἀγοράν. Οἱ ναῦλοι ἔπανηλθον μετὰ δήμερον εἰς τὸ πρότερα για τὸν θέσιν.

Τὸ γεγονός πάντως τῆς συνεχῆ ζημένης εὐθυνάτης μεταφορικῆς κινήσεως ἐξ Ἡνιούμενων Πολλεῖδων παρέχει τὴν βάσιμον ἔλιπτα, διὰ οἱ ναῦλοι ἔστω καὶ καμηλοτέροι, μὲν διατηρηθοῦν διως εἰς ἀποδοτικά ἐπίπεδα.

Εἰς 12 ἑκατομ., τόννων ἀνήλιθον τὸ ἐξ Ἡνιούμενων Πολλεῖδων φορτία τῶν σιτηρῶν πρὸς τὴν Εύρωπην κατὰ τὸ παρελθόν μέχρι τὸ τέλος Ιουνίου διδοκεάμηνον καὶ εἰς 25 ἑκατομ., τόννων τὰ φερτά τῶν γαλανθάριων. Μὲ τὸν αὐτὸν ωιδόν, διὼς δὲ καὶ ηὔξημένον, προσβλέπεται νὰ συνεχισθῇ ἡ ἔξαγωγική κίνησις ἐξ Ἀμερικῆς.

Ίταλοί, Γάλλοι, Βέλγοι καὶ Όλλανδοι εὐφίσκοντα εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ χρηποτήτα μὲ φόρτουσ τοῦ Ιουλίου καὶ ἐπέκεντα. Λί συνεχῇ ταξίδια διαφεύγεις μέχρι καὶ 12 μηνῶν (γαλανθάριας) προσέφεραν ἀπὸ Χάμπτον Ρόδες δι' Ἀμβέρσαν δολ. 9.25. Διὰ Σονδίαν ἐπληρώνοντο δολ. 13.25 Ἀνατολ. Ἀκτῆ καὶ 12.25 διὰ Γκρότεμπουργκ. Δι' Ἀγγλοντον ἡ τιμὴ τῶν 13 δολ. ἀνεψέρετο. Εἰς τὴν τιμὴν αὐτὴν ἐξεισθῇ ἔνα Ἀλμπερτούριον δὲ τοῦ Ιουλίου 1—15.

Γεννήματα ἀπὸ λήσσας Εἰρηνικοῦ δι' Ἀγγλίαν δολ. 18.50 Ιουν. Ιούλ. φίο. Ἀπὸ Βρετανικὴν Κολομβίαν 4 δολ. κάπτω τοῦ σχεδίου. Ἀπὸ Κόλπου δι' Ἀμβέρσαν δολ. 12. Ἀπὸ Κόλπου διὰ τὰς Ινδίας 4 δολ. κάπτω τοῦ σχεδίου. Ἀπὸ τὸ Πλέιτ δὲ Κωνσταντζαν 9000 τ. δολ. 18, Ιουνίου. Διὰ Ρόττερνταμ—Ἀμστερνταμ δολ. 14.50 (6.500 τόν.) Ιουνίου.

«Ορέζα (3000 τ.) διὰ Πειραιᾶ ἀπὸ Σάντος προσέφεραν δολ. 19 ὅρους επιέρθο. Διὰ ζωχάρεις ἐπληρώνοντο ἀπὸ Κούνιαν δι' Ἀμβέρσαν, Κόντινεντ 16.50 δολ. Διὰ Μασσαλίαν δολ. 17. Ἀπὸ Περού διὰ Γένοβαν δολ. 20.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ» (τάναξο) ἀπὸ Ἀργούμπα ἢ Κιονδρασσοῦ 8.500 τ. πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, τιμὴ Μ. Ο. Τ., ἀ. φ.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ ἀπὸ Νέας Υόρκης 8000 τ. γαλανθάριων διὰ Αρτ. Γκαλίαν δολ. 11.45 φίο, ἀ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «λίμπερτο» εἰς Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γαλανθάριων διὰ

Μπονένος «Ἄγρες δολ. 14.25, ἀ. φ.

«ΟΝΤΒΑΡ ΙΙ» (σημ. Παναμᾶ) ἐπὶ Χονέλβας 3000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Τεργέστην 27) δι' ἀ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Μπόνας 7500 τ. φωσφάτων διὰ Γδύνιαν 46) 9. ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» διὰ ἄνω τὸ Ροζάριο 7000 τ. γεννημάτων (μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπονένος «Ἄγρες ἢ Μοντεβίδεο») διὰ Ἀμβέρσαν δολ. 14.25, καντσέλλο 15 Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἀπὸ λημένας Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπονένος «Ἄγρες ἢ Μπάριαν Μπλάγκαν 9200 τ. γεννημάτων διὰ Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ δολ. 13.75, καντσέλλο 19 Ιουλίου.

ΔΥΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ «λίμπερτο» εἰς Νόρδερν φέντες μὲ διφρόν ἀπὸ Κόλπου 9000 τ. γαλανθάριων διὰ Β. Γαλλίαν δολ. 11.74, Ιουλίου 13—25.

«ΕΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑΣ» (σημ. Παναμᾶ) εἰς Πενσακόλας ἢ Μόμπλις 9000 τ. γαλανθάριων διὰ Ἀμβέρσαν δολ. 12.25, Ιουλίου 14—24.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ ἔξ Οράν 3000 τ. χόρτου δι' ἔνα λημένα Ανατ. Ἀγγλίας 100)—, ἐὰν δυο λημένα 102) δι' ἀ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ ἐπὶ Νόρδερν φέντες 9.000 τ. γαλανθάριων διὰ Β. Γαλλίαν, Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ δολ. 11.75, ἀ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «λίμπερτο» εἰς Μόμπλις 9000 τ. γαλανθάριων διὰ Β. Γαλλίαν, Ἀμβέρσαν διὰ Ρόττερνταμ δολ. 10.50, Ιουλίου 10.

«ΕΛΠΙΣ» ἐξ Αλγερίου 2200 τ. παλαιοσιδήρου διὰ Φινλανδίαν 95)—, φίο, Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Καζαπιλάγκας 9700 τ. φωσφάτων διὰ Γδύνιαν ἢ Δάντσιγκ 42) δι' Ιουλίου.

«ΣΟΥΛΑΙΩΤΗΣ» 8270 τ. δ. w. τάμι τοάρτερ δι' 6 μῆνας. σελ. 21) 6, παράδοσις Ιουλίου εἰς Ερυθρὰν Θάλασσαν, ἐπαναπαράδοσις Αγγλίαν — Κόντινεντ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Νόρδερν φέντες 9.000 τ. γαλανθάριων διὰ Βόρ. Γαλλίαν, Ἀμβέρσαν διὰ Ρόττερνταμ δολ. 11.75, ἀ. φ.

ΕΛΛΗΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» (καταναλ. πετρέλαιον) 10.900 τ. δ. w. τάμι τοάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον Πλέιτ δολ. 4.50, παραλαβὴ — παράδοσις Νόρδην Φινλανδίαν, ἔναρξις 1—15 Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «Λίμπερτο» εἰς Νόρδερν φέντες 9.000 τ. γαλανθάριων διὰ Βέλγιον δολ. 10.50, Ιουλίου.

«ΗΠΡΕΒΕΖΑ» εἰς Βορ. Αφρικής 3000 τ. παλαιοσιδήρου διὰ Φινλανδίαν 92) 6 φίο, Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ έκανταν 5000 τ. ἀλατος διὰ Ρόττερνταμ 42) δι' Ιουλίου.

ΤΡΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ «λίμπερτο» εἰς Νόρδερν φέντες 9000 τ. γαλανθάριων διὰ δὲ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 11.45, Ιουλίου.

«ΦΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» εἰς Σφάξ 3000 τ. φωσφάτων εἰς σάκκους διὰ Φινλανδίαν 70)— φίο, ἀ. φ.

«ΚΛΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Ἀμβέρσης 2300 τ. κάπω διὰ Στοκχόλμην 19 ποδῶν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΦΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» εἰς Φινλανδίας (4 συντηγή ταξίδια) 800—850 στάνταρτες ζελέσις δι' Ανατ. Αγγλίαν 175)— free out, ἔναρξις Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Καζαπιλάγκας 7000 τ. φωσφάτων διὰ Ἀμβέρσαν ἢ Γάνδην 27) δι' Ιουλίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» 9.000 τ. δ. w. τάμι τοάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον Πλέιτ — Φινλανδίας δολ. 4.50, Ιουλ. — Αγγοντον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Λίμπερτο) εἰς Κούνιας 9.000 τ. ζακχάρεως διὰ Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ δολ. 16.25, Ιουλίου 1—5.

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL «SOSTIM»

**SOSTIM MARINE COMPANY INC.**

600-2-4 SOUTH BOND STREET

BALTIMORE 31, MARYLAND

JOHN MITSOS

PHONES

PRES. & TREAS.

BROADWAY 3664—4760

**ΚΕΡΚΥΡΑ  
ΒΟΥΔΑΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ**  
Ναυτικοὶ πράκτορες  
Ασφάλειαι—Γαιάνθρακες  
Πράκτορες LLOYD'S LONDON

CABLES : CONWOOD — CORFU

Πράκτορες AMERICAN EXPORT LINES INC.

CABLES : EXOPSHIP — CORFU

ΙΩΑΝ. ΣΟΦΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΕΡΓΕΣΤΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1906

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ — ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Ναυλώσεις, Ἀγοραπωλησία, Επιστρεψι, Μεταστρεψι Πλοίων.  
Πληρες δίκτυον ἀπαντακτῶν εἰς ἀπαντακτῶν τοὺς λημένας καὶ Κέντρα τῆς Μεσογείου.

ΓΡΑΦΕΙΟΝ: VIA SAN NICOLO 19  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 75—84

Ταχινδρομική Διεύθυνσις: P. O. B. 59  
Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NAFTILIA—TRIESTE

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

'Αγία Βαρθάρα . . . . .	Φραγκ. Σιγάλας . . . . .	04	2453	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 21 Ίουν. διὰ Φενίλανδίαν
'Αγία Θαλασσινή . . . . .	Λ. Κεράνης . . . . .	11	3508	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
'Αγία Μαρίνα . . . . .	«Κάσσια Α. Ε」 . . . . .	12	4151	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 20 Ίουν. δι' "Αμστερνταμ, ἔφθ. 27
'Αγιος Βίκτωρες . . . . .	νῖοι Ν. Ι. Πατέρα . . . . .	19	4344	διῆλθε Πόρτ Σάδ 21 Ίουν. διὰ Φενίλανδίαν
'Αγιος Βλάσιος . . . . .	Εὐγενία Ι. Χανδρῆ . . . . .	18	2974	ἔφθ. Τάγη 24 Ίουν.
'Αγιος Γεώργιος . . . . .	νῖοι Δ. Πανταλέντος . . . . .	11	4248	άνεξ. Γάνδην 13 Ίουν. διὰ Σαβόναν, ἔφθ. 25
'Αγιος Νικόλαος . . . . .	Δ. Χατζηπατέρα . . . . .	43	7176	άνεξ. Ρόττερνταμ 17 Ίουν. διὰ Χάμπτον Ρόδος
'Αεροπόρος Βασιλειάδης . . . . .	Μιχ. Βασιλειάδης . . . . .	43	7180	άνεξ. Βαλτιμόρην 16 Ίουν. διὰ Ρόττερνταμ
'Αης Γεώργης . . . . .	νῖοι Γ. Σιγάλα . . . . .	08	2098	άνεξ. ἐπ Τύνιδος 21 Ίουν. Γιβραλτάρῳ 26 διὰ Φενίλανδίαν
Αικατ. Κουμαντάρου . . . . .	Δ. Κουμαντάρου . . . . .	17	7777	άνεξ. Τοσμού 19 Ίουν. διὰ Ρούμπλον
'Ακτή . . . . .	Δ. Λιβανοῦ Α. Ε. . . . .	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 13 Ίουν. διὰ Χάμπτον Ρόδος
'Αλεξάνδρα . . . . .	Κ. Καρράς καὶ οἱδὲς . . . . .	18	4355	ἀργεῖ "Αμστερνταμ 22 Μαρτ. Πρός πώλησιν
'Αλεξάνδρος Κορυζῆς . . . . .	Στρατῆς 'Ανδρεάδης . . . . .	44	7207	ἔφθ. Σαβόναν 24 Ίουν.
'Αλιάκμων . . . . .	«Θεοφανῶ» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἐν πλῷ ἐξ Αιθρόνου διὰ Β. 'Αμερικὴν 28 Ίουν.
'Αλίκη . . . . .	Δ. Λιβανοῦ Α. Ε. . . . .	43	7194	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 17 Ίουν. διὰ Χάμπτον Ρόδος
'Αλφειδός . . . . .	«Θεοφανῶ» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἔφθ. Μαγιούντα 13 Ίουν. καὶ ἀνεξ. 21
'Αμερική . . . . .	Α. Λούζης . . . . .	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 22 Ίουν.
'Αμφιπόλις . . . . .	Έλληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	325	εἰς Πειραιᾶ 30 Ίουν.
'Αναστ. Πατέρας . . . . .	Δαμός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7177	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 Ίουν.
'Αντίκλεια . . . . .	Π. Τζανετάτου . . . . .	92	951	άνεξ. Βεγγάζην 23 Ίουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
'Αννα . . . . .	Ν. Λυκιαρδόπελος . . . . .	19	5173	άνεξ. Λιμενίου 22 Ίουν. διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ . . . . .	Δ. Γουλανδρῆ . . . . .	21	4358	διῆλθεν 'Αδράσα 19 Ίουν. διὰ Βαλτιμόρην
'Αννα Λ. Κονδύλη . . . . .	Ν. Κονδύλης . . . . .	42	7191	άνεξ. 'Αμβέρσαν 12 Ίουν. διὰ Χάμπτον οόδος
'Αννα Μάρκου . . . . .	Ε. Ν. Βιντιάδης . . . . .	19	2431	εἰς λιμένας Ιταλίας. Ἐπωλήθη εἰς Ιταλίους
'Αννα Ρέντερ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	725	ἔφθ. Μάλταν 23 Ίουν. καὶ ἀνεξ. 25 διὰ Βεγγάζην
'Αννα Σταθάτου . . . . .	έτ. «Σταθάτος» . . . . .	18	5685	ἔφθ. Σάνη Πέντο 17 Ίουν.
'Αξίδης . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἔφθ. Πόρτ η Μπούν 19 Ίουν.
'Αντώνης . . . . .	Δαμός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 22 Ίουν.
'Αργολικός . . . . .	Μαρῆς 'Εμπειρόκος . . . . .	21	4786	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Ίουν.
'Αργώ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	18	5532	ἔφθ. Πάτρας 24
'Αρμάθια . . . . .	Δ. Γιανναγᾶ καὶ Σία . . . . .	19	4683	ἔφθ. Πόρτ η Μπούν 20 Ίουν.
'Αρχάγγελος . . . . .	«Θεοφανῶ» Α. Ε. . . . .	17	5692	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 18 Ίουν. διὰ Χάμπτον οόδος
'Αστασία Νομικοῦ . . . . .	«Θηραϊκής Α. Ε」 . . . . .	38	4854	άνεξ. Νούφαρη 18 Ίουν. διὰ Χάμπτον οόδος
'Αστερίς . . . . .	Έπτωτος Δρακούλης . . . . .	43	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Ίουν.
'Αταλάντη . . . . .	Γ. Μ. Λιβανός . . . . .	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον οόδος 22 Ίουν.
Βασίλ. Κουλουκουντῆς . . . . .	Δ. Κουλουκουντῆς . . . . .	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 Ίουν.
Βιργινία . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	44	7176	άνεξ. Πόρτ η Αρθουρού 15 Ίουν. διὰ Κεντρώων 'Αμερικὴν
Βόλλιν (τάνκερ) . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	17	2564	εἰς λιμένας Δανίας 30 Ίουν.
Βόλος . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	23	1175	έτ. Πειραιᾶ 30 Ίουν., ἐποκενήν
Βόρειος Έλλας . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	44	1923	άνεξ. 'Αλεξάνδρειαν 17 Ίουν., Γιβραλτάρῳ 26 διὰ Λίβερπούλ
Γεράσι. Βεργωτῆς . . . . .	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς . . . . .	20	6343	ἔφθ. Πάτρας 24
Γεώργιος Γ. . . . .	Δ. Δάμπτασης . . . . .	18	4289	ἔφθ. Μασσαλίαν 23 Ίουν.
Γεώργιος Ζ. . . . .	Μή. Ζωγράφος . . . . .	05	480	εἰς ταξίδια ἐν Ελλάδι
Γεώργ. Δ. Γράτσος . . . . .	Δ. Γράτσον . . . . .	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 14 Ίουν. διὰ Βενεζουέλαν
Γεώργ. Ποταμιάνος . . . . .	«Ηπειρωτικής Α.Ε» . . . . .	13	4044	άνεξ. Σάντον 15 Ίουν. διὰ Σαλν Τόμας
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίκος . . . . .	έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκου . . . . .	21	5728	εἰς Λίβερπούλ 24 Ίουν.
Γεώργ. Πανώρας . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7176	άνεξ. Θέσσαραν 18 Ίουν. διὰ Χάμπτον οόδος
Γεώργ. Φ. 'Ανδρεάδης . . . . .	Δ. 'Ανδρεάδη . . . . .	43	7176	άνεξ. Λά Παλλίς 15 Ίουν. διὰ Κέϋ Ούεστ
Γρηγόριος Κ. ΙΙΙ . . . . .	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 16 Ίουν. διὰ Ν. 'Υόρκην
Δέσποινα . . . . .	έτ. «Μιχαλινός» . . . . .	06	8016	άνεξ. Ρόττερνταμ 20 Ίουνίου διὰ Τσιβεταβέκαν
Δημ. Ιγγλέσης . . . . .	νῖοι Δ. 'Ιγγλέση . . . . .	18	5271	ἔφθ. Γάνδην 21 Ίουν.
Δημ. Χανδρῆς . . . . .	Εύγ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	10	4643	ἔφθ. 'Αμβούργον 13 Ίουν.
Δημοσθένης . . . . .	«Αλγαίνο» Α. Ε. . . . .	44	7207	έτ. Κινένας Ηλέτη 22 Ίουν.
Δημοσθένης Πανταλέων . . . . .	Π. & Β. Πανταλέων . . . . .	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον οόδος 22 Ίουν.
Διαμαντῆς . . . . .	Λιαρ. Πατέρας . . . . .	19	5253	ἔφθ. Βενετίαν 17 Ίουν.
Δίρφυς . . . . .	Δ. Πατέρα . . . . .	43	7176	άνεξ. Γάνδην 15 Ίουν. διὰ Χάμπτον οόδος
Δώρις . . . . .	'Ηλίας Χατζηλίας . . . . .	17	4604	άνεξ. Ρόττερνταμ 20 Ίουνίου διὰ Τσιβεταβέκαν
'Εθη Λιθανοῦ . . . . .	Ν. Λιβανὸς . . . . .	37	4839	ἔφθ. Χάμπτον οόδος 24 Ίουν.
'Εθρος . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	25	1412	ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Ίουν.
'Εθρος . . . . .	«Θεοφανῶ» Α. Ε. . . . .	43	7244	ἔφθ. Χάμπτον οόδος 24 Ίουν.
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου . . . . .	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος» . . . . .	27	4163	ἔφθ. Ροζάριο 19 Ίουν.
'Ελένη Δ. . . . .	Δ. Δάμπτασης . . . . .	44	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 24 Ίουν.
'Ελένη Κουλουκουντῆς . . . . .	Δ. Κουλουκουντῆς . . . . .	38	5548	άνεξ. Χάμπτον οόδος 20 Ίουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
'Ελένη Σταθάτου . . . . .	Δ. Σταθάτος & Σία . . . . .	43	7176	ἔφθ. Κοπεγχάγην 28 Ίουν.
'Ελίζα . . . . .	Α. Γ. Παπαδάκης . . . . .	19	1986	έφθ. Σούσαν 16 Ίουν. Ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς
'Ελισάβετ . . . . .	Δδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 21 Ίουν. διὰ Βορδώ
'Ελλάς . . . . .	«Ελληνή Α. Ε» . . . . .	16	2081	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 24 Ίουν.
'Ελλάς . . . . .	Γ. Χρ. Δαμός . . . . .	43	7176	άνεξ. Αιθρόδου 14 Ίουν. διὰ Χάμπτον οόδος
'Ελληνική 'Ακτή . . . . .	«Ελληνική» Καλλιμανό. . . . .	44	7207	άνεξ. Βαλτιμόρων 24 Ίουν. διὰ Χάρον
'Ελληνικός 'Αστήρ . . . . .	«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 14 Ίουν. διὰ Ν. 'Υόρκην
'Ελληνικόν Κύμα . . . . .	«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	43	7176	εἰς Βενετίαν—Τεργεστήν 25 Ίουν. (διὰ Κον) πολὺν
'Ελληνικός Ούρανος . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 22 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 28
'Ελπίς . . . . .	Α. Πρίντεζης . . . . .	19	1492	ἔφθ. Γένοβαν 18 Ίουν. (είτα 'Ελλάδα)
'Εμπάτιρ Σδάρ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	24	2740	"Ιδε: «ΠΡΕΒΕΖΑ»
'Επτάνησος . . . . .	Νεγρεπ. — Στα θάτος . . . . .	44	7198	ἔφθ. Τοκούρη 17 Ίουν. (διὰ Ρίον Ιανέσιον)
'Ερμούπολις . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	2369	άνεξ. Μάλταν 24 Ίουν. διὰ Βεγγάζην—Σφάξ
'Εύανθια . . . . .	νῖοι Π. Γουλανδρῆ . . . . .	43	7244	άνεξ. Χάμπτον οόδος 21 Ίουν. διὰ Γαλλίαν
Εύγενία Χανδρῆ . . . . .	Εύγ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	43	7177	διῆλθε Γιβραλτάρῳ 24 Ίουν. διὰ Χάμπτον οόδος
Εδηνος . . . . .	Διαβανός Α. Ε. . . . .	19	5627	άνεξ. Ρουέν 23 Ίουν. διὰ Μπόναν
Εδθαλία . . . . .	Δ. Γουλανδρῆ . . . . .	18	3551	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 Ίουν. διὰ Χάμπτον οόδος
Εύρυμέδων . . . . .	Π. Μαρκεσίνης . . . . .	43	7176	άνεξ. Χούλλ 20 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ
'Εύκε . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	30	255	

"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής . . . . .	δδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	έφθ. Ντιέγκο Σουαρέζ 5 'Ιουν.
"Ηπειρος . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	18	5572	άργει εἰς Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
"Ηράκλειον . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	25	964	εἰς Ρόδον 30 'Ιουν.
"Ηρων . . . . .	Δ. Ν. Κουφός . . . . .	06	1516	ἐδυθισθή εἰς Ντώτζενες 28 'Ιουν. ἐκ συγκρούσεως
Θεμιστοκλῆς . . . . .	ἔτ. «Ιόνιον» . . . . .	44	7198	έφθ. Γκάλθεστον 19 'Ιουν.
Θεμώνη . . . . .	«Κάσος» Α.Ε. . . . .	44	7198	ἀνεχ. Βαλτιμόρων 19 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
Θεοδώρα (τάνκερ) . . . . .	Σκορδάνου-'Ελευθεριάδη . . . . .	10	5237	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουν. διὰ 'Αμπαντάν
Θεομήτωρ . . . . .	νῖοι Σ. Πολέμη . . . . .	10	4427	ἀνεχ. 'Αλγέρουν 25 'Ιουν. διὰ Νίκαιαν
Θεοφανώ Λιθανοῦ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	37	4815	ἀνεχ. Βούβαναν 12 'Ιουν. διὰ Μπάκενχεντ
Θέτις . . . . .	'Ηλ. Χατζηλίας . . . . .	30	4123	έφθ. Νεάπολιν 18 Ιουν.
Θηρασία Νομικοῦ . . . . .	«Θηρασκή» Α. Ε. . . . .	88	1356	εἰς Πειραιᾶ 30 'Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
Θράκη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	41	7460	έφθ. Μπέιρα 26 'Ιουν.
'Ιάκωβος . . . . .	Γ. 'Αγγελίδης . . . . .	01	2107	δεῆλθε Πλότη Σάτη 26 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν
'Ιγόρ . . . . .	Λῶς & Πεζᾶς . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 18 'Ιουν. διὰ Βέλγιον
'Ιθακος . . . . .	Γ. Δρακούλης . . . . .	06	3916	ἀνεχ. Χονέλων 20 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ, ἔφθ. 28
'Ιλισσος . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	15	4724	ἀνεχ. Γάνδην 24 'Ιουν. διὰ Καζαπλάγκαν
'Ινα Μπλούμενταλ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	1549	παρέμενε Κίελον 30 'Ιουν.
'Ιόνιον . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	42	7035	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 18 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
'Ιρις . . . . .	'Ιω. Παλαιοκαρασάς . . . . .	11	1881	δηῆλθεν "Άδεν 24 'Ιουν. διὰ Κολόμπο
'Ιωάννινα . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	725	εἰς Πάτρας 30 'Ιουν.
'Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	ἀδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	44	7176	ἀνεχ. Πειραιᾶ 26 'Ιουν. διὰ Γένοβαν—Μασσαλίαν
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς . . . . .	οίκογ. Γουλανδρῆ . . . . .	43	7176	ἀνεχ. 'Αλγέρουν 24 'Ιουν., Γιρβαλτάρ 26 διὰ N. 'Υόρκην
'Ιω. Φράγκος . . . . .	Μάρκων. Φράγκος . . . . .	12	3442	ἀνεχ. N. 'Υόρκην 21 'Ιουν. διὰ Σίγκφροντ
'Ιωνία (ἐπιθ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	13	4916	εἰς Γλασκώδην 30 'Ιουν., διασκευὴ
Κ. Χατζηπατέρας . . . . .	'Ιω. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7244	ἀνεχ. "Αμστερνταμ 20 'Ιουν. διὰ B. 'Αμερικὴν
Καθαριώτισσα . . . . .	νῖοι Γ. Καραβία . . . . .	13	1877	εἰς 'Αμβέρσα 24 'Ιουν. Ἐναυλώθη
Καλλιόπη . . . . .	ἰδ. Πατέρα . . . . .	43	7244	ἀνεχ. "Αμστερνταμ 20 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κάππαται I. Ματαράγκας . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	44	7240	δηῆλθε Πιβραλτάρ 16 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κάππαται K. Παπάζογλου . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	45	7240	ἔφθ. N. 'Υόρκην 25 'Ιουν.
Κάππαται Φαρμακίδης . . . . .	ἀδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν.
Κάρος . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	39	5215	ἀνεχ. Μπονένος "Άυρες 18 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Κάστωρ . . . . .	ἀδ. Γράτσου . . . . .	44	7198	ἀνεχ. Ρουέν 26 'Ιουν. διὰ B. 'Αμερικὴν
Κατιγκώ Χατζηπατέρα . . . . .	νῖοι K. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	ἔφθ. 'Ελσίνια 22 'Ιουν.
Κεχρέα . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	44	7176	ἔφθ. Κοπεγχάγη 23 'Ιουν.
Κονίστρα . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουν.
Κορινθία (ἐπιθετ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	3874	ἀνεχ. Βηρυττόν 30 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν — Πειραιᾶ.
Κόχολυτ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	20	844	εἰς Τάϊν 20 'Ιουν. ἐποκενή
Κρήτη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	20	7744	ἀνεχ. Νιούπορτ 24 'Ιουν. διὰ N. 'Υόρκην
Κρήτη . . . . .	Γ. Μόάτσος . . . . .	44	7244	δηῆλθε Παναμάν 20 'Ιουν. διὰ Τέμπηλ. Μπαίη
Κρίδης . . . . .	M. 'Εμπειρίκος . . . . .	45	3803	εἰς N. 'Υόρκην 20 'Ιουν.
Κυθερήτης . . . . .	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί . . . . .	27	4950	ἔφθ. "Εμδεν 23 'Ιουν.
Κυκλάδες . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	41	7157	ἀνεχ. Βόλον 23 'Ιουν. δι' "Ειβονιμάονθ
Κύμα . . . . .	εάδ. Λιβανοῦ A. E. . . . .	43	7244	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 24 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κωσταντής . . . . .	ἀδ. K. Πατέρα . . . . .	43	7176	ἔφθ. Λισσαδῶνα 24 'Ιουν.
Κωνσταντίνος H. . . . .	Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2521	ἔφθ. Μασσαλίαν 16 'Ιουν.
Κώνωτας Μίχαλος . . . . .	N. 'Απόδικος . . . . .	45	7174	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διὰ Νεαν. 'Υόρκην
Κώστης Λαιμός . . . . .	νῖοι K. H. Λαιμοῦ . . . . .	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρων 21 'Ιουν.
Κώστης Λάδης . . . . .	ἀδ. Λῶς & A. Πεζᾶς . . . . .	43	7176	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 13 'Ιουν. διὰ Τσάλεστον
Κώδης . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	900	εἰς πλόας ἐν 'Ελλάδι
Λεόντιος . . . . .	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 15 'Ιουν. διὰ Γαλλίαν
Λεωνίδας . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	ἔφθ. Τένιδα 23 'Ιουν.
Λεωνίδας Μίχαλος . . . . .	«Μιχαλίνος» Α. E. . . . .	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρων 25 'Ιουν.
Λούλα Νομικοῦ . . . . .	Ειάγγ. καὶ M. Νομικός	43	7176	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 13 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
Λύρας . . . . .	Π. καὶ M. Λύρας . . . . .	18	5686	παρέμενε Ρουέν 20 'Ιουν.
Μ. Ξυλᾶς . . . . .	'Ηλ. Ξυλᾶς . . . . .	20	5118	ἐκάνη εἰς Βαγκόζ, ἐγκαταλειψθὲν
Μαίανδρος . . . . .	«Λιβανός» Α. E. . . . .	45	7177	δηῆλθε Τζιμοντή 26 'Ιουν. διὰ Σαγκάνη
Μακεδονία . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	42	7044	ἔφθ. Τάϊν 20 'Ιουν.
Μαλιακός . . . . .	Μαρῷς 'Εμπειρίκος . . . . .	12	8903	δηῆλθε Πιβραλτάρ 24 'Ιουν. διὰ Μπάρι
Μαργαρίτα . . . . .	Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
Μαργ. Χανδρῆ . . . . .	Εδύ. I. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	ἀνεχ. Μπάρου 21 'Ιουν. δι' 'Αζόρας
Μαρία Λ. . . . .	K. H. Λαιμός . . . . .	12	4707	ἔφθ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουν.
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	G. M. Κουλουκουντῆς	43	7176	ἐπανέπλευσε Μόρτηλ 20 'Ιουν. (διὰ Σαδόναν)
Μαρία Σταθάτου . . . . .	Γ.ρ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	δηῆλθε Τρίνιταν 10 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο . . . . .
Μαριάμ . . . . .	Μαυροφύλιππας-Πατέρας	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 13 'Ιαν. διὰ Βέλγιον
Μάρπησσα . . . . .	N. Εύσταθίου . . . . .	19	5476	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 26 'Ιουν.
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	εἰς Νεκοτσέα 20 'Ιουν.
Μεγαλόχαρη . . . . .	I. Θεοδωρακόπουλος . . . . .	44	7198	ἀνεχ. Θέονταν 19 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
Μιμόδας . . . . .	«Εμπορική-Εφοπλιστική»	05	3071	ἔφθ. Παρανάγουν 10 'Ιουν.
Μίνα Λ. Καμπάνη . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	εἰς Νιούπορτ ἀπὸ 7 'Ιουν.
Μιχαήλ . . . . .	Κωνσ. τ. Λαιμός . . . . .	43	7207	ἀνεχ. Χερβούνγον 16 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
Μιχαλάκης . . . . .	N. Εύσταθίου . . . . .	44	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρων 11 'Ιουν.
Μιχ. Λ. 'Εμπειρίκος . . . . .	έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	ἀνεχ. Τέμπηλ. Μπαίη 23 'Ιουν. διὰ Μπέιρα
Ναντίν . . . . .	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική	04	3582	ἀργεῖ Μπονένος "Άυρες ἀπὸ 27 'Απρ.
Ναύαρχος Κουντουριώτης . . . . .	'Ιο. Καρρᾶς . . . . .	45	7247	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 13 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην, ἔφθ. 26
Νέα 'Ελλάς . . . . .	ἀδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	ἀναρχωδεῖ ἐκ Γένοβας 25 'Ιουν. διὰ N. 'Υόρκην
Νέδων . . . . .	«Λιβανός» Α. E. . . . .	43	7176	δηῆλθε Πιβραλτάρ 12 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος, ἔφθ. 24
Νέστος . . . . .	«Θεοφανώ» Α. E. . . . .	43	7176	ἀνεχ. Μορτλ. 20 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Νηρεύς . . . . .	'Εμ. Χατζηλίας . . . . .	37	5205	παρέμενεν εἰς 'Αμβέρσαν 20 'Ιουν.
Νικόλας . . . . .	X. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 'Ιουν. διὰ Βέλγιον
Νικόλας . . . . .	B. S. Ρωσόλυμος . . . . .	10	4540	ἀνεχ. Καζαπλάγκαν 21 'Ιουν. διὰ Γάνδην
Ν. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	Φ'Ατλαντικός Α. E. . . . .	43	7244	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Νικ. Καΐρης . . . . .	E. Κουλουκ.-Ι.Καΐρης . . . . .	43	7244	ἔφθ. Δάντσιγκ 15 'Ιουν.

Νίκ. Μίχαλος .....	Κ. Μίχαλος .....	13	4342	άνεγ. Σουάνης 20 Ίουν. διὰ Καζαμπλάγκαν
Νίκ. Πατέρας .....	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Γδύνιαν 18 Ίουν.
Νικολάου Γεώργιος .....	άτ. Γ. Νικολάου .....	44	7240	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Ίουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Νικολάου Ζωγραφίδη .....	άτ. Γ. Νικολάου .....	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Ίουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Νικολάου Μαρία .....	άτ. Γ. Νικολάου .....	27	5525	άνεγ. Γκάλιεστον 17 Ίουν. διὰ Κουνρασσώ
Νίκος Τ. ....	«Καρφηρεύς» Α.Ε. ....	19	5175	έφθ. Τύνδα 15 Ίουν. καὶ Γιβραλτάρ 26
"Οθών .....	Φαραλιοί καὶ Σία .....	44	7176	άνεγ. "Αμετερνταμ 20 Ίουν. διὰ Β. 'Αμερικήν
"Ολγα .....	'Εμπω.-Έφοπλιστική .....	43	7244	άνεγ. Χάμπτον φόδς 16 Ίουν. διὰ Βελγίου
"Ολυμπίος .....	Κουλουνθρός - Έμπειρο. ....	18	5216	άνεγ. Γάνδην 16 Ίουν. διὰ Χάμπτον φόδς
"Οντρι .....	Κ. Γράτσος .....	45	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Ίουν.
"Ορος "Αθως .....	Βασ. Σκαρδέλης .....	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ίουν. διὰ Χάμπτον φόδς
"Ορος Αίτνα .....	«Ατλαντικός» Α. Ε. ....	29	4230	άνεγ. Βορδό 21 Ίουν. διὰ Αζόρας
"Ορος Ελικών .....	«Τόμπος Σο .....	18	5525	έφθ. Ρούεν 18 Ίουν.
"Ορος Κυλλήνη .....	Ρεθύμ. - Κουλουκουντής .....	17	8704	έφθ. Βούλωνην 19 Ίουν.
"Ορος Ροδόπη .....	«Ωκεανός» Α. Ε. ....	19	5182	άνεγ. Χουέλβαν 20 Ίουν. διὰ Γάνδην, έφθ. 26
"Οττίλη .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	21	725	"Ιδε : «ΩΑΖΑΝΝΙΝΑ»
Ούρανία Γούναρη .....	"Ελληνες ἀγορασταὶ .....	19	5701	έφθασε Σάντος 23 Ίουν. (σημ. Παναμᾶ)
Παναγῆς .....	Ν. Λυκαρδόπουλος .....	20	5194	άνεγ. Χουέλβαν 24 Ίουν. διὰ Γάνδην
Παναγία Καθαριώτισσα .....	Α. Καραδίας .....	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Ίουν.
Παναγιώτης .....	'Ιω. Λιβανὸς .....	43	7176	διῆλθεν 'Αζόρας 23 Ίουν. διὰ Αμερικήν
Παναγ. Κουμάνταρος .....	Π. Κουμάνταρος .....	44	7244	άνεγ. Μόνπιλ 25 Ίουν. διὰ Γαλλίαν
Πάτμος .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	31	200	εἰς πλάνα ἐν 'Ελλάδει
Παύλος Γ. ....	ἀδ. Γιαννακαρώνη .....	20	1130	εἰς Πειραιᾶ 30 Ίουν.
Πειραιεύς (ἐπιβατηγόν) .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	29	1493	εἰς Θεσσαλονίκην 30 Ίουν.
Περικλῆς .....	«Ιόνιον Α. Ε. ....	43	7176	άνεγ. Λομπίτο 16 Ίουν. διὰ Τακοράντι
Περσεφόνη .....	'Ιω. Μ. Νικηφόρος .....	24	5026	άνεγ. Μπάρου 22 Ίουν. διὰ Τακοράντι
Πεταλοί .....	Μαρ. 'Εμπειρονος .....	45	3822	διῆλθε Ντότζενες 20 Ίουν. διὰ Β. Γαλλίαν
Πετρόβιλ .....	«Τρανσπετέρολ. Α. Ε. ....	03	4634	εἰς ταξίδια Χάφας — Ράς Γράμπη
Πέτρος I. Γουλανθρῆς .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	23	4693	έφθ. Γένοβαν 24 Ίουν.
Πέτρος Νομικός .....	Μάρκος καὶ Ε. Νομικός .....	43	7176	άνεγ. Υιωνίτεν 25 Ίουν. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Πηγειός .....	«Θεοφανώ» Α.Ε. ....	44	7207	άνεγ. Μόνπιλ 16 Ίουν. διὰ Αμερικήν
Πέδεντ Κλήμαρ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	20	4839	έφθ. Ν. 'Υδροην 25 Ίουν.
Πότη .....	Μιχ. Βερνίκος .....	96	1594	εἰς Πειραιᾶ 30 Ίουν.
Ποσειδῶν .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	19	3911	εἰς Κίελον 30 Ίουν. ἐποκενή
Πρέβεζα .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	24	2740	έφθ. Πειραιᾶ 27 Ίουν. Ἐναελάθη
Πρέντον .....	ἀδ. Καττούλα .....	06	2088	έφθ. Σουάνης 11 Ίουν.
Ριχάρδος Δ. Δλίονς .....	έτ. «Γαλαξίας» .....	45	7176	άνεγ. Μπέλφαστ 14 Ίουν. διὰ Χάμπτον φόδς, έφθ. 25
Ροδόπη .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	44	1923	άνεγ. Σφάξ 22 Ίουν. Γιβραλτάρ 26 δὲ Λίβερπουλ
Σαλαμινία .....	Ε. Πετρούποτης-Γ. Τάνες .....	01	3634	έφθ. Μπέρζεταν 20 Ίουν.
Σάμος .....	νῖοι Δ. 'Ιγγιέστ .....	43	7177	άνεγ. 'Αλεξανδρείαν 7 Ίουν. διὰ Χιλῆν
Σαντορίνη .....	Συγάλ. - Κουλουκουντής .....	43	7207	έφθ. Βαλτιμόρων 21 Ίουν.
Σίκιων φόν Οὔτρεχτ .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	22	1949	εἰς Κίελον 30 Ίουν. ἐποκενή
Σκρά .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	27	757	έφθ. Πειραιᾶ 29 Ίουν.
Σουλιώτης .....	«Εναυτίλος» Α. Ε. ....	17	4300	άνεγ. Βοιβάνη 22 Ίουν. διὰ Ερυθρὰν Θάλασσαν
Σούνιον .....	Μάνθος—Χατζήλας .....	43	7244	έφθ. Γένοβαν 20 Ίουν.
Σπυρίδων II. ....	έτ. «Καρράς» .....	17	4387	άνεγ. "Αρξέβ 25 Ίουν. διὰ Αμπελίλ.
Στάθης I. Γιάνναγας .....	Μιχ. Κουλουκουντής .....	44	7176	έφθ. Νεοτάσεα 7 Ίουν.
Στάμος .....	Δ. Φαραλίδης .....	14	3801	έφθ. Μασσαλίαν 14 Ίουν.
Σταυρός .....	«Κέασος» Α. Ε. ....	25	4853	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 20 Ίουν.
Σταύρος Κουμάνταρος .....	'Ιω. Κουμάταρος .....	44	7176	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 24 Ίουν.
Στέγκυρουντ .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	44	450	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 20 Ίουν. καὶ Σαουθάμπτον 26
Στέφανος Σ. ....	Π. καὶ 'Ιω. Σαμωνᾶς .....	04	646	έφθ. Μπέλφαστ 20 Ίουν. Καλαί 17 Ίουν.
Στρυμών .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	19	5250	έφθ. Χάμπτον φόδς 20 Ίουν.
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος .....	ἀδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Ίουν.
Σύρος .....	Δ. Γεωργόπουλος .....	43	7176	άνεγ. Φιλαδέλφειαν 24 Ίουν.
Τάκης Κ. ....	Κατσουνάκος .....	20	471	εἰς πλάνα ἐν 'Ελλάδει
Ταξιάρχης .....	ἀδ. Λαμποῦ .....	13	4221	άνεγ. Ρόττερνταμ 19 Ίουν. διὰ Μπόναν
Ταύγετος .....	Κουλούνθρου - Έμπειρον .....	18	5687	παρέμενεν εἰς Μπάρου 24 Ίουν.
Τηλέμαχος .....	Γ. Δρακούλης .....	11	3658	έφθ. Νάντην 16 Ίουν.
Τήνος .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	11	1459	εἰς Πειραιᾶ 30 Ίουν.
Τρίτων .....	ἀδ. Γράτσοι .....	44	7207	εἰς Χάμπτον φόδς 22 Ίουν.
Τύροινα .....	Π. Χριστόπολος .....	22	2038	έφθ. Μπάστιαν 20 Ίουν.
Υπαντις .....	ἀδ. Συνοδενοῦ .....	09	1459	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ μηνὸν μὲ ζημίας
Υπερίων .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	43	5000	παρέμενεν εἰς Πειραιᾶ 30 Ίουν.
Φλώρα Νομικοῦ .....	Λουκᾶς Νομικός .....	21	1788	έφθ. Πειραιᾶ 29 Ίουν.
Φρέδ .....	Κ. Δ. Καλαφάτης .....	07	4043	έφθ. Καζαμπλάγκαν 25 Ίουν.
Φωτεινή .....	I. M. Καρρᾶς .....	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Ίουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Χαδιώτης .....	«Κέασος» Α. Ε. ....	45	7247	άνεγ. Ρόττερνταμ 17 Ίουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Χάλκη .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	45	470	εἰς Πειραιᾶ 30 Ίουν.
Χαλκιδική .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	01	541	εἰς Πειραιᾶ 30 Ίουν.
Χάνες Σχοῦλτε .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	20	985	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Ίουν. διὰ Πάτρας
Χέλατρος .....	«Κέασος» Α. Ε. ....	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Ίουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Χέχτ .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον .....	15	999	άνεγ. Όφαν 22 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ (έφθ. Μάλταν 25)
Χίος .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	39	5643	άνεγ. Ν. 'Υδροη 14 Ίουν. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Χρυσῆ .....	νῖοι Π. Γουλανδρῆ .....	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Ίουν. διὰ Τέμπλ. Μπάν
Ψαρά .....	«Αναστασίον - Φαραλίδης .....	45	7247	άνεγ. Ντώρπαταν 12 Ίουν. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Ωκεανός .....	«Σλληνιάνον Δημόσιον .....	44	5500	παρέμενεν εἰς Πειραιᾶ 30 Ίουν.
Ωρίων .....	Πολ. Λύρας .....	09	4798	εἰς Γδύνιαν 20 Ίουν.

### Τὰ ύπο ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

Αθάμας II. .... έτ. «Αθάμας» .... 19 3537  
 Αίτζιαν Στάρ (Επιθ.) .... έτ. «Τσάγκρες» .... 98 1573  
 Ανδαλουσία .... έτ. «Τρανσατλάντικα».... 18 7717

"Αντιόπη (τάνκερ) . . . . .	K. Κονιαλίδης . . . . .	14	4046	εἰς ταξίδια Ἀφρούμπας — Μαρατσέιμπο
"Αντώνιο Κ. . . . .	Έτ. «Πονοῦκα» . . . . .	04	4784	ἔφθ. Ἀργυρόδοσαν 18 Ἰουν.
"Αουρόρα Μπορεάλις . . . . .	Έτ. «Μαρίτιμος» . . . . .	19	5114	ἔφθ. Ροζάρου 22 Ἰουν.
"Αρής . . . . .	K. Κονιαλίδης . . . . .	44	7249	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Ἰουν. δι' Ἀμβέρσαν
"Αριστείδης (Χονδ.) . . . . .	'Αρ. Ὡνάσης . . . . .	43	7191	εἰς Λά Παλλίς 20 Ἰουν.
"Αρισταρχος (Χονδ.) . . . . .	'Αρ. Ὡνάσης . . . . .	43	7176	ἔφθ. Ρουέν 20 Ἰουν. καὶ Χερβούργον 23
"Αριστογείτων . . . . .	'Αρ. Ὡνάσης . . . . .	42	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 14 Ἰουν.
"Αριστοκράτης (Χονδ.) . . . . .	'Αρ. Ὡνάσης . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 19 Ἰουν. διὰ Χάροην
"Αριστομένης (Χονδ.) . . . . .	'Αρ. Ὡνάσης . . . . .	43	7176	εἰς Λά Παλλίς ἀπὸ 1 Ἰουν.
"Αριστόπαις . . . . .	'Αρ. Ὡνάσης . . . . .	43	7176	ἔφθ. Ἐλείνα 9 Ἰουν.
"Αριστοτέλης (Χονδ.) . . . . .	'Αρ. Ὡνάσης . . . . .	43	7244	ἀνεχ. Βαγκούνιον 21 Ἰουν. διὰ Νεάπολην — Κύπρον
"Αρόξα . . . . .	Ίω. Π. Χαδούλη . . . . .	22	1979	ἔφθ. Σαντάντερ 18 Ἰουν. καὶ Πόρτ Τάλμποτ 23
"Ατλαντικ . . . . .	ἀποπλοῖα Διεθνῆς . . . . .	19	5524	ἔφθ. Κόρκ 15 Ἰουν.
Ατλαντικ Γουαϊή . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Ἰουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Ατλαντικ Γουΐντ . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	44	7247	ἐπλ. ἐξ Αδστραλίας δε' Ἀμβέρσαν 24 Ἰουν.
Ατλαντικ Εἴρ . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Γένοβαν 23 Ἰουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Ατλαντικ Κάπταιν . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 Ἰουν. διὰ Χάμπτον φόδς, ἔφθασε 25
Ατλαντικ Κόστ . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	44	7176	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 18 Ἰουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Ατλαντικ Μπρίς . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43	7200	ἔφθ. Μοντεβίδεο 18 Ἰουν.
Ατλαντικ Οσεαν . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 13 Ἰουν. διὰ Ρόττερνταμ
Ατλαντικ Πάλιοτ . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Ἰουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Ατλαντικ Σήμαν . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43	7176	ἔφθ. Παλέρμον 18 Ἰουν.
Ατλαντικ Σιύ . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Ἰουν. διὰ Χάμπτον φόδς, ἔφθασε 25
Ατλαντικ Τρέιντερ . . . . .	Έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	44	7247	ἔφθ. Χάμπτον φόδς 14 Ἰουν.
"Αρτεμίς (τάνκερ) . . . . .	Έτ. Ουφουγουάνης . . . . .	19	6599	ἔφθ. Χεντόνια 9 Ἰουν.
Βαϊμέα . . . . .				
Βικτώρια . . . . .	Έτ. «Κρούζες» . . . . .	19	5670	ἔφθ. Λά Πλάταν 21 Ἰουν.
Βιντοέντσια (τάνκερ) . . . . .	Έτ. «Λεβάντες» . . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Ἰουν. διὰ Νέαν Υόρκην
Βιράγκο . . . . .	Έτ. «Λάμα» . . . . .	20	6886	εἰς Νέαν Υόρκην ἀπὸ 30 Ἀπρ. Ἐπωλήθη εἰς Ιταλοὺς.
Βύρων . . . . .	Έτ. «Λεβάντες» . . . . .	43	7176	εἰς Νέαν Ορλεάνη 20 Ἰουν.
Γαρουφαλία . . . . .	Ίτ. «Βυρόνα» . . . . .	05	339	ἔφθ. Λονδίνον 25 Ἰουν.
Γεροδήμος . . . . .	Έτ. «Γλαύκος» . . . . .	18	5222	ἔφθ. Γρεζήνον 23 Ἰουν.
Γεώργιος . . . . .	Έτ. «Αταλάγια» . . . . .	99	3076	ἀνεχ. Κοζήν 21 Ἰουν. διὰ Καλκούταν
Δημήτριος . . . . .	Έτ. «Λεβάντες» . . . . .	17	5915	ἀνεχ. Αράχοντα 23 Ἰουν. διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Διώνη . . . . .	Έτ. Μεσογείου . . . . .	19	2512	ἀνεχ. Μπάχιαν 23 Ἰουν. διὰ Πονέρτο Λά Κρούν
Δωδεκάνησσα . . . . .	Έτ. «Πάξ» . . . . .	20	6157	ἀνεχ. Αμβέρσαν 22 Ἰουν. διὰ Βαλτιμόρην
"Ελλενικ (χονδ.) . . . . .	Έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	19	812	ἔφθ. Πειραιά 11 Ἰουν.
"Ελλεν . . . . .	ἀποπλοῖα Διεθνῆς . . . . .	20	7631	ἀνεχ. Τσάρλεστον 16 Ἰουν. διὰ Ρόττερνταμ
"Ερατώ . . . . .	Π. Γ. 'Αλεξιάδης . . . . .	18	2117	εἰς ταξίδια μεταξὶ λιμένων "Απω Ανατολῆς
Εύριπιδης . . . . .	Έτ. «Διεθνῆς» . . . . .	43	7225	ἔφθ. Χάμπτον φόδς 22 Ἰουν.
Εύρυθιάδης . . . . .	Έτ. «Σάνν Νικόλαες» . . . . .	20	7582	ἔφθ. Μόντρεαλ 13 Ἰουν.
Εύρυδάμας . . . . .	Έτ. «Σάνν Νικόλαες» . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 19 Ἰουν. δι' Ιταλίαν
Εύρυσθεύς . . . . .	Έτ. «Σάνν Νικόλαες» . . . . .	19	5869	εἰς Αργεντινήν 26 Ἰουν. Μετωνομ. «ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ»
"Ηέη Γ. . . . .	Έτ. «Σάνν Νικόλαες» . . . . .	45	7176	ἀνεχ. Πενσακόλαν 10 Ἰουν. δι' Αμβέρσαν
Θέτις (σημ. Χονδ.) . . . . .	Έτ. «Καριμπάνα» . . . . .	43	7176	ἔφθ. Χονολούσιον 9 Ἰουν.
"Ιλλινδίς (τάνκερ) Χονδ. . . . .	Έτ. «Διεθνῆς» . . . . .	43	7200	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 25 Ἰουν. δι' Αμβέρσαν
"Ιντρέπιντο . . . . .	Έτ. «Διεθνῆς» . . . . .	21	6448	ἀργεῖ εἰς Αγγον Φραγκίσκον
"Ιόνιαν Λῆντερ . . . . .	Έτ. Ντιάνα . . . . .	20	2310	ἔφθ. Σαβάνναν 23 Ἰουν.
"Ιόνιαν Τρέιντερ . . . . .	«Ναβίγκ. Κριστούπαλ» . . . . .	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 Ἰουν. διὰ Χάμπτον φόδς
"Ιωάννης Λιθανός . . . . .	«Ναβίγκ. Κριστούπαλ» . . . . .	44	7198	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 14 Ἰουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Καλλιρρόη . . . . .	Έτ. «Ζαράπι» . . . . .	18	7914	ἔφθ. Λίβερπολ 24 Ἰουν.
Καντούδλε . . . . .	K. Κονιαλίδης . . . . .	22	8432	ἔφθ. Πόρτ ντε Μπούζ 15 Ἰουν.
Κάπταιν Μικές . . . . .	"Ελληνες ἀγορασταί . . . . .	12	3923	ἀνεχ. Αργυρόδοσαν 20 Ἰουν. δι' Αμβέρσαν
Κάπταιν Τζόν . . . . .	Έτ. «Λουτσίντα» . . . . .	18	480	ἔφθ. Πειραιά 21 Ἰουν.
Κατούμπα . . . . .	Έτ. «Στάρο» . . . . .	19	3332	εἰς λιμένας Νέας Σκοτίας 20 Ἰουν.
Κένταυρος . . . . .	Έτ. «Ντέλ. "Εστέ» . . . . .	13	9424	εἰς λιμένας Σκοτίας 20 Ἰουν.
Κλειδό . . . . .	Έτ. «Κένταυρος» . . . . .	19	6064	εἰς λιμένας Ινδῶν 20 Ἰουν.
Κοκερέλ . . . . .	Έτ. «Διεθνῆς» . . . . .	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 20 Ἰουν.
Κόλονυ Τρέιντερ . . . . .	Έτ. «Κάντια» . . . . .	04	3479	ἀνεχ. Λονδίνον 18 Ἰουν. διὰ Φινλανδίαν
Κόρα . . . . .	Σλληνες ἀγορασταί . . . . .	09	888	ἀργεῖ εἰς Αγγον Φραγκίσκον
Κουλέμπρα . . . . .	Π. Γασπαρινάτος . . . . .	06	817	ἔφθ. Σαβάνναν 23 Ἰουν.
Κυρήνεια . . . . .	Έτ. Πορτομπέλλο . . . . .	19	5261	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπὸ 14 Ἀπρ.
Λέσανδρος . . . . .	Παναμαϊκή ἐταιρ. . . . .	11	7527	ἔφθ. Χάμπτον φόδς 26 Ἰουν.
Λητώ (σημ. Χονδ.) . . . . .	Έτ. «Μπενβενίντο» . . . . .	10	610	ἀνεχ. Γένοβαν 30 Ἰουν. διὰ Πειραιᾶ
Λίλα . . . . .	Έτ. «Μάσουριν» . . . . .	43	7176	εἰς λιμένας Ινδῶν 20 Ἰουν.
Λόδιντα (τάνκερ) . . . . .	Έτ. «Ρίβα» . . . . .	09	655	ἔφθ. Μετέρα 24 Ἰουν.
Λόδιντα . . . . .	Έτ. 'Ατλαντικοῦ . . . . .	16	5505	ἔφθ. Σόντερλαντ 21 Ἰουν. καὶ Κόρκ 28
Μανχάσσετ . . . . .	Έτ. «Κασσίπο» . . . . .	23	1827	ἔφθ. Καλλάο 13 Ἰουν.
Μαΐρη Γ. . . . .	«Σεντραμερικάνα» . . . . .	43	7176	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 21 Μαΐου
Μαϊκλι . . . . .	Έτ. «Κρούζες» . . . . .	17	5924	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 25 Ἰουν. διὰ Βαλτιμόρην
Μάντων . . . . .	«Φωσίαν» . . . . .	44	7176	ἔφθ. Σαϊγκόν 15 Ἰουν.
Μάρζορου . . . . .	Έτ. «Ποντάνα "Άλτα» . . . . .	19	2660	ἔφθ. Ντασάρο 21 Ἰουν.
Μαριώ II. . . . .	K. Κονιαλίδης . . . . .	44	7207	εἰς Άλγεριον 26 Ἰουν.
Μαρκέλλα . . . . .	Έτ. «Σάνν Γκεράσιμο» . . . . .	20	3483	ἔφθ. Μπέζόρταν 22 Ἰουν.
Μερόπτα (σημ. Χονδούρας) . . . . .	N. Κονιαλίδης . . . . .	19	7588	διῆλθε Τρίνινταν 11 Ἰουν. διὰ Ρίον Ιανέριον
Μολντόδα . . . . .	Έτ. "Ιθάνη" . . . . .	11	4083	ἔφθ. Σαίν Τζόν (Νέας Γῆς) 14 Ἰουν.
Μποναβεντούρα . . . . .	«Ούλτραμάρε» . . . . .	20	6895	ἔφθ. Μπονέρον "Αὔρες 15 Ἰουν.
Μπούντυ . . . . .	Π. Γ. 'Αλεξιάδης . . . . .	21	1138	εἰς λιμένας Ηνωμένων Πολιτειῶν 20 Ἰουν.
Μύριαμ . . . . .	Έτ. «Χάρις» . . . . .	43	7196	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 18 Ἰουν. διὰ Γαλλίαν
Μυρτώ . . . . .	Έτ. «Αρίστα» . . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Ἰουν. διὰ Χάμπτον φόδς
Ναθιγκέλτορ . . . . .	Έτ. «Καρρέμπιαν» . . . . .	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 21 Ἰουν.
Νάντα . . . . .	Θ. Λ. Τεριάζος . . . . .	19	2720	εἰς Αμβέρσαν ἀπὸ 11 Μαΐου, ἐποικευή
Ναφτόλ (τάνκερ) . . . . .	Έτ. «Ναφτόλ» . . . . .	20	6416	εἰς Αμπαντάν 20 Ἰουν.
Νίκη . . . . .	Έτ. «Λάμα» . . . . .	20	6021	ἔφθ. Μπάρρο 14 Ἰουν. Ἐπωλήθη εἰς Ινδούς.

Νορλάντια . . . . .	έτ. «Σύλετ» . . . . .	42	7191	έφθ. Πουέρτο Πάντρες 22 'Ιουν.
Νορλάγκες . . . . .	Θεόφ. Βάτης . . . . .	44	7207	άνεγ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Ιουν. διὰ Χαβάνναν, ἔφθ. 22
Νουέθα 'Εσπεράντζα . . . . .	έτ. «Φθάραλον» . . . . .	43	7176	άνεγ. Χάμπτον ρόδες 10 'Ιουν. διὰ 'Ολλανδίαν
Νουέθα Φορτούνα . . . . .	έτ. «Φθάραλον» . . . . .	43	7175	άνεγ. Μπάρι 20 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδες
Ντοράντο . . . . .	έτ. «Γκαμπόα» . . . . .	44	7244	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 11 'Ιουν.
"Οντθάρ II . . . . .	Θ. Γοηγοράκης . . . . .	18	1897	εἰς Χονέλιαν 30 'Ιουν. (διὰ Τεργέστην)
Ούτσαχαν . . . . .	έτ. «Γρεβάτ» . . . . .	19	7031	ἔφθ. 'Αιμπέρσαν 26 'Ιουν.
"Οσεαν Γουαίη . . . . .	έτ. «Στέιτζ» . . . . .	19	4990	εἰς Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν.
"Οσεαν Ρόθερ . . . . .	έτ. «Τζένεραλ» . . . . .	19	4988	ἔφθ. Δευτέρην 19 'Ιουν.
"Οσεαν Τρέιντερ . . . . .	έτ. «Στέιτζ» . . . . .	1.	5101	εἰς Νέαν 'Οριεάνην 23 'Ιουν.
Πάνα . . . . .	έτ. «Άμαρυλλίζ» . . . . .	20	5595	έφθ. Καναρασάδω 11 'Ιουν.
Παναγιώτης . . . . .	έτ. «Σάνονθερν» . . . . .	01	3568	άνεγ. Λορεντζό Μαρκές 15 'Ιουν. διὰ Πόρτ Σαιδ
Πάραλος II. . . . .	έτ. «Πάραλος» . . . . .	18	6049	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Παρίτα Μπαή . . . . .	έτ. «Παναμ.-Ευρωπέα» . . . . .	18	6049	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδες
Πασσιφικ "Οσεαν . . . . .	έτ. «Πασίρικ» . . . . .	44	7212	έφθ. Χάμπτον ρόδες 24 'Ιουν.
Πηγελόπη . . . . .	ΣΠ. Παραμυθιώτης . . . . .	19	6495	άνεγ. Σιεμφονέγκος 13 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
Πίντα . . . . .	έτ. «Ναβιέρας» . . . . .	20	2606	έφθ. Νάντην 25 'Ιουν.
Πόλις τῶν Ἀθηνῶν (Χονδ.) . . . . .	Β. Χανιώτη . . . . .	20	7783	άνεγ. Πειραιᾶ 20 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Πουκού (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Λάμα» . . . . .	36	7104	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Πριμασέρα . . . . .	έτ. «Σάμσον» . . . . .	18	5695	ἔφθ. Χάρδρην 23 'Ιουνίου
Πριμασίστα . . . . .	έτ. «Σάμσον» . . . . .	20	6027	παραμένει εἰς 'Αιμπέρσαν ἀπὸ 17 Μαΐου
Ρένα (έπιβατ.) . . . . .	έτ. «Ρένα» . . . . .	06	1619	άνεγ. Πειραιᾶ 29 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
Ριζάκουα . . . . .	Δ. Πετρόπουλος . . . . .	21	1925	ἀργεῖ 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 8 'Αρπιλίου
Ρόμπερτ . . . . .	έτ. «Βέριτας» . . . . .	19	2632	άνεγ. Σαβάνναν 15 'Ιουν. διὰ Κούβαν
Ρούλ (παναμ.) . . . . .	'Ιο. Πελτέη . . . . .	99	1106	ἔφθ. Πόρτ Σούδαν 13 'Ιουν.
Σαλαμίς Βίκτορυ . . . . .	έτ. «Διεθνής» . . . . .	45	7604	διῆλθε Παναμάν 9 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν — Χάρακαν
Σάνν Νικόλας . . . . .	έτ. «Φύλτραμάρ» . . . . .	08	2229	άνεγ. Χονέλιαν 21 'Ιουν. διὰ Κάρδιφ
Σάν Τζεόρτζιο . . . . .	έτ. «Γαλανός» . . . . .	16	4818	ἔφθασε Μάλταν 12 'Ιουνίου
Σαντιάγκο . . . . .	Σ. Γ. 'Εμπειρίκος . . . . .	08	3864	διῆλθε Κορύνην 16 'Ιουν. διὰ Τάμπαν
Σαπφώ . . . . .	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνος» . . . . .	44	7212	εἰς λιμένας 'Αργεντινής 20 'Ιουν.
Σαράγια . . . . .	«Ναβ. Σούντ 'Αμερίκα» . . . . .	44	7176	διῆλθεν 'Αλγερίου 13 'Ιουν. διὰ Σαίγκον
Σιγκνετ . . . . .	έτ. «'Αλκυών» . . . . .	11	3726	ἔφθ. Σφάξ 23 'Ιουν.
Σόνια . . . . .	έτ. «Μαράτο» . . . . .	19	5354	εἰς Ταματάβην 25 'Ιουν.
Σουέρτε . . . . .	Κομη. «Βαπτόρες» . . . . .	10	3649	ἔφθ. Τόνδα 15 'Ιουν.
Στάμο . . . . .	έτ. «Πούντα 'Άλτα» . . . . .	18	2856	άνεγ. Χάμπτον ρόδες 21 'Ιουν. διὰ Σαίγκον
Σωκράτης . . . . .	Κ. Κονιαλίδης . . . . .	43	7176	άνεγ. Ρότερνταμ 20 'Ιουν. διὰ Κέτι Ουέστ
Τερψιχορη . . . . .	«Μπλού Λάν» . . . . .	30	2480	άνεγ. Πειραιᾶ 21 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
Φαίαξ II . . . . .	έτ. «Πόλαρ» . . . . .	44	7060	ἔφθ. "Αμστερνταμ 15 'Ιουν.
Φλίππα . . . . .	έτ. «Πανέλλεντος» . . . . .	02	10375	διῆλθε Λάζ Πάλμας 19 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
Φοίνιξ . . . . .	Κατζηλλα καὶ Σια . . . . .	15	1255	ἔφθ. Σαλέρνο 18 'Ιουν. καὶ Γένοβαν 22
Φρέξος II. . . . .	έτ. Κρίστοφοπαλ . . . . .	19	5055	εἰς Νέαν 'Υόρκην 20 'Ιουν.
Χρυσόστομος . . . . .	Κ. Κονιαλίδης . . . . .	21	7409	ἔφθ. 'Ελσίνια 24 'Ιουν., μὲν ζημίας
Χρυσούλα . . . . .	έτ. «Αταλάγια» . . . . .	10	1441	εἰς "Αμστερνταμ ἀπὸ 18 Μαΐου, ἐποκενή

## 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

also at: HONGKONG

Affiliations:

CHINA HELLENIC LINES LTD. Hongkong, Shanghai.

COMPAGNIE GENERALE DE COMMERCE, DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT — Shanghai.

Agencies throughout the Far East.

Cables: "YANNOULATOS,"

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΪΑΝΗΣ  
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Μέγαρον Γιαννουλάτου

Α. δροφος, άριθ. 1.—Τηλέφωνον 41143

Τηλεγρ. διεύθυνσις : ΘΑΛΑΣΣΙΔ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Έκτελοῦνται πάσης φύσεως  
ναυτικαὶ ἐργασίαι.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν  
εἰς όλους τοὺς λιμένας τῆς Ἑλλάδος.

Κεφ. Πράκτωρ : 'Εταιρίας «Θαλάσσιοι Σιδηρόδρομοι»

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.