

# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1948

Αρ. Φύλλου 306/65

# NAYTIKA XPONIKA



## ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 306)65

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

ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1948

**ΑΠΕΥΘΥΝΟΜΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**ΤΟΥ Κ. ΓΙΩΡΓΗ ΧΡ. ΛΑΪΜΟΥ**

Παρό τοῦ οὐ. Γιώργη Χρ. Λαμποῦ ἀπευθύνθη ἐξ Λονδίνου διὰ τοὺς οὐ. βουλευτάς, ἡ κατωτέρω ἀνοικτή ἐπιστολή, ἀναφορικῶς μὲ τὸ περιεχόμενον τοῦ κατατεθέντος ἥδη εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχεδίου περὶ φορολογίας τῆς Ναυτιλίας:

Κύριοι Βουλευταί,

Καλείσθε νά ψηφίσετε τό φορολογικὸν νομοσχέδιον τῆς Ναυτίλιας. Ὡς ἀντιπρόσωποι τοῦ "Ἐθνους", ἔχετε καθῆκον νά νομοθετήτε, κατά τὰς ἀπαίτησεις καὶ ὑπαγορεύεσις τῶν συμφερόντων τοῦ "Ἐθνους". Ὡς ἀνθρώποι, δῆμος, ἔισθε ὑποκειμένοι εἰς σφάλματα ἡ πλάνη. Μπορεῖτε, χωρὶς νά τὸ θέλετε, νά θλάψετε καὶ ταύτοχρόνως νά είσθε ἴκανοποιημένοι, δτὶ ἐκάμετε τό καθῆκον σας. Δένειν είνε ἀνθρωπίνως δυνατὸν νά ἔχετε εἰδίκευσιν ἐπὶ πάντων τῶν δεκτικῶν νομοθετικῆς ρυθμίσεως θεμάτων. "Οσον καὶ ὃν είνε υψηλὸν τὸ πατριωτικὸν σας φρόνημα. "Οσον καὶ ὃν είνε θαθεῖα ἡ συναίσθησις τῆς εὐθύνης σας, ἡ ἀπόρρεουσα ἀπὸ τὴν ἀσκησιν τῶν νομοθετικῶν σας καθεκόντων. "Οσον καὶ ὃν είνε μεγάλη ἡ μέριμνά σας, διὰ τὰς ἀνάγκας παρόντος καὶ μέλλοντος τοῦ "Ἐθνους", ὁ κίνδυνος τοῦ σφάλματος ἡ τῆς πλάνης είνε ἄμεσος γείτων τῶν ἀποφάσεών σας. Κατὰ τοῦ κινδύνου τούτου ἀποτελεῖ ἀσφάλιστρον, ἡ προσοχή σας πρὸς πᾶσαν τιμίαν πληροφορίαν καὶ ἔμπειρον γνώμην. Καὶ πιστεύω, δτὶ τοιαύτην ἔχουν τὴν προσάρεσιν νά δώσουν, ὅχι μόνον οἱ ἀξιωματούχοι τοῦ Κράτους, ἀλλὰ καὶ οἱ πολῖται, οἱ πιστεύοντες εἰς τὴν Πατριδία καὶ δυνάμενοι κάτι νά εἴπουν εἰς ἓνα συγκεκριμένον θέμα, ἀντλοῦντες ἀπὸ τὴν πεῖραν τῶν καὶ τὰς γνώσεις τῶν.

**Ἴδου διατί, ἔχω τὸ συναίσθημα ἐπιτελέσεως καθήκοντος, ἀπευθυνόμενος πρὸς ὑμᾶς.**

Γραμμή τοῦ ἔργου σας είνε, καὶ πρέπει νὰ είνε, τὸ συμφέρον συμφέρον τοῦ "Ἐθνους". Καὶ σᾶς ἐρωτῶ: "Ἔχει συμφέρον τὸ "Ἐθνος" νὰ ἐκπροσωπῆται ἀπό ἓνα Κράτος, ἐμπνέον σεβασμὸν καὶ ὑπόληψιν; Δὲν λέγω καθῆκον, διότι οὐδεὶς ἀμφισθεῖται, ὅτι ἡ περιτιμῆς ἀντίληψις, συνεπάγεται τὴν ἐπιταγὴν τοῦ καθήκοντος. Ομιλῶ περὶ συμφέροντος, ἐπειδὴ ἡ πλήρωσις τοῦ καθήκοντος δὲν προσοκούμεται συνήθως καὶ ἀπόλαυσιν συμφέροντος. Νομίζω, ὅτι ἔναν τὸ ἄτομον ἔχῃ συμφέρον ἀπό μίαν καλήν ὑπόληψιν, τὸ Κράτος ἔχει ἀνάλογον συμφέρον μὲ πολλαπλασιαστὴν τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπόκοδων του.

Αυτούς, δέν έδόθη ἐκ μέρους τῶν δημοσίων ἀνδρῶν ἡ προσήκουσα προσοχὴ εἰς τὸν παράγοντα τῆς κρατικῆς ὑπόληψεως, καὶ, ἀφοῦ συνεκροτήθησαν εἰς Κράτος, πολλάκις ἐκακοποιήθη τὸ κρατικὸν γόνητρον. Αποτέλεσμα: Ὁ φύλος κύκλος τῆς δυσπιστίας τοῦ πολίτου πρὸ τοῦ κράτους καὶ τοῦ κράτους πρὸ τὸν πολίτην. Τὴν ἐκπηγάζουσαν ἀπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ Κράτους ἔξουσιαν, τὴν διεχειρίσθησαν ὅλοι σχεδὸν οἱ κυβερνήσαντες τὸν Τόπον μὲ τὴν ἀντικοινωνικὴν ἀντιληψιν, ὅτι τὸ Κράτος εἶνε ἀδέσμευτον καὶ ἀνέξεγκτον καὶ δὲν ἔχει ἀνάγκην νὰ ἀγωπάται, ἀφοῦ ἔχει τὴν δύναμιν νὰ ἐπιτάσσῃ.

"Αλλή θά ήτο ή 'Ελλας σήμερον, έαν τὸ Κράτος ἐπεδίωκε νὰ κερδίζῃ τὴν ἀγάπην καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ πολίτου. Συμφέρον λοιπὸν ἀνυπολογίστου ἀξίας, μεγάλης δημιουργικῆς ἀπόδοτικότητος, ἔχει τὸ 'Εθνος ἀπὸ τὴν εὐηπόλητπον καὶ ἀξιοσέβαστον κρατικήν του ἐκπροσώπησιν. Τὸ νομοσχέδιον ὅμως, τὸ δοποῖον σᾶς ὑπεθλήθη πρὸς ψηφίσιν, μὲ τὴν σύστασιν νὰ τὸ διεκπεραιώσετε ταχέως, διακηρύσσει. ὅτι τὰ Κράτη ή διὰ νὰ ἀκριβολογήσωμεν, τὸ Κράτος μας, δὲν ἔχει ἀνάγκην ὑπολήψεως. 'Ακούσατε τὸ ἴστορικόν. Πρὸ ἔτους τὸ Κράτος μας, διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν ἰστορίαν του, εἶχε τὴν εὐκαιρίαν, μὲ ἔνα πολὺ εὔκολον καὶ ἀκίνδυνον τρόπον, νὰ θοηθῇση τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἀποδεκατισθείσης Νομοθεσίας του.

Ο εεκόδιος αὐτὸς καὶ ἀκίνθυνος τρόπος ἦτο ἡ παροχὴ ἐγγυήσεως ὑπὲρ φερεγγύων δφειλετῶν διὰ τὴν ἔκ μέρους τῆς ἀμερικανικῆς κυθερνήσεως πώλησιν ἑκατὸν φορτηγῶν πλοίων ποδὲ

"Ελληνας έφοπλιστάς, μὲ δανειακάς εύκολίας πληρωμῆς. Οι άγορασται-έφοπλισται έδισταζαν νά δαναλάθουν δανειακά. Ήρη και μάλιστα είς συνάλλαγμα ἐπὶ Νέας Ύόρκης καὶ νά ἐπωμισθοῦν ἔπιχειρηματικάς εύθυνας μὲ πλοιά πολεμικής κατασκευῆς. Τό Κράτος, δρῶς σκεπτόμενον, ἐπέμενεν εἰς τὴν ἀποψιν, ὅτι ἦτο καθήκον τῶν 'Ελλήνων έφοπλιστῶν νά δαναυστήσουν τὴν ἀπολεσθεῖσαν Ναυτιλίαν. Καὶ μετά πολλάς ταλαντεύεις, ἔκατὸν φορτηγά, ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόννων φορτίου, ὑφωναν τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν.

Κατά τὴν ἀγοράν ἐκάστου πλοίου ὑπεγράφετο μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ ἀγοραστοῦ μία σύμβασις, λίαν ἐπωφελῆς διὰ τὸ Δημόσιον, καθορίζουσα μεταξὺ ἄλλων καὶ τάς φορολογικάς ὑποχρεώσεις ἐκάστου πλοίου διὰ μίαν πενταετίαν. Διάτοι γενομένου καθορισμοῦ ἐλήφθη ὑπὲρ ὅψιν τόσον τὸ δίκαιον τοῦ Κράτους, δύον καὶ τοῦ φορολογουμένου. Τὸ Κράτος λοιπόν, τοῦ ὁποίου οἱ Νόμοι καὶ τὰ δικαστήρια προστατεύουν τὸ κύρος καὶ τὴν ἐκτελεστότητα τῶν συμβάσεων, ἔρχεται σήμερον μὲ τὸ νομοσχέδιον, ποὺ οᾶς ὑπέθαλε, νὰ δηλώσῃ, ὅτι εἶνε ἀκτεῖοι, δύον παίρνουν στὰ σοθικὰ τὴν ὑπογραφὴν τους καὶ τὴν ίδιοτητά τους ὡς ἀντιουμβάλλομένου. Σείς ποίαν στάσιν θὰ κρατήσετε ἐνώπιον τοιούτου διασυρμοῦ τοῦ κρατικοῦ γονήτρου; Θὰ ἀποτελοῦσεν θως μετριασμὸν τῆς ἀσυνεπείας, ἔαν τὴν σύμβασιν είλην ἀποφασίσει μία κυβερνήσις ἀσχετος καὶ ἔνην πρὸς τὸ ὑπὲρ Φύφισιν νομοσχέδιον. Ἀτυχῶς, δύμως, δ. κ. Ἀντιπρόδερος τῆς εἰσηγουμένης τὸ νομοσχέδιον κυβερνήσεως ἥτο δὲ Πρωθυπουργός, δὲ διαπραγματεύεις τότε τὴν σύμβασιν. Ὑπουργός δὲ τῶν Οἰκονομικῶν εἰς τὰς δύο ταύτας κυβερνήσεις εἶνε τὸ ίδιον πρόσωπον. Διά νὰ κολακεύθουν τούλαχιστον οἱ τύποι τῆς ἥθικης τάξεως, δὲν θὰ πρέπει νὰ ζητήσετε ἀπὸ τὸν ὑπουργὸν-εἰσηγητὴν τοῦ νομοσχέδιου νὰ παραιτηθῇ:

Ἐθεώρει τὴν σύμβασιν ἐπιζημίαν διὰ τὸ Δημόσιον; Διατί δὲν τὴν ἔματαιώσε; Διατί, ἂν δὲν ήδύνατο νὰ τὴν ματαιώσῃ, δὲν υπε-  
ωλε παράστησον; Διατί τὴν ἐνέκρινε καὶ τὴν ἀπεδέχθη; Διατί σή-  
μενον τὴν ἔματαιόν καὶ τὴν αὐτήν;

μερον την ἀγορεύει καὶ τὴν σχίζει;  
Θά σας εἶπε: Τὸ Κράτος ἔχει ἀνάγκας. Τὸ Κράτος διέρχεται  
δυσκόλους ἡμέρας. Τὸ Κράτος ἀγωνίζεται ἀγῶνα ὑπάρξεως. Μία  
τοι αὐτῆς ἀπάντησις εἶναι πράγματι ἀποστομωτική. "Υπὸ κατάστα-  
σιν ἐθνικῆς ἀνάγκης, δὲν σχίζεται μόνον ὁ Χάρτης τῶν συμβά-  
σεων, ἀλλὰ καὶ αἱ σάρκες τῶν τέκνων τοῦ Ἐθνους. *Suprema Lex*  
*Salus Patriae.* Πότε ὅμως ἐγενήθη ἡ ἀνάγκη αὐτῆς; "Ητο ἀφανῆς  
πρὸ ἔτους; "Η ἀντιθέτως ἦτο γνωστὴ εἰς ὅλην της ἔκτασιν  
καὶ ἀκριθῶς πρὸς ἀντιμετώπισιν της ὑπηγορεύθη ἡ ἀνασυγκρό-  
τησις τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ δὲ ἀθετούμενή σύμβασις ἀπετέλεσε  
ἐκσεμένην καὶ καλῶς σταθμισθείσαν πρᾶξιν διὰ τὸ ἐθνικὸν κα-  
τόν.

κον·  
'Αλλ' ἔστω, δεχθῆτε ὅτι συντρέχουν λόγοι σοθαροὶ ἀπαλλάσσοντες τὸ Κράτος τῶν συμβατικῶν του ὑποχρεώσεων. Ποίον ἥτο τὸ καθῆκον τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν; Δὲν ἔπειτε νὰ ζητήση ἀπὸ τοὺς ἀντισυμβαλομένους νὰ ἔξετάσουν ἀπὸ κοινοῦ μὲ τὸ Κράτος τὰ νέα δεδομένα; Διότι, κύριοι Βουλευταί, ἐδῶ δὲν ἔχετε μίαν περίπτωσιν ἀφορᾶσαν ὡρισμένα πρόσωπα ή τάξιν! Εάν ψηφίσετε τὸ νομοσχέδιον, δημιουργεῖτε θάσιμους κίνδυνους, νὰ εὐρεθοῦν οἱ ἔξι ἀγορᾶς τῶν *'Λίμπερτς* ὁφειλέται τοῖς ἀμερικανικοῦ Δημοσίου εἰς ἀδύναμίαν πληρωμῆς καὶ ἔν συνεχείᾳ εἰς δύσκολον θέσιν ἡ ἔγγυητρια *'Ελληνικὴ Κυβέρνησις*. Καὶ δὴ ἡ εὐθύνη διὰ τὸ ἐνδεχόμενον τούτο θὰ είνε εὐθύνη κυβερνητική καὶ λι-σως καὶ εὐθύνη ίδική σας, ἐφόσον διὰ τῆς θαρείας ἀναδρομικῆς φορολογίας, ἔσανεμίζονται τὰ ἀποθέματα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν ἀναληφθειῶν ὑποχρεώσεων, ἀφοῦ ἦδη, ἐνέσκηψε κρίσις ναυ-τιλιασκῆ.

Αὐτὴν ἀκριθῶς τὴν περίπτωσιν ὑπελόγισε τὸ Κράτος καὶ οἱ ἐνδιαφερομένοι. Οἵταν διὰ τῆς αιμοθάσεως καθίσταισαν ἡγεμονεῖς

φορολογικόν καθεστώς, έκφράζον τὸν μέσον όρον τῆς λογικῆς φορολογικῆς ἐπιβαρύνουσας, διὰ τὰς θραχείσας, ώς συνήθως, περιόδους τῶν καλών ναύλων καὶ τὰς μακράς τῶν κακών. Καθ' ἡν στιγμὴν θὰ συζητήτε τὸ φορολογικὸν νομοσχέδιον, πολλὰ ἔλληνικά φορτηγά ἢ θὰ παροπλίζωνται, ἐλειψεὶ ἐργασίας ἢ θὰ ταξιδεύουν ἀποκομίζοντα θετικὴν ζημιάν.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ ἐπιθώσαντα τοῦ πολεμικοῦ κυκλῶνος πλοῖα, ἀποστραγγίζουν τὰ πολεμικὰ τῶν ἀποθέματα εἰς πολυμήνους καὶ πολυδιάστατους ἑπισκευάς διὰ τὴν διατήρησιν τῆς κλάσεώς των, ἐνῷ σημικρύνεται ὁ κύκλος τῆς ζητήσεως των, λόγω τῆς ἡλικίας των. Τὰ δὲ ἀγορασθέντα πέρυσι θρυλικά «Λίμπερτυς» ἀπορροφοῦν καθημερινῶς ποσά διὰ θελιώσεις καὶ συμπληρώσεις καὶ ἀπὸ διμήνου διαφαίνεται σαφῶς, μὲν τὴν πτῶσιν τῶν ναύλων, τὸν ύψωμόν των διαπανῶν καὶ τὰς δυσκολίας ἔξεργεως ἐργασίας, καυσίμων καὶ ναύλων εἰς δολλάρια, ὅτι η καλή συγκομιδὴ τοῦ α'. Ἐξαριθμοῦ τοῦ 1947, Ιωας, δὲν θὰ ἐπαρκέσῃ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν οιτοδίειν τοῦ 1948. Διπλοῦν καὶ δύσκολον πρόθλημα ἔχουν νὰ ἀντιμετωπίσουν οἱ ιδιοκτῆται τῶν «Λίμπερτυς». Πρόθλημα πιθανῶν ζημιῶν. Καὶ πρόθλημα δολλαρίων. Ὡς προεῖπα, οἱ εἰς δολλάρια καταθλητέοι ναύλοι ἀραιώνουν καὶ σπανίζουν καθημερινῶν. Τὸ ἔλληνικόν, δύμως, «Λίμπερτυς» διὰ τὸ τρέχον ἔτος πρέπει νὰ ἔχῃ εἰς τὸ ταμείον τοῦ μόνον διὰ τοκοχρεωλύσια καὶ ἐτήσια ἀσφαλίστρα 75.000 δολλαρίων. Ἐν τῇ πραγματικότητι θὰ χρειασθοῦν περισσότερα, διότι προσφάτως καὶ διὰ τὰ καύσιμα ζητοῦνται δολλαρία. Διὰ νὰ ἐκτιμήσετε τὴν μεταθολήν πρὸς τὰ χείρων καὶ τὸ εὐλογὸν τῶν ἀνησυχῶν, σᾶς δίδω μίαν εἰκόνα τῶν ναύλων διὰ φορτίον γιανθράκων ἀπό Βόρ. Ἀμερικήν διὰ Βόρ. Εὐρώπην καὶ τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων, τοῦ μηδός Ιανουαρίου 1947 καὶ 1948:

Ναύλος	12.50 δολ.	1947 Καύσιμα	11 δολλ.	1947
	8 δολ.	1948	>	22 δολλ. 1948

Βέθαια, τὸ νομοσχέδιον ἀφορᾷ φορολογίαν κερδῶν. Συνεπῶς, ἐάν τοῦ 1948 ἀποθῇ ἐπιζήμιον, δὲν θὰ ὑπάρξῃ φορολογικὴ ἐπιβάρυνσις. Ἀλλὰ μὲ ποιά μέσον θὰ διανύσσει τοῦ 1948, δὲν ἐφεδρικῶν κεφαλαίων καὶ δὴ ὑπὸ μορφὴν δολλαρίων;

Ἄτυχῶς, δὲν πρόκειται νὰ ἔχωμεν κάν τὴν παρηγορίαν, ἐάν η Ναυτιλία κλονισθῇ, διὰ τῆς τοιαύτης θυσίας ἐπετεύχθη ἡ ισοσκέλισις τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ. Διότι κανένας «Ἐλλην» δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ λησμονῇ τὸ δυσεπιλυτον πρόθλημα τῆς ισοσκέλισεως τοῦ προϋπολογισμοῦ καὶ τῆς εἰς αὐτὸν συμβολῆς του διὰ τῆς προθύμου ἀναδοχῆς τῶν ἀναλογούντων εἰς αὐτὸν θαρῶν. Δύναμαι δὲ νὰ σᾶς διασέθασθω, διὰ τὴν Ναυτιλία αἰσθάνεται τὸ καθῆκον νὰ ἀναδεχθῇ ἀγογύστως τὴν ἀναλογίαν τῶν θαρῶν, ἐντὸς τῶν δρίων τῆς.

Ὕπ' αὐτὸ τὸ πρίσμα πρέπει νὰ ἔξετασετε, Κύριοι Βουλευταί, τὸ φορολογικὸν τῆς Ναυτιλίας νομοσχέδιον. Ἀτυχῶς δὲ η θάσις του υπονομεύτη ἐπικινδύνων τὴν προϋπόθεσιν αὐτῆν, διότι θέτει τὴν «Ἐλληνικήν Ναυτιλίαν υπὸ φορολογικάς ἐπιβαρύνσεις, τὰς ὥποιας οὐδεμία ἀλλη Ναυτιλία ἐν τῷ κόσμῳ ἔχει ἐπωμισθῆ». Ο ἐπιθαλλόμενος φόρος ἀνέρχεται εἰς τὸ 40 % τῶν καθαρῶν κερδῶν καὶ μὲ τὴν προσάρξην τοῦ συνθετικοῦ εἰς τὸ 50 %. Εἰς τὸν ίδιον φόρον πρόκειται καὶ τὸ υπὸ Ἀμερικανικὴ σημαίαν πλοῖον.

Ἡ φορολογικὴ αὐτὴ ἔξομοιώσις εἶναι παράλογος, διὰ νὰ μὴ εἴπω ἔξωφρενική, διότι τὸ Ἀμερικανικὸν πλοῖον διαφέρει εἰς πλεονεκτήματα εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, δὸν διαφέρει εἰς κῦρος καὶ δύναμιν εἰς τὰς διεθνεῖς σχέσεις ἡ Ἀμερικὴ ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα. Τὸ τεράστιον εἰσαγωγικὸν καὶ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Ἀμερικῆς ἐξασφαλίζει ὅχι μόνον προτίμησιν ὑπὲρ τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ διάκρισιν ναύλου. Ἡ οἰκουμενικὴ ἐπιθελλόμενη τοῦ Ἀμερικανικοῦ νομίσματος δίδει εἰς τὸν Ἀμερικανὸν ἐπιχειρηματίαν ἀσυναγώνιστον πλεονέκτημα. Τὸ δὲ κύρος τῆς Ἀμερικανικῆς σημαίας, ως «θαυματουργὸς προστάτης» Ἀγιος, παρακολουθεῖ τὸ Ἀμερικανικὸν πλοῖον εἰς δλας τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς λιμένας τῆς Υδρογείου. Τὰ Ἀμερικανικὰ ἔργοστάσια διὰ ναυπηγήσεις καὶ ἑπισκευάς αἱ Ἀμερικανικαὶ Τράπεζαι διὰ χρηματοδότησις καὶ διευκολύνσις, τὰ Ἀμερικανικὰ πετρέλαια καὶ γαλάνηρακες διὰ φορτία καὶ καύσιμα, δὲ Ἀμερικανικὸς κρατικὸς προϋπολογισμὸς διὰ ἐπιχορηγήσεις ἐν ὥρᾳ ἀνάγκης, διὰ παροχῆς πρὸς πραγμάτων ἐμποροναυτιλιακῶν προγραμμάτων, αὐτὴ ὥστη ἡ ἀχανής Ἀμερικανικὴ «Ηπειρος», ως θάσισις κινήσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου, ἀν μη καὶ πάσος ἄλλης σημαίας πλοίου, δλα αὐτὰ προσφέρουν εἰς τὸν Ἀμερικανὸν ναυτιλιακὸν ἐπιχειρηματίαν γιγαντιαίαν συναγωνιστικὴν ὑπεροχήν.

Μετατρέψατε τὰ ἀπαριθμηθέντα πλεονεκτήματα εἰς τὰ ἔκ διαμέτρου ἀντίστοιχα μειονεκτήματα καὶ ἔχετε ἐνώπιον σας τὴν θλιθερών εἰκόνα τῆς Ἐλληνικοῦ πλοίου. Μὲ μίαν μόνην χαρακτηριστικὴν διαφοράν, διότι τὸ Ἐλληνικόν πλοίον, Μὲ μίαν μόνην χαρακτηριστικὴν διαφοράν, διότι τὸ Ἐλληνικόν πλοίον περισφίγγεται ἀπὸ μειονεκτήματα καὶ μόνον μειονεκτήματα, τὸ ἔνα χειρότερον τοῦ ἀλλού. Τῷ καιρῷ ἔκεινα ὑπῆρχε τὸ πλεονέκτημα τῶν μικροτέρων διαπανῶν μισθοτροφοδοσίας καὶ τὸ πλεονέκτημα τῆς τάξεως καὶ πιεθαρχίας ἐπὶ τοῦ πλοίου μας. Τώρα, ως πρὸς τὰς διαπάνας, εἰμεθα χαμηλότερα ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς καὶ ὑψηλότερα ἀπὸ πάσον ἄλλην σημαίαν. Ὡς πρὸς δὲ τὴν τάξιν καὶ πιεθαρχίαν, ὃς σιωπήσαμεν!... Τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος, μὴ ἔχον τὰ μέσα καὶ τὴν δύναμιν νὰ θοηθῇ κατ' ἄλλον τρόπον τὴν Ναυτιλίαν του καὶ κατανοσῦν, διότι η πλουτοπαραγωγικὴ συμβολὴ τοῦ κλάδου τούτου εἰς τὴν θετικὴν οἰκονομίαν ἐδικαιολόγει δρισμένας δημοσιονομι-

κάς παραχωρήσεις, ἐφήρμοσεν δρθὴν φορολογικὴν πολιτικήν, διὰ ασφαλίζουσαν τὴν συναγωνιστικὴν καὶ ἐπιβιωτικὴν ίκανότητα εἰς περιόδους κρίσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ.

Ἄπο τὴν πολιτικὴν αὐτὴν μᾶς ἀπομακρύνει τὸ μελετώμενον κομισχέδιον, διὰ νὰ μᾶς δόηγησῃ εἰς ἐφήμερον δημοσιονομικά ἀποκίματα, μὲ τὸ θαρύτατον τίμημα τῆς δριστικῆς ἐπιχωματώσεως τῆς πλουτοφόρου πηγῆς. Περίτον, ομοιάζομεν μὲ τὸν ἐκριζώνοντα δένδρον, διὰ νὰ ἀποκομίσῃ εὐκολώτερον τοὺς ὥριμους του καρπούς. Νά τὸ διατηρήσωμεν τὸ δένδρον, νὰ ἐμπλουτήσωμεν τὸ ἔδαφός του, ἀκόμη καὶ νὰ δαπανήσωμεν, διὰ νὰ ἔχωμεν πάντοτε τοὺς καρπούς του, λέγει ἡ λογικὴ καὶ ἡ πείρα.

Νά φορολογήσητε τὴν Ναυτιλίαν, δὸσον αἱ εἰδικαὶ τῆς συνθῆκαι τὸ ἐπιτρέπουν. Σαράντα τοῖς ἔκατον ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν καὶ εἰκοσι πέντε τοῖς ἔκατον ἐπὶ τοῦ κυρίου φόρου διὰ συνθετικὸν, ἔστω!... Ἀλλὰ νὰ προθέψετε καὶ νὰ σεβασθῆτε τὰς ἐπωτίσεις ἔκεινας, αἱ ὥποιας ἐλαττώνουν μὲν τὸ φαινομενικὸν κέρδος, ἀλλὰ δὲν εἰσέρχονται εἰς τὸ θαλάντιον τοῦ ἐπιχειρηματίου.

Καὶ ἡ πρώτη πρόθλεψις αὐτῆς, διὰ τὴν ὥποιαν κανεὶς δὲν σᾶς ὠμίλησεν, οὐδὲ αὐτὸι ἀκόμη οἱ ἐνδιαφερόμενοι, εἰνὲ ἡ πρόθλεψις διὰ τὰς περιόδους τῶν κρίσεων καὶ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ποιοτικῆς καὶ ἐκμεταλλευτικῆς καταστάσεως τοῦ πλωτοῦ ύλικον. Η πρόθλεψις αὐτῆς εἰνὲ τὸν θασικὸν διὰ τὸν ὑπαρξιν καὶ πρόδοσον τὸν Ναυτιλικὸν μας, ποὺ θὰ ξηλίζει νὰ μὴ ἡτο καθωρισμένη διὰ διατάξεως νόμου, ἀλλὰ δι' ἄρθρου τοῦ Συντάγματος. Κατ' ἐλάχιστον δέ, ἔνος εἰκοσι τοῖς ἔκατον τῶν ἔξειρισμάνων, ἀναλόγως τοῦ ἀφορολόγητον, μίαν οἰκοδομοῦμεν ἐπὶ ἅμμου.

Μή νομίσετε, διότι ἀφήνετε χρήματα ἀφορολόγητα, διὰ νὰ τὰ ἀπολαύσῃς ὁ ἐπιχειρηματίας. Θεστίζετε ἀπλῶς ἀσφάλιστρον κατά κινδύνους θεραπείου, δὸσον καὶ ἡ ἐπέλευσις τοῦ χειμῶνος καθέ χρόνον. Ιδίου πρόσφατος ἀποδείξις: Τὸ ἔξαμηνον εύφορίας τοῦ 1947 θὰ πληρώσῃ τὰς διαφαινούμενας ζημιὰς τοῦ 1948. Τὴν πρόθλεψιν αὐτῆς τὴν θεωρῶ Ισης σημασίας μὲ τὸ στερεόν ἔδαφος, ποὺ στηρίζει μίαν οἰκοδομήν. «Λανεύ αὐτῆς οἰκοδομήν».

Καὶ μὲν πρόθλεψις αὐτῆς, ἡ τὸν θεμελιώδης, ἔχει τὴν θέσιν τῆς εἰς πάντα νόμον σήμερον καὶ εἰς τὸ μέλλον, ἀφού Ισως καὶ εἰς τὸ Σύνταγμα θὰ ἔπειτε νὰ τὴν ἔχῃ. Αἱ ὄλαις ἐπιθαλλόμεναι προθλέψεις, πλὴν τῶν διαπανῶν ἑπισκευῶν καὶ τόκων δασίων, διὰ τὰς ὥποιας δρθῶν διατυπώνεται τὸ νομοσχέδιον, εἰνὲ αἱ ἀφορῶνται τὴν πρόσθεσιν, διὰ τὰς ὥποιας δέοντα νὰ ἔχωμεν τὰς διαφανείστες ζημιάς τοῦ 1948. Τὴν πρόθλεψιν αὐτῆς τὴν θεωρῶ Ισης σημασίας μὲ τὸ στερεόν ἔδαφον, μὲν δὲ νὰ προσθέσουμεν τὰς διαφανείστες ζημιάς τοῦ 1948.

Εἰδικότερον: 1) Διὰ τὰ πλοῖα «Λίμπερτυς», ως ἀναμφισθῆτας θραχύβια, ἔκπτωσις 10 % ἐπὶ τῆς τιμῆς κτήσεως. 2) Διὰ τὰ ἀγορασθέντα μετὰ τὸ 1945 πλοῖα καὶ ἀγοραζόμενα, ἡλικίας 15 ἔτῶν καὶ ἀνώ, ἔκπτωσις 25 % διὰ τὸ πρῶτον ἔτος ἀπὸ τῆς ἀγορᾶς των καὶ πρόθλεψιν ἀποσθέσεως τοῦ υπολοίπου ἐντὸς χρονικῆς περιόδου δικτὼ ἔτῶν. 3) Διὰ τὰ προπολεμικῶν ἀποκτηθέντα πρόθλεψιν ἀποσθέσεως τῶν υψηλῶν διαπανῶν τῆς ἐπιθεωρήσεως των διὰ κλάσιν (σερβέω τετραετές).

Γνωρίζουμεν, διότι γύρω αἱ πότε τὴν τράπεζαν τῶν συζητήσεων διὰ τὰς οἰκονομικὰ τῆς Ἐλλάδος παρίστανται καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν φίλων Ἐθνῶν, Ἀμερικῆς καὶ Ἀγγλίας. Εἰνὲ ἐνδεχόμενον νὰ ἔχουν καὶ ἔκεινοι τὰς ἀπόψεις των καὶ μαζὶ μὲ τὸ κύρος, ποὺ διδεῖ διά τοῖς τῆς θοηθίας, δὲν θὰ ἡτο περιέργον νὰ ἔθεωρουν τὰς ἀπόψεις ταύτων ἀδιαφολικήτων. Καὶ ἔα μὲν ἡ φωνὴ των εἰς τὰς Ἐλληνικὰς υποθέσεις δὲν προήρχεται ἀπὸ εἰλικρινῆ καὶ θαθεῖαν ἐπιθυμίαν νὰ μᾶς θοηθήσουν, τότε μόνη δρθή γραμμῇ παραμένει ἡ υἱοθέτησίς των καὶ ἀπὸ ήματς. «Ἀλλ' ἐπειδὴ η θοηθία εἶναι ὁ σκοπός των καὶ η ἀποστολή των, ἔχομεν καθῆκον νὰ τοὺς έχηγήσωμεν, διότι πλανῶνται».

Καὶ ἔα δὲν τοὺς πείσωμεν, νὰ δεχθῶμεν τὰς ἀπόψεις των καὶ νὰ δώσωμεν εἰς τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγόν, ὅχι ἀπλῶς ίσα φορολογικά θάρροι μὲ τὸ Ἀμερικανικόν, ἀλλὰ καὶ κατά ἔνα ποσοστόν μεγαλύτερα. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, εἰνὲ λογικόν, μετά τὴν ἔξομοισιν τῶν θαρῶν, νὰ γίνῃ ἔξομοισις καὶ τῶν πλεονεκτήματων, μὲ μίαν μικράν διάκρισιν εἰς θάρρος τοῦ Ἀμερικανικοῦ. Δέχονται; «Οχι, θέσαις, διότι στὰ τελευταῖς αἱ Ἐλλάς ἀς ζητήση τα βόταν τῶν τραύματων της ἀπὸ τὰ τέκνα της. Τὰ τραύματα, δύμως, ποὺ ἐλαύσε καὶ λαμβάνει η Ἐλλάς, εἰνὲ τὰ τραύματα τοῦ θυρωροῦ τῆς πολιτισμού καὶ οἱ ίσοικοι τοῦ Πολιτισμοῦ καὶ οἱ ίνοικοι τοῦ διεθνούς μισθώσης».

Κύριοι Βουλευταί, δὲν γνωρίζω, ἀν κανένας ἀπὸ σᾶς διαθάση τὰ γραφοδέμνα μου. Δὲν γνωρίζω, ἀν τυχὸν τὰ διαθάση, πόσον θὰ τὸ προσέξω. Γνωρίζω μόνον, νὰ σᾶς δίδω μίαν τιμίαν πληροφορίαν. Ψηφίζοντες τὸ νομοσχέδιον, χωρὶς τὴν πρόθλεψιν «κρίσεως καὶ θελτικής πλοιών», εἰς ποσοστόν ΕΙΚΟΣ! τοῖς ἔκατον ἐπὶ τῶν κερδῶν ἐκάστης ἐπικερδοῦς χρήσεως, προάγετε εἰς χρεωκοπίαν τὴν ιστορικήν, δὸσον καὶ η Ἐλλάς, Ναυτιλίαν της. «Ἐάν πιστεύετε, οἱ η «Ἐλλάς» πρωτίστων νὰ ζήσῃ, θὰ θέσετε ὑπεράνω τῆς ταμειακῆς ἀνάγκης, τὴν πλουτοπαραγωγικὴν σκοπιμότητα. «Ἐάν, ἀντιθέτως, πιστεύετε, οἱ έσημανεν η ὥρα νὰ κηδευθῇ η Ἐλλάς, τότε μη διατάσσετε πρὸ οἰσασδήποτε θυσίας. «Ἄξιζει νὰ γίνη σάσθανον τῆς Ἐλλάδος, πάσα «Ἐλληνική ἀξία καὶ πάσα «Ἐλληνική ζωή».

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

Λονδίνον, 19.2.48

# ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

## 'Η φορολογία τῆς ναυτιλίας

Αἱ στήλαι αὐταὶ, ἔχουσαι πλήρη τὴν συναίσθησιν τῶν ἐπιτακτιῶν ἀνάγκων τοῦ ἀγωνιζομένου ἔθνους, δὲν πρόκειται νὰ συζητήσουν καν τὴν σκοπιμότητα τοῦ κατατεθέντος εἰς τὴν Βουλὴν φορολογικοῦ νομοσχέδιου τῆς Ναυτιλίας. Πρέπει νὰ εἰσφέρῃ καὶ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον εἰς τὴν καθολικὴν προσπάθειαν, ἐφόσον κερδίζει. Ἀπὸ κανένα δὲν ἐπιτρέπεται νὰ τεθῇ τοῦτο ἐν ἀμφιθέλῳ. Πρέπει δύως ἡ εἰσφορά αὐτὴ νὰ μὴ ἔρχεται καὶ τῶν ὄριων τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος: Νὰ φορολογηθῶν δηλαδὴ αἱ ἀποδόσεις μέχρι τοῦ σημείου, που θὰ κατορθώσῃ καὶ η ναυτικὴ ἐπιχείρησις νὰ σταθῇ, νὰ ἀναπτυχθῇ σὺν τῷ χρόνῳ, ἵνα ἀκριβῶς κερδίζῃ καὶ φορολογηται.

Αὐτὴν τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα θὰ ὑποδείξωμεν εἰς τοὺς μελετῶντας ἥδη τὸ φορολογικὸν νομοσχέδιον ἀρμόδιους. Πολλοὶ ἀσφαλῶς τὴν ἀγνοοῦν. Ἀπλὰ καὶ σύντομα θὰ τὴν ἀπεικονίσωμεν. Εἶναι ὑποχρέωσις τῶν στηλῶν αὐτῶν.

Ἡ Ναυτιλία μας, κινουμένη μέσα εἰς τὸν στίθιον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ἀντιμετωπίζουσα τὰ πλοῖα μεγάλων καὶ πλουσίων σημαιών, θαρύνεται μὲ πολλὰ καὶ σοθαρά μειονεκτήματα. Αὐτὰ περιορίζουν τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, καθιστοῦν ἀθεσταῖαν τὴν προσπάθειαν τῆς μεταπολεμικῆς ἀποκαταστάσεως του. Θὰ ἔχειάζετο νὰ τὰ ἀπαριθμήσωμεν χάριν τῶν ἐκτὸς τοῦ ναυτιλιακοῦ περιβόλου κινουμένων.

Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν φέρει τὴν σημαίαν κράτους μικροῦ, ἐστερημένου ἰδίας μεταφορικῆς κινήσεως, ἐπαρκοῦς διὰ νὰ τὸ συντηρήσῃ. Δὲν ἀπῆλαυσέ ποτε καὶ δὲν ἀπολαμβάνει, τὸ τονίζομεν ἰδιαιτέρω, προστασίας τινός, δὲν ἔγνωρισε τὴν κρατικὴν ἀρωγὴν κατὰ τὰς δυσκόλους περιόδους τῆς σταδιοδρομίας του. Πλανάνται ἀνά τὰ διεθνῆ κέντρα φορτώσεων, μακρὰν τῶν ἔθνικῶν του όρεων, παντοῦ ὅπου ἡ ἐλευθέρα ναυλαγορά τοῦ προσφέρει ναῦλον τινὰ εὐτελοῦς φορτίου. Διότι ἀκριβῶς δὲν εύρισκεται ὑπὸ τὴν ἀμεσον κρατικὴν παράστασιν καὶ ἐποπτείαν ἡ διοικητικὴ τοῦ ἑσωτερικὴ κατάστασις εἰναι οἰκτρά. Ὁ νόμος, ἡ ὑπουργικὴ ἀπόφασις, ἡ παρέμβασις τοῦ κρατικοῦ δργάνου εἰς τὸ ἑξωτερικόν, εἰς τοὺς μακρυνούς λιμένας, δὲν ἔχουν καμμίαν ἐπὶ τοῦ ποντοπόρου Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ἐπιδρασιν. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ἀναρχεῖται. Καὶ η κακοδιοίκησις στοιχίζει.

Ἡ διαχείρισίς του εἶναι πανάκριβη. Μετὰ τὸ ἀμερικανικὸν καὶ τὸ καναδικὸν ἔρχεται ἀμέσως τὸ ἴδιον μας. Μετ' αὐτὸ δὲν τὰ ἄλλα τῶν εὐρωπαϊκῶν σημαιῶν. Εἶναι διαπιστωμένον ἀπὸ ἀδιαθλήτους ἀριθμούς ξένων παρατηρητῶν.

Τὸ Ἑλληνικὸν «τράμπ» δὲν πρόκειται πλέον ἀντοχήν τινα νὰ ἐπιδείξῃ κατὰ τὰς ἐπερχομένας δυσκόλους τῆς ναυλαγορᾶς περιόδους. "Αλλοτε αὐτὸ ἔκινετο, ὅταν τὰ ξένα παρωπλίζοντο ἀθρόα. Τώρα τὸ Ἑλληνικὸν θὰ παροπλισθῇ καὶ τὰ ξένα θὰ κινοῦνται. Θὰ κερδίζουν ἐκεῖ ὅπου τὸ ἴδιον μας θὰ ζημιώνῃ.

Αὐτὸ τὸ γεγονός τῆς ἀσθενοῦς συναγωνιστικῆς του Ικανότητος δὲν διευκολύνει δέσμαια σύτε καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Κατὰ ποιὸν λογικὴν θὰ κληθῇ ὁ ἐπιχειρηματίας νὰ ἐπενδύσῃ τὰ κεφάλαια του καὶ νὰ καλύψῃ τὴν ἐφοπλιστικὴν του δραστηριότηταν ὑπὸ μίαν σημαίαν ἀκριθήν, ἀναρχουμένην καὶ στερουμένην πάσης κρατικῆς παραστάσεως;

Εὔκολος εἶναι δι' αὐτὸν ἡ ὑψωσις ὅχι μόνον τῆς παναμαϊκῆς, ἀλλὰ τῆς καναδικῆς, τῆς ἀγγλικῆς καὶ τῆς ἀμερικανικῆς. Φορολογεῖται καὶ ἐκεῖ τὸ πλοῖον μὲ τὰ αὐτὰ ποσοστά ἐπὶ τῶν κερδῶν, τὰ προσθετόμενα ὑπὸ τοῦ συζητουμένου εἰς τὴν Βουλὴν φορολογικοῦ νομοσχέδιου, ὅχι δύμας καὶ μὲ τὰ αὐτὰ ποσοστά ἀποσθέσεων, τὰ διασφαλίζοντα ἀκριθῶς τὴν μελλοντικὴν σταθερότητα τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρησεως.

Τὸ ἀμερικανικὸν καὶ τὸ ἀγγλικὸν σκάφος ἀπολαμβάνουν πάντως κάθε προστασίας, ὅπως τὸ παναμαϊκὸν κάθε ἀσυδοσίας. Ἡ διάκρισις εἰς τὰς φορτώσεις καὶ τὰς ἀσφαλίσεις, ἡ προτίμησις εἰς τὰς χρονοναυλώσεις, εἶναι τὰ πλέον χαρακτηριστικὰ γνωρίσματα τῆς ἑνασκουμένης προστασίας τοῦ ἀμερικανικοῦ καὶ τοῦ ἀγγλικοῦ φορτηγού. Καὶ αὐτό πρός τὸ παρόν. Ἀργύτερα, ἀν χρειασθῇ θὰ ἔχωμεν καὶ τὰς ἐπιχορηγήσεις.

Ἐξ ἄλλου ἀπόλυτος ὅμαλοτης ἐπικρατεῖ εἰς τὴν ἑσωτερικὴν διοικησιν ὅλων τῶν ἔνενων πλοίων, ὅλων, πλὴν τοῦ ἴδιον μας. Σαφής, προκαθωρισμένη εἶναι ἡ ἔναντι τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως κρατικὴ μεταχείρισις. Ἐκεῖ κατανέησις τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας, ἔδω ἡ ἔχθρότης, ἡ προκατάληψις, ἡ μανία τῆς καταστροφῆς κάθε πρωτοθουλίας. Δὲν χρειάζεται νὰ προχωρήσωμεν. Ἀρκετά διά τὰ μειονεκτήματα.

Ἴδου τώρα καὶ τὸ μοναδικὸν μας πλεονέκτημα, ὅπερ δύμως τείνει καὶ αὐτὸ, σύν τῷ χρόνῳ, νὰ ἐκλείψῃ. Πρόκειται περὶ τῆς ναυτικῆς μας παραδόσεως, τῆς ἔγνωσμένης ειδικεύσεως τοῦ "Ελλήνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Αὐτὴ η καταπληκτικὴ τοῦ ναυτικοῦ μας ἐπιχειρηματίου δραστηριότης κατεσπαρμένη τώρα ἐμφανίζεται εἰς ὅλας τὰς ξένας

## ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. Ιδρυθεῖσα τὸν Ιούλιον τοῦ 1938, διανύει τὸ δέκατον έτος τῆς δράσεώς της.

Ανέκαθεν εἰδικεύεται εἰς τὴν ἀσφάλειαν Ἑλληνικῶν πλοίων.

Η "ΑΡΓΩ", ἐξακολουθεῖ νὰ συμμετέχῃ προθύμως καὶ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν ἀσφάλειαν παντὸς Ἑλληνικοῦ πλοίου.

**ARGO INSURANCE CO. LTD.**

MANAGERS A. LUSI LTD.

114 BURY STREET,  
LONDON E.C. 3.

σημαίας και ὅπως δυστυχῶς διαγράφονται αἱ παρ' ἡμῖν καταστάσεις, ὄριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως ἐκπατρίζεται. Ἀνεξήτησεν ἀλλοῦ καὶ εὐκόλως ἐπέτυχε τὸ καταφύγιον τῆς εἰς τὰς ἄλλας σημαίας. Ἐκεῖ δὲ Ἔλλην ἐπιχειρηματίας ἀναπτύσσει τώρα τὰς ἀπαραίλλους ἰκανότητάς του. Ἐπαυξάνει τὸν στόλον του, δημιουργεῖ συμφέροντα καὶ συνδυασμούς, ἰκανούς νὰ τὸν κρατήσουν μακράν ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος του. Εἶναι πράγματι ἀπογοητευτικὸν τὸ φαινόμενον. Ἐδῶ καθυθρίζεται, μισεῖται, δέχεται τὰς κακάς ἐπιθέσεις κακῶν δημαγωγῶν, ἔκει μὲν τὴν ξένην, τὸν θεωροῦν στοιχεῖον προόδου, παραγωγῆς, πλούτου.

Αἱ τάξεις ἔξι ἄλλου τῶν ναυτικῶν μας ἡραιώθησαν σὺν τῷ χρόνῳ ἐπικινδύνως, ἀντί, ὅπως θὰ ἔπειπε, νὰ πυκνωθοῦν μετὰ τὴν αἰμορραγίαν τοῦ πολέμου. Ἡ Ναυτιλία δὲν ἀνασυγκροτεῖται. Σκάφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας δὲν προστίθενται οὕτε καὶ ὑφίστανται αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν αὔξησιν τοῦ ἐλληνικοῦ τοντά. Ἡ συνέχεια τοῦ θαλασσινοῦ ἐπαγγέλματος διὰ τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν διακόπτεται. Σύν τῷ χρόνῳ δὲν θὰ ὑπάρχῃ τὸ πλοίον ποὺ θὰ δεχθῇ τὸν δόκιμον ναυτικόν, δὲν θὰ υπάρχουν αἱ δυνατότητες ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας διὰ τοὺς νέους. Ὁλίγα τὰ πλοῖα καὶ περιωρισμένοι οἱ δρίζοντες τῆς δρασέως των.

Αὐτὴ εἶναι ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ πραγματικότης. Σκοτεινὸς εἶναι ὁ δρίζων τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἀδέσταιον τὸ μέλλον διὰ τὰ φέροντα τὴν σημαίαν μας σκάφη.

"Οτε πρὸ ἔτους ἐπανήλθομεν εἰς τὴν θάλασσαν μὲ τὰ 100 «Λίμπερτος» ἐπιστεύσαμεν εἰς τὴν δόλοκήρωσιν τῆς ἀνασυγκροτήσεως. Τώρα ἡ πίστις μας αὐτὴ ἔχαλαρώθη καὶ ὁ ἐνθουσιασμός κατέπεσε.

"Ἐνῷ θὰ ἔπειπε τὰ μειονεκτήματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου νὰ μᾶς ἀπασχολήσουν, τὴν καλήν του διοικήσιν νὰ ἐπιδιώξωμεν καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου πρὸς τὸ Κράτος καὶ τὴν σημαίαν του νὰ ἐνισχύσωμεν, δὲν παρελείψαμεν εὐκαιρίαν διὰ νὰ καταβαθμώσωμεν τὴν ἀναληφθεῖσαν ὥραίν προσπάθειαν τῆς μεταπολεμικῆς ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως. Κράτος, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται συνήργησαν ἐπὶ τὸ αὐτό. "Ολοὶ ξέχουν τὰς εὐθύνας των.

Τὸ ἀποκορύφωμα πάντως τῆς οἰκτρᾶς κατὰ τῆς Ναυτιλίας ἐπιθέσεως εἶναι τὸ συζητούμενον φορολογικὸν νομοσχέδιον. Εἶναι ἀδικον, καταθλιπτικόν, ὄλλα καὶ κακόπιστον. Ὑπὸ τὴν πίεσιν μᾶς θολῆς ἀτμοσφαίρας προκαταλήψων, ἔχθρότος, καὶ χθυμαλῆς θημοκοπίας συνετάχθη. Δὲν ἐπιδιώκεται ἡ εἰσφορά τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἑθνικὴν προσπάθειαν. Αὐτὴ ἐπιθάλλεται νὰ δοθῇ. Δὲν ζητοῦνται τὰ κέρδη. Δημεύεται καὶ τὸ κεφάλσιον. Καθίσταται ἀδύνατος ἡ συνέχισις τῆς ἐπιχειρήσεως. Ἀνεπανορθώτως φυγαδεύε-

ται ἡ ἐμπιστοσύνη. Ἡ Ναυτιλία εἰς τὰ 98 «Λίμπερτος» θὰ σταθῇ. Μετ' αὐτὰ ὁ μαρακόδις καὶ ἡ ἔρημωσις. Ἡ ὠραιοτέρα προσπάθεια ἡ μόνη μεταπολεμικῶς ἀποδώσασα καρπούς ἀναστέλλεται. Ἰστορικαὶ εἶναι αἱ εὐθύναι δὲν ποὺ συνήργησαν, ἵνα τὸ νομοσχέδιον αὐτὸν καταρτισθῇ καὶ τεθῇ εἰς ἐφαρμογήν. Κάποτε θὰ ἀποκτήσουν δὲν οἱ συναίσθησιν αὐτῶν. Θά εἶναι δύως ἀργά. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον ταλαιπωρημένον, ἀνίσχυρον ν' ἀντιπάλαιση κατὰ τῶν ίδιων αὐτοῦ μειονεκτημάτων, εἰς κάποιον δῆμον θὰ εἶναι ἐγκαταλειμμένον, κακοσυνηρημένον, όπως κατάσχειν καὶ τὴν ἐπιστέψεις ισως αὐτοῦ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου, ἀξιούντος τοὺς φόρους του. Ἡ ζημία θὰ εἶναι ἀπροσμέτρητος διὰ τὸ «Εθνος» καὶ τὸν Οἰκονομίαν του, πολλαπλασιαὶ τῶν δόσων πρόκειται ἐφ' ὅπας, δι' ἓνα καὶ μόνον ἔτος νὰ εἰσπράξῃ τὸ Δημόσιον διὰ τῶν ἐπιθαλλομένων ἡδη φόρων.

Παρέχομεν κατωτέρω σύντομον ἀνάλυσιν τῶν κυριωτέρων διατάξεων τοῦ ὑπὸ κρίσιν νομοσχέδιου, ἐν συγκρίσει πρὸς διὰ ἀλλοῦ, εἰς τὰς μεγάλας ναυτικάς χώρας ἔχει θεσμοθετηθῆ, λαμβανομένων ὑπὸ δύψιν καὶ τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων, ἵνα καταδειχθῇ ἡ δύσκολος θέσις τοῦ ἐλληνικοῦ σκάφους.

### Ήμεις καὶ οἱ ἄλλοι

'Αμερικανικὴ Ναυτιλία: Φόρος ἐπὶ τῶν κερδῶν 38.4 τοῖς ἑκατόν. Ἀπόσθεσις 5 τοῖς ἑκατόν ἐτήσιως. Μὲ πρόθλεψιν ἐπαξινήσεως τοῦ ποσοστοῦ τῆς ἀποσθέσεως κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Βεβαίωσίς τοῦ φόρου ἐκ τῶν ἀποδόσεων μιᾶς ἐκάστης ἐπιχειρήσεως.

Καναδικὴ Ναυτιλία: Φόρος ἐπὶ τῶν κερδῶν 40 τοῖς ἑκατόν. Ἀπόσθεσις ἑκτακτος 20 τοῖς ἑκατόν ἐπὶ τῆς τιμῆς κτήσεως τοῦ πλοίου καὶ μετ' αὐτὴν 12 τοῖς ἑκατόν. Βεβαίωσίς τοῦ φόρου ἔσται τὸν δῆλωσεων τῶν φορολογουμένων. Μελετᾶται ἡ φορολογικὴ ἀπαλλαγὴ πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγήσεων.

Σκανδιναϊκὴ κράτη: Ἀπόσθεσις «ελευθέρα». Εἰς τὴν πλήρη διάκρισιν τοῦ πλοιοκτήτου, ἵνα ταχύτερον ἀποσθέσῃ τὰ σκάφη του. Ὅποχρέωσις χρησιμοποιήσεως τῶν ἀποθεματικῶν διὰ ναυπηγήσεις. Φόρος ἀναλυτικὸς ἐπὶ τῶν κερδῶν 35 τοῖς ἑκατόν.

"Αγγλικὴ Ναυτιλία: Φόρος βεβαιούμενος ἐκ τῶν δηλώσεων τῶν φορολογουμένων 41.5 τοῖς ἑκατόν. Ἀπόσθεσις ἑκτακτος εἰκοσι τοῖς ἑκατόν. Τακτικὴ 6½ τοῖς ἑκατόν. Τὰ ἀποθέματα δὲν φορολογούνται δταν ἐπενδύωνται εἰς νέας ναυπηγήσεις.

"Ἐλληνικὴ Ναυτιλία: Φόρος τεκμαρτὸς ἀναλυτικὸς καὶ συνθετικὸς 50 τοῖς ἑκατόν, δθεσι ἀμαχήτων ἀποφάσεων ἐπιτροπῆς ἐκ της πρατικῶν λειτουργῶν, στερουμενῶν γνώσεων ἐπακριθούς τῶν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Ἡ ἀπόδοσις ἐκάστου πλοίου, ἡ διάφορος προκειμένου μάλιστα διὰ της προφορολογουμένων. Ἀπόσθεσις εἰκοσι τοῖς ἑκατόν τοῦ «Λίμπερτο», σκάφους φραγκού, πολεμικῆς μειονεκτηκῆς κατασκευῆς. Μετά δωδεκαετίαν ἀπὸ τῆς ναυπηγήσεως του, αὐτοὶ οἱ Ἀμερικανοὶ κατασκευασταὶ του τὸ θεωροῦν ἀκατάλληλον πρὸς ἐκμετάλλευσιν. Δαπανηραὶ προθλέπονται αἱ ἐπισκευαί του.

Κόστος διαχειρίσεως: Ἀμερικανικὸν τὸ ἀκριβώτερον. Μετ' αὐτὸν τὸ καναδικὸν καὶ ἀμέσως ἐπεται τὸ ἐλληνικὸν φορτηγόν.

Τὸ ἀγγλικὸν καὶ τὸ σκανδιναϊκὸν ἐπονται. Τελευταῖον εἰς τὴν σειρὰν τὸ ιταλικόν. Κατὰ 50 τοῖς ἑκατόν εύθηνότερον τοῦ ίδιου μας.

Προσθέψεις: Βάσει τῶν ἀπὸ τριμήνου κρατούντων ναύλων καὶ τῶν ηγέημένων δαπανῶν καυσίμων. Τὸ ἐλληνικὸν «Λίμπερτο» μὲ ναῦλον 7.75 δολ. διὰ Ρόττερνταμ ἐκ Χάμπη τὸν Ρόδης γαιάνθρακας δὲν κατορθῶνται οὐδὲ τὸ τοκοχρεώλυσιον τοῦ ἐνυπόθηκου δανείου του νὰ κερδίσῃ.

"Η Ναυτιλία θὰ ἔπειπε νὰ φορολογηθῇ. Τὸ σύστημα τῆς τῆς ἀγγλικῆς φορολογίας ἥτο τὸ προσφορώτερον. Αὐτὸν ἐπιθάλλεται αἱ ἀκολουθήσιμεν ὄμιας τοῦ φορολογικοῦ ποσοστοῦ εἰς τὰ 35 τοῖς ἑκατόν τῶν κερδῶν, λόγω τοῦ ἀκριβοῦ κόστους διαχειρίσεως καὶ μὲ τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ συστήσουν ἀμέσως ἴδιοτυπον ναυτικὴν ἑταρίαν τοῦ τόπου τῶν ἀγγλικῶν «Λίμπερτο». Τὰ ἀμάχητα καὶ τεκμαρτὰ κέρδη νὰ παραμειθοῦν. Εἶναι ἀδικα καὶ δημευτικά.

Ούτω μόνον θὰ καθίστατο δυνατή ἡ σταθερότης τῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ καλή της ἀνάπτυξις καὶ ἡ ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ τῆς υλικοῦ.

Δὲν πιστεύομεν οὕτε αὐτοὶ οἱ ποσοστηρίζοντες τὴν ὑπέρμετρον ἀγγλικῆς φορολογίας ἥτο τὸ προσφορώτερον. Αὐτὸν ἐπιθάλλεται η Ναυτιλίας φορολογίαν νὰ μὴ συμφωνήσουν μὲ τ' ἀνωτέρω.

### Οἱ ἔχων ὕτα

"Απὸ τὴν «Ἐφημερίδα τοῦ Ἐμπορίου» τῆς Νέας Υόρκης τῆς 20ῆς Φεβρουαρίου παραλαμβάνομεν τὴν κάτωθι ἐκ Λονδίνου ἀνταποκρίσιν. Τὴν μεταφράζομεν ἐπὶ λέξει. Θά χρησιμεύσου, πιστεύομεν, εἰς τὴν ἐνημέρωσιν τῶν δόσων ἀγνοοῦν τὴν θέσιν τῶν ζητημάτων τῆς παγκοσμίου φορτηγοῦ ναυτιλίας, ιδιαίτερως ὅμιας τῆς Ἐλληνικῆς. Ἡ δύσκολος θέσις τοῦ φορτηγοῦ μας διαπιστώμαται:

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, 19 Φεβρ. (Τηλεγραφικῶς).—Τὰ ἀγγλικὰ ἀτράμτες διεξόρχωνται μίαν περιόδον ἱκανοποιητικῶν ἔοργασιν. Εἶναι πιθανὸν νὰ κατίσουν αὐταὶ ἐπὶ χρονικὸν τὸ διάστημα. Η μόνη δυνοτολία, τὸ ξητήμα τῆς κομματοδοτήσεως τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Διὰ τὴν μεταφράσην λ.χ. τῆς καλῆς ἀνταπλανῆς ἐσοδείας εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ πόδες ἄλλους προσφισμοὺς η Ἐπιτροπὴ τῶν ναυλομεσιτῶν, η ἐνεργοῦσα διὰ λο-

## 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



γυρισμάτων τοῦ 'Υπουργείου Μεταφορῶν, λέγεται, ότι αντιμετωπίζει ἀρνητής δυσχερείας.

Σημειωτέον διὰ τὸ ζήτημα τοῦ γιανάνθρακος εἶναι ὁ κύριος συντελεστής παραγόντων τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ τραφή φορτηγοῦ. Τόρο, ποὺ ἐπετράπη ἡ ἀνθράκευσις τῶν πλοίων διὰ τὸ κυρλακόν ταξίδιον ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου, οἱ ἐφοπλισταὶ προσθιοποιοῦνται νάναλαμβάνονταν μεταφοράς εἰς μακρᾶς διαστάσεις ταξίδιον καὶ νά δέχονται ναῦλους εἰς λίρας στερεόνας, ἀν καὶ ἡ αὔξησις τῶν 25 σελ. εἰς τὰς τιμὰς τοῦ «μπόνκερ» διὰ τοὺς γιανάνθρακας καὶ τῶν πετρελαίων ἀπὸ 20 σελ. εἰς 45 ηρήσησεν ἀσθητῶς τὰ ἔξοδα τῶν ταξιδίων.

Μεταξὺ τῶν ναυλώσεων, ποὺ τελευταῖς ἐκλείσθησαν ἀπὸ ἀγγικά τούμπης, εἶναι ἔνας σημαντικὸς ἀριθμός διὰ ζακχάρεις ἀπὸ Κούβαν, Σάντα Λούισ καὶ "Αγ. Μαρίνου, διὰ μεταλλέυματα ἀπὸ τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Δυτικὴν Αφρικήν, διὰ ξύλειαν καὶ σιτηρά ἀπὸ τὸ Βανκούβερ καὶ ἄλλους λιμένας τοῦ Ερημονιοῦ.

Τὸ ἐποχεῖν ὑπὸ ἔλεγχον ναυλολόγιον διὰ τὰ βρεταννικὰ σκάφη ἔχει καταργηθῆναι εἰς πλειστους δύος τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς καὶ δὲ ἐλεύθερος συναγονισμὸς ὑποτιμητικῶς ἐπέδρασεν εἰς τοὺς ναῦλους, δύος λ. χ. ἀπὸ τὸ Ντῶρπαν εἰς Μπονέος "Άρνες καὶ εἰς "Άντεν μὲ γιανάνθρακας, ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν εἰς Ινδίας μὲ σιτηρά. Τὰ φορτία τῶν γιανάνθρακων ἐπίσης ἀπὸ τὴν Νότιον Αμερικὴν προτιμῶνται ιδιαιτέρως. Τὰ «μπόνκερ» ἐκεῖ στοιχεῖσιν 35) 6 ἔναντι τῶν 77 σελ. εἰς τὴν Αγγλίαν. Τὰ βρεταννικὰ φορτηγά δὲν συμμετέχουν εἰς τὴν μηνιανά κίνησην τῶν 2 περίποτον ἔκατον. τόννων γιανάνθρακων ἔξι 'Ηνωμένων Πολιτειῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην. Η σημειωμένη ὅμως αὔξησις τῆς εὐρωπαϊκῆς γιανάνθρακοπαραγωγῆς θὰ ἐπιφέρῃ τὸν περιορισμὸν τῶν ἔξι 'Αμερικῆς φορτώσεων. Θὰ ἀναγύψουν τότε μερικά προβλήματα διὰ τὴν ἀγγικήν φορτηγὸν ναυτιλίαν, λόγῳ τοῦ τελικοῦ καθορισμοῦ τῆς πολιτικῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔναντι τῆς Ναυτιλίας τοῦ.

'Επὶ τοῦ σημείου ἀρχιθέως τούτου συνεργάτης τῶν «Οἰκονομικῶν Τάγματος» ἔγραψε πρὸς ἡμέρων:

«Τὰ ναυλωμένα ἀπὸ 'Αμερικανοῦς ἐφοπλιστὰς κρατικὰ φορτηγά σκάφη ἐπιστρέφονται καὶ παροπλίζονται δύσμερα εἰς αὔξουσαν κλίμακα. Δὲν ἄπλοχον ἐπαρκῇ φορτία διὰ νά ἀπασχοληθῇ δῆλη ἡ διαβάσιμος χωρητικότης.

Τούναντίον οἱ βρετανοὶ ἐφοπλισταὶ τελοῦν ὑπὸ εὐνοϊκωτέρων θέσιν λόγῳ τῶν χαμηλῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων τοῦ. Εἶνε ἀνταὶ κατώτεροι τῶν 100 λιρῶν ἡμερησίως. Τὰ ἀμερικανικά, τὰ ἐλληνικά καὶ τὰ παναμαϊκά σκάφη δὲν ἥμιτορον παρὰ δολλάρια νά ζητοῦν διὰ ναῦλον, ἐνῷ τὰ ἀγγικά δὲν δύνανται νά δέχονται λίρας, αἵτινες βεβαίως ἀφθονοῦν περισσεύτερον ἀπὸ τὰ δολλάρια εἰς τὰς κινητέρας εἰσαγωγικάς χώρας.

Διερωτῶνται ὅμως οἱ βρετανοὶ ἐφοπλιστοὶ καὶ ἄλλοι τινὲς ἔνοι ποιεῖν ὃ εἶναι ἡ μέλλουσσα ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, δύον ἀφορᾶς κυρίως τὰ «τράμπτες» σκάφη, τὰ τόσα ὑπὸ τὴν 'Αστεροθέσσαν».

### Καὶ πάλιν τὰ 50 "Λίμπερτος",

Γεγονός πλέον πρέπει νά θεωρήται ἡ ἀπαγόρευσις κάθε περαιτέρω πωλήσεως κρατικῶν 'Αμερικανικῶν πλοίων εἰς ἔνοιους. Πρόσφατοι συγκεκριμέναι πριπτώσεις διασκόλωνται τὴν τοιαύτην ἀπόφασιν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Απὸ τὸ σχέδιον Μάρσαλ ἀπηλείφθη πρὸς ἡμερῶν ἀπὸ τὴν ἀρμοδιοῖς κοινοθουλευτικὴν ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας ἡ διάταξις περὶ πωλήσεως διακοσίων φορτηγῶν σκαφῶν εἰς τὰς 16 χώρας τοῦ σχεδίου καὶ εἰς τὴν Βουλήν, συζητούμενου τοῦ σχετικοῦ μὲ τὴν Ναυτιλιακὴν ἐπιτροπὴν νομοσχεδίου, διετυπώθη καὶ θὰ γίνη, ως φάνεται, ἀποδεκτή, πρότασις ρήτης ἀπαγορεύσεως κάθε ἔκποιησεως πλοίου εἰς ἔνοντα σημαίαν.

Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας συνεζητήθησαν ἐν ἑκτάσεις αἱ προθληθεῖσαι ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτιλιακῶν δρυγα-

νώσεων (ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν) καὶ αὐτῆς τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς ἀντιρρήσεις διὰ τὴν πώλησιν καὶ τὴν ναύλωσιν ὀκόμη πλοίων εἰς ἔνοιους. 'Η ἐπιτροπὴ παρεδέχθη τὴν ἀποψίν τῆς πωλήσεως καὶ συνέστησε μόνον τὴν ναύλωσιν «bare boat» 300 φορτηγῶν καὶ δχι πετρελαιοφόρων ἐκ τῶν παρωπλισμένων. Αἱ συζητήσεις πάντως θὰ συνεχισθοῦν.

Εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Ἀντιπροσώπων, ἐξ ἄλλου, δύο θουλευταὶ ἐκ τῶν ἀρμοδιωτέρων διὰ τὰ ναυτιλιακά πράγματα, οἱ κ. Μπράντλεϋ καὶ Μπλάντ, μέλη τῆς κοινοθουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, παρέσχον τὴν κατηγορηματικὴν διαθέσιαν, ὅτι εἰς τὸ συζητούμενον νομοσχέδιον περὶ τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς θὰ προστεθῇ διάταξις ἀπαγορευτικὴ τῆς πωλήσεως πλοίων κρατικῶν εἰς ἔνοιους. Σημειώτεον, ὅτι τὰ κρατικῆς ίδιοτητοῦ ἀσκάφη ἀνέρχονται, κατὰ προσφάτους στατιστικάς, εἰς 2.258. 'Επωλήθησαν μέχρι τοῦδε εἰς 'Αμερικανούς καὶ ἔνοιους 1.700.

Αἱ ἀνωτέρω πληροφορία εἰνε, πιστεύομεν, ἀρκεταῖ, διὰ νὰ μᾶς ἐνημερώσουν ἐπὶ τῶν 'Αμερικανικῶν προθέσεων διὰ τὴν παραχρήσην καὶ ἀλλων πλοίων. Τὸ ἐλληνικὸν αἴτημα διὰ τὰ 50 «Λίμπερτος», δὲν πρόκειται, δύοσδήποτε, νὰ ικανοποιηθῇ. 'Η ἐπιδιώξις μας πρέπει τώρα νὰ στραφῇ εἰς τὴν ἐξασφάλισιν τῶν 50 σκαφῶν, ἀπὸ τὰ 300, ποὺ πιθανὸν νὰ ναυλωθοῦν.

Ἐξ δωσαν πληροφορίων κατέχομεν, τὸ 'Αμερικανικὸν 'Υπουργείον τῶν 'Εξωτερικῶν εἶναι εὐνοϊκῶς ὑπὲρ τοῦ τοῦ ἐλληνικοῦ αἰτήματος διατεθειμένον. Δεδομένου ὅμως, ὅτι τὰ 300 σκάφη θὰ διανεμηθοῦν εἰς τὰς 16 χώρας, ἀναλόγως τῶν μεταφορικῶν τῶν ἀναγκῶν, πολὺ φοβούμεθα, ὅτι θὰ συναντήσῃ δυσχερείας σημαντικάς ή ίδική μας προσπάθειας τῆς ἐξασφαλίσεως τῶν 50. 'Ολιγώτερα, δισφαλῶς, θὰ μᾶς δοθοῦν. Καὶ τοῦτο, ἐφόδον ἐνέργεια δραστηρία ἐν καιρῷ ηθελε καταθληθῆ ἀπὸ τῆς ίδικής μας πλευρᾶς. 'Ολοι θὰ ζητήσουν τὰ ναυλωμένα σκάφη διὰ νὰ διευκολύνουν τὰς μεταφορικάς των ἀνάγκας. 'Αν παραχωρηθοῦν θάσει τῆς μεταφορικῆς δυναμικούτης ἐκάστης χώρας καὶ ἀναλόγως κατεχομένου τονάς, πολὺ φοβούμεθα, ὅτι ἐλάχιστα θά καταλογισθοῦν εἰς τὴν 'Ελλάδα. 'Αν τούναντίον ληφθῇ ὑπὸ δψιν τὸ προπολεμικὸν τονάς, αἱ κατὰ τὸν πόλεμον ἀπώλειαι, τὰ κτηθέντα μεταπολεμικῶν καὶ η ναυτεργατικὴ κατὰ χώρας ἀνεργία, ίσως τὸ αἴτημα τῶν 50 νὰ δικαιωθῇ. Χρειάζεται πάντως σύντονον παρακολούθησιν ή ὑπόθεσις. 'Ας τὸ ἔχουν ὑπὸ δψιν τῶν των ἐνδιαφερόμενοι.

\* \* \*

Νεώτεραι ἐν τούτοις ἐκ Νέας 'Υδρης πληροφορίαι μας ἀναφέρουν, ὅτι ἀναπτεροῦνται καὶ πάλιν αἱ ἐλπίδες. Τὸ ζήτημα τῶν 50 «Λίμπερτος» ίσως νὰ μὴ εἶναι δριστικῶς χαμένον. Τὸ ύπουργείον τῶν 'Εξωτερικῶν καὶ γενικώτερον ἡ 'Αμερικανικὴ Κυβέρνησις, ἀντίθετον ἔχουν γνώμην πρὸς τὴν ἀποφασισθεῖσαν ἀπὸ τὴν Γερουσίαν αἱ παγαροφερίων πάσης περαιτέρω πωλήσεως πλοίων εἰς ἔνοιους.

Ο στρατηγὸς Μάρσαλ ἀπηλύθυνε πρὸς ἡμερῶν ἐπιστολὴν εἰς τὸν Πρόεδρον τῆς Κοινοθουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων κ. Βέιχελ, διὰ τῆς ὁποίας ὑποδεικνύεται ὅτι ἡ πώλησις «δλίγων μόνον σκαφῶν» εἰς φίλα καὶ σύμμαχα ἔθη θὰ γίνη ἐπ' ὀφελεῖς τῆς 'Αμερικανικῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς, χωρὶς νὰ προκινθεύσῃ καὶ η θεικὴ δισφάλεια.

Ο κ. Μάρσαλ ἀναφέρει εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ δτι σκάφη 14 ἐκατομμυρίων τόννων εἶναι τώρα παραπλισμένα. Περιλαμβάνονται εἰς αὐτά πλοία, μὴ ζητούμενα ἀπὸ τοὺς 'Αμερικανούς ἐφοπλιστάς, οἵτινα καὶ δὲν πρόκειται νὰ ἐπαπειλήσουν τὴν 'Αμερικανικὴν Ναυτιλίαν

Ο ύπουργός ἐξ ἄλλου τῆς 'Εθνικῆς 'Αμύνης κ. Φόρρεσταλ ἐδήλωσε δι' ἐπιστολῆς τοῦ πρὸς τὸν κ. Βάντερμπεργκ, Πρόεδρον τῆς

Telephone: Digby 4-5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

έπι τῶν Ἑξωτερικῶν ὑποθέσεων Ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας, διὰ τὴν πώλησις ἡ ή ναύλωσις τῶν 500 σκαφῶν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ πιθανὸν νὰ ἔχῃ κάποιον ἀντίκτυπον εἰς τὴν στρατιωτικὴν ισχὺν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ἀλλὰ «πρόκειται νὰ κερδίσωμεν περισσότερα ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς ἀσφαλείας, ἔναντι ἐκείνων ποὺ θὰ χάσωμεν».

Ἄντα εἶνε τὰ ἔκ Νέας Ὅρκης νεώτερα μηνύματα. «Ιδωμεν τὴν ἔξελιξιν. Δὲν ἡμποροῦμεν θέσαια νὰ προεικάσωμεν τὴν τελικὴν ἀπόφασιν. Δὲν ἀποκλείεται πάντως νὰ κερδίσωμεν τὴν ὑπόθεσιν.

\*\*\*

Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῶν «Λίμπερτος» ἔχομεν καὶ ἔτι νεωτέρας ἔκ Νέας Ὅρκης πληροφορίας, ἐνθαρρυντικάς διπωσδήποτε. Ἡ ἔπι τῆς ξένης θοηθείας κοινοθουλευτική Ἐπιτροπὴ τῆς Βουλῆς ἀπηγόρωνε πρὸ τινῶν ἡμερῶν πρὸ τὸ Κογκρέσον τὰς κάτωθι συστάσεις, σχετικῶς μὲ τὴν πώλησιν καὶ τὴν ναύλωσιν τῶν 500 σκαφῶν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Ὁ ἀριθμὸς τῶν 500 σκαφῶν θεωρεῖται, κατὰ τὴν Ἐπιτροπήν, «λίλιον ὑψηλός». Υποστηρίζεται, τούναντίον, ή ναύλωσις ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ πλοίων εἰς τὰ 16 κράτη τοῦ σχεδίου.

Τὰ ἔπτα σημεῖα τῶν συστάσεων εἶνε τὰ ἔξης:

1) Δὲν θὰ ἔπειπεν ἡ σχετικὴ μὲ τὸ σχέδιον Μάρσαλ νομοθεσία ποὺ προβλέψῃ οἰανδησίαν διάκρισιν σημαίας ἢ τὸν καθορισμὸν ποσοστοῦ συμμετοχῆς ἐπὶ τῶν φορτίων διὰ τὰ Ἀμερικανικά σκάφη. Θὰ ἔπιφέρῃ τοῦτο αὐξησιν τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν, δυσκαμψίαν εἰς τὴν ἀντιμετώπιον τοῦ συντονισμοῦ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου μεταξὺ τῶν μέσων ἔχορᾶς καὶ θαλάσσης καὶ συμφόρησιν τῶν λιμένων εἰς φορτία, χωρὶς καμία ή ἐλαχίστη νὰ προέλθῃ θοήθεια εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Ναυτιλίαν.

2) Ο Νόμος περὶ πωλήσεων κρατικῶν πλοίων νὰ παραταθῇ διὰ δύο ἀκόμη ἔτη, ἐπιτρεπομένης τῆς διαχειρίσεως καὶ τῆς ναυλώσεως φορτηγῶν καὶ τάνκερς ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν».

3) Διὰ τῆς παρατεινούμενης νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή» θὰ δύναται νὰ ναύλωσει σκάφη καὶ εἰς ένους. Οὕτω θὰ περιορισθοῦν αἱ δαπαναὶ εἰς δολλάρια διὰ τοὺς ναύλους τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου, θὰ ἐλέγχεται ή ναυλαγορά καὶ θὰ ἀποφεύγεται ὁ τυχόν συναγωνισμός πρὸς τὰ πλοῖα γραμμῶν.

4) Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι, παραχωροῦσαι εἰς τὰς ξένας Κυρενῆσεις τὰ πλοῖα τῶν, θὰ ἐπιζητήσουν ἐκ τῆς παραδόσεως τὸν περιορισμὸν τῶν κατὰ χώρας ναυπηγήσεων φορτηγῶν σκαφῶν. Ἐφόσον διὰ τῶν ναυλωμένων πλοίων θὰ καλύπτωνται αἱ μεταφορικαὶ διάγκαται, δὲν δικαιολογεῖται ή κατανάλωσις χάλυβος καὶ ἐργασίας διὰ τοιαύτας ναυπηγήσεις.

5) Ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν, ποὺ θὰ παραχωρηθοῦν ὑπὸ ναύλωσιν εἰς ἔκστατον χώραν καὶ ὁ χρόνος τῆς παραδόσεως τῶν θὰ ἐξαρτηθοῦν ἐκ τῆς δυνατότητος τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» νὰ ἔξαρκέσουν εἰς τὴν θιεκπεραίωσιν τῶν αἰτήσεων καὶ τῶν μέσων ἐπισκευῆς καὶ ἔξοπλισμοῦ τῶν πλοίων, χωρὶς τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ήδη τελούντων σκαφῶν.

6) Η ναυτηγήσις δεξαμενοπλοίων ἐπιτάλλεται νὰ ἐνταθῇ. Κάθε ἔνισχος τοῦ ἔργου τῆς κατασκευῆς τάνκερς ἀπὸ τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας συνιστᾶται ίδιαιτέρως.

7) Ἐάν ηθελει γίνη παραδεκτή ἡ ἄρχη τῆς μὴ παραχωρήσεως πλοίων εἰς τοὺς ένους καὶ τῆς διαφυλάξεως ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν φορτίων διὰ τὰ Ἀμερικανικά σκάφη, ή προκαλούμενή οὕτως ἐπιθάρυνσις τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν, συνιστᾶται νὰ μὴ θαρύνῃ τὸν προϋπολογισμὸν καὶ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ἀλλὰ τὰς πιστώσεις τοῦ προγράμματος ἑθνικῆς ἀμύνης.

### Ζώμεν κατ' ἀνοχήν

«Ανοίγεται καὶ πάλιν ἡ ἀσφαλιστικὴ δικλεῖς τῆς ἀποσυμφορήσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν. Οἱ Ἀμερικανοί «δόπερέιτορς» ἐπιστρέφουν τὰ ναυλωμένα κρατικά σκάφη. Αἱ πληροφορίαι μας ἔκ Νέας Ὅρκης ἀναφέρουν, διὰ τὰς δεκάδας ἀποδίδονται καὶ παραπολίζονται τὰ «Λίμπερτος». Εἶναι ή μόνη διεξόδος μιᾶς δυσκόλου πράγματος καταστάσεως. Οι ναύλοι ἔσθισαν εἰς σημείον θετικῶν ἐπιζημιῶν διὰ τὸ Ἀμερικανικὸν σκάφος, παρὰ τὸ γεγονός, διὰ τὰς «bare boat» ναυλωμένα κρατικά σκάφη πληρώνονται προνομιακῶς ἀκριβώτερα κατὰ ἔν τουλάχιστον δολλάριον ἀπὸ τοὺς Γάλ-

λους καὶ Ἰταλούς φορτωτάς, ἔναντι τῶν ιδιωτικῆς ιδιοκτησίας πλοίων.

Μὲ τὰ 7.75 δολλ. διὰ Ρόττερνταμ ἀπὸ Χάμπτον ρόδις καὶ τὰ 8.75 διὰ τὴν Ἰταλίαν (γαιανθρακες), δὲν ἡμπορεῖ, θέσαια, νὰ νοηθῇ ἀποδοτικὴ ἐκμετάλλευσις τοῦ «Λίμπερτο». Αἱ ὑπολογισθοῦν αἱ κρατήσεις διὰ τὴν τακτικὴν τοῦ σκάφους ἀπόσθεσιν καὶ τὰς προθλέψεις ἐπισκευῶν, ἡ ζημία πλέον καθίσταται δυσθάστακτος. Τὰ παλαιά σκάφη εἶνε ὑποχρεωμένα νὰ παροπλισθοῦν. «Ηδη τὰ πρὸ μηνῶν ἀγορασθέντα εἰς ὑψηλάς, μάλιστα, τιμάς παρ» Ἐλλήνων παρήλικα Ἀμερικανικά, ἀποσύρονται τῆς θηρεούσας, ἐναμοιῆθει βελτιώσεως τῆς καταστάσεως.

«Ολοί, πάντως, διερωτῶνται, ἀν πράγματι ή ναυλαγορά θὰ θελιωθῆ καὶ δοῦλοι ἐλπίζουν εἰς τὸ σχέδιον Μάρσαλ. Λεπτομερεστέρα ὅμως ἀνάλυσις τῆς πραγματικότητος εἰς τὰς ἔξι Ἀμερικῆς μεταφοράς, δὲν ἐπιτρέπει καὶ τὰς διαταπονέμενας ἐλπίδας περὶ ἀναρρώσεως τῆς ναυλαγορᾶς. Φόθοι, τούναντίον, ἐκφράζονται, ὅτι τὸ 1948 θὰ εἴνε ή ἀπαρχὴ τῆς κρίσεως. Η ναυλαγορά θὰ ἐμφανίζεται σταθερῶς χαλαρά.

Θετικὰ στοιχεῖα διαγράφουν τὴν πρόθλεψιν αὐτὴν. «Η ἑσδεία τῶν σιτηρῶν εἰς τὴν Εὐρώπην διαφαίνεται καλή. Θὰ φέρει τὸν συνδόλῳ τῆς τὰ 85 τοῖς ἔκατον τῆς προπολεμικῆς, ἐνῷ καὶ τῶν γαιανθράκων ἡ παραγωγὴ θὰ θαίνῃ αὐξανομένη εἰς τὸ Ρούρ, τὴν Ἀγγλίαν, τὸ Σάαρ, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Πολωνίαν. Απὸ τὸν Ιούνιον προβλέπεται περιορισμὸς τῶν ἔξαγομένων πρὸς τὴν Εὐρώπην ποσοτήτων σιτηρῶν ἀπὸ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. Τώρα κατὰ μηνὰ αἱ ἔξαγωγαὶ αὐταὶ φέρονται τὸν πρώτον περίπου τὸν ἑκατομμύριον τόννων μηνιαίων.

«Αν ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή» δεχθῇ τὸν ἀθρόον παροπλισμὸν τῶν Ἀμερικανικῶν «Λίμπερτο», ίσως ἡ κατάστασις νὰ μὴ χειροτερεύῃ. Πιθανὸν οἱ ναύλοι νὰ σταθοῦν εἰς τὰς κάποιον διεκτὸν ἐπιπεδον, ποὺ νὰ ἐπιτρέψουν καὶ εἰς τὸ Ἐλληνικὸν σκάφος νὰ κινηθῇ. «Αν ὅμως ἡθοῦν, διὰ τὸ πιθανώτερον, μέτρα διευκολυντικά τῆς κινήσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ «τράμπ», τὸ ίδιον μας «Λίμπερτο» θὰ παροπλισθῇ ἀσφαλέστατα. Καμπία δὲν χωρεῖ ἀμφούλια.

«Η Ἐλληνικὴ ναυτιλία υφίσταται, διότι τὸ θέλουν οἱ Ἀμερικανοί καὶ οἱ Αγγελοί. Ζῶμεν κατ' ἀνοχήν. Μία προστατευτικὴ πῶς νομοθεσία τοῦ Ἀμερικανικοῦ «Λίμπερτο» καὶ κάποια ἐλευθερία εἰς τὰς ναύλωσεις τῶν Ἀγγλικῶν «τράμπ» θὰ δημιουργήσουν συνήθικας ἀνωπερθλήτων δυσχερειῶν διὰ τὸ Ἐλληνικὸν σκάφος. Τὸ ἀγγλικὸν εἶνε τὸ εὐθηνότερον τοῦ κόσμου. Κερδίζει ἐκεῖ δύο ποιότητας οἱ άλλοι ζημιώνουν. «Αν δὲν είχε τὸν περιορισμὸν τῶν «διευθυνόμενών τας» τοιαύτων καὶ ἔξαπελύτεο εἰς τὴν ἐλευθέρων ναυλαγοράν, μὲ δῆτα δυνατὸν νὰ δεχθῇ τὰ 7.75 δολλάρια διὰ Ρόττερνταμ, μὲ ἀρκετὸν περιθώριον κέρδους.

Τὸ Ἐλληνικόν, τούναντίον, σκάφος ἔχει πρὸ πολλοῦ ἐγκαταλείψει τὴν συναγωνιστικήν του ίκανότητα. Δέν ἔχει πλέον τὴν εὐελιξίαν, τὴν δυνατότητα προσαρμογῆς εἰς τὰς μεταπονέσεις τῆς ναυλαγορᾶς. «Η θέσις του καθίσταται δυσχερής εἰς τὴν πρώτην καμπήν πρὸς τὰ κάτω τῶν ναύλων. Αὐτὴ εἶνε καὶ ἡ ἀσθενής πλευρᾶ τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Αὐτὴ διὰ ἔπειπε νὰ μελετηθῇ ἐπισταμένως. Είναι ή μόνη, πού, δυστυχῶν, θὰ φέρῃ τὴν Ναυτιλίαν μας εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ μαρασμοῦ, τῆς ἀθεβαιότητος διὰ τὴν αὔριον. «Ας τὸ έχουν υπὸ δψιν τῶν δσοι ηδνισφέρονται, δσοι πονοῦν καὶ ἀνησυχοῦν διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπίδοσιν.

\*\*\*

Αἱ πρὸ ήμερῶν ἀνακοινωθεῖσαι στατιστικαὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν ἀναγκῶν εἰς καύσιμα καὶ τῶν προβλεπομένων μεταφορῶν γαιανθράκων ἔξι Ἀμερικῆς ἐπεξηγοῦν ἀρκούντων καὶ τὴν σημειουμένην ήδη χαλαρότητα τῆς ναυλαγορᾶς.

Τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ 1948 θὰ σημάνῃ, κατὰ τὰς διακονώσεις τῆς ἀρμοδιᾶς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν καυσίμων διὰ τὴν Εὐρώπην, τὸ τέρματος τοῦ μεγίστου δρίου τῶν εἰς γαιανθράκας ἀναγκῶν τῶν διαφόρων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Θὰ ἐπιφέρῃ συνεπῶς καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν ἔξι Ἀμερικῆς φορτώσεων. «Η Εὐρώπη τείνει νὰ καταστῇ αὐτάρκης εἰς γαιανθράκας. Η κρίσις τοῦ παρελθόντος έτους θεωρεῖται λήξασσα, χωρὶς θέσαια νὰ οημαίνῃ τούτο, διὰ τοῦτο καὶ δλαι αἱ χωραὶ ἐπαυσαν νὰ έχουν ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην εἰς καύσιμα.

Εἰς ἐννέα ἑκατομμύρια τόννων πρόκειται νὰ ἀνέλθουν αἱ διὰ τὴν Εὐρώπην φορτώσεις ἔξι Ἕνωμένων Πολιτειῶν, τόννων πρὸς ἔξι αγωγούς διὰ τὸ ἑρχόμενον τρίμηνον, ἐνῷ τὰς ἀποθέματα τῆς ηδησησαν εἰς δώδεκα ἑκατομμύρια τόννων ἔναντι ἔξι τῆς ἀντιστοίχου περιουσῆς περιβόλου. «Η Πολωνία σταθερῶς αὐξάνει τὰς ἔξαγωγας τῆς.

«Υπολογίζεται ἔξι ὅλους διὰ τὸν μαλακὸν ἐφετεινὸν χειμῶνα εἰς τὴν Εὐρώπην. Τὸ Ρούρ ἀπομένει νὰ ἐπανέλθῃ σὺν τῷ χρόνῳ εἰς τὸ προπολεμικὸν ἐπίπεδον τῆς παραγωγῆς. «Η τετραστία σχεδίου Μάρσαλ θεωρεῖται πρὸς τοῦτο ἀρκετή. «Οπωσδήποτε δύως αἱ μεταφοραὶ ἔξι Ἀμερικῆς περιορίζονται. «Ολιγώτερα πλοῖα διὰ τὴν θεριστικήν της περιουσῆς αἱ μεταφοραὶ διὰ τὸν Ιούνιον. Τότε καὶ αἱ προθλέψεις διαγράφουν δυσκολίας μεγαλυτέρας εἰς τὴν ἀπασχόλησην τῶν πλοίων μετὰ τὸν Ιούνιον. Τότε καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν σιτηρῶν ἔξι Ἀμερικῆς

Bus. Telephone  
BOWLING GREEN 9-4552-3

Hot Telephone  
MAIN 4-3999

**ANDROS SHIP SUPPLY Co**  
ENGINE & DECK SUPPLIES  
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS  
95 BROAD STREET  
ROOM 206  
NEW YORK N.Y.

θά κατέλθουν εις τό ελάχιστον. Λι έσοδεῖαι τῆς Εύρωπης διαγράφονται καλαί.

### Τὰ μειονεκτήματα

"Η κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς ως μόνην διέξοδον ἐπιτάλλει ἥδη τὸν παροπλισμόν. Τὰ παναμαϊκά καὶ τὰ ἄλλα ὑπὸ ξένην σημαίαν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη ἡρχισαν ἥδη παροπλιζόμενα εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας. Διὰ τὰ Ἑλληνικά εἰνε τοῦτο ἀδύνατον.

Τὰ ξένα ἀπολύουν τὸ πλήρωμά των καὶ μὲ δύο φύλακας ἡμιποροῦν νά περιμένουν ἀργοῦντα. "Λν ἥθελε σημειωθῆ ὕελτίωσις τις εἰς τὴν ναυλαγοράν, θά εἰνε παρόντα. Τὰ Ἑλληνικά εἰνε ὑποχρεωμένα νά δέχωνται ναύλους ἐπιζημίους, διότι ἀκριβῶς δὲν ἡμιποροῦν νά παροπλισθοῦν εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἢ ἀλλασσοῦ. "Η ἀποζημιώσις τοῦ πληρώματος μὲ τετράμηνον μισθοδοσίαν καὶ ἡ παλινόστησις αὐτοῦ ὑπολογίζεται νά φθάσῃ τὰς τριάκοντα χιλιάδας δολλαρίων. Διὰ νά ἀποφύγῃ τὴν δαπάνην αὐτὴν πρέπει τὸ σκάφος νά πλεύσῃ εἰς Ἑλλάδα. Δὲν θά εἰνε ὅμως μικρότερα τὰ ἔξοδα, μὲ τὸ προσθέτον μειονέκτημα διτὶ τὸ σκάφος θά εἰνε τόσους μακράν τῶν κέντρων φορτώσεως.

"Ἴδου ἀκόμη ξένα ἀπὸ τὰ πολλὰ μειονεκτήματα τῆς σημαίας μας. "Ἄς τὸ ξένους καὶ αὐτὸν ὅψιν των οἱ δραματιζόμενοι τὴν δροχήν τῶν δολλαρίων ἀπὸ τὰ «Λίμπερτος».

### Τὰ δεξαμενόπλοια

Τὰ τρία «τάνκερς» ἔκ τῶν τεσσάρων παρωπλισμένων παρελήφθησαν, ἐπεσκευασθήσαν καὶ ἔκτελούν ἥδη τὸ πρῶτον ταξίδιον. Θά μεταφέρουν πετρέλαια ἀπὸ τὸν Κόλπον εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Μετ' αὐτὸν εἰνε ναύλωμένα συνεχῆ ταξίδια διὰ Γαλλίαν (τοῦ κ. Ἀνδρεάδη «τάξιμ-τσάρτερ») μὲ ναύλους, δπωσδήποτε ἰκανοποιητικούς.

"Η παραλαβὴ τοῦ τετάρτου καθυστερεῖ, διότι οἱ ἀγορασταὶ του κ. κ. Ἀδελφοὶ Γράτσου ἡρήθησαν νά τὸ παραλάβουν. "Η ἐπικειμένη φορολογία, ή ἔκτασις τῆς δόπιας εἰνε ἀγνωστος, τὸ ἀκαθόριστον τῶν ναύλων καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ταξίδιων διὰ τὰς Ἑλληνικὰς μεταφορὰς καθιστοῦν πρόγυματι προβληματικὴν τὴν ἔκθεσιν τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν ἐπτὰ τάνκερς. Δάνειοι θραχυπρόθεσμα συνάπτονται μέχρι καὶ τῶν 60 τοῖς ἑκατὸν τῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν διὰ τὴν ἀγόραν τῶν. "Η ἔξοφλησις τῶν διὰ μηνιάών τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων ἐντὸς ἔτους ή 18 μηνῶν προσθέπεται νά γίνη. Τὰ ὑπὸ Ἀμερικανικὴν σημαίαν «τάνκερς» θεωροῦνται τώρα ἀσφαλέστερα ἐπιχειρησις, δεδομένου, διτὶ ἀγοράζονται ἐπὶ πιστώσει.

Διὰ τὰ ἐν ἐνεργείᾳ παραδίδομενα τρία Ἑλληνικά δεξαμενόπλοια δὲν γίνεται ἀκόμη λόγος. Θά πρέπει νά παραληφθῇ τὸ τέταρτον παρωπλισμένον. "Υπῆρξεν ὁ ἀρχικὸς δρός τῆς «Ναυτιλιασκῆς Ἐπιτροπῆς». "Η ἐπελθόσσα καθυστερησὶς εἰς τὸ σκάφος τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γράτσου δὲν ἐπιτρέπει καὶ εἰς τοὺς κ. κ. Λυκιαρδόπουλον, Χανδρῆ καὶ Νομικὸν νά παραλάβουν τὰ ιδικά των. Τὰ ἔκταξιαν μεταλλεύονται ἀκόμη οἱ Ἀμερικανοὶ ναύλωται.

"Οσον ἀφορᾶ τοὺς ναύλους, ή κατάστασις ἐμφανίζεται ἐνθαρρυντική. "Η ἀπότομος ἀνατιμητικὴ πορεία ὀνεικόπτη βέβαια. Διὰ μεμονώμένα ταξίδια πληρώνονται ἀκόμη διακόσια τοῖς ἑκατὸν ὑπὲρ τὸ ναυλολόγιον, διὰ συνεχῆ, ὅμως, ταξίδια καὶ χρονοναυλώσεις αἱ τιμαὶ εἰνε αἰσθητῶς κατώτεραι. "Εναυλώθησαν τελευταίως δεξαμενόπλοια T. 2 εἰς τὰ 2.05 δολλάρια «bare boat», ἐνῷ ἐπληρώθησαν δολλ. 4.25 «τάξιμ-τσάρτερ» διὰ χρονικὴν διάρκειαν τετραετῆ, μὲ παράδοσιν τῷ 1949.

Τὰ Ἀμερικανικὰ σκάφη εἰνε ὑποχρεωμένα, δπως καὶ τὰ Ἑλληνικά, νά ἐκτελέσουν ξένα τούλαχιστον ταξίδιον διὰ τοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ὅπου σημειοῦται ή μεγαλυτέρα σπάνις πε-

τρελαίων, ἐνῷ καὶ αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαίων δὲν ναυλώνουν μέχρι τοῦ Ἀπριλίου. Τὰ διαθέσιμα σκάφη ὑποχρεούνται οὕτω εἰς τὰς ἐνδοαιμερικανικάς μεταφοράς.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀθρόαι συνεχίζονται αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὰ Ἑλληνικά καὶ τὰ Ἀμερικανικά ναυπηγεῖα. "Η «Ναυτιλιασκῆς Ἐπιτροπῆς» ἔξ ἀλλου ἐπώλησεν εἰς ἴδιωτας τὸ σύνολον τοῦ παρ' αὐτῆς κατεχομένου τοννάς εἰς δεξαμενόπλοια. Τώρα παρωπλισμένων τάνκερ δὲν ὑπάρχει. Πολλὰ ἐπισκευάζονται. Μετὰ δίμηνον ὅλα θά εἰνε διαθέσιμα. Οἱ ναύλοι, παρὰ τὴν σημειουμένην ἀνεπάρκειαν χωρητικότητος, σάφαλῶς θά ὑποστοῦν αἰσθητὴν ἔκπτωσην ἐντὸς τοῦ θέρους ἀπὸ τὰ μέχρι πρό τινος ὑψηλὰ ἐπίπεδα. "Οπωδήποτε, ὅμως προβλέπονται σταθεροὶ διάκρονοι χρονικοὶ διάστημα.

Ζημία πάντως ἡ ἐπελθόσσα καθυστέρησις εἰς τὴν παραλαβὴν τῶν δεξαμενοπλοίων μας. Καλλιτέρους ναύλους πρό διμήνου θά ἐπετύγχανον. Ανεξαρίθμωτοι πληροφορίαι δικλιοῦν ἀκόμη περὶ ἀντιδράσεων νέων διὰ τὴν μὴ παράδοσιν τῶν ἐν ἐνεργείᾳ. Δὲν δέλομεν νά τὰς πιστεύσουμεν, ἐφόσον τὰ προσύμφωνα ἔχουν ὑπογραφή καὶ αἱ προκατασθόλαι ἔχουν εἰσπραχθῆ, τίποτε ὅμως δὲν ὑποκλείεται. "Η σπουδὴ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἐπιθάλλεται.

### Τὰ πετρέλαια

"Ανεκδιήγητος είνε ἡ ταλαιπωρία τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν «τράμπις» ίδιως, διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῶν εἰς πετρέλαια καυσίμων. "Ηδη πολλὰ παραμένουν ἀργοῦντα εἰς διαφόρους ἀνά τὴν Ὅρδοντος λιμένας, χωρὶς νά κατορθώνουν οὐδὲ μικράν ποσότητα νά ἔξεύρουν διὰ νά πλεύσουν εἰς λιμένα, δυνάμενον νά τὰ ἀνεφοδιάση.

Εἰς αὐτοὺς τοὺς τόπους τῆς παραγωγῆς τῶν πετρελαίων τὰς «μπάνκερες» στενῶς δι' ἔνα ταξίδιον παρέχονται, εἰς τίνας δὲ περιπτώσεις μόνον διὰ τὴν κάθισθον τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ διὰ τὴν ἐπιστροφὴν του εἰς Ἀμερικανικόν τινα λιμένα τοῦ Κόλπου ή τοῦ Ατλαντικοῦ.

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ «μαύρη ἀγορά» δριγιάζει. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ πετρέλαιον πληρώνεται 4.80—5 δολλάρια τὸ διάρελιον. "Οσα σκάφη ήσαν προναυλωμένα ὑπερχεώθησαν νά δεχθοῦν τὸν ἐκβιασμὸν τῆς «μαύρης ἀγορᾶς». "Ἐπλήρωσαν 60 τοῖς ἑκατόν περισσότερα τοῦ ἐπισήμου τιμολογίου τῶν μεγάλων ἐταιρίων πετρελαίου.

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, διτὶ ο. κ. Σ. Λιθανὸς ὑπερχεώθη νά φορτωσῃ ἐπὶ σκάφους του, ἀποπλέοντος ἔξ Ἀμερικανικοῦ λιμένους διὰ τὸ Πλέιτ, 2200 τόν. πετρέλαιου. Θά ἀνεφοδιάσῃ τὰ ἔκει ἀργοῦντα, λόγῳ ἀνεπαρκείας τῶν «μπάνκερες» των, σκάφη του μὲ καύσιμον, διὰ νά πλεύσουν εἰς ἀλλους λιμένας, δπου τὸ πετρέλαιον εἰς μικράς ἔστω ποσότητας εἰνε διαθέσιμον. Αὐτὸ τὸ Νέα Ελλάς» ἀντιμετωπίζει δυσχερείας εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν του μὲ καύσιμα εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

"Αν ἡ κρίσις τῶν πετρελαίων θήθελε συνεχισθῆ, δεδομένης καὶ τῆς δυσκόλου καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν, πολλὰ σκάφη φορτηγά θά ὑποχρεωθοῦν εἰς ἀναγκαστικὸν παροπλισμόν.

### Τάνκερς καὶ λιμενικοί

"Ο υπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Θ. Κιζάνης μᾶς ἀπηγόρωνε τὴν κατωτέρω ἐπιστολήν:

Φύλε Κύριε Διευθυντή,

Μετ' ἐκπλήξεως ἀνέγνωντας εἰς τὸ ὑμέτερον περιοδικὸν τῆς 1ης Τρέχοντος καὶ εἰς ἀρθρόδιον ὑπὸ τὸν τίτλον «τὰ δεξαμενόπλοια», διτὶ ἀποδίδετε εὑδάνην τὴν κυδένων εἰδία τὴν δημιουργηθεῖσαν δύσκολον κατάστασιν περὶ τὴν παραλαβὴν τῶν «δεξαμενοπλοίων», λόγῳ τῆς

Telephone: WWhitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,"

## ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

AGENTS

BROKERS

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

θείσης κατά τὴν παραλαβὴν τῶν σκαφῶν ὑποχρεώσεως εἰς τὸν ἀγορα-  
στὰς αὐτῶν νὰ ἔξινητεσσόν τὰς μεταφορὰς πετρελαίου εἰς Ἑλλάδα.

Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη ἔξητήθη πράγματι νὰ ἀναληφθῇ ὑπὸ τῶν Ἑλλή-  
νων ἀγοραστῶν, τοῦτο διότι ἐγένετο κατόπιν ἀξιώσεως τῆς ἀμερικανι-  
κῆς κυβερνήσεως, προβλήσεις μετὰ τὴν διάθεσιν τῶν πλοίων εἰς τὸν  
ὑποδειχθέντας ἀγοραστὰς καὶ μετὺ τὴν ὑπογραφὴν τῶν προσυμφώνων  
ἀγορᾶς, μετὰ τῆς δοτίας κατεβλήθη καὶ τὸ 10/0 τῆς ἀξίας τῶν πλοίων.  
Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐν γένει ἡ κυβέρνησης οὐδεμίαν  
νῦν καὶ τὸν πράγματος εἰχε, διὰ νὰ μεταδῷ αὐτὴν εἰς τὸν ὑποψη-  
φίους ἀγοραστὰς ἐπὶ τῶν προτέρων ἡ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διαπραγ-  
ματεύσεων ἡ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων μέχρι καὶ  
πέραν τῆς ὑπογραφῆς τῶν προσυμφώνων. "Οταν δὲ τὸ πρῶτον μάζ ἀνε-  
κοινώθη ἐπ' ἐσχάτω, διὰ τὸ ἀμερικανικὸν Πολ. Ναυτιλόν, τὸ ὅποιον δι-  
έθετε τὰ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ επάντερος, διὰ νὰ στέλλῃ τὰ ἀπαιτούμενα  
διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ἑλλάδος πετρελαία, ἥθελε νὰ τὰ ἀποσύρῃ λόγῳ  
ἀντερθρήτων ἀναγκῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ Ναυτιλού καὶ διὰ τὸ ἐπορευε-  
μένων ἡ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐργασίας τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων,  
κατόπιν δὲ πολλῶν προσπαθειῶν νὰ ἐπιτύχω, ὥστε αἱ ἀρχικῆς ἤητη-  
θείσια βαρύτατας ὑποχρέωσις καὶ θυσία εἰς μέρους τῶν ἀγοραστῶν τῶν  
επάντερος νὰ περιορισθῶν εἰς τὴν πλέον ἐλαφράν μορφήν. Τοῦτο δὲ  
φεύγεται εἰς τὴν πλήρη κατανόησιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐπαγγειλμάτων ἀπὸ  
τὸν ἔξαιρέστον συνεργάτας τῆς ἑδῶ ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς ἐπὶ τὸν  
ναυτιλιακὸν θεμάτων καὶ τὴν ἐπιτυχή συνδρομὴν τοῦ ἐν Οὐάσιγκτον  
πρεσβύτερον μας.

"Ωστε, δηλαδὴ μόνον δὲν ὑπῆρχεν ἀμέλεια τις ἐκ μέρους τοῦ ὑπουργείου,  
ἀλλὰ τούμαντον ἔντονος καὶ λίαν ἐπιτυχῆς ἐνέργεια, ἡ δοτία, φυγδαίως  
γενομένη, ὑπερενίκησεν δλας τὰς δυσχερείας καὶ συνετέλεσεν εἰς ταχυ-  
τέραν τῶν πλοίων παραλαβήν.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ ἄλλο ἀρθρίδιον σας περὶ τῶν Λιμεναρχῶν τοῦ ἔξω-  
τερού, οἱ τοποθετημένοι εἰς τὸ προξενείον λιμεναρχεῖον τῆς Νέας Υόρ-  
κης λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ δὲν εἰνε πολλοί. Είναι μόνον τρεῖς, ἐκ τῶν δ-  
ποίων ὁ εἰς διετέλη διὰ τὸν λιμένα τοῦ Χάρτουν ρόδες, δπον, ὡς γνω-  
ρίζετε, ἀπὸ πρόσυν διὰ τὴν ἀνάγκην τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰνε πυκνοτάτη, δὲν  
ὑπάρχει δὲ ἐκεὶ οὐδεμία ἄλλη Ἑλληνικὴ ἀρχὴ καὶ τὰ προκαλούμενα ζητή-  
ματα πολλὰ εἰνε καὶ ποικίλα καὶ σοφαρά, ἀπαιτούντα τὴν παρονοσίαν ἐκ-  
προσώπου τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως.

"Αντιθέτως πρός δοσα γράφετε, τὸ ὑπουργεῖον ἔχει ἐκθέσεις, διὰ τὸν  
λιμενικὸν ἀξιωματικὸν ἔχει πολλὰ ἐνεργετικὰ ἀποτελέσματα  
διὰ τε τὸ πλοίον καὶ τὸν ναυτεργάταν καὶ εἰς πολλὰ περιπτώσεις ἀπο-  
κατέστησε τὴν τάξιν, παρὰ τὴν Ἑλλειψην ἀποκούσης διοικητικῆς δυνάμεως  
νὰ ἐπιβάλῃ τὸν Ἑλληνικὸν νόμον εἰς τὰς ἔνεας κῶδας. Καὶ διμος ἡ ἐπι-  
βολὴ τῶν ἀξιωματικῶν κατὰ τὰς προκαλούμενας ἀπὸ τὸν ἀναρχικούς  
πυρογάστας ἀνωμαλίας ὑπῆρχε πολύτιμος καὶ ἀποθανεῖ καθ' ἡμέραν κυριο-  
λεκτικὸς σωτηρία. "Εχομεν, ἀλλως τε, αἰτίστεις τῶν προσθειῶν μας νὰ  
ἐγκαταστήσωμεν καὶ εἰς ἄλλους λιμένας τοῦ ἔξωτερου λιμενικούς ἀξι-  
ωματικούς, πράγμα τὸ δόπον — ἀτυχῶς — δὲν γίνεται, λόγῳ τῶν οἰκονο-  
μικῶν δυσχερειῶν τῆς Χώρας.

Μετ' ἔξαιρέτον τιμῆς καὶ φιλίας  
Ο ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας  
ΘΕΟΔ. ΚΙΖΑΝΗΣ

Αθῆναι 25.2.1948

### Νὰ εἶμεθα ύπερήφανοι

Τρίτη κατὰ σειράν ἐμφανίζεται ἡ Ἑλληνικὴ ομηρία εἰς τὰς πρὸ ἡ-  
μερῶν ἀνακοινωθείσας στατιστικάς τῆς διῆς ναυτιλιακῆς κινή-  
σεως τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1947.  
Ἴδιον οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί. Η χωρητικότης είναι εἰς χιλιάδας τόν-  
νων d. w.:

'Αριθ. σκαφ. Τόνν. d.w.		'Αριθ. σκαφ. Τόνν. d.w.			
'Αμερικανικά	4.341	41.964	'Ιταλικά	181	1.837
'Αγγλικά	924	6.768	'Ολλανδικά	173	1.463
'Ελληνικά	303	3.071	'Γαλλικά	124	1.226
Παναμαϊκά	468	2.963	Χονδρούς	424	1.211
Νοθιγκά	393	2.804	Σουηδικά	165	1.177
			Δανικά	160	1.144

Πλειστα δοσα παναμαϊκά καὶ χονδρούριανά είναι Ἑλληνικῆς πλο-  
οικτηρίας. "Ἄν καὶ τοῦτο ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, δύναται νὰ ἐκτιμηθῇ ἐπ-  
ακριθῶς ὁ δύγκος τῆς ομηρίουμένης τῶρα εἰς τὸν ἀμερικανικούς  
λιμένας Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Είναι πράγματι  
καταπληκτικός. Είναι ή μόνη πρός τὸ παρόν ρωμαλέα ἐκδήλωσις  
τῆς φυλῆς μας κατὰ τὴν μεταπολεμικήν περίοδον. "Ἐπρεπε νὰ εί-  
μεθα ύπερήφανοι δι' αὐτήν.

### Τὸ κόστος τοῦ λιμένος

"Ἐνας «Λίμπερτο» ἐκφορτῶν τὸ αιτοφορτίον του εἰς τὸν λιμέ-  
να τοῦ Πειραιῶς θὰ πληρώσῃ 12 χιλιάδας δολαρίων εἰς ἐκφορ-  
τωτικά (ἐργατικά κύτους κλπ.). Τὸ αὐτὸν σκάφος θὰ ἐπεισθύνετο  
μὲ τὸ ίμιον τὸν ἀνωμαλό ποσοῦ κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του εἰς  
εἴασι οἰονδήποτε ἵταλικόν λιμένα.

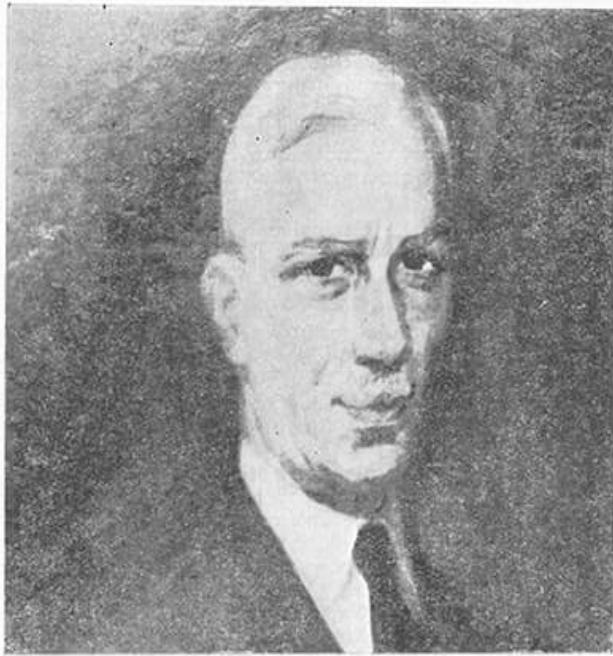
Ἄντη διαφορά, η τόσον σημαντική, ὑποχρεώνει τὸ πλοίον νὰ  
ζητῇ ναῦλον ψηφλότερον δι' Ἑλλάδα, μὲ ἀμερίσιον θεσμαία ἐπιθά-  
ρυνσιν τῆς ἑδῶ καταναλώσεως. Εἰς τελευταίας προτάσεις ναυλώ-  
σεων ἐκ Πλείστ δι' Ἑλλάδα ἔξητηθῇ ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτας δ. δ.  
ρος «ἔλευθερον ἐκφορτωτικῶν».

Δὲν πρόκειται αἱ σηλαι αὐτοὶ νὰ συζητήσουν τὰς ἀφορμάς,

ποὺ κατήγησαν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς εἰς τὸν ἀκριβώτερον λι-  
μένα τοῦ κόσμου. Διαπιστούμενοι ἀπλῶς τὸ γεγονός καὶ ἐπισύρο-  
μενοι τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων. "Ησοχολήθημεν καὶ ἀλλοτε ἐπὶ  
τοῦ ίδιου θέματος. Ούτε τότε ἐπιστεύαμεν οὔτε καὶ τώρα περιμέ-  
νομεν ἀμερίσιον τὴν διόρθωσιν ἐνός κακοῦ ἔχοντος ισως τὴν ἀφετη-  
ρίαν εἰς τὴν προπολεμικήν περίοδον.

### ΠΕΝΘΗ

### ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ



Ο θάνατος τοῦ Λεωνίδας Εμπειρίκου ἐπαναφέρει εἰς τὴν μνή-  
μην ὅλων μας μίαν ἐποχὴν λαμπρᾶς δημιουργικῆς ἀνδροῦ διὰ τὴν  
Ἑλληνικήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα. "Ἄξιος, ἀλησμόντος πρω-  
τεργάτης τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ὁ Λεωνίδας Εμπειρίκος. Τότε, δλγί-  
νον πρὸ τοῦ πολέμου τοῦ 1914, η σημαία μας ἐγγνώρισε τὴν στα-  
θεράν ἀνάπτυξιν, τὴν αἰγάλην, τὴν στενήν μὲ τὴν ἐθνικήν μας οἰ-  
κονομίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ουνεργασίαν, τὴν πλουσίαν ἀπόδο-  
σιν ρηγικελεύθων ὀραίων προσπαθειῶν, ποὺ ἔτεινον νὰ δημιουρ-  
γήσουν μίαν Ναυτιλίαν, ὑπόδειγματικήν εἰς ουγκρότησιν, ἀρίστης  
ποιοτικής καταστάσεως, δέξια τῆς ἀποστολῆς της, δργανον ἀμε-  
ρίσον παραγωγῆς διὰ τὸν πόλον μας. Τότε δὲ Λεωνίδας Εμπειρίκος  
ἔφερε τὴν ἀλησμόντον ἐθνικήν Αἰτιοποίαν, τὸ ἀριτιώτερον ναυ-  
τιλιακόν μας ουγκρότημα, εἰς τὸ ἀπόγειον τῆς δυνάμεως. Σκάφη  
λαμπρὰ διετίθεντο διὰ τὰς γραμμάς Μεσογείου καὶ Βορ. Ἀμερι-  
κῆς. Τὸ «Βρών», τὸ Θεμιστοκλῆς, τὸ «Συρία» καὶ τὸ «Ἐστε-  
ρία» ήσαν ἐν ὑπερεοίᾳ. Τὸ «Ασία» καὶ ἔνα δέλλο ἀκόμη ἐπιθατ-  
γὸν ἐναυτηργούντο. Στόλος δόλοκληρος νεοτεύκτων φορτηγῶν τοῦ  
Οἰκου Αδελφῶν Εμπειρίκου καὶ τῆς «Αγγλο-Ιόνιων» συνεπλή-  
ρων τὸ δράσιον ἐκείνο ναυτιλιακὸν οἰκοδόμημα. Νοῦς κατεύθυνων,  
ἀρχηγὸς ὁ Λεωνίδας Εμπειρίκος.

Κανεὶς ποτὲ "Ἐλλην ἐφοπλιστής δὲν ἐγνώρισε τὴν ἀναγνώρι-  
σιν, εἰς σῖσαν διείμνηστος Εμπειρίκος ἐκτασιν. "Ητο διατήθησε τῆς  
Ἑκτασιν ἐκπρόσωπος τῆς τάξεως του. Μίαν ἐποχὴν πλούτου καὶ δυνά-  
μεως ἐκπρόσωποι εἶπασιών. Κατὰ τὰ ἔτη ἐκείνα τὰ πρὸ τοῦ πρώ-  
του πολέμου, κατ' αὐτὸν καὶ ἀμέσως μετ' αὐτόν, ἐπὶ δεκαετήρι-  
δας, ἡ ἀκτινοβολία τοῦ διὸνδυματος Εμπειρίκου κατηγάκει τὸ Ἑλ-  
ληνικὸν στερέωμα. Δρᾶσις ἐντονος, πυκνή, δημιουργική πρός πα-  
σαν κατεύθυνον. Πολιτική, κοινωνική, ἐφοπλιστική. Ο Λεωνίδας Εμπειρίκος παντοῦ ἐστέκετο, παντοῦ ὑπερείχεν. Ο πλοῦτος δὲν  
ὑπῆρχε τὸ μοναδικὸν κίνητρον τῆς ζωῆς του. Είχεν ἀπόλυτον συ-  
αίσθησιν τῆς ἀποστολῆς του διὸ πολίτου. "Οσοι εἶχαν διὰ τὴν ἔτη  
ἐκείνη τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἀκμῆς, διάμνησιν δραστηρί-  
ον τῆς ἐπιθλητικῆς, τῆς εὐγενικῆς φυσιογνωμίας τοῦ Λεωνί-  
δας Εμπειρίκου. "Εζησε καὶ αὐτὸς τὴν ἐποχὴν τῆς ἀκμῆς, τὴν δο-  
ποῖσαν ἐπόλλος ἐδημιουργησε, διὰ νὰ σιωπήσῃ τοῦ  
τοῦ ίδια, δταν η παρακλήση τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τὸν ὀδήγησεν  
εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ διαλύσῃ καὶ τὴν Ἐθνικήν Αἰτιοποίαν. Σύμ-  
βουλοι τότε κρατικοί, διάστροφοι ἔχοντες τὴν ἀντίληψιν ἐπὶ τῶν  
ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, ὑπῆρξαν οἱ καταστροφεῖς μιᾶς δρ-  
γανώσεως δέξιας καλυτέρας τύχης. "Ἐκτοτε δὲ Λεωνίδας Εμπει-  
ρίκος ἔζησεν εἰς τὴν ἔνην μὲ μόνας τὰς ἀναμνήσεις τοῦ παρελ-  
θόντος. "Ἐτυφλώθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ ὅπερανεν ἐπειδή  
διαδικαστικού νοσήματος. Εἰς τὰ χρόνια τῆς Ἑλληνικῆς ζωῆς τῶν προ-  
γευμένων δεκαετηρίδων, τῆς Ναυτιλίας μας ιδιαίτερως, διείμνη-  
στος νεκρός ἔγραψεν δραστηρίας μεστής, εὐγενικῆς δράσεως.  
"Ἐγέμισε μίαν δόλοκληρον ἐποχὴν μὲ τὸ ὄνομά του. "Ἐκέρδισε τὴν  
καλὴν ἀνάμνησιν.

Δ. Κ.

## Η ναυτιλιακή νομοθεσία εἰς τὴν Δωδεκάνησον

Τὸ κατατεθὲν εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον

Υπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Θ. Κιζάνη κατέθηθε εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον «περὶ τῆς ἐν Δωδεκανήσῳ ἐφαρμοστέας νομοθεσίας περὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας». Τὸ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον, παραπεμφθὲν μετὰ τὴν διακοπὴν τῶν ἐργασιῶν τῆς Βουλῆς εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ἐξουσιοδοτήσεως, ἔχει ὁδὸν.

Ἄρθρον 1.—1. Συνιστῶνται εἰς Δωδεκάνησον, Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Δωδεκανήσου μὲν ἔδραν τὴν πόλιν Ρόδον, Λιμεναρχεῖα εἰς τὴν νῆσον Κάσον μὲν ἔδραν τὴν πόλιν ΦΡΥ καὶ τὴν νῆσον Λέρον μὲν ἔδραν τὴν ὄμώνυμον πόλιν. Ὑπολιμεναρχεῖα εἰς τὰς νῆσους Κῶ καὶ Κάλυμνον μὲν ἔδραν τὴν ὄμώνυμον πόλιν ἔκστησης νῆσου.

2. Διὰ Β. Δ. ἀκόδουμένον προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπουργοῦ δύνανται νὰ συνιστῶνται ἡ καὶ νὰ καταργῶνται Λιμεναρχεῖα καὶ Ὑπολιμεναρχεῖα εἰς Δωδεκάνησον ἀναλόγως τῶν παρονταὶ οὐρέων ἀναγκῶν καὶ νὰ μετατάσσονται τὰ συνιστώμενα ἐκ τῆς μᾶς τάξεως εἰς ἄλλη.

3. Διὰ Δ. Δ' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δημοσιευμένης εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως συσταθήσονται ἐν Δωδεκανήσῳ οἱ διὰ τὰς ἔκστητες παρονταὶ οὐρέων ἀνάγκας ἀναγκαιούντες Λιμενικοὶ Σταθμοί.

Ἄρθρον 2.—Εἰσάγεται εἰς τὴν Δωδεκάνησον ἄπασα ἡ ἐν τῇ λοιπῇ Ἑλλάδι ισχύουσα Νομοθεσία ἡ ἀφορῶσα τὴν Διοίκησην Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἦτοι: α) τὴν ἐθνικότητα, τὴν τηλοδύγησιν καὶ ὑποθήκευσιν τῶν πλοίων, β) τὴν ἀστυνομίαν τῆς ναυτιλίους καὶ τῆς θαλασσίας ἀλιείας, γ) τὴν ἀστυνομίαν τῶν λιμένων, ἀπτῶν καὶ χωρικῶν ὑδάτων ἐν γένει, δ) τὸν Κανονισμόν, τὴν θεραπείαν καὶ εἰσπράξιν τῶν φαρικῶν καὶ ἀγκυροβολίας τελῶν καὶ τῶν ὑγειονομικῶν δικαιωμάτων, ε) τὴν καταμέτρησιν τῶν πλοίων καὶ τὴν εἰσπράξιν τῶν τελῶν καταμετρήσεως, στ) τὴν ὑγειεινὴν κατάστασιν τῶν πλοίων, ζ) τὴν πλοηγησίαν ὑπηρεσίαν καὶ τὴν εἰσπράξιν τῶν πλοηγηκῶν δικαιωμάτων, η) τὴν ἔκτελεσιν τῶν ἀποτοποῖων συγκονιωνῶν καὶ μεταφροῦν ὡς καὶ τῶν ἀγόνων γραμμῶν καὶ τοὺς εἰσπράττεούς ναύλους ἐπιβατῶν καὶ κόμιστρα ἐμπορευμάτων, θ) τὴν σπογγαλίειαν, ι) τὴν ναυτολογίαν, ἔργασιν καὶ τὴν πειθαρχίαν τῶν ναυτικῶν καὶ ἔργατων θαλάσσης ἐν γένει, ια) τὴν πειθαρχίαν καὶ παλινόστησιν τῶν ναναγούντων ἢ ἐγκαταλειπομένων ναυτικῶν, ιβ) τὴν ἔξειρεσιν ἐργασίας εἰς ἀνέργους ναυτικοὺς καὶ ἔργατας θαλάσσης, ιγ) τὰ δημόσια ἰδρύματα ἀσφαλίσεως, περιμάλιγεως καὶ προνοίας τῶν ναυτικῶν καὶ ἔργατῶν θαλάσσης, ὡς τὸ Ν.Α.Τ., τὰ Ταμεῖα Προνοίας 'ΑΞ' καὶ κατατέρεων πληρωμάτων, τὸν Όλον Ναύτων, ιδ) τὸν Ὁργανισμὸν Ἀνελκύσεως Ναυαγίων καὶ ε) πᾶσα ἄλλη διάταξις ἀναγομένη εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς Διοίκησος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἄρθρον 3.—Εἰσάγεται εἰς τὴν Δωδεκάνησον πᾶσα ἀνεξιρέτως ἡ ἐν τῇ λοιπῇ Ἑλλάδι ισχύουσα Νομοθεσία περὶ ἀπογραφῆς ναυτικῶν καὶ ἔργατων θαλάσσης καὶ περὶ διπλωμάτων πτυχίων καὶ ἀδείων ναυτικῆς ικανότητος ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ.

Ἄρθρον 4.—Ἡ Δωδεκάνησος ἀποτελεῖ ἀπὸ τῆς ἐνσωματώσεως τὴν ἐνδεκάτην ναυτικὴν περιφέρειαν καρακτηριζομένην διὰ τῶν ψηφίων ΙΑ'.

Οἱ ἔγγεγραμμένοι εἰς τὸν Δῆμον καὶ Κοινότητας τῆς Δωδεκανῆσου δικαιοῦνται τῇ αἵτησι τῶν νὰ ἀπογράφονται κατὰ τὰς διατάξεις τῶν εἰσαγομένης νομοθεσίας ὡς ναυτικοί, μαθητευόμενοι ναυτικοί καὶ ἔργαται θαλάσσης ὑπὸ τοῦ Λιμεναρχείου Ρόδου, παρ' οὐ ἐφοδιάζονται ἄμα τῇ ἀπογράφει τῶν ὑπὸ τῶν οἰκείων ναυτικῶν φυλλαδίον ἢ βιβλιαρίων μαθητευόμενού Ναυτικοῦ.

Ἄρθρον 5.—ι. Οἱ ἔγγεγραμμένοι εἰς τὰ κατὰ τὴν προϊσχύσασαν εἰς Δωδεκάνησον Νομοθεσίαν ἀναγνωρίζονται Μηχανοῦ Ναυτικῶν Α' κατηγορίας κεκτημένοι δὲ τὰ ἐν παρ'. 2 τὸ ἄρθρον 2 τοῦ Νόμου 43) 1946 «περὶ κινδύνων τοῦ ἀπό 10 Μαΐου 1946 Ν. Δ. επερὶ ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν καὶ ἔργατων θαλάσσης κλπ. ὡς τροποποιεῖται διὰ τοῦ παρόντος, ἀναγραφόμενα προσόντα, δικαιοῦνται, ἐντὸς ἔξαμνου προθεσμίας ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος Νόμου ἀπεν τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἥκιας:

α) Νὰ ἀπογραφῶσιν ὡς ναυτικοί, ἐφ' ᾧ συνέπηται μέχρι τῆς ισχύος τοῦ παρόντος Νόμου διετὴ ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων, ἐλληνικῶν ἢ ξένων, ἢ ὡς ἔργαται θαλάσσης.

β) Νὰ ἐφοδιάσθω διὰ Βιβλιαρίου Μαθητευόμενού Ναυτικοῦ, μετὰ δὲ τὴν συμπλήσωσιν διετοῦς ὑπηρεσίας ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων, ἐλληνικῶν ἢ ξένων, νὰ ἀπογραφῶσιν ὡς ναυτικοί.

2. Οἱ ἐν τῇ προηγούμενῃ παραγράφῳ ἀναφερόμενοι δύνανται μέχρι τῆς ἀπογραφῆς τῶν ἡ τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν διὰ βιβλιαρίων μαθητευόμενού ναυτικοῦ, νὰ ἔργαζονται ἐν θαλάσσῃ κατὰ τὰ δριζόμενα ὑπὸ τῆς ἐν Δωδεκανήσῳ προϊσχύσασα Νομοθεσίας.

Ἄρθρον 6.—ι. Διὰ τοῦ ἐφωδιασμένους μὲ δίπλωμα, πτυχίον ἢ ἀδείαν ναυτικῆς ικανότητος Δωδεκανήσιον χορηγηθέντα κατὰ τὴν ἐν Δωδεκανήσῳ προϊσχύσασα Νομοθεσίαν, κεκτημένους δὲ τὰ ἀναφερόμενα προσόντα ἐν παραγράφῳ 2 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Α. Νόμου 907) 1937, ὡς ἀντιτεστάνθη τοῦ διὰ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Α. Νόμου 1104) 38 καὶ ὡς τροποποιεῖται διὰ τοῦ παρόντος νόμου, ισχύονται τὰ πάντα:

α) Ὁ κεκτημένος δίπλωμα Κυβερνήτου (PARDONE MARITIMO) δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ διπλώματος Πλοιάρχου ιστοφόρου. Ἐὰν μετὰ τὴν ἀπόκτησην τοῦ ὡς ἀνο διπλώματος Κυβερνήτου ἐκνέσην ἐπὶ ἐν τοῖς πλοίοι διπλώματος Κυβερνήτου ἐκνέσης μεγαλυτέρας τῆς κατὰ τὴν Ἐλληνικὴν Νομοθεσίαν δοξιζόμενης διὰ τοὺς κατόχους διπλώματος

Πλοιάρχου ιστοφόρων, διατηρεῖ τὸ δικαίωμα κυβερνήσεως πλοίων μέχρι τῆς χωρητικότητος ταῦτης. Προκειμένον οὗτος νὰ λάβῃ συμφώνως τῆς κειμένης Νομοθεσίας δίπλωμα Πλοιάρχου Γ'. τάξεως, δέοντος νὰ ἀποδεῖξῃ προσέτι, διὰ τὴν περιεκτικότηταν προαγωγῆς τετάρτης τάξεως ἔξαταξήσιον ἢ ἐπιτηδεύσης τάξεως τῆς κειμένης Νομοθεσίας ή Εμπορικῆς Σχολῆς ή ἀντιστοίχου τάξεως γενικῶς Σχολείων Μέσης Ἐπαγγελμάτων.

β) Ὁ κεκτημένος πτυχίον Κυβερνήτου μικρῶς ἀποτοπίοις (MARINA AUTORIZZATO AL PICCOLO TRAFFICO DELLA COSTA), δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως, δέοντος νὰ μετάσχῃ ἔξειτάσεως πρὸς ἀπόκτησην πτυχίου Κυβερνήτου α'. τάξεως. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν διωρεαμήνου ὑπηρεσίας ὡς Κυβερνήτου πλοίου, ἀπὸ τῆς ἀπόκτησης τοῦ ὡς ἀνο διπλώματος πτυχίου Κυβερνήτου, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου μικρᾶς ἀποτοπίοις, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως.

γ) Ὁ κεκτημένος ἀδειαν Κυβερνήτου διὰ τὸ Λιγαῖον (CAPOBARCA PER IL TRAFFICO NEL EGEO) δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ ταῦτην διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως.

δ) Ὁ κεκτημένος ἀδειαν Κυβερνήτου τοπικῆς ἀποτοπίοις (CAPOBARCA PER IL TRAFFICO LOCALA) διατηρεῖ τὸ δικαίωμα κυβερνήσεως ιστοφόρου μέχρι 25 κόρδων, μετὰ συμπλήρωσιν δὲ διετοῦς ὑπηρεσίας, ὡς Κυβερνήτου πλοίου, ἀπὸ τῆς ἀπόκτησης τοῦ ὡς ἀνο διπλώματος πτυχίου Κυβερνήτου ἀπεριορίστον ἀλιείας, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ ταῦτην διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως.

ε) Ὁ κεκτημένος πτυχίον Κυβερνήτου ἀπεριορίστον ἀλιείας (MARI-NARO AUTORIZZATO PER LA PESCA ILLIMITATA) δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως μὲ δικαίωμα ὅμοιος κυβερνήσεως μόνον ἀλιευτικῶν πλοίων. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν διετοῦς ὑπηρεσίας ὡς Κυβερνήτου πλοίου ἀπὸ τῆς ἀπόκτησης τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως.

στ) Ὁ κεκτημένος ἀδειαν Κυβερνήτου περιωρισμένης ἀλιείας (CAPOBARCA PER LA PESCA LIMITATA) διατηρεῖ τὸ δικαίωμα κυβερνήσεως κωπηλάτων ἢ ιστοφόρων πλοίων μέχρι 10 κόρδων διπλῆς χωρητικότητος, μετὰ συμπλήρωσιν δὲ τριετοῦς ὑπηρεσίας ὡς κυβερνήτου πλοίου ιστοφόρου ἀπὸ τῆς ἀπόκτησης τῆς ἀνο διπλώματος πρακτικοῦ, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως, δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Κυβερνήτου δ'. τάξεως.

ζ) Ὁ κεκτημένος πτυχίον Μηχανοῦ ἀποτοπίοιν (FUOCHISTA NAVALE AUTORIZZATO) δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Μηχανοῦ ἀποτοπίοιν μηχανᾶς ἀποτοπίοιν, διατηρεῖ τὸ δικαίωμα διενθύνσεως μηχανᾶς ἵσης ιπτοδυνάμεως. Μετὰ συμπλήρωσιν διενθύνσεως ὡς διενθύντης μηχανῶν ἀπὸ τῆς ἀπόκτησης τοῦ διὰ πτυχίου Μηχανοῦ ἀποτοπίοιν δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ διπλώματος πρακτικοῦ 'Ατμομηχανοῦ ἢ νὰ λάβῃ τοῦ διὰ διπλώματος πρακτικοῦ 'Ατμομηχανοῦ ἢ νὰ λάβῃ τοῦ διὰ διπλώματος πρακτικοῦ.

η) Ὁ κεκτημένος πτυχίον Μηχανοῦ Ρυμούλκων (FUOCHISTA AUTORIZZATO CONDURE MACHINE A VAPORE SU RIMORCHIATORI) δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τοῦ διὰ πτυχίου Μηχανοῦ Ρυμούλκων β' τάξεως, ἐὰν δὲ μετὰ τὴν ἀπόκτησην τοῦ πρόσθιον ὡς ἀνο πτυχίου πέτηοίαν Μηχανοῦ ἐπὶ Ρυμούλκων, ἐφοδιασμένων διὰ πτυχίου Μηχανοῦ Ρυμούλκων α' τάξεως.

θ) Ὁ κεκτημένος πτυχίον Χειριστοῦ Μηχανῆς 'Εσωτερικῆς Καύσεως (MOTORISTA NAVALE AUTORIZZATO) δύναται νὰ ναυτολογήσῃ τοῦ διηγημάτων Εσωτερικῆς Καύσεως, δύπον κατὰ τὰς περὶ δρυνικῆς συνθήσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διατάξεις προβλέπεται τοιαύτη θέσις. Ἐὰν δημιύνεται μηχανᾶς 'Εσωτερικῆς Καύσεως, διατηρεῖ τὸ δικαίωμα διενθύνσεως μηχανῶν ἵσης ιπτοδυνάμεως. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν διενθύνσεως ὡς διενθύντης μηχανῶν ἀπὸ τῆς ἀπόκτησης τοῦ διὰ πτυχίου Μηχανοδηγοῦ δ'. τάξεως, δύναται νὰ λάβῃ τοῦ διὰ διπλώματος πτυχίου Μηχανοδηγοῦ δ'. τάξεως.

2. Οἱ κατὰ τὴν προηγούμενην παραγράφαρ δικαιούμενοι διὰ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος Νόμου νὰ ἀποκτήσωσιν 'Ελληνικὸν δίπλωμα, πτυχίον ἢ ἀδειαν ναυτικῆς ικανότητος δύναται μέχρι τῆς ἐκδόσεως αὐτοῦ νὰ ἔργα-

## NEPTUNE SHIP SUPPLY COMPANY

ADAMANDIOS GEORGANDIS

Day  
707 Travis Street  
Phone B. 3 2583  
Houston, Texas  
Night  
1814 McDuffie St.  
Phone H. 8436  
Houston, Texas  
SHIP CHANDLERS  
HOUSTON — TEXAS CITY — GALVESTON  
FREEPOR — PORT ARTHUR

ζονται ἐν θαλάσσης κατὰ τὰ δριζόμενα ὑπὸ τῆς ἐν Δωδεκανήσῳ προϊσχυράς Νομοθεσίας.

"Ἄρθρον 8.—Προκειμένου περὶ Δωδεκανησίων καθισταμένων 'Ελλήνων ὑπέροχον δι' ἀδρός πολιτοποιήσεως ἡ μετὰ τὴν ίσχὺν τοῦ παρόντος Νόμου ἡ προσαγωγή πιστοποιητικοῦ στρατολογικῆς καταστάσεως, ἀπαιτούμενον κατὰ τὰς ισχνούσας διατάξεις διὰ τὴν ἀπογραφὴν ναυτικῶν καὶ ἔργατῶν θαλάσσης καὶ τὴν ἔκδοσιν βιβλιώνων μαθητευομένουν ναυτικοῦ, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἔκδοσιν πιναρίου ἡ ἀδεία ναυτικῆς ἴκανότητος 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἰλὲ ἄποχεστική ἀλό τῆς λειτουργίας ἐν Δωδεκανήσῳ τῶν ἄρματον διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου 'Ελληνικῶν στρατιωτικῶν Ἀρχῶν.

"Ἄρθρον 8.—'Υπηρεσία Δωδεκανησίων ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ἡ πλοιαρίουν 'Ελληνικῶν ἡ ξένου, κτηθεῖσα μέχρι τοῦ ἔφοδου μεταξύ τῶν διὰ βιβλιών Μαθητευομένου Ναυτικοῦ ἡ τῆς ὡς ναυτικῶν ἀπογραφῆς των καὶ βεβαιωμένου κατὰ τὰ δριζόμενα ὑπὸ τῆς ἐν Δωδεκανήσῳ προϊσχυράς Νομοθεσίας, ὑπολογίζεται διὰ τὴν ἀπογραφὴν ὡς ναυτικῶν καὶ τὴν ἔκδοσιν διπλώματος, πιναρίου ἡ ἀδείας, ὡς ὑπηρεσία ἀπογραφαμένων ναυτικῶν ἡ μαθητευομένου τοιωτῶν κατὰ τὰς ἐν τῇ λοιπῇ 'Ελλάδι ἰσχυούσας σχετικάς διατάξεις.

"Ἄρθρον 9.—'Ἐν περιπτώσει οἰασδήποτε ἀμφισθητήσεως ἡ ἀμφιβολίας ὅσον ἀφορᾷ τὸ περιεχόμενον τῶν προσαγωγῶν ἐν γένει ἔγγράφων διὰ τὴν διατάξιν τῶν διπλώματος, πιναρίου ἡ ἀδείας, ὡς ὑπηρεσία ἀπογραφαμένων ναυτικῶν ἡ μαθητευομένου τοιωτῶν κατὰ τὰς ἐν τῇ λοιπῇ 'Ελλάδι ἰσχυούσας σχετικάς διατάξεις.

"Ἄρθρον 9.—'Ἐν περιπτώσει οἰασδήποτε ἀμφισθητήσεως ἡ ἀμφιβολίας ὅσον ἀφορᾷ τὸ περιεχόμενον τῶν προσαγωγῶν ἐν γένει ἔγγράφων διὰ τὴν διατάξιν τῶν διπλώματος, πιναρίου ἡ ἀδείας, ὡς ὑπηρεσία ἀπογραφαμένων ναυτικῶν ἡ μαθητευομένου τοιωτῶν κατὰ τὰς ἐν τῇ λοιπῇ 'Ελλάδι ἰσχυούσας σχετικάς διατάξεις.

"Ἄρθρον 10.—1. Διὰ Β. Διαταγμάτων τῇ προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ

Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δινανται ἡ διαδικασία καὶ γενικῶς ἡ λεπτομέρεια τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἀφορῷ ἀναφερομένων διπλωμάτων, πιναρίου καὶ ἀδειῶν ναυτικῆς ἴκανότητος, καθὼς καὶ ἡ προθεσμία ἐντὸς τῆς ὥρας δέοντα νὰ λάβῃ χώραν ἀρτη, τι τέλη ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων, πιναρίου καὶ ἀδειῶν, ὁ τρόπος βεβαιώσεως τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐπεργασίας καὶ τῆς σωματικῆς καὶ πνευματικῆς ἴκανότητος τῶν ἀπογραφαμένων καὶ τῶν ἔφοδους μεταξύ τῶν διπλωμάτων μαθητευομένου ναυτικοῦ, καθὼς καὶ τῶν ἔφοδαζομένων διὰ βιβλιών παρατάθησις, πιναρίου ἡ ἀδείας, τὰ τοῦ ἐλέγχου τῶν ὑποβαλλομένων πιστοποιητικῶν καὶ ἐποιήσιων ἔγγράφων καὶ πᾶσα ἐν γένει ἡ λεπτομέρεια αναγκαιούσα πρὸς ἐκτέλεσιν καὶ ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Νόμου, ὃς καὶ νὰ παρατάθησιν ἡ ἀντῆ προθεσμία.

"Ἄρθρον 10.—1. Διὰ Β. Διαταγμάτων τῇ προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας δινανται ἡ διαδικασία καὶ γενικῶς ἡ λεπτομέρεια τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἀφορῷ ἀναφερομένων διπλωμάτων, πιναρίου καὶ ἀδειῶν ναυτικῆς ἴκανότητος, καθὼς καὶ ἡ προθεσμία ἐντὸς τῆς ὥρας δέοντα νὰ λάβῃ χώραν ἀρτη, τι τέλη ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων, πιναρίου καὶ ἀδειῶν, ὁ τρόπος βεβαιώσεως τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐπεργασίας καὶ τῆς σωματικῆς καὶ πνευματικῆς ἴκανότητος τῶν ἀπογραφαμένων καὶ τῶν ἔφοδους μεταξύ τῶν διπλωμάτων μαθητευομένου ναυτικοῦ, καθὼς καὶ τῶν ἔφοδαζομένων διὰ βιβλιών παρατάθησις, πιναρίου ἡ ἀδείας, τὰ τοῦ ἐλέγχου τῶν ὑποβαλλομένων πιστοποιητικῶν καὶ ἐποιήσιων ἔγγράφων καὶ πᾶσα ἐν γένει ἡ λεπτομέρεια αναγκαιούσα πρὸς ἐκτέλεσιν καὶ ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Νόμου, ὃς καὶ νὰ παρατάθησιν ἡ ἀντῆ προθεσμία.

"Ἄρθρον 11.—1. Τὸ ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 17 τοῦ Α. Ν. 560) 1937 επερὶ σπογγαλείας προβλέπομενον σπογγαλειτικὸν σύμφωνον προκειμένου περὶ Δωδεκανησίαν πολιτειακὸν πλοίων ἡ πλοιαρίου ἐπιτρέπεται, διπος συντάσσοται ἐνώπιον τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς, καθ' ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας θέλει ὀρίσει τὸ σύμφωνον τούτο προσπογράφομενον ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς, τῶν συμβαλλομένων περῶν καὶ διορθωμάτων, ἐπεξειδεῖται σιχῶν συμβολαιογραφικῆς πράξεως.

2. 'Ἐν περιπτώσει μισθώσεως ἀλλογάλωσαν, προσλαμβάνεται καὶ προσπογράφει τὸ σύμφωνον ἀξιόπιστος, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς, διερμηνεύεται.

## ΕΛΛΗΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

ΤΡΙΑ ΑΡΘΡΑ ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ κ. Μ. ΠΟΛΙΤΟΥ

παρακανήση τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἀμερικανοῦ λαοῦ γιὰ τὸν ἀγῶνα τῶν Ελλήνων.

'Ο ἄλλος μεγάλος φίλος τῆς 'Ελλάδος, ὁ δαμόνιος φήτῳ Δανῆ. Οὐέμπτοερ, στὸν περιφημό λόγο, ποι ἔξεφόνησε στὸ Κογκρέσο στὶς 8 Δεκεμβρίου 1823, γιὰ γὰρ σταλῆ 'Αμερικανός Πράκτωρ ἡ 'Ἐπίτροπος στὴν 'Ελλάδα, ώστε ἐμπέσως ν' ἀναγνωρίσῃ ἡ ἀνεξαρτησία τῆς, ἀνεφερθῇ καὶ ἀπό τὴν πρόσδο τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμποριοῦ ναυτικοῦ. «Ἡ Ναυτιλία τῆς 'Ελλάδος—εἴτε τότε ὁ Οὐέμπτοερ—είνε σήμερα σεβαστή καὶ ἔχει τὸν καλύτερον ναυτικούς στὴ Μεσόγειο, καλύτερονς ἀκόμη, στὴ θάλασσα ἐπεινῆ, ἀπό τοὺς δικούς μας ναυτικούς, γιατὶ οἱ 'Ελλήνες είνε ἔξικειμένος μὲ τὶς μαραχοφόρες καραντίνες καὶ μὲ τὶς ἄλλες διατάξεις, ποι ἔφαρμόνται στὴ Μεσόγειο. Ἐχει ὑπολογισθῆ, διτὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν ἀνέρχεται σὲ 50.000 περίπου ἄνδρες. Νομίζω, ἐν τούτοις, διτὶ είνε κάπως ἔξικειμένος ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν. Οἱ 'Ελλήνες διαθέτουν σήμερα πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος περίπου 150.000 τόννων.

Tὸ φιλελληνικὸν φεῦμα είλε πάρει μεγάλες διαστάσεις στὴν 'Αμερικὴ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1823 καὶ τὶς ἀρχές τοῦ 1824 καὶ σὲ κάθε πόλι, καὶ χωρὶ συνεστιθῆσα ἐπιτρέπει γιὰ τὴ συλλογὴ ἔργων πρὸς ὄφελος τῶν ἐλληνικῶν λαοῦ. Οἱ ιεροὶ πολλῶν ἐκκλησιῶν ἀνέφεραν τότε στὰ κηρύγματά τους τὸν ἐλληνικὸν ἄγνων καὶ παραπόνων τὸ ἐκκλησιασμά τους νὰ συνιστέψῃ γιὰ τὴ δούθεια τῶν 'Ελλήνων. Τὴν 1η 'Απριλίου 1824 ὁ αἰδεσιμότατος Sereno Edwards Dwight, πάστω τῆς ἐκκλησίας τῆς ὁδοῦ Πάρκων στὴ Βοστόνη, ὡμήσει μὲ θέμα τὴν 'Ελλάδα καὶ τὸν ἐντύπωσιν ἐποδέσμην ή φιλελληνικὴ 'Ἐπιτροπὴ τῆς Βοστόνης, τῆς ὥρας γραμματεὺς ἦταν ὁ Εδονάρδος 'Εθερετ, παρεξάλεσε τὸν αἰδεσιμότατος Ντονάιτ' νὰ τὴν ἐπαναλάβῃ στὶς 24 'Απριλίου 1824 στὴν Παλαιὰ Νοτία 'Ἐκκλησίᾳ τῆς Βοστόνης.

'Ο θερμὸς αὐτὸς φιλελληνος ἀνέφερθη στὴν διμιά του καὶ στὸ ἐλληνικὸν ἐμπορικὸ ναυτικὸ καὶ εἴτε τὸ ἔξης χαρακτηριστικά: «Στὴν ιστορία τῶν ἐθνῶν, τὸ ἐμπόριο μεταξύ τῶν 'Ελλήνων ἀποτελεῖ μίαν ἀνωμαλία. 'Άλλο, τὸ ἐμπόριο ἀνώμαλο εἴτε ὅταν ἀμετῆρ ἐλεύθερο, εἴτε ὅταν ἐνθαρρύνεται ἀπὸ τὴν καθοδηγήσαντα κείμενα τῆς κυβερνήσεως. Στὴν 'Ελλάδα τὸ ἐμπόριο ἔμμασε παρὰ τὶς ἀντίσεις συντηκές, ποὺ παρεμβάλλονται στὴν ἀνάτυχη του... Σύμφωνο μὲ στατιστικὸ πίνακα, διόπιος ἀξιόπιστη τὸ 1816, δηλαδὴ ὅτωτε κρόνια προτὸν ἐφραγῇ ἡ 'Επανάστασης, οἱ 'Ελλήνες είχαν 613 ἐμπορικὸ στάφιο μὲ 5.878 κανόνια καὶ μὲ συνολικὸ πλήρωμα 17.526 ἀνδρῶν. Απὸ τὸν καύπιο ποὺ ἀρχίσει ἡ 'Επανάστασης, δι ἀριθμὸς τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰστατεῖ καὶ τώρα τὸ μικρὸ γησὶ τῆς 'Υδραι, καὶ μόνο ἀριθμεῖ ἄπω τὸν 600 σταράρων. Ή ὁμορφαὶ καὶ ἡ ταχύτης τῶν ἐλληνικῶν πλοίων παταδεικνύουν τὴν ἐποδέξιοτητὰ τους στὴ ναυτηρικὴ τέχνη καὶ οἱ 'Ελλήνες ναυτικοὶ φημίσονται σὲ ὅλη τὴν Μεσόγειο γιὰ τὴν ἐμπειρία τους στὴ διοικητὴ τῶν πλοίων τους. Σ' αὐτὸν τὸν λόγον διερμηνεύεται τὸ ἐπώνυμον σειρῶν ἐπειδὸν σχεδὸν μονοπωλακῶς τὶς μεταφράσεις τῶν γεωγραφικῶν τόπων τῶν κόσμου καὶ ὅτι ἔχουν πάρει στὰ κέρια τους σχεδὸν ὅλο τὸ ἐμπόριο τῶν χωρῶν αὐτῶν. Θὰ ἀναφέρω ἔνα μόνο παραδειγμά τῆς ἐπωνυμιαποτήτης καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ πνεύματος τῶν 'Ελλήνων. Κατὰ τὴν πρόσφατο ἀνομάλο πατάσται στὴν Εργάστη, πολλοὶ 'Υδραι ἔμποροι ἀπέτισαν μεγάλες περιουσίες μεταφέροντες στὴν πόλη ἀπὸ τὴν Οδησσό, στὴ Μάρη Θάλασσα, γιὰ τὴν τροφοδοσία τοῦ ισταντού στολῆς πολλοὶ ἀπὸ αὐτῆς τώρα ἔχουν ἐπεκτείνει τὸν κύκλο τῶν ἐργασιῶν τους καὶ τὰς διεδένουν μέχρι τὶς Δυτικὲς Ινδίες». Τὴν τελευταῖα αὐτῆς πληροφορία ὁ αἰδ. Ντονάιτ τὴν πῆρε ἀπὸ τὸ βιβλίο «Χριστιανικὴ 'Ερευνα στὴ Μεσόγειο ἀπὸ τὸ 1815 μέχρι τὸ 1820» τοῦ 'Αγγλον ιεραποστόλου αἰδ. Οὐδελλαίας Τζόνετ, διόπιος τῷ 1818 ἐπεισόδητη τὴν 'Υδραι καὶ ἔχοντας διτὶ οἱ 'Υδραιοὶ κατασκευάζουν ὡραῖα πλοῖα, τὰ διπτὰ τὰς διεδένουν μέχρι τὶς Δυτικὲς Ινδίες.

Τὸν καλύτερο, διμος, χαρακτηριστὸ τῶν ἐλληνικῶν ναυτικοῦ, κατὰ τὰ χρόνα τῆς Επαναστάσεως, τὸν ἔδοκεν διὸ Χένρη Α. Β. Πόστ, πράκτωρ τῆς φιλελληνικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Νέας 'Υδραις, διόπιος τὸ

**OTHELLO SHIPPING & TOURIST CO.**  
LARNACA - CYPRUS. CABLES "OTHELOSHIP"

STEAMSHIP & AIRPLANES AGENTS  
ORGANISERS OF TOURS. BRANCHES AT  
NICOSIA: 6 PIGMALION STREET.  
KYRENIA: CATSELLIS DOME HOTEL.

φθινόπωρο του 1827 πήγε στην Έλλαδα, για νά έπιβλεψῃ έκει τή διανομή τροφίμων και φρούχων, που είχαν συλλεγή στην Αμερική για τήν περιθώλη τού άλληντού λαού. «Εξ πλοίου μέ ειδη περιθάλψεως ἐστάλησαν τῷ 1827 ἀπό τὴν Αμερικὴ σῆμη Ἐλλάδα, δηλαδὴ τὸ *Τσανσελλόν* ἀπό τὴ Νέα Ύόρκη, μὲ φροτίο ἀξίας 17.500 δολλαρίων, τὸ βρίκιον «*Ἐξ Ἀδελφοί*», ἐπίσης ἀπό τὴ Νέα Ύόρκη καὶ μὲ φροτίο ἀξίας 16.114 δολλαρίων, τὸ βρίκιον *Τζαΐνη* ἀπό τὴ Νέα Ύόρκη καὶ τὴν *Ἀλμπανην*, μὲ φροτίο ἀξίας 8.900 δολλαρίων, τὸ βρίκιον *Τέντιν* ἀπό τὴ Φιλαδέλφεια, μὲ φροτίο ἀξίας 13.856.40 δολλαρίων, τὸ βρίκιον *Λεβάντη*, ἐπίσης ἀπό τη Φιλαδέλφεια, μὲ φροτίο ἀξίας 8.547.18 δολλαρίων καὶ τὸ βρίκιον *Σταϊτέμενον* ἀπό τη Βοστώνη μὲ φροτίο ἀξίας 11.555.50 δολλαρίων. Ή ἀποστολὴ τῶν φροτίων αὐτῶν κατὰ μέγα μέρος ωφελεῖτο στή δημοσίευση στὸν ἀμερικανὸν Τύπο ἀποστάσιμας ἀποστολῆς, ποὺ ἔσπειλε τὸν *Ιούλιο* του 1828 ὁ Θεόδωρος Κολοκοτρώνης στὸν *Ἐδουάρδο* «Ἐθερεττ, τὸν ἀκούραστο φιλέλληνα τῆς Βοστώνης. Στὸ γράμμα ἔσπειν ὁ Κολοκοτρώνης ἐτούτε τὴν ἀνάγκη τῆς ἀποστολῆς τροφίμων καὶ ἄλλων βοηθημάτων καὶ ἔκανε ἔκκλησι πρὸς τὸν ἀμερικανὸν λαό να βοηθήσῃ τὸν ἄγνων της *Ἑλλάδος*. «Ο *Ἐθερεττ* ἔσπειλε μετάφραστοι τὸν γράμματος στὸν Μάθιον Κάρων, τὸν πό δημοστήριο φιλο τῆς *Ἑλλάδος* στὴν Φιλαδέλφεια, καὶ ὁ τελευταῖος αὐτὸς ἐφρόντισε νά δημοσιεύῃ ἡ ἔκκλησι τοῦ Κολοκοτρώνη στὶς ἐφημερίδες τῆς Φιλαδέλφειας καὶ ἄλλων πόλεων τῆς Αμερικῆς. Η προθυμία μὲ τὴν δύναμιν ὁ ἀμερικανιτός λαός ἀπό τὸ ἔνα ἥχρο τῶν *Ηνομένων Πολιτειῶν* μέχρι τὸ ἄλλο ἀνταποκρίθη τότε στὴν ἔκκλησι τοῦ *Ἑλληνος Ἀρχηγού*, ἀποτελεῖ ἔνα ἀπό τὰ φραδερούς κεφάλια στὴν ἴστωση του ἀμερικανικοῦ φιλελληνισμοῦ, ποὺ ἐνεπνέετο ἀπό τὰ πό διδούα ἀνθρωπιστικά αἰσθήματα.

Τις έντυπωσεις του από την έπονταν στην Ελλάδα τις έγραψε δύο Πόστοι σ' ένα βιβλίο με τίτλο «Μία Επίσκεψη στην Ελλάδα και την Κονσταντινούπολη κατά τό χρόνο 1827-8», πού έξεδόνη στη Νέα Υόρκη το 1830. Στό τρίτο κεφάλαιο του βιβλίου αυτού, πού άναφέρεται στην Αμερική τον στον Πόστο, περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου 1827, δύο Πόστοι γράφει, ότι έναντιστέθησαν ένα μαρτυρικό θέμα, μηδαμή «ένα μικρό καράβι, μ' ένα κατάρτι, με τετράγωνο πανί, για να μεταφέρει τά τρόφιμα και άλλα έφοδια στην Πελοπόννησο. Τότε πλήρωσα τον καραβιού αύτού τούτον απότελουσαν δώδεκα στιβαρούς Ποριώτες, «οι ποτὲ σεμνοί και αξιοχρετεῖς ναυτικοί, ποὺ έχου ίδει μέχρι τώρα σε όποιοδήποτε πλοίο». Και υπερέπειτα από τὸν τόσο κολακευτικὸν αὐτὸν χαρακτηρισμὸν τῶν Ποριώτων ναυτικῶν, δύο Πόστοι προβάνει στὴν συγκρήτη τῶν Ελλήνων θαλασσινῶν μὲ τοὺς «Αγγλούς ή Αμερικανούς συναδέλφους των και βρίσκει, διτὶ οἱ «Ελλήνες είνε κατὰ πολὺ άνωτεροι: «Παρ' δύο διτὶ τὸ κορυνούντο επίπεδο ἐν γένει είνε τόσο ὑψηλότερο μεταξὺ τῶν πολιτισμένων Εθνῶν τῆς Εὐρώπης ἐν συγκρίσει μὲ τὴν Ελλάδα, οἱ «Ελλήνες θαλασσοί, τονίζει ὁ Πόστος, ἀποτελοῦν μιὰ τάξιν ἀνθρώπων πολὺ ἀνώτερη ἀπὸ ἔκεινην, στὴν ποτείαν ἀνήρων οἱ ναυτικοὶ στὴν Αγγλία ή τὴν Αμερική. Οι «Ελλήνες ναυτικοὶ δὲν είνε μισθωτά δργανα, ποὺ μπαράζουν γιὰ ἔνα και μόνο ταξίδι και ποὺ καταπαταλοῦν τὸν μισθούς τους, μὲ πρώτη εὐναργία, σὲ πρόστικα γέλενται και σὲ κραυπάλες. Συγχρινεὶ είνε οἰκογενειάρχαι, ποὺ έχουν μερίδιο στὸ πλοίο, μὲ τὸ ὄποιο ταξιδεύουν και μὲ τὸ ὄποιο έχουν μόνιμους δεσμούς. «Υπάρχουν πολλὲς πόλεις, δύος ή Υδρα, οἱ Σπέτες, ή Τήνος, ή Μύκονος και ἄλλες, ποὺ κατοικοῦνται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ ναυτικούς. Μολονότι τοὺς ἀρρέστους νὰ πέννων τὰ ἐλαφρά τους κρασίαν και τὸ φακί τους, δύος ονομάζεται τὸ πόδινατό πότο τους, σπανίως κάνουν κατάρχονται τὸν ποτοῦ, ποὺ ἔξεντελέζει και ντροπάζει τοὺς ναυτικούς ἄλλων χωρῶν. Ο «Αγγλος ή ο «Αμερικανός ναύτης δὲν διαφέρουν πολὺ ἀπὸ ἔνα κιτήνος. Ή μέθη των και τὰ ἄλλα των ἐλαττώματα τοὺς κάνουν νὰ χάνουν τὸν ἀνθρωπισμὸν των και συγχρινεὶ οἱ ἀξιοματικοί τοῦ πλοίου των τοὺς φέρονται ώσπαγ σὲ ζῶα. Ο «Αγγλος ή ο «Αμερικανός ναύτης βρίσκονται σὲ τομεμά μεγάλη ἀπόστασιν ἀπὸ τὸν καπετάνιο τους και είνε τὸ ἀντικείμενο ταπεινωτικῆς, ἀχρήστου ἐν πολλοῖς, πειθαρχίας. Τοῦ συμπεριφέρονται ώσπαγ νὰ ἡτο σκύλος και η τροφή, ποὺ τοῦ δίνονται, είνε κατάλληλη γιὰ χοιρούς. Απ' ἐναντίας, δύο Ελλήνων ναύτης ἀπολαμβάνει ίσως ἐν διαμέτρον ἀντίθετης ἐλευθερίας, ἔχει πλήρη οἰκείωστα μὲ τοὺς ἀνωτέρους των και ἔχει λάβη κανένες δύο τὸ γενικό ἐπίπεδο τῆς ζωῆς, ποὺ ἐπικρατεῖ στὴν Ελλάδα, διατάτται ἐν συγκρίσεις καλύτερο απὸ τοὺς Φράγκους. Οπωδήποτε, είνε καλύτερα γνωμένος ἀπὸ τοὺς ξένους συναδέλφους των. Η τροφὴ τοῦ Ελλήνος ναύτου ἀποτελεῖται, κυρίως ἀπὸ ψωμί, τυρί, ἐλημένος, ποὺ συνοδεύονται μὲ κανένα κρομμύδι και ἀπὸ καρδού εἰς καρδού τοῦ δίδουν και κανένα ονυμάτι παστό φάρι ή ἔνα πατέτο φασούλισσοντα. «Υπάρχει, ἀσφαλῶς, περισσότεροι λεπτώτης και εγγένεια στοὺς τρόπους τοῦ πληρωματος ἐνὸς ἐλληνικοῦ καραβιοῦ, διαν κάθεται σταυροπόδη στὸ κατάστρωμα και τροφῇ τὸ λιτό του φαγητό, ἀπὸ τοὺς τρόπους τῶν Αμερικανῶν ναυτῶν, ποὺ στραμμόχνονται

σ' ἔναν γυπαφό πρωραπό θάλασσο και καταβροχθίζουν ἀπληστα τὸ βοδινὸν  
ἡ τὸ χοιρινὸν κρέας, ποὺ τὸ τρώγονταν ἀπὸ μὰ κοινὴ σκάψη, σὰν χοῖροι.  
Οὐ Αμερικανὸς νανῆς φρυμίζεται γιὰ τὴν αἰσχοδολογία του και γιὰ τὴν  
περιφρόνησι ἀπὸ μέρους του κάθε λεσχῶν. Οὐ Ἑλλην είνει εὐσεβής, ἢ τοῦ  
λάχοτο τηρεῖ τὸν τύπον τῆς θρησκείας του. Σὲ κάθε ἐλληνικὸ πλοῖο οὐ-  
πάρχει εἰκόνα τῆς Παναγίας και τοῦ Ἀγίου Νικολάου, ἐμπρός στὴν ὁ-  
ποια καὶ πάντοτε μὰ καντήλας.

Καὶ καταλήγει ὁ Πόστ: «Οσο γιὰ τὴν ἐπέδεξιότητα καὶ τὴν ἐμπειρία τους στὴ διαιχίσιν ἔνδι πλοίοι, οἱ Ἐλλήνες ναυτικοί μποροῦν ἀφοῦ νὰ συγκρεδοῦν μὲ τὸν ναυτικὸν ὅποιαδήποτε ἄλλης χώρας τοῦ κόσμου».

Σε αυτού τεφαλίου ο πόστ ρημέι, οπι στην λιγίνα είχε την εικασία την συγκρίνει τη διαφορά της συμπεριφοράς των 'Έλλήνων ναυτικών από έπειν των πληρωμάτων Ρωσικῶν και 'Αγγλικῶν πολεμικῶν, που ήταν τότε στόχη λιμένα του νησιού: «Είνε περι και αποκαθιστηκή ἀλήθεια, παραποτῆσε ο Πόστ, δι μεταξὺ τῶν διλγών ἑπατοντάδων ἀνδρῶν τῶν πληρωμάτων τῶν ἔνονταν αὐτῶν πολεμικῶν, ἐπιχροτοῦντες περισσότερη μέ-  
θη και κραυπάλη, ἐδημιουργεῖτο περισσότερος θύρωνς και φασαρία και διεταράσσετο συνχότερα η δημόσια τάξις, παρὰ ἀπό ὅλωντο τὸν πλη-  
υνομό τῆς 'Υδρας, διαν τὴν ἐπανηγύριζε θυριθιωδῶς τὴν ἐλευθερία του, που  
μόλις τὴν είχε ἀποκήσει. Στὸ κεφάλαιο περὶ 'Υδρας δ Πόστ ἔξιστορει  
λεπτομερῶς τὴν ἀνάτινη τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας από τὰ ζεροντα τῆς  
Γαλλικῆς 'Ἐπαναστάσεως μέχρι τὸ πρότοι τέταρτο του 19ου αἰώνος και  
τοντεῖ, δι η γοργή ἔξελιξις τὸ πρότοι ναυτικοῦ ἀπετέλεσε ἔνα ἀπό τοὺς  
κυριωτέρους παράγοντας για τὴν ἔξεγέφατο του 'Έλληνον 'Εθνον.

Στὸ κεφάλαιο γιὰ τὸν ζαρωκτῆρα τῶν Ἑλλήνων, ὁ συγγραφεὺς τοὺς

συγκρίνει μὲ τοὺς ἄλλους γειτονικὸὺς λαῶς καὶ γράφει, ὅτι ἀπὸ τῆς δικῆς του προσωπικῆ παρατήρησι κατέληξε στὸ συμπέρασμα, ὃν «οἱ Ἑλλῆνες, μὲ δὲ τὰ μειονετήματά τους, εἰναι λαὸς πόλις συμπαθήτικος καὶ ἄξιος ἀπολήψεως, πόλις φιλόξενος, πόλις γενναώδωρος καὶ δολγότερο προδιατείμενος γά τὴν ἐκπατέλλενθή τοὺς ξένους ταξιδιώτας, παρότοι οἱ Ἰταλοί. Ὁμοίως πάντοτε γιὰ τὶς κατώτερες κοινωνικές τάξεις, ἔσεινες μὲ τὶς διοικεῖσθαι, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, σὲ ἐπαρχὴν ταξιδιώτης. Ἔγνώστησε Ἐλλήνας, οἱ ὄποιοι ἐπανειλημμένως ἡρῷησαν νὰ δεχθοῦν οἰαδήποτε ἀμοιβὴ γιὰ τὴν φιλοξενία τους. Κατὰ τὴν διάρκεια δύο ταξιδίων μου στὴν Ἰταλία, δὲν συνήντησα οὔτε ἕναν Ἰταλό, ὁ δόπιος μοῦ προσέφερε, ἔστω καὶ μᾶλλα σταγόνια νεροῦ, χωρὶς τὴν ἀνάλογη πληρωμή. Συγχάρητα σε Ἐλλήνας, οἱ ὄποιοι ἡρῷησαν ἀνταμοιβὴ γιὰ διρισμένες μικρές ὑπηρεσίες τους. Οὐδέποτε ἐγνώστησε Ἰταλό, ὁ ὄποιος δὲν θύμησε προσεπάθεια, ὥτῳ τὸ παραμικρότερο πρόσωπον, ποὺ οὐτε κατὰ διάνοιαν ἔλεγε παραστᾷ. Σὲ μάλιστα ἐποχὴ, ποὺ οἱ δολοφονίες, οἱ ληστεῖς καὶ κάθε ἄλλο ἐγκλημα μποροῦσαν νὰ μείνουν ἀτιμώρητα στὴν Ἐλλάδα, περιθώρευαν στὰ μονοπάτια τῶν ἀγρίων βουνῶν τῆς, συνοδεύμενος μόνο ἀπὸ ἕναν ἀστρολόγο, καὶ δὲν βρήκαν ποτὲ λόγο νὰ φοβηθῶ ἢ ν' ἀνησυχήσω». Μὲ τὸ ίδιο πνεῦμα ὁ Πόστ οντέχει διὰ μακρῶν τὴν ἀνάλυσιν τοῦ χαρακτήρος τῶν Ἑλλήνων, διὰ τὸν ἐγνώστησε κατὰ τὴν κοινωνίην περίοδο τοῦ ἀγῶνος γιὰ τὴν ἀνεξαρτησία τους. «Ο θερμός ἐπεινῶν φιλέλλην δὲν παρέειπε τὴν ἀναφέρουν, ὅτι δὲν ἦταν λίγοι οἱ μοσελῆντες, οἱ ὄποιοι κατηγοροῦσαν τοὺς «Ἑλλῆνας» ως πειρατᾶς καὶ γιὰ κίλια δύο ἐλαττώματα τους, ἵπαστρα καὶ ἀνύπαρκτα. Μιὰ ἀπὸ τὶς πόλεις ακινθίνες ὄμάδες μισεῖται τοῦ Βενετίου, ἔγραφε στὸ ίδιο άσβετο τὸν ὁ Πόστ, ἀπετελεῖτο ἀπὸ ναυτικοὺς ἄξιωματικούς, ἐμποροπλοίαρχους καὶ ἐμπόρους, οἱ ὄποιοι ἐπεσκόπησαν, λόγῳ τῶν ἀπασχολήσεων τους, τοὺς λιμένας τῆς Ἀνατολίης Μεσογείου καὶ μιλονότητας ἔμεναν ἐπειδὴ ἐλάχιστο χρονικὸ διάστημα καὶ δὲν ἤρχοντο σ' ἐπαφὴ παρὰ μὲ τὰ κινύρωτα, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, σταχεῖα, στὶς διοικεῖσθαι καὶ ἀδίκεις κρίσεις τους περιελάμβαναν ὅλους τοὺς Ἐλλήνας, χωρὶς καμιαὶ διάκρισι.

"Υπῆρχαν, δέβαια, καὶ παντοίοι ἀξιωματικοί, οἱ δόποι δὲν ἐπηρεάζοντο ἀπὸ αὐτοῦ τοῦ εἰδούς τις ἐπιπλιαῖς ἐπαφές καὶ ἔχαρακτηρίαν τοὺς "Ἐλλήνας, ὅπως εἶνε στὴν πραγματικότητα. Σὺν ἀρχέσῃ τοῦ Ἀμερικανοῦ "Υπουργείου τῶν Ναυτικῶν ὑπάρχει ἔνα γεγγαρο, τὸ δόποιον ἔτετελε στὶς 15 Μαρτίου 1826, ἀπὸ τὴν Σμύρνην, ὁ πλοιάρχος David Deacon, υπερβονήτης τοῦ ἀμερικανικοῦ πολεμικοῦ "Erie" πόδες τὸν διοικητὴν τῆς ἀμερικανικῆς μοίρας στὴν Μεσόγειο, γάναρο Ρότζερς, ποτὸν δεῖχνει πόσο φιλοῦς θεωροῦσαν οἱ "Ἐλληνες τοὺς Ἀμερικανούς. Τὸ ἀμερικανικὸν ἔκεινο πολεμικὸν, συνοδεύνον δύο ἀμερικανικά ιστιοφόρα μὲ φροτίο γιὰ τὴ Σμύρνη, συνητίθη μὲ δύο ἐλληνικά πλοῖα, ποὺ, περιπολῶντας στὸ "Αρχιπέλαγος, εἰχαν πάστε τοιά Αντιρριακὰ καράβια, τὰ δόπια εἴχαν, ὡς φαίνεται, φροτίο προοριζόμενο γιὰ τοὺς Τούρκους. "Οταν δὲ πλοιάρχος Ντῆπον εἴλετο στοὺς "Υδραιοὺς τετάνους, ὅτι τὰ ιστιοφόρα, ποτὸν συνώδευε ἥταν ἀμερικανικὰ καὶ ὅτι δὲν θὰ τοὺς ἐπέτρεψε νὰ τὰ πειράζουν, οἱ "Ἐλληνες τοῦ ἀπήντησαν, ὅτι ἦταν καλοὶ φίλοι τῶν Ἀμερικανῶν καὶ δι-

**Telegrams:**

"GENICOLAOU,  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

**SHIPBROKERS**  
Bevis Marks House, Bevis Marks  
**LONDON E.C. 3.**

Telephone: Avenue 4941

AANEIA

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΈΝ ΕΛΛΑΣΙ:  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.  
ΑΘΗΝΑΙ**

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

πάντοτε θὰ συμπεριεφέροντο πρὸς αὐτοὺς καλά.

Η στάσις αυτή τῶν Ἑλλήνων πλοιάρχων ήταν ἐνδεικτική τῆς συμπαθείας καὶ τοῦ σεβασμοῦ, ποὺ ἔτρεφαν οἱ Ἑλληνες πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς. Στὴν ἔκκλησι τῆς πρὸς τὸν ἀμερικανὸν λαό, γιὰ τὴν διοικητικὸν πλάνον, ἡ Μεσσηνιακὴ Σύγκλητος τῆς Καλαμάτας, ὑπὸ ἡμερομηνίας 25ης Μαΐου 1821, ἔγραψε, μεταξὺ ἄλλων, καὶ τὸ ἔξιτον: «Αἱ ἀρεταῖς, ὁ Ἀμερικανός, μᾶς προσεγγίζειν εἰς ἑστᾶς, μ' ὅλην διη μᾶς χωρίζειν εὐθύτατα θάλασσαν. Ἡμεῖς σᾶς νομίζομεν πληστεύοντας παρὰ τὴν γειτονεύοντα μὲ ήμας ἑθνῷ καὶ σᾶς ἔχομεν φίλους καὶ συμπολίτας καὶ ἀδελφούς, διότι εἰσθε δίκαιοι, φιλάνθρωποι καὶ γενναῖοι. Δίκαιοι, διτὶ καὶ ἐλευθέροι φιλάνθρωποι καὶ γενναῖοι, διτὶ πολιτεύεσθε κατὰ τὸ Ἑνναγγέλλον. Η ἐλευθερία σας δένται προστέξεται εἰς ἄλλον ἑθνῶν δυνλείαν, οὗτη ἡ εὐδαιμονία σας εἰς ξένας συμφοράς καὶ ταλαιπωρίας... Οἱ δεσμοὶ τῆς ἀδελφότητος καὶ τῆς εὐνοϊσμού σήνευον ἐνόντει διὰ πάντος τὸν Ἑλληνας μὲ τὸν Ἀμερικανόν. Τὰ συμφέροντα ἡμῶν εἶνε τοπάτα, ὥστα νὰ δυναμώνουν πάντοτε τὴν πρὸς ἀλλήλους συμμαχίαν, θεμελιωμένην εἰς τὴν ἐλευθερίαν καὶ τὴν ἀρετὴν».

Ἐθνος καὶ ἔσχοιν νωτικό, ή Ἑλλάς, πρέπει πάντοτε νὰ ἔχῃ ὡς βάσην τῆς ἐξουεργῆς τῆς πολιτικῆς τὴν συνταίσιον τῶν συμφερόντων, της μὲ τὰ συμφέροντά της ἰσχυροτέραν νωτικῆς δυνάμεως την Μεσόγειο. Τὸν καθόδ, ποὺ οἱ Ἐλλήνες ἀρχηγοὶ ἔστειλαν τὸν ἐκκλησοῦ τους πόδις τὸ ἀμερικανικὸ ἔθνος, ἔμπαναν τὰ θεμέλια τῆς Ἀρχῆς τοῦ Μοναρχεῖ, ἢ ὅποια απέκλειε κάθε ἑνεργό ἀνάμειξ, τῶν Ἕνωμένων Πόλιτεών στὰ ζητήματα τῆς Ἐνδιώτης. Ἔτοι, ή βοήθεια, ποὺ ἔσταλύ γιατά τὴν ἐποχὴ τῆς Ἐπαναστάσεως ἀπό τὴν Ἀμερικὴ στὴν Ἑλλάδα, ήταν μᾶλλον ἀνθρωποτι-

καὶ καὶ ιδεολογικοῦ χαρακτήρος, δύος τὸ περίφημο γούμα τοῦ Τζέφ  
φερσον πρὸς τὸν Κοραΐ, στὸ δυτικὸν ὁ συντάκτης τῆς Διακρηγόνεως τῆς  
Αμερικανικῆς Ἀνεξαρτησίας ξέδει συστάσεις πρὸς τὸν διδάσκαλο τοῦ  
Ἐλληνικοῦ Γένους γιὰ τὴν διακυβέρνηση τῆς Ἐλλάδος, μόλις θὰ ἐλευθε-  
ρώνετο.

Σήμερα, δύος, έκαπον επτά χρόνια μετά την άποστολή και δημοσίευση της στὸν Ἀμερικανικὸ Τέττο, η ἐκκλησίας τῆς Μεσσηνιακῆς Συγκλήτου ἀποτελεῖ ἔξαιρετή σημασίαν καὶ ἐπικαρδότητα, γιατὶ η Ἀμερικὴν εἶναι σήμερα μόνον τοῦ Ισχυρότερον "Ἐθνος τοῦ κόσμου" ἔχει καταστῆ ταῦτοχρόνος καὶ η σπουδαιότερη μεσογειακὴ δύναμις, συμφέρον τῆς φύσις εἰναι νὰ δημιουργηθῇ καὶ νὰ διατηρηθῇ μία "Ελλάς οἰκονομικῶς καὶ πολιτικῶς Ισχυρὰ στὸ νευραλγικὸ ἑκείνῳ σημειῳ τῆς συναντήσεως τριῶν ήπειρων.

Η παροχή των «λιμπετούς» είς την Ελλάδα αποτελεί μίαν έμπορακτον ἀπόδειξην, ότι η Ἀμερική ποτὲ φίλη και σύμμαχος τοῦ Ἐλληνικοῦ «Εθνους, είχε ἐκπιμήσει τὸν κεφαλαιώδη ρόλον, τὸν ὑπότοιν ἔπαιξε πάντοτε διὰ τὴν ζωὴν και τὰ πεπομένα τῆς Ἐλλάδος ή Ναυπίλια. Τὴν πολὺντιμην αὐτὴν συμβολὴν εἰς τὸν καθολικὸν ἄγνων τῆς ναυτιλιακῆς της ἀναπτυγχοστίσεως, η Ἐλλὰς τὴν ἔχει ἐκπιμήσει βαθύτατα και εγγύωμον οτρέψεται πρὸς τὴν πατρίδα τοῦ Τζεφρέρον, δὲν ὑπάρχει δὲ οὐδεμία ἀμφιβολία, διότι οἱ δεσμοὶ οἱ σφραγιλατήθεντες μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων ναυτίλων και τῆς Ἀμερικῆς ἀπὸ τοῦ ΙΘ'. Αλώνον, ποτὶν ἡ ἀποτύναξη ἀκόμη τὸν δασῶν τῆς δούνειας τὸν ζυγὸν τὸ Ἐλληνικὸν «Ἐθνος, θὰ καθίστανται ὀλοέντα και πὸ ἐγκάρδιες στὸ δρόμο τῶν κοινῶν ἐπιδόξεων και τῶν κοινῶν συμφερόντων τῶν δύο «Ἐθνῶν....

МІХАИЛ ПОЛГІН

## ΑΙ ΠΛΟΥΤΟΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΙ

# TA KHTH

## Toū κ, ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κάθε χρόνο είς τὸ Λονδρόν συνέρχονται οἱ νωπηγοὶ δύον τοῦ κόσμου, διὰ νὰ συζητήσουν τὰ ἀφορῶντα τὰς νέας νωπηγήσεις ἡπήματα. Μετὰ τὸ πέρας τῶν ἔργων των οἱ σύνερδοι παρακάθηται εἰς συμπόσιον, ὅπου, μετὰ τὰς συνήθεις προσόσεις, ἔχοντονται διάφοροι λόγοι ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς συνίδαιος φένεως.

Εις τὸ πρὸ διηγήνον δργανωθὲν παρόμοιον συμπτόσιον, μετά τὰς σχετικὰς προσοττεις, ὁ πρόδεδρος τοῦ συνεδρίου ἔτεφύλαξε μίαν ἐκπλήξιν εἰς τοὺς συνδικατονάρους. Κύριοι, εἶπε, φαντάζομαι ὅτι ὅλα τὰ προσφερθέντα φαγητά ἡσαν τὰς ἀρεσκείας σας. Τὸ πρῶτο πάτο ἡτο ψάμι, τὸ δεύτερο πάτο ἡτο κρέας! Σᾶς ἥρεσε; Μάλιστα, ἀπήγνησαν δὲι διοφόρων. Αἱ, λεπτοί, Κύριοι, τὸ κρέας αὐτὸν ἡτο...φάλαινα!

“Ηρχισα τὸ σημείωμά μου διὰ τὰ κήτη μὲ τὸν ὡς ἄνο πρόλογον, διὰ νὰ ἔξαρο τὴν σημαίνουνταν θέσιν, ποὺ κατέλαβεν ἡ φάλανα εἰς τὸ ἐδεσματολόγιον τοῦ ἀνθρώπου. Κρέας κατεψυχέντων ἀπὸ φάλανα, κονσέρβες διάφορες ἀπὸ φάλανα, βιταμίνες ἀπὸ φάλανα, κατήγνησε τὸ θαλάσσιο αὐτὸν μεγανήριον νὰ ἀποκτήσῃ μεγάλην ὑπόληψην καὶ ἄξιαν καὶ νὰ γίνη σήμερον τὸ πολυτιμότερον ἀπὸ ὅλα τὰ ξῶα τῆς γῆς.

Πρὸς τοῦ πολέμου, ἡ ἀποβιώσασα Κοινωνία τῶν Ἐθνῶν εἶχεν ἐπίληψιθῆ τοῦ προκύψαντος τότε ξητήματος τῆς βαθμαίας ἔξαφανίσεως τῆς φαλαίνης καὶ ἀνέλαβεν ἐποίησας τὴν προστασίαν της. Κατόπιν ἀλλεπαλλήλων συνεδρίασεν ἐλλήφθησαν ἀντηρά μέτρα καὶ ἐλλήθησαν τὰ ἐνδιαφερόμενα κράτη νὰ περιφρίσουν τὴν φαλαίνθησίαν διὰ νὰ ουσιοῦν τὰ κήτη αὐτᾶ ἀπὸ τὴν καταστροφήν. Πράγματι, ἀπὸ τὰ 75 μεγάλα πλοῖα ἐγοστάσια, που ἔδρων ἀνὰ τὰς θαλάσσας, περιωρίσθησαν ταῦτα εἰς τὸ ἐλάχιστον ὅριον καὶ οὐδὲμια ἄδεια ἐδίδετο ὑπὸ τῆς Κ. Τ. Ε. διὰ νέας ἀλευτικᾶς ἔξορμήσεις.

Παρὰ τοὺς ἀντηρούς προστατευτικὸν περιορισμόν, παρετηρήθη, ὅτι ἡ φάλανα είχε τελείως ἔξαφανισθη ἀπὸ τὰς περιοχὰς, δύον ἐπὶ σειράν ἑτῶν ἥμερον καὶ ἐποτεύθη, ὅτι, λόγῳ τῆς ἐντατικῆς ἀλείας, τὰ κήπη αὐτὰ ἀπολέσθησαν διὰ παντός. Ἡ γνώμη ἀ�τη ἐκαλλιεργήθη μεταξὺ τοῦ ἀλειπτικοῦ κόσμου, τὰ ἰχθύελα καὶ τὰ ἰχθυάλευρα ἀνετιμήθησαν, ὡς δὲ σπάνις τῶν εἰδῶν τούτων, ὡς καὶ τῶν διαφόρων ἄλλων ὑποτροπίοντων, τῶν ἐκ τῆς μεγάλης ἀλείας κητῶν παραγομένων, ἐγένετο λιαν αἰσθῆτη κατὰ τὸν πόλεμον.

προς φαλαινονθραιαν, αρκει δια να δικαιολογηθουν οι προτιμεσεις περι του μυθωδονος εκεισε εναλιου πλούτου.

Είς την πρότιν γραμμήν έρχονται πάλι, δύως και πρό του πολεμού, οι Νοθροφοί. Κατά τάς ώπο του «FISHING NEWS» πληροφορίας, έννενα Νοθρηγκά πλωτά έργοστάσια, συνοδεύουμενα από 88 φαλανοθηριά, άνευσόδουσαν, κατά τάς άρχας Δεκεμβρίου, διά την έφετενή περίοδον άλιειας. Έπιοις θά λάβουν μέρος είς την έκστρατειάν τέσσαρα μεγάλα Αμερικανικά πλωτά έργοστάσια, τρία Αγγλικά, μεταξύ των οποίων και το «Μπαλένα» και δύο Ιαπωνικά, είς τη όπιαν έδονθ ειδική άδεια ήπια στρατηγού Άρθουρ. «Άρθουρ», διά περιωρισμένην μόνον άκτινα δράσεων. «Όλα αντί τα πλωτά έργοστάσια θά συνοδεύωνται και ώπο του άναλόγου στολίσκον τῶν φαλανοθηριών.

Ἐκτὸς τῶν ὡς ἄνω πλοίων, αἱ ἐνδιαιρέσθαι διὰ τὴν ἀγνωστὸν ἡπειρον τῆς Ἀνταρκτίδος χῶραι, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ή Ἀγγλία, η Νότιος Ἀφρική, η Αὐστραλία, η Χιλή καὶ η Ἀργεντινή, ἔξοπλίζουν στόλους ἀπὸ εἰδικῶν πλοίων, ποὺ θὰ ἐρευνήσουν κάτιε περιοχὴν χωριστά, διὰ νὰ ἐξερευνήσουν τὰ πλούσια κοιτάσματα ωραίων, διὰ τὰ διοικητικά θέματα της Καταράτης. Διὰ τὴν ἀπὸ σοβατηῆς πλευρᾶς δραστηριότητα πρὸς τὸν Ιδινὸν τομέα λέγεται, ότι ἔξωπλισθεὶς εἰδικῶν σκάφων 30.000 τόννων, τὸ διοικοῦν μὲ ἄλλα πλοιάρια ἔργοστάσιον θὰ ἐκευνήσῃ τὴν πρὸς τὸν Νότιον Ειρηνικὸν ἀνατολικὴν πλευρὰν τῆς μεσηγριώδους ἡπείρου.

‘Η ἀλιεία κητῶν σήμερον ἔχειλικθη εἰς ἐπιστημονικὴν ἐκστρατείαν, εἰς τὴν δόπιαν λαμβάνον μέρος φυσιοδίφαι, ἵψηνολόγοι, ὑδροβιολόγοι, γεωγράφοι καὶ δύληληρος στρατιά ἀπὸ σοφοὺς καὶ ἐμπειρογνώμονας. Τὰ κῆτα ἐπιστημόνοταν μὲ μαθηματικὴν ἀρχίσειν, μὲ τὸ φαντάρι καὶ ἄλλας τελειοποίησες μηχανημάτων, που ἐχρησιμοποιήθσαν εἰς τὴν θάλασσαν, διὰ τὴν ἐπιστήμαν τῶν ἱπτηρυχίων. Ωσαύτως, πρὸς εἰνολατέραν καὶ ταχυτέραν ἔξερενησιν τῶν ἀλευτινῶν περιοχῶν, χρησιμοποιοῦνται ἀεροπλάνα, ἐκ τῶν δόπιον αἱ κινήσεις καὶ αἱ πορείαι τῶν κητῶν φαίνονται εἶναινέστεροι καὶ κυριαρχοῦσαι.

Τὰ διὰ τὴν κηποθρήσιαν κανόνια - ἀπόντια δὲν ἀστοχοῦν ποτέ, διότι ἐτελειωτοῦμθισαν καὶ αὐτά δύον καὶ τὰ πόλεμικά δύλα, οὗτως διστε η κρῆτις των νῦν εἰνει αὐτόματος καὶ ἐπαναληπτική. Τὸ φονευθὲν κῆτος σύρεται ἀμέσως ἐπὶ τοῦ καταστόματος διὰ τῆς διποθεν ἡ ἔμπροσθεν τοῦ πλοίου σήμαγγος, τεραζεῖται καὶ βιομηχανούεται μὲν ἀστραπαίνων ταχύτητα. Από τὸ πολοσπισσῶν σῶμα τοῦ ζώου, ποδὶ πολλάκις ὑπερβαῖει τοὺς 100 τόνους, τίποτε δὲν κάνεται. Μετατρέπεται ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς ὑπορκούντα, ποὺ ἔχουν μεγάλην βιομηχανικὴν ἀξίαν, ἰχθυέλαιον, ἰχθύναλευρον, λιπάνατα διὰ την γεωγραφίαν, δέρματα, ἰχθυόκοιλαν, βιταμίνας, κονσέρβας καὶ πολλὰ ἄλλα.

Μετά τὸ πόλεμον, προσετέθη εἰς ὅλην αὐτὴν τὴν πλουσίαν βιομηχανίαν καὶ ἡ ἑτερεγοστία τοῦ κρέατος τῶν κητῶν διὰ τὴν τροφήν τοῦ ἀνθρώπουν, ὅπως ὕστερος οὐδὲν τῆς φαλαίνης γηράξῃ κατὰ 30 ο.ο. Τὸ κρέας τεμαχιζόμενον τοποθετεῖται εἰς εἰδικοὺς θυλάμους πρὸς ταχεῖαν ψέξιν, ὅπως καὶ τὸ κρέας τῶν χερσάριών ζώων. Ἀπὸ τὸ αἷμα καὶ τὰ διάφορα ἄλλα κρεατέρια μέρη ὃν σύμματος παρασκευάζονται λουκάνικα καὶ πολλῶν εἰδῶν συσσέοντες, αἱ δοτίαι φαίνεται, ὅτι εἰνε νοστιμόταται καὶ δσονούπο τὸ πατατάλινσον τὰς Εδενοτάτας ἀγούσας.

Τὰ ἐπιστημονικά ἔργα τῆς Επιτροπής, δύον ἔξιτάσθησαν καὶ ἀνελθόντησαν τὰ  
χρέατα τῶν φαλαίνων, ὃς καὶ αἱ παρασκευαζόμεναι κονσέρβαι, εἰς μα-  
ργάνια ἐκθέσεις τῶν πρὸς τὴν F.A.O. (Ὀργανισμὸν Τροφίμων καὶ Γεωρ-  
γίας), ἔξιντην τὰ θαυμάσια συντακτικὰ τῶν πρεάτων τούτων καὶ τὴν  
ιεγάλην θρηπτικήν των ἀξίαν. Τὸ μόνον μειονέκτημα ήτο πότι τυνος και-  
ροῦ η βαρεῖα μισθώσια τοῦ ἑλαίου, πλὴν καὶ αὐτὸς σήμερον ἔξουδετερώθη  
τὴ δρισμένην χημικὴν ἐπέξεργασίαν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἤρχισαν νὰ πο-  
ιοῦν εἰς τὰ κρεοπολεῖα κατεψυγμένον κρέας φαλαίνης. «Οσοι τὸ ἐγεύ-  
θησαν λέγον, διτὶ εἶνε νοστιμότατον καὶ δίλιγον διασέσοι ἀπὸ τὸ βήσιον

χρέας

Απὸ δὲν ἀνὴν τὴν ὑπόθεσιν δὲν ἔλειψε, θεβαίως, καὶ ή σχετική προ-  
παγάνδα. Διὰ νὰ ἐνθαρρυνθῇ ὁ κόσμος καὶ νὰ συνηθίσῃ τὸ νέον αὐτο-  
φαγήτον, ἐπειτα νὰ γίνη ἡ δύνασις διαφήμισις. Τὶ εἰνε ἡ φάλαινα; Πῶς  
ἀναπαράγεται; Ποῦ και πότε ζῆ; Πῶς τρέφεται; Πόσα χρόνια ζῆ και  
πολλά ἄλλα. Τὸ σημεῖον, μάλιστα, τὸ δύποιν ἔχεται περισσότερον εἰν-  
ότι ἡ φάλαινα εἶνε ζῶν πολὺ καθαρὸν καὶ τρέφεται μὲν θαλασσίους μι-  
κροοργανισμούς, μικρὰ ψάρια, μὲν χλωσίδα καὶ ἄφθονον πλαγκτόν,  
θεωροῦνται διὸ ἐπλεκτὴ τροφή. Τὸ διαφημιστικὸν συμπέρασμα εἴνε διὸ τὸ  
κρέας τῆς φαλαίνης εἶνε κατά πολὺ καθαρότερον καὶ ἀνότερον ποιοτι-  
κῶς τοῦ τῶν χερσάων οἰκιακῶν ζόδιον, τῶν ὅποιων πολλάκις ἡ τροφὴ δὲν  
είνε καθαρό, (ἔδοι γίνεται σύγχρονις τοῦ τρόπου τῆς διατροφῆς και τῆς  
τροφῆς τῶν χοίρων) και σώς τοιούτον πρέπει νὰ καταλάβῃ ἀνάλογον θέσιν  
εἰς τὸ ἐδεσματολόγιον τοῦ ἀνθρώπου.

Ἐκτὸς ἀπὸ τῆς φάλαιναν, τὰ γνωστότερα κητή είνε : Οἱ δελφίνες, οἱ δοκοὶ ή δορκες, αἱ φώκαιναι, ἄγγι. PORPOISE, γαλλ. MARSOUINS, οἱ ἀνάρροικοι, αἱ φώκαι, η θαλασσία ἄγελάς, ὁ θαλάσσιος λέων, αἱ ἀλικόδαι οἱ σφεῖρηναι καὶ ἄλλα, ποὺ ὁ νανάρχος Μπέρδι ἀνεκάλυψεν εἰς τὴν Ἀνταρκτίδα, τῶν δοτοίων ή λεπτομορφες περιγραφή δὲν ἀνεκοινώθη εἰστεί. Αὲν είνε απίθανον αἱ νέαι αὐτὰ ἀνακαλύψεις ζώων καὶ κητῶν νὰ δημιουργήσουν σπουδαῖας βιομηχανίας διὰ τὰ δέρματα, τὸ κρέας, τοὺς χαυλιόδοντας καὶ τόσας ἄλλας πρώτας ἥλας.

Τὰ κήπη είνε θαλάσσια μαστοφόρα, ἀνανεόντα διὰ πνευμόνων, γεννοῦν καὶ αὐτά, δύος τὰ χερσαῖς ζῶα καὶ θηλάζοντα τὰ νεογνά των ἐπὶ τινα καρδὸν. Ή γονωποίησις τῆς φαλαίνης, διὰ τὴν ὅποιαν θὰ ἀσκοληθῶ σημεροῦ, γίνεται κατὰ τὸν Ἰουνίον ή Ἰουλίον πλησίον τοῦ Ἰουμεροῦν, ὃς ἐλέγεται μέχρι τινός. Τόροι, ὃς διατείνονται οἱ φυσιοδίαι, ἡ φαλαίνα ἥλλαξε τὰς συνηθείας της καὶ διὰ τὰς ἔρωτεπτάς της περιπτείας συγκάζει νέας περιοχάς, ποὺ δὲν είνε σαφῶς καθωυσιμέναι.

‘Η φάλαινα γεννᾷ κατά διετίαν ή περίοδος τῆς κυνοφορίας είνε 10 μῆνες, ἀπαυτοῦνται δὲ ἄλλα δύο ἔτη, ἵνα τὸ νεογόνων φθάσῃ εἰς δύομιν ηλικίαν. Είναι εἴκολον, λοιπόν, νὰ φαντασθῇ κανεὶς καὶ νὰ ὑπολογίσῃ, διτὶ μὲ τὴν ἐντατικήν ἀλιείαν, ποὺ γίνεται, θὰ ἔλθῃ μιὰν ἡμέραν, ποὺ τὸ κῆτος ἀπὸ θάλασσην. ’Εν τούτοις, ὁ ἀπλούστως αὐτὸς λογοφριασμὸς δὲν ενσταθεῖ, διότι ἱπάρχει, ὡς λέγουν, μυθώδης πλούτος τοιούτων κητῶν εἰς τὰς μεμακρυσμένας τῶν ὥσπειν περιοχὰς καὶ δὲν ἱπάρχει ποτὲ τὸ παρόν τούλαχιστον κανεὶς φόβος νὰ ἔξαρσασθοῦν τὰ πολύτιμα αὐτὰ ζῶα.

Τα μικρά της φαλαίνις, δύτα γεννῶνται, είναι 20—22 ποδών μήκους.<sup>1</sup> Η μήτηρ ἔχει τα νεογόνα της ἐπί πέντε ἔως ἕξ μῆνας και κατόπιν ἀσπλάγχνος τα ἀπογαλακτίζει και τα ἔγκαταλείπει. Σημειώτεον, ότι μία φάλαινα δύναται νά απόδωση ἡμεροσίως 50 περίπου δράδας γάλακτος. Τα φαλαίνακά, τότε, μήκους 45—50 ποδῶν, ἀρχίζουν νά ἀνατίνουσσονται βραδέως και φροντίζουν πλέον διά τὴν ἀντοστητήρησιν των. "Οπως ὅλα τὰ μαστοφόρα, οὕτω και οι φάλαιναι ἔχουν αἷμα θερμόν, τὸ δὲ λίπος των ἔνεργει ὡς δισθερμαγωγόν, ἵνα διατηρῇ τὸ πελώδιον των σῶμα θερμὸν εἰς τὰς παγωμένας θαλάσσας.

Τὸ πνευμονικὸν σύστημα τῆς φαλαίνης είνε πάντα σπουδαῖος μηχανισμός. Οταν τὸ ζῶον εὐρίσκεται εἰς μεγάλα βάθη, ή αὔξεσθαι τῆς πλέοντος τῆς πεπτώσεως νόον, η χρηματοποιεῖ τὸ εἰς τοὺς πνευμόνας της δέγχοντον. Ἐπίσης τὸ θάλασσαν καὶ τὸ θαλαϊον ποὺ περιέχει τὸ σῶμα της, παραβοηθοῦν τὴν ἀπορροφήν τοῦ διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος ἐπὶ τὸν αὔματός της. Δὲν είνε, ἄλλως τε, δύνατον νὰ νοηθῇ πῶς ἄλλος δύναται νὰ παραμείνῃ ἐπὶ ὕδαταν καὶ πλέον πό τὸ θῦμον, ὅπως παραμένουν μερικά εἶδον φαλαίνων. Διὰ τὸ θαυμάσιον πνευμονικὸν σύστημα τῆς φαλαίνης ἔχουν γραφῆ τόμοι διάλογοι, ἐγώ τε φερομένοι εἰς αὐτὰ τὰ δίλγα μόνον, χάριν ποικιλίας τοῦ σημειώματος.

‘Η δραστική των κητῶν τούτων δὲν είναι ισχυρά, ή δὲ άσφαλεια καὶ ή ἐκῶν κινδύνων προειδοποίησις ἐπαριέται εἰς τὰ δργανα τῆς ἀκοῆς, τὰ δοκια εἰδότονται εἰς τὰ πλάγια τῆς κεφαλῆς 3-4 πόδια ὅπισθεν τῶν φθαλμῶν. Διὰ τοῦτο ἵτο δύσκολον μέχρι τινὸς νὰ φονευθοῦν ταῦτογρόνος οὐδὲ η περισσότεραι φάλαιναι ἐξ τοῦ ίδιου πλοίου. Μὲ τὸν κρότον τῆς ωρῆς κανονιᾶς—ἀκοντίου, ὅλα τὰ πέριξ ζῶα ἔχηφανται. Σήμερον μισ, χάρις εἰς τὰς πολλατάς τε πελιοτοποίησις τῶν διαιφόρων μηχανη-  
άτων, τὰ κήτη ἐπισημαντονται, κάθε θύρωνος ἐπὶ τῶν πλοίων, δσφ τὸ  
ινατόν, ἐλαττοῦται καὶ είναι δυνατὸν νὰ φονευθοῦν ζεύγη φαλαινῶν ἐκ  
οῦ ίδιου πλοίου ίππο δύνη η περισσοτέρους ακοτετοῦν.

Ο μεγαλύτερος έχθρος της φαλαίνης δεν είνε μόνον ο ἄνθρωπος, ποὺ δύονταν έπιμόνος τὴν καταστῆσαι, ἀλλὰ ἡ δρκαία καὶ τινὲς παρχαρίαι. Η δρκαία είνε ἔνα είδος δελφίνος, τριάντα περίπου ποδῶν μήκους, μὲ τροφὴν δόντια. Τὴν ἀποκαλούν τίγριν τῶν θαλασσῶν η φαλαίνοκτόνον, διητι ἐπιτίθεται κατ' ἀγέλας ή μόνη ἀκόμη κατά τῶν φαλαίνων. Ή προμησίσ τῇ δρκαίᾳ είνε ή φαῦλα φάλανα, διότι ή γλώσσα της είνε ὁ κατέρος «μελές», διὰ τὰ φοβερά αὐτὰ θηρία. Ή φαῦλα φάλανα δέν πλέι μὲ μεγάλην ταχύτατα, δταν δὲ ἐμφανισθῇ ἡ δρκαία, παραλίνει κυνιολεκτικῶς ἀπὸ τὸν φόβον της καὶ ἀμέσως στρέφεται ἐπὶ τῆς ράχεως της καὶ ἀναμένει τὸν ἔχθρον. Ό τρομερός φαλαίνοντος δρμῷ μὲ ἀστραπαίαν ταχύτητα κατὰ τοὺν θυματὸς τον, ἐνσφρύνεται τὸ όγυγος του εἰς τὰ πατέα χειλῆ τῆς φαλαίνης, διανοίγει τὸ στόμα της καὶ μὲ τοὺς πετρεθούς δόδοντας ποὺ ἔχει εἰς τὰς δύο τοὺν σιαγόνας, πιταρώγει τὴν γλώσσαν τῆς φαλαίνης. «Εγει παραπτηρῆ διὶ ἐπὶ τῶν μενομένων φαῦλων φαλαίνων αἱ περισσότεραι ἔχουν τὴν γλώσσαν τῶν μεγαλεμένην ή πληγωμένην ἀπὸ τὶς δαγκωματιὲς τῶν φαλαίνοκτόνων. Ή δύονταν νόστιμη διὰ τὶς δρκες γλώσσα εἰς τὰ μεγάλα ζῶα φθάνει νὰ ξυλεῖ ἔως 3.000 κιλᾶ.

"Άλλος ἔχθρος τῶν φαλαινῶν είνε τὸ καρχαρίας ἀλώπηξ, ὁ διοτοῖς ἐπιθέται μόνος η κατ' ἄγελας κατὰ τῶν φαλαινῶν καὶ ἀποσπᾶ μὲ τὰ τροφά του δύντια τεμάχια σαρκός, ἦσαν δτον τὸ θῆμα παραλόνη. Πολλάς ήλιευθήσαν φάλαιναι μὲ μεγάλες δαγκωματίες εἰς τὸ σῶμά των. 'Ο

καιροφαίας ἀλώπηξ ἔχει μίαν ἐπιμήκη οὐρά, κυρτὴ σὰν γιαταγάνι, μὲ τὴν ὄποιαν, ὡς λέγεται, φονεύει τὸ θῦμα του. Συνάντησης φαλαίνων καὶ καρ-  
χαῖδων είνει πολὺ δραματική, ὅταν ἔξι ἀμφοτέρων τῶν παρατάξεων ὑπάρ-  
χουν ἀρότροι μαζεύτα, διάφορων εἰδῶν καὶ κατηγοριῶν. Εἶναι, δῆμως, σπά-  
νιον νὰ συμβῇ τούτο, διότι οἱ μὲν καιροφαίαι προτιμούν, ώς ἐπὶ τὸ πλει-  
στον, τὰς τροπικὰς θαλάσσας, αἱ δὲ φάλαιναι συνηνάζουν κατ' ἀγέλας εἰς  
ὅρμας.

"Οταν αἱ φάλαιναι ἀπομικρυνθῶν ἀπὸ τὰ σύνορά των—οὗτως εἰπεῖν—καὶ εἰσχωρήσουν εἰς τὰς τροπικὰς θαλάσσας, δύον βρέθουν οἱ καρχαρίαι, ελεῖ κυριολεκτικῶς χαμένες. Οἱ φυσητῆρες καὶ αἱ δδόντοφροι φάλαιναι δύνανται κάποις νό· ἀντισταθοῦν εἰς τὰς τρομερὰς ἐπιθέσεις τῶν καρχαρίων ἢ τῶν τεραστίων καλαμαριῶν καὶ δικταπόδων, πλὴν θάττον ἡ βράδιον θάττοντιν. Ἐχον ἵν' δημειούνται διάρρορα συγγράμματα, δύον περιγράφονται λεπτομερῶς παρόμοια γιγαντομαχίαι ἀπὸ αὐτόπτων μάρτυρας, φαλαινοθήρας, ἔξερενητάς καὶ ἀξιωματικοὺς τοῦ πολεμικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ διαφόρων χωρῶν. Αἱ πλέον ἐνδιαφέρουσαν εἰνεὶ αἱ τοῦ Βορείου Ἰνδικοῦ Ωκεανοῦ, διότι φαίνεται πώς αἱ περιοχαὶ αὗται εἰνέναι, ποὺ προσελκύουν περισσότερον τοὺς μαχητὰς τῶν δύο παρατάξεων, δύον ἀπὸ τῶν ἀρχοματών χρόνων συναντώνται καὶ ἀλληλοσπαράσσονται.

Ο Στρατόν αναφέρει, ότι οι κατοίκοι της Νοτίου Γερδασίας, άπό τάς έκβολάς του 'Ινδού ποταμού μέχρι της είσοδου του Περούκου Κόλπου, κατευκάνουν τάς καΐνιας των άπό τά στα τών κητῶν, που συνεχῶς έκβαζει η παλιρροια του 'Ινδικού Ωκεανού.

«Οίκησεις δὲ ποιοῦνται τοῖς δύστοις τῶν κητῶν χρώμενοι καὶ κόγχοις δυτέρων τὸ πλέον, δοκοῖς μὲν ταῖς πλευραῖς καὶ ὑπερείσμασι, θυρώμασι δὲ ταῖς σιαγόδιν· οἱ σπόνδυλοι δ' αὐτοῖς εἰσὶ δῆμοι, ἐν οἷς πίττουσι τὸν ιχθύν τοις ἡλίῳ καποπτήσαντες εἰτ' ἀρτοποιοῦνται....».

Πόσα μερικά τέλη στην Ελλάς προστίθενται στην ιστορία της; (Στρατιώτων ΙΕ', 721)

Πόσο χρονία ήσαν αἱ φάλαιναι; Ἰδού ἔνα ἐφότημα, εἰς τὸ ὅποιον δὲν ἐδόθη ἀκόμη συγχεκμένῃ ἀπάντησις ὑπὸ τῶν οφρῶν, ποὺ ἀσχολοῦνται μὲν αὐτῷ τὴν ζῆτην ἐπὶ τόσου καιρού. Ὁ διάσημος Μπυφόν ἔγραψεν, ὅτι ἡμποροῦν νὰ ζήσουν καὶ κῦλια χρόνια, ἀλλὰ ποιοὶ καὶ πᾶς θὰ ἐλέγῃ τοῦτο; Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐρωτικὴν ζωὴν τῶν θηρίων τούτων, τὴν ἀναταραγώνην των καὶ τὰς ὁμαδικάς των αὐτοκτονίας, εἰνε καὶ αὐτὰ ἀπὸ τὰ πολλὰ μυστήρια, ποὺ ὁ ἄνθρωπος δὲν κατόρθωσε νὰ ἀποκαλύψῃ ἀκόμη.

Μὲ τοὺς ἔφωτας καὶ τὴν ἀναταραγώνη τῶν φάλαινῶν ἡσχολήθησαν καὶ ἀσχολοῦνται οἱ φυσιοβιδοί δἰον τὸ κόσμου, οἱ ὅποιοι προσταθοῦν νὰ ἔξαιρισθωσον πᾶς αὐτὰ τὰ δύγκωδη κήπη κατορθῶντα νὰ ἀναταραγώνται ἕρι μὲ ἐπώασιν, ἀλλὰ μὲ γέννησιν καὶ μάλιστα μὲ θηλασμὸν τῶν νεογνῶν. Κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ δρυασμοῦ καὶ τῆς ἀναταραγώνης των, αἱ φάλαιναι καταλιμβάνονται, ὡς λέγουν, ἀπὸ ἕνα εἶδος τρέλαις η ἐρωτικῆς μανίας, κινοῦνται μὲ καταπληκτικήν ταχύτητα δεξιά καὶ αριστερά, θυθίζονται καὶ ἀνέρχονται ἀμέσως εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, ἀλληλοκαταδίκονται καὶ ἀντὶ τῶν συνηθῶν θυσειῶν, ἀλληλοκτυποῦνται καὶ τραματίζονται. Ἐάν δὲ ἀρίσκονται πλησίον τῆς ἥρας, φίπτονται ἔχο μὲ τόσου δύναμιν καὶ δριπτικότητα, ώστε εἰνε ἀδύνατον νὰ γυρίσουν πίσω εἰς τὰ ἀνοικτά καὶ θύτω ἀποθνήσουν.

‘Η τραγική αυτή περίοδος τῶν ἔρωτων διαφέρει ἔνα περίπου μῆνα κατ’ ἄρτος καὶ είναι ἐπικινδύνος διὰ τὴν εἰρηνικήν συμβίωσιν τῶν φαλαινῶν. Μόλις παρέλθῃ ἡ ἔρωτική των μανία, τὰ πελώρια αὐτὰ κήπη η συζήτησατα, διάγνωσις διογκίσουν τὰς δαλάσσους καὶ τοὺς ὀκεανοὺς καθ’ ὅμαδας, ἀναλόγως τοῦ καιροῦ καὶ τῆς ἐποχῆς. Η ἐπιστήμη δὲν θρηνεῖ αἰσθῆμα τὴν λόντην τοῦ μυστηρίου τῆς ὅμαδικῆς, ἀς πούμε, αὐτοκονίστων τῶν φαλαινῶν. Πρόσκειται περὶ αὐτοτονίας, πρόγαμμα, εἰς στιγμάτων ρωτικῆς των μανίας, εἰς τερματισμὸν τοῦ διον των δι’ αἰσθητικούς λόγους, οὗ διὰ καμπίαν ἄλλην αἴτιαν, ποὺ δὲν είνει δυνατὸν γά διαγνώση ὁ

Τό φανέμενον τῆς ὁμαδικῆς ἀγρίας ἔξαφεως τῶν κητῶν κατὰ περίους, εἶναι μέχρι σήμερον ἀνεξήγητον καὶ διὰ τοὺς σοφοὺς ἀσύμ., ποὺ ἐστοῦν ἀφειρώσει τὴν ζωὴν των εἰς τὴν σπουδὴν τῶν θαλασσῶν τεράτων. Άλλοι λέγονται, διτά κήτη φίττονται εἰς τὴν ἀκτήν, διὰ νὰ ἀποφύγουν κανένα τρομερὸν ἔχθρον, δηλαδὴ, κυρχαρίαν ή ξιφίαν. "Άλλοι πάντα λέγονται, διτά η ὁμαδική αὐτοκτονία φεύγεται εἰς τὸ ἄγελατον πνεῦμα τῶν φαλανῶν, ποὺ, διτά μία ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ κεπαδιοῦ πέσῃ ἔξι τυχαῖς, αἱ ἄλλαι τὴν ἀκολουθῶν, διτάς τὰ πρόβατα. 'Υπάρχει, θεάτως, η ἀσχολί., διτά, διτά μία φάλαινα κάσση τὰ νερά της καὶ πέσῃ ἔξι εἰς τὰ πηχύα, διλόγιηρο τὸ κοπάδι προσπαθεῖ νὰ τὴν πλησιάσῃ, εἴτε ἀπὸ περιέργειαν, εἴτε ἀπὸ ἐπιθυμίαν νὰ βοηθήσῃ τὴν ποιῶντα παρθενίαν.

Τί δυως συμβαίνει εἰς τὴν πραγματικότητα δὲν γνωρίζουνεν. 'Ο Αιλιάδ<sup>ς</sup> διδεῖ μίαν ἔξηγησιν διὰ τὰ κήπη, εἰς τὴν δύοις οἱ εἰδικοὶ ἐποτήμοις πολλάκις καταφένγον, διὰ νὰ διαφοτισθοῦν. 'Ιδού τὸ λέγει : «Τὰ ἔγχινα ἔχον μίαν συνήθειαν, τὴν δύοις θαυμάζον πολὺ. » Οταν αἰσθάνονται πάνε εἰνε ἄρρωστα καὶ δύτι τὸ τέλος των εἰνε πολὺ προσεχές, εἰδούσιονται ἀπὸ ἓν ἐντικτον πον δὲν τὰ ἀπατᾶ ποτέ. Φεγύον τότε ἀπὸ τὸ βαθειὰ νερά καὶ ωλέονται πρὸς τὰς σκοπέλους τῆς Ἑρακλεᾶς μὲ τὴν ἀπόσιον, ὅπως ἀρήσουν τὴν τελευταίαν πνοὴν εἰς τὴν Ἑράν. » Ετοι δ ὑάναστος των περιβάλλεται τὸν στέφανον τῆς εὐγενείας καὶ τοῦ μεγαλείου, διηγεί, διατηρούσσον δὲν εὐρίσκουν τὴν ίδιαν ταπεινήν τύχην τῶν Ἀλεπούν φασιδῶν, δηλαδή, νὰ γρηγορεύσουν ὡς τροφὴ καὶ εἰς τὰ πλέον μικρά ἢ ταπεινά φάρια, ἀκόμη καὶ εἰς τὶς μικροσκοπικὲς μιαρές.

«Η έξηγήσις, πού δίδει δ' Αλιάνδρος, είναι κατά τούτο πιθανοφανής, καθότι παραλληλίζεται μὲ τὴν μυστηριώδη συνήθειαν τῶν χερασίων κολοσσῶν, τῶν ἐλεφάντων, νά ξεφανίζουνται καὶ ἀντοι εἰς τὰ δάθη τῆς ζούγκας, διτανέπικενται αἱ τελευταῖαι τῶν στιγμαί. Είνε τόσον πολλὰ τὰ μηρά τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ἐν ἀντὶ ζώης, πού δύσον ἐμβαθύνει κανεὶς αὐτά, τόσον τοῦ ψειάζεται ὁ μίτος τῆς Ἀριάδνης, διὰ νά μὴ ζαθῇ οὐ καταπλέξῃ. Θά συγεγίσω εἰς τὸ ποταμόν».



## Άργεντινή

Καθυστερήσεις εις τούς λιμένας

Αι καθυστερήσεις εις τούς λιμένας της Άργεντινής τῶν ὑπὸ φόρτων σκαφῶν συνεχίζονται. Τελευταῖς 13 πλοΐα ἀνέμενον ἔξωθι τοῦ Μπουένος "Άργενς" πρὸς φόρτων ἐπὶ δύο καὶ πλέον ἐβδομάδας, ἐνῷ ἔτερα ἐντὸς τοῦ λιμένος ἀνέμενον σειρὰν πλευρίσσονται.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς καταστάσεως, φροτηγά ἔχοντα σύνθισμα κάτω τῶν 27 ποδῶν, ἀπετάλλησαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Λάδας Πλάτας πρὸς φόρτων, ἀλλὰ καὶ ἐκεῖ ἡ κατάστασις δὲν παρουσιάζεται καλντέρα.

Αἱ καθυστερήσεις εἰς τὴν φόρτωσιν τῶν δημητριακῶν δημιουργῶν ἀνησυχίας περὶ τοῦ κατὰ πόσον ὑπὸ καταστῆ δυνατή ἡ φόρτωσις δὲν τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν διαθεσίμων ποσοτήτων. Υπολογίζεται, διτὶ ὑπάρχουν ἡδη διαθέσιμα πρὸς ἔξαγωγὴν τρία περίποτα ἐκαπομύρια τόννων σίτου, ἐνῷ προδίπλετα ἀρίστη καὶ ἡ συγκομιδὴ τοῦ ἀράβοσιτου, οὗτος ὁπότε περὶ τὰ 10 ἐκαπομύρια τόννων δημητριακῶν ὑπὸ διανοτῶν νάραντον νά ἔξαγονται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, δηλαδὴ, περὶ τὰς 200.000 τόννων ἐβδομαδιαίος. Ως ἔχει, διμος, σύμερον ἡ κατάστασις εἰς τὸν Άργεντινον λιμένας, φόροι κατοικοῦν, διτὶ δὲν ὑπὸ κατορθωθῇ ἡ φόρτωσις δὲν τῶν ἀνωτέρῳ πρὸς ἔξαγωγὴν διαθεσίμων σιτηρῶν.

## Βέλγιον

Ο λιμὴν τῆς Αμβέρσης

Κατὰ τὸ 1947 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Αμβέρσης πλοΐα χωρητικότητος 20 ἑκατομ., τόννων, ἀντιροστεύοντα τὰ 80 ο/ο τῆς προπολεμικῆς κινήσεως αὐτοῦ. "Οσον ἀφορᾷ δύος τὴν εἰσαγωγὴν καὶ ἔξαγωγὴν κίνησην τοῦ Βελγίου, αὕτη, ἐνῷ προπολεμικῶς ισοτατικής, κατὰ τὸ λήξιν ἔτος παρουσιάσθη ἀνισοσκελής, μὲ ἀνάλογιαν 70 ο/ο διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ 30 ο/ο διὰ τὰς ἔξαγωγάς. 'Αφ' ἐτέρον τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον μόλις ἀνήλθεν εἰς 20 ο/ο τοῦ προπολεμικοῦ.

Πρὸς ἀπόδειξην τῆς ζωηρότητος τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, ἀναφέρεται, διτὶ αἱ γερανογέφυραι αὐτοῦ μετέφερον κατὰ τὸ 1947 4.470.000 τόννους, ίδιως γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων, ἔναντι 3.500.000 κατὰ τὸ 1938.

## Γιουγκοσλαβία

Παραγγελίαι πλοίων

"Η Γιουγκοσλαβία συνῆκεν ἐμπορικὴν συμφωνίαν μετὰ τῆς Ολλανδίας διὰ τὴν παραχώρησην Σκλείσας, ἐπ' ἀνταλλαγὴ πλοίων, τὰ δόπια ὑπὸ κατασκευασθοῦν εἰς τὸ Ολλανδικὰ ναυπηγεῖα. Μεταξὺ τῶν πλοίων τούτων δύο ὑπὸ εἰσαγωγῆς καὶ κινούμενα διὰ μηχανῶν Ντρέζελ, χωρητικότητος 9.000 τόννων d. w. ἔκαστον καὶ παραδοτέα εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950.

## Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Η διάσκεψις τῆς Γενεύης

Τρίακοντα τέσσαρα κράτη ἐπιροστοῦνται εἰς τὴν συνέλιθον τὴν 19ην Φεβρουαρίου εἰς τὴν Γενεύη διεθνῆ ναυτικῆ διάσκεψην, ὑπὸ τὴν αἵγιδα τοῦ Οργανισμοῦ τῶν Ήνωμένων Εθνῶν. Πρόεδρος αὐτῆς ἔξελέγη ὁ Ολλανδός Δρ. Γκιεβάρα, ἀντιπρόεδρος ὁ Άργεντινος Μπενίτο Λάμπη καὶ δεύτερος τοιοῦτος ὁ Κινέζος Γιούν Νάν Σού.

"Απὸ τῆς πρότης ήμερας τῶν συνεδριάσεων ἔξεδηλόθησαν αἱ σοβοῦσαι

## West Elliott & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GARFIELD 3159  
GARFIELD 3160

501 DAVIS STREET.  
Cor. JACKSON St.

Cable address : «WESCO»

διαφορίων τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν ὅσον ἀφορᾶ τὴν σκοπιμότητα τῆς ιδούσεως διεθνοῦς δργανώσεως καὶ τὴν ἀποστολήν τῆς.

Αἱ Σανδινιανίκαι χώραι κατέστησαν ἐμφανῆ τὴν πρόθεσιν τῶν νὰ ἀντιδράσουν πρὸς τὴν σύντασιν οἰασθήποτε διεθνοῦς δργανώσεως, προωρισμένης νὰ ἔπεισται εἰς τὰ τῶν ἐπαγγελματικῶν ἐπιδιώξεων τῆς Ναυτιλίας. "Αν, τέλος, συνιστάτο, θὰ ἔπεισται τὸ ἔργον τῆς νὰ περιορισθῇ εἰς τεχνικὰ μόνον ζητήματα. Καὶ αἱ τεῖς αὐτὰ χώραι ἔπεισαν ἐπιφορούντα εἰς τὴν διάσκεψιν ἀπὸ πρόσωπα ἀνήκοντα εἰς τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν.

"Ο 'Ινδος, τούναντίον, ἀντιρρόσωπος ἔξητης τὴν σύντασιν τῆς δργανώσεως καὶ ἐπέμενεν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῆς συζητήσεως ὅλων τῶν σχετικῶν μὲ τὰς κατὰ γραμμάς «διασκέψεις», μὲ τὰς διαχρίσεις σημαῖων ἀπὸ Κράτη ἢ ιδιωτικούς δργανώσεων, μὲ τὰς περὶ «προηγμένων» καὶ εἰς προηγμένων ναυτικῶν χωρῶν διατελείσας ἀπόφεις. Εἰς τὴν τοιάντη δρμεῖαν ἔπεισεν τοῦ 'Ινδον ἐπιφορούντων κατὰ τῶν ἀντιδρόντων εἰς τὴν σύντασιν διεθνοῦς δργανώσεως μὲ εὐντέρα δικαιοδοσίαν, συνεφύνησε καὶ ὁ Κινέζος ἀντιρρόσωπος.

"Ἐπτά, τέλος, ήσαν τὰ κύρια σημεῖα τῶν ἀπόφεων, ποὺ διετυπώθησαν ἀπὸ τὴν Αμερικανικήν ἀντιρρόσωπειαν. Ή σύντασις τῆς διεθνοῦς δργανώσεως ἐπιβάλλεται, διότι: 1) Θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν νὰ ἔχῃ ἐπιφορούντων εἰς τὰς διαφόρους διεθνεῖς δργανώσεις, τὰς ἀσχολούμενάς μὲ ζητήματα ἔνδιαφέροντα καὶ τὰς διατάσσονται προσπάθειαί εἰναι τεχνικῶν προβλημάτων, δόσον ἀφορᾶ, κυρίως, τὰς ἀσφαλείας ἐν θαλάσσῃ. 2) Θὰ συντονίζωνται αἱ προσπάθειαι ἐπὶ τεχνικῶν προβλημάτων, δόσον ἀφορᾶ, ταχίστη. 3) Θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν σύντασιν μονίμων διεθνοῦς σώματος ἐπιφορούποντος τῆς Ναυτιλίαν. 4) Θὰ καταστήσῃ δυνατή την ἐνίαμα συμμετοχὴν εἰς τὰς συμφωνίας τὰς ἀναφερόμενάς εἰς τὴν Ναυτιλίαν. 5) Η διατάξις ἐνὸς δργανώσεων, δοτική θὰ ἀναγνωρίζῃ τὴν ὑπεροχὴν τῶν ιδιωτικῶν προσπαθειῶν εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας, θὰ περιορίσῃ καὶ τὴν κρατικὴν ἀνάμειξην εἰς τὰς ὑποθέσεις τῆς. 6) Θὰ υποβοηθήσῃ, τέλος, η κυβερνητικής εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ 7) "Ενα ἄκρων δημιουργία πέτρας, τέλος, η καταλληλότατην σύντασιν τῶν Εθνῶν θὰ γίνῃ διὰ τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας δργανώσεως.

## Πετρέλαια καὶ μεταφοραί

"Ἐχομεν τώρα συμφέροντα σημαντικά εἰς τὰ πετρελαιοφόρα σκάφη, Μᾶς ἐνδιαφέρουν, συνεπῶς, η ἔκτασις τῶν κατὰ χώρας ἀναγκῶν καὶ τῶν καθόλου μεταφορῶν πετρελαίων. Αἱ ἔκαστοτε σχετικαὶ ἀνακοινώσεις προδιαγράφουν καὶ τὴν κίνησην τῆς ναυλαγορᾶς.

"Ούτοι, ἐπαρόστως τεχνικὸς τῆς «Στάνταρ» "Οι. Κόμπανι" εἰς προσφάτης της ἀνακοινώσεις του εἰς τὴν Νέαν 'Υδρων, καθώρισε διὰ τὸ 1951 τὰς εἰς πετρέλαια παγκοσμίους ἀνάγκας εἰς 4 δισεκατομύρια βαρελίων. Πρὸς ἀντιτάπωτον τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν θὰ χρειασθῇ νὰ ἀδεξήσῃ ἡ ἡμεροτία παραγωγῆς, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Ρωσίας, κατὰ δύο δισ. ἐκαπομύρια βαρελίων, ἔναντι τοῦ 1947. Κεφάλαια νέα διὰ ἐπενδυθοῦν ἐντὸς τῆς έρχομένης τετραετίας εἰς τὴν διάληξαν δργανώσεων δολαρίων.

"Τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς προτεύονται θὰ διαδραματίσουν παράγοντα εἰς τὴν κάλυψην τῶν ἀναγκῶν. "Οταν δὲν ἀγωγὸς ἔκ της Σαουδικῆς 'Αραβίας πρὸς τὴν Μεσόγειον ἐγκατασταθῇ, ἀνακοινώσεις σημαντική θὰ προέλθῃ εἰς τὴν ζητήσην τῶν πετρελαίων ἐκ τοῦ Δυτικοῦ ήμισφαίρου καὶ εἰς τὴν ἐπάρκευσαν δεξαμενοπλοίων.

"Αἱ ἀνακοινώσεις περιατέρω διαγράφουν τὴν ἀπὸ τοῦ 1919 σημειωθεῖσαν καταπληκτικὴν αἴξησιν τῆς κατανάλωσεως πετρελαίων ἀνά τὸν κόσμον. Αἱ παγκόσμιοι ἀνάγκαι μόλις 1.6, ἔκατον βαρελίων ημερησίως ἀνήρχοντο. Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι κατηγόρισαν ἔνα περίπου ἐκαπομύριον ή τὰ 66 τοῖς ἔκαστον τῶν παγκοσμίων ἀναγκῶν.

"Κατὰ τὸ έτος 1939 η κατανάλωσις ἔφθασε τὰ 8.5 ἐκαπομύρια βαρελίων ημερησίως. 'Αμερικής μετὰ τὸ τέρμα τοῦ πολέμου εἰς 7.8 ἐκαπομύρια βαρελίων κατατέθησε τοῦ 1946 αἱ μὲν 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι κατηγόριοι 4.9 ἔκατον. Βαρελίων ημερησίως καὶ διὰ αἱ ἄλλαι χώραι 2.9 ἔκατον.

"Κατὰ τὸ 1947 ορεὸς κατανάλωσις ἔσημειώθη. Τὰ 8.7 ἔκατον, βαρελίων ἔχοντας θεριστικὴν τὴν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν 5.5 ἐκαπομυρίων. Διὰ τὸ 1951 θὰ φθάσουν αἰσιώς τὰ 10.7 ἔκατον, βαρελίων. Διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας 6.3 ἐκαπομύρια καὶ διὰ τὰς λοιπὰς χώρας 4.4 ἐκαπομύρια. Πρόβλημα καταλύματος τῶν ἀναγκῶν δὲν τίθεται, κατὰ τὸν τεχνικὸν τῆς «Στάνταρ» "Οι". Πρόβλημα, δύος, σημαντικὸν ἀνακύπτει εἰς τὴν ἔπεισην τοῦ χάλυβος καὶ τῶν ἄλλων ψιλών, ποὺ θὰ χρειασθοῦν, διὰ νὰ συμπληρωθοῦν ἐν καιρῷ μόνον ἀριθμῶν, διαπιστῶται, διὰ μέσου τῶν πετρελαίων ἀπὸ τὰ κέντρα παραγωγῆς εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεων καὶ ἔκειθεν εἰς τὴν κατανάλωσιν.

\* \* \*

"Σχετικῶς μὲ τὴν μεταφορὰν ἀριθμῶν τῶν πετρελαίων, η ἀριθμοδιά ποινούλευτική ἐπιτροπή τῆς 'Αμερικανικῆς Βουλῆς ὑπέδειξε πρὸ ημεροῦ τὴν ἀνάγκην ναυτικήσεως περιστοτέρων δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τὰς διαφόρους Εὐρωπαϊκὰς χώρας τὰς μετεγόντες τὸν σχεδίου Μάρσαλ. "Απὸ σχετικὰς ἀνακοινώσεις, βάσει ἀπικριθωμένων ἀριθμῶν, διαπιστῶται, διὰ μέσου τοῦ ἀποπεράτων τοῦ ἀγωγοῦ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τοῦ διὰ μέσου τοῦ

Αμερικανικού Κόντινεντ τοιούτον, η κοίσις είς μέσα πλωτά μεταφορᾶς όντα περιορισθή αισθητώς.

Τὸ πλείστον τῶν εἰς περέλαια ἀναγκῶν τῆς Εὐρώπης όντα καλύπτεται ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Τὰ Ἀμερικανικὰ «τάνκερς» δὲν όντα ήμερον νῦν ἀπασχολήθουν εἰς τὰς μεταξὺ Μέσης Ἀνατολῆς καὶ Εὐρώπης μεταφορᾶς. Τὸ κόστος τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν εἶνε ὑψηλὸν καὶ ἀπόδυμοι οἱ Ἀμερικανοί ναῦται νῦν ἐργασθοῦν ἐπὶ πλοίον, ποὺ δὲν όντα προσεγγίζουν εἰς τὸν ἔθνος τῶν λιμένων.

Αἱ Ἕνομέναι Πολιτεῖαι όντα παραχωροῦν ἐπ' ἔνοικοι εἰς τὰς 16 χώρας τοῦ σχεδίου Μάρσαλ φορτηγά σκάφη. Η ναυτηγήσις τῶν δεξαμενούλων προβάλλει ώς ἄμεσος. Ὁλιγότερα φορτηγά σκάφη όντα ἔπειτε νῦν ναυπηγηθοῦν καὶ περισσότερα «τάνκερς».

### Ἡ κίνησις τῶν φορτίων

Εἰς 85 ἔκατον μῆδια τόνων ἀνήλθον τὰ ἔξαρχέντα φορτία ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ τὸ 1947. Οἱ γιανάνθρωποι καὶ τὰ σιτηρά, αὐτὰ ποὺ ἔνδιαφέρουν τὰ «τράμπ», ἀντιρροπεύονται μὲ 56.5 ἔκατον μῆδια τόνων.

Διὰ τὸ 1948 ἀλλούλερις εἶνε αἰσθητῶς κατάτοποι. Κάτω τῶν 75 ἔκατον μῆδια τόνων ὑπολογίζεται νῦν ἀνήλθον τὰ ἔξι Ἀμερικῆς φορτία, ἐπὶ τῶν ὅποιων οἱ γιανάνθρωποι καὶ τὰ σιτηρά δέν όντα φθάσουν τὰ 50 ἔκατον μῆδια τόνων.

Πρόσκειται περὶ ἐπισήμων ἀριθμῶν τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἡποργείου τοῦ Ἐμπορίου. Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ τρέχον ἔτος ἔξηγον ποὺ καὶ τὴν χαλαρότητα τῆς ναυλαγορᾶς.

### Τὰ δεξαμενόπλοια

Τὰ διαθέσιμα δεξαμενόπλοια προΐνονται ἐπαρκῇ νῦν καλύψουν τὰς παγκοσμίους μεταφορικὰς ἀνάγκας, κατὰ τὸν ὑπευθύνοντα τῆς «Στάνταρ Οἴλ».

Εἰς ζῆλια ὑπολογίζονται τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενόπλοια T. L. η ἀντιστοίχων ἄλλων τέσσεραν, ἐνῷ 15 ἄλλα ναυπηγοῦνται εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ 150 εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Εὐρώπης.

Ἡ δημιουργηθεῖσα ἀνισορροπία προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικοτήτως, δέν διφέύλεται εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν χωρητικότητος, ἀλλὰ εἰς τὰς καθυστερήσεις ἐπὶ τῶν ἀπεργῶν τῶν ναυπηγείων καὶ τὰς ἀναβολὰς εἰς τὴν πώλησην τῶν πλοίων ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν».

Πάντως, ἀλλούλειται εὐδόκιμα ἀνάγκαι εἰς περέλαια δέν ἡμεροῦν νῦν ἀντιμετωποῦν μὲ τὰ σημερινά μόνον μεταφορᾶς. Αἱ νέαι ναυτηγήσις μὲ παράδοσιν τὰ ἔτη 1949 καὶ 1950 πρέπει νῦν ἀνταθοῦν καὶ ἀλλὰ σκάφη ἐπιβάλλεται νῦν παραγγελθοῦν ἐν συνεχείᾳ.

### Οἱ ναῦλοι τῶν «Διασκέψεων»

Ἡ μία μετὰ τὴν ἄλλην αἱ «διασκέψεις» τῶν «ἄλλαντος» ἔξι Ἀμερικῆς αὐξάνουν τὰ ναυλολόγια τῶν κατὰ 10—15 τοῦ ἔκατον. Ἡ αὔξησις, κυρίως, τῶν τιμῶν τῶν πετρελαίου, η ἔξιγχεσις μέχρι τῶν 50 τοῦ ἔκατον τῶν πρὸ μηνῶν τιμῶν, προσθάλλεται τῶν βάσιμος δικαιολογία.

Ἡ διὰ τὸν Μεσογειακὸν προορισμὸν «διάσκεψη» δὲν ἀνεκοίνωσε τὸ περὶ αὐξήσεων. Δὲν ἀπολέιται νῦν γίνεται τοῦτο ἔντος τῶν ἡμερῶν.

### Τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως

Οἱ Ἀμερικανοί ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ἀρμόδιοι τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» μελετοῦν ἐποταμένως ἔνα ἀπὸ τὰ σοβαρότερα ζητήματα τῆς συγχρόνου Ναυτιλίας, τὸ τῶν φορτοεκφορτώσεων τῶν πλοίων. Ἡ βελτίωσις τῶν παρεχομένων ἀπὸ τὰ σκάφη μέσον φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐπανάγεται σημαντικῶς τὴν συναγωγιστικὴν ἐνὸς πλοίου ἴκανότητα, ἀφοῦ σηματικὸν εἶναι καὶ τὸ κονδύλιον τῶν φορτοεκφορτωτικῶν διὰ τὴν γενικὴν διαχείρισην τοῦ φορτηγοῦ. Διὰ τὰ «ἄλλαντος», κυρίως, τὸ κονδύλιον αὐτὸν εἶναι ἵσως τὸ μεγαλύτερον. Αἱ δαπάναι συντηρήσεως τοῦ σκάφους καὶ ἡ μισθοδοσία ἀκόμη τοῦ πληρώματος εἶνε κατώτεραι. Δεδομένου, ὅτι οἱ μισθοὶ τῶν Ἀμερικανῶν ναυτικῶν εἶνε ἀνότεροι τῶν ξένων, ὡς ἀντιτάμωσια ἀκριβῶς ἐπιζητεῖται ἡ βελτίωσις τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων. Κατὰ τὸν τελευταῖον μῆνας πολλὰ νέα ἀνεδείχθησαν ἀπὸ Ἀμερικανούς τεχνικούς συ-

στήματα ταχυτέρας φορτοεκφορτώσεως. συντέμενον τὸν χρόνον παραμονῆς τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας, ἐπερχομένης οὐτῷ σημαντικῆς οἰκονομίας εἰς τὴν ἐκμετάλλευσην τῶν πλοίων.

Ὑπολογισμοὶ ἀπηχυδωμένοι τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοτητῶν καθούσαν τὸ κόστος τῆς κατὰ τόννον μεταχειρίσεως γενικοῦ φορτίου εἰς δολλάρια. 7. Εἰς τὸ ποσὸν ἀπὸ τοῦ περιλαμβάνεται κατὰ μέσον δρον ἡ φόρτωσις εἰς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ ἡ ἐπφόρτωσις εἰς τὸ ἔπωτερον.

Ἐπὶ τοῦ διὸν ποσὸν τῶν ἔξδων ἐκμετάλλευσης ἐνὸς πλοίου φορτηγοῦ γραμμῆς ἀπηχυδωμένοι τῶν φορτοεκφορτωτικῶν πλάνων πολλάκις τὸ 55—60 τοῦ ἔκατον τοῦ ναυλοῦ. «Ἐνα, λ. χ., ««ἄλλεν» εἰς κυκλικὸν ταξίδιον 54 ἡμέρων εἰς ἑπτάριας ναῦλον 300 χιλ. δολλαρίων. Αἱ δαπάναι τοῦ ταξίδιον τοῦ ἔκατον τῶν πλανασαν τὰς 200 χιλ. δολλαρίων ἡ τὰ 68 τοῦ ἔκατον τῶν ἔξδων. Τὸ κονδύλιον τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἔφθασε τὰς 114 χιλιάδας δολλαρίων, περιλαμβανομένον τῶν ἐργολαβικῶν δικαιωμάτων, τῆς ἀμοιβῆς τῶν σημιωτῶν, τῶν δικαιωμάτων ἀποβάθρας καὶ λοιπῶν ἔξδων ἀναγομένων εἰς τὴν διαχείρισην τοῦ φορτίου. Τὸ «έρεδος», πρὸ τῆς ποτήσεως ἀποσβέσεων, τόκων καὶ προθέλευτων ἐποικονόμων, ὑπερλαμβάνεται τῷ ποσῷ 100 χιλ. δολλαρίων. Κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη παρετηρήθη αὔξησις μὲν τῶν λιμενικατικῶν ἡμερομεσθίων, μείωσις δροσ, τῆς ἀποδοτικῆς εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσιν. «Ολιγότεροι τόννοι καθ' ὅραν καὶ ἐργάτην ἐκφορτώνονται ἡ φορτώνονται τῷ πόλει. Αὐτὰ ταῦτα, δροσ, τὰ διὰ ἔκδοσης μέσα φορτοεκφορτώσεως εἶναι ικανά, τελειοποιούνται ἀκόμη, νῦν ἀποδύουν σηματικάς οἰκονομίας, ἀνεξαρτήτως τοῦ λιμένος καὶ τῶν ἀπὸ τοῦ ἔπωτερος πλοίων μέσουν.

Τὰ μελετώμενα ἦδη παρὰ τῶν Ἀμερικανῶν εἰδικῶν μέσα φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων δυνατῶν νῦν φθάσουν εἰς τὸν σύνθημα τοῦ διατάξιμου πάντων. Τὰ εἰδικὰ μεγάλα φορτηγά σκάφη Ἀμερικανικῆς Ἐπιτροπίας, προορισμὸν ἔχοντα τὴν μεταφορὰν μεταλλευμάτων ἀπὸ τὴν Χαλίην, εἶναι εἰς θέσην νῦν πυραλάδων 20 χιλ. τοννών πλήρους φορτίου, μὲ ἀνάλογαν χιλίων τόνων μεταλλεύματος εἰς τὸ λεπτόν! Θεωροῦνται ώς τὰ διαθέντοντα τὰ ταχύτερα μέσα φορτοεκφορτώσεως σκάφη καὶ ώς ἀπτή ἀπόδειξης πόσα οἰκονομίας χρόνον καὶ χρήματος δυνατῶν νῦν ἀπεινυθοῦν διὰ τῆς τελειοποιησίας τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως.

### Ἴταλία

#### Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία

Ἡ Ιταλικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἡ δοτία μεταπολεμικῶς ἔδειξε σημεῖα ταχείας ἀνασυγχροτήσεως, ἥρχεται δοκιμάσαντα σοβαρὸν οἰκονομικὸν κοίτον, κυρίως, λόγῳ ἐλλείψεως υλικῶν καὶ τῆς νομιματικῆς ἀσταθείας. Συνεπειὰ τούτου αὐξήσις σημειοῦται εἰς τὸ ναυπηγικὸν κόστος καὶ ἀνάτροπη τῶν συμφωνιών, τὰς δοτίας εἰλεῖ συνάψῃ διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων καὶ μάλιστα διὰ λογαριασμὸν ξένων ἐφοπλιστῶν.

Ἐπὶ πλέον τὰ Ιταλικὰ ναυπηγεῖα, κατόπιν τῶν προστατευτικῶν διὰ τὴν ἔργασιαν νόμων, εἶναι ὑποχρεωμένα νῦν κρατοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ προσωπικόν των, ἔστοι καὶ ἐὰν τοῦτο δὲν εἶναι ἀπαραίτητον, ὑποβαλλόμενη τοιούτῳ ποσού εἰς σοβαρότατάς τοῦ δαπάνας.

«Ἐνεκα τῶν ἀνωτέρω λόγων τὰ ναυπηγεῖα διατρέχουν ἀνησυχητικὴν κρίσιν, ἀπὸ τὴν ὁποίαν δὲν φαίνεται νῦν ὑπάρχη διέξοδος κατὰ τὰ προσεγγιστικά τοῦ τούλαστον ἔτη.

### Μεγ. Βρεταννία

#### Τὰ ἔσοδα τῆς ναυτιλίας

Κατ' ἀνακοίνωσί τοῦ σερ Στάρφροδ Κοίτε, τὸ καθαρὸν εἰσόδημα τῆς Βρεταννικῆς Ναυτιλίας ἀνήλθε κατὰ τὸ 1947 εἰς 68 ἔκατον μῆδια λιρῶν, ἔναντι 40 ἔκατον μῶνιων διὰ τὸ 1940 καὶ ὅγδοηροντα ἔκατον μῶνιων πρὸ τοῦ πολέμου.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ διαφέρουν ποὺς προγενεστέρως ἀνακοινωθέντων. «Υπολογίζονται τώρα στατιστικῶς οἱ ναῦλοι ἔξαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν, μὲ βάσιν τὸ «εφόρτο», ἀντὶ τοῦ ὑπολογισμοῦ

## American Ship Cleaning C°

John A. Papadopoulos, Prop.

### MARINE CONTRACTORS

#### EXPERT BOILER SCALING

Ship Scaling & Painting, General Ship Work  
We specialize in Turbining and Brick Work

#### ■ MARINE SUPPLIES ■

*If it's in the Marine Field, We Have It.,*

116 BROAD STREET  
Telephone BOWling  
Green 9 6639

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

NEW YORK 4. N.Y.  
Cable Address  
PAPADOPPO

## NICHOLAS D. AKAWALOS & SON

### PHILADELPHIA

#### CONTRACTORS

#### BOILERS, TANKS AND HOLD

#### CLEANING A SPECIALTY

#### SHIP SUPPLIERS

#### OFFICE:

234 S. THIRD ST.

PIER 9 OUT

PHONE: LOMBARD 3-6223 SHIP LAUNCH SERVICE

CABLE ADDRESS: PHONE MARKET 7-9450

AKAWALOS PHILADELPHIA

εφόμενο διὰ τὰς ἑξαγωγὰς καὶ ετοίφρα διὰ τὰς εἰσαγωγὰς, δεδομένον, διὰ διανοίας καὶ τὰς ἀσφάλιστρα διὰ τὰς ετοίφρα εἰσαγωγὰς συνίστανται ἀπὸ πληθωράς γενομένας εἰς τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἑταφίας.

Ο. κ. Κρίτης εἰς τὰς ἀνακοινώσεις του προσέθηκεν: «Ἐάν εὐχομεν εἰς τὴν κατοίκην μας τὸ προπολεμικόν μας τοννάς, τὸ καθαρὸν ναυτιλιακὸν εἰσόδημα θὰ ἀπεδεικνύετο, διὰ, βάσει τῶν σημερινῶν περιωρισμένων εἰσαγωγῶν, εἰνε πολλαπλασίως σημαντικότερον τοῦ προπολεμικοῦ».

### Τὰ ἐπίτακτα

Κατὰ σχετικὴν ἀνακοινώσιν τοῦ Ἀγγλικοῦ 'Υπουργείου τῶν Μεταφορῶν, τὰ ἔδημοπρόκτα τοῖς ἑκατὸν τῶν ἐπιτεταγμένων κατὰ τὸν πόλεμον καὶ διασωθέντον Ἀγγλικῶν ἐπιβατηγῶν, τὸ πλεῖστον, σκαφῶν, ἀπεσκευασθέντων, μετεσκευάσθησαν καὶ ἀπεδόθησαν εἰς τὸν πλοιοκτήτας τον, εἰς οὐαὶ καὶ καλντέραν εἰς τινὰς περιπτώσεις κατάστασιν, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς. Τὸ δῶλον ἔχον τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν ἐπιτάκτων θὰ ἀπατήσῃ χρονικὸν διάστημα 3 1/2 έτῶν, ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου. Σκάψη 1.250.000 τόννων γκρός θὰ μετασκευασθοῦν.

## Νορβηγία

### Πρὸς νέας ναυπηγήσεις

Συνεχίζονται αἱ παραγγελίαι διὰ νέας ναυπηγήσεις πλοίων, μεταξὺ τῶν δύο πρωτεύουσαν θέσιν κατέχοντα τὰ ἐπάνεκρα.

Τὰς τελευταίας ἡμέρας ἔδοθησαν παραγγελίαι εἰς νορβηγικὰ ναυπηγεῖα δι' ἐπτὰ δεξαμενόπλοια διησελοκίητα, ἔξ διὰ τὰ τοία χωρητικότητος 16.000 τόννων d. w., τὰ δὲ λοιπὰ τέσσαρα χωρητικότητος 13.500 τ. d. w.

Τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα ἔργαζονται ἡδη ἐντακτῶς καὶ εἰνε ἀπηχολημένα διὰ πολλὰ ἔτη, τινὰ δὲ ἐκ τούτων, μάλιστα, μέχρι καὶ τοῦ 1953.

## Ολλανδία

### Ἡ ἀποκατάστασις

Οἱ λιμὴν τοῦ Ρόττερνταμ, κατὸ σχετικὰς ἀνακοινώσεις τοῦ Δημάρχου τῆς πόλεως, ἀναλαμβάνει σὺν τῷ τρόφῳ τὴν προπολεμικήν τοῦ ὄντος. Μέχρι τέλους τοῦ ἔτους θὰ ἔχουν συμπληρωθῆ ὅλα τὰ ἐπειδούμενα ἡδη τεχνικὰ ἔργα ἀποκαταστάσεως τῶν ἡμερῶν. Ἐν πλειόνος, διωριστοῦ, καὶ τῆς προπολεμικῆς κινήσεως θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὴν τακτοποίησιν τῶν πραγμάτων τῆς Γερμανίας. Πρὸ τοῦ πολέμου, διὰ τοῦ τοῦ Ρόττερνταμ εἰχε κίνησιν ἐμπορικὴν 42 ἑκατομμυρίων τόννων, τὰ τοία τέταρτα τῆς δόσιας ἀφετηρίαν καὶ προσοικόν εἶχον τὴν Γερμανίαν. Κατὰ τὸ 1947 ἡ κίνησις αὐτῆς εἰς 10 μολίς ἑπατομμύρια τόννων ἀνῆλθεν.

Ἡ πόλις καὶ διὰ λιμὴν τοῦ Ρόττερνταμ βαρεῖσας ἀνέστη ἡμίας ἀπὸ τὸν πόλεμον. Τόροι οἱ Ολλανδοὶ ἔργαζονται ἐντακτῶς διὰ τὴν ἀναπλήσιον τῶν ἡμερῶν αὐτῶν. Τὸ Ρόττερνταμ ἐν τῷ συνόλῳ τού, διὸ πόλις καὶ λιμήν, ἐμφανίζεται ως ἡ νέα ἀπέραντον συνεργείον. Ἡ ἀποκατάστασις προχωρεῖ ἴσανοποιητικῶς.

## Παλαιστίνη

### Τὰ ναυτιλιακὰ σχέδια

Δέκα σκάφη ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ θὰ ἀποκτήσῃ ἡ Παλαιστινικὴ σημαία, εὑδὲς ως τὸ Κράτος τῶν Ἐβραίων χωρισθῆ καὶ ἀποκτήσῃ τὴν αὐτοδιοίκησιν του. Τὰ σκάφη αὐτὰ περιλαμβάνονται εἰς λεπτομερῶς μελετημένον πρόγραμμα, ἀποβλέπον εἰς τὴν δημιουργίαν Ἐβραϊκῆς Ναυτιλίας. Βάσιν τῆς κινήσεως των θὰ ἔχουν τοὺς λιμένας τῆς Παλαιστίνης.

Τὴν ἀνάτυχην καὶ τὸν τεχνικὸν ἑξολοτλιόν τῶν λιμένων τέλη Αβίδ καὶ Χάιρας καὶ τὴν σύστασιν ναυτικῆς σχολῆς προβλέπονται τὰ σχέδια τῶν Ἐβραίων τῆς Παλαιστίνης. Ἡ ἀπετέλεσις των θὰ ἀπατήσῃ δέβανα χονικὸν διάστημα μακρόν, διωριστοῦ, τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀποφασισθέντων ἡδη ἀπὸ τὰς ἀρμοδιότητας Ἐβραϊκᾶς δραγανώσεις θὰ εἰνε ἀμεσος.

Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην συνεστήθη ἡδη ἡ ναυτικὴ ἑταφία «Ἀμερικαν

Παλεστάνη Κόμιτσν». Θὰ ἐγκαινιάσῃ προσεχῶς γραμμὴν ἐπιβατικὴν ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Ἀκτὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. «Ἄλλη Ἀμερικανικὴ ἑταφία προσέφερε τὸ κεφάλαιον τῶν 4.500.000 δολλαρίων διὰ τὴν γραμμὴν Βορ. Ἀμερικῆς — Ἐγγὺς Ἀνατολῆς.

Τὰ σχέδια ἀποκτήσεως πλοίων προβλέπουν: «Ἐξ σκάφη ἐπιβατηγῆ τῶν 4—6 χιλιάδων τόννων διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς τὸν 8 χιλιάδων μεταναστῶν μηγιαίων ἐκ τῶν 250 χιλιάδων ποὺ θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν Παλαιστίνη μετὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ Ἐβραϊκοῦ Κράτους. «Ἐξ σκάφη φορτηγά, εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς τὴν Εὐρώπη τῶν ἐσπεριδοειδῶν τῆς Παλαιστίνης, μὲ ἔβδομαδιάς ἀναγωρθῆσεις. Τέσσαρα τῶν 1.500 τόννων διὰ τὴν Μεσογειακὴν Ἀκτοπλόιον καὶ δύο μικτῶν τῶν 10 χιλιάδων τόννων ἔχαστον διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης — Παλαιστίνης.

Διὰ τὴν ἔξεντες τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων διεξάγονται ἡδη διαπραγματεύεις εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. Ἀμερικανικὴ σκάφη προσκεπται νὰ ἀγορασθοῦν καὶ τοσιστούς ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον, εὐδὲς ως ἀναγνωρισθῆ τὸ Ἐβραϊκὸν Κράτος.

Διὰ τῶν λιμένων Χάιρας καὶ Τέλη Αβίδ προβλέπεται διπλάνη ἑννέα επιπομπαριών δολλαρίων.

## Πολωνία

### Νέαι ναυπηγήσεις

«Η Πολωνία ἀνέλαβε ἐντακτὴν προσπάθειαν πρὸς δημιουργίαν ἐμπορικοῦ στόλου, λαμβανομένου ὑπὲρ διψήν, διὰ ἐπεξέτεινεν ἡδη τὴν θαλασσίαν ζώνην τῆς σημαντικότατα ἐπὶ τῶν Ἑλλασίδων τῆς Βαλτικῆς θαλάσσης πρόων γερμανικῶν ἀπτῶν.

«Ἡδη ὑπάρχουν ἀρκεταὶ πολωνικαὶ παραγγελίαι εἰς ἀγγλικὰ καὶ διλανδικὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων διαφόρων τέπτων καὶ μεγθῶν. Παραλήλως ἡ Πολωνία ἔχει δύστε παραγγελίας διὰ διάρροια μέσα ἐξοπλισμοῦ τῶν πολωνικῶν λιμένων, φιλοδοξοῦσα νὰ τοὺς ἀναγάγῃ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν καλτέρων καὶ τῶν πλέον συγχρονισμένων λιμένων τῆς Εὐρώπης.

Ἐδεις Ολλανδίαν ἔχουν ἀποσταλή ἀρκετοὶ Πολωνοὶ μηχανικοὶ καὶ τεχνικοί, οἵτινες παρακολουθοῦν τὴν γαντήγησον τῶν πλοίων πρὸς ἀπόκτησην τῆς ἀναγκαῖας πείρας, προκειμένου νὰ ἔργασθον μελλοντικῶς εἰς τὰ πολωνικὰ ναυπηγεῖα, τὰ διόπτρα πρὸς τὸ παρόν εἰς ἀπησχολημένα εἰς ἐποκενδύς μόνον πλοίων. Οἰ οἰκληροὶ δὲ ἐμπορικοὶ στόλοι τῆς Πολωνίας ἔπειθεωρήθη καὶ ὑφίσταται τὰς ἀναγκαῖας ἐποκενδύς καὶ μετασκευάς εἰς τὰς ἀναγκαῖας ναυπηγεῖα. Κατὰ τὰ παρελθόντα δύο ἔτη 865 πλοία ἐπεκενδύσθησαν, ἔξ διὰ τὰ 190 ἀνήκοντα εἰς ξένας σηματαζ.

## Τουρκία

### Ἡ Ἔθνικὴ συνείδησις

Εἰς τὸ «Ντάουν Τάουν» τῆς Νέας Υόρκης λειτουργεῖ, δημοτικῆ προνοίᾳ, ἡ λέσχη τῶν ναυτικῶν. Πρόκειται περὶ δραγανώσεως, ἡτις παρέχει στέγην, τροφὴν καὶ ψυχαγωγίαν εἰς τοὺς θαλασσινοὺς δύλου τοῦ κόσμου. Αθροοῦσι οὗτοι συγκεντρώνται εἰς τὸν μεγάλον Ἀμερικανικὸν λιμένα.

Εἰς τὴν κεντρικὴν αἴθουσαν τῶν συγκεντρώσεων τῆς λέσχης εἰνε ἀνητηριμένα αἱ σημαῖαι δύλων τῶν κατὰ τὸν πόλεμον συμμαχικῶν ἑθνῶν. «Η Τουρκικὴ, ὡς μὴ συνεπτόλεμος ἐν τῇ κυριολεξίᾳ, δὲν είχεν ἀναρτηθῆ.

Εἰς τὴν λέσχην τελευταίων ἀστεγάκοντα τὰ πληρώματα τῶν ὑπὲρ παραλήλων Τουρκοκανῶν πλοίων. Αντὰ διεμαρτυρήθουσαν ἐντόνως διὰ τὴν παράλληλην. «Η Τουρκικὴ ἔθεωρήθη σύμμαχος κώρων κατὰ τὸν πόλεμον. Οἱ Τούρκοι κατοικοῦν ἡτεῖλησαν νὰ ἀποχωρήσουν ἀπὸ τὴν λέσχην, ἐφόσον ἡ ἔθνικὴ τῶν σημαῖα δὲν ἀποκαθίστατο εἰς τὴν κορείαν τῶν συμμαχικῶν. Πρὸ τῆς τοιάντης ἐπιμόνων ἀξιώσεως, ἡ διοικησις τῆς λέσχης ὑπεχώρησε. Τελετὴ, εἰς ἣν προσεκλήθησαν δύλοι οἱ ἐν Νέα Υόρκη ἐπίσποιοι, ἔλαβε χώρων καὶ ἡ Τουρκικὴ σημαία ἀνητήθη εἰς τὴν μεγάλην αἴθουσαν τῆς λέσχης, εἰς τὴν δοτίαν, σημειωτέον, τυγχάνουν καθημερινῆς περιποίησεως 1.400 ναυτικοῖ.

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

HOLLAND HOUSE, 1)4 BURY STREET

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2, Τηλ. 40-628.

RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS

FOR THE

SALE, PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.  
Tel. AVENUE 3733.

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

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

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,  
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις  
EN PEIRAEI"**

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ/ Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658  
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΑΡΜΟΣΗΣ  
Συνδεσμού Εξωτερικού Α. 'Αγγλ. 5.15.0 'Εσωτερικού Δρ. 50.000.  
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κ.λ. κ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
'Αντιπρόσωπος μας εἰς τὴν Ἀγγλίαν:  
A. E. SHEPPARD  
«ETHELBURGA HOUSE»  
91/3 BISHOPSGATE  
LONDON E. C. 2

# Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

## Τὰ ἔγκαινια τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς

'Η μεγάλη πλωτὴ δεξαμενὴ ἀγκυροβοληθεῖσα προσωρινῶς εἰς τὸν Πειραιὸν προλιμένει καὶ ἴστοσάσα δρισμένας ἐπισκενάς, ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ ναυπηγοῦ τοῦ Β. Ν. κ. Βασιλ. Φραγκούλη, ἐτέθη τὴν 25ην Φεβρουαρίου ἐν ἡμέρᾳ σιγῆ. Πρὸτον δεξαμενισθὲν σκάφος ἡτο τὸ ἀ) «Κορινθία» τῶν Ἑλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν. Ἐπ' εἰκασίᾳ τὴν 28ην Φεβρουαρίου ἐτελέσθη, παρουσίᾳ τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλέως Παύλου καὶ τῆς Α. Β. Υ. τοῦ πρίγκιπος Γεωργίου, ἀγιασμός. 'Η Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς ἐνεκάνισε συμβολικὰ τὴν ἐργασίαν καθαρισμοῦ τῶν ὑψάλων τῆς «Κορινθίας», μεθ' ὃ δώμιλησαν οἱ ὑπουργοὶ τῶν Ναυτικῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας κ. κ. Σακελλαρίου καὶ Κιζάνης, ἐπ' μέρον δὲ τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν ὁ κ. Λ. Νομικός, Ἀσκολόνθως, ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς, ἡ Α.Β.Υ. ὁ πρίγκιπος Γεωργίος, οἱ ὑπουργοὶ κ. κ. Σακελλαρίου, Κιζάνης, Χέλμης καὶ Νικολάδης, ὁ δημάρχος Πειραιᾶς κλπ. κεκλημένοι, παρενάθησαν εἰς γεῦμα ἐπὶ τῆς «Κορινθίας».

## Αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ συγκοινωνίαι

'Απὸ τῆς 31ης Μαρτίου διακόπτεται ὑπὸ τῆς «Ἀκτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος» ἡ παρὰ αὐτῆς πρακτόρευσις τῶν κρατικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Κατόπιν τούτου, τὸ Κράτος, συμφώνως πρὸς κυβερνητικὴν ἀπόφασιν, ἀποσύρεται ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης τῶν ἀκτοπλοίων συγκοινωνίαν, αἵτινες καὶ θὰ ἔκτελῶνται ἀπὸ ίης Ἀπριλίου ὑπὸ τῶν ιδιωτικῶν ἀτμοπλοΐων ἑταφῶν. Διαθέτουν αὖτις περὶ τὰ 20, μικρὰ καὶ μεγάλα, σκάφη, ἐνῷ καὶ δρισμένα κρατικὰ πλοῖα («Πειραιῶς», «Χαλκιδική», «Κάρη» καὶ «Ηράκλειον») θὰ παραμεινοῦν εἰς τὰς ἀκτοπλοίας ἡμέρας, ὑπὸ τὴν αἵρεσιν, ὅτι θὰ πολλθοῦν ἡ ναυλοθυΐην εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς.

## Αἱ εἰσφοραι τῆς ναυτιλίας εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Τὴν 17ην Φεβρουαρίου συνεχήτη ἐνώπιον τοῦ συμβούλουν «Ἐπικρατείας» ἡ προσφυγὴ τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» κατὰ τῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς οποίας δρισθησαν αἱ εἰσφοραὶ τῆς Ναυτιλίας πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰς 8 ο/ο ἐπὶ τὸ μισθοῦν διὰ τῶν ναυτικῶν καὶ εἰς 12 ο/ο διὰ τῶν ἐφοπλιστῶν.

'Ἐκ μέρους τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν» ὑπεστήσῃ τὴν προσφυγὴν ὁ νομικὸς αὐτῆς σύμβουλος κ. Γ. Δανιώλος, δοῦτις εἰπεν, ὅτι ἡ ἐφοπλιστικὴ τάξις περιβάλλει μὲν μεγάλην στοργὴν τὸ Ν.Α.Τ. καὶ θὰ ἐπεδύει νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν οἰκονομικὴν αὐτοῦ ἐνίσχυσιν, εὑρίσκεται δύως εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ζητήσῃ τὴν ἀνύδωσιν τῆς ἀποφάσεως, διὰ μόνον διότι τὴν θεωρεῖ παράνομον, ἀλλὰ καὶ διότι αὐτὴ ἀποτελεῖ μέτρον ἐν τῷ προσχελόντι ληφθεῖν, ἀνεν συνεννοήσεως τινὸς μὲ τὰς ἀνδιαφρούμενας τάξεις καὶ μὴ δυνάμενον ἀπὸ οὐδαστικῆς ἀπόφεως νὰ δώσῃ Ικανοποιητικὴν λύσιν εἰς τὸ διον ζῆτημα.

Οἱ εἰσηγητὴς σύμβουλος τῆς «Ἐπικρατείας» κ. Μήτρελιας ἔξεφερε τὴν γνώμην, ὅτι οἱ ὑπουργοὶ ὑπερέβησαν τὴν ἔξουσιοδότησιν, τὴν ὁποίαν ἔδιονεν εἰς αὐτοὺς ὁ νόμος 19)1944 καὶ ὅτι δὲν είχον τὸ δικαίωμα οὔτε νὰ μετατρέψουν τὰς εἰσφορὰς ἀπὸ τὰ πάγια ποσά τοῦ νόμου 25(25)40 εἰς ποσοτὰ ἐπὶ τὸ μισθοῦν, οὔτε νὰ δρίσωσι τὴν εἰσφορὰν τοῦ ἐφοπλιστοῦ

διάφορον ἀπὸ τὴν τοῦ ναυτεργάτου. Διὰ τὸν λόγον τούτους εἰσηγήθη τὴν ἀνύδωσιν τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως.

Ἄναμένεται, διὰ τὸ συμβούλιον «Ἐπικρατείας» θὰ ἐκδώσῃ τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἑνδός 20 ἡμερῶν.

## Μαριγώ Ν. Λύρα

Σεβαστὴ δέσποινα τῆς ναυτικῆς μαζὶ οἰκογενείας, γνωρίσασα καὶ αὐτὴ παιδιόθεν τὴν θάλασσαν, τὰ ἄγαθά, ἀλλὰ καὶ τὰς πικρίας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἔξεμέτρησε πρὸς ἡμέραν τὸ ζῆν. Σύνγονος στοργικὴ τοῦ ἀ-εινῆστον Νικολάου Λύρα, ἐφοπλιστὸς ἐξ Οινουσσῶν, ηντύχησε νὰ ἰδῃ τὰ τέκνα της ἀποκατεστημένα καὶ εὐημεροῦντα, ιδιαίτερως δὲ τὸν νιόν της κ. Γεωργίου Λύραν ἐπανελόντα μετὰ τόση ἑτη ἀπονείας εἰς Ἀμερικήν.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἀπευθύνοντα τὰ θερμά των συλλυπητήσια εἰς τὴν οἰκογένειαν τῆς μεταστάσης.

## Αἱ μεριπτοὶ εἰς τὸ Τράμπος

Ἐνα παναμαϊκὸν «ελίμπερτο», τὸ «Μυρτώ», πρόκειται νὰ μετασκενασθῇ εἰς τὰς «τάνκερς». Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπέλλεμ άναλαμβάνουν τὴν μετατροπήν, με προϋπολογισθὲν κόστος 533 χιλ. δολαρίων. Προβλέπεται νὰ στοιχιοῦ καὶ διλγότερον. Θὰ είνε πάντως τελειώτερον ἀπὸ τὰ μετασκενασθέντα κατὰ τὸν πόλεμον «ελίμπερτον» τὰς «τάνκερς». Θὰ φορτώνῃ ολονδήποτε παράγοντα πετρελαίου. Παράδοσις τρίμηνη.

## Ο Α.Ο.Κ.Π. καὶ τὰ ἀσφάλιστρα

Υπὸ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἀπεφαίσθη, ὅπως ἀπὸ τὰς τρεχουσας καταβολὰς ἀποζημιώσεων δι' ἀπώλειαν ἐπιτάκτων πλοίων μὴ πραγματοποιηθῆ ἡ ζράτησις τῶν ὀφειλομένων ἀσφαλίστρων πληρωμάτων, δι' ἣν περίσσον τὰ πλοῖα ταῦτα ἔτελον ἐν ἐπιτάξει. Κατὰ γνωμάτευσιν τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου, μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ νόμου 470, οἱ πλοιούτητα ἀπέμειναν οἱ μοναδικοὶ ὀφειλέται τῶν καθυστερογόνων ἀσφαλίστρων ἀπέναντι τοῦ Α.Ο.Κ.Π. Μέχρις δριστικῆς ὄμως ουθιμίεως τοῦ ζητήματος ἀνεστάλη ἡ ιράτησις τῶν ἀσφαλίστρων καὶ μόνον διὰ τοὺς ομηρητρίζοντας τὸ 40 ο/ο τῶν ἀποζημιώσεων εἰς τὴν ἀξίαν ἀγορασθέντων παρ' ἀντὸν πλοίων ἐξ ἀπανορθώσεων ἐγένετο δεκτόν, ὅπως ἵποβάλλωνται ἐγγυητικαὶ ἐποτολαὶ καταβολῆς τῶν ἀσφαλίστρων, ἐφόσον δὲν ἥθελε ουθισθῆ ἄλλως τὸ ζῆτημα.

## Αἱ ἀποζημιώσεις τῶν πλοίων

Κατόπιν ρευστοποίησης 339.000 λιρῶν 'Αγγλίας, κατέστη δυνατὴ ἡ ἐπὸ τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καταβολὴ καὶ ἔτερον ποσοῦ 10 ο/ο, ἢτοι συνολικῶς 25 ο/ο, ἐπὶ τῶν ἐπιδικασθεῖσῶν εἰς τὸν ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας ἀποζημιώσεων.

## Τὰ ἀπονεμητέα διπλώματα

Ἐδημοσίευθη Β. Δ., δι' οὗ τὰ ἀπονεμητέα, κατόπιν ἐξετάσεων, διπλώματα εἰς τὸ Ε. Ν. καθορίζονται νέες ἔξις διὰ τὸ έτος 1948: Πλοιάρχων γ'. 30, πλοιάρχων ιστοφόρων 5, ἀτμομηχανικῶν γ'. 16, μηχανικῶν διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως 10, οἰκονομικῶν ἀξιωματικῶν 6'. οὐδέν, φορτιστῶν 5 καὶ προσωρινῶν διπλώματα πλαδιτηλεγραφητῶν 6' τάξεως 5.

## Ἀναγνώρισις σχολῆς

Διὰ Δ. τοῦ ὑπουργείου Νταυτιλίας ἀνεγνωρίσθη ἡ ἐν 'Αθήναις ἔδρεύσα ναυτεργείν οχολή μηχανικῶν δὲ «Ηίμαστος».

## Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὰ ἀγορασθέντα πλοῖα τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Συνδονινοῦ κρατικὰ φορτηγὰ «Ποσειδῶν» 3.911 τ. γκρός (τοῦ 1919) καὶ «Πρέβεζα» 2.740 τόν. γκρός (τοῦ 1920) μετωνομάσθησαν «Μαιῶ τις» τὸ πρῶτον καὶ «Δάναος» τὸ δεύτερον.

—Τὰ δινηθέντα πρὸς καιροῦ ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας μικρὸν ἀ) π «Βρότη» 440 τόν. γκρός (τοῦ 1903) καὶ ἀνειλκύσθη καὶ ἐπωλήθη εἰς Ιταλίας, μετωνομασθὲν «G. M. ANGIUO».

—Τὸ πωληθὲν εἰς Ιταλίας παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Πριμαδίστα» 5965 τ. γκρός (τοῦ 1918) παραδόθην ἐν Ν. Υόρκη εἰς τὸν ἀγοραστάς του μετωνομάσθησαν «Πανεντερ Πράΐζ» καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Τὰ ἀσχάτως πωληθέντα εἰς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς παναμαϊκὰ φορτηγὰ «Φρέξος ΙΙ» 5055 τόν. γκρός (τοῦ 1919) καὶ «Χρυσόστομος» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραδόθηνται εἰς τὸν ἀγοραστάς του εἰς Ρότερνταμ τὸ πρῶτον καὶ εἰς Νέαν Υόρκην τὸ δεύτερον, μετωνομάσθησαν κατὰ σεργὰν «Πρόσπερο» καὶ «Νόρα». Αἱ μεριπτοὶ παρέμειναν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

## FOR ITALY

### BRANCHES :

GREGOS & Co

At : Savona, Spezia, Leghorn  
Civitavecchia, Naples  
Venice, Trieste

Correspondents  
in all Italian Ports

## GREGOS & C°

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT

(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI N° 4

Telegrams: «GREGOS-Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28877

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:  
YANNOULATOS BUILDING

Tel. GRE GAV.—Piraeus

Téléphone 40.259

## CODES

{ Boe  
Scott's 10 th Ed  
Lombard Code  
The New oe

ναυαρχήν.

—Επίσης τότε σημαίαν Χονδούρας «ελίμπερτος» «Αρίσταρχος» 7176 τ. γκρός (τού 1942), άγορασθέν και αὐτό παρότοι Ελλήνων και παραληφθέν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, μετωνομάσθη «P. S. O. L. O. N. T.». Η σημαία τῆς Χονδούρας διετηρήθη.

—Προσετέθη εἰς τὸν πίνακας μας τὸ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Π. ο. εντ Σ. αν Π. αμπλο» 3280 τ. γκρός (τού 1920), διεργάτης τὴν ήδη ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Τὸ φορτηγὸν «Σπυρίδων Π.» 3527 τ. γκρός (τού 1917) ὑφεστεὶς εἰς τὸ Ρόττερνταμ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μ. ε. λ. α. β. ι. σ. τ. α.

—Η νηολογηθεῖσα ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ κορεβέττα «Μ. α. ν. τ. θ. ν. α.», ηὗταις διεσκευάσθη εἰς ψυγεῖον, εἶναι 855 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942.

—Τὸ άγορασθέν ὑπὸ τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. ἀρματαγωγὸν, διεργάτης μετωνομάσθη «Π. ή. γ. α. σ. ο. ε.» εἶναι 3609 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944.

—Τὸ παραμένον εἰς Πέραμα νανάγιον τοῦ ἀποτελούμενος Ν. ι. κ. δ. α. ο. ο. Ν. ο. μ. ι. δ. ε.» ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὸν κ. Θωμᾶν Στ. Μπόκαν ἀντὶ 17 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, πρός διάλυσιν.

—Τὸ ἐπειγοντὸν ἐπανορθώσεων κρατικὸν φορτηγὸν «Σ. ι. μ. δ. ν. φ. δ. ν. Ο. θ. ο. ε. ζ. τ. 4949 τ. γκρός (τού 1922) ἐργασμούληθη ἐξ «Οσλο εἰς Τάνιν ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «GANGES» πρός ἐκτέλεσιν ἐπισενῶν.

—Τὸ άγορασθέν ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας «Σάντ Λεονάρδος ἀμερικανικὸν «ελίμπερτον», διεργάτης τὸν παναμαϊκὴν καὶ μετωνομάσθη «Σ. α. ν. Γ. ι. δ. ο. γ. ι. ε.», εἶναι τὸ πρώτη «ANDRES ALMONASTER» 7.176 τόν. γκρός (τού 1944).

—Τὸ άγορασθέν παρὰ τὸν κ. Ἀθαν. Κουλούρα νοσθηγικὸν φορτηγὸν «INGER JOHANNE» (ex «DALCROSS») 4557 τ. γκρός (τού 1930), παραληφθέν εἰς Ειδομάνιον, μετωνομάσθη «Υ. δ. φ. α. ι. ε. Ι. ι.».

—Τὸ άγορασθέν παρὰ τῆς ἀγγλικῆς ἑταῖρίας τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Ιγγλέση φορτηγὸν «EMPIRE AUSTEN» 7057 τ. γκρός (τού 1942) μετωνομάσθη «Φ. ο. ι. ν. τ. ο. ν.» καὶ παραμένει ἀναγκαστικῶς ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν.

—Επίσης τὸ άγορασθέν παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Ανδρος» καναδικὸν φορτηγὸν «FORT KILMAR» 7115 τ. γκρός (τού 1944) μετωνομάσθη «ISLANDSIDE» καὶ παραμένει ἀναγκαστικῶς ὑπὸ τὴν καναδικὴν σημαίαν.

—Τὰ δύο πρὸς καιροῦ ἀγορασθέντα παρὸτοι Ελλήνων ἀμερικανικὰ δεξαμενόπλοια «MALAY» 8206 τ. γκρός (τού 1921) καὶ «SWIFTARROW» 8206 τ. γκρός (τού 1921), τεθέντα εἰς Νέαν Υόρκην ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, μετωνομάσθησαν «Λ. ο. ι. ν. τ. ε. τ. ε.» τὸ πρῶτον καὶ «Α. τ. λ. ά. ν. τ. ι. κ. Ι. Ι.» τὸ δεύτερον.

—Τὸ άγορασθέν παρὰ τὸν κ. Εμμ. Γιαννούλατον (τῆς Σαγκάνης) μηδὲν ἀποτελεσματικόν 570 τ. γκρός (τού 1924), μετωνομάσθη «Ε. λ. ε. ν. Ι. Μ. π. ι. ε.».

—Τὸ πωληθὲν εἰς ἑτέρους «Ελληνας ἀγοραστὰς χονδουρικὸν «ελίμπερτον» «Λητώ» 7.176 τ. γκρός (τού 1943), παραδοθέν εἰς Νέαν Υόρκην, μετωνομάσθη «Ν. ο. ι. τ. α.».

—Παρὰ τὸν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆς ἡγοράσθησαν πρὸς καιροῦ τὰ ἀγγλικὰ φορτηγὰ «EMPIRE SWORDSMAN» 7067 τ. γκρός (τού 1944), «EMPIRE COWDRAY» 7072 τ. γκρός (τού 1944) καὶ «EMPIRE TUDOR» 7089 τόνν. γκρός (τού 1944). Τὰ σκάφη ταῦτα μετωνομάσθησαν ἡδη κατὰ τὴν σειρὰν «GRANROCK», «GRANHILL» καὶ «GRANDYKE», παραμένουν δὲ ἀναγκαστικῶς ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν.

—Τὸ ἐγκαταλειφθὲν παρὰ τὸν κ. κ. Ἀδελφῶν Γράτσον τέταρτον δε-

ζαμενόπλοιον «ELK HILLS» 10.441 τ. γκρός (τού 1944) παρελήφθη παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. Η νέα πλοιοκτησία, ως ἐπηλεγμαφήθη ἐκ Νέας Υόρκης εἰς τὸ θαυματογένειον «Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔχει ως ἔξης: «Ανώνυμος ἑταῖρα «Αθηνᾶ» 45 ο/ο, Εὐγενία Νιάρχου 45 ο/ο, «Αριέττα Σ. Λιβανού 9 ο/ο καὶ Δ. Γράτσος 1 ο/ο.

—Υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «GOODWIN STEAMSHIP Co Ltd» συνετήθη ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτικὴ ἑταῖρία, μὲν κεφάλαια 5.000 λιρῶν, διευθυντὰς τὸν κ. κ. Παν. Ι. Λεκατσάν καὶ Walter S. Tolman καὶ γραφεῖα εἰς 9, CAMOMILE STREET, LONDON E. C. 3.

## ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

### «ΕΛΛΗΝΙΚὸν Ναυτικὸν Δίκαιον,,

Εἰς μίαν χώραν κατ' ἔξοχὴν ναυτικὴν, δύος ή «Ελλάς», όπου τὸ «Ελλάς», όπου ἔκρεπε νὰ πάρῃ πλονστα βιβλιογραφία γόνῳ ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν, διὰ νὰ δίδωνται τὰ μέσα εἰς τὸν θέλοντα νὰ μελετήσῃ βαθύτερον τὸν σπουδώτατον αὐτὸν πλάδον τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας πρὸς ἔρευναν τὸν ξητήματος ἀπὸ διάλεις του τάξις πλευράς.

Δυστυχῶς, ἐνῷ οἱ ἄλλοι πλοιοπαραγωγικοί μας πλάδοι προσείλκυσαν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν «Ελλήνων ἐπιστημόνων, ή Ναυτιλία μας, παραδόξως, δὲν ἔτυχε παρομοίας μεταχειρίσεως. Πτωχή, πτωχοτάτη, εἶναι η ναυτικὴ βιβλιογραφία μας.

Πολύτιμον συμβολὴν ἔρχεται νὰ παράσῃ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν διὰ την Ηπειροπιμού Θεσσαλονίκης κ. Κυριάκος Σπηλιόπουλος διὰ τοῦ ἀρτού ἐκδόθεντος ἔργου του ὑπὸ τὸν τίτλον «Ελληνικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον, ἐνῷ ἔργου ἀρτούν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ συγκεντρωνόντος εἰς τὰ διάφορα κεφάλαια του, ὅπι μόνον τὴν ἔρμηνεαν τοῦ ισχύοντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν Δικαίου, ἀλλὰ καὶ τὴν γενικωτέραν ἀνάπτυξιν τῶν οἰκονομικῶν καὶ τεχνικῶν συνθηκῶν, αἱ δύοις διέπουν τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησην, ἀνεν τῆς γνώσεως τῶν δύοιων ή κατανόησις καὶ ἐφαρμογὴ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καθίσταται ἀδύνατος.

Οὕτω, τὸ ἔργον τοῦ κ. Σπηλιόπουλον δὲν περιορίζεται εἰς τὴν ἔρμηνεαν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου πρὸς χρήσην μόνον τῶν νομικῶν, ἀλλὰ καθίσταται πολύτιμον βοήθημα δι' διονούς τοὺς διάλογοις διὰ τὸν Ναυτιλίαν, ως ἐπιχείρησην.

Ἐκφράζομεν τὰ συγχαρητήριά μας πρὸς τὸν κ. Σπηλιόπουλον διὰ τὸ τόσον ὀφέλιμον ἔργον του, τὸ δύοις δὲν ἀμφιβάλλομεν, ὅτι δόλκηλης διὰ τὸν Ναυτικό μας κόσμος θὰ ἐκτιμήσῃ κατ' αἰχμαν.

### «Αγοραπωλησίαι πλοίων

«Ανάπτυλα ἐπεργάτησε κατὰ τὸ 6'. 15θήμερον τοῦ Φεβρουαρίου εἰς νέας ἀγορὰς πλοίων παρὸτοι ηγοράσθησαν τὸν «Ελλήνων ἐφοπλιστῶν. Ηγγέληθη μόνον η πρόσκτησης δύο σκαφῶν: Τοῦ μικροῦ νορθηγικοῦ «SALTDAL» 632 τόννων γκρός (τού 1884), μὲ νέας μηχανᾶς τοῦ 1904 καὶ τοῦ αὐτοῦ ἀμερικανικοῦ «GOLDEN STATES» 2.592 τόν. γκρός (τού 1919). Τὸ πρῶτον θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, ἐνῷ τὸ δεύτερον, ἀγορασθέν ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Πανορμίτης» καὶ μετωνομάσθη «Νήσος Πάτρας», παρέμενεν ὑπὸ τὴν Αστεροβέσταν.

### «Η ναυλαγορά

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, 20 Φεβρουαρίου.—Ἐπὶ τὰ χειροῦ βαίνει η ναυλαγορά. Σωρεία τὰ ἔστωμα καὶ ἀναῦλωτα σκάφη εἰς τὸν ἀμερικανικὸν λιμένας. Υπὸ τὴν πίεσην αὐτῶν οἱ ναῦλοι ἔξεπεσαν ἐπὶ περισσότερον. Τὰ δοι. 7.45 διὰ τὴν Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ τῶρα προσφέρονται διὰ γαλάνθρακας καὶ τὰ 8.25 δι' Ιταλίαν (Σαβόνναν), καὶ 8.40 ἐὰν Γένοβαν—Νεάπολιν ἀπὸ Χάμπτον ρόδος, Μάρτιον. Δι' «Ελλάδα φορτία 5—6 χιλ. τόννων (τέλ.

Cables "TOMPAZ,, Phone 45-545

## JOHN TOMPAZIS

Shipbroker—Agent  
and Provision Merchants

PIRAEUS

Miaoulis Quay 41

ALEXANDRIA (EGYPT)

## GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOVIS»

STEAMSHIP AGENT,  
BROKER AND CHARTERER

ALEXANDRIA

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

Tel. 154

Tel. LIAROUTSOS—Benghazi

## EMAN. LIAROUTSOS & CO

SHIPPING AGENTS — SHIPCHANDLERS — BROKERS  
STEVEDORINGS  
SPONGE FISHING

BENGHAZI-TOBRUK (CYRENAICA)

P. O. B. 38

## "TRANSMARINE,,

Tourist & Travel Office  
Sub Agencies in all over the world

Manager: NIKOS THEODORATOS (Bulleris)

Φεβρ.) γιανθράκων προσεφέροντο δολ. 12.

Διὰ Νότιον 'Αμερικήν ἀπό Νόρδεον Ρέιντζ διὰ Μπούνεος "Αὔρες δολ. 8.75. Μπάχιαν Μπλάγκαν 9.

Διὰ ζαχάρεις τῆς Κούβας («Λίμπετον» σκάψη) δολ. 14 δι' 'Αμερέσαν Μάρτιον. Διὰ Πειραιᾶ ἀρχῆς Μαρτίου δολ. 17.

Διὰ σιηρᾶς ἐξ Αὐστραλίας μὲ ἀφετήν ζωηρότητα δι' 'Ηνωμένον Βασίλειον (Φεβρ., Μάρ. 'Αργιλ.) χῆμα καὶ 15 ο/ο εἰς σάκ. ἀνατολ. Αὐστραλίαν δολ. 18.50. Δυτικήν 20 δολ. Δι' 'Αμερέσαν — Ρόττερνταμ δολ. 19 (φούλ. Ρέιντζ).

'Απὸ Νέαν Καληδονίαν μεταλλεύματα δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας (Μάρτιον) δολ. 17.

Τὸ Πλέιτ μὲ ζωηρότητα διαταγῶν μὲ τιμᾶς δύων ὑποστάσις τὴν πέσιν τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. 'Η ἔκει κατάστασις τῆς σημφορήσεως τῶν λιμένων δὲν ἔβετιώθη. Οἱ ναῦλοι ζαχαροὶ λαμβανομένουν δ' ὥτ' ὅψιν τῶν καυντοτερήσεων, εἶλαχισταὶ ἀποδοτικοί.

Αἱ τελευταῖαι ὑπὸ ήμερομηνίαν 28ης Φεβρουαρίου τηλεγραφικαὶ μαζὲ ἐν Νέας 'Υδρης πληροφορίαι βεβαιώνουν, ὅτι ἡ ναυλαγορὰ διαίνει χειροερένουσα καὶ ὅτι τὰ ἀναύλωτα σκάψη συσσωρεύονται ἡδη εἰς τὸν ἀμερικανικὸν λιμένα, ἐνῷ ἐλάχισται κυκλοφοροῦν διαταγαῖς. 'Ετοιμον σκάψης ἔδεχται ἀπὸ Χάμπτον οόδος (γαλάνθρακας) δι' 'Αμερέσαν τὸν ἔπειζμηνον ναῦλον τῶν δολαρίων 6.90. Οἱ φορτωταὶ ἀπέχουν τῶν ναυλώσεων, τὰ παλαιά δὲ σκάψη, ἐλληνικά ἢ ἐλληνικῆς ίδιοκτησίας, παροπλίζονται καὶ ἡ ἀνεργία τῶν 'Ελληνικῶν πληρωμάτων εἰς τοὺς Βορειοαμερικανικοὺς λιμένας αἰσάνει καθ' ἡμέραν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ, ἔκδηλος κατέστη ἡ προτίμησις τῶν ἀμερικανικῶν σκαψῶν. Εἰδικῶς οἱ Γάλλοι καὶ οἱ Ιταλοί ἔπαυσαν ναυλώνοντες 'Ελληνικά πλοῖα. Διὰ Βόρ. Γαλλίαν 'Αμερικανικὰ φορτηγά ἐπληρώθησαν δολ. 9.25.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΠΡΟΣΠΕΡΟ» (εκ «ΦΡΙΞΟΣ Η.») Παναυ. ἐκ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 7.600 τ. τιμέντων διὰ Πλέιτ δολ. 8.80 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΟΡΑ» (εκ «ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ») χονδροφ., ἐκ Νόρδεον φέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπούνεος "Αὔρες δολ. 8.25, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΙΠΕΛΑΒΙΣΤΑΛ» (εκ «ΣΠΥΡΙΔΩΝ Η.») παν., ἐκ Μελίλλας 6500 τ. φορσφάτων διὰ Ρόττερνταμ ἢ Βλασηντίγκεν 27/—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐκ Βαλτιμόρης 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 8.75, Μάρτιον 1—15.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐκ Βαλτιμόρης 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 8, ἄ. φ.

«ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ» ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 9200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερέσαν — Ρόττερνταμ δολ. 14.75, ὅφτων ἀπὸ Σαΐν Λορέντζο καὶ Μπάχιαν Μπλάγκαν 15, ἐὰν ἀπὸ Νεκοτσέα καὶ Μπάχιαν Μπλάγκαν 15.25, Μάρτιον 1—15.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐκ Νόρδεον φέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερέσαν δολ. 7.75, ἄ. φ.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐκ Νόρδεον φέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ελλάδα δολ. 12.15, ἄ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐκ Γκάλβεστον 10.000 τ. θείου δι' 'Αμερέσαν δολ. 10.80 γκρός-τέρμης, Μάρτιον 1—31.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἐκ Χονέλλας 7500 τ. μεταλλεύματων δι' 'Αμερέσαν ἡ Γάνδην 28/—, φόρτωσις 1—15 Μάρτιον.

«ΕΡΑΤΩ» (παναυ.) ἐκ Πλέιτ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν, 'Αμ-

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

## ROGER MARGOSCHES

SHIPPING, CHARTERING, FORWARDING  
& INSURANCE AGENT  
SALE & PURCHASE BROKER

HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE «NEPTUNIA»  
Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli  
Telegrams NEPTUNIA Phone: 40-613  
P.O.B. 20 Phone: 45-337

Sub Agencies in all the Hellenic Ports

βέρσαν, Ρόττερνταμ δολ. 14.75, καντσέλλο, 5 Μαρτίου.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (παναυ.) ἀπὸ Νεκοτσέα καὶ Μπάχιαν Μπλάγκαν 8.000 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 15.25, ἄ. φ.

«ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ» (παναυ.) ἀπὸ Νεκοτσέα καὶ Μπάχιαν Μπλάγκαν 11.000 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ιταλίαν (σύμπεριλαμβανομένων Σαρδηνίας καὶ Σικελίας) δολ. 15.25, καντσέλλο 13 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ» (παναυ.) ἐξ Δυτ. Αντιρρίας 9500 τ. σιτηρῶν εἰς χῆμα δι' 'Αμερέσαν — Ρόττερνταμ δολ. 18, ὅφιδον ἀπὸ Νότ. Αύστραλιαν δολ. 19, φόρτωσις 20 'Αργιλίου—31 Μάρτιον.

ΑΤΜΟΠΑΛΙΟΝ (ἐλληνικὸν) ἐξ Καζαμπλάγκας 6700—7400 τ. φορσφάτων διὰ δύο λιμένας Βορδώ—Δουνγκέρην 27/6, καντσέλλο 10 Μαρτίου.

«ΨΑΡΑ» ἐξ Κούβας 9500 τ. ζαχάρεως δι' 'Αμερέσαν — Ρόττερνταμ δολ. 14, φόρτωσις 1—20 Μαρτίου.

«ΕΝΤΕΡ ΠΙΡΑΙΖ» (παναυ.) ἐξ Κούβας 9000 τ. ζαχάρεως δι' 'Αμερέσαν δολ. 14.25, Μάρτιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ τὴν Γκάλβεστον 9000 τ. θείου διὰ Ρόττερνταμ δολ. 9.50 φίο, φόρτωσις 15 Μαρτίου—15 'Αργιλίου.

«ΠΑΝ. ΚΡΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐξ Μπούνεος "Αὔρες ἡ Μπάχιας Μπλάγκας 9200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερέσαν — Ρόττερνταμ δολ. 14.75, ἐξ ἀμφιστέρων τῶν λιμένων φορτώσεως 15, ὅφιδον ἀπὸ Νεκοτσέα καὶ Μπάχιαν Μπλάγκαν 15.25, φόρτωσις 8—31 Μαρτίου.

«ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΙΗΣ» ἀπὸ Φιλιππίλλα 2900 τ. πάλαιοσιδήρων δι' 'Οξέλοσυντ 60/— φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

ΧΟΝΔΟΥΡΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐξ Νόρδεον φέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 8.75, Μάρτιον.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐξ Νόρδεον φέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Καράτοι δολ. 15.50, Μάρτιον.

«ΑΡΗΣ» (Χονδρο.) ἐξ Νόρδεον φέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Καράτοι δολ. 15.50, Μάρτιον.

«ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐξ Σφάξ 8000 τ. φορσφάτων διὰ Ρουέν 33/— φίο, Μαρτίου 1—15.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Καζαμπλάγκας 4000 τ. φορσφάτων διὰ Νότιον Γαλλίαν 27/— φίο, Μαρτίου 1—10.

ΑΤΜΟΠΑΛΙΟΝ ἐξ Ρόττερνταμ 4600 τ. γαιανθράκων δι' 'Ελλάδα 25/— ἐνα λιμένα, 26/6 δύο, Μαρτίου 15.

«ΜΙΧΑΗΛ» ἐξ Νόρδεον φέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Σαβόναν δολ. 8.15 μὲ 2.500 τ. ἐπαρθτωσιν, Μαρτίου 11—17.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» ἐξ Μπριστόπειν 9200 τ. sorghum εἰς σάκκους διὰ Μασσαλίαν δολ. 24, 'Αργιλίου 1—20.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 28/—, Μάρτιον.

### Χρονοναυλώσεις φορτηγῶν μας

«ΦΑΙΔΞ Η.» (παναυ.) 10.400 τ. d. w. (καταν. πετρελ.) τάμι-τσάρτερο 20/— διὰ ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἐξ Ινδίων εἰς Εὐρώπην, ἀμεσος παράδοσις εἰς Δυτικὴν Ἀστήν Ινδίων καὶ ἐπαναπαράδοσις Μασσαλίαν ἡ Κόντινεντ.

«ΙΩ. ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» (καταν. πετρελ.) 10'800 τ. d. w. τάμι-τσάρτερο 18/6 δι' ἔνα ταξίδιον "Απω Ανατολῆς, ἀμεσος παράδοσις εἰς 'Αμερέσαν καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Μεσόγειον — Κόντινεντ.

«ΒΑΙ-ΙΜΕΑ» (παναυ.) 8.250 τ. d. w. (καταν. πετρ.) τάμι τσάρτερο 19/— διὰ ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἐξ "Απω Ανατολῆς εἰς Εὐρώπην, ἀμεσος παράδοσις εἰς Χόργ—Κόγη, ἐπαναπαράδοσις εἰς Μεσόγειον—Κόντινεντ.

«ΛΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» (καταν. πετρελ.) 10.800 τ. d. w. τάμι-τσάρτερο 21/— διὰ ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἐξ Ινδίων εἰς Εὐρώπην, ἀμεσος παράδοσις εἰς Καράτοι καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Μεσόγειον — Κόντινεντ.

### Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ» ἐξ Καραβίης Θαλάσσης ἡ 'Αμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 13.000 τ. πετρελαίων (τέσσαρα σε νεχή ταξίδια) διὰ Βέλγιον 225 ο/ο ἀνω τοῦ σχεδίου, ένας ξείς Μάρτιον.

### Εἰς τόμον ἀρτιωτάτης ἐμφανίσεως ἐξεδόθη ὁ ΟΔΗΓΟΣ

### ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1947 J 48

Μὲ ἐξαιρετικὴν πράγματι ἐπιμέλειαν καὶ ἀρχίβειαν δὲ ἐκδότης, κ. Μ. Σατόρατα ἐπέτινε νά περιλαβῇ εἰς τὸν 'Οδηγὸν αὐτὸν πάσαν χοίσιμων πληροφορίαν σχετικὴν μὲ τὴν 'Ελληνικὴν χωρητικότητα. Εἰς τὰς ὑπὲρ 150 σελίδας του, περιέχεται ἀλφαριτυός πίναξ ὃλων τῶν 300 τόνων γκρός 'Ελληνικῶν Σκαφῶν μετὰ πάσης δυνατῆς πληροφορίας, δυον ἀφορᾶ τὰ κύρια αὐτῶν χαρακτηριστικά τὸν εἰς φορτίον χωρητικότητά τον, τὸ βύθισμα, τὴν ταχύτητα, τὴν κατανάλωσιν, τὴν χωρητικότητα τῶν γαιανθρακαποθηκῶν, τὰς διαστάσεις τῶν στομάτων τῶν κυτῶν, τὸν νηγώμονας, εἰς οὓς εἰνε ταῦτα κατατεταγμένα, καὶ τέλος τοὺς πλωστήτας καὶ διασειριστάς των, μετὰ τῶν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ καὶ ἐξωτερικῷ διευθύνσεων αὐτῶν. Πρόκειται περὶ ζρυγασίας, χορηματέτης διὰ πάντα ἀσχολούμενον μὲ τὴν 'Ελληνικὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Δι' ἐγγραφάς εἰς τὸ Γραφεῖον :

Μ. ΣΑΠΟΡΤΑ, Μέγαρον Γιαννουλάτου, Πειραιᾶ, Τηλέφ. 45.383

## Τὰ ταξιδεύοντα ἔλληνικά φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγια Βαρθόρα . . . . .	Φραγκ. Σιγάλας . . . . .	04	2453	έφθ. Σέπτεμβριον 19 Φεβρ.
Άγια Θαλασσινή . . . . .	Δ. Κεράνης . . . . .	11	3508	έφθ. Γραρέντζενμάουνθ 22 Φεβρ.
Άγιοι Βίκτωρες . . . . .	νιοί Ν. Ι. Πατέρα . . . . .	19	4344	έφθ. 'Αλγέριον 25 Φεβρ. διά 'Αμβούργον
Άγιος Βλάσιος . . . . .	Εύγενια Ι. Χανδρή . . . . .	18	2974	άνεγ. Βούλανηρ 20 Φεβρ. διά Ρούνεν
Άγιος Γεώργιος Β. (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	10448	διηλθε Λισσαβώνα 26 Φεβρ. διά Σέπτεμβριον
Άγιος Γεώργιος . . . . .	νιοί Δ. Πανταλέοντος . . . . .	11	4248	έφθ. Χάμπτον φόδες 21 Φεβρ.
Άγιος Νικόλαος . . . . .	Ν.χ. Χαζηπατέρας . . . . .	43	7176	άνεγ. Καράτος 23 Φεβρ. διά Βομβάνη
Άεροπόρος Βασιλειάδης . . . . .	Μήχ. Βασιλειάδης . . . . .	43	7180	διηλθεν 'Αλγέριον 24 Φεβρ. διά Πειραιά
Άης Γεώργης . . . . .	νιοί Γ. Σιγάλα . . . . .	08	2098	έφθ. Δουνγκέρην 14 Φεβρ.
Άικατ. Κουμαντάρου . . . . .	άδ. Κονυμάνταροι . . . . .	17	7777	άνεγ. Βομβάνη 26 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
Άκτη . . . . .	«άδ. Λιβανοῦ Α. Ε. . . . .	44	7176	διηλθε Κιουρασσόβ 3 Φεβρ. διά 'Αργεντινήν
Άλεξανδρος Κοριζῆς . . . . .	Στρατης 'Ανδρεάδης . . . . .	44	7207	άνεγ. Φορμαντάλ 14 Φεβρ., Κολόμπο 27 διά Βηρυττόν
Άλισκων . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	άνεγ. Χάμπτον φόδες 25 Φεβρ. διά Κιουρασσόβ
Άλικη . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	έφθ. Ταματάθην 19 Φεβρ.
Άλφειδος . . . . .	«άδ. Λιβανοῦ Α. Ε. . . . .	43	7194	έφθ. Χάμπτον φόδες 21 Φεβρ.
Άμερικη . . . . .	Α. Λούζης . . . . .	43	7176	άργει Σουάνς ἀπό 29 Ιαν.
Άμφισλος . . . . .	Άν. Καλλίνικος . . . . .	22	578	εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς
Άμφιπολις . . . . .	Έλληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	325	έφθ. 'Αμστερνταμ 6 Φεβρ.
Άναστ. Πατέρας . . . . .	Λαμδός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7177	άργει Πειραιᾶ ἀπό 1 Φεβρ.
Άντικλεια . . . . .	Π. Τζανετάος . . . . .	92	951	διηλθε Ντακάρ 24 Φεβρ. διά Χάδρην
Άννα . . . . .	Ν. Λυκαρδόπουλος . . . . .	19	5173	εἰς Διτ. 'Αφρικήν 18 Φεβρ.
Άννα Ν. Γουλανδρῆ . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	21	4358	έφθ. 'Αμβέρσαν 16 Φεβρ. καὶ Ντόβερ 27
Άννα Λ. Κονδύλη . . . . .	Ν. Κονδύλης . . . . .	42	7191	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες 21 Φεβρ.
Άννα Σταθάτου . . . . .	έτ. «Σταθάτος» . . . . .	18	5685	άνεγ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ. διά Γαλλίαν
Άξιδος . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	43	7176	έφθ. Γένοβαν 25 Φεβρ.
Άντωνης . . . . .	Λαμδός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7176	έφθ. Μοντεβίδεο 5 Φεβρ.
Άργολικός . . . . .	Μαρής 'Εμπειρίκος . . . . .	21	4786	άργει Πειραιᾶ ἀπό 17 Φεβρ.
Άργω . . . . .	Έλληνικὸν Δημόσιον . . . . .	18	5532	διηλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά Χάμπτον φόδες
Άριέττα . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	41	7460	άνεγ. Κάρδιφ 22 Φεβρ. διά 'Αμστερνταμ
Άρμαθια . . . . .	άδ. Γιανναγά καὶ Σία . . . . .	19	4683	έφθ. Ντακάρ 15 Φεβρ. καὶ άνεγ. 25 διά Τακοράντι
Άρχαγγελος . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	17	5692	έφθ. Σαβόνα 25 Φεβρ.
Άσπασια Νομικοῦ . . . . .	«Θηρακή» Α. Ε. . . . .	38	4854	άνεγ. Σαούθαμπτον 16 Φεβρ. διά Γκάλβεστων
Άστερις . . . . .	«Επτώρ Δρακούλης . . . . .	43	7176	άνεγ. Κούλδοτάμη 25 Φεβρ. διά Νέαν 'Υδρων
Άταλάντη . . . . .	Γ. Μ. Λιβανός . . . . .	43	7176	
Βασίλ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	43	7176	έφθ. Χάμπτον φόδες 18 Φεβρ.
Βερνίκος Νικόλαος . . . . .	Κωνστ. Ν. Βερνίκος . . . . .	20	7744	έφθ. 'Αμβούργον 11 Φεβρ.
Βιργινία . . . . .	Άντ. Παπαδάκης . . . . .	44	7176	έφθ. Νάντηρ 12 Φεβρ.
Βόλλιν (τάνκερ) . . . . .	Έλληνικὸν Δημόσιον . . . . .	17	2564	άργει εἰς λιμένας Δανίας 25 Φεβρ.
Βόλος . . . . .	Μιχ. Καραγεώργης . . . . .	23	1175	εἰς Πειραιᾶ 29 Φεβρ.
Βόρειος Έλλας . . . . .	Έλληνικὸν Δημόσιον . . . . .	44	1923	άργει Πειραιᾶ ἀπό 23 Ιαν.
Γεράσ. Βεργωτῆς . . . . .	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς . . . . .	20	6343	άνεγ. Χάμπτον φόδες 15 Φεβρ. διά Βέλγιον
Γεώργιος Γ. . . . .	Δ. Δάμπτασης . . . . .	18	4289	άνεγ. Χονέλβαν 22 Φεβρ. διά 'Αμβέρσαν
Γεώργ. Δ. Γράτσος . . . . .	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7176	άνεγ. Βαγκούνερ 21 Φεβρ. διά Μεσόγειον
Γεώργ. Ποταμιάνος . . . . .	«Ηπειρωτὴ» Α. Ε. . . . .	13	4044	έφθ. Γένοβαν 16 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος . . . . .	έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκου . . . . .	21	5728	έφθ. Καζαρτιλάγκαν 17 Φεβρ.
Γεώργ. Πανώρας . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7176	άνεγ. Γκάλβεστων 19 Φεβρ. διά 'Αλγέριον
Γεώργ. Φ. Ανδρεάδης . . . . .	άδ. 'Ανδρεάδη . . . . .	43	7176	έφθ. Χάροη 24 Φεβρ.
Γρηγόριος Κ. III . . . . .	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	44	7176	έφθ. Γένοβαν 26 Φεβρ.
Δάναπτης . . . . .	άδ. Συνοδιού . . . . .	24	2740	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Ιαν.
Δέσποινα . . . . .	έτ. «Μιχαλίνδ» . . . . .	06	3016	άνεγ. Νάντηρ 23 Φεβρ. διά Σάρφι
Δήμη. 'Ιγγλεσης . . . . .	νιοί Δ. 'Ιγγλεση . . . . .	18	5275	έφθ. Γροτέντζενμάουνθ 16 Φεβρ.
Δήμη. Κυδωνιεύς . . . . .	Π. Α. Κυδωνιεύς . . . . .	26	4862	διηλθε Ντόρμπαν 24 Φεβρ. διά Βαταβίαν
Δημοσθένης . . . . .	«Αίγαιον» Α. Ε. . . . .	44	7207	άνεγ. 'Αμβέρσαν 12 Φεβρ. διά Χάμπτον φόδες
Δημοσθένης Πανταλέων . . . . .	Π. & Β. Πανταλέων . . . . .	43	7176	έφθ. Μασσαλίαν 13 Φεβρ.
Διαμαντής . . . . .	Λιαρ. Πατέρας . . . . .	19	5253	έφθ. Γένοβαν 23 Φεβρ.
Δίρφυς . . . . .	άδ. Πατέρας . . . . .	43	7176	διηλθε Κιουρασσόβ 21 Φεβρ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
Δωρίς . . . . .	'Ηλίας Χατζηλίας . . . . .	17	4604	άνεγ. Ρόζάριο 7 Φεβρ. διά 'Αμβέρσαν
Έθη Λιθανοῦ . . . . .	Ν. Λιβανδός . . . . .	37	4839	
Έθρος . . . . .	Καδίω Σιγάλα . . . . .	25	1412	
Έθρος . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7244	
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου . . . . .	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος . . . . .	27	4163	
Έλλεν Δ. . . . .	Δ. Δάμπτασης . . . . .	44	7176	
Έλένη Κουλουκουντῆ . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	
Έλένη Σταθάτου . . . . .	Δ. Σταθάτος & Σία . . . . .	43	7176	
Έλευσίς . . . . .	Έλληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	1549	
Έλισάρετ . . . . .	άδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553	
Έλλας . . . . .	«Έλληνή» Α. Ε. . . . .	16	2081	
Έλλας . . . . .	Γ. Χρ. Λαμδός . . . . .	44	7176	
Έλληνική 'Ακτή . . . . .	«Έλληνή» Καλλιμανότ. . . . .	44	7207	
Έλληνικός 'Αστήρ . . . . .	«Έλληνή» Α. Ε. . . . .	43	7176	
Έλληνικόν Κύμα . . . . .	«Έλληνή» Α. Ε. . . . .	43	7176	
Έλληνικός Ούρανός . . . . .	«Έλληνή» Α. Ε. . . . .	43	7176	
Έλπις . . . . .	Α. Πρίντεψης . . . . .	19	1492	
Έπλις . . . . .	Άντ. Χάλαρης . . . . .	44	452	
Ένωσις (ψυγείον) . . . . .	Ίω. Παρδάχος ιπλ. . . . .	43	235	
Έπταντης . . . . .	Νεγρεπ. - Σταθάτος . . . . .	44	7198	
Έρμούπολις . . . . .	Καδίω Σιγάλα . . . . .	21	2369	
Εύανθια . . . . .	νιοί Π. Γουλανδρῆ . . . . .	43	7244	
Εύγενια Χανδρῆ . . . . .	Εύγ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	43	7177	
Εύηνος . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	19	5627	
Εύθαλαία . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	18	3551	
Εύρυμεδων . . . . .	Π. Μαρκεσίνης . . . . .	43	7176	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Σαύγκων 16 Φεβρ.
"Ηπειρος	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 'Οκτ.
"Ηράκλειον	'Ελληνικόν Δημόσιον	25	964	εἰς περιφερικήν γραμμήν Αιγαίου
Θεμιστοκλῆς	έτ. «Ιόνον»	44	7198	έφθ. 'Αμβέρσαν 26 Φεβρ.
Θεμώνη	«Κάσος» Α. Ε.	44	7198	έφθ. Φροητάνν 23 Φεβρ.
Θεοδώρα (τάνκερ)	'Ελευθεριάδης-Συκριβάνος	10	5237	ἀνεχ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ. δι' Αμπαντάν
Θεοκυτώρω	Μηχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	εἰς Σαΐν Τζών 20 Φεβρ., ἐπισκεψή
Θεομήτωρ	νῖοι Σπ. Πολέμη	10	4427	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 26 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διῆλθε Κιονδαστώ 14 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Θέτις	'Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	ἀνεχ. Ροζάριο 3 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	έφθ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ.
Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	ἀνεχ. Τύνιδα 22 Φεβρ. διὰ Σέτταν
Ιγόρ	Λάνις καὶ Πεζᾶς	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 24 Φεβρ.
"Ιθακος	"Επτώτη Δρακούλης	06	3916	ἀνεχ. Χούλι 22 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
"Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Τύνιδα 13 Φεβρ.
"Ιρις	'Ιω. Παλαιοκαστάς	11	1881	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διὰ Λίβερπουλ
"Ιωάννινα	«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 'Ιαν.
"Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	44	7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 17 Φεβρ. καὶ Λονδίνον 26
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς	οίσογ. Γουλανδρῆ	44	7176	εἰς Βούλγην ἀπὸ 7 Φεβρ.
"Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	εἰς Νέαν 'Υόργην 25 Φεβρ., ἐπισκεψή
"Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Φεβρ.
"Ιωάννης Χανδρῆς	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	εἰς Φιούνε 25 Φεβρ.
"Ιωνία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ	13	4916	εἰς Γλασκώνην 28 Φεβρ., διασκεψή
Κ. Χατζηπατέρας	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Χάμπτον ρόδος 22 Φεβρ.
Καθαριώτισσα	νῖοι Γ. Καραβία	13	1877	έφθ. Κάρδιφ 19 Φεβρ.
Κάπταιν Ι. Ματαράγκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	ἀνεχ. Ρούεν 17 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κάπταιν Κ. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	ἀνεχ. Νάντην 20 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κάπταιν Φαρμακίδης	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 21 Φεβρ.
Κάσος	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Χάμπτον ρόδος 26 Φεβρ.
Καστοριά	'Ελληνικόν Δημόσιον	20	844	ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 'Ιαν.
Κάστωρ	άδ. Γράτσουν	44	7198	έφθ. 'Αμβέρσαν 24 Φεβρ.
Κάτε (τάνκερ)	Ν. Αυγαρδόπουλος	43	10448	παρελήφθη εἰς Γκάλεστον 25 Φεβρ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νῖοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἀνεχ. Κάρδιφ 8 Φεβρ. διὰ Καζαππλάγκαν, έφθ. 24
Κεχρέα	Θ. 'Επιφανείάδης	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 25 Φεβρ.
Κοζάνη	'Ελληνικόν Δημόσιον	30	255	έφθ. Θεσσαλονίκην 24 Φεβρ.
Κονιστρά	Θ. 'Επιφανείάδης	43	7176	ἀνεχ. Καλούπταν 25 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κορινθία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ	11	3874	δέδεξαιμενίσθη εἰς Πειραιᾶ 25 Φεβρ.
Κρήτη	Γ. Μοάτσους	44	7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 Φεβρ. δι' 'Αργεντινήν
Κρίδης	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Φεβρ.
Κυθερνήτης	Δ. Πατέρας & Υἱοί	27	4950	εἰς Τάιν ἀπὸ 6 Φεβρ.
Κύμα	«άδ. Λιβανούν» Α. Ε.	43	7244	ἀνεχ. Βαγκούνερ 26 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Κωνσταντής	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 21 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Κωνσταντίνος Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Πάτρας 18 Φεβρ.
Κώστας Μίχαλος	Ν. 'Απόδακος	45	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κώστης Λαμπός	νῖοι Κ. Η. Λαμπό	43	7176	ἀνεχ. Σαονθάμπτον 21 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κώστης Λάδης	άδ. Αδ. & Α. Πεζᾶς	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 13 Φεβρ. Γιβραλτάρ 26 δι' 'Ιταλίαν
Κόμη	'Ελληνικόν Δημόσιον	21	900	εἰς περιφερικήν γραμμήν Αιγαίου
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργάχος	43	7176	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 20 Φεβρ. διὰ Λάζ Πάλμας
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Ρούεν 20 Φεβρ.
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μιχαλίδης» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 12 Φεβρ. διὰ Βέλγιον
Λούδα Νομικοῦ	Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Ντόρμπταν 24 Φεβρ.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	ἀργει 'Αμβέρσαν ἀπὸ 24 Νοεμ. ἐπισκεψή
Μαίσινδρος	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177	εἰς λιμένας 'Αργεντινής ἀπὸ 7 Φεβρ.
Μαϊώτις	άδ. Συνοδινού	19	3911	ἀνεχ. Λονδίνον 26 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Μακεδονία	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	ἀνεχ. Αδεν 17 Φεβρ. διὰ Σαγκών
Μαλιάκος	Μαργής 'Εμπειρίκος	12	3903	έφθ. Πειραιᾶ 16 Φεβρ.
Μαργαρίτα	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	ἀνεχ. Λά Γκονιέτα 23 Φεβρ. διὰ Σφάξ, έφθ. 25
Μαργ. Χανδρή	Εδύ. Ι. Χανδρή	20	5401	εἰς λιμένας Φινλανδίας 16 Φεβρ.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπός	12	4707	εἰς Συναρκόνας ἀπὸ 25 'Ιαν. (είτα 'Αλικάντε)
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆς	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 26 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	ἀνεχ. Σαονθάμπτον 10 Φεβρ. διὰ Κούβαν
Μαριάμ	Μαροφιλίτης-Πατέρας	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 18 Φεβρ. διὰ Βέλγιον
Μάρτησσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	έφθ. Σονάζ 11 Φεβρ.
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	διῆλθε Φεργάντο Νορόνχα 17 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
Μεγαλόχαρη	Ι. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	ἀνεχ. Μπόναν 22 Φεβρ., Γιβραλτάρ 25 διὰ Λίβερπουλ
Μέμφις	'Ελληνικόν Δημόσιον	18	1996	ἀργει 'Αμβερδυγον ἀπὸ 8 'Οκτ. ἐπισκεψή
Μέμφις	Έμμ. Χατζηλίας κλπ.	23	3310	ἀνεχ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Μέντωρ	'Επτώτη Κ. Δρασούλης	41	7157	έφθ. Χερσόνησον 19 Φεβρ. καὶ Ρούεν 25
Μέρκιουρ	'Ελληνικόν Δημόσιον	22	269	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Μέτσοθον	'Ελληνικόν Δημόσιον	33	486	ἀργει εἰς Πειραιᾶ 29 Φεβρ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρ. Α. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 22 Φεβρ.
Μίχαλη	Κοντ. Λαμπός	43	7207	ἀνεχ. Ρούεν 24 Φεβρ. καὶ Σαονθάμπτον 26 διὰ Νόρφολκ
Μίχαληκης	Ν. Ενσταθίου	44	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Μίχ. Α. 'Εμπειρίκος	έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκου	18	5202	ἀργει Νούπροτ ἀπὸ 19 Δεκ.
Ναύαρχος Κουντουριώτης	'Ιω. Καρρός	45	7247	διῆλθε Ντόρμπταν 26 Φεβρ. διὰ Βομβάνη
Νέα Ελλάς	άδ. Γούλανδρη	22	16991	έφθ. Πειραιᾶ 29 Φεβρ.
Νέδων	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
Νέστος	'Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Τιβραλτάρ 17 Φεβρ. διὰ Βαλταραΐσον
Νηρεύς	Έμμ. Χατζηλίας	37	5205	έφθ. Δουγγέρων 14 Φεβρ. (διὰ Μαδαγασκάρην)
Νικόλας	Χ. Πατέρας & Σία	43	7176	εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 Φεβρ.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	ἀνεχ. Ραγγόν 23 Φεβρ. διὰ Κοστ.
Ν. Γ. Κουλουκουντῆς	«Ατλαντίκος» Α. Ε.	43	7244	έφθ. Μασσαλίαν 21 Φεβρ.
Νικ. Καΐρης	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7244	έφθ. Χάμπτον ρόδος 20 Φεβρ.
Νικ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	ἀνεχ. 'Αλγέριον 25 Φεβρ. διὰ Λάζ Παλλίς
Νικ. Πατέρας	«Ωκεανοπόδος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Γένοβαν 25 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Γεώργιος . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	ἀνεγ. Χάδων 24 Φεβρ. διά Δυτ. Ἀφρικήν
Νικολάου Ζωγραφία . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	διηγμές Σουέζ 19 Φεβρ. διά Ρεογγίν
Νικολάου Μαρία . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	διηγμένεν "Άδεν 17 Φεβρ. δι' Ἀμπαντάν
Νίκος Τ. . . . .	«Καφηρεύε» Α. Ε. . . . .	19	5175	διηγμένεν "Άλγερον 26 Φεβρ. διά Δάντοιγκ ή Γδύνιαν
Ξάνθη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	41	674	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ 29 Φεβρ.
"Οθών . . . . .	Φαφαλιοὶ καὶ Σία . . . . .	44	7176	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Γένοβαν
"Ολγα . . . . .	'Εμπορ. - Ἐφοπλιστικὴ . . . . .	43	7244	ἀνεγ. Τέμπο. Μπαΐ 24 Φεβρ. διά Βομβάν
"Ολυμπίος . . . . .	Κούλουθος - 'Επιτερό. . . . .	18	5216	ἀργεῖ Μπάρον ἀπό 18 Δεκ.
"Οντρι . . . . .	Κ. Γράτος . . . . .	45	7176	ἔφθ. Σαΐν Ναζάρ 21 Φεβρ.
"Ορος "Αθως . . . . .	Κων. Β. Σκαρβέλης . . . . .	43	7176	ἔφθ. Μαντράς 9 Φεβρ. (Εἴτα Καλκούταν)
"Ορος Αίτνα . . . . .	«Ατλαντικός» Α. Ε. . . . .	29	4230	ἀνεγ. Φρητάνιον 9 Φεβρ. διά Τάϊν
"Ορος Έλικών . . . . .	«Τράμπ» Σο . . . . .	18	5525	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπό 17 Δεκ.
"Ορος Κυλλήνη . . . . .	Ρεθύμν. - Κουλουκουντῆς . . . . .	17	3704	ἔφθ. Βομβάν 17 Φεβρ.
"Ορος Ροδόπη . . . . .	«Ωκεανός» Α. Ε. . . . .	19	5182	διηγμές Σουέζ 25 Φεβρ. διά Σαΐγζον
"Οχι . . . . .	'Ιω. Λυκίδης . . . . .	09	888	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 2 Δεκ.
Π. I. Γουλανδρῆς (τάνκερ) . . . . .	νίοι II. Γουλανδρῆ . . . . .	43	10448	"Ιδε : «ΠΕΤΡΟΣ ΙΙ.»
Παναγῆς . . . . .	Ν. Λυκαρδόπουλος . . . . .	20	5194	ἔφθ. Ρουέν 12 Φεβρ.
Παναγία Καθαριώτισσα . . . . .	Α. Καραβίας . . . . .	43	7176	διηγμές Κριστούπαλ 17 Φεβρ. διά Λός Ἀντζελες
Παναγιώτης . . . . .	'Ιω. Λιβανός . . . . .	43	7176	διηγμές Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διά Γένοβαν
Παναγιώτης Ν. (ψυγείον) . . . . .	Π. Νικολαΐδης . . . . .	21	601	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Παναγ. Κουμάνταρος . . . . .	Π. Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	διηγμές Τρινιτάνιον 15 Φεβρ. διά Μπουένος "Αὔρες
Πάργα . . . . .	Γ. Σφριβάνος καὶ Σία . . . . .	15	999	ἀργεῖ 'Αμπελάκι ἀπό 14 Ιαν.
Πάττας . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	31	200	εἰς ἀποτοποῖας μεταφοράς
Παῦλος Γ. . . . .	άδ. Γιαννακαρώνη . . . . .	20	1130	ἔφθ. Ρέθυμνον 16 Φεβρ.
Πειραιές (ἐπιβατ.) . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	29	1493	ἀνεγ. Πειραιᾶ 29 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
Περικλῆς . . . . .	«Ιόνιον» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 23 Φεβρ.
Περσεφόνη . . . . .	'Ιω. Μ. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	ἔφθ. Μοντεβίδεο 24 Φεβρ.
Πεταλοί . . . . .	Μαρ. Εμπειρίκος . . . . .	45	3822	ἔφθ. Νέαν Υόρζην 25 Φεβρ.
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. Νομικός . . . . .	43	10448	εἰς Βόρ. Ἀμερικήν, ὑπό παραλαβήν
Πέτρος II (τάνκερ) . . . . .	νίοι II. Γουλανδρῆ . . . . .	43	10448	ἀνεγ. "Αγ. Φραγκίσκον 21 Φεβρ. διά Κιουρασσώ
Πέτρος I. Γουλανδρῆς . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	23	4693	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 27 Φεβρ.
Πέτρος Νομικός . . . . .	Μάρος καὶ Ε. Νομικός . . . . .	43	7176	εἰς Μοντεβίδεο 1 Φεβρ. (δι' Εὐρώπην)
Πήγασος . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	43	3610	εἰς Θεσσαλονίκην 24 Φεβρ.
Πηγείός . . . . .	«Θεοφάνω» Α. Ε. . . . .	44	7207	διηγμές Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. δι' Ἰταλίαν
Πολυτίμη 'Ανδρεάδη (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης . . . . .	43	10193	εἰς Μόμπιλ 26 Φεβρ.
Πόπη . . . . .	Μιχ. Βερνίκος . . . . .	90	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 12 Οκτ.
Ποσειδῶν . . . . .	'Ανδρ. Συνοδινός . . . . .	19	3911	"Ιδε : «ΜΑΙΩΤΙΣ»
Πρέβεζα . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	24	2740	"Ιδε : «ΔΑΝΑΙ ΠΡΙΣ»
Πρέντον . . . . .	Καττούλας καὶ νῖοι . . . . .	06	2088	ἔφθ. Σονάν 21 Φεβρ.
Ριχάρδος Δ. Λάιονς . . . . .	έτ. «Γαλάξια» . . . . .	45	7176	ἔφθ. Ντακάρ 18 Φεβρ.
Ροδόπη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	44	1923	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 Φεβρ.
Ρόδος . . . . .	έτ. «Τρανσπετρόλ» . . . . .	17	4908	διηγμένεν "Άδεν 21 Φεβρ. δι' Ἀμπαντάν
Σαλαμινία . . . . .	Ε Πετρούποτης-Γ. Τάνες . . . . .	01	3634	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ.
Σάμος . . . . .	νῖοι Δ. Ἰγγλέση . . . . .	43	7177	εἰς 'Αργεντινήν 20 Φεβρ. (δι' 'Ελλάδα)
Σαντορίνη . . . . .	Σιγάλα - Κουλουκουντῆς . . . . .	43	7207	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. διά Δυτ. Ἀφρικήν
Σέρραι . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	725	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 25 Ιαν.
Σίμων φόν Οὐτρεχτ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	22	4949	ἔργυμανουλκήνη εἰς Τάιν 17 Φεβρ. ἐξ "Οσλο
Σκρά . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	27	757	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Φεβρ.
Σουλιώτης . . . . .	«Ενατίλος» Α. Ε. . . . .	17	4300	διηγμές Λάζ Πλάμας 25 Φεβρ. διά Βαρκελώνην
Σούνιον . . . . .	Μάνος - Χατζηλίας . . . . .	43	7244	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 14 Φεβρ.
Σπυρίδων II . . . . .	έτ. «Καρρόρας» . . . . .	17	3517	"Ιδε : «ΜΗΙΕΛΑΒΙΣΤΑ», παναμαϊόν
Στάθης I. Γιάνναγας . . . . .	Μιχ. Κουλουκουντῆς . . . . .	44	7176	διηγμές Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. δι' Ἀλεξανδρείαν
Στάμος . . . . .	Δ. Φαφαλίδης . . . . .	14	3801	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 18 Φεβρ. διά Καζαμπλάγαν, ἔφθασεν 24.
Σταυρός . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	25	4853	ἔφθ. Νιούπερτ 15 Φεβρ.
Σταύρος Κουμάνταρος . . . . .	'Ιω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 25 Φεβρ.
Στέφανος Σ. . . . .	Π. καὶ 'Ιω. Σαμωνᾶ . . . . .	04	646	ἀνεγ. Χούλλ 24 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον
Στρυμών . . . . .	«Ελιθανδρός» Α. Ε. . . . .	19	5250	εἰς Βομβάνη 20 Φεβρ.
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος . . . . .	άδ. Βλασσόπουλοι . . . . .	43	7244	ἔφθ. Βιζαγκαπατάρι 23 Φεβρ.
Σύρος . . . . .	Δ. Γεωργόπουλος . . . . .	43	7176	ἀνεγ. ἐξ Αντσαλίας 6 Φεβρ. διά Χάϊφαν
Τάκης Κ. . . . .	Κατσουλάκος . . . . .	20	471	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
Ταξιάρχης . . . . .	άδ. Λαμοῦ . . . . .	13	4221	ἀνεγ. Χονέλων 20 Φεβρ. διά Βαλτικήν
Ταύγετος . . . . .	Κουλούθου - Εμπειρίου . . . . .	18	5687	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 22 Φεβρ.
Τηλέμαχος . . . . .	Έπιτωρ Δρακούλης . . . . .	11	3658	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 19 Φεβρ. καὶ Ρόττερνταμ 22
Τήγνος . . . . .	Ποθ. Μπάκας πλ. . . . .	11	1459	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 29 Οκτ.
Τρίτων . . . . .	άδ. Γράτος . . . . .	44	7207	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 19 Φεβρ.
Υδρανίος II. . . . .	Άθαν. Κουλούρας . . . . .	30	4557	ἀνεγ. Μπάρων 24 Φεβρ. διά Χάλιφαξ. 'Επόδιος 26.
Υδρούσσα . . . . .	Π. Χριστόπουλος . . . . .	22	2038	ἀνεγ. Μπόνων 21 Φεβρ. δι' Όραν, ἔφθασεν 23.
Υπερίων . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	43	8025	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Φεβρ.
Φλόγα . . . . .	έτ. Θαλάσσοι Σιδ)μοι . . . . .	05	480	εἰς ἀποτοποῖας μεταφοράς
Φλώρα Νομικοῦ . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	21	1783	εἰς Στρατῶν 26 Φεβρ. ὑπό φόρτωσιν
Φλώρινα . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	20	985	εἰς ἀποτοποῖας μεταφοράς
Φρέδ . . . . .	Κ.Δ.Καλαφάτης . . . . .	07	4043	διηγμές Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Γδύνιαν
Φωτεινή . . . . .	I. M. Καρρᾶς . . . . .	44	7176	διηγμένεν "Αγ. Βικέντιον 20 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
Χαδιώτης . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	45	7247	ἀνεγ. Ρούέν 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
Χάλκη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	45	470	ἀργεῖ Πειραιᾶ 29 Φεβρ.
Χαλκιδική . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	01	541	εἰς Ταξίδια Πειραιᾶς—Διοδεκανήσων
Χέλατρος . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	44	7176	ἔφθ. Μασσαΐαν 4 Φεβρ., παρέμενεν 20.
Χίος . . . . .	«Λιθανδρός» Α. Ε. . . . .	39	5643	διηγμές Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
Χρυσή . . . . .	νῖοι II. Γουλανδρῆ . . . . .	44	7176	ἀνεγ. Γάνδην 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
Ψαρά . . . . .	'Αναστασίου - Φαφαλίδης . . . . .	45	7247	ἀνεγ. Υμουνίτεν 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
'Ωκεανός . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	43	910	ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Φεβρ.
'Ωρίων . . . . .	Πολ. Λύρας . . . . .	09	4793	ἔφθ. Μπούζι 19 Φεβρ.

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

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αθάμας II	έτ. «Αθάμας»	19 3537	διήλθε Γιδαριάτης 23 Φεβρ. διὰ Βοστώνη
'Αζουέρο	έτ. «Αζουέρας	44 7176	έφθ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ.
Αίτζιαν Στάρ (έπιθ.)	έτ. «Τσάγκρες	98 1573	άργει Πειραιά ἀπὸ 5 Φεβρ.
'Αναστασία	έτ. «Ωκεανός»	19 5869	ἀνεχ. Κολόμπιο 10 Φεβρ. διὰ Αντιρρίου
'Ανδαλουσία	έτ. «Τρανσατλαντικα»	18 7717	έφθ. Ροζάριο 23 Φεβρ.
'Ανδρέας	έτ. «Σάμποκ»	44 7207	εἰς Κεσλόγι 20 Φεβρ.
'Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14 4046	εἰς πλόια Κρίστομπαλ — Μαρακέπιτο
'Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονόκακ»	04 4784	έφθ. Μελλίλαν 22 Φεβρ.
'Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαριπούς»	19 5114	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ.
'Αρης	Κ. Κονιαλίδης	44 7248	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ.
'Αριστείδης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης	43 7191	έφθ. Τουλώνα 17 Φεβρ.
'Αρισταρχος (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης	43 7176	"Ιδε: «ΡΕΖΟΛΟΥΤ», σημαία Χονδούρας
'Αριστογείτης	'Αρ. «Ωνάσης	42 7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ. διὰ Χάδρων
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης	43 7176	διήλθε Γιδαριάτης 24 Φεβρ. διὰ Χάδρων φόδς
'Αριστομένης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης	43 7176	ἀνεχ. Φάλμουτ 18 Φεβρ. διὰ Γιάλιβεστον
'Αριστόπαις	'Αρ. «Ωνάσης	43 7176	έφθ. Χερβούγιον 23 Φεβρ.
'Αριστοτέλης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης	43 7244	έφθ. Βηρυττὸν 20 Φεβρ. καὶ Χάϊφαν 23
'Αρόξα	Γ. «Αγγελίδης καὶ τίοι	22 1979	εἰς Οξελόσοντ 20 Φεβρ.
'Αρτύγια	«Παναμένιαν Τράμπτο»	25 5531	ἀνεχ. Μακριάν 13 Φεβρ. δι' Αγγλιάν
'Ατλάντικ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Άμερικαν»	21 8206	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 19 Φεβρ. διὰ Κιουρασσόδ
'Ατλάντικ Γουαΐηθ	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	ἀνεχ. Αμερέσαν 12 Φεβρ. διὰ Χιλήν
'Ατλάντικ Γουΐντ	έτ. «Ατλάντικ»	44 7247	διήλθεν "Αγ. Βιζέντιον 19 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
'Ατλάντικ Εΐρ	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	έφθ. Νεκοτάεα 21 Φεβρ.
'Ατλάντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	έφθ. Σπέτζιαν 19 Φεβρ.
'Ατλάντικ Κόστ	έτ. «Ατλάντικ»	44 7176	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 18 Φεβρ.
'Ατλάντικ Μπρίς	έτ. «Ατλάντικ»	43 7200	διήλθεν "Αγιον Βιζέντιον 23 Φεβρ. (διαταγάς)
'Ατλάντικ "Οσεαν	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	ἀνεχ. "Ιζούην 20 Φεβρ. διὰ Παναμᾶν
'Ατλάντικ Πάσιλοτ	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 18 Φεβρ.
'Ατλάντικ Σήμων	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	ἀνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 15 Φεβρ. διὰ Καλκούταν
'Ατλάντικ Σίο	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	διήλθε Κιουρασσώ 13 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέρον
'Ατλάντικ Τρέιντερ	έτ. «Ατλάντικ»	44 7247	διήλθε Κιουρασσώ 10 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
'Αφρικάνα	έτ. «Αρκτούρους»	27 4889	ἀνεχ. Αμερέσαν 21 Φεβρ. διὰ Τακοράντι
Βαϊμέα	έτ. «Κροῦζες»	19 5670	εἰς Χόγκ Κόγκ 20 Φεβρ.
Βαλερόζο	έτ. «Τριντέτε»	20 2310	έφθ. Σαντιάγκο 11 Φεβρ.
Βικτώρια	έτ. «Λεβάντε»	43 7176	εἰς Σπαλάτον 20 Φεβρ.
Βιράγκο	έτ. «Λεβάντε»	43 7176	εἰς Χάμπτον φόδς ἀπὸ 25 'Ιαν., ἐποκενή
Βύρων	έτ. «Βυρόνα»	05 339	έφθ. Φρειδρίσβαρεν 15 Φεβρ.
Γαρουφαλίδα	έτ. «Γλαικός»	18 5222	έφθ. Μίδδλεσεμπρο 14 Φεβρ.
Γεροδῆμος	έτ. «Αταλάγια»	99 3076	ἀνεχ. Καλκούταν 16 Φεβρ. διὰ Μασσάβαν
Γεώργιος	έτ. «ελεβάντε»	17 5915	άργει Βαλτιμόρη ἀπὸ 24 'Ιαν.
Γεώργιος Π.	N. Παπαλίδης	19 611	έφθ. Σονέξ 12 Φεβρ.
Γιάγκος	"Ελλήνης ἀγορασταὶ	98 619	άργει Λονδίνον 26 Φεβρ.
Γκλόρια	"Ελλήνης ἀγορασταὶ	12 6348	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 31 'Ιαν.
Δέσποινα	έτ. «Σάμουσον»	44 7216	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 18 Φεβρ.
Διώνη	έτ. «Πάξη	20 6157	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 19 Φεβρ. διὰ Βέλγιον
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιραφόλδες»	19 812	άργει εἰς Σύρον 25 Φεβρ.
'Εκουατόρ	έτ. «Τιλόντες»	20 5107	έφθ. Χάμπτον φόδς 13 Φεβρ.
"Ελλενικ (Χονδ.)	"Ατμολίδια Διεθνῆς	20 7631	έφθ. Αμερέσαν 15 Φεβρ.
"Ελλενικ Νόμφη	έτ. «Αταλάγια	21 3345	ἀνεχ. Φριτάρων 17 Φεβρ. διὰ Μπαρρόουν
"Ελλενικ Χρυσούλα	έτ. «Αταλάγια»	10 1441	εἰς Χάροφει 25 Φεβρ., ἐποκενή
'Εμανσιπέιτορ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43 7207	εφθ. "Αμοτεροντα 20 Φεβρ.
'Εντεροπράϊς	έτ. «Πομαρός»	43 7176	έφθ. Χάμπτον φόδς 26 Φεβρ.
'Ερατώ	έτ. «Διεθνῆς»	43 7225	έφθ. Ρίον Ιανέρον 12 Φεβρ.
Εύριπιδης	έτ. «Σάν Νικόλας»	20 7582	έφθ. Χάμπτον φόδς 20 Φεβρ.
Εύρυθιάδης	έτ. «Σάν Νικόλας»	43 7176	εἰς Μπάζιαν Μπλάγκαν ἀπὸ 5 Φεβρ.
Εύρυσθεύς	έτ. «Σάν Νικόλας»	45 7176	ἀνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 16 Φεβρ. δι' Αμερέσαν
"Ηθη Γ.	έτ. «Καρυπιάνας	43 7176	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 8 Φεβρ. διὰ Βέλγιον
Θεοδώρω	έτ. «Θεοδώρω	19 5524	εἰς Ροζάριο ἀπὸ 3 Φεβρ.
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνῆς»	43 7200	ἀνεχ. Αμερέσαν 13 Φεβρ. διὰ Χάμπτον φόδς
'Ιντιάνα	Tζόν Λιβανός	15 5751	εἰς Μασσαλίαν 20 Φεβρ., ἐποκενή
'Ιντρέπιντο	έτ. Νιάνα	20 2310	"Ιδε: «ΒΑΛΕΡΟΖΟ» σημαία Παναμᾶ
'Ιόνιαν Λήντερ	«Ναβγκ Κρίστομπαλ»	44 7176	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 16 Φεβρ.
'Ιόνιαν Τρέιντερ	«Ναδίγκ Κρίστομπαλ»	44 7198	έφθ. Γάνδην 22 Φεβρ.
'Ιωάννης Λιθανδός	έτ. «Ζαράτι»	18 7914	έφθ. Σαούντα 14 Φεβρ.
Καλιλιρρόη	K. Κονιαλίδης	22 8432	ἀνεχ. Αρούμπα 9 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Καμπέρρα	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13 7710	άργει Γένοβαν ἀπὸ 14 'Ιαν., ἐποκενή
Καντούλλε	έτ. «Ντέλ-Π'έν»	12 3923	έφθ. Αμβούργον 9 Φεβρ.
Κάπταιν Θέλ (τάνκερ)	έτ. «Μπράτ Στάρ»	19 5771	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ.
Κάπταιν Μικές	έτ. «Λουτσίντα»	18 480	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλάδι
Κάπταιν Τζών	έτ. «Στάρ»	19 3332	εἰς Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 8 Φεβρ.
Κατερίνα	έτ. «Κατερίνα»	03 491	έφθ. Χούλι 19 Φεβρ. καὶ Νόρντεγχαν 24
Κατίνα	έτ. «Αλμπάτρος»	43 892	εἰς Μασσάβαν 10 Φεβρ.
Κατούμπα	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13 9424	διήλθε Πόρδο Σαδ 19 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19 6064	έφθ. Ροζάριο 17 Φεβρ.
Κλειδώ	έτ. «Αργίαν»	43 7176	εἰς λιμένας Αργεντινῆς 20 Φεβρ.
Κέφαλος	Mη. Π. Μπονίκος	17 3804	ἀνεχ. Βάτερφορντ 21 Φεβρ. διὰ Φάλμουθ, έφθ. 24.
Κοκερέλ	έτ. «Κάντια»	04 3479	έφθ. Κιέλον 17 Φεβρ. (διὰ Κότκα)
Κόρα	Π. Γασπαρινάτος	06 817	εἰς Αλεξάνδρειαν 10 Φεβρ. καὶ Σονέξ 23
Κουλέμπρα	έτ. Πορτομέλλο	19 5261	έφθ. Βρέμην 18 Φεβρ.
Κύλεμιουντ	έτ. «Σφίγγη»	06 704	εἰς ταξίδια Ερυθρᾶς Θαλάσσης
Κυρήνεια	Παναμᾶκη έταιρ.	11 7527	φθάνει Πειραιᾶ 3 Μαρτίου ἐκ Γένοβας δι' Αλεξάνδρειαν
Λέσανδρος	έτ. «Μπενβενίτο»	10 610	έφθ. Τέλ. Αδίσ 20 Φεβρ.
Λητώ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μάουριν»	43 7176	"Ιδε: «ΝΟΡΙΤΑ», σημαία Χανδούρας
Άλα	έτ. «Ρίβα»	09 655	έφθ. Λονδίνον 17 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λιμπερέιτορ	έτ. «Παναμερικάνε»	44	7176	διήλθε Λάδσεντ 13 Φεβρ. (διαταγάς)
Λόιντα (τάνκερ)	έτ. 'Αγλαντικός'	16	5505	εἰς ναυπηγεία Νέας 'Υόρκης 17 Φεβρ.
Λοίντεστε (τάνκερ)	Θ. Βάτης και Σια	21	8206	εἰς Νέαν 'Υόρκη 20 Φεβρ.
Λούζερ (έπιθατ.)	έτ. «Βιζτώρια»	15	5544	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 11 'Οκτ., διασκενή
Μαίρη Γ.	«Σεντραμερικάνα»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 17 Φεβρ.
Μακίκι	έτ. «Εκρούντες»	17	5924	ἀνεξ. Μαγιούνκο 21 Φεβρ. διὰ Ντιέγκο Σουαρέζ
Μαντόνα	Π. Φλίνης	42	855	εἰς Θόροχαν 20 Φεβρ.
Μάντα	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	ἀνεξ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Μάρχορου	έτ. «Πούντα 'Άλτα»	19	2660	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπό 5 'Ιαν.
Μαρία Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 15 Φεβρ.
Μαριώ II	Κ. Κοναλίδης	44	7207	ἀνεξ. Ρουέν 12 Φεβρ. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Μαρκέλλα	έτ. «Σάν Γκρεάτσιμο»	20	3485	έφθ. Σέπταν 14 Φεβρ.
Ματθαίος (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκη»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 26 Φεβρ.
Μεγαλόχαρη	έτ. «Πλρώα»	01	3568	ἀνεξ. Τόρ Μπαί 4 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Μερίντιαν	έτ. «Μοντίζ»	19	4999	έφθ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ.
Μερόπη (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έφθ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ.
Μιμόζα	έτ. «Οὐλτραμάρ»	05	3071	έφθ. Τάιν 17 Φεβρ.
Μολυτόβα	έτ. 'Ιθάκη	11	4083	εἰς λιμένας 'Αργεντινής 20 Φεβρ.
Μπελλασίστα	έτ. «Ελονή»	17	3517	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 10 Φεβρ. δι' 'Αιμέρσαν
Μπιενθενίτο	έτ. «Ζαράπι»	18	4965	εἰς Τσάρλεστον 16 Φεβρ.
Μποναθεντούρα	έτ. «Οὐλτραμάρες»	20	6895	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 16 Φεβρ.
Μπούντυ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 16 Φεβρ. διὰ Γαλλίαν
Μύριαμ	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Βαλτιμόρην 17 Φεβρ.
Μυρτώ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεξ. Νέαν 'Υόρκην 16 Φεβρ. διὰ Σαβόναν
Ναθηγκέιτορ	έτ. «Καρρόμπιταν»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 13 Φεβρ.
Ναντίν	έτ. «Οὐλτραμάρ»	04	3582	έφθ. Τεργέστην 17 Φεβρ.
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεξ. "Αγ. Φραγκίσκον 13 Φεβρ. διὰ Γκουαγιάμας
Νήσος Πάτμος (άμερ.)	έτ. Πανορμίτης	19	2592	άνεξ. Ν. 'Υόρκην 21 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Νόρα	έτ. «Ησεφον Συφάριγκη»	43	7176	εἰς Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ.
Νορίτα	Έλληνες άγορασται	43	7176	διήλθε Τρίνινταν 18 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αϊρες
Νορδάντια	έτ. Σίλετ	42	7191	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 10 Φεβρ. δι' 'Αιμέρσαν
Νορδάγκο	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	άνεξ. Τόρ Ιανέριον 12 Φεβρ. διὰ Κούβαν
Νόρμα (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άργει Γένοβαν ἀπό 28 'Οκτ., ἐποκενή
Νουέβα 'Εσπεράντζα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	εἰς λιμένας 'Αργεντινής 10 Φεβρ.
Νουέβα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεξ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αϊρες
Ντανούμπιαν	Α. Καπιτάνης και Σια	98	2728	έφθ. Χάιφαν 12 Φεβρ.
Ντοράντο	έτ. «Γκαπτόνας	44	7244	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
"Οντβαρ II	έτ. «Μιραφλόρας»	18	1897	άνεξ. Φόρεν 18 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Ούρανία Γούναρη	Άλεξ. Γούναρης	19	5701	έφθ. Πόρτ ντε Μπού 17 Φεβρ.
Ούταχαν	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπό 31 Δεκ., ἐποκενή
"Οσεαν Γουαλίνη	έτ. «Στέιτς»	19	4990	άνεξ. Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. διὰ Κοέβαν
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Τζένεραλ»	19	4988	έφθ. Αιμέρσαν 26 Φεβρ.
"Οσεαν Τρέντερ	έτ. «Στέιτς»	19	5101	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ.
Πάν	έτ. «'Αμαρούλλις»	20	5595	διήλθε Τενερίφαν 22 Φεβρ. δι' Εύροπην
Πάραλος II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	εἰς Ροζάριο 20 Φεβρ.
Παρίτα Μπαΐη	έτ. Πάναμ.-Ευνορπέα	18	6049	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 22 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
Παρίτα Σούνη	έτ. «Παναμ. Ευνορπέα	19	5555	έφθ. Μασσαλίαν 22 Φεβρ.
Πασιφίκ "Οσεαν	έτ. «Πασιφίκ»	44	7212	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 11 Φεβρ. διὰ Πιούτινο
Πέρλα	έτ. Ναβέρας	19	6040	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 12 Φεβρ. διὰ Βέλγιον
Πηνελόπη	έτ. «Πόλαρο»	19	6495	διήλθε Σαούθμπατον 20 Φεβρ. διὰ Μποτένος; "Αϊρες;
Πίντα	έτ. Ναβέρας	20	2606	έφθ. Μποτένος 'Αϊρες 20 Φεβρ.
Πόιντ Σάν Πάμπλο	έτ. «Γιοννάντεντ»	20	3280	άνεξ. Περγαμπούζον 14 Φεβρ. διὰ Τρίνινταν
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Άλμα»	36	7104	άργει Μασσαλίαν ἀπό 22 'Ιαν., ἐποκενή
Πριμαδέρα	έτ. «Σάμουσο»	18	5695	διήλθεν "Άδεν 21 Φεβρ. διὰ Νεάπολην
Πριμαδίστα	έτ. «Σάμουσο»	20	6027	εἰς Ν. 'Υόρκην 20 Φεβρ. Μετονον. «ΠΑΝΕΝΤΕΡΠΡΑΙΣ»
Πρόσπερο	έτ. «Μπενθενίτο»	19	5055	διήλθε Λάδσεντ 22 Φεβρ. διὰ Μποτένος "Αϊρες
Πρωτεύς	έτ. «Παναμέναν»	20	7783	άργει Γένοβαν ἀπό 21 'Οκτ., ἐποκενή
Ρεζολούτ (χονδ.)	Έλληνες άγορασται	42	7176	άνεξ. Βαλτιμόρην 15 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Ρένα (έπιθατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 30 Αύγ.
Ρένα	έτ. «Πάξ»	20	5686	έφθ. Χάμπτον ρόδος 14 Φεβρ.
Ριζάκουα	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	εἰς λιμένας 'Ερινθρᾶς Θαλάσσης 20 Φεβρ.
Ρόμπερ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	έφθ. Νάτη Μπαΐ 15 Φεβρ.
Ρούλ (παναμ.)	Ί. Πελτένης	99	1109	εἰς Τέλ Αΐδη 18 Φεβρ.
Σαλαμίς Βίκτορη	έτ. «Σάτελ»	45	7604	διήλθε Κιουρασσόδ 20 Φεβρ. διὰ Χάιφαν
Σάν Γιώργιε	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 26 Φεβρ.
Σάν Λεονάρδο	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	έφθ. Μοντεβίδεο 16 Φεβρ. (δι' Αιμέρσαν)
Σάν Νικόλας	έτ. «Οὐλτραμάρ»	08	2229	άργει εἰς Χάρτλεπον 20 Φεβρ. ζημιά
Σάν Τζερτζίο	έτ. «Γαλάνδ»	16	4818	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 17 'Οκτ.
Σάντα "Αννα	έτ. «Φόρντονιο»	44	7220	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 20 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
Σαντιάγκο	Σ. Γ. Έμπειρούς	08	3864	έφθ. Γδόνιαν 21 Φεβρ.
Σάντουϊτς	έτ. «Άβια»	20	2606	άνεξ. Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. διὰ Σαγκούνα
Σαπφώ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα»	44	7212	έφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Φεβρ.
Σαράγια	«Ναβ. Σούντ. 'Αμερικάν»	44	7176	διήλθε Τζιπούτι 9 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
Σίγκνετ	άδ. Παλαιοκασσά	11	3726	έφθ. Γδόνιαν 14 Φεβρ.
Σίμων	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Αιμέρσαν 26 Φεβρ.
Σόνια	έτ. Μαριάτος	19	5354	άνεξ. Ντακάρ 20 Φεβρ. διὰ Δουνγκέρην
Σουέρτε	Κόμη. «Βαπόρες»	10	3649	έφθ. Τάιν 7 Φεβρ. (Είτα Χονέλβαν)
Στάμο	έτ. «Πούντα 'Άλτα»	18	2858	έφθ. Καϊμανέρα 19 Φεβρ. (διά Ν. 'Υόρκην)
Σωκράτης	Κ. Κοναλίδης	21	7409	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 22 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Τερψιχόρη	«Μπλού Δάνη»	30	2480	άργει Γένοβαν ἀπό 12 'Οκτ., ἐποκενή
Φαίαξ II	έτ. «Πόλαρο»	44	7060	άνεξ. Κολόμπο 17 Φεβρ. διὰ Καράται, έφθ. 23.
Φιλίππα	έτ. «Πανελλενίκη»	02	10375	διήλθε Λάζ Πάλμας 23 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Φοῖνιξ	έτ. «Ινσουλαρ»	15	1255	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 13 Φεβρ.
Φρίξος II	έτ. Κρίστομπαλ	19	5055	"Ιδε: «ΠΡΟΣΠΕΡΟ» σημαία Παναμᾶ
Χρυσή Χονδρούλη	άδ. Χονδρούλη	44	1075	εἰς Μυτιλήνην 20 Φεβρ.
Χρυσόστομος	Κ. Κοναλίδης	43	7176	"Ιδε: «ΝΟΡΑ» σημαία Παναμᾶ.