

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1948

Αρ. Φύλλου 308/67

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)
ΑΡΙΘΜΟΣ 308(67)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Ι ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1948

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'ΑΝΤΙΝΑΥΤΙΛΙΑΚΌΝ ΠΝΕΥΜΑ

Έκ της άναγνώσεως τόσον τοῦ ψηφισθέντος νομοσχεδίου περὶ φορολογίας τῆς Ναυτιλίας, δύον καὶ τῶν Πρακτικῶν τῆς 'Επιτροπῆς 'Εξουσιοδοτήσεως καὶ τῆς προηγθείσης Κοινούσουλευτικῆς 'Επιτροπῆς Οίκονομικῶν, καθίσταται πλέον ἡ ἔκδολον τὸ ἀντιναυτιλιακόν πνεῦμα, μὲ τὸ ὅποιον ἡ Κυθέρηνος διεξειρίσθη τὸ πρωταρχικῆς σημασίας διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόστασιν ζῆτημα τῆς φορολογίας.

Ἐκ τῆς δόλης στάσεως τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῶν Οίκονομικῶν, ὁ ὅποιος ἐπεδίωξε νὰ ρυθμίσῃ ἐσπευσμένων τὸ τόσον πολύπλοκον οἰκονομικοτεχνικὸν ζῆτημα, τὸ ὅποιον είχεν ἀνάγκην ἔξονυχιστικῆς μελέτης, ἀποδεικνύεται, δότι ὅποιος, δχι μόνον δὲν κατενόησε περὶ τίνος ἀκριβῶς πρόκειται, ὑποστηρίξας μετά τυφλῆς ἐπιμονῆς ἐν πρόχειρον, παράλογον καὶ καταστρεπτικὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας νομοθέτημα, ἀλλ' ἐπέδειξε καὶ ἀνεξήγητον ἔχθρότητα καθ' δλοκήρουν τῆς φορολογικῆς τάξεως, εἰς τὴν ὅποιαν, ἐπὶ τέλους, κάτι διεῖλει νομίζομεν, τὸ "Ἐθνος, ἀφοῦ, χάρις εἰς ἐπὶ σειράν γενεῶν τραχεῖς ἄγωνάς της, κατωρθώσαμεν νὰ ἀποκτήσωμεν Ναυτιλίαν.

Τὸ ἐπιχείρημα, τὸ ὅποιον ἔχρησιμοποίησεν δ. κ. 'Υπουργὸς πρὸς δικαιολογίαν τῆς ἑκ μέρους τοῦ Κράτους παραβάσεως τῆς συμβατικῆς ὑποχρέωσέως τοῦ περὶ διατηρησίας τῆς ὑφισταμένης φορολογίας ἐπὶ πενταετίαν, γνωρίζει καλῶς, τίσον ὅποιος, δύον καὶ δ. κ. 'Υπουργὸς τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ διὰ τοὺς ὅ ναυτιλιακός κόσμος, δότι εἰνε ἀνακριβέες καὶ ἀδύσιμον, ἀφοῦ ἡ Κυθέρηνος πρὸ πολλοῦ ἀπεφάσισε νὰ μεταβάλῃ τὴν φορολογίαν τῆς Ναυτιλίας, παραβάσινουσα τὴν συμβατικὴν κρατικὴν ὑποχρέωσιν πολὺ πρὶν ἡ δημιουργηθῆ ζῆτημα εἰσαγωγῆς συναλλάγματος ἐκ μέρους τῶν ἀγοραστῶν τῶν «Λίμπερτος». Καὶ δύμας, δὲν ἐδίστασεν δ. κ. 'Υπουργὸς νὰ ἐμφανίσῃ τὴν ἀνακρίβειαν αὐτὴν ἐνώπιον τῆς Βουλῆς, ἐπρέπτων οὕτω κατὰ τοῦ 'Εφοπλισμοῦ μίαν ἀστήρικτον κατηγορίαν.

Τὸ δόλον νομοσχέδιον καὶ εἰς τὰς θασικάς διατάξεις του καὶ εἰς τὰς λεπτομερεῖας, δχι μόνον εἰνε ἐσφαλμένων καὶ παράλογον, ἀλλὰ πλήττει καιρίκης τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ἑκ τῶν νώτων, καθ' ἦν στιγμὴν ἡ 'Ελληνικὴ σημαία διεξάγει ἄγωνα ζωῆς ἢ θανάτου πρὸς πανισχύρους ἀντιπάλους της.

Τὸ ύψηλὸν ποσοστὸν τῆς φορολογίας (50 % ἐπὶ τῶν κερδῶν), ὁ αὐθαίρετος καὶ παράλογος τρόπος ὑπολογισμοῦ τῶν κερδῶν αὐτῶν, ὁ περιορισμὸς τῶν ἀποσθέσεων εἰς μικρὰ ποσοστά, ἡ ἔξωφρηνη διάταξις προπληρωμῆς τοῦ φόρου ἐπὶ τῇ θάσει τῶν τεκμαρτῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ προηγουμένου ἔτους, τὸ δικτατορικὸν δικαίωμα, ποὺ ἀναλαμβάνει δ. κ. 'Υπουργὸς τῶν Οίκονομικῶν νὰ μεταβάλῃ κατὰ δούλησιν τὰς θάσεις τῆς φορολογίας κλπ. κλπ., δόλας αὐτὰ ἀποδεικνύουν δότι τὸ πνεῦμα, τὸ ὅποιον κατηγύμνε τοὺς συντάκτας τοῦ νομοσχεδίου καὶ τοὺς ἀρμοδίους κυρεργικούς παράγοντας, ἥτο σαφῶς ἀντιναυτιλιακόν.

Ιεθαίσας δὲν πρόκειται νὰ ὑποστηρίξωμεν τὴν φορολογικήν ἀσυδοσίαν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ή αὐτῆς αὐτοί εἰνε πλέον ἡ γνωσταὶ εἰς τοὺς τακτικοὺς ἀναγνώστας τῶν διὰ τὴν ἀντικειμενικότητα, μὲ τὴν ὅποιαν πάντοτε ἡσοχολήθησαν μὲ τὰ ναυτιλιακά μας ζῆτηματα. Καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, ὥσπερ καὶ δόλοι οἱ 'Ελληνες, ἔχουν ιεράν ὑποχρέωσιν νὰ συμβάλουν μὲ δλας τῶν τὰς δυνάμεις διὰ τὴν ἐπιθύμων τῆς Πατρίδος, Ἡ ποιαὶ διέρχεται μίαν ἀπὸ τὰς κρισιμωτέρας περιόδους τῆς μακραίων ιστορίας της. 'Εκεῖνο, δύμας, τὸ ὅποιον πρέπει νὰ ἔχωμεν δλοι ὡς γνώμωνα τῶν πράξεών μας, ὁπουδήποτε καὶ ἀν ιστάμεθα, εἰνε ἡ διατήρησης τῆς Ναυτιλίας μας ἐν ζωῇ καὶ ἡ παροχὴ εἰς αὐτὴν πάσης δυνατῆς ἀρωγῆς, διὰ τὰς κατωρθώσην νὰ διεξαγάγῃ ἀπερίσπαστος τὸν τραχὺν ἄγωνα, εἰς τὸν δόποιον ἔχει ἀποδιθεῖ.

Καὶ διὰ νὰ λάθουν μίαν ίδεαν οἱ διασχειρίζομενοι τὰ ναυτιλιακά μας ζῆτηματα περὶ τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἀντιμετωπίζονται ταῦτα εἰς τὴν μεγαλυτέρων ναυτιλιακήν χώραν τοῦ κόσμου, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἀναφέρομεν κατωτέρω τὰ ὑπὸ τοῦ Λόρδου Σου-

ντον τὸν λεχθέντα προσφάτως εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων κατὰ τὴν συζήτησιν νομοσχεδίου περὶ ἀπαλλαγῆς τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς δημοσίευσιν τῶν ἀποθεματικῶν των: «Ἡ ναυτιλία, εἴπεν ὁ Λόρδος Σουντόν, ἔχει μεγαλυτέρας μεταπτώσεις ἀπὸ πᾶσαν ἄλλην βιομηχανίαν. Μεγαλύτερας περιόδους κρίσεων καὶ τὸ ίδιατερον χαρακτηριστικόν, διὰ τοῦτο, ὡς ἐργαζομένη εἰς τὸν διεθνῆ στίθιον, δὲν δύναται νὰ προστατευθῇ ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ τιμολογίων καὶ διατιμήσεων. Διὰ τοὺς λόγους τούτους ἡ ναυτιλία ἔχει ζωτικήν ἀνάγκην νὰ δημιουργῇ καὶ διατηρῇ μεγαλύτερας ἀποθεματικά».

»Ἡ ναυτιλία ἀντιμετωπίζει τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμὸν εἰς θαμμὸν ἀσυγκρίτων ἀνάτολερον πάσης ἄλλης βιομηχανίας, προερχόμενον εἴτε ἀπὸ κρατικάς ναυτιλίας, εἴτε ἀπὸ ναυτιλίας ἐπιχορηγουμένας καὶ προστατευομένας παντοιοτρόπως, ἀδιαφόρως κερδῶν ἡ ζημιῶν».

Αἱ θασικαὶ αὐταὶ ἀρχαὶ, ἐπὶ τῶν ὅποιων στηρίζονται αἱ ναυτιλίαι τῶν ναυτικῶν χωρῶν, θά ἔπειτε διὰ τὴν 'Ελλάδα νὰ ἀποτελέσουν τὸν ἀσάλευτον λίθον, ἐπὶ τοῦ ὅποιου θά θεμελιωθῇ τὸ ναυτικόν μας οἰκοδόμημα. Καὶ δύμας, αἱ ἀρχαὶ αὐταὶ, κατοι κατ' ἐπανάληψιν καὶ ἐπιμονῶν ἐτέθησαν ὑπὸ δύψιν τῶν ἀρμοδίων, ἡγονήθησαν εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς φορολογίας τῆς Ναυτιλίας, ὡς αὐτή τούτην συμβιβάσαν σήμερον. Τὰ ἀμφιθόλας καὶ ἀσταθῆ κέρδη μιᾶς θραχείας περιόδου ναυτιλιακῆς εὑημερίας ἀφαρούνται ἀπὸ τὴν ναυτιλιακήν ἐπιχείρησιν, ἡ ὅποια παραμενεῖ ἀνευ ἀποθεματικῶν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν θεσμῶν καὶ μακρῶν κρίσεων, αἱ δόποια πάντοτε ἐπακολουθοῦν. Αἱ συνέπεια μιᾶς τοιαύτης ἀφρονος ἀντιναυτιλιακῆς πολιτικῆς είνε γνωσταὶ: «Ο ἀθρόος παροπλισμὸς τῶν πλοίων, ἡ ἀνεργία χιλιάδων ναυτεργατῶν, ή στέρησις μιᾶς πλουταρχαγικῆς πηγῆς καὶ ὁ τελικὸς ἀφανισμὸς τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς σημαίας. Καὶ δλα αὐτὰ διὰ τὰ ριφθοῦν προσωρινῶν εἰς τὸν τῶν Δασάδων, τὸν κρατικὸν προϋπολογισμὸν, μερικὰ δισεκατομμύρια, τὰ πρῶτα καὶ τελευταῖα, ποὺ θὰ εἰσπράξῃ τὸ Κράτος ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν, διότι εἰς τὰς ἐποχάς της κρίσεως δὲν θὰ εἰσπράξῃ οὔτε δοθοῦν καὶ διότι θέτει τελείαν καὶ παύλων εἰς πᾶσαν προσπάθειαν ἀνασυγκροτήσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Αὐτά τὰ είναι τὰ ἀποτελέσματα τῆς φορολογικῆς πολιτικῆς, τὴν δόποιαν ἔγκαινιαζει σήμερον ἡ Κυθέρησις ἔνωντι τῆς Ναυτιλίας.

'Ο ξένος παράγων

Ο κ. 'Υπουργὸς τῶν Οίκονομικῶν κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ νομοσχεδίου ἐνώπιον τῆς 'Επιτροπῆς 'Εξουσιοδοτήσεως, εἴπεν, δότι ἡ τῆς ψηφίσεως τοῦ νομοσχεδίου τούτου ἐξαρτῶνται οὐδεμίᾳ 'Ελληνικά συμφέροντα διά τὴν περαιτέρω ἐνίσχυσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῆς 'Ελλάδος καὶ τὴν διεξαγωγὴν τοῦ ἀγῶνος».

Δὲν είναι δύσκολον νὰ μαντεύσῃ τις τὶ ὑπανίστεται δ. κ. 'Υπουργὸς. Πρόκειται προφανῶς περὶ 'Αμερικανικῆς συστάσεως, δπως καὶ αἱ 'Ελληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις συμβάλουν πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῆς 'Ελλάδος. Καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου οὐδεμία είνε δυνατὸν νὰ διαπιστωθῇ ἀντίρρησις.

Η 'Ελλάς καὶ δόλοι οἱ 'Ελληνες είνε εὐγνώμονες πρὸς τὴν μεγάλην 'Αμερικανικήν Συμπολιτείαν, ή δόποια ἐσπεύσεις πρὸς σωτηρίαν τῆς εἰς στιγμὴν θανασίμου κινδύνου. Ο ναυτιλιακὸς ίδιως κόδιος δὲν λησμοῖ δότι ἡ χάρις εἰς τὴν ἀμερικανικήν κατανόησιν ἀπέκτησε τὰ ἐκατόντα «Λίμπερτος». Επομένως δὲν θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ δικαιολογηθῇ οὐδεὶς δισταγμός, προκειμένου νὰ ἀκολουθήσωμεν μίαν ἀμερικανικήν σύστασιν.

Ἐκεῖνο, δύμας, τὸ δόποιον νομίζομεν δότι ἡ θανασίμη θανάτου ηγετοῦ οἰκονομίας φίλους μας εἰς τὸ γεγονός δότι η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία είναι ἔνας παραγωγικὸς κλάδος ἐργαζόμενος υπὸ ίδιοτύπους συνθήκας, διαφόρους ἔκεινων, υφ' ἀς ἐργάζεται η 'Αμερικανικὴ ή αἱ δόλαι ναυτιλίαι. Οτι τὸ έλληνικὸν πλοῖον ἀγώνιζεται νὰ σταθῇ εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμὸν ἀνευ οὐδεμίας προστασίας ή ἀρωγῆς υπὸ συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως δυσμενεστάτας. Οτι η 'Ελλάς είναι χώρα πτωχὴ καὶ στερεῖται ἀλλων πλουτοπαραγωγικῶν κλάδων, εἰς τοὺς δόποιους στηρίζεται η 'Αμερικανικὴ οἰκονομία, καὶ ἐπομένως θασίζεται εἰς τὴν υπαρξίν καὶ διατηρήσιν τῆς Ναυτιλίας της. Οτι η 'Ελλάς είναι χώρα πτωχὴ καὶ στερεῖται ἀλλων πλουτοπαραγωγικῶν κλάδων, εἰς τοὺς δόποιους στηρίζεται η 'Αμερικανικὴ οἰκονομία, καὶ ἐπομένως θασίζεται εἰς τὴν υπαρξίν καὶ διατηρήσιν τῆς Ναυτιλίας της.

χ είαν περιόδου ναυτιλιακής εύθυμερίας θά είνε ασήμαντον ἐν συγκρίσει πρός τάς δυσμενείς συνεπείας, που θά έχη η φορολογία αυτή διά τό ναυτιλιακόν μας μέλλον κλπ.

Είμεθα Θέσαιοι, δτι, έαν οι ἀρμόδιοι Ἑλληνικοί κύκλοι υπεστηρίζαν ἀπέναντι τῶν ξένων φίλων μας τὴν ναυτιλιακὴν μας θέσιν μὲ ισχυρὸν ἐπιχειρήματα καὶ μὲ τὸ ἀπατούμενον σθένος καὶ μὲ πτίσιν, οἱ Ἀμερικανοί δὲν θὰ είχον κανένα λόγον διά τὰ ἐπιμενοῦν εἰς μίαν ἔνεργειαν, ἡ δποια θὰ πλήξῃ θανασίμως ἕνα ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων παραγωγικῶν μας κλάδων. "Αλλως τε, τὸ δτι ἡ Ἀμερικανικὴ Ἀποστολὴ ἐπέδειξε πνεῦμα κατανόησεως ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ ζητήματος ἔχ ομεν τὸ γεγονός δτι ἡ ὑπὸ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν προσθήκη τοῦ ἀρθρου 8 εἰς τὸ Νομοσχέδιον, δι' οὐ διδεται τὸ δικαιώματα ἐνστάσεως κατά τοῦ τεκμαρτοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν κερδῶν, ὡς καὶ ἡ τροποποίησις τῶν ἀρχικῶν διατάξεων περὶ ἀποσθέσεων ωφειλοντο εἰς ἀμερικανικὴν παρέμβασιν, ἐνῶ οἱ ἀρμόδιοι Ἑλληνικοί κύκλοι οὐδεμίαν συζήτησιν ἔδεχοντο ἐπὶ τῶν σημείων τούτων.

Δέν πταίουν, ἐπομένως, οἱ Ἀμερικανοὶ, ἐὰν οἱ ἀρμόδιοι Ἑλληνικοὶ παράγοντες δὲν ἡθέλησαν νὰ υποστηρίξουν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν θέσιν ως ὕφειλον νὰ πράξουν.

Τό ἐπισφαλές, ἄλλως τε, τῆς θέσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἔφάνη καὶ ἀπὸ τὸ τελευταῖς δημιουργθέν ζήτημα τῆς ὑποβληθείσης εἰς τὴν Γερουσίαν τροπολογίας ἐπὶ τοῦ νομοσχεδίου περὶ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ περὶ διαφυλάξεως ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων τοῦ ἡμίσεος τῶν μεταφρόνων. Πρὶν ἡ ψηφιοθῆ τὸ νομοσχέδιον τοῦτο ἥρχισαν αἱ ἀκύρωσεις τῶν ναυλώσεων ἐλληνικῶν πλοίων, τὰ δόπια οὕτω καταδικάζονται εἰς παροπλισμόν, ἐνῷ καὶ τὰ ἀμερικανικά πλοῖα καὶ τῶν ἄλλων σημαῖων θάξακολούθουν ἐργαζόμενα.

Κατά τίνα τρόπον — θὰ ἔπειτε νὰ εἴπουν οἱ "Ἐλληνες ἀρμόδιοι εἰς τοὺς Ἀμερικανούς φίλους μας", — θὰ σταθῇ εἰς τὰ πόδια της ἡ "Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, θὰ πληρωθοῦν τὰ πρός τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν διφεύλδιμενα τοκοχεωλώνια, θὰ εἰσπράξῃ τὸ Κράτος φόρους, θὰ δοθῆται ἔργασία εἰς τοὺς "Ἐλληνας ναυτεργάτας και θὰ εἰσαχθῆ συνάλλαγμα εἰς τὴν Χώραν;

“Ας μή ἐπιρρίπτωνται, ἐπομένως, εύθυναι εἰς τοὺς Ἀμερικανούς, διότι οἱ Ἀμερικανοὶ δὲν ἦλθον εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ νά τὴν καταστρέψουν, ἀλλὰ διὰ νά τὴν σώσουν καὶ εἰνει εἰς θέσιν νά γνωρίζουν τί πρέπει νά κάμουν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν, ἀρκεῖ ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς νά ὑπάρχῃ ἡ εἰλικρινής, ἀλλὰ καὶ σθεναρὰ ὑποστήριξις ὠρισμένων θέσεων τῶν διαφόρων ζητημάτων.

Mια απορία

Εις δὲν αὐτὴν τὴν ἱστορίαν τοῦ φορολογικοῦ ζητήματος τῆς Ναυτιλίας, ἐνὸς ζητήματος θεμελιώδους τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς, διὰ τὴν ὅποιαν ἀρμόδιον εἶνε τὸ υπουργεῖον 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, γεννᾶται εἰς πολλούς ἡ ἀπόρια περὶ τοῦ ποιὸν ρόλον ἔπαξεν ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὸ 'Υπουργεῖον τοῦτο.

"Ελαθεν, ἄδρα γε, ἐνεργὸν μέρος, ὃς ἔπρεπεν, εἰς τὴν ὅλην μελέτην τοῦ ζητήματος; Διεπύωσε τὰς Α ἡ τὰς Β ἀπόφεις; "Εγιναν ἡ δχι δεκταὶ αὗται; Τέλος συμφωνεῖ ἡ διαφωνεῖ μὲ τὴν δοθεῖσαν λύσιν;

«Εκ τῶν Πρακτικῶν τῆς συνεδριάσεως τῆς 'Επιτροπῆς 'Εξουσιοδοτήσεως, εἰς ἣν παρέστη καὶ ὁ κ. 'Υπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διφεύλομεν νὰ ὅμολογήσωμεν ὅτι δὲν θέλομεν νὰ διδωνται ἀπαντήσεις εἰς τὰ ἔρωτηματα αὐτά. Καὶ εἴπε μὲν ὁ κ. Κιζάνης ὅτι «ὅσον ἀφορᾷ τὸ συζητώμενον νομοσχέδιον εἴπε τὴν γνώμην του μετ' ἐπιμονῆς, θέρμης καὶ πίστεως, ως 'Υπουργός τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, καθὼς είχεν ὑποχρέωσιν, ἀλλὰ δὲν γνωρίζομεν ποιά ἥπτο ή γνώμη του ἐπὶ τοῦ προκειμένου καὶ ἐάν αὕτη ἔγινε δεκτῇ ή οὐ.

Όφειλομεν να δημολογησωμεν ότι έπι ένδις ζητήματος έχοντας πρωταρχικήν οημασίαν δι' αύτην ταύτην την υπαρξιν της Ναυτιλίας μας, δ. κ. Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θά έπρεπε να έχῃ τὸν κύριον λόγον καὶ οὐχί δ. κ. Υπουργός τῶν Οικονομικῶν Διάτοι δ. δ. Υπουργός τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας είνει δ. ἀμεσος υπέθυνος διὰ τὴν χάραξιν τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς. Ας μᾶς έπιτραπῇ να νομίζωμεν, ότι τὸ να εἴπῃ ἀπλῶς τὴν γνώμην του

καὶ νὰ ἀφήσῃ τοὺς ἄλλους νὰ κάμουν ἀντίθετα πρὸς τὴν γνῶμην του αὐτῆν εἰνὲ τούλαχιστον ἀκατανόητον. Ἐκτός, πλέον, ἔざν συμφωνῇ καὶ οὗτος ἐπὶ τῆς ἀντιναυτιλαϊκῆς πολιτικῆς τοῦ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν συναδέλφου του, όπότε τὸ ζῆτημα λάμβάνει ἄλλην δύνιν.

Παρήγορα σημεῖα

Μέσα εις τὴν ἀντιναυτιλιακὴν ἀτμόσφαιραν, τὴν δοιάν έδημιούργησεν ἡ Κυθέρωνησις κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ φορολογικοῦ νομοσχεδίου, εὐτυχῶς ἐνεφανίσθησαν καὶ φωτεινὰ καὶ παρήγορα σημεῖα. Οἱ πλείστοι θυλεύεται ἐξ ἑκείνων, οἱ δοιάν οἵλησαν, ἀνήκοντες εἰς διάφορα κόμματα τῆς συμπολιτεύσεως ἢ τῆς ἀντιπολιτεύσεως, εδρῶν θερμούς λόγους διὰ νάξεών την Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ίδεαν καὶ ύπεστήριξαν μετά σιθένους τάς δράς ναυτιλιακάς ἀπόψεις.

Είναι έξαιρετικώς εύχαριστον τὸ διτονός μας Κόσμος ἐπέδειξε τοιαύτην κατανόησιν καὶ στοργὴν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ μάλιστα ύστερα ἀπὸ μίαν πρόσφατον περίοδον θορύβου, παρ-εξηγήσεων καὶ συκοφαντιῶν.

Δυστυχῶς, δημως, ή ὡραία αὕτη ἀνάτασις τοῦ Πολιτικοῦ μας Κόσμου προσέκρουσεν εἰς τὸν Θράκον τῆς ἀκαψίας τοῦ κ. "Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ὑποστήριξεν τὸν σιωπῆρος ὑπὸ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δό όποιος δὲν εύρε μίαν καλὴν λέξιν να είπῃ υπέρ της Ναυτιλίας.

“Η συγκίνησις αὕτη τοῦ Πολιτικοῦ μας Κόσμου υπέρ τῆς Ναυτιλίας μας δὲν νομίζουμεν ὅτι πρέπει νά πέσῃ εἰς τὸ κενόν. Υπάρχει ωστε ἐπλές νά σωθῇ ἡ κατάστασις, την δποίαν ἐδήμοιο ρυθμὸν σεν ἡ ἀστοχος ἐνέργεια τῆς Κυθερήσεως. Καὶ τούτῳ δύναται νά γίνη, ἔαν τὸ δλον ναυτιλιακὸν μας ζήτημα υπὸ τὰς διαφόρους του πλευράς παραπεμφθῇ πρὸς μελέτην εἰς μίαν διακομματικὴν ἐπιτροπήν, εἰς ἣν νά συμμετάσχουν καὶ οἱ ἀρμόδιοι παράγοντες, ἢ δποία θά χαράξῃ τάς βασικὰς γραμμὰς τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς. Καὶ ἡ πολιτικὴ αὕτη θά πρέπει νά διατηρθῇ ἀσχέτως τῆς ἐναλλαγῆς τῶν διαφόρων κομμάτων εἰς τὴν ἀρχήν.

Ἐάν γίνη τοῦτο, θὰ γνωρίζῃ τούλαχιστὸν ἡ Ναυπίλια μας πού
δὲ διαδίση και δὲν θὰ ταλανίζεται και θὰ ἀγωνιᾷ εἰς πᾶσαν στιγ-
μήν. Ἐνοεῖται, ὅτι πρέπει ἡ χαραχθησομένη ναυτιλιακή πολιτική
να ἔχῃ και κάποιαν ἐγγύησιν σταθερότητος και δχι νὰ μεταβάλ-
λεται ἀναλόγως τῶν διαθέσεων τῶν ἴεράστοτε κυβερνήσεων, διό-
τι, ἔαν συνεχισθῇ ἡ οπημερινή κατάστασις, πρέπει νὰ ἀπελπισθῶ-
μεν ὅτι θὰ ίσωμεν εἰς τὸ μέλλον ἔστω και ἐν πλοϊον τιθέμενον ὑπό
ελληνικήν οπημάσιαν.

Αἱ ἄ τοὺς ὑπευθύνους

Εηρά, δόπως άνεγράφη είς τάς ἐφημερίδας τῆς Οὐασιγκτώνος ἡς 21 Μαρτίου, ἀναδημοσιεύομεν τὴν κατωτέρω εἰδήσην.¹ Απευθύνεται πρὸς τοὺς ἔλληνας ὑπουργούς Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας, τοὺς ἀμεσώτατα ὑπευθύνους διὰ τὴν κατάρτισιν καὶ φήψιον τοῦ φορολογικοῦ νομοσχεδίου τῆς Ναυτιλίας. «Ηνέκθησαν τὴν ἐπίμονον ἀξίωσιν τῶν τρίτων, ἀπέρριψαν κάθε καλοπροσάρτετον προσωράν τῆς Ναυτιλίας, μὲν ἀποτέλεσμα νά καταστήσουν τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον τὸ θαρρύτερον φορολογούμενον εἰς τὸν κόσμον.

Καὶ ἐνῷ ἐπέζητει τὸ δῆθεν φορολογικὴ ἔξισωσις τοῦ ἑλλήνικοῦ πρὸς τὸ ἀμερικανικὸν σκάφος, εἰς τὸ Κουγκρέσσον ἐθεσπίζετο όχι μόνον τὸ προνομιακὴ διάκρισις τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας εἰς ἄξιον ὑπερέβασις τοῦ φορτώσεις, ἀλλὰ ἐν συνεχείᾳ τώρα πιθιώκεται ἡ διά τοῦ περιορισμοῦ τῆς κειμένης φορολογίας ἔμπειος ἐπιχορδήγησις τοῦ ἀμερικανικοῦ «τράμπ». Δικαίωμα ἀναστρέπετο τῶν Ἀμερικανῶν νά προστατεύουσσον καθ' οινδήποτε ρόπον τὴν Ναυτιλίαν των, δὲν θά είνει ὅμως καὶ δικαίωμα τῆς τωχῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας νά ἀξιώσῃ μὲ τὴν σειράν της τὴν φορολογικὴν ἔξισωσιν μὲ τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον, τὸ ἀνήκον ἐπὶ τέλος εἰς τὴν πλουσίαν καὶ μεγάλην Ὑπερατλαντικὴν Συμπολιτείαν; Αὐτὸ τὸ αἰσθήμα τῆς αὐτοσυντηρήσεως δικαιολογεῖ τὴν ἀξιώσιν.

*Ιδού καὶ ἡ εἰδησίς:

«Νομοθεσία έπιτρέπουν εἰς τοὺς ἐφοπλίστας τῶν μη ἐπιχορηγούμενών λοιων πάντα να ἔφρασθον τακτικήν περιστάσεων ἐλευθερίαν κατεύθυνταν ἀπό-
βεστιν τῶν πλοίων των εἰσήγαθη ποδὸς συζήτησην εἰς τὸ Κογχρέσσον.

Διά τοῦ σχετικοῦ νομοσχεδίου, κατατεθέντος ὑπὸ τοῦ Ρεπουμπλικάνου οὐλευτοῦ κ. Robert Hale, οἱ Ἀμερικανοὶ πλαισιτήται ἐν δῷλῳ ή ἐν μέρει καφδῷν ἄνω τῶν 2.000 τόννων γκρός, θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ἀφαιροῦν πὸ τὸν φόρον ἐπὶ τῶν κερδῶν των ή ἀπὸ τὸν συνθετικὸν τοιούτον, τὰ ἀγακαῖα ποσὰ διὰ τὴν ἀπόσθεσιν τῶν πλειών των.

“Η αμιασία τού ἀνωτέρου νομοσχεδίου, τροποποιοῦντος τὸν νόμον περὶ Αυτούλιας τοῦ 1936, ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός ὅτι θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τοὺς ἐ-
πολιστὰς νὰ ἀποσβέσουν τὸ κόστος τῶν πλοίων των καθ' ὃν τρόπον θὰ
ιστεύουν αὐτοὶ ἐλευθέρως προσφρούρτεον καὶ νὰ ἀφαιροῦν τὰ ποσὰ τῆς
ποσβέσεως ἀπὸ τὸν φόρον τῆς καυδαρᾶς των προσδόδων, ἀντὶ τῆς συνή-
σις ἀποσβέσεως λόγῳ φθορᾶς καὶ ἀπαταλληλότητος.

»Τό νομοσχέδιον όπερα φέρει τὸν ἀριθμὸν 5887 καὶ τὸ ὄνομα τοῦ καθεύδαντος ἀντό, καθορίζει δὲ τὸ ποσὸν ποὺ καθ' ἔκαστον φορολογικὸν τοῦ θὰ ἀποσβέννυνται θὰ προσδιοίζεται ἀνεκτήτως ἀπὸ τὸν φορολογούμενον, εἰδικῶς δὲ διὰ τὴν περιόδον μέχρι τῆς 1 Ἰανουαρίου 1948 ἀπὸ 31 εκεμβρίου 1945 θὰ ἔχῃ καὶ ἀναδρομικὴν ἰσχύν·».

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL «SOSTIM»

SOSTIM MARINE COMPANY INC
600-2-4 SOUTH BOND STREET

JOHN MITSOS

PHONES

PRES. & TREAS.

BROADWAY 3664-4760

'Η "άσυδοσία,, της Ναυτιλίας'

Εις μίαν ἀπό τὰς τελευταίας συνεδριάσεις τῆς Βουλῆς, ὁ Σουλευτής κ. Ροδόπουλος, ἔχων ὑπέρ αὐτοῦ, δυστυχῶς, τὴν ἀνεξέλεγκτον, ἀν μὴ ἀνεύθυνον, τοῦ λόγου ἀλευθερίαν, περιέλαβε καὶ τὴν Ναυτιλίαν εἰς φιλιππικὸν τον κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης. 'Η Ναυτιλία, κατὰ τὸν κ. Ροδόπουλον, δὲν πληρώνει φόρους, ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ἀσύδοτος, δὲν ἀποτελεῖ κλάδον παραγωγικὸν τῆς Οἰκονομίας μας.

Δὲν θά ξεινεῖ τὸν κόπον μάθημα ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος νὰ δῶσωμεν εἰς τὸν κ. Βουλευτὴν. Δὲν ἔγνωρισε ποτὲ τὴν Ναυτιλίαν, τὸ ἱστορικὸν τῆς παρελθόντος καὶ τὰ ζητήματά της, διὰ νὰ ἔχῃ καὶ τὸ δικαίωμα νὰ τὴν ἐπικρίνῃ. 'Ιδού, δομῶς, ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην μᾶς ἔρχεται ή κάτωθι ἀπάντησις πρὸς τὸν κ. Ροδόπουλον. Ἐπιστολογράφος δ. κ. Ν. Ρεθύμνης. Τὴν δημοσιεύομεν, διότι εἰνε πράγματι ἔγκυρος καὶ διαφωτιστική. Καταδεικνύει τὸν δύκον τῆς φορολογικῆς εἰσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸν πόλεμον. Οι παρεχόμενοι ἀριθμοὶ ἐνημερώνουν ἐπὶ τοῦ θέματος κάθε καλῆς πίστεως συζητήτην.

'Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά,
Εις δοῦ ὁ κ. Ροδόπουλος ἀνέφερεν εἰς τὴν Βουλὴν περὶ τῆς φορολογικῆς εἰσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας, θὰ ἀπαντήσω μόνον μὲν ἀριθμούς. 'Αναφέρομαι εἰς τὸν καταβληθέντας φόρους ἀπὸ τὸ Γραφεῖον μας «Ρεθύμνης, Κουλουκούντης Ατδ.» κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. 'Ο κ. Ροδόπουλος, λαμβάνων γνῶσιν αὐτῶν, θὰ πάνη, πιστεύει, νὰ ὅμλη περὶ ἀσδοσίας. 'Η Ναυτιλία ἔξεπλήρωσε καὶ ἐκπληρώνει ἀκόμων τὸ κατῆκον τῆς, χωρὶς ποτέ, οὐδέποτε νὰ ἐπιβαρίνῃ μὲν μίαν ἔστω δραχμὴν τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον καὶ τὴν ἐπιτόπιον κατανάλωσιν.

Οὐτών, τὰ εἰς δολλαρία ποσά, ἀνερχόμενα εἰς δέκα τέσσαρα ἑκατομμύρια καὶ 143 χιλιάδας, ἀντιτροσπειν τὴν φορολογικὴν ἔκτακτον, κατὰ τὸν πόλεμον, εἰσφορὰν 9 ἀτμοπλοίων μας. Τὰ εἰς λίρας ποσά, ἀνερχόμενα εἰς 330 χιλιάδας, ἀναφέρονται εἰς τὴν φορολογίαν 49 ἄλλων ἀτμοπλοίων, ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τὸ Γραφεῖον μας. Λεπτομερῆ κατάστασιν ἔχω εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κ. Ροδοπούλου.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Ν. Β. ΡΕΘΥΜΝΗΣ

Νέα Υόρκη, 19 Μαρτίου 1948

Μετὰ τὴν ἀποτυχίαν

Μᾶς πληροφοροῦν ἀπὸ τὴν Ν. Υόρκην ὅτι ἡ Ἀμερικανικὴ Γερουσία ἀπεδέχθη διμοφώνως τὴν ὑποθληθεῖσαν ὑπὸ τοῦ γερουσιαστοῦ Μπρῆστερ τροποποίησιν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, διὰ τῆς δ-

ποίας ἀπαγορεύεται ἡ παροχὴρσις ἔστω καὶ ὑπὸ ναύλωσιν 300 σκαφῶν εἰς τὰς 16 χώρας τῆς Εὐρώπης.

Παρά τὴν καταθληθεῖσαν ἀντίθετον προσπάθειαν ἀπὸ μέρους τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Βάντεμπεργκ, Προέδρου τῆς ἀρμοδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς, οἱ γερουσιασταὶ ἀμφοτέρων τῶν κομμάτων, ὑπείκοντες εἰς τὰς ὑποδείξεις τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, δὲν ἔστερξαν νὰ δεχθοῦν οὔτε τὴν συμβιθαστικὴν ἀποψιν τῆς ναυλώσεως 300 σκαφῶν.

* * *

Ἀπομένει τῷρα ἡ κάτω Βουλὴ καὶ τελικῶς τὸ «θέτο» τοῦ Πρέδρου Τρούμαν. Δὲν φαίνεται πιθανή ἡ ἀντίθετος μὲν τὴν Γερουσίαν γνωμὴ τῆς Βουλῆς, πολὺ δὲ περισσότερον ἀποκλείεται ἡ ἐνάσκησις τοῦ «θέτο» ἀπὸ τὸν Πρόεδρον δι' ἔνα ζήτημα ἐπουσιῶδες, πρὸ τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης τῆς ταχείας ἐπιψηφίσεως καὶ ἐφαρμογῆς τοῦ ὅλου σχεδίου θοηθείας.

* * *

Τὴν Γερουσία διέγραψεν ἀπὸ τὸν νόμον περὶ σχεδίου Μάρσαλ τὴν πρόθλεψιν ναυλώσεως 300 σκαφῶν εἰς τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης. 'Η Βουλὴ ἐπανέφερε πρὸ δημερῶν — τὴν 18ην Μαρτίου — τὴν διάταξιν, περιορίσασα τὸν ἀριθμὸν εἰς 200 μόνον «Λίμπερτυς». 'Ιδωμεν τὴν συνέχειαν. Κοινὴ καὶ τῶν δύο νομοθετικῶν σωμάτων ἐπιτροπὴ θὰ ἀσχοληθῇ μὲν τὴν διαφοράν τῶν ἀπόφεων.

'Η Βουλὴ ἀπεδέχθη τὴν εἰσήγησιν τοῦ «Στέιτ Ντηπάρτμεντ» διὰ τὴν παραχώρων τῶν πλοίων. 'Υπελογίσθη, πράγματι, διὰ αἱ μεταφοραὶ τοῦ σχεδίου θὰ στοιχίσουν περισσότερον κατὰ 200 ἔκατομμαρία δολλαρίων, ἐφόσον δὲν θὰ παρείχοντο ἀφθονώτερα τὰ μέσα μεταφορᾶς εἰς τὰ 16 Κράτη; ποὺ θὰ τύχουν τῆς Ἀμερικανικῆς θοηθείας.

* * *

— 'Αναγνωρίζομεν, ἔτοντες χαρακτηριστικῶς δι θοηθείας κ. Γυδόντ, διὰ τὴν Αμερικανικὴ Ναυτιλία χρειάζεται ἐπιχορηγήσεις. Εἰνε, ίσμως, τὸ ζήτημα αὐτὸν ἀσχετον μὲ τὸ σχέδιον Μάρσαλ. Τὰ κεφάλαια τοῦ δὲν εἰνε προωρισμένα νὰ διατεθοῦν εἰς ἐπιχορηγήσεις.

Τὴν διάταξις τῆς διακρίσεως τῆς Ἀμερικανικῆς σημαίας ἐκυρώθη καὶ ἀπὸ τὴν Κάτω Βουλήν.

* * *

Θάπτεται λοιπόν, ἀδόξως καὶ ἡ ὑπόθεσις τῶν 50 «Λίμπερτυς». 'Αρκετά οἱ πάντες ἐταλαιπωρήθησαν. Είχε πλέον καταστῆ θρυλική. Κρίμα εἰς τὰς τόσας συζητήσεις, τὰς ὑπουργικάς συσκέψεις, τοὺς καταλόγους προτυμήσεως, τὰ σχέδια δημοπρασίας, τὰς ἔνο-

ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



ΤΗ ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟΝ ΤΟΥ 1938, ΔΙΑΝΥΕΙ ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΕΩΣ ΤΗΣ

ΑΝΕΚΑΘΕΝ ΕΙΔΙΚΕΥΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΆΣΦΑΛΕΙΑΝ ΈΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

ΤΗ "ΑΡΓΩ", έξακολουθεῖ νὰ συμμετέχῃ προθύμως καὶ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν Άσφαλειαν πάντος Έλληνικοῦ πλοίου

ARGO INSURANCE CO. LTD.

MANAGERS A. LUSI LTD.

14 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.

χλητικάς των μεσαζόντων παρεμβάσεις, τάς τόσας δύσημίας.

'Από όλην αυτήν την έπι έτος κρατήσασαν έκκρεμότητα οι άγορας στα θέρεα έμφανιζονται οι υποστάτες τάς ζημιάς. Δολάρια έξιδευσαν εις την Αμερική, δοσοι πιστεύσαντες εις την παραχώρησιν των πλοίων μετέθησαν έκει άναμένοντες, άπεισχον δε της άγορας ένδος άλλου οίσυδηποτε σκάφους, διανοιαίς δεικιαίολγουν τό έγχειρημα.

'Εκ των ύστερων δέν πιστεύομεν νά μετανοήσουν. 'Έαν ήγόραζαν ένα σκάφος παλαιόν ύπο την παναμαϊκήν, θά άντιμετώπιζαν τώρα την κρίσιν της ναυλαγραφάς και την έκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν πλοίων, τῶν παρηλίκων ίδιων. Θά έβλεπαν έξανεμένον τό κεφάλαιον τῶν, ίσως δέ ἀν έδανείζοντο, νά έκινδύνευαν νά χάσουν και τό σκάφος. Τώρα τά «Λίμπερτος», έλληνικά και ξένα προσφέρονται άθροια εις την άγοράν. Αι τιμαί των είνε μικρότεραι, τῶν πρό διμήνου.

Νορθγικόν «Λίμπερτος» μέ άλλαγήν οημαίας (παναμαϊκή) προσφέρετο πρό είκοσιαμέρουν ἀντί 230 χιλ. λιρών. Εις τάς 210 χιλιάδας άσφαλως θά ήγοράζετο έναντι τῶν πρό πενταμήνου 750 χιλ. δολλαρίων. 'Αγγλικά «Λίμπερτος», χωρίς την άλλαγήν οημαίας δυνατόν νά άγορασθούν γύρω τῶν 185 χιλ. λιρών. Τά έλληνικά, μετά την έπιψηφισιν τοῦ φορολογικοῦ νομοσχεδίου, άθροια προσφέρονται. Οι πωλήσαι ζητούν 260-270 χιλ. δολλαρίων εις μετρητά, εις τά δοποί περιλαμβάνονται τά 25 τοῖς έκαπτον, τά καταθληθέντα κατά την άγοράν των (δολ. 145.000), αι δύο δόσεις τοῦ δανείου (δολ. 50.000) και αι σχρικαί διπάναι έκκινησεως (δολ. 75.000). 'Υπόλοιπον τοκοχρεωλυτικοῦ δανείου 350 χιλ. δολ.

* * *

Εύκαιρια είνε διά τούς άποκλεισθέντας. 'Υπάρχουν πολλά τά διαθέσιμα «Λίμπερτος» διά νά ίκανοποιηθούν δλοι οι αίτοντες. 'Άγοράζουν ούτω σκάφη περιποιησάν, έν κινήσει και εύθυντότερα, τῶν δσων θά έστοιχιζαν τά νέα, άν μάς παρεχωρούντο. Αι δαπάναι ένισχυσεως έπισκευών και έκκινησεως δέν ήμπορούν τώρα νά είνε κατώτερα, τῶν 100 χιλ. δολλαρίων δι' έκαστον σκάφος.

"Ισως άκρομη μετά την έπιθετησαν φορολογίαν τῶν «τεκμαρτῶν και άμαχήτων» κερδῶν νά άποδειχθή δτι η άποτυχία της άγορας τῶν 50 «Λίμπερτος» περιέσωσε τούς υποψηφίους άγοραστάς τῶν δπό μίαν περιπέτειαν, άγνωστος έκτασεως και έκθεσεως. Τό έλληνικών πλοίων δέν είνε πλέον εύκολος ύπόθεσις. 'Η τύχη του έξαρταται δπό τάς άποφάσεις τῶν έν 'Αθήναις. 'Ο κ. ύπουργός τῶν Οικονομικῶν θά καθορίζη τά κέρδη. Θά έπακολουθήση τό ένταλμα τού έφόρου και μετ' αύτό δέν έν έξιφληθή, ή κατάσχεσις. Εύτυχείς δσοι θά διαφύγουν τήν περιπέτειαν. Εύτυχείς και οι μή άγοράσαντες τά 50 «Λίμπερτος». 'Η καθυστέρησης και η άποτυχία δπωσδήποτε δέν τούς έθλαψε. Φαινομενική είνε ή ζημία των. Τό μέλλον αύτό θά άποδείξη.

* * *

"Εν τῷ μεταξύ παρεχωρήθησαν ώς δ δ ρ ο ν εις τούς 'Ιταλούς 15 τύπου «Λίμπερτος» φορητγά, έκ τῶν χρησιμοποιούντων γαιάνθρακα ώς καύσιμον, καναδικής ναυπηγήσεως.

Αύτῶν άκριθῶς τῶν σκαφών, τῶν άνεπιθυμήτων διά τούς 'Αμερικανούς, έζητησαμεν πρό μηνῶν τήν παραχώρησιν ἀντί τῶν άρχικων αίτηθεντων 50 «Λίμπερτος» άμερικανικής κατασκευῆς. Δέν τό έπετύχαμεν, διότι τό Κράτος ήτο τότε άπησχολήμένον μέ τῶν κατάλογον προτιμήσεως και τὸν «άέρα» πού θά έπρεπε νά εισπράξῃ δπό τούς άγοραστάς. Οι 'Ιταλοί τό κατώρθωσαν. Μίαν ήμέραν πρό τής νομοθετικής άπαγορεύσεως τῶν πωλήσεων εις ένους ύπεγραψαν τά σχετικά προσύμφωνα. Αύτά διά τήν Ιστορίαν.

Τά παλαιά έστω

'Αφού τά «πολεμικής κατασκευῆς» 'Αμερικανικά πλοία άπαγορεύεται τούλοιπον νά πωλήθων εις ένους και ώς τοιαύτα έθεωρήθησαν και τά Καναδικής ναυπηγήσεως, τά καταναλίσκοντα γαιάνθρακα, έζητησαν νά μάς παραχωρηθούν τά παλαιά έστω, τά προτολεμικής κατασκευῆς, άχρηστα διά τούς 'Αμερικανούς φορητγά. 'Αρκετά έξ αύτῶν, άνηκοντα εις τό Κράτος, είνε παρωπλισμένα δπό διετίας και ουδένα άλλον έχουν προορισμόν, παρά τήν διάλυσιν. 'Οσα και δέν τελικώς μάς δώσουν εις μίαν τιμὴν λογικήν, θά στεγάσουν τήν έπαγγελματικήν δραστηριότητα 'Ελλήνων

έφοπλιστῶν δπό μακροῦ άνευ έργασίας και θά παράσχουν έργασίαν εις πολλούς άνεργους ήδη ναυτικούς μας.

Παρήλια θά είνε, έπισκευών και ένδελεχούς συντηρήσεως θά χρήζουν. Περὶ δλων, δμως, αύτῶν θά φροντίσουν οι άγοραστάς τῶν. Θά έπιτυχουν, μοχθούντες, νά έπαναποκτήσουν τό οίκογενειακόν των πλοίον.

"Ιδωμεν τώρα, δέν εις τήν έκκλησιν αύτήν, η δοποία πρό ήμερῶν ύπεθλήθη δπό τήν πρεσβείαν μας εις τήν «Ναυτιλιακήν 'Επιτροπήν, θά έχωμεν άπαντησιν τινα εύνοικήν. Πολὺ τό άμφιθάλλομεν, δεδομένης τής άντιδράσεως τῶν 'Αμερικανών έφοπλιστῶν. 'Ο πασάδηποτε έξαντλουμέν, πρός τό παρόν, κάθε δριον τής προσπαθείας διά τήν παραχώρησιν και άλλων 'Αμερικανικών σκαφών και τήν δολοκήρωσιν τής ναυτιλιακής μας άποκαταστάσεως.

Πώς έχουν τά πράγματα

'Ο κ. 'Αρχηγός τής 'Αμερικανικής 'Αποστολής δέν έχει, πιστεύομεν, καθ' δ άλλως τε μή ειδικός, άμεσον άντιληψιν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, ούτε και είνε εις θέσιν νά έκτιμηση τόν άντικτυπον, πού άσφαλως θά έχη επί τής κινήσεως τού 'Ελληνικοῦ πλοίου η διαφύλαξης ύπερ τού 'Αμερικανικοῦ τῶν 50 τοῖς έκαπτον τῶν φορτίων τού σχεδίου Μάρσαλ.

"Η διαβεθαίσις, συνεπών, τού κ. Γκρίσγουωλν, δτι, παρά τήν νόμων καθιερωθείσαν διάκρισιν τής 'Αμερικανικής σημαίας, ή έργασία τής Ναυτιλίας μας έτι μᾶλλον θά ένισχυθή, δέν άνταποκρίνεται εις τά πράγματα.

"Ημείς, τούλαχιστον, ζώντες τήν ναυτιλιακήν πραγματικότητα, δπως και οι παρά τή 'Αμερικανική 'Αποστολή έμπειρογνώμονες, περὶ τού άντιθέτου ειμεθα έθεαι. Τό 'Ελληνικόν φορτηγόν είνε ύποχρεωμένον, μετά τόν προνομιακὸν καταμερισμόν τῶν έξ 'Αμερικής φορτίων, νά άναζητήση άλλου τήν άπασχόλησην του και έφ' δσον τούτο δέν καταστή δυνατόν, νά παροπλισθή.

"Ετι χειροτέρα θά είνε η θέσις τού 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ, δπως τούλαχιστον, παραχωρηθούν επί ναυλώσει και τά 200 σκάφη εις τάς χώρας τού σχεδίου. Αύτά και τά 'Αμερικανικά, κατά κύριον λόγον θά συγκεντρώσουν τά φορτία. 'Ο, τι περισσεύση, θά είνε διαθέσιμον διά τήν έλευθεράν ναυλαγοράν. 'Έχοντες ύπ' άφει μας τούς σχετικούς άριθμους, δέν πιστεύμενον νά είνε τούτο άρκετόν νά έξυπηρετήση τήν κινήσιν τόσων και τόσων, ίδικῶν μας και ένων, φορτηγών σκαφών, πού θά περιμένουν άπό μόνας τάς 'Αμερικανικάς φορτώσεις τήν διασφάλισην τής έργασίας των.

Ούτως έχουν τά πράγματα. Δέν άλλοιούνται, δυστυχώδης, άπο τάς δποθενδήποτε προερχομένας καθησυχαστικάς διαβεθαίσεως.

Διά τόν αισιοδοξούντα κ. Κιζάνην

Μάς γράφουν άπό τήν Νέαν 'Υόρκην: "Εσπευσεν δ. κ. ύπουργός τής Ναυτιλίας εις τήν παροχήν τῶν διαβεθαίσεων του, δτι δέν θά έχη έπιδρασίν τινα δυσμενή επί τής άπασχολήσεως τής Ναυτιλίας μας η νόμων καθιερωθείσα διάκρισης τής άμερικανικής σημαίας εις τά φορτία τού σχεδίου Μάρσαλ.

Θά έπρεπε, νομίζουμεν, νά θασανίση πως τήν σκέψιν του δ. κ. Κιζάνης. 'Η έπιφύλαξης εις παρομοίας περιπτώσεις δικαιολογεῖται. 'Εν τῷ μεταξύ δθα κατέφθαναν και αι συμπληρωματικά πληροφορίαι άπό τά εις 'Αμερικήν κρατικά δργανα, τά τεταγμένα νά ένημερώσουν τό ύπουργειόν επί ζητημάτων γενικωτέρου ένδιαφέροντος.

Διότι δμως δ. κ. ύπουργός τής Ναυτιλίας κακώς διέγνωσε τήν διαμορφουμένην κατάστασιν και διότι κακώς πληροφορημένος έμφανίζεται, άναλαμβάνομεν δημειες τό έργον τής ένημερώσεως του.

Θά θιγούμ, λοιπόν, κ. 'Υπουργέ, τά συμφέροντα τής Ναυτιλίας μας άπό τήν προτίμησιν τῶν άμερικανικῶν σκαφών εις τάς φορτώσεις, διότι η διαθέσιμος χωρητικότης τής 'Αμερικανικής Ναυτιλίας είνε πολλαπλάσια καθε σκάφη, ένω και τά έν ύπηρεσία είνε ύπεραρκετά νά έξυπηρετήσουν, αύτά και μόνα τάς μεταφορικάς άναγκας τού σχεδίου. 'Ο άριθμός τῶν 12 έκαπομμυρίων τόνων πούλων τόνων, γκρός ή φορτίου;—πού άναφέρει δ. κ. 'Υπουργός τής Ναυτιλίας εις τάς δηλώσεις του, έλεγχεται αισθητώς κατώτερος τής πραγματικότητος. 'Η δύναμις τής 'Αμερικανικής Ναυτιλίας εις φορτηγά μόνον είνε τριπλασία τῶν 12 έκαπομμυρίων

GEORGE NICOLAOU Ltd.

Telegrams:
"GENICOLAOU,"
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Αντιπρόσωποι έν ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

AΘΗΝΑΙ

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

τόνων.

Τά διαφορικά, συνεπώς, σκάφη είναι εις θέσιν νά μεταφέρουν άντεως τά διαφυλαχθέντα 50 έκατοστα τών φορτίων. Ο έφορεύων δλλως τε, έπι τών μεταφορών Διοικητής του σχεδίου, υποχρεούται νό μωνά καρτή ση τό ήμισυ τῶν φορτώσεων ὑπέρ τῆς άμερικανικής σημαίας. Τό ξεπον ήμισυ θά κατανεμηθῇ μεταξύ δλων τῶν δλλων σημαίων.

Πιστεύει δ. κ. Κιζάνης διότι θά άφίσουν τά ξένα κράτη νά διαφύγη από τά έθνικά των πλοία και τόνος άκομη άμερικανικού φορτίου, από τό προοριζόμενον τούλαχιστον δι' αὐτά; Τό έλληνικόν, τελευταῖον εις τήν σειράν, θά μεταφέρη πᾶν δι', τι απορρίπτεται από τά άμερικανικά και ξένα σκάφη ή πᾶν δι', τι αυτά δέν θά είναι εις θέσιν έγκαιρως νά φορτώσουν. Δεδομένης τῆς πληθωρικής διαθεσίμου χωρητικότητος, ἀν μάλιστα παραχωρηθοῦν ἐπί ναυλώσει και τά διακρίσια «Λίμπερτος» και δεδομένης τῆς σημειουμένης διαφοράς εις τάς δλλας υπερποτίους άγοράς, δλα τά ξένα σκάφη θά άναζητήσουν τήν άπασχόλησίν των εις τάς άμερικανικά φορτώσεις, με αποτέλεσμα τόν άποκλεισμόν του ίδικού μας φορτηγού.

Ούτω διαγράφεται η κατάστασις μετά τήν έφαρμογήν του προστευτικού υπέρ τῆς Άμερικανικής Ναυτιλίας μέτρου. Κάθε άντιθέτως πρόβλεψις είναι άδιάσιμος και άδιασάνιστος.

Ίδου δώμας και διότος διάτικτος. Μάς έρχεται από τό Βέλγιον. Ακυρούνται αι προναυλαίσεις 32 ἐν δλλας ξένων καὶ ίδικῶν μας σκαφών, διότι, άκριθῶς, ο' Βέλγοι φορτωταὶ, υποχρεωμένοι νά δώσουν τό ήμισυ τῶν φορτίων εις τά άμερικανικά πλοία, δέν ήμπορούν νά φορτώσουν δλα τά ξένα. Αἰσιοδιούντες ἀπλῶς ή διαφορύοντες νά γνωρίσωμεν τήν σκληράν πραγματικότητα δέν έχυπηρετούμεν και τήν υπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Έγγυάτα, άμεσωτατα διέφελομεν νά παρακολουθήσουμε τήν εύπαθη θέσιν του ήμηνικού πλοίου και νά ένισχύωμεν τήν δύσκολον προσπάθειάν του. Τό Κράτος, δλλως τε, είναι τώρα κατά τό ήμισυ συμμέτοχον τῶν ναυτικῶν έπιχειρήσεων. Τί πρόκειται νά είσπραχῃ δταν τά σκάφη παροπλισθούν; Διότι, άς μή αυταπάτωμεθα κ. Υπουργεί τῆς Ναυτιλίας, περὶ παροπλισμού πρόκειται.

Τά ξένα Άμερικής φορτία

Άπησχολήθημεν και εις τό προηγούμενον τεῦχος μας με τήν έπιδιωξίν τῶν Άμερικανῶν έφοπλιστῶν, διότις διαφυλάξουν δι' ειδικῆς διατάξεως εις τὸν συζητούμενον ἀπό τό Κογκρέσον Νόμον τοῦ σχεδίου Μάρσαλ τά 5 Οτοῖς έκατον τῶν φορτίων τῆς πρός τήν Εύρωπην θοηθείας υπέρ τῶν άμερικανικῶν σκαφῶν.

Κίνδυνον υποστάσεως διά τό έλληνικόν κυρίως πλοίον έχαρακτηρίσαμεν τήν διάκρισιν αὐτήν. Αν έθεσμοθετείτο, θέσιν πλέον εις τάς ξένες Ήνωμένων Πολιτειῶν μεταφοράς ή σημαία μας δέν θά είχε. Ή διασφαλίσις τῶν 50 τοῖς έκατον τῶν φορτίων διά τήν Άμερικανικήν Ναυτιλίαν θά έπεφερεν αύτομάτως τήν προστατευτικήν διάκρισιν και τῶν δλλων σημαῖων. Κάθε χώρα θά διησφαλίζεται υπέρ τῶν πλοίων τῆς τά δλλα 50 τῶν δι' αὐτήν προσορίζομένων φορτίων. Θά ήτο τοῦτο μία λογική και άμεσος συνέπεια. Από τήν διάκρισιν αὐτήν ή έλληνική σημαία θά έξηρχετο η περισσότερον ζημιωμένην. Δὲν έχει ο τόπος μας έπαρκη φορτία διά νά συντηρήσῃ τά τόσα έλληνικά φορτηγά.

Ίδου τώρα έν συνεχείᾳ τῶν δσων σχετικῶν έγραφομεν, διότι ή άνωτέρω έπιδιωξις δρχίζει νά προσλαμβάνη συγκεκριμένην μορφήν.

Μάς γράφουν ἀπό τήν Νέαν Υόρκην διότι δι γερουσιαστής τῆς Καλιφορνίας κ. Νέουλαντ κατέθεσεν εις τήν Γερουσίαν τροπολογίαν τοῦ νόμου περὶ θοηθείας εις τήν Εύρωπην διά τής δποίας προτεί-

νεται δπως: ...διά τήν μεταφοράν τῶν φορτίων θοηθείας εις τάς διαφόρους χώρας δι διοικῶν τόν δργανισμόν τοῦ σχεδίου άνασυρτήσεως τῆς Εύρωπης θά πρέπει νά άποθλέη δπως τά 50 τοῖς έκατον τῶν άπαιτουμένων εις γκρός τοννάς πλοίων φέρουν τήν άμερικανικήν σημαίαν, όποτεδήποτε καὶ ἀν είνε ταῦτα διαθέσιμα.

Η κατατεθείσα τροπολογία φαίνεται διτι τυγχάνει τής υποστηρίξεως άρκετῶν γερουσιαστῶν. Αν τελικῶς δέν συναντήσῃ άντιρρησίες από τό ύπουργειόν τῶν Έξωτερικῶν προθλέπεται νά γίνη αποδεκτή. Αι συνέπειαι διά τό έλληνικόν φορτηγόν θά είνε θλιβερά. Δέν πρέπει νά παροράπται η άναγκη τῶν δολλαρίων διά τό έλληνικόν «Λίμπερτος». Τό ένυπόθηκον δάνειον τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς άνέρχεται εις 350 χιλ. δολλαρίων δι' έκαστον σκάφος. Θά έξιφληθῇ τοκοχρεωλυτικῶς ἀπό τοὺς εις τό νόμιμα αὐτό ναυλών.

Η άπασχόλησις, συνεπώς, τῶν φορτηγῶν μας εις τάς Άμερικανικάς μεταφοράς, διττῶς έπιθάλλεται. Τό μὲν παρέχει έργασίαν, δική και τόσον εύκολον νά έξευρεθῇ άλλου υπό τάς κρατούσας συνθήκας, τό δέ έξασφαλίζει ναυλών εις δολλάρια τόσον άναγκαια διά τά τοκοχρεωλύτια τοῦ δανείου τῶν «Λίμπερτος».

* * *

Νεώτεραι έκ Νέας Υόρκης πληροφορίαι άναφέρουν, διότι δι πολογία τῆς διαφυλάξεως τῶν 50 τοῖς έκατον τῶν φορτίων υπέρ τῶν Άμερικανῶν πλοίων έγένετο αποδεκτή από τήν Γερουσίαν. Οι ένδιαφέρομενοι Άμερικανοι έφοπλισται ζητοῦν ήδη, δπως ή έφαρμογή τῆς διατάξεως άνατεθῇ εις ιώρισμένην άνεξάρτητον διεύθυνσιν τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς. Αύτή θά άποδεικνύη τήν ληψιν τῶν καταλλήλων διοικητικῶν μέτρων και θά έφορεύῃ ἐπί τής πρακτικής έφαρμογῆς τοῦ θεοπιζόμενου υπέρ τοῦ Άμερικανικού πλοίου προνομίου. Θά παρακολουθήσωμεν τήν έξέλιξιν τῆς υποθέσεως. Είναι τόσον ζωτική διά τά έλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Διαπιστώσεις

Αθρόα και πάλι επιστρέφονται εις τήν Ναυτιλιακήν Επιτροπήν τά ναυλώμενα σκάφη. Οι κρατοῦντες ναυλοί δέν έπιτρέπουν τήν έκμετάλλευσιν τοῦ Άμερικανικού «τράμπο». Η ζημία είνε έκ τῶν προτέρων καθωρισμένην. Παρά τό γεγονός, διότι ειδικῶς διά «bare boats» σκάφη, τά ναυλώμενα, δηλαδή, κρατικά «Λίμπερτος», πληρώνονται προνομιακῶν ναυλοί κατά ένα δολλάριον άκριθώτεροι, τό ταξίδιον μέ φορτίον γαιανθράκων από τό Χάμπτον ρόδος διά τό Κόντινεντ (Άμερισαν—Ρότερνταμ) μέ δολλ. 8.50, αποφέρει ζημίαν δέκα τούλαχιστον χιλ. δολλαρίων, χωρίς τήν πρόσθεψιν αποσθέσεων και έπικευσην.

Οι Άμερικανοι έφοπλισται τῶν «τράμπο» δέν θλέπουν πλέον τήν δυνατότητα τής διατηρήσεως τῶν πλοίων των έν κινήσει. Ζητοῦν τήν κρατικήν ένισχυσιν και ως τοιαύτην τινές έξι αὐτῶν θεωρούν τήν καθιερώθεισαν προνομιακήν διαφύλαξιν υπέρ τῶν Άμερικανικών σκαφῶν τῶν 50 τοῖς έκατον τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Η διάκρισι αύτη προϋποθέτει ναυλών διά τά Άμερικανικά «τράμπο». Ήψηλοτέρους τῶν κρατούντων εις τήν έλευθέρων ναυλαγοράν, ίνα δυνηθοῦν ταῦτα νά έπωφεληθοῦν τοῦ προνομίου. Προθλέπεται, δηλαδή, ή δημιουργία ένδος περιέργου καθεστώτος εις τάς μεταφοράς τῶν εις χυμό φορτίων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Ο ναυλος διά τά 50 τοῖς έκατον τῶν φορτίων, τῶν προοριζόμενων διά τά Άμερικανικά σκάφη, θά είνε ίσως σταθερῶς άνωτέρως τῶν εις τήν έλευθέρων άγοράν έκάστοτε κρατούντων. Θά πρόκειται περὶ «διευθυνμένων» πως ταξιδίων, κατά τό Αγγλικόν σύστημα μέ ναυλον προκαθωρισμένον, εις τρόπον ώστε τά ταξιδίων

Telephone: Digb 4-5900

Cable Address: POSEIDON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET
NEW YORK 4, N.Y.

νά είνε πεικερδή, με περιωρισμένα έστω τά περιθώρια κέρδους. Θά δυνηθή σύτο τό Αμερικανικόν «τράμπ» νά δικαιολογήση την κίνησίν του. Διά τά λοιπά 50 τοις έκατόν των φορτίων, ό νόμος της προσφοράς και της ζητήσεως θά λειτουργήσῃ. Κατώτεροι, ασφαλώς, θά είνε οι ναύλοι, δεδομένου, ότι, πλήν του Ελληνικού και του Παναμαϊκού σκάφους, δύο τά άλλα των Εύρωπαϊκών σημαντικών ήμπορούν νά δεχθούν εύχαριστως τών ναύλων τών 6.50 και 7 δολαρίων διά γαιάνθρακας Χάμπτον ρόδος, 'Αμερικανός ή Ρότερνταμ, με περιθώριον τι κέρδους.

Δέν άποτελούν άπλας τού γράφοντος τήν στήλην αύτήν προβλέψεις. 'Από τήν έπιτόπιον, εἰς τήν Νέαν 'Υόρκην, έγγυτά τών πραγμάτων παρακολούθησιν, αι άνωτέρων διαπιστώσεις συνάγονται. Τό Ελληνικόν πλοίον όπό το καθεστώς τών «διευθυνούμενών ταξιδίων», τών χαμηλών ναύλων και τού διαταγωνισμού μέ σημαίας ένθυμον κόστους, είνε καταδικασμένον. 'Ασφαλώς, ασφαλέστατα θά παροπλισθή. Οι σοφοί άρμόδιοι τών οικονομικών μας πραγμάτων, ός λάθουν ύπό σημείωσιν τήν προειδοποίησιν αύτην. 'Εντός διλίγου θά είνε, δυστυχώς, πραγματικότης.

Μάς γράφουν άπό τήν Νέαν 'Υόρκην, ότι άπό τής 18ης Μαρτίου πλήρης άπραξία ήρχισεν έπικρατούσα εἰς τήν έκει ναυλαγοράν. Αι φορτώσεις τού γαιάνθρακος διαστάλλονται παντελώς άπό τού μεσονυκίου τής 20ης Μαρτίου, κατόπιν τής γενικής άπεργίας τών γαιανθρακωρύχων. Πλεῖσται κλεισθείσας ναυλώσεις η κυρώθησαν και τά σκάφη άθροια πάλιν συσσωρεύονται εἰς τούς Αμερικανικούς λιμένας τού Ατλαντικού. Πολλά διετάχθησαν νά παραμείνουν εἰς τούς Εύρωπαϊκούς λιμένας και νά αναζητήσουν οιανδήποτε ναύλωσιν μεταλλευμάτων, ίνα κρατηθούν ένν κινήσει.

"Ηδη ή άρμόδια κοινοθουλευτική έπιπλοπή τού Κογκρέσου άνελασε τήν ύποθεσιν τής άπεργίας. 'Εκλήθησαν παρ' αύτης οι λιδιοκτήται τών όρυχεών και οι έργαται νά έκθεσουν τάς άποψεις των. Λύσις συμβιθαστική τού ζητήματος τών έργατικών συντάξεων έπιδιώκεται.

'Άλλα και άν άκομη έντος τών ήμερων έξευρεθή δ συμβιθασμός και ή άπεργίας λήξη, έθδομάδες θά χρειασθούν, ίνα ή ναυλαγορά διανάλαθη τήν έστω και χαλαρών ποδό τής άπεργίας θέσιν της. 'Ελλειψει άποθεμάτων γαιανθράκων εἰς τούς λιμένας αι φορτώσεις θά καθυστερήσουν.

'Εν τῷ μεταξύ τά χρονοναύλωμένα Αμερικανικά σκάφη έπιστρέφονται εἰς τήν Ναυτιλιακήν 'Επιπροπήν. Δύο καθ' ήμέραν παροπλίζονται. 'Υπολογίζεται, ότι ύπερδιακόσια σκάφη έντος δεκαπεντέρου θά στερηθούν τής άπασχολήσεώς των, λόγω τής άπεργίας.

Άκυρωσις ναυλωσυμφώνου

Τό πρώτον άμεσον άποτέλεσμα τής διαφυλάξεως ύπερ τών Αμερικανικών πλοίων τών 50 τοις έκατόν των φορτίων τού σχεδίου Μάρσασαλ ύπηρξε ή άκυρωσις τών ναυλωσυμφώνων 32 έν δώλω έξινων σκαφών, Ελληνικών, Παναμαϊκών και Καναδικών, άπό τήν Βελγικήν Κυθέρησιν.

"Ησαν τάυτα προναυλωμένα εἰς συνεχή ταξίδια διά φορτώσεις γαιανθράκων μέχρι και τού 'Οκτωβρίου. 'Εφ' δοσον, δύμως, άπό τού Μάιον ύποχρεωτικῶς τό ήμισυ τών φορτίων θά μεταφέρεται δι' Αμερικανικών πλοίων, οι Βέλγοι ναυλωταί κατεΐδον τήν άδυναμίαν των νά έκπληρωσουν τάς άνειλημμένας ύποχρεώσεις των έναντι τών ξένων σκαφών.

Τά νέα μας σκάφη

Μέ τήν παραλασήν τών δύο τελευταίων δεξαμενοπλοίων τών κ. κ. Νομικού και Χανδρή, συμπληρωμένα δ στόλος τών έπτα έλληνικών τάνκερες. Χάριτας και πά πλεις είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας διεθνούμενεν. Διά τής παραχωρήσεως τών σκαφών αύτών, ύποδειγματικών, συγχρονισμένων, άπεκτήσαμεν τήν θάσιν μιδές προσπαθείας, ήτις, καλώς έξεισισμένη, θά έπιπρέψῃ τήν άποδοτικήν διεύρυνσιν τής ναυτιλιακής μας δραστηριότητος.

Μέχρι τούδε άγγινωστος σχεδόν ήτο διά τόν "Ελληνα ναυτιλίδων δό κλάδος τών μεταφορών πετρελαίων. Προνόμιον τών δλίγων ήσαν τά πετρελαιοφόρα. Ειδίκευσις μακρά προσπατητείτο και

κεφάλαια μεγάλα έχρειάζοντο διά τήν άποκτησίν των.

"Η στενή τών έφοπλιστών μας προσήλωσις πρός τά τράμπ, δέν έπέτρεψεν εἰς αύτούς, προπολεμικών, νά διασθέψουν τήν άποδοσίν τών δεξαμενοπλοίων. 'Εστω και άργα ή στροφή τώρα γίνεται και μάλιστα ύπό τους αισιωτέρους οιώνούς. Τά πρώτα 'Ελληνικά δεξαμενόπλοια είνε λαμπρά σκάφη. Πρέπει νά ειμεθα υπερήφανοι δι' αύτά. 'Υπό οιανδήποτε άλλην περίστασιν, ή Ναυτιλία μας δέν θά έθλεπε τάνκερς τού τύπου «Τ.2» νά συγκαταλέγονται εἰς τήν δύναμιν της.

Χάριουν και αι στήλαι αυτά διά τήν αισίαν τών σκαφών παραλαβήν. Συνηγγνώσθησαν διά τήν άποκτησίν των και έχησαν τάς δυσκολίας άπό τάς προβληθείσας άντιδράσεις. Παλαιά, δύον και έπιλιμονος ύπηρξεν ή προσπάθειά μας, ίνα ή 'Ελληνικός έφοπλισμός στραφῆ και πρός τά τάνκερς.

"Έργον, θέσαια, δύσκολον, όχι άμοιρον κινδύνων έπιχειρηματικών άναλαμβάνουν οι άγορασταί τών πετρελαιοφόρων. Κεφάλαιον δύο περίπου έκατομμυρίων δολαρίων διέθεσεν έκαστος έξι αύτών. 'Αναλαμβάνουν μίαν έπιχείρησιν άγνωστον έν πολλοίς. Τά «τάνκερς» καμμίαν δέν έχουν σχέσιν μέ τά «τράμπ». Τών πρώτων ή έργασία είνε κατ' έξοχήν λεπτή, ύπόκειται εἰς κανόνας και περιορισμούς, πού δέν ήμπορεί τις στιμωρητείας παραλαβήν. Συνηγγνώσθησαν διά τήν άποκτησίν των πετρελαιοφόρων. Κεφάλαιον δύο περίπου έκατομμυρίων δολαρίων διέθεσεν έκαστος έξι αύτών. 'Αναλαμβάνουν μίαν έπιχείρησιν άγνωστον έν πολλοίς. Τά «τάνκερς» καμμίαν δέν έχουν σχέσιν μέ τά «τράμπ». Τών πρώτων ή έργασία είνε κατ' έξοχήν λεπτή, ύπόκειται εἰς κανόνας και περιορισμούς, πού δέν ήμπορεί τις στιμωρητείας παραλαβήν. Αι έταρια πετρελαίων είνε δλίγαι. Αύται και μόνον ναύλωνουν τά τάνκερς. Τά δύσα ύπέστη ή σημαία μας και υφίσταται, δυστυχώδης, άκομη άπό τήν κακή άσφαλτικήν της θέσιν, θά έπρεπε νά μάς γίνουν μαθήματα. Θέλομεν τό 'Ελληνικόν δεξαμενόπλοιον νά μεινή ξένον κάθε άσφαλτικής διακρίσεως. 'Από τούς έφοπλιστάς και τά πληρώματα τών δεξαμενοπλοίων έξαρταται τούτο. Οι ναυτικοί μας, έξι άλλου, οι ύπηρετοις τέστη τών νέων αύτών πλοίων, πρόκειται διάφορον έν πολλοίς ύπηρεσιακήν ζωήν νά γνωρίσουν. Πολύπλοκα τά μηχανήματα, πρωτοφανείς διά τούς μηχανικούς μας αι μηχανοί προώσεως. 'Εντός δλίγου, έλπιζομεν, νά έχουν προσαρμοσθή τά πληρώματα μας πρός τά νέα ύπηρεσιακά των καθήκοντα, διστα τάνκερον 'Αμερικανικών μηχανικών η παρουσία νά είνε περιττή. Πρέπει, πάντως, οι ναυτικοί μας νά έχουν πρό δόθαλμών, διτή ή πει θα ρχη μένη έπηρεσία, ή άκριθής πρός τό καθήκον και τούς κανονισμούς προσήλωσις άποτελούν προύποθεσιν διά τά πετρελαιοφόρα. Πάν διτη είς τά συνήθη φορτηγά συγχωρεῖται, είς τά τάνκερς τιμωρεῖται μέ κίνδυνον τής ζωής αύτών τών έπισταντων, μέ ζημιάς πολλάκις άνεπανθρώπων. Αύτα έπι τη παραλαβή τών σκαφών.

Τά δι· Έλλάδα πετρέλαια

Μακραί και δύσκολοι ύπηρξαν αι συνεννοήσεις τών άρμοδιων τού άμερικανικού ύπουργείου τών 'Εξωτερικών, τής πρεσβείας μας είς τήν Ουασιγκτώνα και τών άγοραστών τών έπτα δεξαμενοπλοίων. Πλήγη τού ναύλου πλειστα δσα άλλα λεπτομερεισκά ζητήματα έπειτα νά διευκρινισθούν, ίνα αι μεταφορά τών πετρελαίων είς τήν 'Ελλάδα άπροσκόπτως διεχαγούν. Πνεύματα άμοιβαίς κατανοήσεως έπειτασμένης κατά τάς συνεννοήσεις, αίτινες και κατέληξαν είς τήν πρό ήμερων ύπογραφήν σχετικού συμφωνητικού, οι κυριώτεροι δροί τού διόποιού έχουν ώς έξης:

"Αι ναύλωσεις θά γίνωνται άπό τήν 'Σόκον Βάκουον 'Οιλ Κόμπαν' τής Νέας 'Υόρκης διά μεταφοράς πετρελαίων άπό τόν Περσικόν Κόλπον ή τούς άμερικανικούς λιμένας τού Μεξικανικού Κόλπου ή τής Καραϊβικής Θαλάσσης δι' άσφαλεις έλληνικούς λιμένας. (Πειραιώς-Θεσσαλονίκην).

"Τά έλληνικά πετρελαιοφόρα θά είνε έτοιμα πρός φόρτωσιν κατά τήν έξης σειράν:

"Πέτρος ιαν. Π. Γουλανδρή, είς 'Αμπαντάν κατά Μάϊον.

"Ετερον σκάφος -δρισθόμενον- είς 'Αμπαντάν έπισης κατά Μάϊον.

"Αγιος Γεώργιος Ιαν. Νικολάου είς 'Αμπαντάν άρχας 'Ιουνίου.

"Κάτεριν. Λυκιαρδοπούλου είς 'Αμπαντάν 'Ιουνίου.

"Πετράκης ιαν. Μ. Νομικού είς 'Αμπαντάν 'Ιουνίου.

"Ιωάννης Δ. Χανδρής ιαν. Εύγ. Ι. Χανδρή είς 'Αμπαντάν 'Ιουνίου.

"Ιωάννης Ζαφειράκης ιαν. Σταύρου Λιθανού είς 'Αμπαντάν Άργουσον και

"Πολυτίμη Ανδρεάδη ιαν. Στρατή 'Ανδρεάδη είς 'Αμπαντάν Άργουσον.

"Η Σόκον δύναται νά χρησιμοποιήσῃ τά έλληνικά δεξαμενόπλοια και πρός άλλους προορισμούς, είς ταξίδια δύμως πλησιόχωρο τής 'Ελλάδος, δύον άφορά τόν χρόνον τής διακρείας και τούς δρους έκφορτώσεων. Ναύλος άφορεται προσωρινώς δ τού ναυλολογίου τού 1946. Θά υποστη δύμως άναθεώρησιν, θάσει τών σημερινών δεδομένων διά τέ τάς δαπάνας κινήσεως τού έλληνικού πλοίου και τά συμπατητικά.

"Αύτα έίνε τά συμφωνηθέντα. 'Αναφέρονται είς τάς μεταφοράς τού έξαμηνου 'Απριλίου - Σεπτεμβρίου. Μετ' αύτόν, άναλογως τών τότε συνθηκών τής ναυλαγοράς και τής διαθεσίμου άνα τόν κόσμον χωρητικότητος πετρελαιοφόρων θά δαντιμετωπισθή και πάλιν τό έλληνικόν μεταφορικόν ζήτημα.

"Οι άρμόδιοι έκπροσωποι τού «Στέιτ Ντιπάρτμεντ» συνεχάρη-

ATLANTIC STEAMERS SUPPLY CO

PROVISIONS

CABIN, DECK & ENGINE SUPPLIES

E. D STAMATIOU
ATHAN. DIFONIS
K. PETICHAS
NEW YORK OFFICE
2 South St.
Phone DI 8-3472

212-214 B) BOOSCH STREET
NORFOLK 10 VA
OFFICE PHONE
NORFOLK 31.449

σαν τούς "Ελληνας έφοπλιστάς διά τὴν πρόθυμον συνεργασίαν των κατά τὰς διαπραγματεύσεις καὶ τὴν τελικήν παρ' αὐτῶν ἀποδοχήν τῶν προταθέντων.

'Ανεγνωρίσθη τὸ δύσκολον τῆς θέσεως τῶν ἀγοραστῶν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς Ἀμερικανοὺς έφοπλιστάς. Τὰ ίδια μας πετρελαιοφόρα ἐπληρώθησαν τοῖς μετρητοῖς. Τὰ ἀμερικανικὰ παρεχωρήθησαν ἔτι πιστώσει. Μὲ τόκους θαρεῖς θραυστροθέσμων δανείων ἐπιθέρανονταί οἱ "Ελληνες έφοπλισται". Διὰ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς ὑποχρεώσεις των ἡναγκάσθησαν νὰ προναύλωσουν τὰ σκάφη, ἐνῷ εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν κατά ταξίδια οἱ ναύλοι εἶνε πολὺ ὑψηλότεροι. "Ολαι αἱ ἐπισκευαὶ τῆς ἐπιθεωρήσεως, ἡ ἐνίσχυσις τοῦ σκάφους καὶ ὁ βασικὸς ἀνεφοδιασμὸς του εἰς ἕργολεῖα ίματισμὸν καὶ λοιπά ἐφόδια ἀπέμειναν εἰς θάρος τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν. Διὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς καὶ τινας ἔνους συνέβη τὸ ἀντίθετον. Αἱ ἀνωτέρω δαπάναι ἐπληρώθησαν ἀπό τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν».

Οἱ Ἀμερικανοὶ δὲν ὑπερχεώθησαν νὰ δεχθοῦν τοὺς ναύλους τῆς «Μαριτάμι Κομμίσσιον», τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὴν περίοδον τοῦ 1946, διὰ τὰς ἔθνικὰς των μεταφοράς. Εἰσπράττουν ναύλους τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς.

Οἱ "Ελληνες τούναντον θὰ ἀπασχολήσουν τὸ τέταρτον τοῦ χρόνου τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν των εἰς τὰς Ἑλληνικὰς μεταφοράς μὲ ναύλους, αἰσθητῶς ὑποδεεστέρους τῶν κρατούντων.

"Ἐπρεπεν, δῆμως, νὰ διασφαλισθοῦν αἱ εἰς Ἐλλάδα μεταφοραὶ τῶν πετρελαίων μὲ τὰ Ἑλληνικὰ δεξαμενόπλοια. "Ἐπρεπε νὰ εἰσφέρουν καὶ αὐτά εἰς τὴν ἔθνικην προσπάθειαν, νὰ διευκολύνουν τὴν δύσκολον κατάστασιν, τὴν δημιουργήσαν ἐκ τῆς ἀδυναμίας τῶν Ἀμερικανῶν νὰ διαθέσουν τὰ σκάφη τοῦ Πολεμικοῦ των Ναυτικοῦ εἰς τὰς Ἑλληνικὰς μεταφοράς.

Χάρις εἰς τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἐκατέρωθεν κατανόησιν ή δηλητήριος διηγηθεῖται κατά τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον.

Ἡ νέα προσπάθεια

Πετρελαιοφόρα ἀθρόα ἀπό τοὺς "Ελληνας έφοπλιστάς ἀγοράζονται ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν, ἔφοδους ρητῶς ἀπαγορεύονται αἱ πωλήσεις εἰς τὰς ἔνας σημαίας. "Αλλα ναυπηγοῦνται εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Ἀγγλίαν μὲ παράδοσιν, μέχρι τοῦ 1951. Τὰ ἥδη παρ' Ἐλλήνων ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλεγχόμενα δεξαμενόπλοια φθάνουν τὰ τεσσαράκοντα. Εἰνε τύπων διασφράων, τὰ πλεῖστα T2 καὶ «Λίμπερτς». Ἡ σύστασις ἀμερικανικῶν «κορπορέσιον» διευκολύνεται ἀπό τὸ γεγονός ὅτι δύλιοι "Ελληνες έφοπλισται ἀπέκτησαν τὴν ἀμερικανικὴν ὑπηκοότητα. Πλείστοι δοσοὶ Ἐλληνο-ἀμερικανοὶ συμμετέχουν διὰ κεφαλαίων εἰς αὐτάς.

Δάνεια καὶ παντὸς εἴδους οἰκονομικοὶ συνδυασμοὶ ἔλασθν χώρων διά νὰ ἐπιτύχουν οἱ "Ελληνες τὴν ἀγοράν τόσων σκαφῶν. "Η ζωτικότης καὶ τὸ ἐπιχειρηματικὸν τῶν πνεύματα ἔχουν προκαλέσει τὴν ἐκτίμησιν, τὸ θαυμασμὸν τῶν ἐγγύτερα παρακολουθούντων τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα Ἀμερικανῶν. "Αν ἡ στροφὴ τῆς έφοπλιστικῆς μας δραστηριότητος πρὸς τὰ «τάνκερς» ἐπιτύχῃ εἰς τὰ πρώτα τῆς θῆματα, ὑπολογίζεται ὅτι μετά μίαν τριετίαν ὑπερεξήκοντα πετρελαιοφόρα σκάφη, ἔλληνικα καὶ ξένα, χωρητικότητος ἔξακοισιν χιλιάδων τόνων γκρός θὰ ἐλέγχωνται ἀπό τὰ ἔλληνικά συμφέροντα. Καὶ αὐτά μέσα εἰς τὸ θραχύτατον διάστημα τῶν τριῶν ἔτῶν!

Προϋπόθεσις θέσθαι ή σταθερότης τῆς ναυλαγορᾶς. Δυσκολίας ἀνυπερβάλλοτος θὰ ἀντιμετωπίσουν οἱ πλοιοκτῆται τῶν «τάνκερς», ἃν οἱ ναύλοι ἐπανέλθουν εἰς τὰ πρὸ μηνῶν χαμηλὰ ἐπίπεδα. Δεδομένων καὶ τῶν μεγάλων δανειακῶν ὑποχρεώσεων ποὺ ἀνέλασθαν, φοβούμεθα ὅτι οἱ πλεῖστοι ἔξι αὐτῶν δὲν θὰ κατορθώσουν νά-

διεισαγάγουν ἐπιτυχῶς τὴν προσπάθειαν.

Ἐπικρατεῖ πάντας ἡ γνώμη ὅτι ἡ ναυλαγορά διὰ τὰς μεταφοράς τῶν πετρελαίων θὰ διατηρηθῇ σταθερά, εἰς χαμηλότερα ἔστω τῶν σημερινῶν ἐπίπεδα, ἐπὶ μίαν τούλαχιστον τριετίαν. Αἱ ἀνάγκαιες πετρέλαια προθλέπονται ἔξαιρετικῶς μεγάλαι, συνεχῶς αὔξανόμεναι, κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη, λαμβάνομένης ὅπ' ὅψιν καὶ τῆς διαγραφομένης ἥδη θιομηχανικῆς ἀνόδου τῆς Εὐρώπης, ἐνῷ της διαθέσιμας «τάνκερς» δὲν θεωροῦνται ὑπερεπαρκῆ, παρὰ τὴν ἐκκίνησιν ὅλων τῶν παρωτλισμένων ἀμερικανικῶν καὶ τὰς πολλὰς ναυπηγήσεις εἰς τε τὴν Εὐρώπην καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Αἱ τελευταῖαι προναυλώσεις «τάϊμ-τσάρτερ» εἰς τιμὰς ἀρκετά ικανοποιητικάς, δολ. 4.25 τὸν τόνων φορτίου σκαφῶν ὑπὸ παραγγελίαν, μὲ παράδοσιν δύο καὶ τριῶν ἔτῶν, εἰνε χαρακτηριστικαὶ μιᾶς ύγιοις καταστάσεως καὶ καλῶν προθλέψεων διὰ τὴν ναυλαγοράν.

Αἱ πολιτικαὶ ἀνωμαλίαι εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, ἡ προσπάθεια δημιουργίας τεραστίων εἰς πετρέλαια ἀποθεμάτων εἰς ὡρισμένα στρατηγικὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείου διὰ τὸν φόδον τοῦ πολέμου εἰνε στοιχεῖα ἐνθαρρυντικὰ διὰ τὴν μελλοντικὴν ζωηρότητα τῆς ναυλαγορᾶς. Μέχρις ὅπου ὁ νέος ἀγωγὸς φέρει τὰ ἀραβικὰ πετρέλαια εἰς τὴν Μεσόγειον τὰ ταξίδια ἀπό τὸν Περιστόν κόλπον θά χρειάζωνται περισσότερα σκάφη, ἐνῷ παραλλήλως αὔξουσαι θά θαίνουν αἱ εἰς πετρέλαια παγκόδιμοι ἀνάγκαι. Παρὰ τοὺς περὶ ἐπαρκείας τῶν μέσων μεταφορᾶς ὑπολογισμούς ὠρισμένων εἰδίκων τῶν ἑταῖρων πετρελαίου δικαιολογημέναι φαίνονται μᾶλλον αἱ προθλέψεις περὶ σταθερᾶς ζητήσεως σκαφῶν καθ' ὅλα τὰ ἐπόμενα ἔτη. Αὕτη θὰ διευκολύνῃ τὴν ἐπιτυχίαν καὶ τῆς Ἑλληνικῆς προσπαθείας. Θά μᾶς φέρῃ εἰς ἕνα κλάδον μεταφορῶν, δῆστις κακῶς μέχρι τοῦδε ἡγονοθήμητο ἀπό τοὺς "Ελληνας ναυτιλλομένους.

Ἡμεῖς καὶ οἱ ἄλλοι

Εἰς περιωρισμένον ἀριθμὸν ἀντιτύπων ἐκυκλοφόρησε πρὸ μηνὸς εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μίᾳ ἀρκετά ἐνδιαφέρουσα μελέτη. "Αναφέρεται εἰς τὸ κατὰ σημαίας κόστος τῆς μισθοδοσίας, τῆς τροφοδοσίας, τῶν ἀδειῶν μετ' ἀποδοχῶν, καὶ ἄλλων ἀπολαυῶν κοινωνικῆς προνοίας διὰ τὸν εἰδικευμένον πτυχιούχον ναύτην (able seaman).

Ἡ μελέτη κατηρτίσθη ἀπό τὸν Διεθνῆ Ναυτιλιακὴν Ὀμοσπονδίαν θάσει ὑπευθύνων δηλώσεων τῶν ἀρμοδίων ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν δργανώσεων. "Η Ἐλλάς καὶ ἡ Ἰσπανία δὲν περιελήφθησαν εἰς τὴν ἔρευναν. Δὲν ἀπέστειλαν ἔγκαιρως τὰ αἴτηθεντα στοιχεῖα.

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰ συμπεράσματα τῆς ἐν λόγῳ μελέτης διὰ τὰς κυριωτέρας τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Εἰνε ἀρκετά ἐνδιαφέροντα, διότι ἐπιτρέπουν τὴν ἐκτίμησιν τῶν κατὰ σημαίας δαπανῶν διαχειρίσεως, δύον ἀφορᾶ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν καὶ διαπιστώνουν τὰς σημαντικὰς πράγματα διασφορᾶς ποὺ ὑφίστανται.

Πρώτη εἰς τὴν σειράν ἔρχεται ἡ Ἀμερικανικὴ σημαία. Κατέχει τὸν ἀνωτέρων θαθμίδα δαπανῶν. "Ο Ἀμερικανὸς ναύτης (A.B.) λαμβάνει μηνιαίον μισθόν δολ. 197.50(*) ἢ £ 49.76. "Ερχει ἐπιπρόσθετον ἀμοιβήν 1.20 δολ. (6/-) ἡμερησίων δι' ὑπερβάλλον κόστος ζωῆς καὶ δι' ὧδησμένας περιοχάς ταξιδίων δολ. 2.50 (12/6) ὡς πολεμικὸν ἐπίδομα. Μετά ἔξαμηνον συνεχῆ ὑπηρεσίαν δικαιοῦνται ἀδείας μετ' ἀποδοχῶν. Λαμβάνει τὸ 1/12 τῆς θασικῆς μισθοδοσίας τῶν 14 ἡμερῶν.

"Η τροφοδοσία του ὑπολογίζεται εἰς 1.80 δολ. (9/-) ἡμερησίως.

(*) Πρὸ ἡμερῶν παρεσχέθη κατόπιν διατησίας αὔξησις 6 o/o ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω μισθοῦ.

Telephone: WHitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,,

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

80 BROAD STREET

AGENTS

BROKERS

NEW YORK, N.Y.

καὶ αἱ ὑπερωρίαι εἰς δολ. 1.06 (5/3) τὴν ὥραν, καταθαλλόμεναι διὰ κάθε ἐργασίαν ἐκτελουμένην πέραν τοῦ ὀκταώρου καὶ δι' ὠρισμένας εἰδικάς ὑπηρεσίας καθοριζομένας διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

Διά την παλιννόστησιν τοῦ ἀπολυομένου ὑπὸ ὡρισμένας προϋποθέσεις εἰς ξένους λιμένας ναυτικοῦ παρέχονται τὰ εἰσιτήρια τοῦ ταξιδίου του εἰς τὴν α' θέσιν καὶ 4 δολ. ἡμερησίως ὡς ἀντιτιμών τροφῆς.

Ο 'Αμερικανὸς ναύτης τυγχάνει νοσοκομειακῆς περιθώριψεως εἰς τὰ ναυτικὰ νοσοκομεῖα καὶ θάσει τῆς ἀσφαλείας «προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως». Δὲν ἀπολαμβάνει ωὐδεμιᾶς ἰδιαιτέρας συντάξεως ὡς ἀπόμαχος ναυτικός, ὑπόχρεοῦται δὲ εἰς τὴν καταθόλην 3 τοῖς ἔκατον τοῦ μισθοῦ του εἰς τὸ κεφάλαιον ἀνεργίας.

Δεύτερος είς την σειράν δ' Καναδάς. Μισθός μηνιαίος δολ. 170 (= 42.10.0). Ούδεν πρόσθετον ἐπίδομα ἀκριβείας τῆς ζωῆς ή πολεμικόν. Μετά ἔνιαύσιον συνεχῆ ὑπέρσεισαν ἀδεια μετ' ἀπόδοχών 14 ἡμερῶν. Κύριος £ 19.16.8 ἐπτσίσων δι'. ἔκαστον ναύπτην. Τροφοδοσίας δολ. 40 μηνιαίων. 'Υπερωρίαι 80 σὲντς (4/-) τὴν ὥραν διὰ τὰς πέραν τοῦ δικταώρου. 'Οκτάωρον ἐν ταξιδιώ καὶ 56 ὥρας τὴν ἔθδομάδα. 'Οκτάωρον είς τοὺς λιμένας, μὲν ἔθδομάδα 40 ὥρῶν.

"Εξόδα παλιννοστήσεως είς Θάρος τοῦ πλοίου. Σύνταξις δὲν παρέχεται. Επίδομα ἀσθενείας εἰς Θάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ τὰ 2/3 τοῦ θασικοῦ μισθοῦ διὰ περιόδου μέχρι 3 μηνῶν. Επίδομα ἀνεργίας Θάσει τοῦ Καναδικοῦ νόμου. Εἰσφέρουν ναυτικός καὶ ἐφοπλιστής.

Τρίτη ή 'Ολανδία. 'Ο πιγικούχος ναύτης του δλλανδικού «τράμπ» λαμβάνει ένα συνόλωφ μηνιαίως διά την μισθοδοσίαν του (£ 18.4.10), τήν τροφοδοσίαν του (£ 8.9.4) τάξ ύπερωρίας κατά μέσον δύον (£ 3.12.11), τάξ αδείας μετ' απόδοχών (£ 2.2.0), τάξ έπιδόματα προϋπηρεσίας μέχρι 12 μηνών (£ 2.17.2). Πέραν αυτών δρισμένα έπιθεάρυνσεις πλυστικών, φόρων, έξδων παλινοστήσεως, εισφορῶν κεφαλαίου ἀνεργίας, προνοίας ιατρικής περιθάλψεως, συντάξεων ἀπομάχων κλπ. συμπληρώνουν τήν συνολικήν έπιθεάρυνσιν τοῦ πλοίου μὲ τὸ κονδύλιον τῶν £ 43.9.9.

Τετάρτη ή Μεγάλη Βρεταννία. Μισθός £ 20 μηνιαίων. Τόποι πολεμικών έπιδομα κατηγορήθη μὲν από της 1ης Απριλίου του 1947, όλα πληρώνεται εἰς τούς ναυτικούς τους άνηκοντας εἰς τό Εμπορικόν Ναυτικόν από τού 1939 μέχρι τού Απριλίου τού 1947, ή έπανηλθον εἰς τὰς τάξεις του πρὸ τού Οκτωβρίου τού 1947. Συμπεριλαμβάνεται εἰς τὸν ἀνωτέρῳ μισθόν ἐπίδομα προϋπηρεσίας £ 4 μηνιαίων. "Άδεια μετ' ἀποδοχῶν. Ήμέραι 14 ἔτησισ. Κόστος συνολικὸν συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς τροφῆς £ 13.60.

Τροφοδοσία γύρω τῶν 8 σελ. κατά μέγιστον ὅριον κατ' ἄνθρακα καὶ ἡμέραν.

'Υπερωρίαι 2/6 καθ' ὥραν. 'Εν πλῷ καὶ κατὰ τὰς ἡμέρας ἀπόπλου ὁ ναυτής ὁ ἀπασχολούμενος πέραν τῶν 56 ὠρῶν ἔθειμαδι-
αίσις ἢ πέραν τῶν 12 καθ'Ιανδήποτε ἡμέραν ἢ κατὰ τρόπον, ὃστε
νά μη μέντι ἐκτὸς ὑπηρεσίας ἐπὶ 8 συνεχεῖς ὥρας ἐντὸς τοῦ 24-ων.
Δικαιοῦμενοι ὑπερωρίαιν πέραν 2/6 τῶν ὥρων.

ρου, δικαιουται υπερωρίων προς 2/6 την ωραν.
Παλινόστησης εις θάρος τοῦ πλοίουν. "Επίδομα προϋπηρεσίας 5% διά τὸ πέραν τῶν 12 μηνῶν διάστημα. 10% διά τὸ πέραν τῆς διετίας. Απὸ τοῦ Μαρτίου τοῦ 1947 τὸ σχέδιον συνεχοῦν ὑπηρεσίας διά τοὺς ναυτικούς ἐτέθη ἐν λειτουργίᾳ. Εἰσφέρουν οἱ ἐφοπλισταὶ 3% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ ἐκάστου μέλους τοῦ πληρώματος τῶν πλοίων τῶν.

Σύνταξις παρέχεται εἰς τοὺς ἀπομάχους, τὰς χήρας καὶ τὰ ὄφανά. Εἰσφέρουν ὁ ἐφοπλιστής καὶ ὁ ναυτικός. Τὰ 65 ἔη θεωροῦνται τὸ δριόν τοῦ ἀπομάχου. Σύνταξις εἰς τὸν ἄνευ οἰκογενείας 26/- ἑδδομαδιάιως. Εἰσφοραὶ 1/9 ἑδδομαδιάιως διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, 2/- διὰ τὸν ναυτεργάτην. Πρόνοια ἀσθενειῶν εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Πέμπτη ή Σουηδία. Βασικός μηνιαίος μισθός £ 21.7.7. 'Επιδόματα άκριβειας της ζωής £ 5.10.4. 'Επιδόματα προϋπηρεσίας μετά 2 έτη συνεχούς τοιαύτης άνεξαρτήτως έπι τού αυτού ή άλλων πλοίων £ 1.7.7. "Άδεια μετ' απόδοχών έπι 12 ημέρας έργασμούς έτησιών θάσει συνολικού μισθούν και τροφοδοσίας. 'Έτησιας έπιθάρυνσις £ 13.13.1 κατ' άνδρα. "Άδειαι μηνιαίαι £ 1.15.0. Τροφοδοσία σε δελ 5/10 μισεροσίων κατά μέσον δύον.

*Υπερωρίατι 1/150 τοῦ συνολικοῦ μηνιαίου ποσοῦ τῆς μισθοῦ.

δοσίας. Διά τάς Κυριακάς τὸ 1/75.

Παλινόδστησις εἰς θάρος τοῦ πλοίου. Συντάξεις θάσει εισφορῶν τοῦ μὲν ἐφοπλιστοῦ 4% τῆς μισθοδοσίας, τοῦ δὲ ναυτεργάτου 6%. "Οριον ἀπομάχου 60 ἑτῶν. Ἀσθένειαι καὶ ιατρικὴ περίθαλψις εἰς θάρος πλοιοκτήτου.

"Εκτή ή Νορθγιά. Μισθός μηνιαίος θασικός £ 18.10.0. Πολεμικόν επίδομα £ 16.10.0. "Άδεια μετ' αποδοχών £ 19.5.0 έτησίων κατ' άνδρα. Μία ήμέρα μηνιαίων άδειας. Έπιθέραυνας σελ. 16/- κατ' άνδρα. Τροφοδοσία κατά μέγιστον δύοιν 13 σελ. ήμερησίων. Μέσος όρος 8/-.

“Υπερωρία. Μέση μηνιαία ἐπιτέλους τοῦ πλοίου £ 4. Ο ναύτης λαμβάνει 2 σελ. καθ' ὥραν τὰς ἐργασίμους ημέρας καὶ τὸ διπλάσιον τὰς Κυριακάς καὶ ἑορτάς. Εἰς μίαν λίραν ύπολογίζονται μηνιαίως τὰ ἔξοδα πλυστικῶν καὶ κλινοσκεπασμάτων.

Τα έξιδα παλινωστήσεως και άποστολής πληρωμάτων είνε όρκετά υψηλά. Ύπολογίζονται κατά μέσον όρον € 2.10.0 κατά μήνα και άνδρα. Αι συντάξεις τελούν εισέτι ύπο καθορισμόν. Εισφοραὶ ἀμφοτερόπλευροι. Διὰ τὴν περιθαλψιν, Ιατρικήν καὶ νοσοκομειακήν, εἰσφέρουν τὸ Κράτος, σελ. 11 μηνιαίως, δὲ ἐφοπλιστής σελ. 7 μηνιαίως καὶ δὲ ναυτεργάτης 12 σελ. Ἀσφάλεια ἀτυχημάτων λειτουργεῖ μὲ συνεισφοράν του ἐφοπλιστοῦ. Κεφάλαιον ἐπισης ἀνεργίας ἔχει συσταθῆ εἰσφορᾶ ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτεργάτου (2/5 ἔκαστος κατά μήνα).

Έδδομη ή Δανία. Βασικός μηνιαίος μισθός £ 16.0.7. 'Επιδομας ακριβείας της ζωής £ 6.13.11 μηνιαίως. Πολεμικόν επίδομον μέσους δρος αναλόγως ταξιδίων £ 4.18.3. 'Αδειας γι' όποιοχών 12 ήμερων. 'Εποια επιθέρμανσις £ 14.0.11. Δύο ήμέραι αδειας κατά μήνα £ 2.0.9. Τροφοδοσία £ 9.13.11 μηνιαίως κατ' άνδρα.

Υπερωρίαι κατά τάς έργασίμους ήμέρας 1/4 την ήμίσειαν ώραν, κατά τάς Κυριακάς 1/9. Μέση μηνιαίχ επιθέρυναις κατ' άνδος £ 4.2.9.

Πλυστικά και κλινοσκεπάσματα μέση μηνιαία έπιθέρυνσις £ 1.2.0 κατ' ἄνθρα.

Παλινόσθησις εἰς θάρος πλοίου. Κοινωνική πρόνοια. Συντάξεις παρέχονται ἀπό τὴν φορολογίαν τῆς Ναυτιλίας. Δὲν προθλέπονται εἰσφοραί· Ασθένειας και ἀποζημιώσεις. Διὰ τῶν ἀλληλαγοφάλιστικῶν συνεταιριώσιμων

Καὶ ἀπομένει ἡ Ἐλάχιστη. Τὰ ὅσα ἀπηκριθωμένα στοιχεῖα κατέχομεν θάνατον παριθυμήσωμεν. Αὐτά καὶ μόνον φέρουν τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν ἀμέσως μετά τὸν καναδικήν, μὲν ἐλαχίστην διαφοράν κόστους. **Εἰχομεν:** Μηνιαῖον μισθὸν δολ. 28. **Ἐξαμήνουν** ἐπίδομα προϋποεσίας £ 20.00. Κατά μῆνα £ 3.6.8.

*Υπερωρίαται κατά μήνα ως 8.0.0. πε-
ριουστηρίεστας ως 20.0.0. κατά μήνα ως 5.0.0.

Τροφοδοσία διά τα εις Ἀμερικήν προσεγγύζοντα σελ. 10) — ή δολ. 2. Συντάξεις και εισφορά εις κεφάλαιον ἀνεργίας. Εισφορά ισόποσος ναυτεργάτου ἐφοπλιστοῦ. 'Ἐπιθέρμυνσις πλοίου ἔξι εισφορᾶς διά τῶν ναύτων δολ. 6.50 μηνιαίως ἢ £ 1.12.6.

φοράς σια τον ναυτιλ ουν. δω. 0.50 μηνιαίων η χ 1.12.6.
Παλινόρθησις και μετάκλησης πληρώματος μηνιαία επιθέρων-
σις κατ' άνδρα £ 2.10.0. 'Ασθένειας και άποζημιώσεις ησφαλισμέ-
νου διά των άγγεικών άλληλασφαλιστικών σωματείων. 'Αποζη-
μιώσεις προθέποντα δι' άπολύσεις εις λιμένα άλλον τού της
ναυτολογήσεως τού ναύτου. Πλυστικά και κλινοσκεπάσματα εις
θάρρος τού πλοίου.

"Ολαί αι ἀνωτέρω περιληπτικῶν ἀναφερόμεναι περιπτώσεις ύπερωριῶν, ἀδειῶν μετ' ἀποδοχῶν, παλιννοστήσεων, ἀσφαλειῶν ἐπὶ ἀτυχημάτων καὶ ὁσθενειῶν καὶ ἀπολαυσῶν κοινωνικῆς προνοίας θα ἔπειτε νά ἀποδοθοῦν κατά μέσον ὅρον εἰς ἀριθμούς διὰ νά καταστῆ πλήρης ή ἐκτίμησις τοῦ κόστους διὰ κάθε σημαίαν τήν ναυτικῆς ἐργασίας. Ή διλανδική μόνον ἀπάντησις καὶ ή νορθγική παρέχουν εἰς ἀριθμούς τήν εικόνα τῆς συνολικῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ πλοίου διά τὸν πυριούχον ναύτην (A.B.).

Είς £ 43.9.9. συμποσούμεται δι' άλας τάς περιπτώσεις τὸ κόστος διὰ τὸ οὐλανδικὸν «τράμπ» φορτηγὸν καὶ εἰς £ 48.4.8 διὰ τὸ νορθγικόν, ὅπερ, ἐφόσον ἥθελον θεαμοθετῆθη τὰ ύπὸ μελέτην σχέδια συντάξεων, θὰ καταστῇ ἀκριβώτερον τοῦ οὐλανδικοῦ σκάφους.

Διὰ τὸ ἔλληνικόν τὸ σύνολον τῶν ἐπιθαρύσεων φθάνει αἰσιώς τάς £ 63.0.0 μηνιαίως. Μὲ πᾶσαν δυνατήν ἀκρίβειαν ἐπεξειργάσθημεν τούς σχετικούς μὲ τὸ ίδικον μας σκάφος ἀριθμούς. Κάθε περίπτωσιν λεπτομερῶς ἀνελύσαμεν διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ ἀνωτέρω συμπερασματικόν. 'Ισως ὡρισμένα κονδύλια, δῆπας τῶν ὑπερωριῶν, τὸ τῆς τριφοδοσίας, τῶν παλιννοστήσεων καὶ τῶν ἀποζημιώσεων κατά τάς ἀπολύσεις νὰ είνει κατά τι μικρότερα τῶν ὑπολογιζομένων διά σκάφη μὴ προσεγγίζοντα εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας καὶ τύπου διαφόρου τῶν «Λίμπερτις». Ὁπωδήποτε ὅμως αἱ διαφοραὶ αὗται δὲν θὰ είνει σημαντικαῖ. Δὲν ἀλλοιώνουν τὴν ἐντύπωσιν, οὔτε μετατοπίζουν τὴν θέσιν τῆς σημαίας μας. 'Αμέσως μετά τὸ καναδικὸν πλοϊον, μὲ ἐλαχίστην διαφοράν ἔρχεται ἀσφαλῶς τὸ ἔλληνικον. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτὸ διαπιστώνουν. Αὗτοὶ καὶ προδιανοάσθουν τὴν τύνη τῆς Ναυτιλίας μας.

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. 29 Phone: 45-327

Sub Agencies in all the Hellenic Ports

Tὰ ἔμπορῖα

δυνατόν».

Θύελλαν διαμαρτυριῶν διήγειρε τὸ ἀνωτέρω μέτρον μεταξὺ τῶν ξένων μεγάλων Ἀμερικανικῶν καὶ Ἀγγλικῶν ἑταῖρῶν, αἵτινες διατηροῦν τακτικὰς γραμμάς πρὸς τὴν Ἀργεντινήν. Διαθήματα ἔντονα τῶν πρεσβευτῶν Ἀμερικῆς καὶ Μεγάλης Βρετανίας ἔλαθον χώραν εἰς τὸ Μπουένος Ἀούρες, ἄνευ δύμας ἀποτελέσματός τονος. Τὸ διάταγμα ἐδημοσιεύθη καὶ τίθεται κατ' αὐτάς ἐν ἐφαρμογῇ. Ἡ Ἀργεντινή μὲ σύντονον ρυθμὸν δημιουργεῖ τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου. Σκάφη πολλὰ ἡγράσασε, σκάφη ἀρκετά ναυπηγεῖ εἰς τὰ ἔντονα ναυπηγεῖα, μὲ ἕκδολον τὴν προσπάθειάν τῆς ναυτιλιακῆς χειραφετήσεως ἀπό τὰς ἔντονα σημαῖας.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν ἀναζητοῦσαν παντοῦ εἰς τὴν έντονην τὴν ἀπασχόλησιν, θλιβεράς θά ἔχῃ συνεπείας ἡ νέα αὐτὴ προστατευτικὴ ἱερίδων. Θά τῆς στερήσῃ ἐν τινὶ μέτρῳ τὰ φορτία του Πλέιτ, αὐτὰ ποὺ ἀνέκαθεν ἐδίκαιοι λόγουν τὴν κίνησιν τῶν φορτηγῶν μας.

Μετά τὴν θεοπισθεῖσαν εἰς τὸ σχέδιον Μάρσαλ πρόδθεψιν διαφύλαξεως τῶν 50 τοῖς ἑκατὸν τῶν φορτίων θοηθείας ὑπὲρ τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων, μετά τὰ «διευθυνόμενα ταξίδια» τῶν Ἀγγλικῶν καὶ τὴν καθιερουμένην τώρα εἰς τὴν Ἀργεντινὴν ὀλοκληρωτικὴν διάκρισιν τῶν ἔθνικῶν τῆς πλοίων, διερωτώμεθα ποῦ καὶ πῶς θά κατορθώσῃ τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος νὰ ἀνεύρῃ τὰ φορτία του. Δύσκολον διαγράφεται τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. Οἱ πάντες καὶ τὰ πάντα κατ' αὐτῆς θάλασσαν, ἐμπόδια ἀνυπέρθλητα ἐγείρονται εἰς τὸν δρόμον τῆς. Θά ύποκυψή ἀσφαλῶς πρὸ τῶν δυσχερειῶν, τῶν διώξεων καὶ τῶν διακρίσεων. Ἡ μεγάλη Ναυτιλία τῶν πολλῶν σκαφῶν καὶ τῶν δύο ἐκατομμυρίων τόνων ἀνήκουν πλέον εἰς τὴν Ιστορίαν. Ήμεῖς, τούλαχιστον, δὲν πιστεύρμεν εἰς τὴν δυνατότητα τῆς ἐμποροναυτικῆς ἀποκαταστάσεως μας.

Προξενικοὶ Λιμενάρχαι

«Από τὴν Νέαν Υόρκην μᾶς ἔρχεται καθυστερημένη πως ἡ ἀπάντησις εἰς τὴν πρὸ μηνὸς δημοσιεύσαν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Κιζάνη διὰ τοὺς προξενικοὺς λιμενάρχας. Ἰδού ἀπῆ:

«Δὲν διαφωνοῦμεν, μᾶς γράφουν, μὲ τὸν κ. «Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν χρησιμότητα τοῦ θεσμοῦ τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχῶν, θεσμοῦ, πάντως, ἀκραίφων Ἑλληνικοῦ. Δι' ὅλα τὰ ἄλλα ναυτικά κράτη οἱ Πρόξενοι ἐπαρκῶς ἐξυπηρετοῦν καὶ τὰς ὑπηρεσιακάς ἀνάγκας τῶν πλοίων.

»Δύο, λοιπόν, ή καὶ τρεῖς Προξενικοὶ Λιμενάρχαι εἰς τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς Ὑδρογείου, ὅπου πληθωρικῶς συχνάζουν τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά, δὲν θλάπτουν. Πολλά δύνανται νὰ εἰσφέρουν. Η δαπάνη θά ήτο, μάλιστα; πλέον ἡ δικαιολογημένη, ἀν οἱ κρατικοὶ αὐτοὶ ἐκπρόσωποι εἰς τὴν ξένην ἐπετέλουν τὸν προορισμὸν τῶν, ἀποδίδοντες ἔργον ἐξυπηρετικὸν διὰ τὴν καλήν, τὴν ερυθρούν διοίκησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, χρησιμεύοντες ἐν ταῦτῃ ὡς ἄμεσα ὅργανα τῆς ἔγκυρου ἐνημερώσων τοῦ Κράτους ἐπὶ τῆς ἐμποροναυτικῆς δραστηριότητος, τῆς ήμετέρας καὶ τῆς ξένης, καὶ ἐπὶ τῶν καθέκαστα ζητημάτων, τῶν πολλῶν καὶ τῶν μεγάλων, τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

»Ο. κ. Κιζάνης πιστεύει, δτι οἱ Προξενικοὶ Λιμενάρχαι ἀνταποκρίνονται εἰς τὴν ἀποστολὴν τῶν. Τὸ ἀντίθετον ημεῖς ὑποστηρίζομεν.

»Ο. κ. «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας θλέπει τὰ πράγματα διὰ μέσου τῶν ὑπηρεσιακῶν πληροφοριῶν. Ἐπιτόπιος ἔρευνα, ἀμεσωτέρα τῶν πραγμάτων παρακολουθησις καὶ τῶν θλιβερῶν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἐπεισοδίων λεπτομερεστέρα γνῶσις, θά ἔπειθαν τὸν κ. Κιζάνην, δτι ἡ ἀποφίξη μας εἶνε ἡ δροθετέρα. Οἱ Προξενικοὶ Λιμενάρχαι, παρὰ τὴν καλήν των θέλησιν, δὲν ήμποροῦν ἀκριβῶς τὴν ἀποστολὴν τῶν νὰ ἐπετέλουν. Τὸ Κράτος δὲν ἀρνήσεις νὰ ἔνισχυσῃ τὴν προσπάθειαν τῶν ἐκπροσώπων του μὲ νόμον προστηρούμενον εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, μὲ συλλογικὴν σύμβασιν καθορίζουσαν τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα τοῦ τε ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ναυτεργάτου, μὲ παράστασιν ἔναντι τῶν ξένων ἀρχῶν, ικανή νὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ νὰ ἔνισχυσῃ τὰς ἀκάστote υπηρεσιακὰς ἀνάγκας τοῦ Ἑλληνος λιμενάρχου..

Τώρα, οἱ Προξενικοὶ μας Λιμενάρχαι τὴν παθητικὴν ἀντίστασιν ἀπλῶς ἔνασκοῦν. Ανίσχυροι εἶνε νὰ ἐπιθάλουν τὸ οἰονδήποτε μέτρον, τὸ θεσπιζόμενον ἀπὸ τὸ Κράτος. Περιωρισμένη εἶνε ἡ δράσις των. Περιττή καὶ ἡ δαπάνη διὰ τὴν ἀποστολὴν των. Ο. ηνας, ἐπὶ τέλους, φθάνει. Οἱ πολλοὶ ἀποτελοῦν πολυτέλειαν ἀδικαιολόγητον, σπατάλην δολλαρίων, μη ὑπαρχόντων.

»Λαμπροὶ καὶ ἄξιοι οἱ Προξενικοὶ μας Λιμενάρχαι. Χωρὶς δύμας νὰ ἡμποροῦν τὴν διοικητικὴν τῶν ικανότητα νὰ ἔνασκήσουν. Αὐτοὶ οἱ ίδιοι, ἀπαλλασσόμενοι τῆς ὑπηρεσιακῆς τῶν ίδιότητος, πολλὰ θά είχον νὰ δύμολογήσουν. Θά συνεφώνουν μὲ τὰς ίδικάς μας διαπιστώσεις. Πρόσωπα διακοσμητικά κατέστησαν. «Αν θελήσουν νὰ παρέμθουν ἀποφασιστικῶς εἰς τὰ ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὑπάρχει φόβος νὰ ίδουν καταρρακούμενον πλήρως τὸ Κρατικὸν γόντρον. Δὲν ὑπερβάλλουμεν τὰ πράγματα. Ακριβολογούμεν. Στοιχεῖα ἀναμφισθήτητα κατέχομεν. Ἡ δημοσιεύσις των θὰ παρέβλαπτε τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. «Εχει, πάντως, εἰς τὴν διάθεσιν του τὰ μέσα ὁ κ. Κιζάνης νὰ πληροφορηθῇ τὴν κατάστασιν. Μία ειδικὴ ἔρευνα θὰ τὸν είχεν ἐνημερώσει, μέχρι τοῦ σημείου νὰ θεωρήσῃ καὶ αὐτὸς ἀτυχῆ τὴν ἀποστολὴν τῶν δξιωτικῶν τοῦ Υπουργείου του εἰς τὴν Ἀμερικήν. «Εφθανεν ὁ κ. Γεωργακόπουλος. Οἱ πέντε — περὶ πέντε πρόκειται—εἶνε πολλοῖ.

Οι ἀνεργοί

«Υπερεξήκοντα πλοίαρχοι καὶ ναυτίλοι δξιωτικοί, ἄλλοι τόσοι μηχανικοί, ἀρκετοὶ ἀσυρματισταί, διακόσιοι καὶ πλέον ναυτοθερμασταί καὶ θαλαμηπόλοι, αὐτὸς εἶνε ὁ τελευταῖος ἀπολογισμός τῆς ναυτεργατικῆς μας ἀνεργίας εἰς τὴν Ἀμερικήν.

«Απὸ μηνῶν ἤδη, πολλοὶ ἀπὸ ἔξαμηνον, παραμένουν ἐκεῖ ἀνεργοσίας καὶ δυστυχῶς χωρὶς τὴν ἐλπίδα νὰ ἀνεύρουν ἀπασχόλησίν τινα. Εἴηντλημένοι οἰκονομικῶς, ζητοῦν τὰ μέσα διὰ νέπιστρέψουν εἰς τὴν Ἐλλάδα.

Πρόκειται, δηλαδή, περὶ τραγικῆς καταστάσεως, τῆς ὅποιας θά ἔπρεπε νὰ λάθῃ γνῶσιν ὁ κ. «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. «Ἐνα δοϊθματικά ἀπὸ τὸ κεφάλαιον ἀνεργίας ἐπιβάλλεται νὰ δοθῇ εἰς τοὺς διέργοντας, ἐν τῷ μεταξύ δὲ νὰ φροντίσῃ ὁ κ. Λιμενάρχης Νέας Υόρκης νὰ τοὺς παλινοστήσῃ δαπάναις τοῦ αὐτοῦ κεφαλαίου, διὸ τὸ δυνατόν ταχύτερον.

«Ἐκ παραλλήλου ὃς ἐπιθεωρηθοῦν ἐπισταμένως δλα τὰ ναυτολόγια τῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξαντερικὸν καὶ ὃς ἐκθληθοῦν δλοι οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπ' αὐτῶν ἔνονται νὰ διπλώματος. Ιδίοι μας ἀνεργοί ὃς ἀναλάθουν τὰς θέσεις των.

«Ολα, θέσαια, αὐτὸς εἶνε μέτρα συμπτωματικά, τῆς περιστάσεως. Τὸ γενικότερον, τὸ ριζικότερον μέτρον εἶνε ἡ ἀπογραφή. Οἱ ἀριθμοὶ τῆς θά μᾶς δύσουν μίαν εἰλικρίνη τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας καὶ θά μᾶς υποδείξουν ἐν ταῦτῷ πῶς θὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ δλον πρόθλημα, ἐπὶ τῇ προόψει, μάλιστα, δτι δὲν πρόκειται νὰ ιδωμεν εἰς τὸ λίαν προσεχὲς μέλλον ἀποκαθισταμένην τὴν Ναυτιλία μας εἰς τὴν προπολεμικήν της δύναμιν.

Διὰ τὰς Ναυτικὰς Σχολὰς

Μὲ ρυθμὸν ἀρκετά ικανοποιητικὸν συνεχίζονται αἱ εἰσφοραὶ υπὲρ τοῦ κεφαλαίου τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. «Ἐνα σεβαστὸν ποσόν θὰ συγκεντρωθῇ τελικῶς, γύρω τῶν ἔθδομήκοντα χιλιάδων λιρῶν.

«Ισως τινές ἐκ τῶν ἀγοραστῶν τῶν «Λίμπερτυς» ἀπροθυμίαν νὰ ἐπιδείξουν εἰς τὴν εἰσφοράν τῶν 500 λιρῶν, λόγω τῆς ἐπιθληθεσης φορολογίας καὶ τῆς ἐπιτεινομένης ἀπραξίας εἰς τὴν ναυλαγοράν. Κάθε οἰκονομία δικαιολογεῖται εἰς μίαν κατάστασιν τόσον κρίσιμον.

Δὲν εἶνε πάντως ἀσήμαντον τὸ ποσόν, ποὺ προβλέπεται νὰ συγκεντρωθῇ. Διὰ πρώτην φοράν ἀντιμετωπίζεται ἔνα ἀπὸ τὰ ζωτικότερα προθλήματα τῆς θαλασσονίμης μας ἐπιδόσεως μὲ σοθαρέων πως τὴν διάθεσιν καὶ μὲ οἰκονομικά μέσα δπωσδήποτε ἐπαρκῆ. «Ιδωμεν δύμας πῶς ἀποδοτικότερον θὰ χρησιμοποιηθοῦν τὰ εἰσ-

ALWAYS READY TO SERVE



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

TODD SHIPYARDS CORPORATION

I Broadway, NEW YORK 4, N.Y.

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

πραχθέντα, ώστε νά κινηθῇ καὶ ὁ ζῆλος τῶν δυναμένων νά εἰσφέρουν ποσά σημαντικότερα μιᾶς ἀπλῆς συμμετοχῆς εἰς τὸν ξρανόν.

Διὰ τὴν μεταβίβασιν τῶν «Λίμπερτους»

Τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ἐκοινοποίησε πρὸ δημερῶν τὴν κάτωθι κοινὴν ἀπόφασιν τῶν 'Υπουργῶν Οἰκονομικῶν, 'Εξωτερικῶν καὶ Ναυτιλίας ἐπὶ τῶν τυπικῶν προϋποθέσεων, ὅπο τὰς ὅποιας ἔγκρινεται ἡ πώλησις τῶν «Λίμπερτους» μεταξὺ 'Ελλήνων ὑπηκόων:

ΑΠΟΦΑΣΙΣ

«Ἐξ ἀφορμῆς τῶν ὑποβαλλομένων ἡμῶν αἵτισεων παρ' ἀγοραστῶν τῶν 100 πλοίων «Λίμπερτους» τῶν παραχωρήσθεντων εὐτοῖς παρὰ τῆς Κυβερνήσεως τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ὑπὸ τὴν ἔγγνωσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου ἐπὶ πιστώσει, αἴτοι μέντον τὴν συγκατάθεσιν τῆς Ἀλληλικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν παρ' αὐτῶν μεταβίβασιν μέρους ἡ δὲν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ἡ αἴτουμένων τὴν εἰς αὐτὸν μεταβίβασιν, ἐν περιπτώσει συμπλοκησίας, τοῦ ὑπολοίπου δὲν ἡ μέρους τοῦ πλοίου,

'Α π ο φ α σ ι ζ ο μ ε ν

1.— Παρέχομεν διὰ τῆς παρούσης τὴν συγκατάθεσιν ἡμῶν διὰ τὰς ἐν λόγῳ μεταβίβασις, μὴ ἀπαντούμενής ἴδιατέρας εἰδικῆς ἔγκρισεως ἐφ' ἐκάστησις αἵτισεως, ὑπὸ τοὺς κατωθῖστας δρους καὶ προϋποθέσεις:

α) «Οτι εἰς τὰς μεταβίβασις ταύτας δέλει συγκατατίθεται ἐκάστοτε ἡ Μαριτάμη Κομμίσιον.

β) «Οτι οἱ νέοι ἀγορασταὶ μέρους ἡ δὲν τοῦ πλοίου θέλουσιν ἀποδεχθῆ ἐκ τῶν προτέρων ἀπάσας τὰς ὑποχρεώσεις, ἂς εἰχον οἱ ἀρχικοὶ ἀγορασταὶ, τόσους ἔναντι τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, δοσιν καὶ ἔναντι τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου.

γ) «Οτι θέλουσιν ἀποδεχθῆ ἐκ τῶν προτέρων πᾶσαν ὑποχρέωσιν, ἡτις ἥθελεν ἐπιβλῆτη ἀποτοῖς παρὰ τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου ἔναντι αὐτοῦ (Δημοσίου), ἀνεξαρτήτως ἢν η τοιαύτη πρόσθετος ὑποχρέωσις ἐπεβλήθη, ἐπιβάλλεται, ἐπιβληθῆσεται ἡ οὐ καὶ εἰς τοὺς ἀρχικοὺς ἀγοραστὰς τῶν 100 «Λίμπερτους» καὶ

δ) «Οτι θέλουσιν ἀποδεχθῆ ἐκ τῶν προτέρων τὴν ὑποχρέωσιν, δως ἀναθέσουσι διὰ Συμβολαίου τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου τῶν εἰς ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον τῆς προηγούμενῆς ἔγκρισεως τοῦ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀναλαμβάνοντος τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ γραφείου τούτου, δως ἐκ τῶν προσόδων τῆς ἐξμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου παρακρατῆ κατ' ἔτος τὰ ἀπαντούμενα ποσὰ διὰ τὴν καταβόλην πρὸς τὸ 'Ελληνικὸν Δημοσίον τῶν συμβατικῶν καὶ φορολογικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλαισιούτου, ὡς καὶ τῶν κατὰ τὴν προηγούμενήν παράγαφον ἐπιβληθησόμενών τυχόν νέων ὑποχρεώσεων, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὴν καταβόλην εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβερνήσειν τῆς τοκοχρεωλυτικῆς δόσεων πρὸς ἔξοφλησιν τοῦ πρόσδιον αὐτὴν ἐνυποθήκου χρέους τοῦ πλοίου, μόνον δὲ μετὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τῶν ἀνωτέρων ὑποχρεώσεων τοῦ πλαισιούτου, τὸ ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον διὰ τὴν διάθεσιν τοῦ πλαισιούτου τὸ ὑπόλοιπον τῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐτησίων προσόδων τοῦ πλοίου. Νοεῖται ὅτι καὶ πᾶσα ἄλλαγη τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Γραφείου θὰ ὑπόκειται εἰς τὴν προηγούμενήν ἔγκρισιν τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Κατ' ἔξαρσειν, προκειμένου περὶ μεταβίβασεων πλοίων εἰς 'Εταιρίαν, ἔκτὸς τῶν ἀνωτέρων δρων, θὰ ἀπαιτήται τὸ συνυπεύθυνον τοῦ πολητοῦ ἀλληλεγγύως καὶ ἀδιαρέτως μέχρι πλήρους καὶ ὀλοσχεροῦς ἐκπληρώσεως τῶν ἐκ τῶν συμβασεων ἀγορατωλησίας καὶ ὑποθήκης ἀπορρεούσων ὑποχρεώσεων.

2.— 'Εξουσιοδοτοῦμεν τὸν κ. Πρεσβευτὴν τῆς ἐν Οὐασιγκτὼν 'Ελληνικῆς Βασιλικῆς Ποεσίεως ἡ τὸν ὑπὸ αὐτοῦ ἔξουσιοδοτηθῆσουν Σύμβολον τῆς αὐτῆς Πρεσβείας κ. Παῦλον Οἰκονόμον—Γκούραν, δως, ὑπὸ τὰς ἄνω προϋποθέσεις καὶ δρους, παρέχῃ εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπὴν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς τὴν συγκατάθεσιν τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὰς περὶ δὸν πρόσκειται μεταβίβασεις, παρέχων τὴν ἔγγνωσιν τοῦ Δημοσίου, ἐάν παρίσταται ἀνάγκη παροχῆς αἵτης ἐν δευτέρου, ὡς ἐπίσης καὶ νά ὑπογράψῃ πᾶν ἔγγαρφον, πρᾶξιν, ἀναγονώσιν καὶ. ήτις τυχόν ἥθελεν ἀπαιτηθῇ διὰ τὴν πραγμάτων τῶν ἐν λόγῳ μεταβίβασεων.

3.— Οἱ δροι τῆς παρούσης ἀποφάσεως ἔχουσιν ἐφαρμογὴν καὶ διὰ τὰς μέχρι σήμερον παρασχεθεῖσας συγκαταθέσεις ἡμῶν δὲ' ἰδιοτέρων ἔγγραφων, διὰ τὴν μεταβίβασιν πλοίων «Λίμπερτους», ἐφ' ὅσον δὲν ἔχουσιν εἰσέτι ἔκτελεσθῆ.

Οἱ 'Υπουργοί

Οἰκονομικῶν

Δ. ΧΕΛΑΜΗΣ

Εξωτερικῶν

Κ. ΤΣΑΛΛΑΡΗΣ

Ναυτιλίας

Θ. ΚΙΖΑΝΗΣ

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOLIS»

STEAMSHIP AGENT,
BROKER AND CHARTERER

ALEXANDRIA

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

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ",

'Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας

300 πλοῖα, 1.283.098 τόννων γκρός

Τὴν 1ην Ιανουαρίου τοχ. ἔτους, συμφώνως πρὸς τὴν τελευταίαν στατιστικὴν τὴν καταρτισθεῖσαν ὑπὸ τῆς εἰδίκης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὑπηρεσίας, ἡ δύναμις τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας περιελάμβανε:

293 πλοῖα, 1.219.384 τ. γκρός

Κατὰ τὸ ἔκτοτε διαφερεῖσαν α' τῷμην τοῦ 1948 ἐσημειώθησαν ἀρκετά προσθήκαι εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, κυριωτέα τῶν δοτοίν ἡτο ἡ παραλιαὶ καὶ νηρόλογοις τῶν ἐπτὰ τύπου «Τ. 2» ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων «Ἄγιος Γεώργιος V.», «Κάτε Ν. Λ.», «Νικόλαος Ζαφειράκης», «Πέτρος», «Πετράκης Νομάρχης III.», «Πολυτίμη Ανδρεάδου» καὶ «Τζόν Δ. Χανδρής», συνολικῆς χωρητικότητος 72.874 τόν. γκρός.

Πέραν τῆς ἀξιοσημάντον ταύτης προσθήκης, ἐνηλογήθησαν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τὸ φορτηγὸν «Υδραίος II.» 4.557 τ. γκρός (τοῦ 1930), τὸ μικρὸν ἐπιβατηργὸν «Πλάρος» καὶ τὸ μικρὸν πλοίον-ψυγεῖον «Κάστωρ», ὃ τοῦ ἔδη 3 εἰσέτι πλοῖα, 4.962 τόν. γκρός.

Ἐναντὶ τῶν ἀνωτέρω προσθηκῶν, διεγράφησαν διαρκοῦντος τοῦ α' τῷμηνον 3 πλοῖα 14.122 τόν. γκρός, ἦτοι τὸ βυθισθὲν ἐκ νάρκης εἰλιπεργὸν «Καλλιόπη» 7.244 τ. γκρός, τὸ ἐπίσης βυθισθὲν «Μέμφις» 3.351 τ. γκρός καὶ τὸ ὑψώσαν τὴν Παναμαϊκὴν φορτηγὸν «Σπυρίδων II.» 3.527 τ. γκρός.

Προσήλθεν σύντοτα πλαναρά προσθήκη παραπλανήσαντος τοῦ τόπου τοῦ πλοίου 4.557 τ. γκρός, ἦτοι προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 1ην Ιανουαρίου ἐ. ἔ. δύναμιν μας δίδει σημειωτὴν τοιαύτην ἀπό:

300 πλοῖα, 1.283.098 τ. γκρός

· Η σύνθετης τῆς ἀνωτέρω πλοηγής χωρητικότητος μας, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἐμφανίζεται ως ἔξης:

Πλοῖα	T. γκρός
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως	119 438.072
» «Λίμπερτους»	96 690.466
» τύπου «Κρίδος»	2 7.627
Δεξαμενόπλοια	11 89.218
Υπεριωκέναια	1 16.991
Ἐπιβατηργά	13 18.073
Διάφορα	58 22.651
Σύνολον	300 1.283.098

Τὰ ύπο Παναμαϊκήν σημαίαν

· Οσον ἀφορᾷ τὰ ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαίαν, ἐλληνικῆς διμος ἰδιοτητὸς ας, σκάφη μας, ἐσημειώθησαν ἀρκετά μεταβολὰ διαρκοῦντος τοῦ α'. τῷμηνον. Τὴν 1ην Ιανουαρίου ἐ. ἔ. δύναμιν ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν:

175 πλοῖα, 708.305 τ. γκρός

· Εκτὸτε προσετέθησαν τὰ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγὰ «Ιντιάνα», «Κατερίνα», «Μαντόνα», «Μπενβενίτο», «Μπελαβίστα», «Πόλεν Πάμπλο» καὶ «Πράντος», ἦτοι 7 πλοῖα, 21.125 τόν. γκρός. Επίσης προσετέθησαν διὰ τὸν τόπον τοῦ Ατλαντικοῦ ΙΙ. καὶ «Λοΐντεστός» 16.412 τ. γκρός καὶ τὰ 4 «λίμπερτους» «Κνόζα» (πρώτην χονδυρικὸν «Ἀργεῖ», «Σίμων», «Σάν Λεονάρδος» καὶ «Σάν Γιόργιος», συνολικῆς χωρητικότητος 28.798 τ. γκρός. Προσετέθησαν, δηλαδή, 13 σκάφη, 66.335 τόν. γκρός.

Διεγράφησαν αὐτὸν ἐπέροι δύο μικρὰ σκάφη 740 τ. γκρός, ἦτοι τὰ ἀ/π «Βίνδον», τεθὲν ὑπὸ σημαίαν Κωνσταντίνας, καὶ «Μάρω», τεθὲν ὑπὸ σημαίαν Μαρόκου. Οὗτο η καθαρὰ προσθήκη τοῦ α' τῷμηνον ἀνήλθεν εἰς 11 σκάφη, 65.595 τ. γκρός. Η διαφορὰ αὕτη, προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 1ην Ιανουαρίου ἐ. ἔ. δύναμιν, μας δίδει σημειωτὴν τοιαύτην ἀπό:

186 πλοῖα, 773.900 τ. γκρός

· Η σύνθετης τῆς χωρητικότητος ταύτης, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἐμφανίζεται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως	71 τ. γκρός	332.462
» «Λίμπερτους»	38 »	273.205
» «Βίνδον»	1 »	7.604
Δεξαμενόπλοια	10 »	67.074
Υπεριωκέναια	3 »	27.582
Ἐπιβατηργά	6 »	26.453
Διάφορα	57 »	39.520
Σύνολον	186 »	773.900

Τὰ ύπο σημαίαν Χονδούρας

· Υπὸ τὴν Ελληνικήν, διμος, ἰδιοτητοῖαν ἐτέλουν τὴν 1ην Ιανουαρίου καὶ 19 πλοῖα, 130.665 τ. γκρός, ἄπινα ἔφερον τὴν σημαίαν τῆς Χονδούρας. Εἰς τὴν δύναμιν ταύτην —διαρκοῦντος τοῦ α' τῷμηνον— προσετέθη τὸ νεοαγορασθὲν «λίμπερτο» «Ματθαίος», 7.176 τόν. γκρός, διεγράφη δὲ τὸ «λίμπερτο» «Ἄρης» 7.248 τ. γκρός. Τὸ τελευταῖον τοῦτο, μετονυμαθὲν «Κνόζα», μετεφέρθη εἰς τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν. Προέκινεν οὗτοι μία ἐπὶ ἔτατον διαφορὰ κατὰ 72 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὡστε ἡ σημαίνη δύναμιν ὑπὸ Χονδούρων την σημαίαν περιλαμβάνει:

19 πλοῖα, 130.593 τ. γκρός

ΧΑΡΙΣΤΙΚΗ ΒΟΛΗ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ**Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ****ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΩΣ ΕΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΝ**

Δημοσιεύμενον κατωτέρω τό νομοσχέδιον «περὶ φορολογίας τῶν κερδῶν τῶν μηχανοκινήτων πλοίων», ώς τοῦτο ἐτροποποιήθη ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐξουσιοδοτήσεως. «Ἡδη τὸ νομοσχέδιον διεβιβάσθη εἰς τὰ Ἀνάκτορα πρὸς ὑπογραφὴν ὑπὸ τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλέως, μεθ' ὅθα σταλῆ εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυθερνήσεως» πρὸς δημοσίευσιν:

«Ἄρθρον 1.— 1. Ἐπιβάλλεται φόρος τεσσαράκοντα ἐπὶ τοῖς ἔκαπον (40 o/o) ἐπὶ τῶν ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1947 καὶ ἔφεζης καὶ ἐντὸς ἔκαστον ἡμερολογιακῶν ἔτους προκυπτόντων καθαρῶν κερδῶν ἐπὶ παντὸς μηχανοκινήτου πλοίου ἡμεδαπῆς θιαγενείας χωρητικότητος φορτίου (d. w.) ἀντὸς δημοσίευσιν:

2. Ὡς καθαρὸν κερδὸν λογίζεται ἡ διαφορὰ μεταξὺ ἀκαθαρίστων ἐσόδων ἀφ' ἑνὸς καὶ ἀφ' ἑτέρου τοῦ ἀδροίσματος: α) τῶν ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως τοῦ πλοίου, β) τῆς ἑτησίας ἀποσβέσεως τῆς ἀξίας κτήσεως τοῦ πλοίου, λογίζομένης ὡς τοιώτης τοῦ ποσοῦ τοῦ καταβληθέντος διὰ τὴν ἀγοράν του καὶ τοῦ ποσοῦ τῶν ἀποδειγμένων ἐνεργηθείσιν καὶ ἐφεζῆς ἐνεργούμενον δαπανῶν διὰ τὴν συμπλήρωσιν, ἐφοδιασμὸν, ἔξοπλισμὸν, μετασκευὴν, διασκευὴν καὶ ἐν γένει πάσῃς δαπάνῃς, ὡς ἐπανεψεύτη τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, γ) τῶν ἐντὸς τοῦ ἡμερολογιακῶν ἔτους καταβληθέντων τόκων διὰ ἐνυπόθηκα δάνεια ἐπὶ τοῦ πλοίου, συναφθέντα κατὰ τὸν κρόνον πτήσεώς του, ὡς καὶ δι' ἐνυπόθηκα δάνεια συναφθέντα μεταγενεστέρως διὰ ἀποδειγμένας ἐποικευάς τοῦ πλοίου καὶ δ) τοῦ τετάρτου τῶν ἀποδειγμένων ἐνεργηθείσιν δαπανῶν διὰ τὴν ἐποικευήν τοῦ πλοίου πρὸς διατήρησιν τῆς κλάσεως του (Survey), τῶν ὑπολοίπων τριῶν τετάρτων ἐκπιπτομένων κατ' ισομοιρίαν ἐξ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων τῶν τριῶν ἀμέσως ἐπομένων ἡμερολογιακῶν ἔτῶν.

3. Ἡ προκύπτουσα ἡμίμια ἐκ τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἡμερολογιακῶν ἔτους ἐκπίπτεται ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν τοῦ ἀμέσως ἐπομένου ἡμερολογιακῶν ἔτους καὶ ἐν ἀνεπαρκείᾳ τούτων ἐκπίπτεται ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν τοῦ ἀμέσως μεθεπομένου ἔτους. Αἱ διατάξεις τῆς παρούσας παραγάφου δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ ὑποχέρων, οἵτινες παρέλειψαν τὴν ὑποβολὴν τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 5 δηλώσεως διὰ τὸ ἡμερολογιακὸν ἔτος ἐκ τῶν κερδῶν τοῦ πλοίου αἰτοῦνται τὴν ἐκπτωσιν, ὡς καὶ διὰ τὰ προηγήθεντα τούτου δύο ἡμερολογιακὰ ἔτη.

4. Ὡς χωρητικότης φορτίου (d. w.) νοεῖται ὁ ἀριθμὸς τῶν τόννων τῶν 2.240 λιτρῶν, τοὺς ὅποιους δύναται νὰ μεταφέψῃ τὸ πλοίον εἰς φορτίον, ἐφόδια καὶ πάνωμα.

5. Ἡ προκύπτουσα ἡμίμια ἐκ τοῦ πλοίου τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων καὶ τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων, ταῦτα κατατάσσονται εἰς τὰς ἔξης τέσσαρας κατηγορίας:

α) Πρώτη κατηγορία: φορτηγὰ πλοῖα χωρητικότητος φορτίου (d. w.) κάτω τῶν 5.000 τόννων, ναυτηργήθεντα μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1935.

6. Δευτέρα κατηγορία: φορτηγὰ πλοῖα χωρητικότητος φορτίου (d. w.) 5.000 τόννων καὶ ἄνω, ναυτηργήθεντα μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1935.

γ) Τρίτη κατηγορία: φορτηγὰ πλοῖα τύπου «Liberty» γενικῶς, ὡς καὶ λοιπὰ φορτηγὰ πλοῖα ναυτηργήθεντα ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1936 καὶ ἐφεζῆς.

δ) Τετάρτη κατηγορία: Μηχανοκίνητα ἐπιβατηγὰ πλοῖα, πλοῖα ψυγεία ὡς καὶ δεξαμενόπλοια «Tankers».

Ἄρθρον 3.— 1. Προκειμένον περὶ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 ἀναφερομένων πλοίων τῆς πρώτης, δευτέρας καὶ τρίτης κατηγορίας τὰ ἀκαθάριστα ἐσόδα αἰτῶν ἐκ ναυλῶν ἔξεντρονται, κατ' ἀμάχητον τεκμήριον, διὰ πολλαπλασιασμοῦ τῆς εἰς τόννους χωρητικότητος φορτίου (d. w.) ἐκάστου πλοίου καὶ τοῦ κρόνου καθ' ὃν εἰσόδησθε τὸ πλοίον ἐπὶ ναυλώσει οἰονδήποτε τύπου ἢ μετέφερε φορτίον διὰ λογαριασμῶν τοῦ ὑποχρέουν ἐπὶ τὸν ναυλάριθμον, ὡς διάφορος τοῦ διάφετος διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μετ' ἀπόφασιν τῆς Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς, ἐνιαῖος δι' ὅλας τὰς κατηγορίας πλοίων ἡ διάφορος διὰ ἐκάστην τούτων ἡ διὰ ὥμαδα πλοίων τῆς αὐτῆς κατηγορίας ἐνεργούντων πλοίων ἐντὸς τῶν αὐτῶν χωρικῶν ἰδάτων.

2. Ὡς ναυλάριθμος νοεῖται ὁ μέσος ὄρος τῶν ναυλῶν τῶν ἀφορῶντων ναυλώσεις φορτηγῶν πλοίων πάσης χωρητικότητος ἐν τῇ διεθνεῖ ἀγορᾷ ἀνὰ τόννους χωρητικότητος φορτίου (d. w.), ὡς οὗτος καταρτίζεται ὑπὸ τῆς ἐν Λονδίνῳ E. A. V. Angier F. I. C. S. διὰ τὸ Lloyd's List and Shipping Gazette.

3. Διὰ τὰ πλοῖα τῆς τετάρτης κατηγορίας ὡς ἀκαθάριστα ἐσόδα λογίζονται τὰ προκύπτοντα ἐκ τῶν ναυλοσυμφώνων καὶ τῶν λοιπῶν στοιχείων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ναυλώσιν καὶ ἐν γένει μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ φορτίου τρίτων καὶ τοῦ πλοιοκτήτου.

4. Ἄρθρον 4.— 1. Προκειμένον περὶ τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 ἀναφερομένων πρώτης, δευτέρας καὶ τρίτης κατηγορίας πλοίων, τὰ ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως αὐτῶν ἔξεντρονται, κατ' ἀμάχητον τεκμήριον, διὰ πολλαπλασιασμοῦ τῆς εἰς τόννους χωρητικότητος φορτίου (d. w.) ἐκάστου πλοίου ἐπὶ τὸν κρόνον καὶ ἐπὶ τὸν συντελεστὴν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, ὃστις διάφετος διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μετ' ἀπόφασιν τῆς Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς, τεκμαρτῶς κατὰ τόννους χωρητικότητος φορτίου (d. w.) διὰ δω-

δεκάμηνον ἡ ἐλάσσονα χρονικὰ διαστήματα, ἐνιαῖος δι' ὅλοκληρον τὸ χρονικὸν διάστημα ἡ διάφορος διὰ τὸν κρόνον πλεύσεως, χρόνον παραμονῆς εἰς λιμένα πρὸς φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν καὶ χρόνον παροπλισμοῦ κλπ., τοῦ πλοίου καὶ ἐνιαῖος δι' ἀπάστας τὰς κατηγορίας πλοίων ἡ διάφορος δι' ἐκάστην κατηγορίαν ἡ ὥμαδα πλοίων τῆς αὐτῆς κατηγορίας ἐκτελούντων πλάσια ἐντὸς τῶν αὐτῶν χωρικῶν ἰδάτων.

Διὰ ποινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δύναται νὰ ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῆς παρούσης παραγόντων καὶ διὰ τὰς δαπάνας ἐποκενῆς τοῦ πλοίου πρὸς διατήρησιν τῆς πλάσεως του (Survey).

Προκειμένον περὶ τῶν πλοίων τῆς τετάρτης κατηγορίας, ὡς ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως τοῦ πλοίου λογίζονται παραγόντα πανηγύριθμα πανηγύριστα ποσά.

2. Προκειμένον περὶ πλοίων τιθεμένων ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1947 καὶ ἐφεζῆς, τὸ ποσοστὸν τῆς ἑτησίας ἀποσβέσεως τῆς ἀξίας κτήσεως τοῦ ὄρχεται ἵσον πρὸς 4 o/o, προσηγγέμενόν κατὰ τὸ τρίτον τῆς ἡμικίας τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἡμέραν παθ' ἣν τοῦτο ἐκτήσατο ἡμεδαπτή θιαγένειαν. Προκειμένον περὶ πλοίων πολεμικῆς καταστασεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, τὸ κατὰ τὴν παρούσαν παράγαμον ποσοστὸν τῆς ἑτησίας ἀποσβέσεως προσανθίζεται κατὰ 1 o/o ἐπὶ τῆς ἀξίας κτήσεως τοῦ πλοίου.

3. Προκειμένον περὶ τῶν πλοίων τῶν ἔχοντων κατὰ τὴν 1 Ἰανουαρίου 1947 ἡμεδαπτή θιαγένειαν, τὸ ποσοστὸν τῆς ἑτησίας ἀποσβέσεως τῆς ἀξίας κτήσεως τοῦ ὄρχεται ἵσον πρὸς 4 o/o, προσηγγέμενόν κατὰ τὸ τρίτον τῆς ἡμικίας τοῦ πλοίου κατὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1947.

Ὦς ἀποσβεστέα ἀξία κτήσεως τοῦ πλοίου κατὰ τὴν 1 Ἰανουαρίου 1947 λογίζεται τὸ ποσοστὸν τῆς περιπτώσεως 6' τῆς παραγάφρου 2 τοῦ ἀρθροῦ II τοῦ παρόντος κειμένου: α) κατὰ 4 o/o ἐπὶ αὐτῷ ἑτησίως διὰ τὰ ἐτή τὰ διαφερόντα πάντα τὸν ἔτους τῆς θέσεως τοῦ ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν μεχρι 31 Δεκεμβρίου 1946 καὶ β) κατὰ ἐτερού 6 o/o ἐπὶ αὐτῷ ἑτησίως διὰ τὰ τοῦτο τῆς ἡμικίας τοῦ πλοίου κατὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1945.

4. «Ἐὰν τὰ ποσοστά τῶν ἀποσβέσεων τῶν παραγάφρων 2 καὶ 3 περιέχουν καὶ κλάσμα μονάδος, τούτῳ ἀποστροφυγγίλονται εἰς ἀκεραίαν μὲν μονάδα ἐφόδουν εἰνε μεγαλύτερον τοῦ ἡμίσεος ἀκεραίας μονάδος, εἰς η μιστὶ δὲ ἀκεραίας μονάδος, ἔκανε μικρότερον τοῦ ἡμίσεος ταῦτης.

5. Προκειμένον περὶ τῶν πλοίων, περὶ τὸν παραγάφρον 2 καὶ 3 τοῦ παρόντος περιπτώσεως τῆς παραγάφρου 6' τῆς παραγάφρου 2 τοῦ ἀρθροῦ II τοῦ παρόντος κειμένου: α) κατὰ 4 o/o ἐπὶ αὐτῷ ἑτησίως διὰ τὰ τοῦτο τὰ διαφερόντα πάντα τὸν ἔτους τῆς θέσεως τοῦ ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν μεχρι 31 Δεκεμβρίου 1946 καὶ β) κατὰ ἐτερού 6 o/o ἐπὶ αὐτῷ ἑτησίως διὰ τὰ τοῦτο τῆς ἡμικίας τοῦ πλοίου ἐπὶ τὴν 1ην Δεκεμβρίου 1945.

6. «Ἐπὶ τῇ διάστασι τῶν διατάξεων τῶν παραγάφρων 2—5 παρεζόμεναι ἀποσβέσεις δὲν δύναται νὰ ὑπερβῶσι τὴν ἀξίαν κτήσεως τοῦ πλοίου. «Ἄρθρον 5.— 1. «Ὑπόχρεως πρὸς δῆλωσιν καὶ καταβολὴ τοῦ φόρου τυγχάνει ὁ πλοιοκτήτης, ὁ ἐγγεγαμένος εἰς τὸ οἰκεῖον νηδόγιον κατὰ τὴν 1ην Ἀπριλίου τοῦ ἔτους τῆς δηλώσεως. Ἐπὶ συμπλοιοκτήτης ἡμεδαπτής διὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ καὶ ὁ διασχειδιστής τῆς συμπλοιοκτήτης διὰ τὸν ἀναλογίαν τοῦ καὶ ὁ διασχειδιστής τῆς συμπλοιοκτήτης τυγχάνουσιν ὑπόχρεος πρὸς δῆλωσιν καὶ καταβολὴν τοῦ φόρου. «Ὑπόχρεως πρὸς καταβολὴν τοῦ φόρου ἀλληλεγγύης εἰνε καὶ πᾶς κατ' ἐτοῖς τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 2 τοῦ παρόντος περιπτώσεως τῆς παραγάφρου 3 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 4 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 5 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 6 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 7 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 8 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 9 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 10 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 11 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 12 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 13 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 14 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 15 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 16 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 17 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 18 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 19 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 20 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 21 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 22 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 23 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 24 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 25 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 26 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 27 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 28 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 29 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 30 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 31 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 32 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 33 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 34 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 35 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 36 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 37 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 38 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 39 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 40 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 41 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 42 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 43 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 44 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 45 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 46 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 47 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 48 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 49 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 50 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 51 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 52 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 53 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 54 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 55 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 56 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 57 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 58 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 59 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 60 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 61 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 62 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 63 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 64 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 65 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 66 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 67 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 68 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 69 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 70 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 71 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 72 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 73 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 74 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 75 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 76 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 77 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 78 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 79 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 80 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 81 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 82 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 83 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 84 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 85 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 86 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 87 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 88 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 89 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 90 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 91 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 92 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 93 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 94 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 95 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 96 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 97 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 98 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 99 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 100 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 101 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 102 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 103 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 104 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 105 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 106 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 107 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 108 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 109 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 110 τοῦ πλοιοκτήτου τῆς παραγάφρου 111 τοῦ πλοιοκτ

άπ' αὐτής πρὸ πάσης σιγητήσεος, ἀποδίδεται. Ἐν περιπώσει μερικῆς ἀποδοχῆς τῆς ἐφέσεως ἀποδίδεται μέρος τοῦ παραβόλου, καθοριζόμενον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἔπιτροπῆς.

3. Ἐντὸς τῆς κατὰ τὴν παράγραφον 1 προθεσμίας ἔχει δικαίωμα ἐφέσεως καὶ ὁ Οἰκονομικὸς Ἐφόρος, κοινοποιῶν αὐτὴν εἰς τὸν ὑπόχρεον, μὴ ὑποχρεούμενος δικαιούσεις εἰς τὴν καταβολὴν παραβόλου καὶ ποσοῦ δικαιοτικῶν δαπανῶν.

4. Άλλης ἐφέσεις ἐκδικάζονται παρὸς Ἐκδικαστικῆς Ἔπιτροπῆς Ἐφέσεων, ἀποτελούμενης: α) ἐξ ἑνὸς Συμβούλου τοῦ Ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου, ὡς προέδρου, δικαιούμενον ὑπὲρ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, β) ἐξ ἑνὸς Διευθυντοῦ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, δικαιούμενον ὑπὲρ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ γ) ἐξ ἑνὸς πλοιοτήτου, δικαιούμενον ὑπὲρ τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοριατικοῦ καὶ ἐν ἀρνήσεις ἡ ἀμελεία ταύτης πρὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Χρέος γραμματέως τῆς Ἔπιτροπῆς ἔκτεινεις εἰς τὸν παταλλήλον τῆς Διευθύνσεως Φορολογίας Προσόδων, δικαιούμενος ὑπὲρ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν.

5. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐκδικαστικῆς Ἔπιτροπῆς Ἐφέσεων ἐνεργεῖται ἔκπτωσις ἡ ἐπιστροφὴ τοῦ ὑπὲρ τὸ δέον δεβαιωθέντος φόρου καὶ τῶν προσανησθέντων ἡ ἐνεργεῖται συμπληρωματική δεβαίωσης τοῦ προσήκοντος ποσοῦ φόρου καὶ τῶν προσανησθέντων, ἐφαρμοζούμενης διὰ τὴν εἰσφράξειν τῶν τῆς διατάξεως τῆς παραγράφου 5 τοῦ ἀρθροῦ 6 τοῦ παρόντος.

"Ἀρθρον 12.— 1. Οἱ ὑπόχρεοι εἰς τὸν φόρον τοῦ παρόντος Νόμου ἀπαλλάσσονται πάσης ἄλλης ἐπιβαρύνσεως ἐκ φόρου ἐπιτηδεύματος τοῦ Νόμου 5117 καὶ τοῦ Νομ. Δ/τος 53)1946, ὡς καὶ ἐκ τοῦ φόρου καθαρῶν προσόδων κατηγορίαν Γ' καὶ Δ' διὰ τὰ ὑπαρχόντα εἰς τὸν φόρον τοῦ παρόντος Νόμου καθαρὰ πέρδη τῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1947 καὶ ἐφεξῆς τῶν πλοίων ἡμεδαπτής θεαγενείας χωρητικότητος φορτίου (d. w.) ἀνωτέρας τῶν 500 τόννων.

2. Εἰς δάρος τῶν ὑποχρέων εἰς τὸν φόρον τοῦ παρόντος Νόμου ἐπιβάλλεται συνθετικὸς φόρος διὰ τὰ ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1947 καὶ ἐφεξῆς καθαρὰ πέρδη ἐκ τῶν μηχανοκίνητων πλοίων ἡμεδαπτής θεαγενείας χωρητικότητος φορτίου (d.w.) ἀνωτέρας τῶν 500 τόννων, ἵσος πρὸς τὸ τέταρτον τοῦ φόρου τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ παρόντος, συμβασιούμενος καὶ συνεισπραττόμενος μετ' αὐτοῦ, τροποποιημένων, ὡς πρὸς τὰ ποσοστά τοῦ φόρου καὶ τὸν τρόπον καταβολῆς τοῦ, ὡς καὶ ὡς πρὸς τὸν ὑποχρέον, τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος φορολογίας καθαρῶν προσόδων καὶ ἀπαλλασσούμενῶν τῶν περιόδων τοῦ παρόντος νόμου προσώπων.

"Ἄρθρον 13.— 1. Οἱ κατὰ τὸν παρόντα νόμον ὑπόχρεοι διεβίλουσιν, διπλῶς θεωροῦνται ὑπὲρ δικαιούμενοι τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου καὶ τῶν Ἐκδικαστικῶν Ἐπιτροπῶν Ἐντάσεων καὶ Ἐφέσεων τὰ συναπτόμενα ναυλούσματα, τὰ προηγηθέντα τῆς συνάφεως τοῦ ναυλούσματος τηλεγραφήματα, τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια τὰ ἀφορῶντα τὰς ναυλώσεις κλπ., τὰ ἀποδεικτικά τὰν πάσης φύσεως δαπανῶν, τὴν ἀλληλογραφίαν, τὰ βιβλία αὐτῶν ἐν γένει καὶ πᾶν στοιχεῖον σχετικὸν μὲ τὰ ἀποτελέοματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

2. Άλλοι δικαιούσι εὖ γένει ἀρχαὶ, ὡς καὶ πᾶν φυσικὸν ἡ νομικὸν πρόσωπον δημοσίου ἡ ἴδιωτικὸν δικαιόν ὑποχρεοῦνται, διπλῶς, μετὰ πρόσληπτον τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου ἡ τῶν Ἐκδικαστικῶν Ἐπιτροπῶν Ἐντάσεων καὶ Ἐφέσεων, ἀποστείλωνται ἐντὸς δέκα ἡμερῶν τὰ στοιχεῖα τὰ διοῖν διαθέτουσι περὶ τῶν ὑποκειμένων εἰς τὸν φόρον τοῦ παρόντος νόμου προσώπων.

3. Κατὰ τὸν παραβατῶν τῆς παραγράφου 2 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ 42 τοῦ Κώδικος τῆς φορολογίας καθαρῶν προσόδων ἐπιβάλλονται αἱ ποιναὶ αἱ προβλεπόμεναι ὑπὲρ τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἀρθροῦ 42 τοῦ Κώδικος τῆς φορολογίας καθαρῶν προσόδων.

"Ἄρθρον 14.— 1. Ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου, διένος πλοιοκτήτης τυγχάνει ἀλληλεγγύως μετὰ τοῦ προσαπόχου τοῦ ὑπόχρεως εἰς τὴν πλοωμὴν τοῦ κατὰ τὸν παρόντα νόμον φόρου τοῦ ἀναλογούντος ἐπὶ τῶν περιόδων ὀλοκλήρων τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους, ἐντὸς τοῦ ὅπουν ἐγένετο ἡ μεταβίσασι.

2. Ἀπαγορεύεται ἡ μεταβίσασι τῶν εἰς φόρον ὑποκειμένων πλοίων ἡ ἡ ἐγγραφὴ ἐπ' αὐτῶν ὑπόθηκης ἀνεν προηγουμένης προσαγωγῆς δεβαίωσης τοῦ ἀρμόδιου Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου, διτὶ ἔχοντιν ἐκπληρωθῆναι αἱ κατὰ τὸν παρόντα νόμον φορολογικά ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιοτητοῦ.

3. Ἐπὶ παραλείψεως καταβολῆς τοῦ διοτικῶν δεβαίωσην τοῦ φόρου καὶ προσανησθέντων, ὡς καὶ ἐπὶ μὴ ἐγκάθισμαν ἀπὸ τῶν ὑποχρέων τῶν στοιχείων περὶ ὃν προβλέπεται τὸ προηγουμένων ἀρθροῦ, διδασταὶ ὁ Οἰκονομικὸς Ἐφόρος μετ' ἔγκρισιν τοῦ Ὑπουργοῦ Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὴν Δικαιονίην, Προξενικήν πλ. Ἀρχὴν τὴν μὴ ἔκδοσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων διὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου,

διὰ τὸ διόποιον δὲν κατεβάλλεται ὁ φόρος, αὕτη δὲ ὑποχρεοῦται νῦ μὴ προσῆεις τὴν θεώρησην καὶ ἔκδοσιν τῶν ἐγγράφων τούτων.

"Ἄρθρον 15.— 1. Τὸ δικαιώμα τοῦ Δημοσίου πρὸς ἐπιβολὴν τοῦ κατὰ τὸν παρόντα νόμον φόρου παραγράφεται μετὰ τὴν συμπλήρωσην πεντατείας ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας ἐμπροσθέτουν καταβολῆς τοῦ φόρου.

2. "Απαντα τὰ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου ἐκδιδόμενα ἡ ὄπωδηπότε χρησιμοποιούμενα ἐγγράφα συντάσσονται ἐφ' ἀποὺς ζάρτου, ἐξαιρέσει τῶν ἐγγράφων τῆς ἐνώπιον τῆς Ἐκδικαστικῆς Ἔπιτροπῆς Ἐφέσεων διαδικασίας, ἀποκειμένων εἰς τὰ τέλη τὰ ἐπιβαλλόμενα ἐπὶ τῶν ἐγγράφων διὰ τὴν ἐνώπιον τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν διαδικασίαν, δικάζοντος ὡς δευτεροβαθμίου φρούλογικοῦ Δικαιοτητοῦ.

3. Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καθοριζόμενα α) αἱ λεπτομέρεια τοῦ ἐλέγχου τῶν δηλώσεων καὶ αἰτήσεων τῶν ἐλλιπῶς δηλωθέντων καὶ τῶν παραλειψάντων νὰ ὑποβάλλονται δηλώσεις, ὡς καὶ αἱ λεπτομέρεια τῆς δεβαίωσης καὶ εἰσπράξεως τοῦ φόρου, β) τὰ τοῦ καταβλητοῦν ποσοῦ ὑπὲρ τῶν ὑποχρέων διὰ δικαιοτικὸς δαπάνας διὰ τὴν συζήτησην τῶν ἐνστάσεων καὶ τῶν ἐφέσεων, γ) τὰ τῶν καταβλητῶν ἐξόδων κινήσεως καὶ ἀποζημίωσης εἰς τὸν ἀσχοληθησμένους μὲ τὸν ἐλέγχον, τὴν δεβαίωσην καὶ τὴν εἰστραχίν τοῦ φόρου ὑπαλλήλου, δ) τὰ τῆς αἰωνίης τοῦ προέδρου, τῶν μελῶν καὶ τοῦ γραμματέως τῆς Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τῶν Ἐκδικαστικῶν Ἐπιτροπῶν ἐνστάσεων καὶ ἐφέσεων, ὡς καὶ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ τοῦ τρόπου πληρωμῆς ταύτης εἰς τοὺς δικαιούντος καὶ ε) ἐν γένει πᾶσα ἑτέρᾳ λεπτομέρεια ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου.

4. Δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν δύναμις δημοσιεύμενων διὰ τῆς Ἐφημερίδας ἡ προθετικός δηλώσεων τοῦ ἀρθροῦ 5 τοῦ παρόντος, β) νὰ δρίζωνται αἱ Τρόπαιζες ἐξτρεμικὸς ἐφ' ὃν θὰ ἐκδιδοῦνται αἱ ἐπιταγαί, γ) νὰ αὐξημοινται τὸ ὑπὲρ τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἀρθροῦ 6 τοῦ παρόντος προβλεπόμενον ποσὸν προκαταβολῆς τοῦ φόρου καὶ νὰ δρίζηται τὸ νόμισμα εἰς ὃ τοῦτο θὰ καταβάλληται, δ) νὰ καθορίζωνται τεκμαρτῶς τὰ ἔσοδα καὶ αἱ δαπάνας τῶν πλοίων τῆς τετάρτης κατηγορίας τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ παρόντος καὶ ε) νὰ δρίζωνται ἑτερα στοιχεῖα πρὸς καθορισμὸν τῶν ἔσδων καὶ δαπανῶν τῶν πλοίων.

5. Δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ἐγχρίνει καὶ ἐντέλλεται τὴν πληρωμὴν πάσης ἀναγκαῖας δαπάνης διὰ τὴν ἐπέλεσην τοῦ παρόντος νόμου, παταλογίζομενης εἰς τὰ ἔσοδα δεβαίωσης τῶν ἀμέσως φόρων.

"Ἄρθρον 16.— 1. Καταργεῖται, μὴ ἐφεξῆς προκυπτόντων κερδῶν, ὁ ἐκτακτος εἰδικὸς φόρος ἐπὶ τῶν ἐπτάκτων κερδῶν τῶν φορτηγῶν πλοίων τοῦ Ἀναγκ. Νόμου 2075)1939, ὡς ἐποποιηθεῖσα τὸ ἔτος 1940, 2639)1940, 2878)1941, 3064)1941, 3074)1941, 3091)1942, 3093)1942, 3128)1942 καὶ 545)1945 καὶ τῶν 382)1945 καὶ 431)1945, καθὼς καὶ τῶν Νομ. Διαταγμάτων 395)1941 καὶ 953)1941, ὡς καὶ πᾶσα διάταξις γενικὴ ἡ μερικὴ ἀντικειμένη εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου.

2. Εἰς τὸ ποσὸν τοῦ διὰ τὸν παρόντα νόμον ἐπιβαλλομένου φόρου ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους 1947 συμφροτεῖται πᾶς τυχὸν ὑπὲρ τῶν ὑποχρέων καταβλητῆς διὰ τὰ ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1947 καὶ ἐφεξῆς τρίμηνα φόρος δινάμεις τῶν διατάξεων τῶν διὰ τὴν προηγούμενης παραγράφων καταργουμένων νόμων ὡς καὶ ὁ καταβλητῆς φόρος ἐπιτηδεύματος διὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα.

"Ἄρθρον 17.— 'Ο φόρος τοῦ Ἀναγκ. Νόμου 2075)1939, ὡς ἐποποιηθεῖσα τὴν μεταγενεστέρως, ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ τὸν ὑπόχρεον τοῦ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἡμεδαπτής θεαγενείας ἀπέναντι ἐκτελούσι πλόας ἐπτάς τῶν ἐλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων ἡ ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν ποδῶν τὰ ἔσαν χωρικά ὑδάτων καὶ ἀντιστρόφως διὰ τὰ ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1945 μέχρι 31ς Δεκεμβρίου 1946 τρόμην.

'Ο καθορισμὸς τῆς σχέσεως δικαιοτητοῦ τοῦ φορτίου (d. w.) τῶν πλοίων τούτων ἐνεργεῖται κατὰ τὰ δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν δικαιούμενα μετὰ γνώμην τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ἀρθροῦ 7 τοῦ παρόντος.

"Ἄρθρον 18.— 'Η ισχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεταὶ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ διὰ τὴς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως.

HULL

CHARLES COLLINSON & COMPANY

Established 1825

WATER BOAT OWNERS

Water supplied to the majority of Greek vessels
and to 75 o/o of British vessels.

Day and night service with promptness and efficiency

HEAD OFFICE:

Friary Chambers,
Whitefriargate, HULL

Telephones:
HULL 36078-18362

ΓΡΑΦΕΙΟΝ “ΕΛΛΑΣ,,

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ-ΥΛΙΚΑ-ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΜΑΣΣΑΛΙΑ (FRANCE)

47, Bld des Dames

ΤΗΛ. Δ)σις MELPO

ΤΗΛ. C. 5829

C. 4718



Βέλγιον

Ο λιμήν της Αμβέρσης

Η κίνησης του λιμένος της Αμβέρσης κατά Φεβρουάριον άνηλθεν είς 645 σκάφη 1.602.592 τόννων, έναντι κινήσεως 676 σκαφών διά τον Γαλονάριον. Πρότη άναφέρεται είς την κίνησην η Βρετανική σημαία με 305.718 τόν. Δευτέρη η Αμερικανική με 302.826 τόν. Τρίτη η 'Ολλανδική με 181.289 τόν., τετάρτη η Σουηδική με 155.556 τόν., πέμπτη η Νορβηγική με 143.310 τόν., έκτη η Παναμαζίκη με 100.214 τόν., έβδομη η Βελγική με 96.086 τόν., δύδοντας η Ελληνική με 89.125 τόν. και τέλος η Δανική με 83.842 τόννων.

Έγγυς Ανατολή

Ο λιμήν της Βρυξελλού

Συνεπείς διαφοράς άναψεισης μεταξύ Συρίας και Λιβάνου κατόπιν της ύπογραφής της οίκονομης συμφωνίας μεταξύ Γαλλίας και Λιβάνου, είς ήν άντετιθέτο η Συρία, απτη ώς πρότον μέτρον άντιδράσεως έδηλωσεν, διότι δὲν θά χρηματοποίηση πλέον τὸν λιμένα της Βρυξελλού διά τὰς συριακάς μεταφοράς και έδωκεν ήδη δύναμις, διότι τὰ πλοῖα τὰ διατίθεμενα διά τοιαύτας μεταφοράς καταπλέοντα εἰς τὸν λιμένα Λατάκια, διότιος κείται μεταξύ Τριπόλεως και Αλεξανδρέττας. Καταρτίζονται σχέδια διά τὴν κατασκευὴν συγχρονισμένου λιμένος εἰς Λατάκια πρός ζησην τὸν μεταφορῶν τῆς Συρίας.

Ο πετρελαιοαγάγος τῶν ἀραβικῶν πετρελαίων

Ο πετρελαιοαγάγος συνέλην, διά τοῦ δόποιον τὰ πετρέλαια της 'Αραβίας θὰ διοχετεύονται εἰς λιμένα της Ανατολικῆς Μεσογείου, δὲν φαίνεται πιθανόν διότι θὰ διέλθῃ διά της Συρίας και τοῦ Λιβάνου, διότι, ως έδηλωσεν η ἐνδιαφερομένη Αμερικανική ἑταῖρα, η κυβέρνηση της Συρίας ἀπό έξαμηνον καθιερώσεται τὴν κύρωσην τῆς σχετικῆς συμβάσεως.

Αἱ διαμετακομίσεις διὰ Παλαιστίνην

Κατόπιν τῶν ἀνωμαλιῶν, ἀλλού εἶσπενθησαν εἰς τὸν ἀγνητικὸν λιμένας διά τὰ ὑπὸ διατετακόμισιν ἐμπορεύματα, τὰ προφορίζοντα διά Παλαιστίνην, ἔδθησαν δύναμις εἰς δῶν τὸν ἀποστολεῖς ἐμπορευμάτων, διότις έφεξης κατευθύνοντα τὰντα ἀντὶ της Αλγύπτου εἰς τὸν λιμένας τῆς Γένοβας και της Μασσαλίας, δῷσθεν εἰνε εὐκολος ή μεταφόρτωσις διά Παλαιστίνην, λόγῳ τῆς λειτουργίας πυκνῶν γραμμῶν μεταξὺ τῶν λιμένων τούτων και τῶν παλαιστινακῶν.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Κατὰ τῆς ναυλώσεως τῶν 300 πλοίων

Συνεχίζεται εἰς τὴν Ούασιγκτόνη η ἀντίδοσις κατὰ τῆς προτεινομένης ναυλώσεως τριακοσίων «Λίμπερτούς» εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Η 'Εθνική 'Ομοσπονδία της Αμερικανικῆς Ναυτιλίας δι' ἐκτενῆς ἀνακοινώσεως της ἀπαντᾷ εἰς τὸν γερουσιαστὴν κ. Βάντεμπεργκ, τονίζοντα τὸν κακὸν ὑπολογισμὸν τῆς παραχωρήσεως τῶν σκαφῶν ἐπὶ τῶν παραπλανέμενον. «Η ἐπάνοδος — λέγοντας οἱ Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ — εἰς τὴν ἡπερεσίαν τριακοσίων ἡδη σκαφῶν, θὰ σημάνῃ τὸν παροπλισμὸν ισαριθμῶν ἐν κινήσι, δεδομένου, διότι η ἐνεργείας χωρητικότης εἰνε ἀπόλυτα ισορροπημένη μὲ τὴν ζήτησιν».

Ο κ. Βάντεμπεργκ ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην τῆς ναυλώσεως τῶν πλοίων, ίνα μὴ ἡμί τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ σχεδίου ἐπέλθῃ αἰξήσις τῶν ναύλων, δισύνφρος διά τὰ δημόσια οίκονομικά. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν οἱ Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἀπαντοῦν, διότι η ὑπεροφορά, τὸναντίον, χωρητικότης θὰ δημιουργήσῃ μεγαλυτέραν τῆς παρούσης ἐκπατων τῶν ναύλων και παροπλισμὸν τῶν ἀκριβῶν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν Αμερικανικῶν πλοίων.

Αἱ διακρίσεις σημαίας

Τὸ ζήτημα τῆς διαφυλάξεως τῶν εἰσαγωγῶν και ἔξαγωγῶν τῆς Αργεντινῆς ὑπὲρ τῶν ἔθνων τῆς πλοίων συζητεῖται ἡδη εἰς τὴν συνελεύσιν εἰς Μπογκόταν Παναμερικανὴ Διάσκεψιν. Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι θεωροῦν τὸ ληρόθεν μέτρον ως καθαρὰν διάκρισιν σημαίας, ἀντίστοιτον πρὸ τὸ γράμμα και τὸ πνεῦμα τῶν συμφωνιῶν περὶ οίκονομικῆς συνεργασίας τῶν χωρῶν τοῦ Δυτ. Ήμισφαίριου. Η 'Αμερικανική Κυβέρνησις ἐπιμένοντα εἰς τὴν ἀπονήν περὶ διακρίσεως, δικαιολογεῖ τὸ ἴδιον τῆς παρεμφρές μέτρον προστασίας τῶν Αμερικανικῶν σκαφῶν. Η καθιερώσεισα εἰς τὴν Ούασιγκτόνη προτίμησις περιορίζεται εἰς μόνα τὰ φροτία τὰ ἀγοράζομενα ἀπό ξένας χώρας διά πιστώσεων παρεχομένων ἀπό τὴν Τράπεζαν Εἰσαγωγῶν—Έξαγωγῶν.

Διὰ τὰ «τράμπς»

Αἱ συζητήσεις διά τὴν προστασίαν και τὴν ἐπιχορήγησιν τοῦ Αμερικανικοῦ «τράμπ» φορτηγοῦ ἥρχισαν πρὸ ήμερον εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπήν. «Ολοι οι δινάμενοι νὰ ἔχουν ἔγκυρον ἐπὶ τοῦ ζητήματος γνώμην μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν, βιομηχανικῶν, οίκονομικῶν και ναυτεργατικῶν κύκλων, ἐκλήθησαν πάντα συνεπιστήσεων διαπιστώσουν τὰς ἀπόνεις τῶν.

Ἐξ τῶν μέχρι τοῦδε συνεπιστήσεων διαπιστώσαι η ἐπίμονος προσπάθεια

τῆς διατηρησίσεως ἐν πλήρεις ἀποδόσει μέρους τοῦ κατὰ τὸν πόλεμον ναυπηγηθέντος στόλου τῶν «Λίμπερτούς» και τῶν «Βίκτορων» σκαφῶν.

Τὸ 'Αμερικανικὸν Ινστιτούτον τῆς Ναυτιλίας ἀνεζοίνωσε πρὸ ήμερον τὰς διατηπωθείσας εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπήν» ἀπόνεις τοῦ ἐπὶ τῆς θέσεως τοῦ ἔθνους φορτηγοῦ «τράμπ». Η φορτηγὸς ναυτιλία (τράμπ) είνε πολύτιμον και ἀπαραίτητον, κατὰ τὸ Ινστιτούτον, συμπλήρωμα τοῦ δικτύου τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Τὸ «τράμπ» παρέχουν ἔργασιαν εἰς χριλαδάς ναυτικῶν και είνε ὄφγανα πρωτίστης ἀνάγκης διά τὴν ἔθνων ἀμύναν. Μία μετρία δινάμενος φορτηγῆς Ναυτιλία είνε πλούτωντας ἀναγκαῖα. Διό νὰ σταθῇ ὅμως, εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν ἀνταγωνισμὸν, χρειάζεται ἐπιχορήγησης, λόγῳ τοῦ ψηλοῦ κόστους τῆς διαχείρισεως τοῦ 'Αμερικανικοῦ πλοίου.

Κατὰ τὴν 31ην Ιανουαρίου τρέχ. ἔτους 625 'Αμερικανικὴ ετράμπς άπησολούντο εἰς τὴν μεταφορὰν φορτίων εἰς χῆρα. Ο ἀριθμὸς αὐτὸς βαίνει μειούμενος ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέραν, λόγῳ τῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγοφορᾶς. Τὰ ναυλωμένα σκάφη ἀποδίονται εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπήν».

Οι περιορισμοὶ εἰς τὰ «Τάνκερς»

«Ολα τὰ δεξαιενόλιοια, τὰ φέροντα τὴν 'Αμερικανικὴν σημαίαν και τὰ προσφάτως πωληθέντα εἰς ξένους, μεταξύ αὐτῶν και τὰ 'Ελληνικά, ήσαν υποχρεωμένα νὰ ἐπελέσουν συνεχῆ ταξίδια ἀποτοποίας εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας μέχρι τῆς 1ης Μαΐου.

Ηδη, κατόπιν προσφάτου ἀποφάσεως τῆς Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς, η τοιαῦτη υποχρεωσίς ἔπανεται τῷ προστατεύοντα τὸν ξένον εἰς πάλιν ἐλεύθερων διά τὴν μεταφορὰν πετρελαίων όποιενδηπότε και δι' οἰνοδήποτε προσφοράν.

Σημάρη συνολικῆς μεταφορῆς ίκανότητος 10.000 έκατομμαρίων προβλέπεται σύντοτα τὸν έλευθερίαν τῆς διαθέσεώς των.

Τὸ νέα «Τάνκερς»

Δὲν παρέχονται ἔδοντας, χωρὶς νὰ γνωσθῇ και μία νέα παραγγελία τάνκερς εἰς τὴν 'Αμερικήν. Πρὸ ήμερον ἀνεζοίνωση τὸ ναυπηγείον συμβόλων τῆς «Στάνταρ Ο일. Κόμπανυς διά δύο ἀκόμη πετρελαιοφόρων τῶν 28 χιλ. τόννων. Εἰς ἐξ ἀνέρχονται τὰ μέχρι τοῦδε παραγγελθέντα. Θὰ παταφέρουν 228.000 βαρελ., μὲ ταχύτητα 16 μιλλίων. Όμοιον τὰ ἐξ θαυμάσιον 31.500.000 δολλαρίων. Παράδοσις τὸ δεύτερον έξαμηνον τοῦ 1949.

Εἰς τὰ 'Αμερικανικὰ ναυπηγεία κατασκευάζονται τῶρα 21 ἐν διῃ τάνκερς, μεγάλης, κυρίως, χωρητικότητος. «Ἐναντί τοῦ μέσου προτολεμικοῦ δροῦ χωρητικότητος τῶν «τάνκερς» 11.600 τόννων, τὰ νῦν κατασκευάζονται τῶν 25.500 τόν. φορτίου. Η ταχύτητης τῶν ἔναντι τῶν 10 προτολεμικῶν μιλλίων θὰ είνε 16 διὰ τὰ νεοναυπηγούμενα. Η μεταφορὴ τῶν ἀπόδοσης προβλέπεται τετραπλασία ἔναντι τῶν πρὸ τοῦ πολέμου κατασκευασθέντων.

Φορτία παλαιοισιδήρων

Μεγάλαι ποσότητες παλαιοισιδήρων, ἐπιτακτικῶς ἀναγκαῖον εἰς τὴν διοικησίαν τῶν ζάλινως, πρόκειται νὰ μεταφερθῶν ἀπὸ τὴν Γερμανίαν εἰς τὴν 'Αγγλίαν και τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Γένερο τῶν 10 έκατομμάριων τόνων ὑπολογίζονται τὰ φορτία, ποὺ θὰ ἐξαχθῶν σὺν τῷ χρόνῳ. Τὰ πλοία κυρίως τῆς γραμμῆς, τὰ ἐπαστρέφοντα κενά εἰς τὴν 'Αμερικήν, θὰ ἐπωφεληθῶν τὸν ἐλαγχικόν.

«Ἄλλοτε, πρὸ τοῦ πολέμου, τεράστια φορτία ήσαν αἱ ποσότητες παλαιοισιδήρων, ποὺ μετεγέρθησαν πρὸ τοῦ Ιαπωνίαν. Τὰ 'Ελληνικὰ φορτηγά εἶχον τὴν ἀποκλειστικότητα τοῦ πτωχοῦ αὐτὸν φορτίου. Τόρα η 'Αμερικανικὴ βιομηχανία τοῦ ζάλινος μὲ τὴν τεραστίαν ἀνάτυπην τῆς ἐξήτλησης διὰ τὰς ἐγχώριας πατούσεται. Αναζητοῦνται παντοῦ παλαιοισιδήρων. Πρὸ μηνῶν ὑγράσθησαν ἀπὸ τὴν Κίναν 1 έκατομ. τόννων διὰ τὴν έταιριαν Μπέλμε. Η Γερμανία, μὲ τὰ ἐκ τῶν βομβαρδισμῶν ἐρείπια, θεωρεῖται η πλούσιωτέρα εἰς...παλαιοισιδήρα κώδων.

Δάνεια εἰς τὴν Τουρκίαν

«Ανακοίνωσες δημοσιεύθεισα εἰς τὸν 'Αμερικανικὸν οίκονομικὸν τέλον ἀναφέρει, διό τραπεζίται πιστώσεις εἰς τὴν μακροπρόθεσμα δάνεια παρέχονται ἀπὸ μέρους τῶν 'Αμερικανικῶν Τραπεζῶν εἰς τὴν Τουρκίαν διὰ τὴν ἀγοράν πλοίων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Η Τουρκία, πράγματι, καταλέγεται μεταξὺ τῶν προσφερομένων νὰ ἀγοράσουν δρισμένους ὑπεροχέαν σκάφη, διτίνα ἐχοησιμοποιήθησαν ως νοσοκομεῖα κατὰ τὸν πόλεμον.

Ιαπωνία

Η ναυτιλιακὴ ἀποκατάστασις

Οίκονομοι και τεχνικοὶ 'Αμερικανοὶ ἐμπειρογνόμονες μελετήσαντες τὰ προβλήματα τῆς Ιαπωνικῆς ἀνασυγχροτήσεως ὑποδεικνύουν εἰς ἔκθεσιν τῶν πρόσης τὴν 'Αμερικανικὴν Κυβέρνησην τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Συνδροματικό Λ. 'Αγγλ. 5.15.0 Έσωτερικού Δρ. 50.000.
Δ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ ω. π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
'Αντιπρόσωπός μας εις τὴν 'Αγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE»
91/3 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

εἰς τὸν διαφόρους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ πρὸς ἀνάγνωσιν αὐτῶν ἐκ μέρους τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπλούντων φροτηγῶν μας σκαφῶν.

Εἰς τὴν ἄποφασιν αὐτὴν ἡχθεὶ τὸ 'Υπουργεῖον, διότι σῆμερον ὅλα τὰ ἐπαλμένα κέντρα τοῦ ἔξωτερικοῦ καταπλέζονται ἀπὸ διάφορα ἔντυπα ἀντεθνικοῦ περιεχομένου, τὰ δοτοῖς προσφέρονται διωρεάν εἰς τὸν "Ἐλληνας ναυτεργάτας ἀπὸ πράκτορας τοῦ Σλαβοσομονιτισμοῦ, ἀμα τῷ κατάπλω τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Κυρώσεις διά τὰς λαθραναχωρήσεις

Πληροφορούμεθα ὅτι παρὰ τῶν ὑπουργείων Δημοσίας Τάξεως καὶ 'Εποικής Ναυτιλίας καταρτίζεται σχέδιον νόμου, διὰ τοῦ δοτοῦ προβλέπεται ἡ ἐπιβολὴ σειρᾶς κυρώσεων εἰς τὸν κυβερνήτας καὶ πλοιάρχους σκαφῶν, τὰ δοτοῖς μεταφέρονται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν λαθρεπιβάτας. Αἱ κυρώσεις θὰ εἰναι ἀνάλογοι πρὸς τὰς δοσοληφίας, τὰς δοτοῖς ἔχει τὸ λάθρῳ μεταφερόμενον πρόσωπον μὲ τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος. Παρόμοια κυρώσεις θὰ ἐπιβαλλονται καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς διευκολύνσεως προσώπων διὰ τὴν εἰσοδόν των ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰς τὴν 'Ελληνικὴν 'Επιράτειαν.

Τὸ τιμολόγιον τῆς Πλωτῆς Δεξαμενῆς

Τὰ δικαιώματα τῆς Πλωτῆς Δεξαμενῆς διὰ τὸν καθαρισμὸν ἐπ' αὐτῆς ἐμπορικῶν πλοίων καθιστήσθωσαν ὡς ἔξης:

«Τακτικά Δικαιώματα τῆς Δεξαμενῆς»

	1η Ημέρα	2-8η Ημέρα
'Απὸ 1—2000 τ. γραδὸς Δραχ.	2.700.000	1.800.000
» 2001—2500 »	3.000.000	1.900.000
» 2501—3000 »	3.300.000	2.000.000
» 3001—3500 »	3.500.000	2.100.000
» 3501—4000 »	3.700.000	2.200.000
» 4001—4500 »	3.900.000	2.300.000
» 4501—5000 »	4.100.000	2.400.000
» 5001—5500 »	4.300.000	2.450.000
» 5501—6000 »	4.500.000	2.500.000
» 6001—6500 »	4.700.000	2.550.000
» 6501—7000 »	4.900.000	2.600.000
» 7001—7500 »	5.100.000	2.650.000
» 7501—8000 »	5.300.000	2.700.000
» 8001—8500 »	5.500.000	2.750.000
» 8501—9000 »	5.700.000	2.800.000

Τὸ ὡς ἄνω τιμολόγιον ισχύει διὰ τὰς ὅπτως πρώτας ήμέρας δεξαμενησμοῦ. Διὰ τὰς ἐπὶ πλέον ήμέρας ἐπαναλαμβάνεται τὸ τιμολόγιον, ὡς ἐάν εἰσηγητοὶ τὸ πλοίον ἐν νέον εἰς τὴν Δεξαμενήν.

«Επακτικά δικαιώματα

Διὰ τὰνόχρονον δεξαμενησμὸν δύο πλοίων χορηγεῖται ἔκπτωσις κατὰ 20 ο/ο εἰς ἔκστοτον ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω τακτικῶν δικαιωμάτων.

Πλοία ἀνήκοντα εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν καταβάλλονται τὰ 50 ο/ο τοῦ ὡς ἄνω τιμολόγιον.

Διὰ τὴν διαρρόθυστον ὑποβάθρων, ἐὰν παραστῇ ἀνάγκη, πρὸ τῆς εἰσόδου τοῦ πλοίου, καταβάλλονται τὰ ἔργατα καὶ τὸ ρεῦμα ἔξαντλήσεως τῆς Δεξαμενῆς, ὡς καὶ δεξ. 1.000.000 δ' ἔκάστην ἀπαιτουμένης ήμέραν.

Διὰ τὴν παροχὴν θαλασσίων ὑδατος πρὸς πλέον τῆς γάστρας τοῦ δεξαμενησθέντος πλοίου ἡ καὶ δι' ἄλλας ἀνάγκας αὐτοῦ καταβάλλονται δραχ. 30.000 ἀνά δραχ. ή κλάσμα αὐτῆς παροχῆς ὑδατος.

Διὰ τὴν παροχὴν γλυκός ὑδατος, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἰναι δυνατόν, κατὰ κυβικὸν μέτρον 10.000 δραχμαῖς.

Διὰ τὴν παροχὴν ἥλεκτρον ρεύματος πρὸς φωτισμὸν τοῦ πλοίου καὶ κύνησην μηχανημάτων 500 δραχ. ἀνὰ δραχμαῖς πλούσιο.

Διὰ τὴν χρήσιν τῶν μηχανημάτων ἥλεκτροσυγκολλήσεως τῆς Δεξαμενῆς δραχ. 10.000 ἀνά δραχ. δεκάστην συσκευὴν περιλαμβανομένης εἰς τὴν τιμὴν ταύτην καὶ τῆς καταναλισκουμένης ἥλεκτρους ἐνεργείας.

Διὰ τὴν χρήσιν ἔκάστου πολυφότων πρὸς διευκόλυνσιν ἔκτελον μέτρον δραχ. 15.000 ἀφ' ἀπαξ.

Διὰ τὴν χρήσιν γερανῶν τὴν 1ην δραχ. 50.000 δραχ., δι' ἔκάστην δὲ ἐπομένην δραχ. ἡ κλάσμα αὐτῆς 30.000.

Διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ πληρώματος τῆς Δεξαμενῆς ἐπτὸς τῶν ἔργων, δραχ. 500 ἀνά δραχ. δεκάστην πολυφότων πρὸς διευκόλυνσιν ἔκτελον μέτρον.

Διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ πληρώματος τῆς Δεξαμενῆς ἐπτὸς τῶν ἔργων, δραχ. 500 ἀνά δραχ. δεκάστην πολυφότων πρὸς διευκόλυνσιν ἔκτελον μέτρον.

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Παρελήφθησαν ὅλα τὰ τάξινες

Τὴν 19ην Μαρτίου παρελήφθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ ἔκτον κατὰ σειρὰν δεξαμενηπλοίον, τὸ «KLAMMATH FALLS», 10.448 τόν. γραδὸς (τοῦ 1943), τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ. Τὸ σπάρος μετωνυμάσθη «Πετράνης Νομικός III.».

—Ἐπίσης τὴν 23ην Μαρτίου παρελήφθη εἰς Νέαν Υόρκην καὶ τὸ ἔδημον δεξαμενηπλοίον «WHITE OAK» 10.448 τόν. γραδὸς (τοῦ 1943) τοῦ κ. Χανδροῦ. Τὸ ἐν λόγῳ σπάρος μετωνυμάσθη «Τζέν Α. Κανδρούς».

Παραγγελία καὶ ἄλλου δεξαμενηπλοίου

Ἐν Νέας Υόρκης μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι ὁ κ. Νικ. Λιβανὸς παρήγγειλεν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυτηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούν ἔνα δεξαμενηπλοίον 26.000 τ. δ. w. μὲ παράδοσιν τῷ 1949. Τὸ παραγγελθὲν σκάφος, ἔνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα ἐν τῷ Κόσμῳ, θὰ κοστίσῃ βασικῶς 5 ἱκανοῖς, δολλαρίον. Εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυτηγεῖα κατασκευάζονται ἡδη διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων πέντε ἐν δρόμῳ μεγάλα δεξαμενηπλοία.

Τὸ «Νέα Ελλάς»

Κατέμεστον ἐπιβατῶν διέπλευσε τὸν 'Ατλαντικὸν τὸ «Νέα Ελλάς». Εφερεν εἰς τὸν Νέον Κόσμον 1200 ἐπιβάτες. Άπο τὴν Γένοβαν παρέλαβε 459 μετανάστας τοῦ Διεθνοῦς Οργανισμοῦ προσφύγων διὰ νὰ τὸν μεταφέρῃ εἰς τὸ Χάλιφραξ τοῦ Καναδᾶ. Εκεῖ προσήγγισε τὴν 21ην Μαρτίου, πρὶν ἡ φθάση τὴν 23ην εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

Σανατόριον διὰ τοὺς ναυτιλλομένους

Ο 'Ασφαλιστικὸς Οργανισμὸς Κινδύνων Πολέμου ἐπλειστότησεν εἰς δημιοπρασίαν προσωρινῆσθαις ὑπὸ τῆς Ιερᾶς Μονῆς Πεντέλης διὰ τὴν ἀγορὰν γητέδου μεγάλης ἐκτάσεως παρὰ τὴν περιοχὴν Μελισσίου διὰ τὴν ἀνέγερσιν Σανατορίου τῶν φυματιῶν Εργατῶν Θαλάσσης. Τὸ γῆπεδον ἡγοράσθη ἀπὸ δύο ἑκατομμυρίων τὸ στρέμμα. Ελπίζεται, ὅτι ἐντὸς τῶν ἡμερῶν θὰ ἐπογραφοῦν τὰ δριστικὰ συμβόλαια, μεθ' ὃ θὰ γίνη ἔναρξης τῶν προκαταρκτικῶν ἐργασιῶν, ίδια δὲ γεωτρήσεως πρὸς ἀνεύρεσιν ὑδατος.

Ἡ ἀποζημίωσις πλοίων καὶ φορτίων

Ἄριμοις ἀνεκονόθη, ὅτι τὰ κεφάλαια τοῦ Ειδ. Ταμείου 'Ασφαλίσεως πλοίων καὶ φορτίων ηὔξησθαιναν κατὰ 950 χιλιάδας δολλαρίων, προκειμένου νὰ αὐξηθῇ τὸ ποσὸν τῶν καταβαλλομένων ἀποζημίωσεων δι' ἀπόλειαν πλοίων καὶ φορτίων.

Ἡ αὐξησης αὐτῆς προῆγεν ἀπὸ τὰ κερδη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πέντε κρατικῶν φορτηγῶν σκαφῶν.

Πρὸς διαφωτίσιν τῶν πληρωμάτων

Τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγραφον του πρὸς τὴν «Εγνατ. Εργοπλατώνων ὑποδεικνύει τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς τακτικῆς ἀποστολῆς ἐφημερίδων, περιοδικῶν καὶ βιβλίων μὲ θέματιν περιεχόμενον

FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co

At : Savona, Spezia, Leghorn

Civitavecchia, Naples

Venice, Trieste

Correspondents
in all Italian Ports

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

GREGOS & C°

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT

(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI № 4

Telegrams: «GREGOS Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:

YANNOULATOS BUILDING

Tel. GREAV.—Piraeus

Teléphone 40.259

Νέα ναυτική έταιρια

'Υπό την έπωνυμίαν «Γ. A. Κοντομίχαλος Ltd.», συνεστήθη ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτική έταιρια, μὲ περιάλια 25.000 λιρῶν καὶ γραφεῖα εἰς : «24 MARTIN LANE, LONDON E. C. 4».

Σύντομοι ναυτικοί ειδήσεις

Τὰ ἀγορασθέντα πρὸς παρὰ τὸν κ. Δ. Χανδρῆ καὶ τελοῦντα ὑπὸ διασκευὴν εἰς Ἀμβέρσαν Καναδικά ἔπιβατηγά «Prince David» καὶ «Prince Robert» 6892 τόν. γκρός (τοῦ 1930) ἔκαστον, μετωνομάσθησαν «Charlton Monarchs» τὸ πρότον καὶ «Charlton Sovereign» τὸ δεύτερον.

—Τὸ «λίμπετον» «'Αρρέν» 7248 τ. γκρός (τοῦ 1943), ἀγορασθὲν παρ' ἑτέρουν Ἐλλήνων, μετεφέρθη ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Χονδούρας εἰς τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ καὶ μετωνόμασθη «Κνόξα».

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν πικρὸν φορτηγὸν «Βέργον» 339 τόν. γκρός (τοῦ 1905) ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κωσταρίκας.

—Ἐπίσης τὸ πικρὸν φορτηγὸν «Μάριο» 401 τ. γκρός (τοῦ 1944), πωλήθην εἰς Γάλλους, ὑπέστησε τὴν παναμαϊκὴν καὶ ἐτέθη ὑπὸ τὴν Μαροκινὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Seids».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Εδαγγ. Νομικοῦ ἀμερικανικὸν δεζανεύπλοιον «Egg Harbor» 10.448 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραληφθὲν εἰς Βόρ. Αμερικὴν, ἐτέθη ὑπὸ Νοτιοαφρικανικὴν σημαίαν.

—Τὸ πωληθὲν εἰς ἑτέρουν «Ἐλληνας ἀλίμπετον» «Μαριώ II.» 7.207 τ. γκρός (τοῦ 1944), μετωνομάσθη «Ἐν σενάν γα».

—Τὰ παραληφθέντα παρὰ τῶν ἀγοραστῶν τῶν κρατικὰ φορτηγὰ «Βόλος», «Ιωάννινα», «Καστοριά» καὶ «Μέτσοβον», μετωνομάσθησαν κατὰ σειρὰν «Μάριος II.», «Γεώργιος Ρ.», «Τέτη Νομικοῦ» καὶ «Μαρία Νομικοῦ».

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Σκάφη τινὰ ἡγοράσθησαν καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 6'. 15θημέρου τοῦ Μαρτίου παρ' Ἑλλήνων ἐποπλιστῶν. Οὗτο, τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «HISTORIAN», μὲ δύο καταστρώματα, 5074 τ. γκρός, 8.030 τόν. φορτίου (τοῦ 1924), μὲ σερβέον τοῦ 1946, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Γ. Α. Κοντομίχαλον ἀντὶ 80.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος παραληφθὲν ἦδη μετωνομάσθη «Marlene» καὶ παρέμεινεν ἀναγκαστικῶς ὑπὸ τῆς ἀγγλικὴν σημαίαν. Ἡγοράσθη ἐπίσης παρ' Ἑλλήνων καὶ τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «IMPERIAL MONARCH» 5.831 τ. γκρός (τοῦ 1926). Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο παρέμεινεν ὑπὸ τῆς ἀγγλικὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Αἰτωλία».

Παρὰ τῆς ὀλογνενέας Ἐλευθ. Βελιώτης ἡγοράσθη τὸ ὄλλανδρικὸν φορτηγὸν «JUNO» 1763 τόν. γκρός, 2.840 τόν. φορτίου (τοῦ 1908), μὲ δύο καταστρώματα καὶ τέσσαρας ιστοὺς ἀνὰ ζευγή, ἐντὶ τιμῆς 23.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ὡς ἑστὶ καὶ εὐρίσκεται εἰς τὸ Ρόττερνταμ. Παρ' ἀγγλικῆς ἔταιρις, εἰς ἣν ἐνδιαφέρονται καὶ Ἑλληνικὴ πεφάλαια, ἡγοράσθη τὸ πικρὸν ἀγγλικὸν δεζανεύπλοιον «MIXOL» 1977 τ. γκρός (τοῦ 1916), ἐνῷ τὸ εἰς «Ἐλληνας ἀνήκον πικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «HERONVALE» 391 τόν. γκρός (τοῦ 1912) ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Αἴθ., ἀντὶ τιμῆς 12.500 λιρῶν.

Ἐξ Νέας Υόρκης ἀρ' ἑτέρουν μᾶς πληροφοροῦν, δῆτι ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων Καναδικὸν ἀλίμπετον - τάνκερος ἀντὶ τιμῆς, ὡς ἀνεκονώθη, 1 διστού. δολλαρίων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶνε προαναλωμένον διὰ συνεχῆ ἐπὶ ἓντος ταξίδια πρὸς 225 ο/ο ἀνω τοῦ ναυλολογίου τῆς «Ναυτιλίας Ἑπταροπῆς».

Αἱ πωλήσεις τῶν κρατικῶν πλοίων

Κατὰ τὸν διενεργηθέντας εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πλειοδοτικῶν διαγωνισμῶν ἐπωλήθησαν — ὑπὸ τὴν ἀρεσίν τῆς ἑγκρίσεως ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ — τὰ κάτωθι κρατικὰ πλοία:

Α/π «Αλέξιν Λ. Μ. Ρούζα» 988 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1922 (δριον κατωτ. προσφορᾶς 8.500 λιρῶν) εἰς τὸν κ. Σ. Καναβασιώτην ἀντὶ 8.000 λιρῶν. (Δὲν ἔνεργηθη).

Α/π «Ηράκλειον» 964 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925 (α'.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ι. ΑΞΕΛΟΣ

(Διάδοχος ΣΤΑΜΟΥ ΑΞΕΛΟΥ)

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ - ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΕΠΙΒΛΕΨΙΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ - ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΙ

ΒΟΛΟΣ

ΟΔΟΣ ΑΡΓΟΝΑΥΤΩΝ (Παραλία) ἀριθ. 38

Τηλ. κή. Δ) νοις: ΣΤΑΞΕΛΟΣ
Τηλέφωνον 93-14

ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΪΑΝΝΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Μέγαρον Πιανουούλατον Α' δροφος, ἀριθ. 1. Τηλέφ. 41143

Τηλεγρ. διεύθυνσις: ΘΑΛΑΣΣΙΔ Πειραιεὺς

Έκτελοῦνται πάσοις φύσεως ναυτικαὶ ἔργασίαι
Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δικούς τοὺς λημένας τῆς Ἑλλάδος

προσφ. 31.900 λ.) εἰς τὸν κ. Ιω. Τσέγγαν, ἀντὶ 45.000 λιρῶν.

Α/π «Φλώριν» ἀντὶ 985 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920 (α'). προσφ. 27.455 λ.) εἰς τὸν κ. Κ. Παπαγεωργίου ἀντὶ 39.000 λιρῶν.

Π/κ «Ελένη» 144 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1945 (α'). προσφ. 3.450 λ.) εἰς τὸν κ. Τάσον Καραβίαν, ἀντὶ 4.100 λιρῶν.

Π/κ «Ελένη» 107 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1945 (α'). προσφ. 3.800 λ.) εἰς τὸν κ. Δημ. Ζευγράνον, ἀντὶ 4.000 λιρῶν.

Π/κ «Δέλτα» 136 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1945 (α'). προσφ. 3.200 λ.) εἰς τὸν κ. Χαρ. Τσελέντην, ἀντὶ 4.000 λιρῶν.

Καὶ π/κ «Ελένη» 125 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1945 (α'). προσφ. 3.200 λ.) εἰς τὸν κ. Αλ. Πτέρην, ἀντὶ 4.000 λιρῶν.

Άτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

«ΜΕΜΦΙΣ» (3351 τ. γκρός): Ρυμούλκουμένον παρὰ τοῦ ναυαγοσοστικοῦ «Αγ. Γεώργιος» ἐν Πειραιώς εἰς Ἀλεξάνδρειαν πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἐποκενῶν τοῦ καὶ δεξαιενίσμον, προσέκρουσε τὴν 24η Μαρτίου ἐπὶ νάρκης εἰς πλάτος 33°50'Β. καὶ μῆρος 27°34'Δ., ἥπερ περὶ τὰ 90 μῆλλα ἀπὸ τὸν Παλαιοκάστρον Κρήτης καὶ ἐβυθίσθη. Τοῦ σκάφους ἐπέβαινον εὐάριθμοι ναυτικοί, οἵτινες καὶ διεσώθησαν ὑπὸ τοῦ ναυαγοσοστικοῦ. Τὸ βυθισθὲν σκάφος ἦτο τὸ πρώτη Ιταλικὸν «Vesta», δεπε κατὰ τὴν ἀποκρόνησην τῶν γεμανῶν ἐξ Ἐλλήνων εἰλές βυθισθῆ εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ θεμέου τῆς Κορίνθου. Ἀνελκυσθὲν πρὸ ἔτους, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Χατζηλία καὶ Φραγκούλη, ὑπέστη δὲ πολυάριντος ἐποκενῶς εἰς Πειραιᾶ, πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ὅποιων κατηγορθέντος ἦδη εἰς τὴν Ἀλεξάνδρειαν.

(Μαρτ. 24)

«ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ»: Κατέφυγε εἰς Ἀλεξάνδρειαν μὲ ζημίας ἐκ τρικυμίας. Περὶ τὰ 350 βαρέλια πισσῆς ἐκ τοῦ καταστρώματος τοῦ παρεούσθησαν ἀπὸ τὰ κύματα.

(Μαρτ. 20)

«ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ»: Κατὰ τελευταῖον ταξίδιον τοῦ ἐκ Φιλαδελφείας εἰς Ἀμβέρσαν, ὑπέστη ἐκ τῆς τρικυμίας διαφόρους ζημίας καταστρώματος.

(Μαρτ. 17)

«ΔΗΜΟΣΘ. ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ»: Επεσκεύασεν εἰς Βόρ. Αμερικὴν ζημίας παλαιοτελείας ἐκ τρικυμίας διαφόρους ζημίας παταράτων.

(Μαρτ. 10)

«ΔΩΡΙΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Ἀμβέρσαν μὲ σιηρὸν ἀπὸ Σάντα Φέ. Ως ἐδήλωσεν ὁ πλοιαρχὸς, τὸ σκάφος εἶλε προσαράξει ἐπ' ὀλίγον εἰς Μάρτιν Γκάρτσια, ὃδατα δὲ παρουσιάσθησαν εἰς τὸ Νο 3 κυτός τοῦ. (Μαρτ. 18)

«ΛΕΩΝ. ΜΙΧΑΛΟΣ»: Επεσκεύασεν εἰς Βόρ. Αμερικὴν ζημίας τοῦ πηδαλίου, τοῦ ἀξονοῦ πλ., τὰς ὅποιας εἶλεν ὑποστῆ τὸν παρελθόντα Ιανουάριον. Ή δαπάνη ἀνήλθη εἰς 14.000 δολλαρίων. (Μαρτ. 18)

«ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ»: Καταπλέοντας ἐκ Αμβέρσαν, προσέκρουσεν ἐπὶ σημαντήρος. Φαινομενικῶς δὲν ὑπάρχουν ζημίαι. (Μαρτ. 18)

«ΝΟΡΛΑΙΓΚΟΣ» (πανα.): Εξ Νοτίου Αμερικῆς διὰ Βόρειον εἶλε παραμείνει ἀκενέβηστον εἰς πλάτος 11 Β. καὶ μῆρος 18-10' Δ., συνεπείς ἀπωλείας τῆς ζηλιάς τοῦ. Τὸ σκάφος ἐργομονικήθη εἰς Πόρο ήφ Σπαίν, διου, δύως, ἢτο δύσκολος ἡ ἐποκενή, δι' ὅ τοι ἐργομονικήθη ἐν συνεχείᾳ εἰς Νέα Υόρκην. (Μαρτ. 1-25)

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (πανα.): Μετὰ πολύημερον παραμονὴν ἐν προσαράξει εἰς τὴν διώρυγα Ιντιο, τοῦ Πλέιτ, ἀνελκυσθὲν τὴν 22αν Μαρτίου καὶ ἐπλευσεν εἰς Μπονένος Αὔρες. (Μαρτ. 23)

Η Ναυλαγορά

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, 22 Μαρτίου.—Ναυλαγορὰ οὐδιαστικῶς εἰς τὴν Νέα Υόρκην ἐπανεσύνει διώρυμένη. Ή ἀπεργία τῶν γιανθρακωδών καὶ ἡ κατόπιν αὐτῆς ἀπαγόρευσης τῆς ἔξαγωγῆς γιανθρακωδών ἐνέκρωσε παντελῆς τὴν ἐν καλαρφοτείᾳ ἀλλοι τε απὸ μηνῶν τελοῦσαν ἀγοράν. Τὰ σκάφη συσσωρεύονται κενὰ καὶ ἀναύλωτα εἰς τὸν διαφόρον λιμένας. Πολλὰ ὑπερδεχόμεναν νὰ παραμείνουν εἰς τὰ εὐφρατακάν ύδατα, ἀναζητοῦντες μίαν οινάδηποτε ἔργασιν μεταλλεύματος, ήτις δυστυχός, λόγῳ καὶ τῆς μεγάλης προσφορᾶς κωνιτικότητος, κατέστη δυσεύθετος.

Απὸ τὸ Πλέιτ δὲν ἔκπλοιοργησεν οὐδὲ μία διαταγὴ διὰ τὸν Απόλιον. Σκάφη πολλὰ εὐφρόσυνα εἶσει ἀναύλωτα, ἀλλοι προστομένα δὲν ἔχουν πετρέλαιον διὰ τὴν ἐπιστροφήν των.

Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι τῆς Νέας Υόρκης μετὰ μεγάλης ἀπωλοφορίας προσβλέπουν εἰς τὸ μέλλον. Ἔτος ζημιῶν καὶ ἀπρεξίας θεωροῦν τὸ 1948, γιαρίς νὰ διαβλέπουν βελτίων τινὰ ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ διὰ τὰ φορτηγὰ «ετάμπες» πλοία.

«Οσον ἀφορεῖ τὰ «ετάμπες» διὰ τὰ ὅποια πλέον ἀμεσότατον είνε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, η κατάστασις ἐμφανίζεται περισσότερον σταθερά, δημι. δύως καὶ ἀποδοτική εἰς οἷον πρὸ μηνῶν βαθμῶν προβλέπετο. Εἰς τὰ δολ. 4.25 ζηρούν καθηλωθῆ τὰ μαρφοζόρνια «ετάμπες» πλοία καὶ εἰς 60-75 τοῖς ἵκατον ἄνω τοῦ ναυλολογίου τῆς «Ναυτιλίας

SERAPHIM VAYANNIS

STEAMSHIP AGENT

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

TELEGRAMS: THALASID PIRAEUS

All kinds of Maritime enterprises
AGENCIES IN AL THE HELLENIC PORTS

"Επιτροπής" διά συνεχή ταξίδια μέχρι ένδες έτους.

Αἱ μεγάλαι πάντως ἔταιραι πετρελαίου, αἱ ἐλέγχονται τὸ μέγιστον μέρος τῶν μεταφορῶν, δὲν φάνονται διατεθεμέναι νὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀνατίμησην τῶν ναύλων. Ἐν τῷ μεταξὺ συνεχίζεται ή κατὰ δεκάδας ἀπόδοσις εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν παραπλισμένων ὄμερων πανικῶν «τάνκερς». "Ηδη δὲ ἐπισκενάζονται καὶ προσφέρονται πρόδες ναύλωσιν.

Καὶ αἱ τελενταῖαι ἐκ Νέας Υόρκης καὶ Λονδίνου τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι μαζὶ οὐδεμίαν δικαιολογοῦν διὰ τὸ ἐγγὺς μέλλον αἰσιόδοξον ἐλπίδα. Ἡ ναυλαγορὰ εἰς τὸν Βορειομερικανικὸν τομέα, τὸν καὶ ἐνέχοντα ζωτικὴν διὰ τὴν ἑθνικὴν μαζὶ Ναυτιλίαν σημαίαν, παραμένει νευρά, λόγῳ τῆς ἀπεργίας τῶν γανανθρακών. Αἱ δίλιστοι κυκλοφοροῦσαι διαταγαὶ φροτάσσονται καπλέπονται, κατὰ προτίμησιν, ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ καὶ τὰ ἀγγλικὰ σκάφη, ἕπει τὸν δόπιον ἀπροκατίπτως ἐνακείται διάκρισις, ἐπὶ προφανεῖ ζημία τῶν ξένων πλοίων καὶ κυρίως τῶν Ἑλληνικῶν καὶ τῶν Παναμαικῶν. Τὸ ἔνα μετά τὸ ἄλλο τὰ φροτηγά μαζὶ ἀναγκάζονται εἰς παρολισμόν, ἐνῷ ἄλλα τρέπονται πρὸς ἔτερους τομεῖς κενὰ εἰς ἀναζήτησην μιᾶς ἐργασίας, ίδιᾳ μεταλλευμάτων. Σημειωτέον, ὅτι καὶ εἰς τὴν πτωχὴν αὐτὴν τῶν μεταλλευμάτων ἐργασίαν συναντῶνται δυσχέρεια, συνεπεία τῆς ἀδύοντος προσφερομένης διαθεσίμου χωρητικότητος.

Κατὰ τομεῖς η ναυλαγορὰ ἐμφανίζει σήμερον τὴν κατωτέρῳ χαλαρὰν καὶ ἀτονού εἰκόνα. Εἰς τὸ Πλεῖστ, μετὰ μίαν μακροχρόνιον ἀνάπτωσιν, ἐκπλούσθησαν τὰς τελενταῖας ἡμέρας τὸν Μαρτίου διαταγαὶ τινες δι' Ἀγγλίαν—Αμερικήν—Αμβούργον φέντες καὶ ἔνο η τρία σκάφη ἐκλεισθήσαν εἰς τὴν τιμὴν τῶν 86/6 δι' Ἀπριλίου—Μάιου. Η Βόρ. Ἀμερικὴ ἀπρατούσα, κατὰ δὲ τὰς τελενταῖας ἡμέρας ἐγγνώσθη ἡ ναύλωσις ἐνὸς ἀλμπερτού ἀπὸ Νόρδεργ φέντες (γανάθρακας) διὰ Ρίον Ἰανέφιον εἰς τὰ δολ. 8, μὲ ἀμεσον φόρτωσιν. Διὰ Καναδικὰ γεννήματα ἀπὸ Χάλιφαξ ἐκλεισθήσαν σκάφη τινὰ (γύρῳ τῶν 40.000 κυνοῦρων ἔχαστα) δι' Ἀγγλίαν—Αμερικήν—Αμβούργον φέντες τὰ 9/9 τὸ κυνοῦρο, μὲ διήρον 10/3 ἔναν φόρτωσιν ἀπὸ Σαντ Τζών, Ἀπριλίου. Ο Βόρειος Εἰρηνικὸς μὲ σποραδικὰς διαταγαὶ διὰ φορτία σύλλειας καὶ γεννήματος εἰδῶν. Η τελευταῖα ἐσεῖθεν δι' Ἀγγλίαν ναύλωσις ἐκλεισθήσατο εἰς τὰ δολάρια 16.50, Ἀπριλίου.

Ἡ Νότιος Ανταρκτική μὲ σχετικὴν ἐργασίαν, ἐπληρώνοντο δὲ ἀπὸ Βιζιτωρίαν η Νέαν Νότιον Ουαλλίαν δι' Ἀγγλίαν (στηρνὰ καὶ ἀλεύρια) σελ. 110/— καὶ διὰ κρύψην εἰς τάξκους 112/6, μὲ φόρτωσιν Ιούνιον—Ιούλιον.

Τὰ μεταλλεύματα Μεσογείου καὶ Ἀφρικῆς μὲ ικανὴν μὲν ἐργασίαν, ἀλλὰ μὲ πληθωρικὴν προσφοράν τοντῷ, ἥτις καὶ συνεργάτης τὰς τιμὰς τῶν ναύλων εἰς χαμηλὰ ἐπιτέθει. Ἐπιληρώνοντο ἐκ Καζαμπλάγκας (φορτηταὶ) δι' Ἀμερικήν 25/3, διὰ Βόρειον Γαλλίαν 25/— καὶ διὰ Μπριστολ Τσάντελ 26/3, ἐπάν Γλασούδων 27/—, Ἀπριλίου. Ἀπὸ Μπόναν φορτητὸν ἐλύτερτον ἐκλεισθήσατο διὰ Βοστώνην (μεταλλεύματα) εἰς τὰ δολ. 3.60, Ἀπριλίου. Ἀπὸ Σφάξ (μεγάλα σκάφη) διὰ Βόρ. Γαλλίαν 30/—, Ἀπριλίου καὶ ἀπὸ Πέπελ δι' Ἀγγλίαν 40/—, ἐπάν Μίδδλεσεμπρο 41/—, Μάιον.

Ἡ Μαύρη Θάλασσα μὲ δίλιγα φορτώσεις, ίδιᾳ γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν. Ἐπιληρώνοντο — κατὰ προτίμησιν εἰς βρετανικὰ ἢ σοβιετικὰ φορτητὰ — 52/6 δι' Ἀγγλίαν ἡ Βόρ. Ἰούλιον (ἴναντα τῶν σελ. 55/— ποδὸς μηνός) καὶ 50/— δι' Ἀμερικήν—Ρόττερνταμ, Μάιον. Δι' ἀλάτα ἀπὸ Τζιμπούτι διὰ Καλκούταν ἐκλεισθήσατο 8.000 τ. εἰς τὰ 50/—, Ἀπριλίου καὶ διὰ ζαχάρων εἰς Λονδίνον διὰ Περσικὸν Κόλπον ἐναντόθη σκάφος 9.000 τ. εἰς τὰ 62/6, δόνο μενάντις ἐκφορτώσεως, Ἀπριλίου.

Διὰ γανάθρακας ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ (περιωρισμέναι φορτώσεις) ἐπιληρώθησαν ἐκ Ρόττερνταμ διὰ Δυτ. Ιταλίαν 18/—, ἀπὸ Χοῦμπερ διὰ Θέονταν 17/— καὶ ἀπὸ Νότιον Ουαλλίαν 17/— διὰ Γιβραλτάρο καὶ 25/— διὰ Πόρτ Σαΐδ.

Λόγῳ τῆς ἀπεργίας τῶν Καναδικῶν πληρωμάτων, τὸ φροτηγόν μαζὶ «Ἐλένη Σταθάτου» ἀνέλαβεν εἰς Χάλιφαξ τὸ διὰ Νότιον Ἀφρικήν φορτίον τοῦ Καναδικοῦ σκάφους «Digby County» τῆς ἔταιρας «Acadia» (Ρεθύμνης—Κουλούκουντης).

MEDITERRANEAN EXPRESS CO.

SHIP CHANDLERS
IMPORT — EXPORT

G. AUGUSTATOS 33 WHITEHALL STREET
C. MARKESINIS NEW YORK 4. N. Y.
CABLE ADDRESS «MEDEXPRESS»

ΑΘ. Κ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Πλατεία Καραϊσκάκη — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλεγρ. «ΑΘΑΣ.—Πειραιεύς

Τηλ. 42.819—43.678

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (ἐλληνικὰ) ἐκ Τάμπας 9.000 τ. φωσφάτων ἔκστον δι' Ἀγκόνα δολ. 11.05, μὲ 600 τ. ἐκφόρτωσιν, Ἀπριλίου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἐκ Νοτίου Ανταρκτικής η Νέας Νοτ. Ουαλλίας 9.000 τ. εἶτον (εἰς χρήμα) δι' Ἀγγλίαν — Βερδώ — Αμβούργον 95/—, φόρτωσις 5—30 Ἀπριλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΟΥ·Ι·ΝΤ» (παναμ.) ἐκ Νοτίου Ανταρκτικής 8.500 τόν. κυριῆς εἰς σάκκους διὰ Γένοβαν—Νεάπολιν—Λιβύδιον 112/6, φόρτωσις Μάιον—Τούνιον.

«ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.» (πρότινον «INGER JOHANNE») ἀπὸ ἔνα η δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7.300 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης Βορ. Ιολανδίας) 55/—, καντσέλλο 12 Ἀπριλίου.

«ΣΙΜΩΝ» (παναμ.) ἐκ Νόρδεργ φέντες 9.000 τόν. γανανθράκων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 7.60, ἀ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀ/π ἐκ Χάριας 6.000 τ. γενικά εἶδη δι' Ἀμπαντάν 70/—, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἀ. φ.

«ΜΑΡΙΑ Λ.» ἀπὸ Χορνίλλο Μπαΐη 7.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 27/6 φίο, μὲ 1/6 φόρτωσιν, 1/— ἐκφόρτωσιν, ἀ. φ.

13 ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (ἐλληνικά καὶ παναμαϊκά) ἀπὸ Νόρδεργ φέντες 9.000 τ. γανανθράκων ἔκστον διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 8.75, Ἀπριλίου.

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Σικελίας 3.000 τ. θείου διὰ Σέτταν 27/6 ἀ. φ.

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Τύνιδος 3.100 τ. φωσφάτων δι' ἔνα λιμένα Νοτίου Γαλλίας 23/3 φίο, Ἀπριλίου 10—20.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἀπὸ 6 θεσεῖς Βορείου Ειρηνικοῦ 10.000 τ. γενικά εἶδη (562.000 κ. π.) διὰ 4 λιμένας Νοτίου Αφρικῆς ἀπὸ Κέιπ Τάουν ἔως Λορέντζο Μαρκές δολ. 205.000 φίο, κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (παναμ.) ἐκ Δυτ. Ανταρκτικής 9.400 τ. σίτου (εἰς σάκκους) διὰ Ρόττερνταμ — «Αμποτερνταμ δολ. 17, φόρτωσις 1η Μαΐου—5η Τούνιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀ/π ἐκ Καζαμπλάγκας 7.600 τ. φωσφάτων δι' Ἀμβέργον—Βρεμένην 30/3, φόρτωσις 1—15 Ἀπριλίου.

«ΧΙΣΠΑΔ.» (παναμ.) ἐκ Λονδίνου 8000 τ. ζαχαρώεως διὰ Βασόραν—Μπαντάρ Σατούρ 60/— ἔνα λιμένα, 62/6 δόνο μενάντις, καντσέλλο 31 Μαρτίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (ἐλληνικὸν) ἐκ Μπόνας 9.700 τ. φωσφάτων δι' Ἀμβούργον—Βρεμένην 30/3, Ἀπριλίου.

«ΜΑΡΙΑΜ» ἐκ Γκάλεστον 9.000 τ. θείου διὰ Σάντος καὶ Μοντεβίδεο δολ. 9.50, Ἀπριλίου.

«ΟΝΤΡΙ» ἐκ Νόρδεργ φέντες 9.000 τ. γανανθράκων διὰ Ρίον Ιανείου δολ. 8.25, ἀ. φ.

ΔΥΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ (λιμπερτούς) ἐκ Ρόττερνταμ 9.500 τόν. γανανθράκων ἔκστον διὰ Σαβόναν 18/—, ἀ. φ.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Ρόττερνταμ 9.000 τ. γανανθράκων διὰ Γένοβαν, Σαβόναν, Σπέτζιαν η Μπανιόλη 18/—, φόρτωσις 3—10 Ἀπριλίου.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ἐκ Τύνιδος 3.300 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Πασσάζες 55/— φίο, Ἀπριλίου.

«ΕΛΠΙΣ» ἀπὸ Στρατῶν 2.300 τ. μεταλλευμάτων διὰ Τσιτιβάνειαν 28/—, φόρτωσις 1—10 Ἀπριλίου.

«ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ» ἐκ Μήλου 2.700 τ. βαρυτίνης διὰ Περσικὸν Κόλπον 57/— φίο, φόρτωσις ὁρχάς Ἀπριλίου.

XRONONAYALΩΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΑΣ

«ΡΕΖΟΛΑΟΥΝΤ» (πρότινον «Αρισταρχος») 10.400 τ. d. w. «τάιμ-τσάρτερ» δολ. 3.50, ἀμεσον παράδοσις εἰς Νόρδεργ φέντες, ἐπαναπαράδοσις εἰς Ρίβερ Πλεῖστ.

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» 10.800 τ. d. w. «τάιμ-τσάρτερ» δι' ἔννεα μηνας δολ. 3.25 μηνιαίως, παράδοσις 1η Ἀπριλίου εἰς Τούνινταν, ἐπαναπαράδοσις εἰς Εύρωπην ἡ διήρον εἰς Ήνομένας Πολίτειας.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμπερτού) 10.800 τ. d. w. «τάιμ - τσάρτερ» σελ. 17/6, δι' ἔνα ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς, παράδοσις 10—20 Ἀπριλίου εἰς Σέτταν η Μασσαλίαν, ἐπαναπαράδοσις εἰς Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

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

Τὰ ταξιδεύοντα ἔλληνικά φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγία Βασιλάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04 2453	ἔφθ. Οφάν 23 Μαρτ. (διά Σέπταν)
'Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνης	11 3508	ἔφθ. Γιαρεντζενμάουθ 23 Μαρτ.
'Αγιοι Βίκτωρες	νιοί Ν. Ι. Πατέρας	19 4344	ἀνεχ. Ντακάρ 23 Μαρτ. διά Κονάρι
'Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρή	18 2974	ἔφθ. 'Αμβούργον 22 Μαρτ.
'Αγιος Γεώργιος V. (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	44 10448	ἀνεχ. Χάρον 11 Μαρτ. δι' Αφριντα
'Αγιος Γεώργιος	νιοί Δ. Παπατέλοντος	11 4248	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 21 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
'Αγιος Νικόλαος	Νικ. Χατζηπατέρας	43 7176	ἔφθ. Αλγέριον 27 Μαρτ.
'Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43 7180	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 19 Μαρτ. διά Γαλλίαν
'Αης Γεώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08 2098	ἔφθ. Πειραιά 26 Μαρτ. (Είτα Μήλον)
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Κουμάνταροι	17 7777	ἔφθ. Νέαν 'Υδρων 13 Μαρτ.
'Ακτή	άδ. Λιθανοῦ A. E.	43 7194	ἔφθ. Λίθερπον 22 Μαρτ.
'Αλέξανδρος Κοριζής	Συρτῆς 'Ανδρεάδης	44 7207	ἔφθ. Νεκοτάσα 7 Μαρτ.
'Αλιάκμων	«Θεοφανώ» A. E.	43 7176	ἔφθ. Βηρυττόν 14 Μαρτ.
'Αλίκη	«Θεοφανώ» A. E.	43 7176	ἔφθ. Τοσούπηλα 11 Μαρτ.
'Αλφειός	άδ. Λιθανοῦ A. E.	43 7194	ἔφθ. Ρεουνίον 13 Μαρτ.
'Αμερική	Α. Λούης	43 7176	διῆλθε Πιθαράτα 22 Μαρτ. διά Καράτσι
'Αμφίσλαος	'Αν. Καλλίνικος	22 578	ἀργει Σουάνς ἀπό 29. Ιαν.
'Αμφίπολις	'Ελληνικόν Δημόσιον	21 325	εἰς ἀποπλοῖκάς μεταφοράς
'Αναστ. Πατέρας	Δαμός καὶ Πατέρας	43 7177	διῆλθε Τενερίφφαν 20 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
'Αντίκλεια	Η. Τσανετάτος	92 951	εἰς 'Αλεξανδρειαν 26 Μαρτ., μὲ ζημίας
'Αννα	Ν. Αυστιαρδόπουλος	19 5173	ἔφθ. Νιούπορ 25 Μαρτ.
'Αννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21 4358	ἀνεχ. Ντακάρ 23 Μαρτ. δι' Αλγέριον
'Αννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλη	42 7191	ἔφθ. Πόρτ Ελέζαπτε 27 Μαρτ. (διά Ντωρμπαν)
'Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18 5685	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. διά Μαλάγαν
'Αξίος	«Λιθανός» A. E.	43 7176	διῆλθε Βαλένσιαν 16 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
'Αντώνης	Δαμός καὶ Πατέρας	43 7176	ἔφθ. Τάιν 22 Μαρτ.
'Αργολικός	Μαρῆς 'Επιτειρώκος	21 4786	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
'Αργός	'Ελληνικόν Δημόσιον	18 5532	ἀργει Πειραιᾶ ἀπό 19 Φεβρ.
'Αριέττα	«Λιθανός» A. E.	41 7460	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
'Αρμάθια	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19 4683	παραμένει "Αμστερνταμ ἀπό 25 Φεβρ.
'Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» A. E.	17 5692	ἀνεχ. Τακούραντι 15 Μαρτ. διά Βόρ. Αμερικήν
'Ασποκάια Νομικού	«Θηράκη» A. E.	38 4854	ἔφθ. Νέαν 'Υδρων 20 Μαρτ.
'Αστερίς	Έπτωρ Δρακούλης	43 7176	ἔφθ. Αμβέρσαν 28 Μαρτ.
'Αταλάντη	Γ. Μ. Λιθανός	43 7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Μαρτ. διά Νέαν 'Υδρων
Βασιλ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	43 7176	διῆλθε Σανιν Κάθων Πόνεντ 26 Μαρτ. ἐκ Ρόττερνταμ
Βερνίκος Νικόλαος	Κωνστ. Ν. Βερνίκος	20 7744	ἔφθ. Γιαρδαλάτα 11 Μαρτ. (Είτα Πειραιᾶ)
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκης	44 7176	εἰς Χάμπτον ρόδος 20 Μαρτ.
Βόλλιν (τάνκερ)	'Ελληνικόν Δημόσιον	17 2564	ἀργει εἰς λιμένας Δανίας 28 Μαρτ.
Βόλος	Μιχ. Καραγεώργης	23 1175	εἰς Πειραιά 30 Μαρτ., μετωνυμάσθη «ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.»
Βόρειος 'Ελλάς	'Ελληνικόν Δημόσιον	44 1923	ἀργει Πειραιᾶ ἀπό 23 Ιαν.
Γεράσι. Βεργωτής	R. καὶ Π. Βεργωτής	20 6343	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 27 Μαρτ. διά Μεσόγειον
Γεώργιος Γ.	Δ. Λάμπτασης	18 4289	ἔφθ. Γάνδην 27 Μαρτ.
Γεώργη. Δ. Γράτσος	άδ. Γράτσον	44 7176	διῆλθε Παναμάν 18 Μαρτ. διά Γένοβαν
Γεώργη. Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική» A. E.	13 4044	διῆλθεν "Ελσίνο 23 Μαρτ. ἐκ Κοτεγχάγης
Γεώργη. Μ. Έμπειρικός	έτ. Σ. Γ. 'Επιτειρώκον	21 5728	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Γεώργη. Πανώρας	Θ. 'Επιφανειάδης	43 7176	διῆλθε Πιθαράτα 26 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
Γεώργη. Φ. 'Ανδρεάδης	άδ. 'Ανδρεάδη	43 7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 21 Μαρτ.
Γρηγόριος Κ. III	Π. Καλλιωανοπόλου	44 7176	ἔφθ. Χάιφαν 23 Μαρτ.
Δάναπτρις	άδ. Συνοδιοῦ	24 2740	ἀργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Ιαν.
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλίνος»	06 3016	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 20 Μαρτ., Ουζάν 23 διά Πειραιᾶ
Δημη. Ίγγλεσης	νή Λ. Ίγγλεση	18 5275	εἰς Σιένταμ ἀπό 1 Μαρτ.
Δημη. Α. Κυδωνιεύς	Π. Α. Κυδωνιεύς	26 4862	διῆλθε Μαρώκιον 8 Μαρτ. διά Βαταβίαν
Δημοσθένης	«Άλγαν» A. E.	44 7207	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 26 Μαρτ.
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & Β. Πανταλέων	43 7176	ἔφθ. Γκλασφόρην 15 Μαρτ.
Διαμαντής	Διαι. Πατέρας	19 5253	εἰς Γένοβαν ἀπό 23 Φεβρ.
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	43 7176	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 13 Μαρτ.
Δωρίς	Ηίλιας Χαζηνής	17 4604	ἔφθ. 'Αμστερνταμ 18 Μαρτ.
"Εβή Λιθανοῦ	N. Λιθανός	37 4839	ἔφθ. Βαλλαρόδων 3 Μαρτ.
"Εθρος	Καδιώ Σιγάλα	25 1412	ἀνεχ. Πειραιᾶ 27 Μαρτ. (διαταγάζ.)
"Εθρος	«Θεοφανώ» A. E.	43 7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 23 Μαρτ. διά Μπουένος "Λύρες
Ειρήνη Σ. Έμπειρικού	'τ. Σ. Γ. 'Επιτειρώκος	27 4163	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσον 21 Μαρτ.
'Ελένη Δ.	Δ. Δάμπτασης	44 7176	διῆλθε Ντόρδερ 15 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
'Ελένη Κουλουκουντή	άδ. Κουλουκουντή	38 5548	ἔφθ. Μασσαλίαν 15 Μαρτ.
'Ελένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σία	43 7176	ἔφθ. Χάλιψας 24 Μαρτ.
'Ελευσίς	'Ελληνικόν Δημόσιον	21 1549	ἀργει Πειραιᾶ ἀπό 19 Ιαν.
'Ελισσάθετ	άδ. Μαζαράκη	22 3553	ἔφθ. Οφάν 16 Μαρτ.
'Ελλάς	«Ελληνική» A. E.	16 2081	ἔφθ. Τέλ Α'βιλ 20 Μαρτ.
'Ελλάς	Γ. Χρ. Λαμός	44 7176	εἰς Γδνιαν 23 Μαρτ.
'Ελληνική 'Ακτή	«Ελληνική» Καλλιμανόπ.	44 7207	ἔφθ. Κονιόπολιν 19 Μαρτ.
'Ελληνικός 'Αστήρ	«Ελληνική» A. E.	43 7176	ἔφθ. Γένοβαν 16 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 23
'Ελληνικός Κύμα	«Ελληνική» A. E.	43 7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαρτ.
'Ελληνικός Οδρανός	«Ελληνική» A. E.	43 7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαρτ.
'Ελπις	A. Πρίντεζης	19 1492	ἀνεχ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
'Ελπις	'Αντ. Χάλαρης	44 452	ἀνεχ. Πειραιᾶ 20 Μαρτ. διά Βέλγιον
"Ενωσις (ψυγείον)	Ίω. Παράσχος κλπ.	43 235	εἰς Αμερικήν 5 Ιαν.
'Επτάνησος	Νεγρεά - Σταθάτος	44 7198	διῆλθε Ντακάρ 19 Μαρτ. διά Γένοβαν
'Ερμούπολις	Καδιώ Σιγάλα	21 2369	ἀργει Πειραιᾶ ἀπό 24 Νοεμ. 'Εναυλώθη.
Εύανθια	νιοί Η. Γούλανδρη	43 7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 20 Μαρτ. διά Βέλγιον
Εύγενία Χανδρή	Ενγ. Ι. Χανδρή	43 7177	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 17 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
Εζηνος	«Λιθανός» A. E.	19 5627	ἀνεχ. έκ Καζαπτλάγκας 20 Μαρτ.
Εύθαλια	άδ. Γούλανδρη	18 3551	εἰς 'Αμβούργον 20 Μαρτ.
Εύρυμέδων	Π. Μαρκεσίνης	43 7176	ἀνεχ. Βαταβίαν 25 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην

"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Σίδνευ (Ανστραλίας) 24 Μαρτ.
"Ηπειρος	'Αρ. Στανγίδης κλπ.	18	5572	άργει Πειραιά από 18 'Οκτ.
'Ηράκλειον	'Ελληνικόν Δημόσιον	25	964	εις περιφερικήν γραμμήν Αιγαίου
Θεμιστοκλῆς	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Χάμπτον φόδις 16 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέριον
Θεμώνη	«Κάσος» Α. Ε.	44	7198	έφθ. Γλαυκόβην 18 Μαρτ.
Θεοδώρω (τάνκερ)	'Ελευθεριάδης-Σχοιβάνος	10	5237	άνεχ. Αμπαντάν 24 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
Θεοκήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	εις Σαΐν Τζόν 25 Μαρτ., έποσενή
Θεομήτωρ	νίοι Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεχ. Πειραιά 29 Μαρτ. (διαταγάς)
Θεοφανώ Λιθανού	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	εις Ιμπίζου 20 Μαρτ.
Θέτις	'Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ., Οδζάν 20 διὰ Καλκούταν
Θηρασία Νομικού	«Θηραϊδή» Α. Ε.	88	1356	εις Πειραιά 30 Μαρτ.
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	έφθ. 'Αλγέριον 15 Μαρτ.
'Ιγόρ	Αῶς καὶ Πεζᾶς	43	7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 26 Μαρτ.
'Ιθακος	"Επταρδ Λρασούλης	06	3916	άνεχ. Σφάξ 22 Μαρτ. διὰ Λά Παλλίς
'Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Καλαί 23 Μαρτ.
?Ιρις	'Ιω. Παλαιορρασσάς	11	1881	έφθ. 'Αμβέρσαν 21 Μαρτ.
'Ιωάννινα	«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	εις Πειραιά 31 Μαρτ., μετωνομάσθη «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.»
'Ιω. Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	44	7176	άνεχ. 'Αλγέριον 24 Μαρτ. διὰ Χαϊφόγκ
'Ιω. Π. Γουλανδρής	οίον. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Νάπτην 26 Μαρτ.
'Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. διὰ Πονέρτο λά Κρούς
'Ιω. Φράγκος	Μάρξ. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούν 20 Μαρτ. διὰ Λιβύην
'Ιω. Χανδρῆς	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	εις Γδύνιαν 25 Μαρτ.
'Ιωνία (έπιθετ)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	εις Γλαυκόβην 28 Μαρτ., διασκευή
K. Χατζηπατέρας	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Μπόναν 27 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
Καθαριώτισσα	νίοι Γ. Καραβία	13	1877	έφθ. Λοριάν 20 Μαρτ.
Κάππατιν I. Ματαράγκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Κάππατιν K. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Κάππατιν Φαρμακίδης	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Λιθόρον 21 Μαρτ.
Κάρσος	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Σαΐν Ναζαρί 27 Μαρτ.
Καστοριά	Λουζᾶς Νομιζός	20	844	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ., μετωνομάσθη «ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Κάστωρ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ.
Κάτε Ν. Λ. (τάνκερ)	N. Λυκιαρδόπουλος	43	10448	εις Γκάλβεστον 20 Μαρτ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νίοι K. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Βουλώνην 18 Μαρτ. διὰ Πολωνίαν
Κεχρέα	Θ'. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Βορδόν 24 Μαρτ.
Κοζάνη	'Ελληνικόν Δημόσιον	30	255	εις Πειραιά ἀπό 5 Μαρτ.
Κονίστρα	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 15 Μαρτ. διὰ Μελβούρνην
Κορινθίος (έπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	3874	άργει Πειραιά ἀπό 7 Μαρτ., σερβέν
Κρήτη	Γ. Μοάτσος	44	7244	έφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ.
Κριός	M. 'Εμπειρίκος	45	3805	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 Μαρτ.
Κυθερήτης	Δ. Παπέρας & Υιοί	27	4950	άνεχ. Τάϊ 15 Μαρτ. διὰ Μαύρη Θάλασσαν
Κῦμα	«άδ. Λιθανού» Α.Ε.	43	7244	διηλήθε Κιουρασάο 19 Μαρτ. διὰ Μεσόγειον
Κωνσταντής	άδ. Παπέρα	43	7176	έφθ. Αμπεργόντα 9 Μαρτ.
Κωνσταντίνος H.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Ράς Τανόνα 27 Μαρτ. δι' "Άδεν
Κώστας Μίχαλος	N. 'Απόδιακος	45	7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 26 Μαρτ.
Κωστής Λαιμόδης	νίοι K. H. Λαιμόδη	43	7176	έφθ. Χάδονην 25 Μαρτ.
Κωστής Λώδης	άδ. Λώ & Λ. Πεζᾶς	44	7176	διηλήθε Πιβραϊτάρ 25 Μαρτ. διὰ Λά Παλλίς
Κῶνς	'Ελληνικόν Δημόσιον	21	900	εις περιφερικήν γραμμήν Αιγαίου
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 10 Μαρτ.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιαζίδης	28	4573	έφθ. 'Αμβέρσαν 22 Μαρτ.
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μιχαλίνδης» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Λούλα Νομικού	Ενάγγ. & M. Νομικός	43	7176	άνεχ. Νιόπορταν 5 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
Λύρας	Π. καὶ M. Λύρας	18	5686	έφθ. Ρούνε 22 Μαρτ.
Μαίανδρος	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Μαιώτις	άδ. Συνοδιονύ	19	3911	άνεχ. Πειραιά 28 Μαρτ. διὰ Πάτρας
Μακεδονία	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Σαΐγκον 11 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	διηλήθε Πιβραϊτάρ 18 Μαρτ. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Μαργαρίτα	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	έφθ. Σέπταν 11 Μαρτ.
Μαργ. Χανδρῆ	Ενγ. I. Χανδρῆ	20	5401	διηλήθε Τενερίφφαν 18 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
Μαρία Λ.	K. H. Λαιμόδη	12	4707	διηλήθε Πιβραϊτάρ 25 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα
Μαρία Γ. Κουλουκουντή	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	έφθ. Σαβόναν 19 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Κιουρασάο 15 Μαρτ. (διὰ Βέλγιον)
Μαριάμ	Μανοφίλιππας-Παπέρας	44	7176	έφθ. Χάμπτον φόδις 27 Μαρτ.
Μάρτησσα	N. Εύσ. αθίου	19	5476	έφθ. Νιούπορτ 20 Μαρτ.
Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. έξ 'Αμβέρσης 27 Μαρτ.
Μεγαλόχαρη	I. Θεοδωραζόπουλος	44	7198	έφθ. Μπόναν 26 Μαρτ.
Μέμφις	'Ελληνικόν Δημόσιον	18	1996	άργει 'Αμβούργον ἀπό 8 'Οκτ.
Μέμφις	'Εμμ. Χατζηλίας κλπ.	23	3310	προσέξουσεν ἐπί νάρκης καὶ ΕΒΥΘΙΣΘΗ
Μέντωρ	"Επτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	εις Γκάλβεστον 26 Μαρτ.
Μέρκιουρ	'Ελληνικόν Δημόσιον	22	269	άνεχ. 'Αλγέριον 18 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
Μέτσοβον	Λουζᾶς Νομικός	33	486	εις Πειραιά 30 Μαρτ., μετωνομ. «ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Μαρτ. δι' 'Ιταλ. αν
Μιχαλ	Κονστ. Λαιμόδη	43	7207	διηλήθε Πιβραϊτάρ 27 Μαρτ. διὰ Σαβόναν
Μιχαλάκης	N. Εύσταθίου	44	7176	έφθ. Νιούλαίερ 23 Μαρτ.
Μιχ. Λ. Εμπειρίκος	έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίκον	18	5202	άνεχ. Νιούπορτ 24 Μαρτ. διὰ Νέαν Σκωτίαν
Ναύαρχος Κουντουριώτης	'Ιω. Καρορᾶς	45	7247	έφθ. Βούδανην 12 Μαρτ.
Νέα Έλλας	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Νέδων	«Λιθανός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Μαραζάμπο 16 Μαρτ.
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. 'Αντοφαγάστα 27 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρείαν
Νηρένδης	'Εμμ. Χατζηλίας	37	5205	διηλήθε Σουέζ 20 Μαρτ. διὰ Μαδαγασκάρην
Νικόλας	X. Πατέρας & Σια	43	7176	διηλήθεν "Αγ. Βιζέντιον 19 Μαρτ. δι' 'Ολλανδίαν
Νικόλας	B. Σ. Ρωσόλυπος	10	4540	άνεχ. Μολένιν 27 Μαρτ. διὰ Πόρτ "Οζα
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	«Ατλαντικός» Α. Ε.	43	7244	διηλήθε Σουέζ 20 Μαρτ. διὰ Σαΐγκον
Νικ. Κατίρης	E. Κουλουκ.-Ι.Κατίρης	43	7244	έφθ. Μπόναν 27 Μαρτ.
Νικ. Μίχαλος	K. Μίχαλος	13	4342	έφθ. 'Αμβέρσαν 20 Μαρτ.
Νικ. Πατέρας	«Ωρεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Σαουθάμπτον 20 Μαρτ. διὰ Τσάρλεστον

Νικολάου Γεώργιος	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	Έφθ. Πόρτ Ζαντίλ 12 Μαρτ.
Νικολάου Ζωγραφία	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	εἰς Ρεουνιόν 20 Μαρτ.
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 19 Μαρτ. διὰ Χάβρην
Νίκος Τ.	«Καρφορένες» Α.Ε.	19	5175	εἰς Δάντσιγκ 20 Μαρτ.
Ξάνθη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	41	674	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Φεβρ.
"Οθων	Φαφαλιοὶ καὶ Σια	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. δι' Ἡνωμ. Πολιτείας
"Ολγα	'Εμπορ.-Ἐφοπλιστικὴ	43	7244	ἀνεγ. Βιζαγκαπτάν 22 Μαρτ. διὰ Καλκούταν ἔφθ. 25
"Ολυμπος	Κούλουνθρος - 'Εμπειρ.	18	5216	ἀργεῖ Μπάρον ἀπὸ 13 Δεκ.
"Οντρι	Κ. Γράτσος	45	7176	ἀνεγ. Βαλιτιάδην 22 Μαρτ. διὰ Ρίον Ἰανέζον
"Ορος "Αθως	Κον. Β. Σκαρβέλης	43	7176	ἔφθ. Σίδνεϋ (Αδριατικάς) 23 Μαρτ.
"Ορος Αίτνα	«Ἄτλαντικός» Α. Ε.	29	4230	διήλθε Σύρον 18 Μαρτ. καὶ Σονέξ 22 δι' Ἰνδίας
"Ορος Ἐλικών	«Τράμπας Σο	18	5525	ἀνεγ. Κοστίν 26 Μαρτ. διὰ Χάλιρας
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμν. - Κουλούνουντης	17	3704	ἀνεγ. Σιγκαστόνην 23 Μαρτ. διὰ Σαΐγκον
"Ορος Ροδόπη	«Ωρεανός» Α. Ε.	19	5182	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
"Οχι	Ίω. Λυκίδης	09	888	
Παναγῆς	Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	ἀνεγ. Σάφρι 23 Μαρτ., Ουζάν 27 διὰ Χάβρην
Παναγία Καθαριώτισσα	Α. Καραβίας	43	7176	ἔφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 20 Μαρτ.
Παναγιώτης	Ίω. Λιβανός	43	7176	ἔφθ. Ρίον Ἰανέζον 23 Μαρτ. (διὰ Γένοβαν)
Παναγιώτης Ν. (Ψυγείον)	Π. Νικολάδης	21	601	ἀνεγ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. δι' ἀνοικτὴν Θάλασσαν
Παναγ. Κουμάνταρος	Π. Κουμάνταρος	44	7244	ἔφθ. Ροζάριο 19 Μαρτ.
Πάργα	Γ. Σφριβάνος καὶ Σια..	15	999	ἀργεῖ Ἀμπελάκι ἀπὸ 14 Ιαν.
Πάτμος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	31	200	εἰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς
Παῦλος Γ.	ἀδ. Γιαννακαρφόνη	20	1130	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 20 Μαρτ.
Πειραιεύς (ἐπιβατ.)	'Ελληνικὸν Δημόσιον	29	1493	εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — Θεσσαλονίκης
Περικλῆς	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	ἀνεγ. Μπλάχιαν Μπλάχην 18 Μαρτίου διὰ Ρόττερνταμ
Περσεφόνη	'Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	ἔφθ. Λορέντζο Μάρφες 27 Μαρτ. (διὰ Βομβάνην)
Πετάλοι	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	ἀνεγ. Λά Γκονάρια 19 Μαρτ. διὰ Κολομβίαν
Πετράκης Νομικός III (τάνκερ)	Μ. Νομικός	43	10448	εἰς Νέαν Υόρκην 20 Μαρτ.
Πέτρος (τάνκερ)	νῖοι Π. Γουλανδρῆ	43	10448	ἀνεγ. Τρίνινταντ 15 Μαρτ. διὰ Χάβρην
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 25 Μαρτ.
Πέτρος Νομικός	Μάρχος & Ε. Νομικός	43	7176	ἔφθ. Τρίνινταντ 25 Μαρτ.
Πήγασος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	43	3610	εἰς Πειραιᾶ 30 Μαρτ.
Πηνείδης	«Θεοφανῶν» Α. Ε.	44	7207	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 22 Μαρτ. δι' Ἰταλίαν
Πολυτιμή 'Ανδρεάδη (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	ἀνεγ. Ἀρούπλα 22 Μαρτ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
Πότη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Οκτ.
Ποσειδῶν	'Ανδρ. Συνοδινός	19	3911	"Ιδε: «ΜΑΙΩΤΙΣ»
Πρέβεζα	ἀδ. Συνοδινοῦ	24	2740	"Ιδε: «ΔΑΝΑΙ ΠΡΙΣ»
Πρέντον	Καττούλας καὶ νῖοι	06	2088	ἔφθ. Καέν 22 Μαρτ.
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	διήλθε Ντόντζενες 28 Μαρτ. ἀπὸ Τακοράντι
Ροδόπη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	ἔφθ. Βόλον 26 Μαρτ.
Ρόδος	έτ. «Τρανσοπετρόλη»	17	4908	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Μαρτ. δι' Ἰταλίαν
Σαλαμινία	Ε. Πετρούτσης - Γ. Τάνες 01	3634		ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Φεβρ.
Σάμος	νῖοι Δ. Ἰγγλέση	43	7177	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 19 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Σαντορίνη	Σιγάλα - Κουλούνουντη	43	7207	ἔφθ. Λίβερπολ 20 Μαρτ.
Σέρρα	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	725	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 21 Μαρτ.
Σίμων φὸν Οὐτρεχτ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	22	4949	ἀργεῖ Τάιν ἀπὸ 27 Φεβρ.
Σκρόδ	Σταφυλοπ. 'Αγγυοῦς	27	757	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	ἀνεγ. Βαρκελώνην 25 Μαρτ. δι' Ἀμετερνταμ
Σούνιον	Μάνθος - Χατζηλίας	43	7244	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Σπυρίδων ΙΙ	έτ. «Καρρᾶς»	17	3517	"Ιδε: «ΜΠΕΛΛΑΒΙΣΤΑΣ», σημαία Παναμᾶ
Στάθης I. Γιάνναγας	Μιχ. Κουλούνουντης	44	7176	ἀνεγ. Ἀλεξάνδρειαν 21 Μαρτ. διὰ Λά Γκονάρετ, ἔφθ. 26
Στάτους	Δ. Φαφαλίδ.;	14	3801	ἔφθ. Μπλάχοι 16 Μαρτ.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἔφθ. Μπονέρος Ἀύρες 23 Μαρτ.
Σταύρος Κουμάνταρος	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς 20 Μαρτ.
Στέφανος Σ.	Π. καὶ Ίω. Σαμιονᾶ	04	646	ἀνεγ. Γκούλ 25 Μαρτ. δι' Ἀμεδοῦργον
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἔφθ. Καράτοι 26 Μαρτ.
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος	ἀδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 23 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Σύρος	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	εἰς λιμένας Μέσης Ἀνατολῆς 16 Μαρτ.
Τάκης Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Ταξιδιώχης	ἀδ. Λαμποῦ	13	4221	ἀνεγ. Κάρδιφ 11 Μαρτ. διὰ Ντεμεράου
Ταύγετος	Κουλούνθρος - 'Εμπειρίκου	18	5687	ἔφθ. Γάνδην 20 Μαρτ.
Τζών Δ. Χανδρῆς (τάνκερ)	Δ. Ι. Χανδρῆς	43	11448	εἰς Νέαν Υόρκην 23 Μαρτ.
Τηλέμαχος	"Ἐκτώρ Λαρακούλης"	11	3658	ἔφθ. Χάιφαν 25 Μαρτ.
Τήνος	Ποθ. Μπλάχας πλ.π.	11	1459	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Οκτ.
Τρίτων	ἀδ. Γράτσοι	44	7207	διήλθε Σονέξ 26 Μαρτ. δι' Ἰνδίας
'Υδραίος ΙΙ	'Αθαν. Κουλούνας	30	4557	ἀνεγ. Μπλάχοι 20 Μαρτ. διὰ Μαΐην Θάλασσαν
'Υδρούσα	Π. Χριστόπούλος	22	2038	ἀνεγ. Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διὰ Μπαγκύον.
'Υπερίων	'Ελληνικὸν Δημόσιον	43	8025	ἀνεγ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Φλόγα	έτ. «Θαλάσσοι Σιδί» πολ. 05	480		εἰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς ἐν 'Ελλάδι
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	ἔφθ. Σέτταν 20 Μαρτ.
Φλώρινα	'Ελληνικὸν Δημόσιον	20	985	εἰς Τεργέστην 30 Μαρτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Φρέδ	Κ.Δ. Καλαράτης	07	4043	ἔφθ. Γδύνιαν 11 Μαρτ.
Φωτεινή	I. M. Καρρᾶς	44	7176	ἔφθ. Ἀμερέσαν 8 Μαρτ.
Χαδιώτης	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 18 Μαρτ. δι' Ἰταλίαν
Χάλκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	45	470	ἀνεγ. Πειραιᾶ 30 Μαρτ. δι' ἀνοικτὸν πέλαγος
Χαλκιδική	'Ελληνικὸν Δημόσιον	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιῶς — Δωδεκανήσων
Χέλατρος	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	διήλθεν Ἀδεν 22 Μαρτ. διὰ Σαΐγκον
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	εἰς Βαγούδευ 20 Μαρτ.
Χρυσῆ	νῖοι Π. Γουλανδρῆ	44	7176	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 20 Μαρτ. διὰ Βέλγιον
Ψαρά	'Αναστασίου - Φαφαλίδ.	45	7247	ἀνεγ. Χαδάνναν 22 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
'Ωκεανὸς	'Ελληνικὸν Δημόσιον	43	9400	ἔφθ. Ἀμερέσαν 22 Μαρτ.
Ψρίων	Πολ. Λύρας	09	4793	ἔφθ. Γάνδην 21 Μαρτ.

Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

'Αθάμας 11	έτ. «Αθάμας»	19	3537	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 13 Μαρτ.
'Αζουέρο	έτ. «Αζουέρα»	44	7176	άνεξ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδς
Αίτζιαν Στάρ (έπιθετ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκ.
'Αναστασία	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	έφθ. Σίδνεϋ (Αντεράλιας) 22 Μαρτ.
'Ανδαλουσία	έτ. «Τρανσατλάντικα»	18	7717	έφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
'Ανδρέας	έτ. «Σάμουσα»	44	7207	άνεξ. Σητάτη 12 Μαρτ. διὰ Γιοκοζάμαν
'Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιάλιδης	14	4046	εἰς πλός Κρήτοποταλ — Μαρακάϊπο
'Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	άνεξ. Σύντερλαντ 19 Μαρτ. διὰ Χονέλβαν
'Αυρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαριτίμος»	19	5114	διῆλθε Βερωνύδας 11 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
'Αρης	έτ. «Οσεάνια»	44	7248	"Ιδε: «KNOZA»
'Αριστείδης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	έφθ. Χάμπτον φόδς 19 Μαρτ.
'Αρισταρχος (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης»	43	7176	"Ιδε: «PEZOLOOUT» σημαία Χονδούρας
'Αριστογείτων	'Αρ. «Ωνάσης»	42	7176	άνεξ. Σαουθάμπτον 21 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδς
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης»	43	7176	άνεξ. Φιλαδέλφειαν 14 Μαρτ. διὰ Χάβρων
'Αριστομένης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης»	43	7176	εἰς λιμένα Βορ. Γαλλίας 28 Μαρτ.
'Αριστοπάς	'Αρ. «Ωνάσης»	43	7176	άνεξ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ. διὰ Χάβρων
'Αριστοτέλης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης»	43	7244	άνεξ. Χάιφαν 21 Μαρτ. διὰ Μεσσήναν
'Αρδξα	Γ. «Αγγελίδης & νιοί»	22	1979	άνεξ. Μέθη 21 Μαρτ. δι' Αμβούργον
'Αρτύγια	«Παναμένιαν Τράπου»	25	5531	έφθ. Λίβερπούλ 6 Μαρτ.
'Ατλάντικ Η. (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ 'Αμερικαν»	21	8206	εἰς 'Αρούρα 20 Μαρτ.
'Ατλάντικ Γουαΐη	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. 'Ιζούϊ 16 Μαρτ.
'Ατλάντικ Γουΐντ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Μαρτ.
'Ατλάντικ Εΐρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεξ. Ρίον 'Ιανέριον 19 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
'Ατλάντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεξ. Χάμπτον φόδς 20 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
'Ατλάντικ Κόστ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	εἰς Μπάζιαν Μπλάγκαν 20 Μαρτ.
'Ατλάντικ Μπρίς	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	διῆλθε Σουεζ 24 Μαρτ. δι' Ινδίας
'Ατλάντικ Οσεαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
'Ατλάντικ Πάλοτ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. διὰ Μαδέρας
'Ατλάντικ Σήμων	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Βομβάνην 22 Μαρτ.
'Ατλάντικ Σιù	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεξ. Ρίον 'Ιανέριον 12 Μαρτ. διὰ Κιουρασάο
'Ατλάντικ Τρέιντερ	έτ. «Αρχτεύρους»	44	7247	διῆλθε Πιβράταρ 20 Μαρτ. διὰ Χιλήν
'Αφρικάνα	έτ. «Κυούες»	27	4889	έφθ. Τακούρι 9 Μαρτ.
Βασιμέα	έτ. «Τριντέντε»	19	5670	έφθ. Μπρίσμπειν 15 Μαρτ.
Βαλερόζο	έτ. «Λεβάντε»	20	2310	άνεξ. Χαβάνναν 19 Μαρτ. διὰ Μπαρακάδα
Βικτώρια	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	έφθ. Γιότεμπουργκ 18 Μαρτ.
Βιράγκο	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	εἰς Φιούμη 24 Μαρτ.
Βύρων	έτ. «Βυζόνα»	05	339	εἰς Χάμπερχαρφ 20 Μαρτ.
Γαρουφαλιά	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	έφθ. Γάνδην 21 Μαρτ.
Γεροδήμος	έτ. «Αταλάγια»	99	3076	έφθ. Σονεζ 23 Μαρτ.
Γεώργιος	έτ. «Λεβάντε»	17	5915	άργει Βαΐτιμποργκ ἀπὸ 24 Ιαν.
Γεώργιος Π.	Ν. Παπαλίδης	19	611	έφθ. Κρήτην 20 Μαρτ.
Γιάγκος	Έλληνες ἀγνοασταί	93	619	άργει Λονδίνον 20 Μαρτ.
Γκλόρια	έτ. «Αράνουχο»	12	6348	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. «Σάμουσα»	44	7216	άνεξ. Τοκούπλα 22 Μαρτ. δι' Ιζούϊ
Διώνη	έτ. «Πάξ»	20	6157	άνεξ. Γάνδην 13 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδς
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιφαφλόρες»	19	812	άργει Σύρον 25 Μαρτ.
Έκουατρο	έτ. «Αλμπάτρος»	20	5107	έφθ. Περοναμπούχον 17 Μαρτ.
"Ελλενικ (Χονδ.)	έτ. Αποκούδης Διεθνής	20	7631	άνεξ. Αμβέρσαν 21 Μαρτ. διὰ Χάμπτον φόδς
"Ελλενικ Νόμφη	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	άνεξ. Μπαρρόβον 21 Μαρτ. διὰ Χονέλβαν
"Ελλενικ Χρυσούλα	έτ. «Αταλάγια»	10	1441	εἰς Χάρολερ 21 Μαρτ., εποκενή.
"Εμανουπέιτορ	έτ. «Καρρούμπεαν»	43	7207	άνεξ. Χάμπτον φόδς 19 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
"Ενσενάντα	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άνεξ. Βαΐτιμποργκ 19 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
"Εντερπράϊς	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	άνεξ. Ματάνζας 12 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
"Ερατώ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 17 Μαρτ.
Εδριπίδης	έτ. Σάν Νιζόλας»	20	7582	έφθ. Αμβέρσαν 21 Μαρτίου.
Εύρυθιάδης	έτ. Σάν Νιζόλας»	43	7176	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 11 Μαρτ. διὰ Καλκούταν
Εύρυθενδ	έτ. Σάν Νιζόλας»	45	7176	έφθ. Αμβέρσαν 13 Μαρτ.
"Ηέη Γ.	έτ. «Καριμπανά»	43	7176	άργει Αμβέρσαν ἀπὸ 29 Φεβρ.
Θεοδώρω	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 17 Μαρτ. δι' Ινδίας
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	άνεξ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
"Ιντιάνα	Τζόν Λιβανός	15	5751	εἰς Μασσαλίαν 20 Μαρτ.
"Ιντρέπιντο	έτ. Ντιάνα	20	2310	"Ιδε: «ΒΑΛΕΡΟΖΟ», σημαία Παναμᾶ
"Ιόνιαν Λήντερ	«Ναβίγκ. Κρίστοποτα»	44	7176	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 3 Μαρτ. διὰ Λισσαβώνα
"Ιόνιαν Τρέιντερ	«Ναβίγκ. Κρίστοποτα»	44	7198	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 16 Μαρτ.
"Ιωάν. Λιθανός	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	έφθ. Ιανουγκαν 12 Μαρτ.
Καλλιρρόη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	22	8432	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 9 Μαρτ. διὰ Κιουρασάο
Καμπέρρα	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	7710	άνεξ. Μασσαλίαν 18 Μαρτ. διὰ Ντακάν
Καντούλε	έτ. «Ντέλ. Ρέϋ»	12	3923	έφθ. Αρντρόσαν 17 Μαρτ.
Κάπταιν Θέλ (τάνκερ)	έτ. «Μπράτι Στάρ»	19	5771	άνεξ. Βέρα Κρούβ 20 Μαρτ. διὰ Πουέρτο Πάντο
Κάπταιν Μικές	έτ. «Λουτσίντας»	18	480	έφθ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ.
Κάπταιν Τζόν	έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Βοστώνη 23 Μαρτ.
Κατερίνα	έτ. «Κατερίνα»	03	491	έφθ. Αμβούργον 22 Μαρτ.
Κατίνα	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	έφθ. Πόρτ Σουδάν 22 Μαρτ.
Κατούμπα	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	9424	διῆλθε Γιόραλτάρ 15 Μαρτ. διὰ Λά Γκουαΐρα
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεξ. Μοντεβίδεο 17 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
Κλειώ	«ο. «Αρίγκα»	43	7176	άνεξ. Μοντεβίδεο 20 Μαρτ. δι' Ολλανδίαν
Κέφαλος	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	17	3804	άνεξ. Φόρει 10 Μαρτ. διὰ Πόρτλαντ
Κνόζα	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεξ. Βαΐτιμποργκ 15 Μαρτ. διὰ Καράτσι
Κοκερέλ	έτ. «Κάντια»	04	3479	εἰς Αυτο ἀπὸ 26 Φεβρ.
Κόρα	Π. Γοσπαρινάτος	06	817	εἰς Βηρυτόν 20 Μαρτ.
Κουλέμπρα	έτ. Πορτομπέλλο	19	5261	νότο ἐκφόρτωσιν εἰς Πειραιᾶ 30 Μαρτ.
Κύλεμουντ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	εἰς 'Αλεξάνδρειαν 18 Μαρτ.
Κυρήνεια	Παναμαϊκή έταιρο.	11	7527	άνακυρεῖ εἰς Πειραιᾶ 3 Απρ. διὰ Μασσαλίαν
Λέανδρος	έτ. «Μπενβενίντο»	10	610	έφθ. Τύνιδα 17 Μαρτ.
Λητώ (σημ. Χονδ.):	έτ. «Μάουχιν»	43	7176	"Ιδε: «ΝΟΠΙΤΤΑ», σημαία Χονδούρας;

Λίλα	έτ. «Ρίβα»	09	655	έφθ. Μπάρδων 24 Μαρτ.
Λιμπερέιτορ	έτ. «Παναιερικάνα»	44	7176	άνεγ. Νέαν 'Οσκελήνη 13 Μαρτ. διά Μπουένος "Άρρες
Λόιντα (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικοῦ	16	5505	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ.
Λοιντέστε (τάνκερ)	έτ. «Αντόρ»	21	8206	άνεγ. Ταυτίζο 16 Μαρτ. διά Πόλισμαρο
Λούζορ (έπιθατ.)	έτ. «Βιστώρια»	15	5544	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 11 'Οκτ., ἐπισκενή.
Μασίρ Γ.	έτ. «Σεντραμεριζάνα»	43	7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 20 Μαρτ.
Μακίκι	έτ. «Κρούζες»	17	5924	εἰς Ταματάβην 12 Μαρτ.
Μαντόνγα	Π. Φιλίνης	42	855	έφθ. Ρεύζαβιζ 14 Μαρτ.
Μάντω	τ. «Φωσίλιν»	42	7176	έφθ. Λιθόρον 10 Μαρτ.
Μάρζορυ	έτ. «Πιοντάτα "Άλτα»	19	2660	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαρτ.
Μαρία Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	άνεγ. Μπουένος "Άρρες 14 Μαρτ. δι' 'Ιολανδίαν
Μαριώ 11	Κ. Κονιαλίδης	44	7207	"Ιδε: «ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ»
Μαρκέλλα	έτ. «Σάνι Γκερέσιμο»	20	3483	έφθ. Πόρτο ντὲ Μπούν 16 Μαρτ.
Ματθαῖος (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφιν»	43	7176	εἰς λιμένας Δυτ. 'Ιταλίας 25 Μαρτ.
Μεγαλόχαρη	έτ. «Πρώθα»	01	3568	εἰς Παρανάγκων 20 Μαρτ.
Μερίντιαν	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	εἰς Γρεβίντζενμάνυ 23 Μαρτ.
Μερόπη (οημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 1 Μαρτ.
Μιμόδα	έτ. «Οὐλτραμάρ»	05	3071	έφθ. Λά Πλάταν 3 Μαρτ.
Μολντόθα	έτ. «Πάλκη»	11	4083	έφθ. Σαντιάγκο 12 Μαρτ.
Μπελλαθίστα	έτ. «Ειρήνη»	17	3517	άργει Τάνι ἀπὸ 17 Φεβρ.
Μπιενθενίντο	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	άνεγ. Μοντεβίδεο 4 Μαρτ. διά Καλκούταν
Μποναθεντούρα	έτ. «Οὐλτραμάρ»	20	6895	άνεγ. Φάλμουθ 12 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
Μποῦντο	έτ. «Βέριτας»	21	1138	έφθ. Παναμᾶν 8 Μαρτ.
Μύριαν	έτ. «Χάρι»	43	7196	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
Μυρτό	έτ. «Αρίστα»	43	7176	εἰς Βαλτιμόρη ἀπὸ 17 Φεβρ.
Ναθιγκέϊτορ	έτ. «Καρρέμπιαν»	43	7176	έφθ. Γένοβαν 9 Μαρτ.
Ναντίν	έτ. «Οὐλτραμάρ»	04	3582	διῆλθε Τρίνινταντ 19 Μαρτ. διά Λά Πλάταν
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεγ. 'Αμπαντά 17 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
Νήσος Πάτμος (ἀμερ.)	έτ. «Πανορμίτις»	19	2592	έφθ. Χαδάνναν 14 Μαρτ.
Νόρα	έτ. «Ηστεργ Σίτφάριγκ»	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 6 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
Νορίτα	«Ελληνες ἄγοσταται	43	7176	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 12 Φεβρ.
Νορλάντια	έτ. «Σίλετα	42	7191	έφθ. Μπουένος "Άρρες 18 Μαρτ.
Νορλάγκο	έτ. «Γρεβάτες	44	7207	διῆλθε Τρίνινταντ 14 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
Νόρμα (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	εἰς Περσικὸν Κόλπον 15 Μαρτ.
Νουέβα 'Εσπεράντζα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 22 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Νουέβα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέρον 12 Μαρτ.
Ντανούμπιαν	A. Καιμάννης & Σια	98	2728	έφθ. Λάρωνα 11 Μαρτ.
Ντοράντο	έτ. «Γκαιπόω»	44	7244	διῆλθε Κιουρασάο 15 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανέρον
"Οντβαρ 11	έτ. «Μιραφλόρα»	18	1897	άνεγ. Μαδέρας 18 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
Ούρανια Γούναρη	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
Ούταχαν	έτ. «Γρεβάτες	19	7031	έφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Μαρτ.
"Οσεαν Γουαλίη	έτ. «Στέιτς»	19	4990	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Μαρτ.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Τζένεραίλ»	19	4988	έφθ. Νέαν 'Υόρκη 21 Μαρτ.
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Στέιτς»	19	5101	εἰς Καρντένας 20 Μαρτ.
Πάν	έτ. «Αμαρυνίλιξ»	20	5595	έφθ. Φόβεϋ 16 Μαρτ.
Πάραλος 11	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άνεγ. Μοντεβίδεο 6 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Παρίτα Μπαίη	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	18	6049	έφθ. Γένοβαν 16 Μαρτ.
Παρίτα Σούν	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	19	5555	έφθ. 'Αμβέρσαν 21 Μαρτ.
Πασιφίκ "Οσεαν	έτ. »Πασίφικ»	44	7212	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
Πέρλα	έτ. «Ναβέρω»	19	6040	διῆλθε Φαγιάλ 21 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
Πηγελόπη	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Μπουένος "Άρρες 20 Μαρτ.
Πίντα	έτ. «Ναβιέρω»	20	2606	άνεγ. Μπουένος "Άρρες 6 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
Πόιντ Σάν Πάμπλο	έτ. «Γιουνάτεντ»	20	3280	έφθ. Βοστόνην 18 Μαρτ.
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	άργει Μασσάλιαν ἀπὸ 22 'Ιαν., ἐπισκενή
Πράντο	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Νταζάρ 20 Μαρτ.
Πριμαθέρα	έτ. «Σάμουκ»	18	5695	άνεγ. Νεάπολιν 21 Μαρτ. διά Θέονταν
Πρόσπερο	έτ. «Μπενθενίντο	19	5055	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 4 Μαρτ. διά Πλέιτ
Πρωτεὺς	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	άργει Γένοβαν ἀπὸ 21 'Οκτ., διασκενή
Ρεζολούτ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	εἰς Χάμπτον ρόδος 25 Μαρτ.
Ρένα (έπιθατ.)	έτ. «Ρένας	06	1619	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 30 Αἴγ.
Ρένα	έτ. «Πάζ»	20	5686	διῆλθε Κιουρασάο 3 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
Ριζάκουα	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άνεγ. Βεγγάζην 23 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Ρόμπερτ	έτ. «Βέριτος»	19	2632	διῆλθε Τρίνινταντ 18 Μαρτ. διά Μπλάμπιαντος
Ρούλ (παναμ.)	I. Πελτένης	99	1109	διῆλθε Σονέζ 14 Μαρτ.
Σαλαμίς Βίκτορυ	έτ. «Σάτελ»	45	7604	έφθ. Πειραιά 22 Μαρτίου. (Είτα Γένοβαν)
Σάν Γιώργιε	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	εἰς λιμένας Δυτικῆς 'Ιταλίας 28 Μαρτ.
Σάν Λεονάρδο	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	άνεγ. Μοντεβίδεο 17 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Σάν Νικόλας	έτ. «Οὐλτραμάρ»	08	2229	άργει Μίδδλεσμπρο ἀπὸ 16 Μαρτ.
Σάν Τζερτζίο	έτ. «Γ'αλανός»	16	4818	άνεγ. Μασσάλιαν 21 Μαρτ. διά Καλκούταν
Σάντα "Αννα	έτ. «Φόρντομ»	44	7220	εἰς Μπουένος "Άρρες 23 Μαρτ.
Σαντιάγκο	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	διῆλθε Κάσκετς 19 Μαρτ. διά Γένοβαν
Σάντουΐτς	έτ. «Άβια»	20	2606	άνεγ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαρτ. διά Καρντένας
Σαπώ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνας	44	7212	άνεγ. 'Αμβέρσαν 16 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
Σαράγια	έτ. «Ναβ. Σούντ. 'Αμέριζ.»	44	7176	έφθ. Σαΐγκον 1 Μαρτ. (Είτα Αύστραλιαν)
Σίγκνετ	έτ. «Σίγκνετ»	11	3726	άνεγ. Σαΐγκον 19 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Σίμων	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άργει Βαλτιμόρην 19 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Σόνια	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	έφθ. Νάντην 10 Μαρτ.
Σουέρτε	Κομη. «Βαπόρες»	10	3649	άργει Τάνι ἀπὸ 7 'Ιαν.
Στάμο	έτ. «Ποντάτα "Άλτα»	18	2858	εἰς Νέαν Σκωτίαν 21 Μαρτ.
Σωκράτης	K. Κονιαλίδης	21	7409	έφθ. Μπουένος "Άρρες 19 Μαρτ.
Τερψιχόρη	«Μπλού Λάτιν»	30	2480	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 13 'Οκτ.
Φαισά 11	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Σονέζ 24 Μαρτ. (διά Νέαν 'Υόρκην)
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλενικ»	02	10375	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
Φοίνιδ	έτ. «Ινασουλάρ»	15	1255	εἰς 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 13 Φεβρ.
Φρίξος 11	έτ. «Κριστομπαλ»	19	5055	"Ιδε : «ΠΡΟΣΠΕΡΟ», σημαία Παναμᾶ.
Χρυσή Χονδρούλη	άδ. Χονδρούλη	44	1075	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
Χρυσόδοτομος	K. Κονιαλίδης	43	7176	"Ιδε: «ΝΟΡΑ», σημαία Παναμᾶ.