

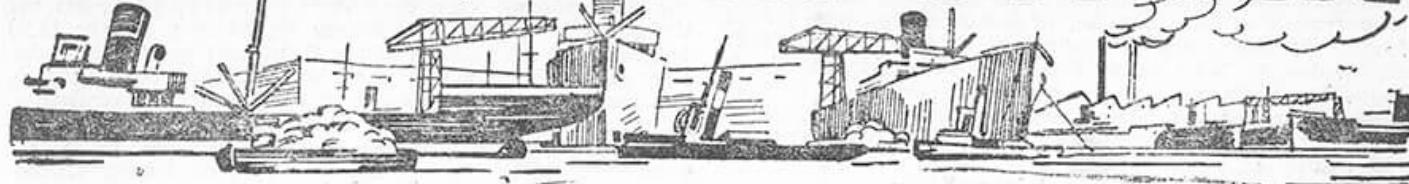
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1948

Αρ. Φύλλου 309/68

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)
ΑΡΙΘΜΟΣ 309)68

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ.Ν.ΚΩΤΤΑΚΗΣ επί της γλώσσας Τ.ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1948

ТО ДЕКАПЕНӨНМЕРОН

Διὰ τὸν κ. Ὑπουργὸν

"Η φορολογία της Ναυτιλίας είνε πλέον γεγονός. Τὸ Κράτος κατέστη κατά τὸ ἡμίου συμμέτοχον τῆς ἐπιχειρήσεως. Τώρα πρέπει μὲ πᾶσαν δυνατήν σπουδὴν νὰ λυθοῦν καὶ τὰ διοικητικὰ ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ ὀλεκανοπόρου φορτηγοῦ. 'Η σημειωνὴ ἀκαθόριστος δεύτερης κατάστασις ἐπὶ τῶν δικαιωμάτων καὶ τῶν ἀποχρέωσεων ἔφοπλιστῶν τε καὶ ναυτεργατῶν, προκαλεῖ τὴν ἀνασταραχήν, τάς ἀντεγκλήσεις, τάς δίκας, τὴν δυσφήμησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ὄνδρου. Τώρα, μὲ τὴν κρατοῦσαν εἰς τὴν ναυλαγοράν ἀπραξίαν, δαπάναι ἀπρόθλεπτοι δημιουργούνται, καθευδρεῖσις τῶν πλίων καὶ ζημίαις δυσθέστακτοι ἀπὸ τὰς συχνὰς εἰς τοὺς ἔνεους λιμένας ἀπεργίας, τάς δίκας, τάς παλινοστήσεις τῶν πληρωμάτων, τάς μετακλήσεις νέων κλπ. κλπ. Τὸ Κράτος ζημιώνεται ποσά σημαντικά ἀπὸ τὴν κατάστασιν αὐτῆν. 'Η κρίσις ἐπιβάλλει τὴν περισυλλογὴν, τὴν ἀποφυγὴν κάθε περιττῆς δαπάνης, τὴν συνεργασίαν. Μόνον οὕτω σταθῇ ἐν κινήσι τὸ πανταχόθεν βαλλόμενον Ἑλληνικὸν φορτηγόν. 'Ανεδράτητως κάθε ἀνάγκης, δύπως ρυθμὸς πειθαρχημένος ἐπικρατήσῃ εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, δύπως τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος ἀνέvrρη καὶ αὐτό, ἐπὶ τέλους, τὴν ηρεμίαν, τὸ ἀπρόσκοπτον τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του, λόγοι εἰδικώτερον ὑπαγορευόμενοι ἀπὸ τὴν κρίσιψιν τῆς ναυλαγορᾶς κατάστασιν, ἐπιβάλλουν τὴν λύσιν τῶν ὑφισταμένων διαφορῶν, τὴν διάλυσιν τῶν προκαταλήψεων, τὴν πλήρη καὶ ἐπὶ μόνης τῆς πραγματικότητος ἕδραζομένην συμφωνίαν ἔσοδοτῶν καὶ ἔσωναζουμένων εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Δέν πιστεύουμεν ἀλλήν γενικούτεραν ἀπόστολήν νά ἔχη τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον. "Ἄς μελετήσῃ τὴν θέσιν τῶν ἐκκρεμούντων ζητημάτων καὶ ἀς ἐπίζητησῃ τὰς προσφορωτέρας λύσεις, μετά σύμφωνον καὶ τῶν ἐνδιαφερούμενών γνώμην.

Θά ἔχρειάζετο, ίσως, η νομοθετική προσαρμογή ώρισμένων διατάξεων του Ἑμπορικού μας Νόμου εἰς τὰς σημειρινὰς ἀνάγκας τοῦ Ἐλληνικού πλοίου και ή διὰ τῆς συλλογικῆς. Εστο, συμβάσεως ἐκκαθάρισις ώρισμένων ἀμφισθήτησεων, δύσον ἀφορᾶ τὰς συνθήκας τῆς ἐπὶ τῶν ὁκεανοπόρων φορτηγῶν ἐργασίας.

Ο κ. Κιζάνης, είμεθα πεπεισμένοι, ότι φύλοδοξεί νά εισφέρῃ πάσαν αύτού την έγνωσμένην καλήν Θέλησιν, δλην του την δραστηριότητα διά το καλὸν τῆς Ναυτιλίας. Πεδίον ἀκριθῶς διά νά ὀφελήσῃ ἀποφασιστικῶς τὸ φορτηγόν μας πλοῖον, διά νά τὸ ἐνισχύσῃ εἰς τὸν δύσκολον δρόμον του, δὲν πιστεύουμεν ἀλλο νά ἀνέυρῃ δ. κ. Υπουργός τῆς Ναυτιλίας. "Αν ἐπιτύχῃ την καλήν ἀποκατάστασιν σχέσεων ὅμαλῶν εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ἔργον μέγα θά ἐπιτελέσῃ. "Η Ναυτιλία εὐγνωμόνως θά ἀνημινήσκεται τῆς υπουργίας του.

Κανένα ξένον πλοίον, καυμιά Ναυτιλία, δὲν ταλανίζεται διοικητικῶς, δύπως ἡ ἴδική μας. Καὶ δῆμος, εἰνε ἡ δευτέρα, οχεδόν, εἰς κόστος διαχειρίσεως καὶ ἡ Θαρύτερον φορολογουμένη....

Τὸ παρακράτημα

Αυτή ή ύπόθεσις τοῦ παρακρατήματος τοῦ νόμου 545 πρέπει νά ξέτασθη ὑπὸ τὸ πρᾶσμα τῆς σημειώνης πραγματικότητος. Ό νόμος οὐσιαστικῶν δὲν ἐφόρδυσθη, ἀφοῦ δὲν οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἔπεισαν νά συμμορφωθοῦν μὲν τάς διατάξεις του. Οἱ πλεῖστοι δὲν κατέθεσαν τὸ 30 τοῖς ἑκατόν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων, ἐλάχιστοι δέ, οἱ περιωρισμένα ἔχοντες τὰ κεφάλαια, οἱ μικρομέτοχοι καὶ οἱ ἀνήκοντες εἰς ὥρισμένα, τέσσαρα ἢ πέντε, γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, αὐτοὶ καὶ μόνον, διότι τὰ χρήματά των ἦσαν ἐν τῷ συνόλῳ των δεσμευμένα, ὑπεχρεώθησαν εἰς τὴν κράτησιν τοῦ 30 τοῖς ἑκατόν.

Τινές έξι αυτών έξεπληρωσαν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν χαμένων σκαφῶν των διὰ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν ἄγορὰν τῶν 100 «Λύμπερτυς». Θά συνεμφούντο καὶ οἱ ἄλλοι πρός τὸν νόμον, ὃν ἤγοράζοντο τὰ 50 νέα «Λύμπερτυς».

Τώρα δέ νόμος κατήντησε διά τούς δλίγους, τούς ἀφελεστέρους, ἀν μή τούς πλέον ἀτυχήσαντας μετά τὸν πόλεμον ἐφοπλιστάς, νά

Έχη μόνον έφαρμογήν. Οι πολλοί διεξέφυγαν, διότι τὰ κεφάλαιά των δὲν ήσαν ποτὲ δεσμευμένα.

Τὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, δσα υπέγραψαν κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου τὸ «undertaking», ἀντιμετωπίζουν ἀφ' ἐνὸς τὴν δικαίαν ἀξίωνας τῶν πελατῶν των περὶ ἐπιστροφῆς τοῦ παρακρατήματος, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὰς εὐθύνας των —ἀν μπάρχουν τοιαῦται— ἔχουνται τοῦ νόμου. Τὸ ζῆτημα χρήζει ἐπανεξετάσεως. Ἀφοῦ δὲ οὐ μόνος δὲν ἔφηρμόδθη καὶ ἀφοῦ δὲν πρόκειται νὰ τύχῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον ἐφαρμογῆς, διατί νὰ κατακρατῶνται τὰ χρήματα τῶν δλίγων, αὐτῶν μάλιστα, ποὺ περιωρισμένα ἔχουν τὰ οικονομικὰ μέσα, ποὺ δὲν ἐπέτυχαν νὰ ἀγοράσσουν ἔνα «Λίμπερτα» ή ποσοστὸν αὐτού, ποὺ δὲν ἀπεκλείσθησαν παντελῶς τῆς ἀγορᾶς, λόγῳ τῶν περιορισμῶν εἰς τὴν ἀλλαγὴν σημαίας, τῶν ὑψηλῶν τιμῶν τῶν πλοίων καὶ τῶν πολλῶν δολλαρίων ποὺ χρειάζονται:

"Ο νόμος ούτω μονοπλεύρως ἔφαρμοιζόμενος δημιουργεῖ ἀδικίαν κατάφωρον. Οἱ ἐνδιαιφερόμενοι θάττοποχρεωθούν νά φθάσουν εἰς τὰ δικαιστήρια. Θά ζητησουν διά τῆς ἀγγειλῆς δικαιοσύνης ἀπό τὰ Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου τὴν ἀπόδοσιν τοῦ εἰς χειράς των παρακρατήματος. "Ισως νά ἐπιτύχουν, δεδομένους τότε τὸ δίκαιον εἶνε ὑπὲρ αὐτῶν καὶ οἱ Ἀγγλοί δίκασται θά ἀγνοήσουν, ὅπως καὶ εἰς τὴν ὑπόθεσιν Βεργωτῆ, τὸν Ἑλληνικὸν νόμον.

Πρέπει νὰ ληφθῇ ὅπ' ὄψιν, ὅτι ἀπὸ δὲλην αὐτὴν τὴν ὑπόθεσιν οἱ περισσότερον ζημιῶμένοι ἔξερχονται, ὅσοι δὲν εὐρέθησαν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν κατὰ τὸν πόλεμον ἐφοπλισταῖ. Δὲν κατώρθωσαν νὰ διαχειρισθοῦν τὰ δεσμευθέντα κεφάλαια τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων κατὰ τρόπου ὥστε νὰ ἀποφύγουν τὸν ἔκπεισμὸν τῆς λιρας, δὲν ἐπωρελήθησαν τῆς χρηματιστηριακῆς ἀνατιμῆσεως διὰ τῆς ἐπενδύσεως των εἰς ἀσφαλεῖς τοποθετήσεις, δὲν ἤγόρασαν, ὅπως οἱ πλειστοὶ τῶν συναδέλφων των ἀγγυλικά σκάφη, οὐδὲν ἄλλο παρὰ τὴν ἔκπτωσιν τῶν κεφαλαίων των ἐπέτυγχαν.

Ο νόμος δέν ήμπορεύει νά δικαιολογή την ισχύν του είς θάρος των δλίγων. "Ας διεσχθῇ μία ἐπισταμένη ἔρευνα ἵππη τοῦ μέχρι τοῦδε κατατεθέντος παρακρατήματος καὶ ἐφ' ὅσον διαπιστώθουν τὰ ἀνωτέρω ἀς καταργηθῇ ὁ νόμος, ἀφοῦ ἄλλως τε δὲν προβλέπεται διὰ πολλὰ ἵσως ἔτι τὸ δυνατὸν τῆς ἀγορᾶς σκαφῶν, λόγῳ τῶν κατὰ χώρας ἀπαγορεύεσσων. "Αν πάλιν, παρὰ τὰς διαπιστώσεις, τὸ Κράτος ἐπιμείνῃ εἰς τὴν ὄδικον ισχὺν τοῦ νόμου, ἀς ἐνεργήσῃ τούλαχιστον παρὰ τῇ ἀγγυλικῇ Κυθερνήσει νά ἐπιτρέψῃ διά τοὺς καταθέσαντας τὸ παρακράτημα ἐφοπλιστάς νά ἀγοράσσουν δλίγα, ἔστω καὶ παρηλικα, ἀγγυλικά φορτηγά. Αὐτὰ θά τεθούν υπό ἐλληνικήν. Θά περισσώσουν σύτα οἱ ἀδικούμενοι ἐφοπλισταὶ τὰ κεφαλίαι των ἀπό τὴν κατακράτησιν καὶ τὸν ἀπελούμενον περαιτέρω ἐκτεπαύον τοῦ ἀνύλικοῦ νομίσματος.

Πρὸς τὰ Δεξαμενόπλοια

Κατόπιν τῶν συνεχίζομένων νέων ἀγορῶν, τὰ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, τὴν Ἀμερικανικήν, τὴν Παναμαϊκήν, τὴν Καναδικήν καὶ τὴν Ἀγγλικήν, ἔφθασαν αἰσιώς τὸν ἀριθμὸν τῶν 52. Εἰς δύο κυρίως ἀνήκουν κατηγορίας. Είνε τὰ «Τ. 2» καὶ τὰ «Λίμπερτς». Εἰς 25 ἀνέρχονται τὰ τύπου «Τ. 2», περιλαμβανομένων καὶ τῶν «Ἑλληνικῶν», καὶ εἰς 24 τὰ «Λίμπερτς». «Ἔχουμεν καὶ μερικά παρήλικα. Τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἀμερικήν ἀνέρχονται εἰς δέκα πέντε.

Μετά διετίαν, δηλαδή, δ στόλος τῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας δεξαμενοπλοίων πιθανὸν νὰ ἀνέρχεται εἰς 75 περίπου σκάφη. Ἡ χωρητικότης του θά πλησιάζῃ τὸ ἔνα ἑκατομμύριον τόνων φορτίου. Θά κατέχωμεν τὸ ἔνα εἰκοστόν πέμπτον περίπου τοῦ παγκοσμίου εἰς πτερελαιοφόρα τοννά. Δὲν εἶνε μικρὰ ὑπόθεσις, ὃν ληφθῇ ὑπὸ δψιν, δτὶ αὐτὸν δλα συνετελέσθησαν ἐντὸς ἐνὸς ἔξαμηνος. Πρόκειται περὶ δραστηριότητος, προκαλεσάσης τὴν κατάπληξιν. Είμεθα ύπερηφανοὶ δι' αὐτήν, χωρὶς νὰ παύσωμεν νὰ λυπούμεθα, διότι αὐτή, ή ἄνευ προηγουμένου, δημιουργικὴ πρωτοβουλία τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου κατεσπαρμένη εἶνε εἰς τὰς ἔνας σημαίας. Εἰς τὴν ὑπόθεσιν, δμως, τῶν *ετάνκερς*, οὐκ ἦν δλας γενέσθαι. Ἡ ἀλλαγὴ σημαίας, προκειμένου περὶ δεξαμενοπλοίων ἀπαγορεύεται ὥπως δηλώσατε, ἀπὸ δλα τὰς Καρπτ

Ως ἐπιστέγασμα τῆς στροφῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς

τά πετρελαιοφόρα ήλθεν ή παραγγελία του «τάνκερ» των 26 χιλ. τόννων του κ. Νικ. Λιθανού. Έχειάσθησαν, θέσθαι, πολλοί και δύσκολοι οίκονομικοί συνδυασμοί, διά νά ξενευρεθοῦν τά κεφάλαια, νά συσταθοῦν αι ξέναι έταιροι, νά δοθοῦν αι έγγυησεις διά τά δάνεια, νά έπισκευασθοῦν τά σκάφη και ταχύτατα νά ναυλωθοῦν εις την άγοραν. «Ολα και δι' δόλους τους έπιχειρήσαντας την άγοραν έπετελέσθησαν με ταχύτητα παραδειγματικήν. Η ιδιωτική πρωτοβουλία έλασε και πάλιν άριστα. Καλήν τύχην θά εύχθωμεν εις την νέαν αύτην σελίδα δράσεως, πού ή 'Ελληνική έπιχειρηματικότης άνοιγει.

Δρόμος μετ' έμποδίων

'Από τά μεγάλα και ισχυρά Κράτη άπροκάλυπτος είνε πλέον ή διάκρισις της ίδιας των σημαίας, εις θάρος, θέσθαι, τών πτωχῶν και δύνατων ξένων σημαΐων. Διά τους παρακολουθοῦντας άμεσωτερο τά της ναυλαγορᾶς, ή 'Αγγλική και ή 'Αμερικανική σημαία, πρώται αυτοί, διασφαλίζουν την μερίδα του λέοντος εις τάς διεθνεῖς μεταφοράς. Τά πεντηρά περισσεύματα είνε διά τους άλλους. Τό 'Ελληνικόν φορτηγόν είνε ο «άποδιοπμπαίος τράγος» της ναυλαγορᾶς. Οι, τι εύθυνον εις ναύλον, δι' τι άπορρίπτεται άπο τους άλλους, αύτό τού έπιτρέπουν νά μεταφέρη και τούτο, άφοι διαπιστωθῆ ή άπροθυμία ή καὶ τό μή διαθέσιμον 'Λγγλικού, λ.χ., σκάφους. Ποτέ άλλοτε, εις τό παρελθόν, τό προπολεμικόν άκρην τών δικτατοριῶν και της διευθυνομένης οίκονομιας, δέν ξέδηλωθη τόσον ώμη ή έθνικιστική προστατευτική έπιδιωξις. Περιφρονοῦνται τά πάντα. 'Αγνοείται τό πρόσφατον παρελθόν τών κοινῶν άγώνων, τών άπροσμετρήτων θυσιῶν. Τό 'Ελληνικόν πλοίον, διχεισινός σύμμαχος, τους ένοχλει. Τούς συναγωνίζεται, λέγουν.

Οι 'Αγγλοι ίδια, οι άλλοτε ποτέ κοπτόμενοι διά τά φιλελεύθερα ναυτιλιακά συστήματα, έφαρμιδζουν τώρα, προκειμένου περί τών ίδικῶν των και τών αυτοκρατορικῶν μεταφορῶν, τόν άπροκάλυπτον προστατευτισμόν. Δέν υπερβάλλομεν τά πράγματα. Αύτά άπεικονίζουμεν έξι, δύον πληροφοριών έγκυρων κατέχομεν. Καμίας ναύλωσις 'Ελληνικού φορτηγού είς τό Μπαλτίκη τού Λονδίνου δέν κλείεται, άν προηγουμένως δέν διαπιστωθῆ ή άνυπαρξία προσφορᾶς 'Αγγλικού σκάφους. Αἱ τόσον τελευταίως άναπτυχθεῖσαι μεταφοραὶ γαιανθράκων έξι 'Αγγλίας κτήμα, κατά πρώτον λόγον τών Βρεταννικῶν φορτηγῶν είνε. Μετ' αύτά τά ξένα. 'Από τόν Καναδῶν ούδε τόνον σίτου δέν ήπορει τό 'Ελληνικόν σκάφος νά μεταφέρῃ. Τά 'Αγγλικά και τά Καναδικά διησάλισαν τό σύνολον τών ναυλώσεων. Τό αύτό διά τάς ζαχάρεις τής Κούβας.

Τά μεταλλεύματα και σπαραδικῶν φορτία τινά άπο τό Πλείτ και τήν Αύστραλιαν, αύτά και μόνον άπειμεναν διά τά ίδια μας σκάφη. Μέσα εις τήν γενικήν άπραξίαν της ναυλαγορᾶς, τά άλιγα φορτία πού έλευθέρως προσφέρονται διαμισθούντας άπο σωρείαν σκαφῶν. 'Αποτέλεσμα ή πτώσις τών ναύλων, ένδη τά διευθυνόμενα' ταξίδια τών 'Αγγλικών σταθερών έχουν, άποδοτικά τά ταξίδια τών. Εις τόν Πειραιά μετεφέρθη γαιάνθραξ, μέ 'Αγγλικόν σκάφος. Τά προσφερθέντα 'Ελληνικά άπειροφθησαν.

Πολλά είνε, καθημερινά τά παραδείγματα. Οι 'Αγγλοι δέν άποκρύπτουν τήν προστατευτικήν διάκρισιν. Αύτούς τώρα άκολουθεί ή 'Αργεντινή, ίσως, έν συνεχεία, και άλλοι. Αἱ Ήνωμέναις Πολιτείαι είνε έπιεικέστεραι. Τό ήμισυ τών φορτίων τού σχεδίου Μάρσαλ διεφύλαξαν ύπερ τών θησικῶν τών πλοίων.

Δυσχερής, δυσχερεστέρα πάσης άλλης έποχής, ή θέσις τού 'Ελληνικού πλοίου. 'Οταν αι μεταφοραὶ περιορισθοῦν, δύως τώρα συμβαίνει, τότε και αι δυσκολίαι άνακόπτουν μεγαλύτεραι. Δέν πρόκειται, θέσθαι, διαμαρτυρόμενοι, θελτίων τίνα τής καταστάσεων νά έπιτύχωμεν. Θά έπρεπε, πάντως, έντονοι, σταθεραὶ νά είνε αι διαμαρτυρίαι μας. 'Έχει δικαιώματα άπαράγραπτα ή Ναυτιλία μας νά ζήσῃ και νά άναπτυχθῇ.

Οι σύμμαχοι μας, δυστυχώς, έλησμόντων τούς δυσχιλίους νεκρούς και τά πεντακόσια σκάφη, τά θύματα τού κατά θάλασσαν 'Ελληνικού άγωνος. Δέν θά τά λησμονήση, δύως, και ή Ιστορία.

Μόνη έλπις διά τήν Ναυτιλίαν μας ή άναθισις τής άγορᾶς. Τότε και τό 'Ελληνικόν φορτηγόν θά συντηρηθῇ με τά ψιχία, έστω, τής ναυλαγορᾶς.

Αύτά διά έχουν ύπ' όψιν των οι σοφοί τών ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων παρατηρηταί. Τό 'Ελληνικόν πλοίον δέν ούριοδρομεῖ. Συχνά, συχνότατα άντιθετοί άνεμοι καθιστοῦν δύσκολον τόν δρόμον του, άγωνιάδη τήν πάλην διά τήν έπιδίωσιν.

ΑΙ έλληνικαί μεταφοραί

'Αμερικανικόν σκάφος «Λίμπερτο» έναυλώθη πρό ήμερῶν εις τήν Νέαν 'Υόρκην, κατ' άπόλυτον προτίμησιν, διά τήν μεταφοράν σιτηρῶν έκ της Γκαλάνεστων εις 'Ελλάδα. Ναύλος 15.50 δολλαρίων δι' ένα λιμένα (Πάτρας ή Πειραιά) και έάν Θεσσαλονίκην δολλάριον διλλάριον, 1.25 έπι πλέον. 'Ελληνικόν «Λίμπερτο» θά έδεχετο εύχαριστως τήν άνωτέρω ναύλωσιν με ναύλον αίσθητῶς κατώτερον. Μέ τήν κρατοῦσαν άπραξίαν τά 12.50 δολλ. Θά ήσαν ίκανοποιητικά. Τό έξοδα έκαλύπτοντο, ίσως δὲ και τό άναλογον εις τήν περίοδον τού ταξιδίου της «Ναυτιλιακής 'Επιτροπῆς».

Κάποιος θά έπρεπε — καθ' ήματς ο άρμοδιος υπουργός και οι ένδιαφερόμενοι έφοπλισταί — νά ύποδειξή τήν συμμετοχήν και τών ίδιων μας φορτηγῶν εις τάς έξι 'Αμερικής δι' 'Ελλάδα μεταφοράς τών εις χώμα φορτών. Τώρα ή άπασχολησι τού 'Ελληνικού πλοίου είνε έξαιρετικά δυσχερής. Ο οιοσδήποτε ναύλος είνε εύπρόσδεκτος, διά νά άποφύγωμεν τόν παροπλισμόν. Διατί νά μή διαφυλαχθῆ τό ήματος έστω τών φορτών τής 'Αμερικανικής Βοηθείας ύπερ τής Ναυτιλίας μας, ή διατί νά μή προσφέρωνται αι δι' 'Ελλάδα ναύλωσεις έλευθέρως εις τήν ναυλαγοράν άδιακρίτως σημαίνει;

Είχε πρό μηνῶν προταθῆ άπο τόν κ. Μπλάκ τής 'Αμερικανικής 'Αποστολής ή συμμετοχή και τών 'Ελληνικῶν «Λίμπερτο» εις τάς μεταφοράς αύτάς με πληρωμήν τού είκοσι τοίς έκατον τού ναύλου εις δραχμάς. Δέν υπέγραψαν τήν πρότασιν αύτήν οι 'Ελληνες έφοπλισταί τής Νέας 'Υόρκης, ύπο τήν προϋπόθεσιν, θέσθαι, διά τοις εισπραττόμενοι ναύλοι θά έπετρεπον τό είς δραχμάς τούλαχιστον περιθώριον, άφον προηγουμένως δλά τά έξοδα τού ταξιδίου και αι δανειακά ή πορχερώσεις πληρωθοῦν εις δολλάρια. 'Εδέχθησαν έχαριστως νά έπιειρητήσουν τάς μεταφορικάς τού τόπου μας δανάγκας έν τώ μέτρω τού δυνατού.

Άλλα και άν άπεκλείετο τό είς δραχμάς ποσοστόν τού ναύλου, αύτή και μόνη η συμμετοχή τού 'Ελληνικού πλοίου εις τάς δι' 'Ελλάδα ναύλωσεις θά προσέκλει μείωσιν ασφαλή τών είσπραττομένων τώρα ναύλων άπο τά 'Αμερικανικά σκάφη, ώφελειαν, δηλαδή, θά έπεφερεν άμεσον εις τήν Οίκονομίαν μας και έξικονόμησιν δολλαρίων, άνεξαρτήτως τών δσων θά είχε νά κερδίση ή 'Ελληνική άγορά άπο τήν πλέον συχνήν έπισκεψιν τών φορτηγῶν μας εις τούς 'Ελληνικούς λιμένας.

Η άπο κλειστικό της δέν έπιτρέπει νά λειτουργήσῃ δι νόμος τής προσφορᾶς και τής ζητήσεως. Εις τήν προκειμένην περίπτωσιν ή προσφορά χωρητικότητος εις τήν έλευθέρων ναυλαγοράν διασφαλίζεται τό εύθυνόν τής μεταφορᾶς. Η διάκρισις τής σημαίας σημαίνει πάντοτε ναύλους άκριθούς.

Δέν γνωρίζομεν άνη ύπόθεσις αύτή, ή έξαιρετικά άνδιαφέρουσα, άπηχολησης τούς άρμοδιούς κρατικούς παράγοντας και άν σητικά τίνες ένέργειας παρά τή 'Αμερικανική 'Αποστολή και τώ «Στέτι Ντηπάρτμεντ» έγενόντο ήδη. 'Επικαλούμεθα, πάντως, τήν άμεσον προσφορήν τού κ. Κιζάνη. 'Ας μελετήσῃ τό ζήτημα. Πέντε, δέκα, περισσότερα, δχι διλιγώτερα, «Λίμπερτος 'Ελληνικά θά άπασχοληθοῦν. Κέρδος θά είνε τούτο οημαντικό διά τε τήν Ναυτιλίαν και τήν Οίκονομίαν τού τόπου.

Τό στήγμα

Δύο σκάφη «Λίμπερτο», τό ένα έλληνικόν, τό άλλο ιταλικόν, έναυλώθησαν πρό μηνός με τόν αύτον ναύλον διά τήν μεταφοράν γενικού φορτίου εις τήν Μπάρσαν άπο τάς Ήνωμέναις Πολιτείας. Τό ιταλικόν έκλεισθη άσυζητήτι. Τό ίδιον μας άπερρίθη άπο τούς ναύλωτάς, λόγω τών έπασφαλίστρων σημαίας. 'Αποτέλεσμα: 'Υπεχρεώθησαν οι 'Ελληνες πλοιοκτήται νά πληρώσουν αύτοι τά έπασφαλίστρα τού φορτίου -10 χιλ. δολλαρίων— διά νά έπιτυχουν τήν ναύλωσιν τού.

Τά διατέρω άπεικονίζουν τήν καταστάσιν. Τό στήγμα τών έπασφαλίστρων άνεξίτον πλέον τείνει νά καταστῇ. Εις τήν λόγω τών συναλαγματικῶν περιορισμῶν και τών κατά χώρας διακρίσεων σημαίας, καταστάσαν δύσκολον άπασχολησιν τού έλληνικού σκάφους; τείχος δρθοῦται δυσυπέρβλητον ή κακή άσφαλιστική του μεταχειρίσις, τά έπασφαλίστρα σημαίας.

Αύτοι οι 'Αμερικανοί έφοπλισταί, τρέφοντες τάς άγαθοτέρας τών διαθέσεων διά τήν συνεργασίαν των με τήν έλληνικήν ναυτι-

Telegrams:
"GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

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

Telephone: Avenue 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Άντιπροσωποι έν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

AΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

λιαν, διερωτῶνται καὶ ἀποροῦν διά τὴν τοιαύτην ἀπὸ τὸ Λονδῖνον καθιερωθεῖσαν διάκρισιν πρὸς σημαίαν φίλου καὶ συμμάχου κράτους, τοσάντας εἰσενεγκόντος θυσίας καὶ εἰς τὸν κατὰ θάλασσαν κοινὸν ἄγωνα.

Οἱ μόνοι, δῆμως, ποὺ δὲν συγκινοῦνται διὰ τὸ τραγικὸν αὐτὸν κατάντημα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, εἰνεὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, οἱ ἔφοπλισται. Αὗτοὶ διαμαρτύρονται δσάκις πρόκειται νὰ πληρώσουν τὰ ἐπισφάλιστρα καὶ λημονοῦν τὴν ύπόθεσιν, δταν θά παύσῃ ἔνα ἔκαστον ἔξι, αὐτῶν ίδιαιτέρων νὰ τὸν ἔνοχλη.

Τῷρα ἔστω, ἀφοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καμμία δὲν κατεβλήθη προσπάθεια, πολλὰ θά ἡτο δυνατὸν νὰ γίνονται. Λείπουν, δῆμως, ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν οἱ κατάλληλοι ἀνθρωποί, αὐτοὶ, ποὺ θά ἐνστερνισθοῦν τὴν ύπόθεσιν, διὰ νὰ συγκινήσουν καὶ τοὺς συναδέλφους των. Λείπει καὶ τὸ Κράτος. Αὔτοὶ εἰνεὶ ξένον πρὸς κάθε παράστασιν τελέουσαν νὰ ἐνισχύσῃ μίαν καλὴν παραγωγικὴν ἐπιδίωξιν. Τὸ Κράτος μόνον φορολογεῖ, χωρίς, δῆμως, νὰ θελήσῃ ποτὲ νὰ πληροφορηθῇ τὸ πόθεν καὶ θά εἰσπράξῃ.

Ἡ Καναδικὴ ὑπόθεσις

Ἄπηργησαν πρὸς ἔθδομάδων τὰ Καναδικὰ πληρώματα. Ζητοῦν αὐξήσιν τῶν ὑπερωριῶν, θελτίωσιν τῆς τροφοδοσίας, εὐτρεπισμὸν τῶν διαιρεισμάτων καὶ ἄλλα τινά, ἀπόλεπόντα, σύν τῷ χρόνῳ, νὰ ἔξισώσουν μισθοδοτικῶς καὶ νὰ ἔξομιώσουν, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐνδιαιτήσεως, τὸν Καναδὸν ναυτικὸν πρὸς τὸν γείτονά του Ἀμερικανόν.

Ἡ θέσις, θέβαια, τῶν ἔφοπλιστῶν, μεταξὺ τῶν δόποίων καὶ ἀρκετοὶ Ἐλλήνες, δὲν εἶνε εὐχάριστος, λαμβανομένης ὑπὸ δψιν τῆς κρατούσης εἰς τὴν ναυλαγοράν καχεξίας. Δὲν στοιχίζει μόνον ἀκριβά ἡ διαχείρισης τοῦ Καναδικοῦ σκάφους. Ἀνειδίκευτα ἐν πολλοῖς εἰνεὶ τὰ πληρώματα, χωρὶς τὴν θαλασσινὴν παράδοσιν, χωρὶς τὴν σχέσιν τὴν στενὴν πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τὴν Ναυτικὴν ἐπιχείρησιν. Ωρισμένα περιστατικά διαπιστώνουν τάξις ἀνωτέρω πληροφορίας μας.

Διὰ τοὺς Καναδούς ἔφοπλιστάς διέξοδος ἀλλή δὲν διαφαίνεται, παρὰ ἡ κρατικὴ ἐνίσχυσις ή ἡ ἀλλαγὴ τῆς σημαίας. Τὸ πρῶτον εἰνεὶ πιθανόν, τὸ δεύτερον ἀποκλείεται, δεδομένου, δτι ὁ Καναδᾶς θέλει νὰ ἀποκτήσῃ, δπωσδήποτε, Ναυτιλίαν. "Ηδη, αἱ πρῶται κρούσεις πρὸς τὴν Καναδικὴν Κυβέρνησιν ἔγενοντο. Ζητεῖται νὰ ἐπιχειρηγηθοῦν τὰ πλοῖα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, κατὰ τὸ παραδειγμα τῆς Ἀμερικῆς, ἵνα δυνηθοῦν καὶ κρατήσουν τὰ δρομολόγιά των, τὰ ἐκτεινόμενα πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου. "Υπερε-

κατὸν σκάφη τοῦ τύπου «Πάρκα» εἰνεὶ ἀπησχολημένα εἰς τακτικὰ γραμμάτα. Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ τύπου καὶ τῆς ἀποστολῆς τῆς Ἀμερικανικῆς τοιαύτης ἔχει ἡδη συσταθῆ εἰς τὸν Καναδᾶν. Αὕτη θὰ πρέπει νὰ εἰσηγηθῆ τὰ ληπτέα προστατευτικά μέτρα, ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸ Καναδικὸν πλοῖον νὰ σταθῇ καὶ νὰ σταδιοδρομήσῃ.

Καὶ ἐφ' ὅσον ἥθελε παρασχεθῆ ἡ κρατικὴ ἐνίσχυσις, πιθανὸν ἡ Καναδικὴ ναυτικὴ ἐπιχείρησις νὰ ἀναπτυχθῇ, θελτιώνουσα καὶ τὸ πλωτὸν τῆς υλικοῦ διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τῶν δανειῶν. "Αν δῆμως καθυστερήσῃ ἡ αἰτουμένη ἀρώγη ἡ περιλάθη μόνον τὰ ἐκτελοῦντα γραμμάτα σκάφη καὶ ὅχι τὰ «τράπας», δυσκολίας εἰς τὴν διατήρησιν τῶν σκαφῶν των ἐν κινήσει θὰ ἀντιμετωπίσουν καὶ οἱ Ἐλλήνες ἀγορασταὶ τῶν Καναδικῶν σκαφῶν. Κατὰ τὸ 1950, μετά τὴν παραλαθὴν καὶ τῶν 58 προσφάτως ἀγορασθέντων, ὑπερεκάτων σκάφη φορτηγὰ θὰ εὑρίσκωνται υπὸ τὴν Ἑλληνικὴν διαχείρισιν καὶ τὴν Καναδικὴν σημαίαν.

Κεφάλαια Ἐλληνικὰ σημαντικὰ είνε ἡδη ἔκει τοποθετημένα, σύν τῷ χρόνῳ δὲ θὰ αὐξάνωνται. Εἴκοσιν ἀκόμη σκάφη παραλαμβάνονται ἔφετος, μὲ κατασθοὴν τριῶν, περίπου, ἔκατον μισώρων δολλαρίων, ἐνῷ καὶ δόσεις τῶν προηγουμένων παραλαθέντων ἐπαυξάνουν τὰ συμφέροντα τοῦ ἔφοπλιστικοῦ μας κεφαλαίου εἰς τὴν Καναδικὴν Ναυτιλίαν.

Τὸ ἐπιτυχὲς, πάντως, τοῦ ἔγχειριματος τῶν Καναδικῶν σκαφῶν, τῶν ἀγορασθέντων κυρίως μὲ παράδοσιν ἔφετος καὶ τῷ 1950, θὰ ἀποδειχθῇ ἐκ τῆς πορείας τῆς ναυλαγορᾶς. "Αν οἱ ναῦλοι διατηρηθοῦν χαλαροὶ καὶ ἀνευ κέρδους τινὸς διὰ τὰ φορτηγά σκάφη, αἱ δξιαὶ των θὰ ἐκπέσουν καὶ τὰ ἀκριβά εἰς τὴν διαχείρισην τῶν πλοίων θὰ παροπλισθοῦν κατ' ἀναπόδραστον ἀνάγκην. Εἰς τὴν περιπτωσιν αὐτῆν τὰ Καναδικά καὶ τὰ Ἐλληνικά θὰ λάθουν, σοφαλῶς, τὴν ἀγοράν πρὸς τὰ μόνιμα τῆς ἀργίας ἀγκυροθόλια. Τὰ Παναμαϊκά ὅχι. Τότε θεβαίως καὶ ὡς ἀξιαὶ τὰ Καναδικά σκάφη, θὰ προσφέρωνται χαμηλά. "Ιωσὶ τελικῶς κεφάλαια νὰ μη χαθοῦν, ἀφοῦ καὶ τὸ χρεωστάσιον πρὸς τὴν Καναδικὴν Κυβέρνησιν θὰ ἐπιζητηθῇ τότε. Κέρδη, δῆμως, δὲν θὰ ἀποκομίσουν τελικῶς οἱ ἔφοπλισταὶ μας ἀπὸ τὴν Καναδικὴν ὑπόθεσιν. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, δτι θὰ ἀποθῇ μία ἀδάπανος περιπέτεια.

Διὰ τοὺς μηχανικούς μας

Ὀρθοτάτη ἡ σκέψις τοῦ κ. Κιζάνη νὰ ἀποστείλῃ εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἀμερικὴν ἔνα ἡ δύο ἀποφοίτους τῶν Νυκτερινῶν σχολῶν Μηχανικῶν, ἵνα ἐργασθοῦν εἰς τὰ ἔκει ἐργοστάσια μηχανῶν

ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



Ἡ ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθεῖσα τὸν Ίούλιον τοῦ 1938, διανύει τὸ δέκατον ἔτος τῆς δράσεώς της

Ἀνέκαθεν εἰδικεύεται εἰς τὴν ἀσφάλειαν Ἐλληνικῶν πλοίων.

Ἡ "ΑΡΓΩ", ἔξακολουθεῖ νὰ συμμετέχῃ προθύμως καὶ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν ἀσφάλειαν παντὸς Ἐλληνικοῦ πλοίου

ARGO INSURANCE CO. LTD.

MANAGERS A. LUSI LTD.

114 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.

έσωτερικής καύσεως καὶ μετεκπαθεύονταν εἰς τὸν χειρισμόν των. Διατί, ὅμως, ἔνα ἡ δύο μόνον καὶ ὅχι δέκα; Τὴν ἀποστολὴν πέντε εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ πέντε εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πρέπει νὰ ἐπιζητήσῃ τὸ Κράτος. "Ἄς προκριθοῦν μεταξὺ τῶν ἀρίστων εἰς ἥθος καὶ κατάρτιον καὶ ἡς κληθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ὅσοι κατανοοῦντες τὴν ἀνάγκην θέλουν νὰ εἰσφέρουν εἰς τὴν ἄπο πάσης πλευρᾶς ἀξιέπαινον αὐτὴν προσπάθειαν. Απὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς δὲν θέλομεν μόνον τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν, ἀλλὰ καὶ τὴν παράστασιν ἑκείνων, ποὺ μονίμως διαμένουν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ τὸ Λονδίνον. "Ἐπιθάλλεται αὐτοὶ νὰ παρακολουθήσουν τὴν φοίτησιν τῶν νεαρῶν μας μηχανικῶν εἰς τὰς νυκτερινὰς σχολάς καὶ τὴν ἐργασίαν των εἰς τὰ ἐργοστάσια. "Εναὶ ἡ καὶ δύο ἔτη θὰ διαρκεῖ ἡ μετεκπαθεύσις. Ζῆτημα τριάκοντα χιλιάδων δολαρίων εἰναι ἡ ὅλη δαπάνη. Πιθανὸν νὰ μειωθῇ ἀνὴρ μορισθίον τι πληρώνεται εἰς τοὺς ἐργαζομένους. Διὰ τὸ ὑπόλοιπον θὰ εὑρεθοῦν, πιστεύομεν, οἱ χορηγοί. "Ἄς προσπαθήσῃ ὁ κ. Κιζάνης. Αἱ στήλαι αὐταὶ θὰ τοῦ παράσχουν ἀμέριστον τὴν ἐνίσχυσιν των.

'Η ἀγορά τῶν πλοίων

Πειραιωτικὸν σημειοῦται τελευταίων τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν μας διὰ τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων σκαφῶν. Παράγων κύριος τῆς τοιαύτης τῶν ἀγοραστῶν ἀπροθυμίας ἡ ὑποτίμησις τῶν ναύλων. Ἐλάχιστα ἐνθαρρυντικὰ εἰναι καὶ αἱ προθέψεις διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Αἱ ἀξίαι, συνεπῶς, τῶν πλοίων θὰ πρέπει νὰ ἀκολουθήσουν τὴν χαλαρότητα τῆς ναυλαγορᾶς. "Ἡ ἐπιφύλαξις τῶν ἀγοραστῶν ἐκείθεν δικαιοιογείται.

Τὰ «Λίμπερτς» ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν δὲν ἀγοράζονται πλέον εἰς τὰς πρὸ διμήνου τιμάς. Ὁκτακόσιαι χιλιάδες δολαρίων ὑπῆρξε τὸ σημειοθέντενον ρεκόρ. Ἀμφίβολον εἰναι ἀν τῶρα αἱ ἐπτακόσιαι χιλιάδες ἐπιτυγχάνωνται. Αἱ τιμαὶ, θεοτίας, ἐμφανίζονται ἀκόμη σταθεραὶ, μὲ πλήρη, ὅμως, τὴν ἀποσύνα τῶν ἀγοραστῶν. Τῶν παρηλίκων σκαφῶν ἡ θέσις εἰναι δυσχερεστέρα. "Ἄν αἱ τιμαὶ τῶν διατρούνται εἰσέτι ὑψηλαὶ, ἐνῷ δῆλοι σχεδόν οἱ κάτοχοι τοιούτων σκαφῶν, ἀκόμη καὶ τῶν Παναμαϊκῶν, εἰναι πωληταὶ, δοφείλεται τοῦτο εἰς τὰς ἀνησυχίας διὰ τὴν κακήν ἔξελιξιν τῶν διεθνῶν περιπλοκῶν. Ὁ φόδος τοῦ πολέμου ἔχει τὴν ἐπιδρασίν του. Ἐφόσον, ὅμως, ἡ σημειρινὴ χαλαρότης εἰς τὴν ναυλαγορᾶν θὴλε συνεχισθῇ, αἱ ἀξίαι τῶν μεγάλης ἡλικίας σκαφῶν θὰ ὑποστοῦν αἰσθητὴν ἔκπτωσιν. Εκ τῶν πραγμάτων δὲν θὰ δικαιοιογοῦνται αἱ σημειριναὶ τιμαὶ.

"Ηγοράσθη τελευταίων φορτηγῶν Παναμαϊκῶν 10.300 τόν. φορτίου, τοῦ 1926, μὲ ἐπιθεώρησιν ἐν Ισχύι, καταναλίσκονταν γαύλανθρακα, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 500 χιλιάδων δολαρίων. Θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Νοτιοαφρικανικὴν σημαίαν. "Υψηλὴ θεωρεῖται ἡ ἀνωτέρω τιμὴ. Οἱ ναύλοι καὶ αἱ προθέψεις διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον δὲν τὴν δικαιοιογοῦν. Ἀμφιθάλλομεν ἀν ἄλλη τοιαύτη ἀγορά θὰ ἐπαναληφθῇ κατ' αὐτά.

Σκάφη παλαιά, εἰκοσαετοῦς καὶ ἀνω ἡλικίας, προσφέρονται πολλὰ εἰς τὴν ἀγοράν. Τὸ ζῆτημα, ὅμως, τῆς ἀλλαγῆς σημαίας εἰναι ἐμπόδιον σοσαρόν διὰ τοὺς ἀγοραστὰς. Τὸ Παναμαϊκὸν πληρώνεται, ἀσφαλῶς, ἀκριβώτερα. Τοῦ Ἀγγλικοῦ ἡ τιμὴ εἰναι μικροτέρα, τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀκόμη ὑποδεεστέρα. Ἐφόσον θὰ παρηρχετο ἡ σημειρινὴ δέσύτης τῆς πολιτικῆς καταστάσεως ἡ θὰ ἡμελυντό πως, ἀδειαὶ ἀθροῖαι διὰ τὴν πώλησιν τῶν παρηλίκων σκαφῶν των, μὲ ἀλλαγὴν σημαίας, θὰ παρείχονται ἀπὸ τοὺς "Ἀγγλούς, τὰ Σκανδινανικὰ κράτη, τὴν Ἀμερικὴν, ἵσως καὶ τὸν Καναδάν. Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ προσφορά θὰ σημάνῃ καὶ τὴν ὑποτίμησιν.

Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ναυλαγορᾶις καθυστεροῦν καὶ στοιχίζουν τριπλάσια τῶν προπολεμικῶν, δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται, διτὶ τεράστιον εἰναι τὸ ἀπόθεμα τῶν «Λίμπερτς» καὶ τῶν παρηλίκων πλοίων. Αὐτῶν ἡ παρουσία ἐπὶ ἔτη θὰ πέλξῃ τὴν ἀγοράν. Αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν θὰ κρατηθοῦν χαμηλαῖ.

"Ἡ ἀναμονὴ, συνεπῶς, δικαιοιογεῖται καὶ ἐπιθάλλεται. Τὰ πράγματα, ἀλλως τε, τῆς ναυλαγορᾶς δὲν παρέχουν ἐνθάρρυνσιν τινὰ. Τὸ σχέδιον Μάρσαλ θὰ ὀφελήσῃ τεραστίως τὰ φορτηγά.

γραμμῆς, ὅχι ὅμως κατ' ἀνάλογον ή ἔστω καὶ μικροτέραν μοῖραν, τὸ τράμπη. Γιανάθρακες καὶ σιτηρὰ διλγύτερα σπάτο τὸν τρέχοντος ἔτους θὰ εἰσαχθοῦν εἰς τὴν Ἐύρωπην, χωρὶς ὁ περιορισμὸς τῆς μεταφορικῆς πρὸς τὰ ἔκει κινήσεως, νὰ ἀντισταθμίζεται μὲ προθέψεις καλυτέρας διὰ τὴν "Ἄπω Ανατολὴν ή τὴν Νότιον Αμερικὴν. Μὲ θῆμα σημειωτὸν θὰ ἀρχίσῃ μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ ἀνάρρωσις, ἐφόσον, θέσια, ἀποφύγωμεν τελικῶς τὸν πόλεμον. Λέντε πλέοντες ποῦ καὶ μὲ ποίους ναύλους θὰ διασχιληθοῦν τῶρα τὰ τράμπη φορτηγά, τὰς ἀθροῖας εἰς τὴν ναυλαγορᾶν προσφερόμενα. Καὶ ἀφοῦ πειρωρισμένη καὶ ἐλάχιστα ἀποδοτικὴ θὰ εἰναι ἡ ἀπασχόλησί των, διατί καὶ αἱ τιμαὶ νὰ διατηρηθοῦν ὑψηλαῖ; Κατ' ἀναπόδραστον ἀνάγκην θὰ ἐκπέσουν.

Τὰ μετρίας, ὅμως, χωρητικότητος σκάφη καὶ τὰ μικρὰ φορτηγά προθέπεται νὰ διατηρησουν πως τὰς τιμὰς των. Διαθέσιμα πολλὰ δὲν ὑπάρχουν καὶ ἡ ἀνασυγκρότησης τῆς Εύρωπης Οἰκονομίας θὰ χρειασθῇ αὐτῶν κυρίως τῶν σκαφῶν τὰς ὑπηρεσίας. Θὰ εἰναι περιζήτητα. Τὰ «Λίμπερτς» δὲν εἰναι πρόσφορα διὰ δλούς τοὺς λιμένας. Εἰναι ἵσως τὰ ἰδεώδη «τράμπη» διὰ μακρινὰ ταξίδια, τῆς "Ἄπω, λ. χ., Ανατολῆς καὶ κατὰ δεύτερον λόγον τοῦ Ειρηνικοῦ, ὅχι ὅμως διὰ τοὺς λιμένας μὲ μικρὸν θύμισμα, διὰ τὴν φόρτωσιν μεταλλευμάτων εἰς τὴν Βόρειον Αφρικήν, ἀκόμη καὶ διὰ τὸ Πλέιτ.

Οἱ συνηρητικοὶ τῶν πραγμάτων παρατηρηταὶ αὐταὶ τὰς ἀπόφεις διατυπώνουν. Τὰ ἐπιχειρήματά των εἰναι λογικά. Ποσάκις ὅμως δὲν ἀπεδείχθη εἰς τὴν φορτηγον κυρίως ναυτιλίαν, διτὶ ἡ τύχη εύνοει τοὺς τολμηροὺς, τοὺς ἀδειαὶ ἀκόμη, τοὺς μὴ λαμβάνοντας ὅπ' ὄψιν τὴν λογικήν, τοὺς ἀριθμούς καὶ τῶν εἰδικῶν τὰς προθέψεις; Κατὰ τὰ τελευταῖς ἀνώμασια ἔτη — τὰ προπολεμικά καὶ τὰ μεταπολεμικά — οἱ πλέοντες προτυχημένοι ἐφοπλισταὶ μας ἀναφέρονται μεταξὺ τῶν «παρεισάκτων», κατὰ τινας, εἰς τὸ ἐπάγγελμα, τῶν ἀγνοούντων τὸν ἐφοπλισμόν, τὰς κρίσεις, τὰς πικρίας καὶ τὰς ἀγωνιώδεις μεταπτώσεις του. Μὲ μόνον τὸ ἀνεπτυγμένον, πράγματι, κερδοσκοπικὸν τῶν δρμέμφυτον, ἔχωρησαν καὶ ἐπέτυχαν. Μήπως καὶ τώρα ἔχουν ἀδικον οἱ δρμῶν σκεπτόμενοι, οἱ μπολογίζοντες εἰς τὰς προθέψεις καὶ τοὺς ἀριθμούς;

'Η Σιδηροδρομικὴν

"Από τὰ μηχανουργεῖα Ροντήρη συντελεῖται ἀπὸ μηνῶν ἡδη μία δξιοσημείωτας ἐργασία μετασκευῶν ἐπὶ πλοίου, σπανίας διὰ τὴν Πειραικὴν σιδηροδρομικὴν ἐκτάσεως. Πρόκειται περὶ τῶν ἐπισκευῶν τοῦ ὑπὸ 'Αγγλικὴν σημαίαν φορτηγοῦ σκάφους τοῦ κ. Βεργωτῆ «Κεφαλονία».

"Οτε πρὸ ἔτους τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ ἀγορασθῇ ἐν δημοπρασίᾳ ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν, ἀνέκυψε τὸ ζῆτημα τῆς μετατροπῆς τοῦ φορτηγον. Κατεσκευάσθη τῷ 1945, ἵνα χρησιμοποιηθῇ ἀποκλειστικῶς ὡς πλωτὸν συνεργείον. Θὰ ἐπρεπε νὰ ὑποτεθῆταις μετασκευᾶς, ἵνα μετατραπῇ εἰς φορτηγὸν 10.400 τόννων δ. w. Εἰς τὸν κατάλογον τῶν ἐργασιῶν ἀνεφέροντο: Δεξαμεναὶ ἔρματος, ἀνοίγματα κατῶν, ἀφάρεσις τῶν περιττῶν ὑπερκατασκευῶν καὶ τοῦ τρίτου καταστρώματος, διάνοιξις τῶν κυτῶν ἀπὸ διαφόρους ἐντὸς αὐτῶν σιδηρᾶς κατασκευᾶς καὶ τινες ἄλλαι ριζικαὶ, διπωδήποτε, μετασκευαὶ, ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ὡς φορτηγοῦ ὑπερεσίαν τοῦ σκάφους.

"Ὕπὸ τὰς κρατούσας εἰς τὴν Αγγλίαν συνθήκας ἐργασίας, αἱ ἀνωτέρω μετασκευαὶ θὰ ἐστοιχίζονται πολὺ, μὲ καθυστέρησιν μεγάλην. Κανεὶς ἐφοπλιστὴς δὲν θὰ ἀπεφασίζεται τὴν ἀγοράν τοῦ σκάφους, ἐφόσον δὲν δησφαλίζεται προηγουμένως, ἡ ἐντὸς ὡρισμένων προθεσμῶν διενέργεια τῶν εἰσικευῶν του καὶ δὲν προϋπελογίζεται, κατὰ προσεγγίσιν ἔστω, τὸ κόστος αὐτῶν. Τὰ Ἀγγλικὰ ἐργοστάσια δὲν ἔστων εἰς τὴν παρασχουν τὰς προϋποθέσεις αὐτά.

"Ο κ. Βεργωτῆς εἰχει τὴν καλὴν ἔμπειτον νὰ ὑποθάλλῃ τὴν προσφόρων του διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ σκάφους, μὲ δικαιώματα ἐκτελέσεως τῶν εἰσικευῶν του εἰς τὴν Ελλάδα. Οι ἄγγλοι τὸ ἐδέχθησαν. Μετεκλήθη, τότε, ὁ κ. Ροντήρης καὶ συνεφώνησε τὴν διενέργειαν τῶν εἰσικευῶν τοῦ περιστατικοῦ.

"Ἄπο τὰ ἀναγκαιόντα όλικά ἡγοράσθησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἀλλα, ἐν συνεχείᾳ, ἐφορτάθησαν ἀπὸ τὴν Αμερικήν. Τὸ σκάφος μετεφέρθη εἰς τὴν Πειραιά (Πέραμα) καὶ ἐπὶ πέντε τῶρα τοῦ μῆνας ὑπερδιακόσιοι ἐργάται ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς μετασκευῶν του. Χίλιοι περίπου τόννοι σιδήρου ἀφηρέθησαν ἀπὸ τὸ σκάφος, μία δὲ ἀξιοσημείωτος, ἐφάμιλλος τῶν δέκανων, ἐργασία νέων σιδηροκατασκευῶν ἐξετελέσθη ἡδη. Ἐντὸς τοῦ Μαΐου ἔτοιμον καθ' ὅλα τὸ σκάφος παραδίδεται, μὲ κόστος ὅχι πολὺ πέραν τοῦ προϋπολογίστηντος, μὲ μικράτερα τὴν καθυστέρησιν καὶ αὐτὴν, λόγῳ τῆς ἐλλειψεως όλικων καὶ ἀπόλυτων τὴν ἀναγνώρισιν τῶν γενομένων εἰσικευῶν ἀπὸ τὸν ἐπιθεωρητὴν τοῦ «Λόδδης' Ρέτζιστερ». "Αν δ. κ. Ροντήρης καὶ οἱ τεχνῖται μας διέθεται τὰ τεχνικὰ μέσα καὶ τὰς εὐκολίας τῶν μεταφορῶν, ποὺ προϋποτίθενται διὰ τὰς δέκανων ἐργοστάσια, τὸ κόστος τῶν εἰσικευῶν καὶ δ. χρόνος τῆς παραδόσεως των θὰ ἴστοισιθῶν κατώτερος. Όπωσδήποτε, δόμως, παρὰ τὴν πτωχείαν τῶν μέσων ποὺ διετέθησαν, πλέον ή ἱκανοποιητικὸν ὑπῆρξε τὸ ἀποτέλεσμα. Συγχαρητήρια εἰς τὸν κ. Ροντήρην, τοὺς ἐργάτας μας καὶ τὸν κ. Βεργωτῆν, διότι ἔδωσε τὴν προτίμησίν του εἰς τὴν ἔγχωριον σιδηροδρομικὴν. Εύχομεθα τὸ παράδειγμα τοῦ του καὶ ἀλλοι νὰ μιμηθοῦν.

DAWOOD & CO.

57, Raffles Quay-SINGAPORE

Cables "LATHIPHIA,"

Telephone No.6810

Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's

DUBACH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores
Provision Merchants, Lighter Suppliers
Ship Chandlers & c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND
CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

Agents in United Kingdom: JONES ROBERTS & Co.
26, Chapel Street. LIVERPOOL 3.

Φορολογία τής Ναυτιλίας και Κρατικός προστατευτισμός

ΤΟΥ κ. Γ. Ν. ΑΙΓΙΑΛΕΙΔΟΥ, Δικηγόρου

Τὸ τελευταῖον νομοθέτημα περὶ φορολογίας τῶν μηχανοκίνητῶν πλοίων ἔδωκεν ἀφορμὴν ἀφ' ἑνὸς μὲν νὰ ἀκούσουσθον αἱ διαμαρτυρίαι τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου διὰ τὴν ἀσυνεργίην ἔναντι τούτουν φορολογικὴν πολιτικὴν τοῦ Κράτους, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἀ-ἐπικρίσεις τῶν λοιπῶν φορολογικῶν τάξεων διὰ τὴν μέχρι σήμερον εἰλαφρῶν σχετικῶν φορολογίαν τῶν ἐφοπλιστικῶν νεροδῶν. Αἱ ἐπικρίσεις αὗται, δεδομένου τοῦ μέχρι τοῦδε ισχύοντος ἐπὶ τῶν πλοίων φορολογικοῦ συστήματος καὶ τοῦ μᾶλλον χαμηλοῦ φορολογικοῦ συντελεστοῦ ἐπὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν νεροδῶν, παρουσιάζονται ἐκ πρώτης ὅψεως ὡς ἀπολύτως δικαιολογημέναι, ἐὰν λάβῃ μάλιστα κανεὶς ὃν δηγει τοῦ καὶ τοῦ θύρων, τὸν δόπον μία μερὶς τοῦ ἔξουν καὶ ἡμεδαπού τόπουν ἔχει προσκαλέσει περὶ εἴτα μυθώδη κέρδη τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ διαιμένοτῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Διά τὸν γνωρίζοντα δώμας καὶ ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακολουθοῦντα τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα τὸ φορολογικὸν ζήτημα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας παρουσιάζει κάποιαν ιδιομορφίαν, τὴν ὥποιαν δὲν εἶνε εὔχολον νὰ παριδῇ τις.

Δέν προτιθέμεθα νὰ κάψωμεν κριτικὴν τοῦ νέου νόμου, οὐτε ἐν τῷ συνόλῳ, οὐτε ἐν τοῖς καθέκαστα. Σκοπὸς τοῦ παρόντος είναι νὰ ἔξετάσουμεν καὶ νὰ προσδιοίσωμεν τὴν μέχρι σήμερον θέσιν, τὴν δοπιὰν ἔχει λάβει τὸ ἐλληνικὸν Κράτος ἀπὸ φορολογικῆς ίδιας ἀπόφεως ἔναντι τῆς ναυτιλίας, ἐκ τῆς ἔρεψης δὲ ταῦτης νὰ συναγάγομεν τὰ συμπεράσματα ἔκεινα, τὰ δοπιὰν θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν νὰ κίνωμεν τὸ βάσιμον ἥ μὴ τῶν ἐκ τῆς φημίσεως τοῦ νέου φορολογικοῦ νομοσχεδίου προκληθείσων παρὰ τὸ ἐφοπλιστικὸν κόσμῳ ἀνησυχιῶν.

Είναι ίδη γνωστῶν καὶ ἔχει κατ' ἐπανάληψην ἀπὸ τὸν γράφοντα ἀναπτυχθῆ πῶς οἱ Ἑλληνες νησιώται, χάρις εἰς τὰς ἐπιμόνους καὶ ἀδύνους προσπαθείας των, χάρις εἰς τὸ ἐπιχειρηματικὸν των πνεύμα, δηλὶ δὲ δλιγόντερον εἰς τὴν τολμή των κατοικθωσαν ἀπὸ τὰ 50 ξύλινα ιστιοφόρα, τὰ ὅπια εἶχαν ἀπομεῖναι, διτενὲς ἐτελέωσεν ὁ ὑπέρ 'Ανεξαρτησίας ἄγνωτος σχηματιστός ἓνα ἀξιόλογον συγχρονισμένον ἐμπορικὸν στόλον, ικανὸν καὶ συναγωνίζεται τὰ πλόαια παλαιῶν καὶ ισχυρῶν χωρῶν, αἱ δόπαι διετίθουν ἀπὸ αἰλόνων τὴν κυριαρχίαν τῶν θαλασσῶν.

Είς τὴν δημιουργίαν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ή ὅποια κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τελευταίου πολέμου ησθίουει περὶ τὰ 600 πλοῖα, χωρητικούτερος ἄνω τῶν 1.800.000 τόννων, τὸ ἐπίσημον Κράτος οὐδὲν εἰλεῖ συνεισφέρει. Μολονότι ὁ ἐμπορικὸς στόλος ἀποτελεῖ τὴν συνισταμένην δύο ἀξιολόγων πλαγμάτων, τοῦ πολιτικοῦ καὶ τοῦ οἰκονομικοῦ, η Ἑλληνικὴ Αἱρετική δὲν εἰλεῖ δεόντως ἔκτιμοισι τούτοις η τοιußάχιστον δὲν εἰλεῖ ἐνδιαιφερθῆ διὰ τὴν ἀξιοποίησίν των. Η συμπαράστασις τοῦ ἐπισήμου Κράτους εἰς τομέα κινούμενον οἰκονομικῶς πέραν τῶν δριών τῆς ἐπικρατείας καὶ τελοῦντα ἐν συνεχείᾳ ἀντανακλινομῷ πόδες ξένα συμφέροντα εἰλεῖ πάντοτε ἐπιβεβλημένην. "Ολαὶ αἱ κῦροι, ή ὅποια διεκδικοῦν τὰς θαλάσσιας μεταφορᾶς, προσθήσθον ἀνέτασθεν ἀριστοὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν των.

Είναι γνωστάι αι περιφημα διατάξεις τον ACT OF NAVIGATION έντιμης στην Αγγλία και τον PACTE COLONIAL έντιμης στη Γαλλία, διότι νύ αναχθήσει εἰς τὸν 17ον αιώνα, κατά τὰς όποιας ή μεταφορά τῶν ἀποικιακῶν προϊόντων εἰς τὴν μητρόπολην ἔδει νύ διενεγῆται μόνον δι' ἄγγελινην ή μόνον διὰ γαλλικῶν πλοίων. Συνήθεις έξι ἄλλου φαινόμενον ἀπέτελεσαν εἰς διαφόρους κώδικας αἱ διατάξεις καθ' ἡς, εἰς ξένα πλοῖα καταπλέοντα εἰς ἔθνη ποὺς λημένας ἐπεβάλλοντο προξέμενα τέλη καὶ δικαιώματα, ἵνα τῷ τρόπῳ ποτέτοντο εναντιθῶν αἱ διά τῶν ἔτιμων πλοίων μετασοοά.

Και είνε μὲν ἀληθὲς ὅτι τῇ πρωτοβουλίᾳ τῆς Κοινωνίας τὸν Ἐθνῶν ἔτενθη φραγμὸς εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τοῦτον ἐθνικισμὸν διὰ τῆς ὑπογραφῆς διεθνῶν συμβάσεων περὶ ἐλευθερίας τῶν μεταφορῶν, τούτῳ δικαιούσῃ αὐτοῖς ἀνέστειλε τὴν προστατευτικὴν ὑπέρ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας ροπὴν τῶν διαφόρων κωδίων. Οὕτω αἱ ἐπιχορήγησεις πρὸς ἴδιωτικὰς ἀτμοσφαιρικὰς ταυτίας ἐπὶ σοσποῦ συγχρατήσεως τῆς ἐθνικῆς σημαίας ἐπὶ διοικημένων θαλασσίων συγκοινωνιακῶν ἀρτηριῶν, ἔχουν καθιερώθη ἐις πλείστας χώρας, ἀκόμη καὶ εἰς ἑκείνας τῶν διοικών ἡ ναυτιλία ἐνίσπεται εἰς τὰ σπάραγανα. Ὁλιγότερον πλούσιαι κῶδαι ἔξι ἄλλον προσέρχονται ἀργοῖς εἰς τὰς ναυτιλίας των εἴτε διὰ τῆς κορηγήσεως δανειῶν ἐπὶ μικρῷ τόκῳ διὰ τὴν ἀπότητιν νέων πλοίων, εἴτε διὰ τῆς καθιερώσεως φρούλογικῶν ἀπαλλαγῶν, εἴτε ἀκόμη διὰ τῆς προτιμήσεως τῆς ἐθνικῆς σημαίας ἐπὶ μεταφορῶν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους.

Πρόσφατον παράδειγμα κρατικού προστατευτισμού τού είδους τούτου μας παρέχει η τελευταία απόφασις τῆς ἀμερικανικῆς Γερουσίας περὶ προνωμακής διαφύλαξεως τῶν 50 ο) τοῦ συνόλου τῶν φορτίων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ὑπὲρ ἀμερικανικῶν ἀποκλειστικῶν πλοίων, ἡτις προεκάλεσε καὶ τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν, ἐν οἷς καὶ τὸν Ἑλλήνων.

"Αν καὶ δὲ προστιτευτισμὸς οὗτος τῶν διαφόρων χωρῶν πρὸς τὴν ἔθνικήν των ναυτιλίαν, πολλάκις ἐθορύβησε τὴν ἐλληνικὴν Πατρίδα, τὸ ἐπίσημον Κράτος ἀπέφυγε πάντοτε νὰ διόση δείγματα κατανοήσεως τοῦ διονυ ναυτιλιακοῦ θέματος. Μεμονωμένα φαινόμενα κρατικοῦ ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μαζὶ ἐνδιαφέροντος παρουσιάσθησαν, εἰνε ἀληθὲς καὶ παρ' αὐτοῖς μὲν, ἀλλ' οὐ κατὰ τόσον ἀραιά διαστήματα ἐμφάνισις των εἰς οὐδὲν ὠφελήσεων. "Αν ἐξιαρέσῃ τις τὴν ἐν ἔτει 1856 ὑπὸ τοῦ τότε πρωθυπουργοῦ Α. Μαυροκορδάτου ἐνίσχυσιν τῆς Ἐλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας τῆς Σύνδουσιας τῆς παρακινησίας πρὸς αὐτὴν τῷδιν ἀτμοπλοιών, παραγγελθέντων εἰς ἄγγλην ναυτηγεως δυτανίας τοῦ Κράτους, δὲν ἐνθυμούμεθεν ἀλληλούτος προτίτονος κρατικοῦ ἐγδιαμεσούστος διὰ τὴν ναυτιλίαν τοῦ ἀγιστον κατα

την πρότινην έκαποντας τιαν ἀπὸ τῆς Ἐθνικῆς μας Ἀνεξαρτησίας. Ἀντι-
θέτως, δὲν δυνάμεθα νῦν λησμονήσουμε τὴν ἔξαρσίν της ἑλληνικῆς ση-
μαίας ἀπὸ τὴν γραμμὴν. Πειραιῶς—Ἀμερικῆς, τὴν ὥποιαν τόσον ἵστερην
φάνων εἰχον ἔγκαντάσσει οἱ ἴδιοι τῆς Ἐθνικῆς Ἀττικολίαις τῆς Ἐλ-
λάδος κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰώνου!

Τό πρώτον δῆμα διὰ τὴν χάραξιν ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐσημείωσεν ἐν ἑταῖροι 1929 ὁ Ἐλευθέριος Βενιζέλος, διὰ τῆς συγκροτήσεως ἐπιτροπῆς πρὸς μελέτην τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ ζητήματος. 'Η ἐπιτροπὴ ἔκεινη, ἐγύρωσθεῖσα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ τότε ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως Ἀνδρέα Μιχαλακοπούλου, ἐμελέτησεν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ ἄκρως ἔξοχην νυχτικῶν δημόσιων τὰ ἀπασχολοῦντα τὴν Ναυτιλίαν ζητήματα, προσέβη δὲ εἰς τὴν χάραξιν προγράμματος ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, πρὸ τούτον «εἴδει νὰ ἀποτελέσῃ θέμα δημοκράτικού κυβερνητικῆς μερίμνης, κωρίς νὰ ἀνακόπτεται ἡ ἔξασθενίζῃ ἐκ τῆς ἐπερχομένης ἑκάστοτε ἐναλλαγῆς τῶν κυβερνώντων», κατὰ τὴν διατύπωσιν τῆς ἐκπλεσεως τῆς ἐπιτροπῆς. Μολονότι, διμως, ἡ πτῶσις τῆς Κυβερνήσεως Βενιζέλου δὲν ἐπέτρεψε τὴν πραγματοποίησην τοῦ ἔργου τῆς ἐπιτροπῆς, ὡρισμένων συστάσεις καὶ συμπεράσματα ἔκεινης ἐλήφθησαν ὑπὸ δημόσιων τῶν διαδόχων Κυβερνήσεων. Οὕτω η σύστασις περί ἀπάλιαγῆς τῶν πλοίων ἀπὸ πάσης φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως πρὸς τὸν νισχυρὸν τῆς Ναυτιλίας, δεδομένης τῆς οἰκονομικῆς ἀδυναμίας τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, δημος ἔλθη κατ' ἄλλον τρόπον ἀφογὸν πρὸς αὐτὴν, δχι μόνον νιοθετήθη ὑπὸ τῶν μετέπειτα Κυβερνήσεων, ἀλλ' ἀπετέλεσεν ἀληθινὴν συνείδησον. 'Ο κρατικὸς ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας προστατευτισμὸς ἐκδηλώνεται οὕτω τὸ πρῶτον διὰ τῆς κυβερνώσεως φορολογικῆς ἀπαλιαγῆς τῶν πλοίων. Καὶ πράγματι, οὐδὲ τὸν τρόπον τούτου ὑπὸ τοῦ Κράτους πρὸς τὴν Ναυτιλίαν παρασχεθεῖσα βοήθεια ὑπῆρχεν ἀξιόλογος, κατὰ τὴν ἐποχὴν ἴδια ἔκεινην, κατὰ τὴν διόποιαν ἡ διεθνῆς ναυτιλία διέτρεχε σοβαρῶν κρίσιν, τὰ δὲ πλοῖα παραπλίζοντο τὸ ἐν μετὰ τὸ ἄλλο.

Η φορολογική απάλλαγή των κεφδών των πλοίων, ως μέρος έγκαινιασθείσης ναυτιλιακής πολιτικής, είχε τοσούτον καθιερωθή εις τήν συνείδησην των Κυβερνήσεων, ώστε δέ τατά τήν έναρξην του Εύδωπαϊκού πολέμου έκριθη σκόπιμον νά επιβιληθῇ καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων ἔκτατος πολεμῆς φόρος, ελύγη τῶν ἀστυνήθων καὶ δυσανάλγων κεφδῶν των, κατά τήν απτιολογικήν ἔκθεσιν του A. N. 2075)1939, ὁ φόρος ὃντος έχαρακτηρίσθη τότε ὡς ἔκτατος προσωρινὸς φόρος ἐπὶ τῶν κεφδῶν τῶν πλοίων». Οὗτος, ἐπολογιζόμενος βάσει ὡρισμένης κλίμακος ἐπὶ τῆς χωρητικότητος ἔκστοτο πλοίου, ἐξηρτούθησεν εἰσπραττόμενος καθ' ὅλην τήν διάρκειαν του πλοίου μέρος τάξιδων.

τοῦ πολέμου μέχρι σημερού.
‘Η διὰ τοῦ νέου νόμου ἐπαφερομένη νῦν μεταβολὴ εἰς τὸ κρατοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων σύστημα φοροδογίας, καθὼς καὶ τὸ μέγεθος τοῦ ἐπιβαλλομένου ἐφεξῆς φόρου, ἐγκυριάζουν ἥδη κατὰ τρόπον μόνιμον ἐντελῶς διάφορον πολιτικὴν ἐκείνης, τὴν δούλων ἀπὸ εἰκοσαετίας ἥδη εἰλεῖς καράξει τὸ θύλαικόν. Κοάτος ποὺς πορειαίμα τῆς ἀθηναϊκῆς γαυτήλας

Ο νέος νόμος ούτε τὴν μορφὴν τῆς προσωπικότητος φέρει, ούτε τὴν ἐλπίδα ἐπανόδου εἰς τὸ προπολεμικὸν φροδολογικὸν καθεστώς, μετὰ τὴν παρέλευσον τῶν σημειωνῶν δισκόδιων διὰ τὴν Πατρίδα μας στιγμῶν παρέχει. "Ολοὶ δὲ γνωρίζουμεν ἂν ἥρητη ποτὲ παρ' ήμαν φόρος ἄπαιξ ἐπιβλεψίες.

Η μεταβολή, συνεπώς, της προστατευτικής ένναντι της Ναυτιλίας κρατικής πολιτικής διά της άπο τούς εικοσαετίας καθειρωθείσης φορολογικής απαλλαγής τῶν ἐκ τῆς ἐξμεταλλεύσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων κερδῶν, ενε- ἐκεῖνο, τὸ ὅποιον ἔθορυβήσε, νομίζουμεν, τὸν "Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν καὶ ὅχι ὁ ὑπὸ τὰς σημερινὰς περιστάσεις καθοριζόμενος ὑπὸ τοῦ νέου νόμου φόρος. Διότι δὲν φρονοῦμεν, διτὶ ὁ νέος ὡτος φόρος, ὅσονδηποτε βαρύς και ἀν είνε, θὰ κάμψη σημερινὸν τὸν "Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν. 'Ο κίνδυνος μὴ φορῇ τὸ μέλλον. Καὶ ποὺ παντὸς τὴν ἐκ νέου ἀπονίαν τῆς κρατικῆς προστασίας ἀπὸ τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, διτὶς τέσσον ἐπιμόνιως τελευταῖως βάλλεται ἀπὸ τὰς ἄλλας χώρας, αἱ δοιοι μὲ ἔξαιρετη πὸν ἐνδιαιτέον πονοοῦσην διὰ τὴν ἔθνική τῶν ναυτιλίαν.

Δέν νομίζουμε δέ, ότι δύναται νά ψευδογρήφηξαντληθεν τὸ κρατικὸν διά την ἐθνικὴν Ναυπίαν ἐνδιαισέρον ἐκ τῆς δοθίσεως διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν 100 «Λίμπερτος» καὶ τὸν 7 δεξαιμενοπλοίων ἐγγυήσεως.

“Η ἀνάγκη χαράξεων συγχρεομένης πολιτικής πρός προστασίαν τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας είναι πάντοτε ἐπιτακτική. Διὰ τοῦτο φρονούμεν, διά-
ένδεικνυαν καὶ τώρα ἀκόμη ἡ σύστασις ἐπιτροπῆς, μοιας μὲ τὴν ὥπλην
τοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου, κατὰ τὸ 1929, συσταθείσαν, πρός μελέτην
τοῦ ὅλου ναυτιλιακοῦ ἔχτηματος, βάσει τῶν τένων μεταπολεμικῶν συ-
νθηκών.

Γ. Ν. ΑΙΓΑΛΕΙΔΗΣ

MEDITERRANEAN EXPRESS CO.

SHIP CHANDLERS
IMPORT - EXPORT

G. AUGUSTATOS
C. MARKESINIS

33 WHITEHALL STREET
NEW YORK 4, N. Y.

CABLE ADDRESS
«MEDEXPRESS»

Tel. Digby. 4. 8.258
8.257

τῶν στοιχείων ἀγορᾶς τοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν φορολογουμένων πλοιοκτητῶν.

8. β) "Εννοια ἀξίας κτήσεως πλοίου, ἀγοραιοθέντος μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1946. Ός ἀπόσθετά αξία κτήσεως τῶν πλοίων τούτων λογίζεται ἡ ἐν τῷ προηγουμένῃ παραγάφῳ ἀναφερομένη ποιατή μειομένη : α) κατά ποσοστὸν 4 ὁρὶ ἐπτῆς ἑπτησίως διὰ τὰ ἔτη τὰ διαρρέοντα ἀπὸ τὸν ἔτον τῆς θέσεώς του ὑπὸ 'Ελληνικὴν οημάσα μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1946 και 6) κατά ποσοστὸν 6 ὁρὶ ἐπτῆς ἑπτησίως διὰ τὰ ἥμερολογιακὰ ἔτη 1940—1945. Ἐπομένως, ἐὰν ὑποτεθῇ ὅτι πλοίόν τη νηοράσθη τὴν Ἀγοραίον 1936 ἀντὶ 60.000 λιρῶν 'Αγγλίας καὶ ἐγένοντο δι' αὐτὸ δαπάνην δελτιώσεως 40.000 λιρῶν 'Αγγλίας, ὡς ἀνασθέτος, ἀξία κατὰ τὴν Ἀγοραίον 1947 ἢ 20.000 λιρῶν τὸ ποσὸν τῶν λιρῶν 20.000 ἦτο. Λ. 'Αγγλίας 100.000 μειῶν 44.000 (100.000X4 ὁρὶ X 11 ἔτη), μειῶν 36.000 (100.000X6 ὁρὶ X 6 ἐπτη πεισόδου 1940—1945).

Κατά συνέπειαν, τὰ ποσοστά τῆς ἐτησίας ἀποθέσεως διὰ τὸ έτη 1947 και ἐφεξῆς θὰ ὑπολογίζονται ἐπὶ ἀξίας κτύπεως Λιόνη 'Αριάδνη 20.000.

Οικοδένες που θα επιληφθείσται επί αιχμάς κτήσεως διόρος Αγγίας 20.000.

Οικοδένες ποιείται, διτή έαν κατά τό έτος 1947 ή κατά μεταγενέστερόν τι έτος ένεργηθσον, διτάναν βελτιώσεων τού πλοίου, αντά θά προσανέχσονται την έξ Λ. Αγγίας 20.000 άξιαν κτήσεων τού πλοίου.

9. Ποσοστά έτησιας άποσβέσεως. Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Ν. Δ)τος, τὰ ποσοστά τῆς έτησιας άποσβέσεως τοῦ πλοίου δρίζονται ως ἀκόλούθως:

Πρώτον: Προσεκμένον περὶ τῶν πλοίων τῶν ἔχοντων κατὰ τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1947 ἡμεδαπήν θιαγένειαν, τὸ ποσοστὸν τῆς ἐτήσιας ἀποσβέσεως τῆς ἄξιας κτήσεως των, εἰνε 4 €) προσημεζόμενον κατὰ τὸ τρίτον τῆς ἥλικιας τοῦ πλοίου κατὰ τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1947.

Ἐπομένως, διὰ πλοϊῶν ἡλικίας 15 ἑτῶν τὸ ποσσοτόν τῆς ἐτησίας ἀποσθέσεως θὰ είνε 9 ο), ὅτι 4+5 (15 διὰ 3).

Δεύτερον: Προφασμένου περί πλοίων τιθεμένων ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν από της Ιανουαρίου 1947 και έφεζης, τὸ ποσοστὸν τῆς ἑτησίας ἀποσθέσεως τῆς ἀξίας κτήσεων των εἰνε 4 ο) προστιθημένον κατὰ τὸ τετράν τῆς ἡλικίας του πλοίουν κατὰ τὴν ὑμέραν θα^η ἦν τοῦτο ἑτησίασιν 'Ελληνικὴν θασίνειαν. 'Επομένων, πλοῖον ἄγορασθεν τῶν Ιανουαρίου 1947, ἡλικίας 6 ἔτῶν, κατὰ τὴν ὑμέραν τῆς ἀγορᾶς του, θα ἔχῃ ποσοστὸν ἑτησίας ἀποσθέσεως 6 ο), ἥτοι 4+2 (6 διὰ 3).

Προκειμένου περὶ πλίσιων πολεμικῆς κατασκευῆς τοῦ δευτέρου παγκόσμιού πολέμου εἰς τὰ ἀνώτερω ποσοστά τῆς ἐτησίας ἀποσβέσεως προστίθεται ποσοστὸν 100 ἐπὶ τῆς ἀξίας κτήσεως τοῦ πλίσιου.

Ἐάν τὰ ἀνωτέρῳ ποσοτά περιέχουν καὶ κλάσια μονάδος, τοῦτο ἀποτροπογνυλῶνται εἰς ἀκεφαλίαν μὲν μονάδα ἐφ' ὅσον είνει μεγαλύτερον τοῦ μητροῦς ἀκεφαλίας μονάδα, εἰς δὲ ἡμίους δὲ ἀκεφαλίας μονάδος, ἐάν είνει μητρούτερον τοῦ δημιουροῦς ταῦτα.

Τὸ καθορισθὲν ποσοσθέν ἐτησίαις ἀποδέσεως; διὰ τὸ πρῶτον ἔτος ἐ-
πουοῦται ὡς ἔχει καὶ διὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη.

προσκευαίνουν ως τεχνή και σιγά σιγά τη επομένη ετή.
Προσκευαίνουν περί πλοιών, τά δόπια κατά τὴν ἡμέραν τῆς ἀποκτήσεως
ης ἡμεδαπῆς θιαγενείας ἢ κατὰ περίπτωσιν κατά τὴν Ἰην 'Ιανουαρίου
947 εἰλούν ληξιαν μεγάλωντεράν τῶν τριάκοντα ἐπῶν, δύναται, κατὰ τὴν
φίσιον τοῦ ὑποχρέουν, νά ἔνεγγυθη πρόσθετος ἔτησία ἀπόσθετες ἐξ 10 ο) ἢ
τῆς ἀξίας τετήσεως τοῦ πλοίου.

Αἱ παρεχόμεναι ἀποσθέσεις οὐδέποτε δύναται νῦν ὑπερθῶι τὴν ἀξίαν
τῆσσας κληροῦ τοῦ πλοίου.
10. Τόκοι δι' ἐνυπόθηκα δάνεια ἐπὶ τοῦ πλοίου. Οἱ ἐκπιπτόμενοι τόκοι
ἐννῦ ἔχουσι καταβληθῆναι ἐντὸς τοῦ κρινομένου ἡμερολογιακοῦ ἔτους, νῦ
φροντῖ δὲ εἰς δάνεια ἐπὶ τοῦ πλοίου α) συναφθέντα κατὰ τὸν χρόνον
τῆσσας τοῦ πλοίου, ή β) συναφθέντα εἰς χρόνον μεταγενέστερον τῆς
τῆσσας τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δημωτ., διτὶ δι' αὐτῶν ἀντεμε-
πισθήσαν ἀποδεδειγμένους ἐπισκεψαν τοῦ πλοίου.

11.Τό τέταρτον τῶν δασῶν διὰ SURVEY: Αἱ δατάναι διὰ τὴν ἐποκεν τῶν πλοίων πρὸς διατήσην τῆς κλάσεως τοῦ (survey) βαρύνουσι τὰ γεράνια στα ἔσοδα τῆς θυμελεᾶς τοῦ πλοίου καὶ ἀνίστανται

προσδιορισμὸν τῶν καθαρῶν κερδῶν τοῦ πλοίου. Δοθέντος, δῆμος, ὅτι αἱ δαπάναι αὗται εἰνε περιοδικαὶ, ἐνεργούμεναι συνήθως κατὰ τετραετίαν, διὰ φητῆς διατάξεως ἐπιπτέται ἐκ τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόδων τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους καθ' ὃ ἐγένετο ἡ σχετικὴ ἐπισκεψὴ ποσὸν ἵσον πρὸς τὸ τέταρτον τῶν γενομένων δαπανῶν, τῶν ἄπολοίσπου τριῶν τετάρτων ἐπιπτομένων κατ' ίσομοιρίαν ἐκ τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόδων τῶν τριῶν ἀμέσως ἐπομένων ἡμερολογιακῶν ἔτῶν. Συμφώνως πρὸς τὰ ἀντοτέρῳ, δαπάναι τῆς κατηγορίας ταύτης θὰ λαμβάνονται ὑπὲρ δημον μόνον ἐφ' ὅσον ἐγένοντο ἀπὸ τοῦ ἡμερολογιακὸν ἔτος 1944 καὶ ἐφεζῆς, ἐνεργούμενης ἀναλόγου ἐπιπτώσεως.

Ούκοτεν ποιεῖται, διτί εἰς τὰς ἐν λόγῳ δαπάνας δὲν εἶνε δημιατὸν νὰ περιληφθοῦν καὶ δαπάνηις βελτιώσεως τοῦ πλοίου, αἱ δποῖαι, ὡς ἐλέχθη, προσανξάνονται τὴν ἀξίαν κτήσεως αὐτῶν.

**Γ'. ΑΡΧΑΙ ΔΙΕΠΟΥΣΑΙ ΤΟΝ ΠΡΟΣΑΙΟΡΙΣΜΟΝ
ΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΑΣ ΥΔΗΣ**

12. Ήμερολογιακόν ἔτος. Προσευμένου νά καθορισθω τὰ φορολογητέα καθαρὰ κέρδη τοῦ πλοίου, λαμβάνεται ώς ἔτος διαχειρίσεως τὸ ἡμερολογιακόν ἔτος. Ούτα κατὰ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν τῆς προσευμένης φορολογίας ώς διαχειριστικὸν ἔτος θὰ ληφθῇ τὸ ἡμερολογιακόν ἔτος 1947 (η Ιανουαρίου ἔως 31ης Δεκεμβρίου 1947).

13. Αντοτελία των χρήσεων. Κατά τὰ κοινοῦντα ἐν τῇ φροντὶ Δ' Κατηγορίας τῶν Καθαρῶν Προσώπων, τὰ οἰκονομικά ἀποτελέσματα ἔνστης χρήσεως (διαχειριστικῆς περιόδου) ποίνονται αὐτοτελῶς, μὴ ἐπιτρέπομένον τούτῳ συμψηφισμού τῶν ἀποτελεσμάτων μεταξὺ τῶν διαφόρων χρήσεων. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ζημία χρήσεως τυνος δὲν δύναται νὰ ἐπεσθῇ ἐπὶ τῶν κερδῶν τῶν ἐπωμένων χρήσεων.

Διὰ τῆς Διατάξεως τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ κοινοποιημένου Διατάγματος περιωρίσθη ἡ ἀρχὴ τῆς αὐτοτελείας τῶν χρήσεων καὶ ἐπετράπη ἔξαιρετικῶς εἰς τοὺς ἐπιδίοντας ἐμπρόθεσμον δήλωσιν φροντὸγονούμενος ἡ ἐκπτωτική τῆς προκυψάσης ζημίας ἐκ τοῦ πλοίου κατὰ τὶς ἡμερολογιακῶν ἔτος ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν τοῦ ἀμέσως ἐπομένου ήμερολογιακῶν ἔτους καὶ ἐν ἀνεποικίᾳ τούτων ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν ποὺ ἀμέσως ἀειθετούμενοι ἔτους. Ἡ ἔξαιρετικὴ αὕτη διάταξις δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπὶ ὑποχρέων, οἵτινες παρέλειψαν τὴν ὑποβολὴν τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 5 δηλώσεως διὰ τὸ ἡμερολογιακὸν ἔτος, ἐκ τῶν κερδῶν τοῦ δποίου αἴτοινται τὴν ἐκπτωσιν, ὃς καὶ διὰ τὰ προηγθέντα τούτου δύο ἡμερολογιακὰ ἔτη.

Οίκουθεν νοεῖται, ὅτι κατὰ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν τοῦ προκειμένου Νόμου, ἀρκεῖ ἡ παράλειψις τῆς ὑποβολῆς δηλώσεως διὰ τὸ πρῶτον ἔτος, διὰ τὸ στερήση τὸν ἐνδιαιρεούμενον τοῦ δικαιώματος τῆς ἐκπτώσεως τῶν ἀμιῶν τοῦ ἔτους τούτου ἐξ τῶν καθαρῶν κερδῶν τῶν ἐποίησμάν ἔχουν.

14. "Εννοία χωρητικότητος φρούτου (d.w.) : Πρόσκειμένον νὰ καθορισθω τὰ ἀπαθάναιτα ἔσοδα τῶν πλοίων πρότης, δευτέρας καὶ τρίτης απηγορίας, ώς καὶ αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως αὐτῶν, ἡ ἐνεργηθῆ πολλαπλασιασμὸς τοῦ δρισθησμένον συντελεστοῦ ἐπὶ τὸν οἰκισμὸν τὴν ἐπιφέρεσσαν τὴν χωρητικότητα φρούτου (d.w.) τοῦ πλοίου. Ο Νομοθέτης ἔχων ὑπὲρ τὰς περιπτώσεις χρονοναυλώσεως καθώριεν, ὅτι ὡς φρούτον χωρητικότητος τοῦ πλοίου (d.w.) λαμβάνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν τόνων τῶν 2,240 λιτρῶν, τοὺς δποίους δύναται νὰ μεταφέρῃ τὸ πλοίον εἰς φρούτον, καύσιμα καὶ ἐφόδια. 'Ἐάντι μάταξισι περιπτώσεις ἄλλης μορφῆς ναυλώσεως, ὁ ναυλάριθμος καὶ ὁ συντελεστὴς δαπανῶν καὶ συντηρήσεως τοῦ πλοίου θὰ δηλεῖται τοιοῦτος, ὥστε νὰ πολλαπλασιάσται μόνον ἐπὶ τοὺς τόνους, τοὺς δποίους δύναται νὰ μεταφέρῃ τὸ πλοίον εἰς φρούτον αὖτις δὲ ἀλλαγὴ συντηρήσεως τοῦ πλοίου.

Δ'. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΛΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ
15. Προσδιορίζεται μεταξύ των παραπάνω οικονομικών στοιχείων η ποσότητα των κλαθαρών που πρέπει να παραχθεί για την επίτευξη της απόδοσης που έχει οριστεί στην παραπάνω θέση.

Cable Address: BOSEIRON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET
NEW YORK 4, N.Y.

τὸ δοτὸν ἐπραγματοιήθησαν οἱ ναῦλοι, ἐφ' ὅσον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους ἐπραγματοιήθησαν ναῦλοι εἰς ἓν μόνον γέμισμα.

Τὸ αὐτὸν ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ πλοίων πρώτης, δευτέρας καὶ τρίτης κατηγορίας, τὰ δύοντα ἐπραγματοιήσαν ναῦλους εἰς ἓν μόνον γέμισμα.

Προκειμένου περὶ τῶν πλοίων, τὰ δύοντα ἐπραγματοιήσαν ναῦλους εἰς πλείσμα τοῦ ἑνὸς νομίσματα, θὰ ληφθῇ ὑπὲρ δύοντα τὸ νόμισμα, τὸ δοτὸν ἐκφράζεται τὸ μεγαλύτερον ποσὸν τῶν ἑσσόδων καὶ θὰ ἐνεργηθῇ μετατροπὴ τῶν ἑσσόδων τῶν λοιπῶν νομίσμάτων εἰς τὸ νόμισμα τοῦτο. Οὕτω, ἐάν ληφθῇ ὡς παράδειγμα πλοῖον τὸ δοτὸν ἐπραγματοιήσης ναῦλους κατὰ τὸ ἡμερολογιακὸν ἔτος ἐκ δολλαρίων 200.000, λιρῶν 'Αγγλίας 15.000 καὶ δραχμῶν 90.000.000, ἡ δὲ σχέσις τῶν ἀντί νομίσμάτων μεταξὺ τῶν ἔχει ὡς ἀκολούθως: α) 1 λίρα 'Αγγλίας=4.03 δολλάρια καὶ β) 1 δολλάριον =9.000 δραχμαί, πλοῖον τὸ δοτὸν ἐπραγματοιήσης ναῦλους κατὰ τὸ ἡμερολογιακὸν ἔτος ἐκ δολλαρίων 200.000, λιρῶν 'Αγγλίας 15.000 καὶ δραχμῶν 90.000.000, ἡ δὲ σχέσις τῶν ἀντί νομίσμάτων μεταξὺ τῶν ἔχει ὡς ἀκολούθως: α) 1 λίρα 'Αγγλίας=4.03 δολλάρια καὶ β) 1 δολλάριον =9.000 δραχμαί,

α) Ναῦλος εἰς δολλάρια	200.000
β) Ναῦλος εἰς £ 15.000X4.03	> 60.450
γ) Ναῦλος εἰς δρχ. 90.000.000 διὰ 9.000	> 10.000

Σύνολον ἀκαθαρίστων ἑσσόδων Δολλάρια 270.450

Ἡ σχέσις μεταξὺ τῶν ναῦλων τῶν ὡς ἄνω διαφόρων νομίσμάτων ἔχει, κατὰ προσέγγισιν, ὡς ἀκολούθως: Ναῦλος εἰς δολλάρια 74 ο), ναῦλος εἰς λίρας 'Αγγλίας 22 ο) καὶ ναῦλος εἰς δραχμάς 4 ο).

Τὰ ἀνωτέρῳ λεγόμενά ἐφαρμόζονται ἀναλόγως καὶ ἐπὶ πλοίων τῆς πρώτης, δευτέρας καὶ τρίτης κατηγορίας.

Ἐπειδὴ τῶν ἀκαθαρίστων ἑσσόδων τὸ πλοίον ἐκπίπτονται, ὡς ἐλέχθη εἰς τὴν ἀνωτέρῳ παραγγέλασσον 4, α) τὰ ἑσσόδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως τοῦ πλοίου, β) ἡ ἔτησια ἀπόσβεσις τῆς ἀξίας κτήσεως τοῦ πλοίου, γ) οἱ καταβληθέντες τόκοι ἐνυποθήκων δανείων καὶ δ) τὸ τέταρτον τῶν δαπανῶν διὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου πρὸς διατήρησην τῆς κλάσεως του (survey).

Ἐάν αἱ δαπάναι εἰναι ἐκπεφρασμέναι δὲια εἰς τὸ νόμισμα, εἰς τὸ δοτὸν ἐμφανίζονται καὶ τὰ ἑσσόδα, οἱ καθεστώσιμοι τοῦ καθαροῦ κέρδονται εἰς ζήτημα ἀπρεσέσως. Ἐάν δώματα οὐλαὶ αἱ δαπάναι ἡ τινὲς ἐκ τῶν εἰναι διάφορα νομίσματα, τότε ἡ γίνη μετατροπὴ ἀπὸ τοῦ νόμισμα εἰς τὸ δοτὸν ἐμφανίζονται τὰ ἑσσόδα.

Τὰ ἀνωτέρῳ θὰ ἐφαρμοσθῶν τόσον εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πραγματικῶν δαπανῶν, δύον καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν τεκμαριῶν προσδιοικουμένων τοιούτων.

Οὗτον, ἐὰν αἱ δαπάναι τοῦ ἀνωτέρῳ πλοίου κατὰ τὸ αὐτὸν ἡμερολογιακὸν ἔτος εἰναι: α) ἑσσόδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως δολλάρια 104.435, β) ἔτησια ἀπόσβεσις τῆς ἀξίας κτήσεως λίραι 'Αγγλίας 10.000, γ) καταβληθέντες τόκοι ἐνυποθήκων δανείων δρχ. 50.000.000 καὶ δ) τὸ τέταρτον τῶν δαπανῶν διὰ survey λίραι 'Αγγλίας 5.000, αὗται θὰ ἐμφανίσωνται ὡς ἀκολούθως:

α) Ἑσσόδα ἐκμεταλλεύσεως κλπ.	§ 104.445
β) Ἔτησια ἀπόσβεσις £ 10.000X4.03	> 40.300
γ) Τόκοι ἐνεποτ. δανείων Δρχ. 50.000.000 διὰ 9.000	> 5.555
δ) Τέταρτον δαπανῶν survey £ 5.000X4.03	> 20.150

Σύνολον δαπανῶν § 170.450

Τὸ προκύπτον ὑπόλοιπον ἐκ τῆς ἀφαιρέσεως τῶν ἐν λόγῳ δαπανῶν ἐκ τῶν κατὰ τὰ ἀνωτέρῳ ἀκαθαρίστων ἑσσόδων ἐκ Δολλαρίων 270.450, ὑνερχόμενον εἰς Δολλάρια 100.000, ἀποτελεῖ τὸ καθαρὸν κέρδος τοῦ πλοίου, τὸ δοτὸν κατ' ἀρχὴν εἰναι καὶ τὸ φορολογητέον τοιούτον ἐφ' οὐδὲν θὰ ὑπολογισθῇ ὁ ἀνάλογον φόρος.

Διὰ τὸν προσδιοιρισμὸν τῶν φορολογητέων τελικῶς καθαρὸν κερδῶν, δύον νὰ ἔχῃται ὑπὲρ δύοντα καὶ τὴν διάταξιν τῆς παραγρ. 1 τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Διατάγματος, καθ' ἣν, εἰς ἃς περιπτώσεις ἡ φόρτωσις, ὁ πλοῦς καὶ ἡ ἐκφρόγτωσις τοῦ πλοίου, συνεπείτη σοθαρᾶς ὥλησης τῶν μηχανῶν ἀπότο, ἀπεργίας τοῦ πληρωματος ἡ ἄλλοι γεγονότος ἀνωτέρας διάσας, ἐγένετο εἰς χρονικὸν διάστημα σημαντικῶς μείζον τοῦ συνήθους, ἐνεργεῖται, αἰτήσει τοῦ ὑπόχρεου, ἀνάλογος πρὸς τὰς ἡμέρας καθηστερούσεως μείωσις τῶν καθαρῶν κερδῶν τοῦ πλοίου, τῆς πρώτης, δευτέρας καὶ τρίτης κατηγορίας, διὰ τὸ δοτὸν τὰ ἀκαθαρίστων ἑσσόδα καὶ αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως τῶν ἔχουσι καθορισθῆ τεκμαρτῶς.

Ε'. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ

16. Φορολογικὸς Συντελεστής. 'Υπολογισμὸς τοῦ φόρου. Τὸ ποσοστὸν τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν κατὰ τὰ ἀνωτέρῳ προσδιοικούμενων καθαρῶν κερδῶν

τοῦ πλοίου ἀνέρχεται εἰς 40 ο).

Μετὰ τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν κερδῶν τοῦ πλοίου συμβεβαιοῦται καὶ συνεισθάτεται συνθήτικὸς φόρος ἵστος πρὸς τὸ τέταρτον τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν. 'Επομένως, ἐπὶ τοῦ παραδείγματος τῆς προηγουμένης παραγγέλασσον ἐπὶ τῶν προνυμάτων καθαρῶν κερδῶν ἐκ δολλαρίων 100.000, ὁ φόρος καθαρῶν κερδῶν θὰ είναι 40.000 καὶ ὁ συνθήτικὸς φόρος 10.000 δολλάρια.

Ἐάν ἐντὸς τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους ἐπραγματοιήθησαν ἡ πελογίσθησις τεκμαριῶν ἀκαθάριστα ἑσσόδα εἰς πλείσμα νομίσματα, τὸ διάλυσην ποσὸν τοῦ φόρου θὰ κατασταθῇ ἀναλόγως τῆς μεταξύ τῶν σχέσεως εἰς τὰ νομίσματα ταῦτα, εἰς ἄντα καὶ θὰ καταβληθῇ.

Ἐπομένως, ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρῳ παραδείγματος ἔνθα οἱ πραγματοιηθέντες ναῦλοι εἰναι: α) Δολλάρια 200.000, β) Λίραι 'Αγγλίας 15.000, λισθαναριόποιοι πρὸς 60.450 δολλάρια καὶ γ) Δραχμαὶ 90.000.000, λισθαναριόποιοι πρὸς 10.000 δολλάρια, ἡ δὲ σχέσις μεταξὺ αὐτῶν είναι κατὰ προσέγγισιν 74 ο), 22 ο) καὶ 4 ο), ὁ ἐκ 50.000 (40.000+10.000) δολλαρίων ἀναλόγων φόρος, θὰ διασπασθῇ εἰς τὰ κάτωθι ποσά: 37.000, 11.000 καὶ 2.000, ἐξ ὧν τὸ πρῶτον ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸν ναῦλον τῶν δολλαρίων, τὸ δεύτερον εἰς τὸν ναῦλον τῶν λίρων 'Αγγλίας καὶ τὸ τρίτον εἰς τὸν ναῦλον τῶν δραχμῶν. Προκειμένης τῆς καταβολῆς αὐτῶν, τὸ μὲν πρῶτον ποσόν θὰ καταβληθῇ ὡς ἔχει εἰς Δολλάρια, τὸ δεύτερον ἐξ 11.000 Δολλαρίων, θὰ μετατραπῇ εἰς λίραι 'Αγγλίας 2.729—10—0 (11.000 διὰ 4.03) καὶ τὸ τρίτον ἐξ 2.000 δολλαρίων θὰ μετατραπῇ εἰς 18.000.000 δραχμάς (2.000 ἐπὶ 9.000), εἰς ἄς καὶ θὰ καταβληθῶσιν.

Ἐκ τοῦ φόρου ἐπιπλέοντα τὰ ποσά, τὰ δύοντα προκατεβλῆθησαν, συμφωνῶς πρὸς τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παραγγέλασσον 18 τῆς παρούσης ἐγκυρώλιον. Κατ' ἔξαρσην, εἰς τὸ ποσόν τοῦ διὰ τὸν ἀνωτέρῳ Ν. Δ.) τος ἐπιβαλλούμενον φόρον ἐπὶ τῶν κερδῶν τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους 1947, θὰ συμψηφισθῇ πᾶς τυχὸν ὑπὲρ τοῦ ποσού πρόσθιον καταβληθεῖς διὰ τὰ ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1947 καὶ ἐφεξῆς τοιμην φόρος ἐπτάκτων κερδῶν Ν. 2075) 1939, ὡς καὶ ὁ διὰ τὸ μῆτρον χρονικὸν διάστημα καταβληθεῖς φόρος ἐπιτηδέμενα.

17. Χρόνος καὶ τρόπος καταβολῆς τοῦ φόρου. 'Ο κατὰ τὸ ἀνωτέρῳ Ν. Δ.) τος φόρος καταβλήτεται ἐξ δολλαρίων σὺν τῇ δηλώσει διὰ τηλεγραφικῆς ἐντολῆς εἰς διαταγὴν τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου ὑπὲρ τῆς Τραπέζης πολιτικῆς Ελλάδος εἰς τὸ νόμισμα εἰκότερης τοῦ φόρου τῆς δηλώσεως, συμψηφιζεται δὲ εἰς τὸν φόρον τῆς ἐπέντε τοῦ φόρου τῆς δηλώσεως ἐπομένου φορολογικοῦ τοῦ φόρου.

Δι' ὑπονογκῆς ἀποσάστεως δύναται νὰ αὐξησηται τὸ ὡς ἄνω ποσὸν προκαταβολῆς τοῦ φόρου και νὰ δρᾶται τὸ νόμισμα εἰς τὸ τοῦ φόρου θὰ καταβλήτεται.

19. Προστατεύονται τοῦ φόρου. Καθ' ἔκστον φορολογικὸν ἔτος καὶ ἐντὸς τοῦ τελευταίου δεκαπεντημένου τῶν μηνῶν α) 'Ιουνίου, β) 'Οκτωβρίου καὶ γ) 'Ιανουαρίου, προστατεύονται ποσὸν πρὸς τὸ τέταρτον τοῦ φόρου τῆς παρούσης κατὰ τὸ ἔπομενον φορολογικὸν ἔτος δηλωθησμένου φόρου. 'Ο φόρος οὗτος προστατεύεται εἰς δηλώσεως κατεβληθῆ καὶ ὁ φόρος τῆς δηλώσεως, συμψηφιζεται δὲ εἰς τὸν φόρον τῆς ἐπέντε τοῦ φόρου τῆς δηλώσεως, προστατεύεται δὲ εἰς τὸν φόρον τῆς δηλώσεως ἐπομένου φορολογικοῦ τοῦ φόρου.

Δι' ἔκστον πλοϊον ἐπιδιδεται μία δηλώσης. 'Η ἐπιδιορέμένη δηλώσης δέοντα τὸν ποσόντος τοῦ φόρου τοῦ πρώτου δεκαπεντημένου ἀπόδεικτων ἐγγράφων, νομίμως θεωρημένων ὑπὲρ τῆς δηλώσεως προστατεύεται δηλώσης μηδερολογιακὸν ἔτος. 'Η δηλώσης είναι ὑποχρεωτική καὶ διατάσσεται τοῦ ποσού τοῦ φόρου.

Διὰ τῆς δηλώσεως δέοντα τὸν διορίζεται τὸν ποσόντος τοῦ φόρου προσδιοικούμενων ἀπόδεικτων ἐγγράφων, νομίμως θεωρημένων ὑπὲρ τῆς δηλώσεως προστατεύεται δηλώσης μηδερολογιακὸν ἔτος.

21. Συνέπεια ἐπικράτεσσον, ἀνακριθείσας ἡ παραλείψεως ὑποβολῆς δηλώσεως. Εἰς περίπτωσιν ἐπιδόσεως ἐπικράτεσσον ἡ ἀνακριθείσας δηλώσεως, ἡ παραλείψεως ὑποβολῆς δηλώσεως, ὁ ὑπόχρεως καταλογίζεται μὲ προσάνησην συμφώνων πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 7.12.1947 Ν. Δ.) τος επεριπλοής προσανέξεως λόγῳ ἐπικράτεσσον, ἐλλιποῦς δηλώσεως ἡ παραλείψεως ὑποβολῆς φορολογικῆς δηλώσεως, ὡς κατατέρῳ α).

α) Προσανέξησις ἐπικράτεσσον. 'Επι· ἐπιδόσεως δηλώσεως μετὰ τὴν

ΑΘ. Κ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Πλατεία Καραϊσκάκη — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλεγρ. «ΑΘΑΣ»—Πειραιεὺς

Τηλ. 42.819—43.678

ATLANTIC STEAMERS SUPPLY C°

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

παρέλευσιν τῆς νομίμου προθεσμίας, πάντως δὲ πρὸ τῆς βεβαιώσεως τοῦ φόρου, ἐπιβάλλεται προσαύξησις ἵση πρὸς 5 o) ἐπὶ τοῦ κυρίου φόρου δι' ἔκαστον μῆνα καθυστερήσεως. 'Η προσαύξησις λόγῳ ἐπιφρόνεσμον ὑποβολῆς δηλώσεως δὲν δύναται ἐν πάσῃ περιπτώσει νὰ ὑπερβῇ τὸ τέταρτον τοῦ κυρίου φόρου.

6) Προσαύξησις λόγῳ ἀνακριβείας τῆς δηλώσεως. 'Ἐπὶ ἐλλιποῦ δηλώσεως ἐπιβάλλεται προσαύξησις ἵση πρὸς τὸ ἐν τρίτον τοῦ τημάτος τοῦ κυρίου φόρου, τὸ δοῖον δὲν ἐδηλώθη. Διὰ τὴν ἐπιβολὴν τῆς προσειμένης προσαύξησης ἀπατεῖται δῆτας ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ βάσει τῆς δηλώσεως καταβλητέου φόρου καὶ τοῦ τελεοδίκου προσδιοιστέντος τούτον ὑπερβαίνῃ τὸ ἐν τρίτον τοῦ τελευταίου τούτου ποσοῦ.

γ) Προσαύξησις λόγῳ παραλείψεως δηλώσεως: 'Ἐπὶ παραλείψεως ἐπιδόσεως δηλώσεως ἐπιβάλλεται προσαύξησις λόγῳ παραλείψεως δηλώσεως ἵση πρὸς τὸ ἥμισυ τοῦ καταλογιζομένου κυρίου φόρου. 'Ως παράλειψης δηλώσεως θεωρεῖται καὶ ἡ ὑποβολὴ ἀρνητικῆς δηλώσεως.

22. Προσαύξησις ὑπερημέριας. 'Ἐν περιπτώσει ἐκπροθέσμου καταβολῆς τοῦ φόρου καταλογίζεται εἰς τὸν ὑπόχρεον προσαύξησης ὑπερημέριας 5 o) ἐπὶ τοῦ φόρου καὶ τὸν προσαύξησην δι' ἔκαστον μῆνα καθυστερήσεως, ἀρχόμενον ἀπὸ τῆς πρώτης τοῦ ἀμέσως μεθεπομένου τῆς βεβαιώσεως μηνός.

23. 'Αρμοδιότης Οἰκονομικοῦ 'Εφόρου. 'Αρμόδιος διὰ τὴν ἐπιβολὴν καὶ παρακολούθησιν τῆς φορολογίας δι' ἄπαντα τὰ ὑποχέμενα εἰς τὴν φορολογίαν ταῦτην πλοιὰ, ἀνεξαρτήτως λιμένος εἰς ὃν ταῦτα είνειν φρογογμένα, καθίσταται διὰ τοῦ Διατάγματος ὃ ἐν 'Αθηναῖς ΙΑ' Οἰκονομικοῦ 'Εφόρος Φορολογίας 'Ανωνύμου 'Εταιρῶν.

24. 'Υποβολὴ αἵτησεως μεώσεως τῶν καθαρῶν κερδῶν κλπ. Συντρεχοῦσῶν τῶν προϋποθέσεων τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἅρθρου 8, ἦτοι ἐπιβάλλουσαν τῆς φορτώσεως, τοῦ πλοιοῦ ἡ ἐπιφρόνεση τοῦ πλοίου συντείκη γεγονότου ἀνωτέρους διατάξεων, δῆτας ἐν τὸν ὑπόχρεον, δῆτας ἐν τὸς τῆς προθεσμίας πρὸς τὸν ὑπόχρεον δηλώσεως ὑποβάῃ ἀπῆτον μετά τῶν σχετικῶν δικαιολογητικῶν ἔγγραφων εἰς τὸν ἀρμόδιον Οἰκονομικὸν 'Εφόρον περὶ ἀναλόγου μεώσεως τῶν καθαρῶν κερδῶν τοῦ πλοίου του, διὰ τὸ δοῖον τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα καὶ αἱ διατάναι ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρησίσεως ἔχοντα καθορισθῆ τεκμαρτῶς.

'Ἐντὸς τῆς αἵτησης προθεσμίας ἐπιτρέπεται καὶ εἰς τὸν πλοιοκτήτην, διστις συνεπέιται ἔξαιρετικῶν λόγων ἐκτίστησαν ναῦλον σημαντικῶν μικροτέρους τῶν βάσει τοῦ τεκμηρίου προκεπτόντων, δῆτας δι' αἵτησεως του ἀπειθνημένης πρὸς τὸν ἀρμόδιον Οἰκονομικὸν 'Εφόρον ζητήσῃ νὰ λογισθῶσιν ὡς ἀκαθάριστα ἔσοδα αὐτὸν ἐν ταύλων τὰ κτηθέντα ποσά.

25. Βεβαιώσις τοῦ φόρου. Συμπληρωματικὴ ἔγγραφη. 'Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν δηλώσεων καὶ ἐντολῶν δι' Οἰκονομικοῦ 'Εφόρος προβαίνει εἰς τὴν προσωρινὴν βεβαιώσιν τοῦ φόρου τοῦ καταβληθέντος ἐμπροθέσμως ἡ ἐποδέσμως.

Πρὸς τούτοις δι' Οἰκονομικοῦ 'Εφόρος προβαίνει εἰς ἄμεσον ἔλεγχον τῶν ἐπιδόμενων δηλώσεων πρὸς ἐπαλήθευσιν τῆς ἀκριβείας αὐτῶν. 'Ἐπὶ τῇ βάσει δὲ τῶν παρ' αὐτὸν διατιθεμένων στοιχείων ἡ τοῦ πορίσματος ἐλέγχου δι' Οἰκονομικοῦ 'Εφόρος προβαίνει διὰ μὲν τοὺς ἀκριβῶν δηλώσαντας εἰς τὴν ἔγγραφην αὐτῶν εἰς κύριον φορολογικὸν κατάλογον διὰ δὲ τοὺς ἀνακριθῶν δηλώσαντας ὡς καὶ τὸν παραλείψαντας τὴν ὑποβολῆς δηλώσεως προβαίνει εἰς ἔγγραφην αὐτῶν εἰς συμπληρωματικὸν φορολογικὸν κατάλογον καὶ εἰς ἄμεσον βεβαιώσιν τοῦ προσήκοντος ποσοῦ

φόρου καὶ προσαύξησεων, κοινοποιῶν ἐπὶ ἀποδείξει, ἀπόσπασμα τοῦ οἰκείου καταλόγου εἰς τὸν ὑπόχρεον.

Ο Οἰκονομικὸς 'Εφόρος ἐλέγχει διοίως τὰς ἐπιδοθείσας αὐτῷ κατὰ τὰ ἐν τῇ προηγούμενῃ παραγράφῳ ἐπιτίθεμενα αἰτήσεις μεώσεως κλπ. καὶ προβάνει εἰς ἔκτισιν ἡ ἐπιστροφὴν τοῦ τυχὸν ἐπὶ πλέον καταβληθέντος φόρου ἡ κατὰ περιπτώσειν εἰς ἔκδοσιν ἀπορριπτικῆς ἀποφάσεως αὐτοῦ, ἢν κοινοποιεῖ ἐπὶ ἀποδείξει εἰς τὸν ὑπόχρεον.

26. 'Ἐνστασις. Κατὰ τῆς ἔγγραφῆς εἰς συμπληρωματικὸν φορολογικὸν καταλόγον καὶ βεβαιώσεως τοῦ φόρου καὶ προσαύξησεως ὡς καὶ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Οἰκονομικοῦ 'Εφόρου ἐπὶ τῆς κατὰ τὸ ἅρθρον 8 αἰτήσεως μεώσεως κλπ. ἐπιτρέπεται εἰς τὸν φορολογικόμενον ἐντὸς 15ημέρου ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως τοῦ ἀποσάματος ἡ ἀποφάσεως ἔνστασις ἐνώπιον τῆς 'Ἐπιτροπῆς τοῦ ἅρθρου 10, ἔγχειριζομένη εἰς τὸν ἀρμόδιον Οἰκονομικὸν 'Εφόρον.

Ἡ ἔνστασις δὲν ἀναστέλλει τὴν ἐσπραξῖν τοῦ συμπληρωματικῶν βεβαιωθέντος φόρου καὶ προσαύξησεων, εἰναι δὲ ἀπαρδέκτος ἐὰν δὲν προσαρθρήται ἐντὸς τῆς ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας 'Επιδικαστικῆς 'Ἐπιτροπῆς δριζομένης προθεσμίας ἀποδεικτικὸν τοῦ Ταμείου περὶ καταβολῆς τοῦ ἐνὸς τετάρτου ἡ κατὰ περιπτώσειν τοῦ ἡμίσεος τοῦ συμπληρωματικῶν βεβαιωθέντος φόρου καὶ προσαύξησεων.

27. 'Ἐφεσις. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως τῆς 'Ἐπιτροπῆς 'Ἐνστάσεων ἐπιτρέπεται ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως αἵτης ἔφεσος ἐπιδιδομένη εἰς τὸν γραμματέα τῆς 'Επιδικαστικῆς 'Ἐπιτροπῆς 'Ἐφέσων.

Ἡ ἔφεσος δὲν ἀναστέλλει τὴν ἐκτέλεσιν τῆς καθ' ἡς αὕτη ἀποφάσεως, ἡ δὲ συζήτησις αἵτης είναι ἀπαρδέκτος ἀνεν καταβολῆς εἰς τὸ Δημοσίου Ταμείου παραδόλου ἀνεργομένου εἰς 10 o) ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τοῦ φόρου, διὰ τὸ δοῖον ἡτεῖται διὰ τῆς ἐφέσεως ἡ μείωσις.

'Ἐπὶ ἀπορίων τῆς ἐφέσεως τὸ παραβόλον καταπίπτει ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου, ἐπὶ ἀποδοχῆς δὲ ταῦτης ἐν διλφῷ ἡ ἐν μέρει ἀποδίδεται ἐν διλφῷ ἢ ἐν μέραι κατὰ τὴν κρίσιν τῆς 'Ἐπιτροπῆς.

28. 'Εκκαθάρισμος τοῦ φόρου. Βάσει τῶν ἀποφάσεων τῶν 'Επιδικαστικῶν 'Ἐπιτροπῶν ἔνστασεων καὶ ἐφέσεων ἐνεργεῖται ἐκάστοτε ἔκτισις ἡ κατὰ περιπτώσειν, ἐπιστροφὴ τοῦ ἐπὶ πλέον βεβαιωθέντος ἡ καταβληθέντος φόρου.

29. 'Αλληλέγγυος εὐθύνη πληρωμῆς φόρου ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου. 'Ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου δι' νέος πλοιοκτήτης τυγχάνει ἀλληλέγγυνος μετὰ τοῦ προκατόχου τοῦ ὑπόχρεως εἰς τὴν πληρωμὴν τοῦ φόρου τοῦ κοινοποιούμενον N. Διατάγματος, τοῦ ἀναλογούντος ἐπὶ τῶν κερδῶν τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους ἐντὸς τοῦ δοίον ἐγένετο ἡ μεταβίβασις.

30. Προθεσμία παραγράφης τοῦ δικαιώματος τοῦ Δημοσίου. Τὸ δικαίωμα ποὺ Δημοσίου πρὸς ἐπιβολὴν τοῦ φόρου τοῦ κοινοποιούμενον N. Διατάγματος παραγράφεται μετὰ τὴν συμπλήρωσην πενταετίας ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς λήξεος τῆς προθεσμίας ἐμπροθέσμου καταβολῆς τοῦ φόρου.

31. 'Ἐντυπα δηλώσεων. 'Ἐξεταπλόθεν εἰδίκων δηλώσεως, τοῦ δοίον όταν γίνεται χρήσις διὰ τὸν προσδιοισμὸν τῶν φορολογητέων κερδῶν καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ἀναλογούντος φόρου.

32. 'Αποφάσισης καθοδισμοῦ ναυλαρίθμου καὶ συντελεστοῦ δαπανῶν ἐκπατελλεύσεως. Αἱ ἀποφάσεις καθοδισμοῦ ναυλαρίθμου καὶ συντελεστοῦ δαπανῶν ἐκπατελλεύσεως θὰ κοινοποιοῦνται ἐκάστοτε ὑμέν, παρεχομένων σχετικῶν δῆμην.

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



ARGO INSURANCE COMPANY LTD

MANAGERS: A. LUSI LTD

HOLLAND HOUSE

BURRY STREET,

LONDON E. C. 3

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ

Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΟΙ ΕΞΕΛΘΟΝΤΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

"Υπό της άρμοδιας ύπηρεσίας τοῦ υπουργείου Ναυτιλίας κατηρτίσθιν οὐδέποτε νόμος «περὶ σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας», διὰ τοῦ πορείας ἀποσκοπεῖται ἡ ἐναρμόνιση τῆς νομοθεσίας τῆς ἐν λόγῳ σχολῆς πρὸς τὰ σημερινάς ανάγκας καὶ ουσιώκας λειτουργίας τῆς. Εἰδικότερον, καταργοῦνται ὠρισμέναι διατάξεις, αἵτινες ἔθετοσθαν πρὸς ἀντιμετώπισην τῶν κατά τὴν κατοχὴν εἰδικῶν συνθηκῶν λειτουργίας τῆς καὶ τροποποιούνται ἔπειτα πρὸς τακτοποίησιν τῶν ἔκτακτων συνθηκῶν καὶ γενικάς πρὸς συμπλήρωσιν υπαρχόντων ἐν τῇ νομοθεσίᾳ κενῶν. Τὸ ρηθὲν νομοσχέδιον κατατεθὲν ἡδη εἰς τὴν ἐπιτροπὴν Εξουσιοδοτήσεως, ἔχει ὡς ἔξῆς:

"Ἀρθρον 1.— Ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος καταργεῖται τὸ ἄρθρον 2 τοῦ ἓντ' ἀριθ. 1943 Νομ. Δ) περὶ χρονολογίας ἐνάρξεως τῆς ἐφαρμογῆς διατάξεων τινῶν τοῦ ἓντ' ἀριθ. 749)1941 Ν. Δ. «περὶ τροποποίησεως τῶν περὶ Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας διατάξεων», καθὼς καὶ αἱ παρ. 4, 5 καὶ 6 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Νομ. Δ) τοῦ 749)1941 περὶ τροποποίησεως τῶν περὶ Σ. Ε. Ν. διατάξεων».

"Ἀρθρον 2.— Μαθηταὶ τῆς Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας τασσόμενοι εἰς τὴν πρώτην τάξιν αὐτῆς, γίνονται δεκτοὶ μετ' εὐδόξιμον δοκιμασίαν, "Ελληνες ὑπέροχοι ἢ "Ελληνες τὸ γένος, κεκτημένοι ἐνδεικτικὸν πραγματογνῶμον τῆς Βασικῆς Εξαπατίου Δημοσίου Γυμνασίου ἢ Δῆτος τάξεως δικαταξίου Δημοσίου Γυμνασίου ἢ ἀντιστοίχου τάξεως Δημοσίας Εμπορικῆς Σχολῆς ἢ ἀντιστοίχου τάξεως ιδιωτικοῦ Σχολείου λειτουργούντων κατόπιν ἀδείας τοῦ Υπουργείου Παιδείας καὶ ἐφ' ὅσον οἱ τίτλοι τῶν Σχολείων τούτων κατέσησαν ισότιμοι πρὸς τοὺς τῶν Δημοσίων, ἐφωδιασμένοι διὰ βιβλιαρίου μαθητευομένουν ναυτικοῦ, ἵσανοι σωματικῶς διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ἡλικίας οὐλὶ μεγαλύτερας τῶν 17 ἑτῶν.

"Ἀρθρον 3.— Ή παράγ. 5 τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Νόμου 4511)1930 ἀντικαθίσταται ὡς κάτωθι:

Εἰς ἔξαιρετικὰς περιπτώσεις, ἐφ' ὅσον ἡ ἐνδιάτησης ἐντὸς τῆς Σχολῆς δὲν καθίσταται ἐφικτὴ ἡ δὲν δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ αὐτῇ δι' ἄπαντας τοὺς μαθητας, ἐπιτρέπεται κατόπιν σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ πρότασιν τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Σχολῆς, ἡ ἐνδιάτησης πάντων ἡ ὠρισμένον ἀριθμὸν ἐξ ἀντὸν κατ' οἶκον, ὅποτε ἀπαλλάσσονται τῆς καταβολῆς τροφείων. Ἐάν ὑπὸ τὰς ἀνωτέρων συνθήκας εἴλει δηνατὴ ἡ παροχὴ παρασκευαζομένης τροφῆς εἰς τὸ σύνολον ἡ μέρος τῶν μαθητῶν τῆς Σχολῆς, οὗτοι συσσιτούντων υποχρεωτικῶς ἐν αὐτῇ τῇ δαπάνῃς λειτουργίας τοῦ συσσιτίου καὶ τῆς παρεχομένης τροφῆς καθορίζονται καθ' ἀλι κείμενα διατάξεις δορίζουσιν.

"Ἀρθρον 4.— 1. Διὰ Διατάγματος ἐκδιδομένου προτάσει τοῦ Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας δύναται νὰ συσταθῇ παρὰ τῆς Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας «Σχολικὸν Ταμείον», οὗτονος κύριος πόρος εἴλει μηνιαία υποχρεωτικὴ εἰσφορά τῶν μαθητῶν, τὸ ποσὸν τῆς ὅποιας δριζεται ἐπάστοτε δι' ἀποφάσεως τοῦ Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ πρότασιν τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Σχολῆς.

2. Συζητοῦ τὸν Ταμείον τούτου, δῆτο ἀποτελεῖ ίδιαν διαχείρισην καὶ διοικεῖται κατά τὰ διὰ Διατάγματος λεπτομερῶς δορισθόσιμενα, εἴλει ἡ πληρωμὴ μικροδαπανῶν συντηρησεως τῶν κτιρίων τῆς Σχολῆς, τὸν ἐπιτόπιον καὶ ἐπαπλευτικὸν δργάνων καὶ ἐργαλείων αὐτῆς, ἡ προμήθεια εἰδῶν φυσικῆς ἀγωγῆς καὶ ψυχαγωγίας τῶν μαθητῶν καὶ ἡ καταβολὴ οἰστόποτες δαπάνης ἀφορώσης γενικότερων τῶν ψυχαγωγίαν αὐτῶν.

"Ἀρθρον 5.— 1. Μαθηταὶ τῆς Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας διακόπαντες δι' οὐσιδήποτε λόγους τὴν ἐν τῇ Σχολῇ φοίτησιν τοῦ παρόντος καὶ τοῦ χρονικὸν διάστημα μεταξὺ τῆς 1ης Ιανουαρίου 1941 καὶ 31ης Δεκεμβρίου 1945, δύνανται νὰ ἐνταχθῶσιν εἰς τινὰ τάξιν τῆς Σχολῆς, οὐλὶ διοικέσθωσι τῆς ἀμέσως ἐπομένης ἐκείνης εἰς ἣν ἐφοίτησιν κατὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν διέκοψαν τὴν φοίτησιν τοῦ, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας, στηριζόμενης εἰς γνώμην τοῦ Εκταιδευτικοῦ Συμβούλιου τῆς Σχολῆς, ἡτοις ὑποβάλλεται μετὰ ἔλεγχον τῶν γνώσεων τῶν ἐνδιαφερομένων μαθητῶν.

"Η παρούσα διάταξις ισχύει μέχρι τέλους τοῦ οχολικοῦ ἔτους 1947—48.

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

SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine
Deck and Steward Supplies.

Telephone :
Plaza 4700

424 . Conway St
BALTIMORE 30, M.

2. Μαθηταὶ τῆς Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔχοντες προαχθῆ ἐν τῆς Γ' εἰς τὴν Δ' τάξιν καὶ διακόπαντες τὴν φοίτησιν τῶν ἐντὸς τῆς αὐτῆς ὡς ἄνω χρονικῆς περιόδου, ἥτοι ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1941 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1945, δύνανται κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας στηριζόμενης εἰς πρότασιν τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Σχολῆς, νὰ μετάσχωσι μετά τῶν τακτικῶν μαθητῶν τῆς Σχολῆς τῶν ἀπολυτηρίων ἐξετάσεων τοῦ Σχολικοῦ ἔτους 1947—48 πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος τοῦ Δοκίμου Αξιοματικοῦ Καταστρόματος.

"Ἀρθρον 6.— Διὰ Διατάγματος ἐκδιδομένου προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργοῦ, δύνανται νὰ κωδικοποιηθῶσιν εἰς ἔνιασιν πεμένου Νόμου, φέροντος τὸν ἀριθμὸν τοῦ παρόντος, ἀπασιαὶ αἱ διατάξεις τῶν Νόμων αἱ ἀφορῶσι τὴν Σχολῆν Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Κατὰ τὴν κωδικοποίησιν ταῦτην ἐπιτρέπεται νέα ἀριθμητικὴ τῶν ἄρθρων, διάφορος κατάταξις τῶν κεφαλίων, ἀρθρών, παραγράφων καὶ ἀδαφίων ἀπότον, σχηματισμὸς νέου ἄρθρου ἐκ τημάτων ἀπαρχόντων καὶ ἐν γένει πᾶσα διαρρύμασις τῶν ισχυοντῶν διατάξεων, σκοποῦσα τὴν διευκόλυνσιν καὶ διασαφήσισην τῆς κωδικοποίησεως, ἀνεν διμως ἀλλοιώσεως τῆς ἔννοιας τοῦ κειμένου αὐτῶν.

ΟΙ ΕΞΕΛΘΟΝΤΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΙ

Κατηρτίσθι, ἐπίσης, ὑπὸ τοῦ υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ὑπεβλήθη εἰς τὴν Επιτροπὴν Εξουσιοδοτήσεως τὸ κατωτέρω νομοσχέδιον «περὶ ἐπαναφορᾶς εἰς τὴν ἐνεργὸν ύπηρεσίαν ἀκτοπλοϊκῶν ναυτικῶν ύποχρεωτικῶν ἐξελθόντων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελματος»:

"Ἀρθρον Μόνον.— 1. Ακτοπλοϊκοὶ ἐργάται θαλάσσης, ἔξελθοντες ὑποχρεωτικῶς τὸ ναυτικὸν ἐπαγγέλματος κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 24 παρ. 1 ἑδαφίον Α' περίπτωσεως αἱ τοῦ Αναγκ. Νόμου 2373)1940 (Φ. E. K. 169 Α') επεὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Αναγκ. Νόμου 1652)1939 επεὶ τρόπον ἐκμεταλλεύσεως ἀποτολοίκων συγκαινονιῶν δύνανται ὑποβάλλοντες σχετικὴν αἴτησιν εἰς Y. E. N., ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου, νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, ἐφ' ὅσον ἔξεταζονει κατὰ τὰς ισχυοντας διατάξεις περὶ ὑγειονικῆς ἔξετασης τῶν ὑποψήφιων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος, πτυχίου ἡ ἀδείας ναυτικῆς ικανότητος E. N., ἥθελον κριθῆ ἵσανοι διὰ τὴν ἐπανάληψην τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελμάτου ἐν γένει καὶ τῇς εἰδικότητος τῶν.

2. Οἱ οὖτοι ἐπαναλαμβάνοντες τὸ ναυτικὸν ἐπαγγέλμα, ἐργάται θαλάσσης ὑποχρεούνται εἰς τὴν ἐπιστροφὴν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πρὸ τῆς ἀπόδοσεως τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου, διπλώματος ἡ πτυχίου εἰδίσκοτης τῆς ής ἔτικον ἀποζημώσεως κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀνωτέρῳ νόμου, ἀναπροσαρμόσμενης κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 19)1944, εἰτε ἔλαβον ταῦτην ἐκ τῆς Κ. Δ. Α. Σ., εἰτε ἐκ τοῦ Τ. E. E. Σ.

3. Οἱ περὶ δὸν ὁ παρὸν νόμος ἐργάται θαλάσσης, ἀμα τῇ εἰς αὐτὸν ἐπιτροφῆ τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων τῶν καὶ διπλωμάτων, πτυχίων ἡ ἀδείων ναυτικῆς ικανότητος E. N., διακόπτουν τὴν ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ. σύνταξιν τῶν καὶ τὸ ἐκ τοῦ T. P. A. E. N. μηνιαίον μέρισμά των ἡ ἐφ' ὅσον ἔτυχον ἐκ τοῦ τελευταίου τούτου ἡ ἐκ τοῦ T. P. K. P. E. N. ἐφ' ἀπαξιδηματος, δὲν ἐπιστρέψουν τοῦτο, ἀλλὰ, θεωρούνται ως νέοι μέτοχοι τούτου, δύνανται νὰ τύχουν τῶν ὑπὸ τὸν N. 4361)1930 καὶ 4675)1930, ὡς θέλουν οὗτοι ισχύει κατὰ τὴν ήμεραν τῆς ἐκ νέου διακοπῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελμάτου τῶν παροχῶν, ἐφ' ὅσον ὅταν κέπτηνται τὰ ὑπὸ τοῦ αὐτῶν δριζόμενα προσόντα.

"Η ισχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του εἰς τὴν Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

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

ΤΑ ΚΗΤΗ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

"Η διεθνής έπιτροπή προστασίας της φαλαίνης, καθώρισε διά την έφετεινήν φαλαινοθηριών έκστρατείαν, άλιείαν μόνον 16.000 φαλανδρών. Διά νά είνε δέ δυνατός κάθε άμεσος έλεγχος τῶν φονευμένων κητῶν, ώς καὶ ὁ τρόπος μὲ τὸν όποιον ταῦτα φανεύονται, ἀπεφασίθη. δύος ἐπὶ τῶν Ιαπωνικῶν πλοίων-έργοστασίων ίδιατέρως, ἐπιβαίνουν ἄγγλοι καὶ ἄμερινοι παραπομπήται.

Εἰς τὴν διεθνῆ φαλαινοθηριών έκστρατείαν προσετέθη δύσατως καὶ ἔνα δόλλανδικον πλούτον ἔργοστάσιον, τῷ πλέον συγχρονισμένον τύπον, ώς καὶ ἔτερον ἄγγλικον τοιούτον, οὕτως ὥστε ἡ ἄγγλικὴ συμμετοχὴ εἰς τὴν πρὸς τὴν Ἀνταρκτίδα ἐξόρμησιν διενεργεῖται μὲ πέντε κολοσσαῖα πλωτὰ ἔργοστάσια, συμπεριλαμβανομένον καὶ τὸν νοτιοαφρικανικὸν τούτον.

Ἄπο γεωμανικῆς πλευρᾶς καταβάλλεται μεγάλη προσπάθεια ἵνα λάδιον καὶ αὐτοὶ μέρος εἰς τὴν έκστρατείαν μὲ ἔνα ἡ δύο πλωτά ἔργοστάσια. Κατὰ τὰς τελευταῖς, μάλιστα, πληροφορίας, φάνεται διὰ ἡ ἄδεια ὅτι παραχωρηθῇ, διότι ἡ Γεωμανία ἔχει μεγάλην ἀνάγκην ίχθυελάτων διὰ τὰς διαφόρους βιομηχανίας της, ιχθυαλένδρων διὰ τὸν κτηνοτροφίαν της, ώς καὶ τόσων ἄλλων ὑποπρόσιτων μάλιστα, τὰ δύοις εἰναι ὑποχρεωμένοι, μέχρι σήμερον, νά τῆς παρέχουν οἱ ἄγγλοι μερικοί.

Διὰ τὴν ασθετικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν φαλαινοθηριών έκστρατείαν, αἱ πληροφορία δὲν είναι σωπεῖς, οὔτε διὰ τὸν ἀμφίμον τῶν πλοίων, ποὺ ὅτι λάδιον μέρος, οὔτε διὰ τὰ νέα ἔργαλεια ποὺ ὅτι χρησιμοποιήσουν οἱ ρωσοὶ πρὸς τὸν εκπόνητον. Η πραγματικότης είναι, διότι ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωτικὴ προστοίμως τὴν πρὸς τὸν ἀνταρκτικὸν ἐξόρμησιν μὲ μεγάλην ἐπιμέλειαν καὶ ἐπέδει πάλι τὰ φαλαινοθηριὰ πλωτὰ ἔργοστάσια, ἡ νηοποτὴ ὅτι συνοδεύεται καὶ ἀπὸ τὴν νεωτάτων τέσσερας πλοίων, ἔργοστάσια-κονσερβῶν. Ἐπειδὴ αἱ μεμακρυσμέναι αὐταὶ περισσαὶ εἰναι πλουσιώταται εἰς μάλιστα πάσις φύσεως, τὰ πλοῖα αὐτὰ δύνανται νά ἀλισσούνται ἡμερησίως τεραστίας ποσότητας ίχθύων, τοῦ διεθνοῦ καὶ τῆς ἐπιφανείας, τοὺς ὅποιους κονσερβούσιν ἀμέσως.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἀλιευτικῆς περιόδου, τὰ πλοῖα ἐπιστρέφουν εἰς τὸν λιμέναν τῶν, κατέφορτα, μὲ 2—3.000 τόνους κονσερβοτεμένων ίχθύων, ἀλιάστων καὶ διαψόρων ἄλλων ὑποπρόσιτων. Ἐξείνο δηλαδή ποὺ ἐγίνετο μέρος σήμερον εἰς τὴν Ἕραν μὲ πολλὰς δεσμολίες, ἤδη μὴ ταχικῆς ἀλιείας, ἐπιτυγχάνεται τῶρα εἰς τὴν θάλασσαν μὲ μεγαλυτέρων ἐνέργειαν, διότι, τὸ πλοίον-ἔργοστάσιον κονσερβῶν, είναι ἔνα τέλειον ἀλιευτικόν, μετατοίκεται ὅπου ὑπάρχει ἄρδινον φάγιο καὶ δὲν πάνε τὴν ἐργασίαν, παρὰ μόνον διὰ τὴν γεμίσουν αἱ ἀποθήκαια τοῦ. Ἐάν λάθωμεν ὑπὸ δψην, διότι αἱ κονσέρβων τῶν τροφίμων ἔν γένει, ἐπεδίδημσαν μεταπλασίων εἰς τὸ διαιτολόγιον τοῦ ἀνθρώπου, είναι εὔπολον νά ἐννοήσωμεν πόσον ὅτι διευκολυνθῶν αἱ στεφάνεμεναι τερψίμων ζῶσι, μὲ τὴν ἐντατικὴν κηρημοποίησιν τὸν ὅτι ἄνοι πλοίον.

Τὴν ἀδήμιτον αὐτὴν ἐκ τῶν πρωγάματων ἀνάγκην συναπισθυμένοι εἰ διάφοροι λαοί, ἔξτιλίζουν σήμερον παρόμοια πλοία, διὰ νά ἔξαστασιν ἀπόθεμα τροφίμων, κονσερβῶν, ἀλιάστων, λιπαρῶν οὐδῶν καὶ ἄλλων πρώτων ὄλων, διά νά ἀντιμετωπίσουν τὸ φάσμα τῆς πείνης καὶ τῶν στερήσεων, ἐν περιπτώσει τρίτων παγκοσμίου πολέμου. Μεταξὺ τῶν μικρῶν χωρῶν ποὺ ἐπιζητοῦν τὴν ἐπιστικήν των ἀνεξαρτήσιαν καὶ προσπαθοῦν νά διλογισθῶσιν τὸ τῆς ἀλιείας πρόγραμμα, δημονογόσθωσι συνάμα ἔνα πούτης τάξεων εἰσόδημα, είνε καὶ η Πορτογαλία.

"Η ἔξοχως προηγμένη εἰς τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν μικρὰ αὐτὴ χώρα, παρηγγείλειν εἰς ἀμερικανικὴν ναυπηγεία, τοῖα μεγάλα ἀλιευτικά πλοῖα 2.500 τόνων ἔκστοτον, τοῦ πλέον συγχρονισμένον τύπον, (τριδεξα-ἔργοστάσια), διὰ νά τὰ χρησιμοποιῆσιν εἰς τὰς ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὀγκευούς πλουσίους εἰς μάλιστα περιοχά. Ξέφυγα, δίλγον ἀπὸ τὸ θέμα μον καὶ ἐπιμένω εἰς τὴν χρησιμότητα καὶ ἀξίαν τῶν πλοίων τούτων, ώς πολιτικούς ἔργαλειών εἰς τὰ χέρια ἀνθρώπων ἔργατικων καὶ τολμηρῶν. Τὰ σκάφη αὐτὰ μὲ τὸν ἔξαιρετικὸν ὀπλισμὸν τοῦ, ἀποτελοῦν τὴν τελευταῖαν ἐκδήλωσιν προόδου, πρὸς κατάκτησιν τοῦ ἐναλίου πλούτου. Χωρὶς νά φάσουν τὴν ἀπόδοσιν τῶν πλωτῶν κολοσσῶν-ἔργοστασιών, τῶν 10 καὶ 20.000 τόνων, είνε ἐν τούτοις τὰ μόνα κατάλληλα διέξοδησις μακρᾶς διαφορείας καὶ ἔχουν μεγάλην ἀκτίνα δράσεως.

Θὰ γεννηθῇ δεβαίνως τὸ ἐφότημα: Ποίαν σχέσιν ἔχουν αἱ φαλαίναι,

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL «SOSTIM»

SOSTIM MARINE COMPANY INC

600-2-4 SOUTH BOND STREET
BALTIMORE 31. MARYLAND

JOHN MITSOS

PHONES

PRES. & TREAS.

BROADWAY 3664-4760

τὰ φαλαινοθηριά, τὰ πλωτὰ ἔργοστάσια καὶ τὰ ἄλλα τοιαῦτα, μὲ τὴν ἀλιευτικήν μας δραστηριότητα καὶ τὸ χρονίζον ξήτημα τῆς ψεύτης ἐν Ἑλλάδῃ;;; "Ἐχουν καὶ παραέχουν μάλιστα! Εἳναι ἐξ ὑπαρχῆς ἔλεγα, κοινὴ "Ἑλληνες θὰ γίνωμεν φαλαινοθηριαί, ή παρ' ἡμῖν κοινὴ γνώμη θὰ ὑπερέχετο μίαν τοιαύτην παραίστασιν, μὲ φαιδρότητα... δεβαίνως, διότι δὲν είναι προτομασμένη διὰ τοιούτον εἶδους αἰφνιδιαστικάς ἐκδοχάς.

Διὰ νά ἀποφευχθῇ λοιπὸν αὐτὸν παραδόξον καὶ ἡ κατόπιν αὐτοῦ δημιουργηθησμένη παραδοξολογία, ἔπειτε νά γίνη μία σχετικὴ προεργασία, διότι διὰ κάθε ἔργον πολιτισμού καὶ προδόσου. Αὐτὴ λοιπὸν ἡ προεργασία, μόνον διὰ τῆς πατητήσεως, τῆς συγχρίσεως καὶ τῶν παραδειγμάτων δύναται νά ἐπιτύχῃ, νά ἐπιδράσῃ καὶ μὲ λίγα λόγια, νά πάση τόπο. Κατίχησις δέ θὰ τὴν «ΠΙΣΤΙΣ», νά πιστέψῃ κανεὶς εἰς τὸ ἔργον ποὺ θὰ ἀναλάβῃ, νά τὸ ἀγαπητή, νά πεισθῇ διότι είναι μέσα εἰς τὸ δυναμικόν τοῦ.

Αἱ λοιπόν, τὸ φιλμαρίζω εἰς τὸ αὐτὸν ἀποκτήσει ἀλιευτικήν συνεδρίσιν. "Η φαλαινοθηρία είναι μέσα εἰς τὴν ἐλληνικήν πραγματικότητα, μέσα εἰς τὸν δυναμισμόν μας. Εἰμεθα γεννημένοι διὰ τοιούτον εἶδους ἐπιχειρήσεις, διὰ τὰς δύοις χρειάζεται τόλμη, σκληραγωγία καὶ διότι πάροχει περιπέτεια, κέρδος, πλούτισμός. 'Αρκει νά τὸ θελήσωμεν, νά τὸ πιστεύωμεν, νά τὸ ἀποφασίσωμεν.

Διατὶ παρακαλῶ ἄλλοι λαοὶ νά είναι εἰς θέσιν νά τὸ πράξον καὶ νά μη είμειν ίκανοι νά τὸ πραγματοποιήσουμεν ἡμεῖς οἱ ἔξοχοις ναυτικοὶ Ἑλληνες; Οι νορβηγοί, μόνον ἀπὸ τὴν φαλαινοθηρίαν καὶ τὸν ἄλιείαν ἐν γένει, ἐπέτευχον τὴν οἰκονομικήν των ἀνεξαρτήσιαν καὶ μὲ τὴν ναυτιλίαν ἔξεργάλισαν τὴν εὐημερίαν τῆς χώρας των. Αὐτὸν ποὺ κάμνοντον οἱ νορβηγοί μὲ τὸν περιστρέψαν μαεστρίαν, δὲν είναι ἀράγε δυνατόν νά τὸ μιμηθῶμεν καὶ ήμεις, ποὺ είμειν παρολεκτικῶν δυνητημένοι εἰς τὴν θάλασσαν;

"Ἐγώ — καὶ μαζὶ μου δύο διοί ποτεύουν εἰς τὰ θαλάσσαια ἔργα καὶ εἰς τὸν πλούτον τῶν θαλασσῶν — λέγομε NAL. 'Ημποροῦμεν καὶ πολὺ καὶ μάλιστα, ἄλλα πρὸς τοῦτο χρειάζεται ἀπόφασις, θέλησις, μία μέχρι, ή σχετικὴ διδασκαλία, καθοδήγησις καὶ ὑπομονητικὴ μαθήτευσις. 'Η φαλαινοθηρία — ἀς μοὶ ἐπιτρέπει η παραπομπής — είναι τὸ ποντό περιγράμμα ποὺ ὑπάρχει εἰς τὴν ἀλιευτικήν βιομηχανίαν. Μεγαλύτερα ὑπομενή καὶ ἐπιτελείας τοιαῦται διὰ νά ἀλιευθῆνεν φορός, εἰς τὰ παράλια μας, παρὰ νά φορευθῆ μία μεγάλη φάλαινα. Σήμερον μάλιστα μὲ τὰ τόσαν τελειοποιημένα δύλια καὶ μὲ τὰ τόσα ἐπιστημονικά μηχανήματα καὶ ἔργαλεια, ή φαλαινοθηρία κατήντησε μία εὔκολος καὶ ἐνδιαφέρουσα ἀπασχόλησις. Δὲν διοιάζει μὲ τὴν διαφορά τοῦ φαλαινοθηρίου μὲ τὰς πλοιάρια τῶν προσταθύσαν διὰ τὰς εὐδαίμονα πλοιάρια εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἀνετρέποντο μὲ μία μόνον κίνησι τῆς οὐδετέρας.

Σήμερον τὰ φαλαινοθηριά πλοῖα είναι κολοσσαῖα ὑπεροκεάνια 20—40.000 τόνων, μὲ δύλια τὰς ἀνέσεις ποὺ είναι δυνατόν νά παρασχεθῶν εἰς τὸ πληρώματα. Είναι πλωτὰ ἔργοστάσια, ἐφεδιασμένα μὲ τὰ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καὶ ἔργαλεια, οὕτως ὥστε καὶ ἡ ἔργασια ἐπὶ τοῦ πλοίου νά ἀπλοποιηθῇ καὶ ἡ ἀπόδοσις νά είναι καταπληκτική. Δὲν πρόκειται δεβαίνως νά ὑποστηθῆξε διότι μία φαλαινοθηρίη ἐπιστρατεία είναι ἔνα εὐχάριστον ταξίδιον ἀνά τὰς θαλάσσας. Τηρούμενον διώσις τῶν τόνων ἀναλογιῶν, είνε μία ἔργασια, λεωφ. καὶ πολὺ εὐκολωτέρα ἀπὸ τὸ επίπονον τοῦ ναυτικοῦ μας ἔργων. "Άλλοτε οἱ φαλαινοθηριαί κοπιάζουν μὲν δλίγονς μήνας, κατ' ἔτος, περδίζουν διώσις τόσα, διότι δὲν θὰ ήμοροδίσουν νά εργάζομενοι δέκα χρόνια εἰς ἄλλας βιομηχανίας.

"Εάν πρέπει νά παρατάξω ἐπιχειρήματα, διὰ νά πείσω τὸν ναυτικὸν πολιτικὸν μας: κόδισσαν, νά στρέψουν τὰς θλέματα τῶν ποδὸς τὸν τομέα τοῦτον τὸν θαλασσών εἰργων, διά ἀρχίσων ἀπὸ τὸν Μεγάλον 'Αλεξάνδρον, τοὺς δύοις διότι τοῦ Ελλήνες αὐτοὶ ήσαν οἱ ήρωτοί τους ταῦτα καὶ στρατιώται τοῦ πολιτισμού τοῦ λαούς, ποδῶτοι οἱ Ελληνες ναυτιλούς συνηγόρησαν μὲ ἀγέλην φαλαινῶν φυσητήρων πρὸς 2273 ἐτῶν εἰς τὸν 'Ινδικὸν ὄχεαν. Μάλιστα κύριοι, οἱ Ελληνες αὐτοὶ ήσαν οἱ ήρωτοί τους ταῦτα καὶ στρατιώται τοῦ Μεγάλου 'Αλεξάνδρου, τοὺς δύοις διότι τοῦ Ναόρχους διότι τοῦ Ανδρούτιου, Κρής, ἐταξίδευσεν, ἀπὸ τὰς δούλας τοῦ Ινδοῦ ποταμοῦ μέχρι ποταμοῦ τοῦ μυχοῦ τοῦ Περσικοῦ κόλπου.

"Ίδον τί γράφει ὁ 'Αρριανὸς διὰ τὸ ταξίδιον τοῦ Ναόρχου καὶ διὰ τὸν ἐμφάνισον τῶν φαλαινῶν.

"9 Δεκεμβρίου 325-689 ήμέρα ταξίδιον 29 καὶ 25ος σταθμός, χωρίον Βάγεια.

"Υπερασ πάρα ἀπὸ ἔνα κοπιαστικὸ ταξίδι 800 σταδίων (50 περίπου μιλῶν) τὰ πλοῖα τοῦ Ναόρχου ἔφιπταν εἰς τὸ τόπον, διότι ἡ ἀκτὴ ἦτο τελείως ἔργαλος καὶ ἐκτενεύεται εἰς τὰς πακοκαριάς καὶ ἡγκυροβόλησαν εἰς ἀρχεῖτην ἀπόστασιν ἀπὸ τὴν ξηράν. Τὰ τρόφιμα τῶν εἰλον σχεδόν τελείωσεν καὶ παρείχετο εἰς τὸν ἀνδρας τροφὴ μετοχήν. Πέρασαν τὴν νύχταν εἰς τὸ ἀπιλόξενον αὐτὸν μέρος καὶ τὸ πρωὶ πρὶν καὶ λίαν ξημερώση, ἀνεγόησαν διὰ νά ἔξαστασιν τὸ κοπιαστικό των ταξίδι. 'Εννη ἐπλεον μὲ τὰς καράγματα, παρετήσαν εἰς μικράν ἀπόστασιν, ἔνα περιεργον φαινόμενον καὶ ἀγηστήσαν. 'Επάνω στὴ θάλασσα πηδούσαν στῆλαι θάστασις μὲ κρότο φυσητήρων σιδηροφρογοῦ.

"'Υπὸ τὴν ἔω διέθηναι θάσω ἄνω ἀναφράσμενον, τῆς θαλάσσης, οἵα περ ἐξ προστήρων βίᾳ ἀναφρέσμενον». ('Αρ. 'Ινδικ. Λ', 1).

"Οι ἀνδρες πρὸ τοῦ φαινομένου τούτου ἔξεπλάγησαν, τὰ κοντά ξέφυγαν ἀπὸ τὰ χέρια τῶν ναυτῶν καὶ δύλιοι μαζὶ διηρωτῶντο τί ἀρά γε συμ-

βαίνει! Εντυχώς πού δ πλοηγής των, δ 'Υδράκης, τοὺς καθησύχασε μὲ τὴν πληροφορίαν, διὰ αὐτὰ ἡσαν τέρατα τῆς θαλάσσης, πολὺ μεγαλύτερα καὶ ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν καὶ φυσοῦσαν μὲ δόμην τὸ θαλάσσιον ὑδωρ. Προσέθετος μάλιστα, διὰ τὰ θηρία αὐτὰ ἡσαν πολὺ ἐπικίνδυνα, διότι μὲ ἔνα κτέπτημα τῆς οὐρᾶς τῶν ημιποδοῦσαν νὰ ἀναποδογύσουν τὰ μικρά τῶν πλοῖα.

'Η θάλασσα ἐξακολούθουσε νὰ στροβιλίζεται καὶ σὲ λίγο, ἐνεφανίσθη ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας ἀγέλη φάλαινων, αἱ ὄποιαι εἰς τὰ τρομαγμένα πληρώματα ἐφράντο τὸ ὑπέρωνα νησίδες. 'Ο Νέαρχος λέγει, διὰ τὸ μέγεθος τῶν θηρίων ἡτο 23 δρυγιῶν. Κανεῖς δὲν εἶχε τὸ θάρρος γιὰ νὰ ξαπάσῃ τὸ κοντά, διότι ποδὸς τοῦ ἀγώνατον αὐτοῦ ἔχθρον δίοι σχεδὸν ἔχασαν τὴν φυχαιμίαν τῶν. 'Η θάλασσα ἦτο γεμάτη ἀπὸ τέρατα ποὺ φυσοῦσαν.

«τὸ δὲ μάλιστα ταράττον φυσητήρων μεγέθη φοῦν ἀπεργαζομένων μέγαν ἀθρόον καὶ ἀχλὸν ἐκ τῶν ἀναφυσημάτων....»

(Στράβων IE' 725, 12)

'Ο ναύαρχος τότε διὰ νὰ ἐνθαρρύνῃ τὸν ἄνδρας τοὺς, ἐπειθεώρησε τὸν στόλον καὶ διέταξε νὰ παραταχθοῦν τὰ πλοῖα, περνὺν τὸ ἔνα κοντά εἰς τὸ ἄλλο, μὲ τὰ ἔμβολα ἐστραμμένα πρὸς τὰ θηρία, ὃς νὰ ἐπρόκειτο περὶ ναυμαχίας. Μόλις δὲ θὰ ἔδιδε τὸ σύνθημα τῆς ἔφθοδον, διέταξεν διώσεις οἱ ἄνδρες θορυβοῦν δοσον τὸ δυνατόν περιστέρων, οἱ ναῦται νὰ κτυποῦν μὲ τὰ κοντά τὴν θάλασσα καὶ νὰ ἀλλάζουν, αἱ σάλπιγγες νὰ ἥχουν καὶ οἱ στρατιῶται νὰ συγκρούονται τὰς ἀστίδας τῶν.

«Νέαρχος ταῖς ναυσὶν ἐπήγε τὸ ρόθιον καθ' ἀπεργαζομένων, καὶ ἄμα ταῖς σάλπιγξιν ἐφέβει, τὰ δὲ θηρία ἔδυνεν....»

(Στράβων IE' 725, 10)

Τοιουτοτρόπως ἀναθαρρήσαντες οἱ ἄνδρες, ἔπιασαν τὰ κοντά εἰς τὰ στιβαρά τῶν χρειῶν, ἥκισσαν νὰ καπτηλατοῦν καὶ νὰ κτυποῦν τὴν θάλασσαν, νὰ φρονάζουν, οἱ σάλπιγκαι νὰ σημάνουν συνεχῶς, οἱ στρατιῶται νὰ συγκρούονται θορυβωδῶς τὰς ἀστίδας τῶν καὶ οὗτοι ἐπλησσαν πρὸς τὰ κήπη. Τὰ θηρία τότε, κατατρομαγμένα ἐξηφανίσθησαν ἀμέσως, ἔβοτης την βαθειὰ εἰς τὴν θάλασσαν καὶ δὲν ἐνεφανίσθησαν παρὰ πολὺ μακράν. Τὸ θάρρος καὶ η σύνεσις τοῦ Νέαρχου ἔσωσαν τὰ πληρώματα ἀπὸ τὴν ἄγνωστον κίνδυνον.

Εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μον ἀνέφερα, διὰ, αἱ φάλαιναι δὲν ἔχουν ισχυρὰ δραστικά, ή δὲ ἀστράτεια καὶ η ἐκ τῶν κινδύνων προειδοποίησις ἐπαφίενται εἰς τὰ δργανα τῆς ἀκοής. 'Ιδού, διὰ πρὸς 2273 ἑτῶν, οἱ Ἑλληνες ναύαρχοι, χάρις εἰς τὴν λεπτομέρειαν αὐτήν, κατώρθωσαν νὰ νικήσουν ἓντας ἄγνωστον διὰ τὰ πληρώματα τῶν ἔχθρων καὶ νὰ ἔξασφαλίσουν τὸ μεγαλειώδες ἐκεῖνο ταξίδι τῶν, διὰ τὸ ποιὸν ἐπ' ἀπειρον τὸ θάρρῳ η ναυτικὴ ιστορία τῶν λαῶν. Καὶ τώρα ἂς ἐπανέλθωμεν εἰς τὰ κήπη...

'Υπάρχουν δύο μεγάλαι κατηγορίαι φάλαινων. Αἱ μπαλανοφόροι καὶ αἱ δοντοφόροι. 'Η πρώτη διὰς περιλαμβάνει τὰς φάλαινας ποὺ ἔχουν εἰς τὸ στόλο των τὰς γνωστὰς μπαλανίς, τοποθετημένας μὲ τοιούτον τρόπον, διότε νὰ κορισμούνται διὰ τὸ φιλτράρισμα τῆς τροφῆς τῶν κητῶν. 'Η διὰς αὐτὴ ὑποδιαιρεῖται εἰς τρεῖς οἰκογενείες ἐντελῶς διαφόρους, διὰς ἔξης:

α) Αἱ φάλαιναι χωρὶς πτερόγυα η ἐλεύθεραι φάλαιναι, διώσεις τὰς ἀποκαλοῦν.

β) Αἱ φάλαιναι μὲ πτερόγυα η «RORQUALS».

γ) Αἱ ἀνάμικται η καμποῦρες.

Κάθε μία οἰκογένεια ἔχει καὶ αὐτὴ τὰς ὑποδιαιρέσεις καὶ διακλαδώσεις της, τὰς διόπις θὰ προσπαθήσων νὰ περιγράψω δοσον τὸ δυνατὸν συντομώτερον.

Φάλαιναι χωρὶς πτερόγυα: Οἱ ἀγγλοαμερικανοὶ τὰς ἀποκαλοῦν «THE RIGHT WHALE», οἱ γάλλοι τὰς ἀποκαλοῦν «BALEINES FRANCHES», εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἔπειτε νὰ τὰς δονομάσωμεν «αἱ

γηνῆσαι φάλαιναι» η «αἱ ἀληθεῖς φάλαιναι». 'Η μετάφρασις διῶς αὐτὴ δὲν ἀποδίδει τὸν πραγματικὸν δρόν, διώσεις τὸν ἔννοον οἱ ξένοι. Διὰ νὰ ἀπλούστερον λοιπὸν τὰ πράγματα, ἐπειδὴ αἱ φάλαιναι αὐτὰ δὲν ἔχουν φαγιαία πτερόγυα, μεταχειρίζομαι τὴν ίδιοτητα αὐτὴν ὡς δονομασίαν. 'Υπάρχουν τριῶν εἰδῶν παρόμοιαι φάλαιναι. α) 'Η ἀρκτικὴ φάλαινα, β) 'Η μαύρη φάλαινα. Καὶ γ) 'Η πυγμαία.

Λον. 'Η ἀρκτικὴ φάλαινα εἶνε κυλινδρική, ἐπὶ τοία μέτρα ἀπὸ τὴν οὐρά της. Κατόπιν, τὸ κυλινδρικὸ σχῆμα τέτραγωνός εἶπε 6—7 μέτρα καὶ ἔπειτα πάλιν, βαθμώσας πρὸς τὴν κεφαλὴν τὸ σῶμα γίνεται σχεδόν τριγωνικόν. Τὸ κεφάλι τοῦ ζώου ἔχει 5—6 μέτρα μῆκος καὶ 3 ἔως 3 1/2 μέτρα πλάτος. Τὸ σῶμα φέρει μπαλανίς μῆκος 4 μέτρων, ἀνὰ 300 εἰς κάτε πλευράν. Τὰ κεῖλη τοῦ κήπου εἶνε χονδρός, 4 1/2—6 μέτρων μῆκος, διακριτικῶς δὲ δύναμέται φάλαινα η χειλοῦ. Τρέφεται μὲ μικροφαγιασμοὺς τῆς θαλάσσης ἀποκλειστικῶς. 'Ανοίγει τὸ πελόριον στόμα της, κατόπιν διγέζει τὸ νερό ἀποτόμως καὶ οὕτω διλοι οι μικροφαγιασμοὶ φιλτράρονται ἀπὸ πάς μπαλανίς.

'Η φάλαινα αὐτὴ δὲν μεταναστεύει ποτέ, οὔτε ἀπομακρύνεται ἀπὸ τὸν πάγον. Ενδιστεῖται κατ' ἀγέλας εἰς τὸν Ἀρκτικὸν ωκεανόν, εἰς τὴν Γριπλανίδαν, τὸν κόλπον τοῦ Μπαρέν, τὸν Βεργίγειον πορθμὸν καὶ τὴν Σπιτζέργην. 'Έχει μῆκος 15—20 μέτρων, εἶνε βραδεῖα καὶ εὐπόλως ἀλευτέα. 'Οταν οἱ μπαλανίς ελέγουν πέραση, λέγει ὁ SIR SIDNEY HARMER, εἰς τὸ βιβλίον τοῦ «HISTORY OF WHALING» μπαλανίς ἐποληθήσαν πρὸς 2250 λίρας τὸν τόννον. Σημιωτέον ὅτι ἔνα μεγάλο ζῶον δύναται νὰ ἀποδώσῃ 1 1/2 τόννον μπαλανίς καὶ 30 τόννους λάδι. Διακριτικὸ σημεῖον τοῦ κήπου εἶνε ὅτι ἔχει μιαν ζώνη λευκήν κάτω ἀπὸ τὴν σιαγόνα, φέρει δὲ καὶ μόστακας.

Βον. 'Η μαύρη φάλαινα εἶνε κατὰ τὶς μικροτέρας ἀπὸ τὴν ἀρκτικήν, τὸ περάλη της, τὰ κεῖλη της καὶ αἱ μπαλανίς, εἶνε ἐν ἀναλογίᾳ μικρότερες. Διακριτικὸ σημεῖον εἶνε τὸ χρόμα της. Δὲν ἔχει ἀσφροῦ ζώνην κάτω ἀπὸ τὴν σιαγόνα, φέρει δὲ εἰς τὸ ἄνω μέρος τῆς σιαγόνος ἔνα μεράτος περιστώδες στρῶμα 25—30 ἐκατοστῶν μῆκους καὶ 20 ἐκατοστῶν πλάτους, γεμάτο παράστατα. Τὸ μῆκος τοῦ ζώου φέρει τὸ 18 μέτρα, διώσεις η ἀρκτικὴ φάλαινα καὶ εἶνε δύο δισκούλων νὰ διαχωρίσθων τὰ κήπη αὐτά, ἀνεν τὸν ὡς ἀνοίγων διακριτικὸν.

'Η μαύρη φάλαινα εἶνε διεσπαρμένη εἰς τὰς διαφόρους φυχοράς θαλάσσας, Βορρᾶ καὶ Νότου, καὶ δὲν ἔμφανται ποτὲ εἰς τὰς τροπικὰς θαλάσσας. Μολονότι ἡ πρώτη ἔμφανται τῆς ἐγένετο εἰς τὸ Βισκαϊκὸν πέλαγος καὶ ὡς ἐκ τούτου ὀνομάσθη καὶ φάλαινα η Βισκαϊκή, ἐν τούτοις, ἡ φάλαινα αὐτὴ εὑρίσκεται ἐν ἀφθονίᾳ εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν, τὴν Αστραλίαν, τὴν Νέαν Ζηλανδίαν καὶ τὸν Ίνδικὸν ωκεανόν. Εἰς τὸ Εἰρηνικὸν ωκεανόν ἔπισης ἔχει τῆς Χιλῆς καὶ βορειότερον πλησίον τῶν ἀτῶν τῆς Καλλιφορνίας, πολλὰ μαῦραι φάλαιναι ἡλιεύθησαν. 'Ακόμη δὲ βοριότερον πρὸς τὰς Αλευτίους νησίους, πρὸς τὴν Καμπούταν καὶ τὴν θάλασσαν τοῦ "Οζοτοζ, ἀλιεύονται σιγὴν φάλαιναι τῆς αὐτῆς κατηγορίας.

Οἱ ἀλιεῖς τοῦ Βισκαϊκοῦ κόλπου ησαν οἱ πρῶτοι, πον ἐπεδόθησαν εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν. 'Ο Μάρκχαρι αὐταφέρει, διὰ ἐπὶ 100 χρόνια, ἀπὸ τὸ 1517 οὐς ἔντενθεν, ἀπὸ 20 ἀλιευτικὰ χωρὶα τῶν Βάσκων, ἡλιεύθησαν μόλις 800—1.000 φάλαιναι. Πόσον μεγάλη πράγματι εἶνε ἡ διαφορὰ σήμερον, πον φονεύονται ἑπτάσις 25—30.000. 'Η μαύρη φάλαινα, φαίνεται, διότι μετατοπίζεται σινεχῶς, διότι, κατὰ τὰς στατιστικάς, ἐπὶ 39.254 φαλαινῶν φονεύεταισθων κατὰ τὴν ἀλιευτικὴν περιόδον 1934—1935, μόνον τῆς ὡς ἄνω κατηγορίας. 'Επειδὴ τὰ κήπη αὐτὰ ἔχουν μεγάλην ἐμπορικὴν ἀξίαν, οἱ φαλαινοθηρίαι περιμένουν νὰ πληροφορηθῶν ἀπὸ τὰς ἐκθέσεις τοῦ Αμερικανοῦ νανάρχου Μπέρθ, ἐὰν πράγματι εἰς τὰς έξερευνηθείσεις περιοχής τῆς Ανταρκτικῆς εἴρεθησαν ἐν ἀφθονίᾳ μαῦραι φάλαιναι.

'Αναγκάζομαι ἐνταῦθα νὰ διακόψω τὴν διατριβήν μου, διότι ὁ χῶρος, πον μοὶ παραχωρεῖται, συνεπληρώθη. Θὰ συνεχίσω εἰς τὸ προσεχές.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

Telephone: WHitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,"

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

AGENTS

BROKERS

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.



Αίγυπτος

Τὸ πρῶτον ὑπερωκεάνιον

Τὴν 1ην Ἀπριλίου κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ αἰγυπτιακὸν ὑπερωκεάνιον «Κεδίβης Ἰσμαΐλ», 7.608 τόν. γρόδ. Πρόκειται περὶ σκάφους τάπον «Βίζιτον» ἀγορασθέντος ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν καὶ μετασκευασθέντος εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν. Θέσεις δὲ ἐπιβάτες διαθέτει 128. Διά φορτίου 8.000 τόννον.

Ἐπέκτασις τοῦ λιμένος τῆς Ἀλεξανδρείας

Ὑπὸ τοῦ ὑπονομείου Συγκονωνίας κατητάσθησαν σχέδια διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ λιμένος τῆς Ἀλεξανδρείας, μὲν διατάνην ὑπολογιζούμενην εἰς δύο ἔκαπομψύρια ἀγγυπτιακῶν λιρῶν. Μεταξὺ τῶν νέων ἔργων περιλαμβάνεται καὶ ἡ κατασκευὴ μεγάλης προκυμαίας διὰ τὴν ἀποβίβασιν καὶ ἐπιβίβασιν ἐπιβατῶν, ἐφωδιασμένης δὲ μὲ τὰς πλέον συγχρονισμένας ἐγκαταστάσεις.

Ἀργεντινή

Δικαιολογίαι

Ἀνακοινώθην τῆς Ἀργεντινῆς Κυβερνήσεως ἀναφέρει ὅτι τὸ μέτρον τῆς ἐπέρι τῶν ἔθνικῶν πλοίων διαφυλάξεως τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας παρεξηγήθη ἀπὸ τὸν ξένοντας ἐνδιαφερομένους καὶ λόγους. «Δὲν πρόκειται — λέγει τὸ ἀνακοινώθην — δὲ λαταρίας τοῦ εἰσαγόμενα καὶ ἔξαγόμενα φορτία νὰ μεταφέρονται ἀπὸ τοῖς τειχῶν ἐπάνω ἀργεντινῶν πλοίων. Τούναντίν, δόπον τὰ ἔθνικά σκάφη δὲν εἰναι ἐπαρκῆ, η προτίμησις δὲ διδεται εἰς τὰς ξένας καὶ πάλιν οηματάς.»

Βέλγιον

Ἡ ναυτιλιακὴ βιομηχανία

Ἄπὸ τῆς 24ης Ἀπριλίου μέχρι τῆς 7ης Μαΐου θὰ ἀνοίξῃ εἰς Βρυξέλλας ἔκθεσις τῆς Βελγικῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας, η δοκία ἐπέδειξεν ἐξαιρετικὴν δραστηριότηταν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν.

Κατὰ τὸ 1947 τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα ἀποσχόλησαν περὶ τὰς 70.000 ἐργατῶν εἰς ναυπηγεῖα πλοίων ἀξίας 17 1/2 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ἐξ δὲ ποσοτάτων 70 ο/ο διὰ λογαριασμῶν ξένων.

Ἡ δυναμικότης τῶν Βελγικῶν ναυπηγείων ἀνέρχεται εἰς 114.000 τόνους γρόδ. ἐτησίως διὰ μεγάλα πλοία καὶ εἰς 175.000 τόνους μικροτέρων σκαφῶν ἀπότολοίς καὶ ποταμοπόλοις. Ἡ χρηματοποιηθεῖσα κατὰ τὸ 1947 ποσθῆται χάλυβος διὰ ναυτηριακᾶς ἐργασίας ἀνήλθεν εἰς 100.000 τόν., η ναυπηγικὴ ξυλεία εἰς 1 ἑκατομ. κυβ. ποδῶν, αἱ δὲ κινητήριοι μηχαναὶ τῶν ναυπηγηθέντων πλοίων εἰς 92.000 ίππων.

Τὸ «Ραντάρ» καὶ ἡ ὄμιχλη

Τὸ βελγικὸν ἀπότολον «Τοπάξ», ἀπολιεῦσαν ἐξ Ὀστιάνδης περὶ τὴν μεσημβρίαν, ὑπὸ τόσον πυκνήν ὁμιχλῆν, ὅστε ὁ πλοιαρχὸς δὲν ἦδυντο νὰ διασύνῃ τὴν προκυμαίαν, διέπλευσε τὸ στενὸν τῆς Μάγγης ὑπὸ τὰς αὐτὰς καρικαὶς συνθήκαις, ἀνέπλευσε τὸν Τάμεσιν ὑπὸ πυκνῆν, ἐπίσης, ὁμιχλῆν, διελθὼν μέσω πολλῶν ἀκινητούντων πλοίων καὶ τέλος προσέδεσεν εἰς προκυμαίαν τοῦ λιμένος τοῦ Λονδίνου, καθοδηγούμενον καθ' ὅλον τὸν διάπλουν ὑπὸ μόνον τοῦ «Ραντάρ».

Καθ' ἡ ἀνεκοινωσεν ὁ πλοιαρχὸς τοῦ «Τοπάξ», η ὁρατότης ἦτο τόσον μικρά, ὅστε ἐταξίδευσεν βασιζόμενος ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς ἐνδείξεις τοῦ «Ραντάρ», εἰς τὸν πίνακα τοῦ δρόμου διέκρινε καθαρὰ τὰ πλοία, τὸν σηματῆρας κλπ., μὲ μεγάλην ἀκρίβειαν ὡς πόδες τὴν θέσιν καὶ τὰς ἀποστάσεις των ἀπὸ τοῦ πλοίου τοῦ.

Bus. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

Home Telephone

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co

ENGINE & DECK SUPPLIES
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET
ROOM 206

NEW YORK N.Y.

Γερμανία

Τὸ πρῶτα βήματα

Τὰ Γερμανικὰ σκάφη θὰ δύνανται νὰ ἐκτελοῦν ταξιδία πέραν τῶν χωριῶν ὑδάτων, πρὸς τοὺς ξένους πλησιοχώρους λιμένας. Ταχιτάς γραμμᾶς θὰ ἐπιτρέπεται νὰ συστήσουν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, τὰς Σκανδιναντίτας χώρας, τὴν Φινλανδίαν καὶ τὴν Γαλλίαν.

Ἐλδίοι κανονισμοὶ τῶν ταξιδίων, τὸ διοισισμόν τῶν ξένων πρατόρων, τῆς παραλαβῆς τῶν φορτίων καὶ τοῦ τρόπου τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων ἐξεδόθησαν ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τῆς κατοχῆς. Τὰ σκάφη στενῶν θὰ ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς γερμανικὰς μεταφοράς. Θὰ δύνανται, δημος, νὰ ἐκτελοῦν τοιάτις μεταξὺ δύο ἐνδιαμέσων ξένων λιμένων.

Ἐλβετία

Πρὸς τὴν ἀπόκτησιν πλοίων

Ναυτιλίαν ἐπαρκῆ, διὰ τὰς μεταφορικάς της ἀνάγκας, πρόκειται νὰ ἀποτήσῃ ἡ Ἐλβετία. Εἰδικά νομοθετικά μέτρα καταρτίζονται, ἵνα διοιστικῶς λειφαρετηθῇ ἡ χώρα ναυτιλιακῶς. Ἐπτά φορτηγά, 53257 τόνων φορτισμοῦ καὶ τρία δεξαιενόπλοια, 18.500 τόνων, ἀπαρτίζονται τόρα τὸν ἀλεπετρίδην ἐμπορίον στόλον. Η Γενοβά, η Ἀμβέρσα καὶ τὸ Ρόττερνταμ είναι οἱ λιμένες τῆς ἀφετηρίας. Διασύνει ποταμόπλοια ἐλβετικῆς ιδιοκτησίας ἐξαντηροῦν διὰ τοῦ Ρήνου τὰς μεταφορὰς πρὸς τὴν Ἐλβετίαν.

«Ἐνα νεότευκτον φορτηγόν, 9.100 τόνων, παρεδόθη ἐσχάτως ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ ναυτηριεῖα εἰς Ἐλβετίους ἐφοπλιστάς. Ἔνας ἀπάνευθεν καθευλικόν θέσις τὸ φθύνωπον καὶ ἕνα ἀκτοπλοίκον κατασκευάζεται εἰς τὴν Ἰταλίαν. Διος ἄλλα ἀλόην, 3.000 τόν. ἔταστον, ναυτηριοῦνται εἰς τὴν Ἀγγλίαν δι' ἐλβετικῶν λογαριασμῶν. Ἐπίσημος Ἐλβετός ἐδήλωσε προσφάτως: 'Ο πόλεμος κατέδειξε τὰς δυνοτάτιας ἐξενρέσεως χωρητικότητος διὰ τὰς ὑπεροντίους μεταφοράς μαζ. Τόρα δὲ διεθνής δρίζουν καὶ πάλιν εἰσι σκοτεινός. Η Ἐλβετία θὰ ενεργήσῃ εἰς πολὺ δύσκολον θέσιν, καριστὶ τὰ δικιάς της πλοία.»

Ἐγγὺς Ἀνατολὴ

Ἡ κίνησις τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ

Ἡ κίνησις τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ κατὰ τὸ 1947 ἐσημένως ρεκόρ, φτάσασα τὰ 5.972 πλοία, χωρητικότητος 36.577.000 τόνων νέτ., ὑπερβασα τὸ 1946 κατὰ 11.7 ο/ο καὶ τὸ 1938 κατὰ 6.3 ο/ο, ἀκόμη δὲ καὶ τὴν κίνησιν τοῦ 1937, η δοκία προπολεμικῶς ἀπέτελε ρεκόρ, μὲ 36.491.000 τόνων. Σημειωτέον, δημος, διὰ σημαντικὸν μέρος τῆς κινήσεως ταύτης (4.634.000 τόνων) ἀνέφερετο εἰς πλοία πολεμικὰ καὶ μεταγωγικά.

Τὸν ἀρροφὰ τὸ εἶδος τῶν ἐμποριῶν πλοίων, τὰ δοκία διῆλθον τὸν διάργα 16.000.000 τ. ήσαν τάνερες, καύλητον τὰ 44 ο/ο τῆς ὅλης κανίστως. Κατὰ σημαίας, τὴν πρώτην θέσιν κατεῖχεν ἡ Ἀγγλικὴ μὲ 47 ο/ο, εἴπετο ἡ Ἀμερικανικὴ μὲ 20 ο/ο καὶ ἡ Κρούνουν ἡ Νορδηγικὴ μὲ 7.3 ο/ο, ἡ Ολλανδικὴ μὲ 6.5 ο/ο, ἡ Παναμακή μὲ 4.4 ο/ο, καὶ κατόπιν ἡ Γαλλικὴ μὲ ποσοτάτη 3.9 ο/ο ἐκάστη.

Τὰ μεταφερόντα φορτία ἀνήλθον εἰς 30.588.000 τόνων, ἐξ δι 22.767.000 ἐν Νότον πόρος Βορρᾶ καὶ 7.821.000 τόνων ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότον. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἐν Νότον φορτίων ἀπετελεῖτο ἐκ πετρελαιοειδῶν (18.846.000 τόνων).

Ην. Πολιτεῖαι

Ἡ δύναμις τῆς ναυτιλίας των

Τὴν 1ην Μαρτίου αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι κατεῖχον 3.615 ἐμπορικὰ σκάφη ἀνὰ τῶν χιλίων τόνων γκρός. Ἐπ τούτων 2089 ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἀνήκον: 1007 εἰς ἰδιώτας ἐφοπλιστάς, 1018 εἰς τὸ Κράτος, ναυλωμένα ἀπὸ ἰδιώτας καὶ 64 ἐπιβατηγά καὶ ἄλλων τυνῶν κατηγοριῶν

PORTLAND, MAINE (U.S.A.)

CHASE, LEAVITT & Co.

ESTABLISHED 1871

Tel. 2-3751

Cables: LEAVITT

STEAMSHIP AND FORWARDING AGENT

179 Commercial Street

PORTLAND 3, Maine, U. S. A.

σκάφη έπισης είς τὸ Κράτος, τελοῦντα ὑπὸ ίδιωτικὴν διαχείρισιν. Τὰ ἐν παροπλισμῷ ἀνήχοντο εἰς 1526, περιλαμβανομένων 1328 πλοίων τοῦ ἐφερούχου ἐμποριοῦ στόλου. Ἡ συνολικὴ δύναμις τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας ἀνήρχετο εἰς 32.890.745 τόν. γκρός.

Τάχαρωκεάνια καὶ Τάνκερς

Ἐπιβατηγὰ ὑπερωκεάνια καὶ δεξαμενόπλοια πρέπει νὰ ναυπηγήσουν ἐν πάσῃ σπουδῇ αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι. Εἰς αὐτὰς τὰς δηλώσεις προ-έθη τελευταῖς ὁ Ναυαρχὸς Σμίθ τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς».

Ἡ ἔνθη ἄμνα, κατὰ σχετικὴν γνωμοδότησιν τῶν ἀγμάδων ἐπιτελικῶν παραγόντων, χρείαζεται πεντήκοντα τοῦλάχιστον νέα ὑπερωκεάνια σκάφη, οὐαὶ ἐν περιπτώσει πολέμου χρηματοποιηθῶν ὡς μεταγωγικὰ καὶ νοσοκομεῖα. Τὰ σκάφη αὐτὰ πρέπει ἐντὸς δύο ἑταῖρων νὰ ναυπηγηθῶν, ἀντὶ τῶν τεσσάρων προσβλεπομένων εἰς τὴν σχετικὴν πρόδη τὸ Κογκρέσον εἰς σήμηνον τοῦ Προέδρου Τρούμαν.

Ο στόλος ἐπίσης τῶν δεξαμενοπλοίων δὲν ἐπαρκεῖ, λαμβανομένου ὑπὸ δψητοῦ τῆς «τάνκερς» ταχύτατα φθείρονται. Ἡδη ἀντιμετωπίζεται ἡ Ἑξοδος τῆς ὑπηρεσίας ἐνὸς ποσοστοῦ 11 τοῖς ἑκατὸν τῆς δῆλης χωρητικότητος εἰς πετρελαιοφόρα, λόγῳ δρίου ἥλικιας.

Ναυπηγήσεις ὑπερωκεανίων

Ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» πρόκειται κατ' αὐτὰς νὰ ζητήσῃ προσφορὰς διὰ τὴν ναυπηγήσουν 7 ὑπερωκεανίων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν. Τὸ Κράτος, διὰσει τοῦ νόμου τοῦ 1936, δὲ παράσχῃ τὴν οἰκονομικὴν του ἐνίσχυσιν ὑπὸ τύπων ἐπιχορηγήσεων εἰς τὰς ἄνδηρες χωρητικότητας ἑταῖρων. Πέντε ἐκ τῶν σκαφῶν εἰς τὴν «Περιβάτεντ Λάιν» καὶ προσορίζονται διὰ τὴν γνωστὴν γραμμὴν τοῦ «γύρου τοῦ Κόσμου». Θὰ είνει χωρητικότητος γύρω τῶν 13.500 τόννων γκρός, αἵκους 500 ποδῶν καὶ ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 19 μιλίων. Θέσεις δὲ ἐπιβάτες 189. Πλήρωμα 161. Τὰ λοιπὰ δύο, αἱεστότερα ἐνδιαφέρονται καὶ τὴν «Ελλάδα. Θὰ ναυπηγηθῶν διὰ λογαριασμοῦ εἰς τὴν «Αμέρικαν» ἐξπορτ Λάινες» διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Μεσογείου. Ἡ χωρητικότητας των δὲ είνει γύρω τῶν 20 χιλ. τόν. γκρός καὶ ἡ ταχύτης των 22 1/2 μιλ. Θὰ διαθέτουν 972 θέσεις δὲ ἐπιβάτες, μὲ πλήρωμα 550 ἀνδρῶν καὶ μὲ χρόνον διὰ φορτίου 1200 τόν. Μῆκος 682 ποδῶν.

Καὶ «Σοῦπερ - Λάϊνερ»

Ἀνεκοινώθη πρό δημόσιον ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» ἡ ἀπόφασις τῆς ναυπηγήσεως ἐνὸς «σοῦπερ-λάϊνερ» τῶν 48 χιλ. τόννων διὰ τὴν γραμμὴν Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Προσβλέπεται νὰ είνει τὸ μεγαλύτερον, τὸ πολυτελέστερον ἐπιβατηγὸν σκάφος, τὸ ναυπηγήθεν μέχρι τοῦδε εἰς τὰς Ἕνωμέναις Πολιτεῖαι. Θὰ διαθέτῃ 2 χιλ. πλίνας δὲ ἐπιβάτες πρότης, δευτέρας καὶ τρίτης θέσεως καὶ δὲ στοιχίῳ 65 ἑκατόμ. δολλαρίων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 28 1/2 μιλίων τὴν ὡραν. «Ενα κυκλικὸν δρομολόγιον ἢ ἐπετελῆται κατὰ 15θημερον.

Γραμμαὶ ἀρεδονιακαὶ προσβλέπονται εἰς τὸ σάφος. «Ελάχιστον δὲ διαθέτῃ, κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸν δύχον του, χρόνον διὰ φορτίου. Ἡ μεταφορικὴ του ἵκανότητας ὡς διπλαταγωγοῦ ἐπολογίζεται εἰς 12 χιλ. ἀνδρῶν, ἐν πλήσιο δημόσιῳ.

Δένο καὶ ἡμεῖς ἔτη δὲ ἀπατήσῃ νὰ ναυπηγήσους τὸν σκάφος. Ἀπὸ τὸ Κογκρέσον ἔχειται ἡ τελικὴ ἔγχροις τῆς ποτώσεως. Ἡ σχετικὴ αἰτησις ὑπεβλήθη ἡδη.

Αἱ ναυπηγήσεις

Εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν Ἀμερικανικῶν ἔξοπλισμῶν, τῶν ὑποδειγμέντων παρὰ τὸ Προέδρον Τρούμαν διὰ τῶν ποτώσεων τῶν 3 δισεκατομ. δολλαρίων, περιλαμβάνονται καὶ αἱ ναυπηγήσεις πλοίων ὑπερωκεανίων, ἐπιβατηγῶν καὶ τάνκερς. Αἱ σχετικὲς προκαταρκτικαὶ συνομιλίαι ἥρχισαν ἡδη εἰς τὸν Λευκὸν Οίκον. Ἀνεκοινώθη σχετικῶς, διὰ λίγαν ταχέως δὲ δύνασθον αἱ λεπτομέρειαι εὑντάτων ναυπηγικῶν προγράμματος, διπερ δὲ ἐκτελεσθῆται ποτώσεων καὶ ἐπιχορηγήσεων ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον.

Αἱ ἀντιδράσεις

Ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» ἀνενδότως ἀντιτίθεται εἰς κάθε ὑπὸ οἰανδήποτε μορφὴν παραχώρησιν πλοίων εἰς τὸν ἑνόν. «Υπόμνημα τῆς Η-

West Elliot & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GARFIELD 3159
GARFIELD 3160

501 DAVIS STREET.
Cor. Jackson St.

Cable address: «WESCO»

πολιηθὲν εἰς τὴν ἐπὶ τῶν ἔξωτερικῶν κοινοβούλευτικὴν ἐπιτροπὴν τὸν Κογκρέσον τονίζει εἰς ὅφες ἀσύνηθος δρᾶμα τὴν ἀντίθεσιν τῆς ταύτην. Τὸ ὑπόμνημα ἐδημοσιεύθη καὶ εἰς τὸν τύπον, καταλήγει δὲ μὲ τὰ ἔξης: «Ἡ ἀμερικανικὴ Ναυτιλία καὶ ὅχι τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν τῶν 16 χωρῶν τῆς Εὐρώπης, ἔχει ἀνάκητη ὑμέσου δονθείας διὰ νὰ ἐπιζητῇ. Ἄντι νὰ ἐπιδιώκωμεν τὴν παραχώρησιν καὶ ἄλλων πλοίων εἰς τὰς ἔνεας σημαίας, ἀδιάφορον ἀλλοίων προσωρινῶς, θὰ δὲ ἐπιβεβληθέντων νὰ διασφαλισθῇ τούλαχιστον ἡ συμμετοχὴ κατὰ τὸ σημερινὸν ποσοστὸν τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς ὑπερατλαντικὰς μεταφοράς, τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Ἐπιχορηγήσεις καὶ ἀποσθέσεις

Ἐνώπιον τῆς ἀρμοδιας κοινοβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς τὸν Κογκρέσον ἥρχισαν ἀπὸ τίνον ἡμερῶν αἱ ἀρδούσαις διαφόρων εἰδίκευμένων εἰς τὰς ναυτιλιακὰ προσώπων. Ἀποσκοποῦν αὐτὰ εἰς τὴν διαιρόφων γνώμης σαφοῖς ἐπὶ τῶν μέσων βελτιώσεως τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας.

Δέν ἐπὶ τῶν ἐπιφανεστέρων Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ἐξήτησαν τὴν κατὰ μῆλιον ἐπιχορηγήσην διὰ τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη καὶ τὴν ἐλεύθερα, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ἐφοπλιστῶν διενέργειαν τῆς ἀποσθέσεως τῶν πλοίων, σύμφωνα μὲ τὸ σκανδιναվικὸν σύστημα. «Ἡ ταχυτέα ἀπόσθεσις τοῦ πλοίου του κατὰ τὴν περιόδον τῶν καλῶν κερδῶν. Σταθεροποιεῖ οὕτω τὴν ἐπιχείρησιν καὶ τὴν καθιστᾷ ἀνθεκτικὴν κατὰ τὰς κρίσεις, τὰς μη ἀποδοτικὰς περιόδους.

Τὰ πρὸς τὴν Μεσόγειον ταξίδια

Οἱ φέβαι ἐπαναστατικῶν ἀναταραχῶν καὶ τοῦ τοῦτον πολέμου εἰς τὴν Εδραγόνην ἰλόν μεσον τὸν ἀντίτυπον εἰς τὰς ἑξ Ἕνωμέναις Πολιτεῖων ἀναχωρήσεις ἐπιβατῶν. Πολλαὶ θέσεις ὑπερωκεανίων, διὰ τὴν Μεσόγειον κυρίως, κρατηθεῖσαι ἀπὸ μηνῶν, ἡγεμόνησαν. Οὕτω ὑπερδιατάσσοι ἐπιβάται τὸν ἐπερωκεανὸν μας «Νέας Ελλάς», ανέστειλαν τὴν ἀναχωρήσιν τῶν διὰ τὴν Ιταλίαν καὶ τὴν Ελλάδα. Πολλοὶ ἐκράτησαν τὰς θέσεις του διὰ τὸ ἐπόμενον ταξίδιον τοῦ Μαΐου, μὲ τὸ δικαίωμα τῆς ἀναστέσεως των, ἀν ἐπικατητήση κατὰ τὰς ιταλικὰς ἐκλογάς νὰ ἀφιστερὰ παρατάσις.

Τὰ διόδια τοῦ Παναμᾶ

Κατὰ δέκα καὶ ἔνδεκα τοῖς ἑκατὸν ὑφόνονται ἀπὸ τῆς 1ης Ὁκτωβρίου τὰ διόδια τοῦ Παναμᾶ. Ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως προσβλέπει διὰ τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη, τὰ μεταγωγικὰ τοῦ στρατοῦ καὶ τοῦ στόλου, τὰ πλωτὰ νοσοκομεῖα καὶ τὰ γιώτες, τὰ φέροντα ἐπιβάτες ποστίου, τὴν πληθωρὴν δικαιώματος ἐνὸς δολλαρίου κατὰ τόννου νέτω τῶν 100 κυβικῶν ποδῶν τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος τοῦ σκάφους, διάσει τῆς καθιερωμένης κατατετησηος τῆς διώρηγος Παναμᾶ.

Διὰ τὰ ἄφορτα καὶ τὰ ἄνει ἐπιβατῶν σκάφη τὰ διόδια καθορίζονται εἰς 80 σέντς, διὰ δὲ τὰ πολεμικὰ καὶ οἰοδήποτε ἀλλο πλοίον 53 σέντς τὸν τόννον τῶν 100 κυβικῶν ποδῶν τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος τοῦ σκάφους.

Ιαπωνία

Ἐπανάληψις τῶν ναυπηγήσεων

Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἐπανέλαβον τὰς ἐργασίας των μὲ δραδὸν, βεβαίως, ρυθμόν. Κατὰ τὸ 1947 συνελήρησθη ἡ κατασκευὴ 35 σιδηρῶν ἐμπορικῶν πλοίων, 38.000 τόννων γκρός καὶ 400 σιδηρῶν ἀλευτικῶν, 54.000 τόννων, ἐνῷ παραλλήλως κατεσκευάσθησαν πολλὰ ἔντινα σκάφη καὶ ἀλευτικά. Κατὰ τὴν 1ην Παναμαρίου τρέχ. ἔτους ὑπόποχον ὑπὸ ναυπηγήσονται «Ιαπωνίας 872 πλοία, 315.000 τόννων γκρός.

Νορβηγικὴ διπλατητικὴ ἀπόστολη ἐνέργειας προστέπει ἀπὸ τίνος εἰς Ιαπωνίαν καὶ διαπραγματεύεται τὴν κατασκευὴν εἰς ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα φαλανοθηρικῶν πλοίων διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν.

Ιταλία

Μετασκευάζεται τὸ «Σατούρνια»

Τὸ ὑπερωκεανὸν «Σατούρνια» πρόκειται δεξαμενιζόμενον εἰς τὴν Γένοβαν νὰ ὑποστῇ φιλικὰς μετασκευὴς εἰς τὴν διαρρόθησιν τῶν θέσεών του, ἵνα ἀποκατασταθῇ εἰς τὴν προπολεμικήν τοῦ κατάστασιν τοῦ εποιλετελοῦ: λάΐνε.

Οὕτω ἡ αἴθουσα τοῦ ἀστιατορίου τῆς αἱ θέσεως θὰ διανοιγῇ καὶ ἡ καταλάβη τὸ δλον πλάτος τοῦ σκάφους. Τὰ γενύτα θὰ παρατίθενται εἰς μίαν καὶ μόνη σειρὰν διὰ δλον τῶν ἐπιβάτες τῆς πρώτης θέσεως.

Οἱ κατὰ διαμέρισμα ἰδιάτεροι ἐξδοτοῦν πρὸς τὰς πλευρὰς τοῦ σκάφους

ROTTERDAM STEAMSHIP CO LTD.

(N. V. Rotterdamsch Scheepvaartbedrijf)

Shipbrokers & Agents

ROTTERDAM, Holland
11 Calandstraat,
Tel. 21040

AMSTERDAM, Holland
Raadhuisstraat 4,
Tel. 48722

Cable Address «DIOSKUROI»

Shipbrokers & Agents, Chartering,
Bunkers and Elevator Contractors.

ἀποκαθίστανται ἐπίσης, ἐνῷ νέα διαιρέσιμα πολυτελή προβλέπεται νὰ κατασκευασθοῦν. Ή τρίτη ἐπίσης θέσις μετασκευάζεται καὶ εὐτρεπεῖται. Μετὰ τὴν πλήρη μετασκευὴν τὸ «Σατούνια» θὰ παρέχῃ θέσεις διὰ 1651 ἑπιβάτας. Εἰς τὴν α' θέσιν 177, εἰς τὴν «ετούμιστο» θέσιν 518 καὶ εἰς τὴν τρίτην 956.

Μ. Βρεταννία

‘Η παγκόσμιος ναυτιλία

Στατιστικά τοῦ «Λόδ’ς Ρέτζιστερ» ἐπὶ τῆς δινάμεως τῆς παγκοσμίου ναυτύλιας καὶ τοῦ κατεχομένου παρ’ ἔξαστης χώρας τοννᾶς, ἐδημοσιεύθησαν πρὸ τινων ἡμερῶν εἰς τὸ Λονδίνον. Ωριμένοι συνοπτικοὶ ἀριθμοὶ ἐπὶ τῶν στατιστικῶν ἀετῶν εἶναι ἀρκετά ἐνδιαφέροντες. Οὗτος ἡ παγκόσμιος χωρητικότης ὑπολογίζεται κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1947 εἰς 83.513.772 τόν. γκρός, ἔναντι τόνων 45.403.877 διὰ τὸ 1914. Άλι ‘Ηνωμέναι Πόλεις κατέχουν τόπον τῷ μεγαλύτερον ἑμιποικίλον στόλον τοῦ πόστρου, μὲ χωρητικότητα 32.890.745 τόνων γκρός. Η Ἀγγλία κατέχει τὰ 21.4 τοῦ ἑκατόν τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς, ἐνῷ κατὰ τὸ 1901 κατέχει τὰ 50.2 τοῖς ἑκατόν. Πάντος παρὰ τὰς δαρυτάτας ἐκ τοῦ πολέμου ζημιάς ἡ δρεπανικὴ σημαία ἀνέκτησε σχέδους τὴν προπολεμική της δύναμιν. Κατὰ 23.237 τόνους γκρός είναι μόλις μικροτέρα ἡ σημερινὴ της δύναμις.

Αἱ ‘Ηνωμέναι Πόλειται, ὁ Παναμᾶς, ἡ Ρωσία, ἡ Καναδᾶς, ἡ Κίνα, ἡ Ἀργεντινή, ἡ Σονηδία, ἡ Ισπανία καὶ ἡ Χονδούρα ἔχουν τοῦ πολέμου μὲ ισχυροτέρας ναυτύλιας. Η Γερμανία ὑπέστη τὰς βαρυτέρας ζημιές. Εμφανίζεται τόποι μὲ μειομένην χωρητικότητα κατὰ 3.894.456 τόν. γκρός, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς. Η Ἰταλία ἔχει τοὺς 2.131.298 τόν., η Νορβηγία 1.000.000 τόν., η Ἐλλάς 753.556 τόν., η Γαλλία 626.111 τόν., καὶ η Ὀλλανδία ημιος έπατομήριον τόνων. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν αἱ πρώται ἀνακοινωθεῖσαι πληροφορίαι ἀναφέρουν ἀπώλειας 4 τούλαχιστον ἑκατομμυρίων τόνων.

Μία δυσχερής ναυαγοσωστική ἐργασία

Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λίβερπολού κατὰ τὸν παρελθόντα ‘Οκτωβρίου τὸ ἄτμολιόν τοῦ «Ματρόνα», 7338 τόνων γκρός, ἀνετάπτη καὶ ἡμεινθίσθη κεκλιμένον πρὸς τὴν πλευράν, ἐνῷ ἦτο πλευρισμένον εἰς τὴν προνιμιαν. Ἐκτοτε οἱ ναυαγοσωσταὶ τοῦ Λίβερπολού ἐπεδόθησαν εἰς σεστηματικὴν μελέτην τοῦ ζητήματος τῆς ἀνορθότεως καὶ ἀνελκύσεως τοῦ σκάφους, μετὰ συμπλήρωσιν δὲ τῶν προκαταρκτικῶν μέτρων, ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ ἀρχίσουν ἡ ἐργασία ἀνελκύσεως μετὰ δύμην.

Κατὰ τὰ καταρτισθέντα σχέδια, ἡ ἀνορθωσίς τοῦ κεκλιμένου σκάφους θὰ ἐπιχειρηθῇ δι’ ἀφαρμογῆς συγχρόνως τριών δυνάμεων: Μιᾶς ἐκ τῶν κάτω πρὸς τὸ ἄνω, ἄλλης ἀντιτοπῶν καὶ ἑτέρας πρὸς δύοις τοῖς διεύθυνσιν. Καὶ ἡ μὲν δύναμις ἀνυψόσεως θὰ ἐφαρμοσθῇ διὰ τῆς τοποθετήσεως κάτωθι τῶν βυθισμένων ὑπερκατασκευασμάτων τοῦ κεκλιμένου πλοίου ποντονιών, τὰ όποια, μετά τὴν ἀφαίρεσιν τοῦ βδατοῦ διὰ πεπισμένου ἀέρος, θὰ δώσουν ἀναφωτικὴν δύναμιν εἰς τὸ σκάφος. ‘Αντιθέτως, εἰς τὴν τρόπαια θὰ τοποθετηθοῦν, ὡς ἀντίβασα, 20 κύλινδροι πλήρεις βδατοῦ, οἱ δόποι διὰ τοῦ βάρους των θύσιουν τὴν τούρδα πρὸς τὸν βυθόν. Συγχρόνως θὰ ἐφαρμοσθῇ η δριζοντία δύναμις ἔλεως πρὸς ἀνορθωσιν τοῦ πλοίου διὰ 14 γερανῶν ἀπὸ ξηρᾶς, ἐκ τῶν ὃποιων θὰ σύρωνται ισάριθμα συρματοσχοινιά, προσδεδεμένα εἰς τὴν πλευράν τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῶν ὃποιων θὰ τοποθετηθοῦν τρίποδες.

Μεγάλαι δινοσκούλαι φάνεται, ὅτι θὰ συναντηθοῦν λόγῳ τῆς προσχώσεως τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ λασπόδους βυθοῦ, ἐντὸς τοῦ ὃποιον εὑρίσκεται καθ’ δόλον τὸ μῆκος τῆς πλευρᾶς τον. Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς δυσκολίας ταῦτης, οἱ τεχνικοὶ θὰ χρησιμοποιήσουν πεπισμένον δέρα, τὸν ὃποιον θὰ διοχετεύουν μεταξὺ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου καὶ τοῦ βυθοῦ, ὡς καὶ βδωτὸν πλέσιον. ‘Επίσης, οἱ τεχνικοὶ ἀντιμετωπίζουν τὸν κίνδυνον τῆς ἐκ νέου ἀνατροπῆς τοῦ σκάφους μετὰ τὴν ἀνορθωσιν καὶ προβλέπουν τὴν τοποθέτησιν ἔμματος συγχρόνως μὲ τὴν ἀντλησιν τοῦ βδατοῦ, η ὃποια θὰ ἀρ-

χίσῃ, ἀφοῦ προηγουμένως ἔχασαν θεραπευτικὴ τὸ στεγανὸν τοῦ σκάφους.

‘Η θανάτης τῶν ἐργαστῶν ἀναμένεται μετὰ μεγάλου ἐνδιαφέροντος ἐκ μέρους τῶν ναυτιλιακῶν καὶ τεχνικῶν κύκλων τοῦ Λίβερπολού.

Νορβηγία

Κατὰ τῆς παραχωρήσεως πλοίων

Οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἀντιτίθενται εἰς τὴν παραχώρησιν καὶ ἄλλων ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Δὲν διαβλέπονται εὐχάριστοι αἱ συνέπεια διὰ τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν, ἀλλὰ τὴν κίνησην 200 ή 300 ἀκόμη σκαφῶν, τελούντων ἥδη ἐν προπλισμῷ. Τὰ πλοῖα ἀρχιτεκτονικῶν θὰ παραχωρήσουν εἰς χώρας, αἵτινες ἀλλοτε τὰς ὑπηρεσίας τῶν νορβηγικῶν σκαφῶν ἀνέχουν.

Διὰ τὴν νορβηγικὴν ναυτιλίαν θὰ ἥτο εὐεργετικὸν τὸ σχέδιον Μάρσαλ, ἀντὶ πλοίων παρεχωρεῖτο περισσότερος χάλυψ, διστις θὰ ἐπέτρεπε τὴν ταχυτέραν παράδοσιν τῶν ὑπὸ ναυπήγους σκαφῶν καὶ θὰ καθίστα δυνατὴν τὴν πλήρη ἀποκατάστασιν τῶν ἐκ τοῦ πολέμου ζημιῶν.

Παλαιστίνη

Πρὸς δημιουργίαν ἐμπορικοῦ στόλου

Διαπραγματεύεται διεξήχθησαν μεταξὺ ἐπιχειρηματιῶν τῆς Παλαιστίνης καὶ Ἀμερικανικῶν ἐπιχειρηματιῶν πρὸς δημιουργίαν ἐνὸς πορθνοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Παλαιστίνης, ὁ δοῖος θὰ ἀποτελεσθῇ κατ’ ἀρχὰς 18 σκαφῶν, ἔξι δὲν 6 ἐπὶ εἰναις ἑπταπατηγά 4000 ἐως 6000 τόνων, 6 εἰδικὰ φορτηγὰ διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπειριδοειδῶν, 4 τῷ 1.500 τόνων διὰ μεταφορᾶς εἰς τὸν Μεσόγειον καὶ δύο μικτὰ ἑπταπατηγά καὶ φορτηγά 10.000 τόνων γκρός περίστων διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Ύσραης — Παλαιστίνης.

Εἰδικὴ ἀποστολὴ ἐκ Παλαιστίνης μετέβη εἰς τὴν Νέαν Ύσραην, ἔνθα ἐπὶ πεντάμηνον διεζήναγε σχετικὰς διαπραγματεύσεις μὲ Ἀμερικανικοὺς κύκλους, Ἐπίσης, ἔχητος τὴν πώλησιν Αμερικανικῶν πλοίων διὰ πιστώσεως, ὡς ἔγινε καὶ μὲ τὴν Ιταλίαν, ἀλλά, λόγῳ τῶν πολιτικῶν ἀνωμαλιῶν ἐν Παλαιστίνη, η προσπάθεια ἀντὶ δὲν ἐπέτυχε.

Πολωνία

Οἱ Πολωνικοὶ λιμένες

Πολωνικὴ ἀντιπροσωπεία, ἐπισκεψεῖσα τὴν Ἀγγλίαν, μελετᾷ τὸν ἀγρίκολον λιμένας, προκειμένον νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν εὐρὺ πρόγραμμα δέλτιώσεως καὶ ἐπεξτάσεως τῶν Πολωνικῶν λιμένων. Οἱ Πολωνοὶ ἀρμόδιοι οπολέγουν, διὰ κατὰ τὰ προσεχῆ δίλγα ἔτη η κίνησις τῶν Πολωνικῶν λιμένων, διὰ ἀνέλθη εἰς 20 ἑκατομμύρια τόνων ἐμπορευμάτων ἑτησίους. Κατὰ τὸ 1938 οἱ δύο λιμένες τῆς Γρύνιας καὶ τὸ Δάντσιγκ είχον συνολικὴν κίνησην 16 ἑκατομμύριών τόνων. Κατὰ τὸ 1945, λόγῳ τῶν μεγάλων ζημιῶν τῶν Πολωνικῶν λιμένων, η κίνησις αὐτῶν ἀνήλθε μόνον εἰς 700.000 τόνων, ἀλλά κατὰ τὸ 1946 ἐφθασε τὰ 7 ἑκατομμύρια τόνων καὶ κατὰ τὸ 1947 τὰ 11 ἑκατομμύρια τόνων. Κατὰ τὸ 1948 ὑπολογίζεται, διὰ η κίνησις τῶν Πολωνικῶν λιμένων θὰ ἀνέλθῃ εἰς 18 καὶ πλέον ἑκατομμύρια τόνων, ἔξι δὲν 15 ἑκατομμύρια. τόνων διὰ τὸν δύο λιμένας τῆς Γρύνιας καὶ τοῦ Δάντσιγκ.

Κατηγορίσθη ἥδη πρόγραμμα δελτιώσεως καὶ ἐφοδιασμοῦ καὶ τοῦ γερμανικοῦ λιμένου τοῦ Στεττίνου, ὁ δοῖος σήμερον ἀνήκει εἰς τὴν Πολωνίαν. ‘Υπολογίζεται, διὰ οὗτος κατὰ τὸ 1950 θὰ δύναται νὰ ἔχηπεται σήμερος 7 ἑκατομμύριών τόνων. Συγχρόνως ὁ λιμὴν οὗτος θὰ ἀνέλθῃ εἰς τὸν πλέον ἑκατομμύριον πλοίον.

Ρωσία

‘Αγορὰ σκαφῶν

Ἐκ τῶν 95 ἐν δόλῳ σκαφῶν, ἀτινα κατὰ τὸν πόλεμον παρεχωρήθησαν εἰς τὴν Ρωσίαν, βάσει τοῦ νόμου περὶ ἐκμισθώσεως καὶ δανεισμοῦ, διότω ἐπεστράφησαν. ‘Επτὰ τούτων είναι τάνκες καὶ ἕνα παλαιὸν φορτηγόν,

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ^{TD}

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI
Τηλέφωνον AVENUE 3733

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

RETHYMNI & KULUKUNDIS L^{TD.}

SHIP OWNERS-BROKERS
FOR THE

SALE, PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.
Tel. AVENUE 3733.

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

HOLLAND HOUSE, 114 BURY STREET
LONDON E.C. 3.

άνηκον εἰς τοὺς Ἰταλούς. Τὰ λοιπὰ 87 σκάφη ἀποτελοῦν ἀντικείμενον διατραγματεύσεων διὰ τὴν ἀγοράν των ἀπὸ τοὺς Ρόσσους. 'Υπὸ φρισμένας προϋποθέσεις ἐξκαθαρίσεως τῶν ἐκπεμπῶν λογαριασμῶν τοῦ πολέμου ἡ ἀμερικανική Κυβέρνησις δέχεται. Τριάκοντα ἔξι τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰναι «Λίμπετεζ», 47 εἶναι φροτηγά προπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὰ λοιπὰ εἰναι βοηθητικὰ πλοῖα.

Μικραὶ ναυτικαὶ εἰδήσεις

'Ο ιδιωτικῆς Ιδιοκτησίας ἐμπορικὸς στόλος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀνήρχετο τὴν 1ην Ἰανουαρίου τοῦ 1948 εἰς 1.003 σκάφη. 'Ἐκ τούτων 643 εἶναι φροτηγά καὶ 360 δεξαμενόλια.

*** Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφορτισταὶ προβλέπουν, κατὰ τὸ τρέχον ἕτος, πτῶσιν κατὰ 23 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐν ὑπεροειδεῖ Ἀμερικανικοῦ τοννᾶ. Τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1949 ὃν ἀπασχολοῦνται σκάφη 13 ἑκατομ. τόννων φροτίου, ἔναντι 17.500.000, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1948.

*** Τὸ Ἀγγλικὸν 'Υπουργεῖον ἐπὶ τῶν Κανσίμων ἀποβέπει εἰς τὴν Ἑξαγωγὴν κατὰ τὸ 1948 δέκα ἑκατομμυρίων τόννων γωνίανθρακος ἐπὶ πλέον τοῦ 1947. Σκάφη, μικρὰ καὶ μεγάλας, χρονικότητος, ὃν χρειασθοῦν. 'Η ἀνεπάροքει τοῦ θά καταστῇ τώρα περισσότερον ἔκδηλος.

*** Τὰ γνωστὰ ναυπηγεῖα Ντόξεροδ τοῦ Σώντερλαντ ἔθεσαν ὡς δριον ἑτοίμας μεταπολεμικούς παραγωγῆς 12 σκάφη μετὰ τῆς πλήρους ἐπ' ἀττάντων μηχανικῆς ἐγκαταστάσεως. Κατὰ τὸ 1947 διὰ λόγους ἀνεξαρτήτους τῆς θελήσεως τῶν θευνόντων τὰ ναυπηγεῖα, μόνον ἐπτὰ σκάφη παρεδόθησαν.

*** 'Η τιμὴ τῆς ναυπηγήσεως ἐνὸς ἑννέα χιλιάδων τόννων δηζελοκίνητον σκάφους, μὲ συνήθη προδιαγραφήν, ἀνῆλθεν ἀπὸ 28 λίρας τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1945, εἰς 37 λίρας τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1947.

*** 'Ο λιμὴν τῆς Γένοβας ἀποκαθίσταται μὲ ἔξαρτειν ταχὺν τὸν ωμόν. 'Ολαι εἰς ἐγκαταστάσεις, αἱ ἐκ τοῦ πολέμου καταστραφεῖσαι, ἐπεσκευάσθησαν. Τὰ 80 τοῖς ἑκατὸν τῶν ἀποθηκῶν ἀπεδόθησαν εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὰ 71 τοῖς ἑκατὸν τῶν γερανῶν ἐργάζονται ἥδη. Τέσσαρες μόνιμοι δεξαμενοὶ ἔχουστεροι τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων.

*** Οἱ Πολωνοὶ φιλοδοξοῦν νὰ ἀνταπαστήσουν τὸ Ἀμερικανικὸν μὲ τὸ ὑπὸ τῶν κατοχήν των Στεττίνων διὰ τὰς πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην εἰσιαγωγὰς καὶ Ἑγαγωγάς.

*** Τὸ Ρόττερνταμ καὶ ἡ Ἀμβέρσα ἔχουσινταν τὰ λιμενικὰ δικαιώματα. 'Ο μεταξὺ των ἀνταγωνισμῶν περιῳρίζεται οὕτω.

*** Συμφόρησις ομηροῦται εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάιφας. Σχετικὴ ἀνακοίνωσις τοῦ ἐκεὶ ἐμπορικοῦ ἐπιμελητηρίου ἀναφέρει, διτὶ σωρεία ἐμπορευμάτων παραμένουν εἰς τὰς φροτηγίδας, λόγῳ τῆς ἀνεπαρκείας χώρου εἰς τὰς ἀποθήκες.

*** Οἱ Γιουγκοσλαβοὶ καθιερώνουν τακτικὴν δι' ἐπιβάτας γραμμὴν πρὸς τὴν Αντεργάλιαν. Λιμὴν ἀφετηρίας ἡ Τεργέστη, λιμὴν προσιρισμοῦ τὸ Φόριμπλτ.

*** Κατὰ τὴν 30ην Σεπτεμβρίου 1947 ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων δι' ὅλας τὰς σημαίας ἀνήρχετο εἰς 1.964 σκάφη 23.100.000 τόννων φροτίου, ἔναντι 1.661 σκαφῶν 16.900.000 τόννων διὰ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1939. 'Απὸ τὰς σχετικὰς στατιστικὰς ἀπογαλόπεται, διτὶ ἡ Κολομβία, ἡ Χιλή, ἡ Κίνα, ἡ Αίγυπτος, ἡ Γιουγκοσλαβία, ἡ Πολωνία, ἡ Οὐδρογούνα καὶ ἡ Ελλεία πατέρων ἥδη σκάφη πετρελαιοφόρα. Παρὰ τὴν κατ' ἀναλογίαν τῆς ζητήσεως τῶν πετρελαίων, περιμοισμένην, λόγῳ τῶν πολέμου, ναυπηγησης τάνερος, ἡ ταχὺτης τῶν νεωτέρων σκαφῶν δέοντα λόγοφθῇ ὑπὸ δημιουργίας τῆς ἀκτήμησιν τῆς ὑψηταμένης χωριτικότητος. 'Η μεταφορική τῆς ἴκινοτης φθάνει τὸ διπλάσιον τῆς προπολεμικῆς.

*** 'Αγγλος τεχνικὸς ἀνεκρίνειος πρὸς μηρὸς εἰς τὸ 'Ινστιτούτον τῶν Ναυτομηχανικῶν τοῦ Λονδίνου μελέτην τοῦ τιτλοφρούμαντος: «'Η κατανάλωσις ἀκαθάρτου πετρελαίου λεβήτων εἰς μηχανὰς Ντῆξελ». Μία πα-

ράγαραφος εἶναι ἀρκετὰ δηλωτικὴ τοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς ἀνακοινώσεως. 'Ομιλοῦντες περὶ τῆς καταναλώσεως τοῦ κανσίμου, παραποδοῦμεν, διτὶ ἀστὴν εἶναι διπλασία εἰς μίαν καλῆς ἀπόδοσεως ἀτμομηχανήν, ἐν συγχρίσει πρὸς τὴν δημερομηχανήν. Διπλάσιον θὰ ἔται τὸ κόστος τοῦ κανσίμου διὰ τὴν ἀτμομηχανήν, ἀλλὰ διό τον κινητήριον ἐγκαταστάτεις ήδηντανοντανόντα καταναλώσουν, μὲ τὴν αὐτὴν ἀπόδοσιν ἔργον, πετρέλαιον τοῦ αὐτοῦ βαθμοῦ. 'Η ποιότης, δῆμος, τοῦ κανσίμου, κατὰ μηχανήν, διαφέρει μεγάλως, δημονόντα τὸν κανσίμοντα διὰ τὴν δημερομηχανήν εἶναι πάντως κατά τι περισσότερον τοῦ θέματος ἔναντι τῆς ἀτμομηχανῆς».

Νομικὰ Ζητήματα

-Η δοσιδικία τῶν κρατικῶν πλοίων

Διεμαρτυρόθη πρὸς ἡμεροῦν ἡ Μόσχα διὰ τὴν ἐπιβληθείσαν παρὰ τῶν 'Αμερικανικῶν δικαιοστίων κατάσχεσιν τοῦ ὑπερωκεανίου «Ρωσία» εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας 'Υδρως. 'Η κατάσχεσις διὰ τὸ ποσὸν τῶν 75 χιλ. δολλαρίων προεκλήθη ἐπιποτεύει διό ἐπιβατῶν τοῦ σκάφους. 'Η Μόσχα τὴν κατάσχεσιν αὐτὴν θεωρεῖ παράδονον. 'Επορόκειτο — λέγει — περὶ σχάρους κρατικῆς Ιδιοκτησίας, δημος, κατὰ τὴν διεθνῆ νομοθεσίαν, ἀπολαμβάνει εἰδίκης δοσιδικίας. 'Ἐν καρῷ εἰρήνης, ἵνα σάρφος, ἀνήκον κατὰ την κυριότητα εἰς ξένην 'Επικράτειαν, δὲν καταχρατεῖται δι' ἀποφάσεων τῶν ξένων δικαιοστίων. 'Η Μόσχα εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν δικαιούεται, πράγματι, ἀλλὰ διὰ τὴν διεθνὲς δίκαιων.

'Εγείρεται, δῆμος τὸ ἔρωτημα: Είναι δικαία ἡ ἐπικρατήσασα ἀπὸ χρόνον μακροῦ περὶ περὶ τοῦ δικαιώματος ξένου Κράτους νὰ δεχθῇ ἡ νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἀφοδιότητα τῶν ἀλλοδαπῶν δικαιοστίων εἰς περιπτώσεις κατασχέσεων δι' ἀπατῆσεις καὶ ἀποζημώσεις πρὸς τρίτους, προκειμένου περὶ κρατικῶν σκαφῶν ἐμπορικῶν ἔχοντων τὴν ἐμπετάλευσιν;

'Ἐνα, λ. χ., Σοβιετικὸν ἐμπορικὸν σκάφος, ἐπισκεπτόμενον τοῦ 'Αμερικανικοῦ λιμένας, δικαιοῦται νὰ ἀπολαμβάνει τῶν ἀλτιστῶν δικαιομάτων, δονος ἀφορᾶ τὴν ἀφοδιότητα τῆς δοσιδικίας, δημος καὶ ἓνα πολεμικὸν καθ' ἣν στιγμὴν ξέσμοιούται, πλὴν τῆς ίδιοκτησίας, πρὸς τὴν ἀποτολήν οἰονδήποτε ἐμπορικοῦ, 'Αμερικανικοῦ, 'Ελληνικοῦ, Βρετανικοῦ ἢ ἄλλης τινὸς σημαίας ιδιωτικοῦ σκάφους;

'Τὸ 'Ανατότανον 'Αμερικανικὸν Δικαιοστήριον εἰς ἀπόφασίν τον τῷ 1926, κατὰ τὴν κατάσχεσιν 'Ιταλικοῦ ἐμπορικοῦ σκάφους, κρατικῆς ίδιοκτησίας διὰ κακὴν παράδοσιν τοῦ φροτίου τοῦ ἀπεφάνη, διτὶ: Αἱ ἀρχαὶ τῆς ἀναμοδιότητος τῶν ξένων δικαιοστίων, προκειμένην περὶ κρατικῶν σκαφῶν, ἔχουν τὴν ἐφαρμογὴν των καὶ εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν, δημος εἰς διὰ τὴν κρατικῆς ίδιοκτησίας σκάφη, τὰ ἔχοντα ἀποστολήν νὰ ἔχουστεροι τῆς διευθετήσου δημοσίας ἀνάγκας. Καὶ διταν μὲ σοκόπον τὴν προσώθησιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μᾶς χώρας, τὴν ξενέργειαν εἰσοδήματος διὰ τὸν προπολογισμὸν της, μία Κυβερνητικὴ ἀποτῆ, ἔξοπλη καὶ ἐκμεταλλεύεται ἐμπορικὴ σκάφη, ταῦτα δέοντα νὰ ἔχουσινταν πρὸς τὰ πολεμικὰ τοιάτα.

Καὶ ἐφ' δύον, πρὸς τὸν πολέμου, τὰ κρατικῆς ίδιοκτησίας ἐμπορικὰ σκάφη ησαν ὀλίγα, τὸ ζήτημα τῆς δοσιδικίας των δὲν προεκλήσαντο τὸ γενικότερον διμαιρέσθων. Τόσα μίως, καὶ τὴν κρατικοτήριον τῶν ἐμπορικῶν στόλων, ὅλων τῶν χωρῶν τῆς Κεντρικῆς καὶ 'Ανατολικῆς Εὐρώπης, μὲ τὴν ἀγορὰν παρὰ πλείστους εὐδωταπακῶν κρατῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν, τῶν δημοτῶν καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις διενεργεῖται ἀπὸ κρατικοῦ δργανισμοῦ διὰ λογαριασμῶν τοῦ Δημοσίου, ἀνακύπτει ξένημα ἀμεσώτατα ἐνδιαφέροντος πλείστα δια ξένα κράτη, τῶν δημοτῶν μὲ ναντιλία εἰς ίδιοτικάς ἐπιχειρήσεις ἀνήκουν.

Πρόσκειται περὶ εἰδίκης διακρίσεως τῶν κρατικῶν σκαφῶν καὶ προνομούντων δὲν ἀπολαμβάνοντο ὄλαι αἱ σημαῖα. Οἱ 'Αμερικανοὶ, ἐπ' εὐχαριστίας τῆς κατασχέσεως τοῦ «Ρωσία», ζητοῦν τὸ διά συμβάσεως διεθνοῦς ἡ δι' ίδιαιτέρων σημαφοριῶν διμερῶν τὴν κατάργησην τοῦ προνομούντος ἡ τὴν ἀναγνωρίσιν τοῦ δικαιώματος τῆς άμοιβαιότητος.

'Η συσταθεῖσα εἰς τὴν Γενεύην ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ 'Οργανισμοῦ τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, νέα ναυτιλιακὴ δργάνωσις, ἔχει τὸν λόγον. Τὸ θέμα αὐτὸν ἀκοιδός περιλαμβάνεται εἰς τὰς ἀποδιθέσεις της.

ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ - ΧΑΝΟΣ

Άριστειδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δλους τοὺς 'Ελληνικοὺς λιμένας

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

MATARANGAS-HANOS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288—43331.

HAMPTON ROADS SUPPLY CO.

ORFANEDES & MAROULIS

SHIP CHANDLERS

PROVISION, DECK AND ENGINE
SUPPLIES

Maritime Association Member

W.Tazewell St.250-252 NORFOLK VA.

Phone 51579

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

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Συνδροματικό Εξωτερικού Λ. 'Αγγλ. 5.15.0 Εσωτερικού Δρ. 50.000.
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

'Αντιπρόσωπος μας εις την 'Αγγλίαν:

A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE»
91/3 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Αι νέαι παραγγελίαι σκαφών

Εις τὰ ναυπηγεῖα Οβίλιαι Γραμή (τοῦ Οὐρανού Χάρτητεπού) παρηγγέλθησαν παρὰ τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ δύο δεξιανέπολια τῶν 18.000 τόν. d. w. ξαστον. 'Εξ ἀλλού τὰ παραγγελθέντα εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα παρὰ τοῦ κ. Λυκαρθούλου δύο φορτηγά τῶν 9.900 τόν. d. w. ξαστον, προσοῦνται διὰ τὴν έταιρίαν «Ντρέικ» τὸ ένα καὶ διὰ τὴν έταιρίαν «Ματαρά» τὸ ἔτερον.

Η πληρωμή τῶν ἀνταλλαγμάτων χρήσεως

Αρμοδίως ἀνεκοινώθη, διτι, ἐλλείψει πιστώσεων, είχεν ἀνασταλῆ ἡ πληρωμὴ τῶν ἀνταλλαγμάτων χρήσεως πρὸς τοὺς δικαιούχους πλοιοκτήτας. 'Ηδη παρεσχέθη πιστωτικά 750 ἑκατ. δοζ. καὶ ἀρχίζει ἐν νέον ἡ πληρωμὴ ἡ πληρωμὴ τοῦ έποντος Ναυτιλίας καὶ οὐχὶ ὑπὸ τῆς Δ. Θ. Μ., ὡς μέχρι τοῦδε.

Πρόσθετον ποσοστὸν ἀποζημιώσεως

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἀπεράσιστον, δῶς προδῷ εἰς σχετικὰς ἐνεργείες διὰ τὴν, μέσῳ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, εἰσαγωγὴν 1.040.000 δολαρίων πρὸς πληρωμὴν προσθέτουν ποσοστοῦ εἰς τοὺς δικαιούχους ἀποζημιώσεως δι' ἀπόλειαν πλοίοι καὶ φορτίον.

Εύγενική δωρεά

Οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης προσέφεραν εἰς τὴν 'Επιτροπὴν τῶν Ὀλυμπιακῶν ἀγώνων τὸ ποσὸν τῶν δυτὸς χιλιάδων λιρῶν 'Αγγλίας, ἵνα δυνηθοῦν οἱ ἀθληταὶ μας καὶ μετάσχουν εἰς τοὺς προσεχεῖς 'Ολυμπιακοὺς ἀγῶνας τοῦ Λονδίνου.

Τὸ κάτωθι ἔγγραφον ἀπεστάλη παρὰ τῆς 'Επιτροπῆς πρὸς τὰς 'Ενώσεις 'Εφοπλιστῶν Λονδίνου καὶ Νέας Υόρκης:

Κύριοι Πρόσδεδροι,

Ἐντολὴ τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλέως, ἔχω τὴν τιμὴν νὰ σᾶς διαβιβάσω τὰς θεματικὰς τῆς 'Επιτροπῆς τῶν Ὀλυμπιακῶν 'Αγώνων διὰ τὴν γενναίαν συμβολὴν σας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν εἰς ξένον νόμισμα ἀναγνώσης τῆς Ἑλληνικῆς δημάρκου τῶν Ὀλυμπιακῶν ἀγώνων Λονδίνου 1948.

Ἡ διὰ τοῦ κ. Β. Ροσολίου ἀγγελθεῖσα εἰς ήματς εἰδηγής χειρονομία τῶν ἐν Ἀμερικῇ καὶ Ἀγγλίᾳ 'Ενώσεων 'Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν, μετὰ τοῦ αἰσθήματος ἐλαφρύνσεως τῆς σοβαρῆς φροντίδος τῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν εἰς ξένον νόμισμα δαπανῶν τῆς ἡμετέρας 'Επιτροπῆς, ἐκήνησε συγχρόνως καὶ αἰσθήματος ἐθνικῆς ὑπεροφανείας, διότι ἀπεδείχθη διὰ μίαν εἰστὶ φοράν, διτι οἱ 'Ἑλληνες καὶ μαχαράν τῆς Πατρίδος των εὐρισκόμενοι, δὲν πιώνων ποτὲ νὰ ἐμφρονήσται ἀπὸ τῆς θερμῆς πατριωτισμού, ἀλλὰ καὶ ὑπῆρχεν ἀντίληψην τῶν ὑποχρεώσεών των ὡς 'Ἑλλήνων ἔναντι τῶν ἀρχαίων ἡμῶν παφαδόσεων καὶ ἰδεωδῶν.

Μετὰ τῶν θερμῶν ἡμῶν ἐνδιαφοριῶν, παρακαλῶ, δῶς δεχθῆτε τὴν διαβεβαίωσιν τῆς ἔξαρτετου πρὸς ἡμᾶς τιμῆς.

Μεθ' ήδη διατελῶ

Ο Γενικὸς Γραμματεὺς

I. KETSEAS

ΠΕΝΘ

Άγδρεας Παπαδόπουλος

Ο τόσον ἀπροσδόκητος καὶ πρόωρος θάνατος τοῦ Πλοιάρχου Λιμενικοῦ 'Ανδρέα Παπαδοπούλου πατέθηκεν διάβολης τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον.

Ο μεταστάτης ἦτο εἰς ἐκ τῶν ἀριστων ἀγωτέρων ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, συνδυάζων τοιάντα προσόντα, ὅπετε η προσωπικότης τοῦ περιεβάλλετο ὑπὸ τῆς γενικῆς ἐκτιμήσεως δῶν ὅσοι ἤρχοντο εἰς ἐπαγγελματικὸν μέτρον.

Άναλαβόντων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τῆς Διεύθυνσης Ναυτικῆς 'Εργασίας καὶ 'Επαναδεύσεως τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐνδεκάτη σπουδαστέρων κλάδων τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, ὑπὸ τὰς πλέον δυσμενεῖς καὶ πλέον ἀνωμάλους συνθήκας, ὑπὸ τὰς δοπίας εὐρέθη ποτὲ ἡ 'Εμπορικὴ μας Ναυτιλία, κατέβαλε κατὰ ποινὴ διμολογίαν ὑπερανθρώπους προσπαθείας, δῶς ἔξειση τὰς λύσεις τῶν πολυπλόκων καὶ δυσχερεστάτων ναυτεργατικῶν προβλημάτων, τὰ δόπια καθημερινῶν ἀντεμετώπιζε. Βαρόν καὶ ἄχαρι ὑπῆρχε τὸ ἔχον, τὸ δόπιον ἀνέλαβε, μὲ ψυχραιμίαν, εὐθυγραφίαν, ἀπομονήν καὶ ἐπιμονήν πατρόθωσε δὲ καὶ ἐπιτέλεση τόσα, ὅσα είναι ζήτημα ἀν ἄλλος τις θάνατος πατώθωντες ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτῶν.

Ο 'Ανδρέας Παπαδόπουλος ὑπῆρχε κατὰ ποινὴν ἀναγνώσιμον εἰς ἐκ τῶν ἀριστων καὶ ὡς ἀνθρώπος καὶ ὡς κρατικὸς λειτουργός, δὲ δὲ θάνατός τοῦ ἀφίνει κενὸν δισαναπλήσιον εἰς τὴν Διοίκησην τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» συμμετέχουν τῆς θλίψεως, η δόπια πατέχει τὸν ναυτιλιακὸν μας κόσμον καὶ ἐκφράζουν ἐγκάρδιο σύλλυπτηρία εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάτου.

Τὸ ύπερωκέανιον «Νέα 'Ελλάς»

Τὴν πρωίαν τῆς 13ης 'Απριλίου κατέπλευσεν εἰς Πειραιά ἡ Νέας 'Υδρας 'Χάλιφας κλπ. τὸ ὑπερωκέανον «Ν Ε Α 'Ε Λ Λ Α Ζ» μὲ 247 ἐπιβάτας. Τὸ σκάφος ἀναχωρεῖ ἐντεῦθεν τὴν 16ην τοχ. μὲ προσεγγίσεις εἰς Κάννας, Αισσαΐδων καὶ Χάλιφαξ. Λόγῳ τῶν 'Ιταλικῶν ἐκλογῶν ἡματωνή, κατὰ τὸ ταξίδιον τοῦτο, η προσέγγιση εἰς Νεάπολιν καὶ Γένοβαν. Οἱ ἐξ Εδρῶπος ἐπιβάται θάνατον πορέαν προσέβασιν εἰς τὰς Κάννας.

Αἱ ἐπὶ τῶν πλοίων ἀνωμαλίαι

Κατευθυνόμενην ἐξ 'Ιταλίας εἰς Κύπρον τὸ «λίμπερτο» «Μ Ι Ζ Α Η Λ», προσήγγισε τὴν 9ην 'Απριλίου εἰς Πειραιά καὶ παρέδωκεν εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ἐπὶ τὰ στασιαστὰς ναυτικούς.

—Τὴν 19ην 'Απριλίου διατάσσονται εἰς Πειραιά οἱ στασιασταὶ τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ «Ι Ι Ι Σ Ο Σ Ζ».

—Κατὰ τηλεγράφημα τοῦ προξενικοῦ λιμενάρχου Λονδίνου, οἱ 14 στασιασταὶ τοῦ φορτηγοῦ «Μ ά ο π η σ ω» κατεδικάσθησαν ὑπὸ τῶν ἀγγλικῶν δικαιοδοσίων εἰς ἀπέλασιν δι 'Ελλάδα. Εἰς αὐτοὺς θά καταβληθοῦν τὰ ἔσοδα παλινοτήσεως.

Η παραλαβὴ τοῦ φορτηγοῦ «'Υδραϊος II»

Ο ἐφοπλιστὴς κ. 'Αθανάσιος Ν. Κουλούρας προσέθη, ὡς γνωστόν, εἰς τὸν ἀγορὰν τοῦ ὑπὸ Νορβηγικήν σημάνων φορτηγοῦ ἀτμοπλοίον «INGER JOHANNE», ἀγγλικῆς πατασκευῆς, τόννων δ. w. 8.561 καὶ ναυπηγήσεως 1930, τῶν σχετικῶν συμβολαίων ὑπογραφέντων ἐνώπιον τοῦ ἐν Λονδίνῳ 'Ελληνος Φρεσκού.

Τὴν 13ην Φεβρουαρίου 1948 εἰς τὸ Ανοικούντο τὸν ἐγένετο μετὰ πάσης σεμνοτροπείας ἡ τελετὴ τῆς ἐπάρσεως ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας. Τὸ πληρώμα, μὲ ἐπὶ περιάλης τῶν πλοίων, παρετάχθη εἰς τὴν πομπὴν τῶν πλοίων, δῶς ἐφάλη δι ἀγιασμὸς καὶ κατόπιν ὑπὸ ζωηράς καταβοτισμούς τοῦ πληρώματος ἐγένετο η ἐπαρσίς τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας.

Ο κ. 'Αθαν. Κουλούρας, παραδίδων τὸ σκάφος εἰς τὴν διοίκησην τοῦ πληρώματος, ἀπένθυνε πρὸς αὐτὸν τὴν ἔξης προσφάντης: «Θὰ ἤθελα μὲ τὴν εὐχαριστίαν αὐτὴν νὰ σᾶς εἰπῶ μερικά λόγια. Μὲ τὴν θάλασσαν καὶ μὲ τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον συνδέομαι ἐπὶ 55 ὄλοκληρα χρόνια καὶ φυσικὸν είναι νὰ μή ημιπορῶ νὰ ζήσω ἐξω ἀπὸ τῶν κόσμων αὐτῶν. Η ἐπιθυμία μου

FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co

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

Correspondents
in all Italian Ports

GRELOS & C°

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT

(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI No 4

Telegrams: GREGOS Genoa

Telephones : Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:
YANNOULATOS BUILDING

Tel. GREAV.—Piraeus

Telephone 40.259

CODES

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

αντή με παρεκίνησης ν' άγοράσω τό διατόριο αντό. Σᾶς παραδίδω ένα άγνωστο πρόσωπο. Την ψυχήν και τὴν ζωὴν θὰ τοῦ τὴν δώσετε σεῖς. 'Εδώ μέσα είναι η ζωὴ σας και ἐκείνη τῶν οἰκογενειῶν σας. Σᾶς ωντιστὸν νὰ ελθεῖς ἀγαπημένοι μεταξύ σας και πειθαρχοὶ στὸ καθήκον σας. Σᾶς εὐχομαι καλά ταξίδια.

Κατόπιν ἔδεχθη τὰ συγχαρητήρια τῶν παρισταμένων διὰ τὴν ἐπιτυχῆ αντὴν ἀγορᾶν, προσερέθησαν δὲ ἀναψυκτικὰ εἰς τὸ καρρέ τῶν ἄξιωματικῶν.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας παρεσχέθη ἡ ἀδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπὸν τοῦ φορτηγοῦ «Εὖ νο ξ» 5.627 τόν. γκρός (τοῦ 1919) τῆς ἑταῖρας «Λιβανὸς Λ. Ε.». Τὸ ἐκ τῆς πωλήσεως προϊὸν θὰ παραμείνῃ δεσμευμένον μέχρις ἀντικαταστάσεως τοῦ σκάφους διὰ νέας ἀγορᾶς ἢ ναυτηγήσεως.

—Παρὰ τῆς παναμαϊκῆς ἑταῖρας «Virona» ἡγοράσθη τὸ μικρὸν ἀπ' «Gullborg» 658 τόν. γκρός (τοῦ 1910) καὶ τεθὲν ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας, μετωνομάσθη «B αὶ ι α.».

—Τὸ ὑπὸ Νοτιοαφρικανικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Egg Harbor», 10.448 τόν. γκρός (τοῦ 1943) τοῦ κ. Βέναγγ. Νομικοῦ, μετωνομάσθη «Π ρ ο δ ο ε ο ο Μ π ο ά ν τ.».

—Παρελθόνταν εἰς Ἕνωμένας Πολιτείας τοια ἀκόμη δεξαμενόπλοια, ἀγορασθέντα ἀπὸ Ἑλληνοαφρικανικῆς ἑταῖρας. Οὕτω, τὸ «Potter's Hills» 10.441 τόν. γκρός (τοῦ 1945), τῆς ἑταῖρας «Ναυτίλος», μετωνομάσθη «Κ ἀ πταίν Τζ ό ν Δ. Π.». Τὸ «ελίμπερτον τάκερ» «J. C. W. Beckham» 7.218 τόν. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἑταῖρας «Ιντερεργοντεντάλ», μετωνομάσθη «Χ ρ ο σ ά ν θ η Σ τ ά ρ». Καὶ τὸ δομοίον τύπου «Orson D. Munro» 7.208 τόν. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἑταῖρας «Φοίνιξ», μετωνομάσθη «Α λ ι κ υ ο ν η Ι Π.».

—Τὸ ἀγορασθέν, ἐξ ἀλλοῦ, παρὰ τοῦ κ. 'Ι. Μ. Καρρά δεξαμενόπλοιον «T. 2», ἀπὸ μετωνομάσθη «Α λ ε ξ ἄ ν δ ο α», εἶναι τὸ «James Island», 10.317 τόν. γκρός (τοῦ 1944).

—Ἐποίηθεν ἐν Πειραιεῖ εἰς τὴν πλωτὴν δεξαμενὴν πόδες καθαρισμὸν καὶ ἐποιησενὴν τὸ κρατικὸν δεξαμενόπλοιον «Α ρ ο γ ώ».

—Τὴν 22αν τοχ. θὰ διεχαγῇ εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας διαγνωσμὸς διὰ τὴν πλώσην τοῦ φορτηγοῦ «Αλβιν Α. Μ. Ρούζες».

—Ἐπίσης τὴν 12ην Μαΐου θὰ ἐπιτοηθῶν τὰ φορτηγά «Σίμον φὸν Ούτρεχτ», «Νέπτουν», «Μέμπις» καὶ «Καρλσχάρεν», τὰ μικρὰ ἀπ' «Ραιπρόδεν» καὶ «Κ. Τ. 3», τὰ ονυματικὰ «Μίνα Σιούν» καὶ «Φαιρλαίη 5» καὶ τὰ π. «Αθριανός» καὶ «Θάσος».

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντήμερον τοῦ Ἀπριλίου ἔγνωσθησαν νέαι τινὲς ἀγοραὶ σταράν παρ' Ἑλλήνων. Οὕτω, οἱ ἐν Ἀμερικῇ διογενεῖς κ. κ. ἀδελφοὶ Γιατράρους ἥγονται — τῆς ουμετοχῆς καὶ συγγενῶν των ἐξ Ἑλλάδος — τὸ ἀμερικανικὸν λιμενεῖτον «John Hancock» 7210 τ. γκρός (τοῦ 1944). Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραληφθὲν ἐναὐλώθη διὰ τὴν μεταφορὰν οιτηρῶν εἰς Ἑλλάδα. Πλοιαρχος αὐτοῦ ἐποπθετήθη ὁ ἀλλοτε ἀξιωματικὸς τοῦ Β. Ν. κ. Χαρ. Πουλάκος.

Παναμαϊκὸν ἐξ ἀλλοῦ φορτηγὸν 10.300 τ. φορτίου (τοῦ 1926), ἡγοράσθη παρ' ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀντὶ τιμῆς 500.000 δολλαρίων, πρόσκειται δὲ νὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν νοτιοαφρικανικὴν σημαίαν. Επίσης παρὰ τοῦ κ. 'Αντύρας ἡγοράσθη ἐν δημοποιούσι εἰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἀντὶ 30.000 δολλαρίων, μικρὸν ἀμερικανικὸν σκάφος 2200 τόνων φορτίου. Θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

Ηγοράσθησαν ἀκόμη παρὰ τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖρας τοῦ κ. Στεφάνου Στεφανίδη τὸ φορτηγὸν λιμενεῖτον «Sarah O. Jewett» μὲ δύο καταστρόφατα, 7176 τ. γκρός (τοῦ 1944), καταναλίσκον πετρέλαιον, καθὼς καὶ τὰ τύπων λιμενεῖτον δεξαμενόπλοια, «David Holmes» καὶ «Thomas F. Cunnigham», μὲ δύο καταστρόφατα, 7218 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ναυπ-

ROGER MARGOSCHES

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

HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE «NEPTUNIA»
Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli
Telegrams NEPTUNIA Phone: 40-618
P.O.B. 20 Phone: 45-337

Sub Agencies in all the Hellenic Ports

TRANSORIENT SHIPPING C°.
Π. Μ. ΜΙΧΕΛΛΕΤΗΣ & ΣΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, Ρ. Ο. Β. 1213.
6 RUE TOUSSOUN — Τηλ. Διεύθυνσις : «TRANSORIEN»

γῆσεως 1943.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀφ' ἐτέφορον ἡγοράσθη παρὰ τὸ συγκροτήματος τῶν ἀγγλικῶν ἑταῖρων, εἰς ἃς μετέχουν καὶ οἱ κ. κ. Ρεθύμνης—Κούλουκοντής τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Empire Torrent», μὲ δύο καταστρόφατα, 10.100 τ. φορτ. (τοῦ 1942) ἀντὶ 118.000 λιρῶν. Μετωνομάσθη «Argos Hills».

Ἐγγνώσθη ἐξ ἀλλοῦ, διὰ τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν τὸπον «Bίκτορον» φορτηγὸν μαζ «Σ αλ α μίς Βίκτορον», μὲ τρία καταστρόφατα, 7604 τ. γκρός (τοῦ 1945) ἐπωλήθη εἰς τὸ «Βελγικὸν Βασιλικὸν Λόδδο». Ἐποηητὴς ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπὸν ἐφοπλιστᾶς τὸ φορτηγὸν «Ε θ ν ο ξ», ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς καὶ ὑπὸ τὴν αἰρεσιν τῆς ἐν καιρῷ ἀντικαταστάσεως, καθὼς καὶ τὸ φορτηγὸν «Δ ε σ ποι ον α εἰς ἐτέρους Ἑλληνας ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 60.000 λιρῶν.

Αι πωλήσεις τῶν Κρατικῶν πλοίων

Εἰς δύο νέας πλειοδοτικὰς δημοπρασίας, διεξαχθεῖσας τὴν Ιην καὶ 14ην τρέχ. μηνὸς εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κατευρωθεῖσαν τὰ κάτωτα κρατικὰ σχάρη:

«Α μ φ ι π ο λ ι ε» 325 τ. γκρός, 450 τ. φορτίου, ναυπ. 1921 (α' προσφορά 13.500 λίρα) εἰς τὸν κ. Μιχ. Καραγεωργίην ἀντὶ 23.000 λιρῶν.

«Β ο ο ει ος Ε λ λ ά ξ» καὶ «Ρ ο δ ο π η» 1923 τ. γκρός, 3315 τ. φορτίου ἐκαστον, ναυπ. 1944 (α' προσφορά 115.000 λίρα) εἰς τὴν ἑταῖραν «Ελληνική» (τοῦ κ. Π. Καλλιμανούπολην) ἀντὶ 136.000 λιρῶν ἔκαστον.

«Κ ω ρ 900 τ. γκρός, 1140 τ. φορτίου, ναυπ. 1920 (α' προσφορά 22.800 λίρα) εἰς τὸν κ. Λαζαρίη Καραβία ἀντὶ 43.000 λιρῶν.

«Μ ε ο π ο ι ο ν ο» (νάβα) 269 τ. γκρός, 380 τ. φορτίου, ναυπ. 1922 (α' προσφορά 8360 λ.) εἰς τὸν κ. Γ. Ν. Μουνδρέαν καὶ 'Αδελφούς ἀντὶ 12.000 λιρῶν.

«Π ά τ μ ο ξ» (δημελοκ.) 200 τ. γκρός, 300 τ. φορτίου, ναυπ. 1931 (α' προσφορά 12.000 λ.) εἰς τὸν κ. Μαριάνθην Σίμουν καὶ 'Απ. Δούκαν ἀντὶ 25.000 λιρῶν.

Ἐξ ἀλλοῦ κατευρωθησαν τὰ π.κ.: «Α υ λ ω ν» 240 τόν. γκρός (τοῦ 1945) εἰς τὸν κ. Σπ. Συνομέλην ἀντὶ 4000 λιρῶν, «Ε ο γ ά τ η ξ» 107 τ. γκρός (τοῦ 1945) εἰς τὸν κ. Εννάγγ. Παλαιολόγον ἀντὶ 4000 λιρῶν καὶ «Σ υ μ η η» 110 τ. γκρός (τοῦ 1945) εἰς τὸν κ. 'Αρτ. Δεναξέν ἀντὶ 4.000 λιρῶν.

Η Ναυλαγορά

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, 6 'Απριλίου. — Απόλυτος ἡ ἀπραξία εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τιμὰ ναύλων διὰ τοὺς τόδους γιανθρωπας δὲν ἐναφέρονται, ἀφοῦ φορτίον διὰ τὰ ἐτράμπες δὲν φορτώνεται. Τῶν λοιπῶν εἰδῶν ἀναλόγως τῶν κρατικῶν παραπλευτῶν γιανθρωπας προνόμιον είναι.

Οφισμέναι ναυλώσεις ετάμη - τσάρτερος ἐκλείσθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλεύματος βωξίτου ἀπὸ Τρίνινταντ εἰς λιμέναν Ἀμερικανικὸν τοῦ Ἀτλαντικοῦ ποταμοῦ τοῦ Τρίνινταντ εἰς λιμέναν 'Αμερικανικὸν τοῦ 'Ατλαντικοῦ τοῦ 3.25. Πρόκειται περὶ φορτίου, τὸ διόποιον ἀπέφευγαν τὰ σχάρη ὡς ἔξαιρετικά φυδοφούσιον τῶν ἐλασμάτων. Εἴ τοι ἀνάγκης τόροι τὸ ἐδέχθησαν, διὰ νὰ μὴ παροπλισθούν. Πελλά σχάρη κενὰ καὶ ἀναύλωτα παραμένουν ἀργονύται εἰς τὸν λιμέναν τοῦ Νόρφολκ, τῆς Βελτιμόρης, τῆς Ν. 'Υδροης καὶ τῆς Φιλαδελφείας. 'Αναμένουν τὸ τέρμα τῆς ὀπεργίας, μὲ τὰς ἀγνώστους μετ' αὐτὴν συνθήκας ἐργασίας.

Ἐν τῷ μεταξύ νέα ἀπεργία προδιαγράφεται διὰ τὸν 'Ιούνιον, ὅπτες ληγεῖ ή λοχής τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν γιανθρωπας εργατῶν. 'Η πρόβλεψις αὐτὴν υποχρεώνει τοὺς ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ἀναζήτησιν μᾶς ἀπασχολήσεως τῶν σκαφῶν των, ἔστω καὶ μὴ ἀποδοτικῶς, μακρὰν διαστήματα τῶν γιανθρωπας τοῦ Αμερικανικῶν λιμένων. 'Ορισμένα ετάμη - τσάρτερος εἰς λίρας (σελ. 17/6 ἐκλείσθησαν ἔξαιμήνουν διαφορετά.

Αἱ τελευταῖαι ἐκ Νέας 'Υδροης τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι μαζ ὑπὸ ή μερομηνίαν 14ης 'Απριλίου, ἀναφέρουν, διὰ τὴν Ιην τρέχ., αἱ ἔξαγωγαὶ διοικητικοὶ στελέχοι τῆς Αλεξανδρείας ἐνθαμβηθεῖσαι καὶ τὸν καθημερινὸν προστίθενται καὶ νέα. 'Η κατάστασις δὲν πρόκειται νὰ βελτιωθῇ ποτὲ ἀπόφρωνθων τὰ ἀναλόγωτα σκάρη. 'Ηδη οἱ Βέλγοι καὶ Γάλλοι φορτοταῖαι βολιδοσκοποῦν τὴν ἀγορὰν πρὸς ναύλωσιν πλοίων διὰ συνεχῆ ταξίδια, μὲ τὸ διαπλανητικόν, διάσημον, τῆς Αλεξανδρείας. 'Αναμένουν τὸ τέρμα τῆς διεργίας, μὲ τὰς ἀγνώστους μετ' αὐτὴν συνθήκας ἐργασίας.

Γενικῶς εἰπεῖν, ή κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς είναι οἰκτρά, τῶν δὲ τι-

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΟΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

LONDON AGENT:
HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

LONDON HOUSE, CRUTCHED FRIARS
LONDON E.C. 3

TELEPHONE : ROYAL 1534

μων τῶν ναύλων πλήρης ή κατάρρευσις. Εἰς τὸ Πλέιτ 20 ἑλληνικὰ φορτγά παραμένουν ἀπὸ μηνῶν κενά καὶ ἀναῦλωτα, ἐλάχιστα δὲ διαταγών κυκλοφοροῦν. Σκάφη τινὰ διὰ ν' ἀποτέλεσσον ἔκεινον, ἐδέχθησαν τὸν ἐπόμενον ναύλον τὸν δολ. 10.75. Σημειοτέον, ὅτι καὶ διὰ τὰ μεταλλεύματα αἱ φορτώσεις εἶναι περιωρισμέναι καὶ οἱ ναύλοι ἐκπεσμένοι.

'Αναφέρονται αἱ κάτωθι, κατὰ τομεῖς, τελευταῖαι τιμαὶ ναύλων: 'Απὸ Πλέιτ (σιτηρᾶ) δι' Ἀγγλίαν — 'Αμβέρσαν — 'Αιμπούργον 86/6, 'Ιούνιον. 'Απὸ Νόρδερν γέντες (γαιάνθρακας) διὰ Γένοβαν δολ. 8.50, 'Απρίλιον καὶ ἀπὸ Κούβαν (ζαχάρεις) διὰ Καζαμπλάγκαν καὶ Γένοβαν δολ. 13.75, 'Απρίλ. 'Απὸ Ν. Ανθρακίαν (σιτηρᾶ) δι' Ἀγγλίαν 97/6, Μάϊον καὶ 110/—, 'Ιούνιον — 'Ιούλιον, ἀπὸ δὲ τὴν Δυτ. Ανθρακίαν διὰ Μέσην 'Ανατολήν 90/—, Μάϊον.

Διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Βασιλικὸ διὰ Γερμανίαν 37/6, ἀπὸ Λά Τζουλέτ διὰ Πόρτ Τάλιτον 28/9, ἀπὸ Καζαμπλάγκαν δι' Ἀιμπούργον 24/— καὶ ἀπὸ Μπενισάρ διὰ Φιλαδέλφειαν δολ. 3.50, 'Απρίλιον, ἀπὸ δὲ τὴν Μπόναν διὰ Γάνδην 24/—, Μάϊον. Τέλος, σάφῃ τινὰ ἐκλείσθησαν διὰ γεννημάτα ἐκ Μαύρης Θαλάσσης δι' Ἀμβέρσαν 52/6 καὶ ἀπὸ Κωνσταντζαν δι' Ἀμστερνταμ — Ρότερνταμ 45/— φίο, 'Απρίλιον.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΣΤΑΥΡΟΣ» ἀπὸ Σάννα Λορέντζο 8500 τ. γεννημάτων (συμπλήρωσιν εἰς Μπονένος "Αὔρες") διὰ Χάϊφαν καὶ ἡ Τέλ Αΐδιον δολ. 15, καντσέλλο 15 'Απρίλιον.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ» (ἢ ἔτερον) ἐκ Κωνσταντζέης 9500 τ. γεννημάτων διι, "Αμστερνταμ ἡ Ρότερνταμ 45)— φίο, φόρτωσις 10—20 'Απρίλιον.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐκ Δυτικῆς Ανθρακίας 9000 τ. γεννημάτων χύμα δι' Ιολανδίαν δολ. 18.50, δψιδὸν ἀπὸ άνατολικὴν Ανθρακίαν 20.50, Μάϊον 1 —'Ιούνιον 6.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙΥ» (ἢ ἔτερον παναματίκον) ἐκ Βορ. Ειρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων εἰδὴ διὰ Κέιπ Τάουν (μὲ προσέγγισιν καὶ εἰς 'Οράν) κατ' ἀποκόπην δολ. 200.000 φίο, 'Απρίλιον.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐκ Πλέιτ 7000 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ιταλίαν (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν νήσων) δολ. 12.25, ἄ.φ.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (παναυ.) ἐκ Πλέιτ 9000 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ιταλίαν (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν νήσων) δολ. 12, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΑΛΙΚΗ» ἐκ Νοτίου Ανθρακίας 8900 τ. κρυθῆς χύμα διὰ Δυτ. Ιταλίαν 107/6, ἔ军νε εἰς σάκκους 112/6, φόρτωσις 'Ιούνιον—'Ιούλιον.

«ΑΛΙΑΚΜΩΝ» ἐξ Ανθρακίας 7800 τ. γεννημάτων διὰ Βηρυττὸν 110)—, 'Απρίλιον.

«ΠΕΡΛΑ» (παναυ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου διὰ Γερμανίαν δολ. 10.10, δψιδὸν δι' Ἀμβέρσαν—Ρότερνταμ 8.60, 'Απρίλιον.

«ΕΒΡΟΣ» ἐκ Χάππουν φόδος 9500 τ. γαυμανθράκων διὰ Μπονένος "Αὔρες 8.50, ἔ军νε Ροζάριο 8.75, ἄ. φ.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» ἀπὸ Τακοράντι 9000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρότερνταμ δολ. 8.75, 'Απρίλιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ» (παναυ.) ἐξ Ανθρακίας 9500 τ. γεννημάτων δι' Ιολανδίαν δολ. 20.50, Μάϊον.

«ΣΥΡΟΣ» ἀπὸ Βασιλικὸ 10.800 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμβέρσαν 36/6, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΛΥΡΑΣ» ἐκ Τουλωνοῦ 8300 τ. βωξίτου διὰ Νιούποροτ 30)—, φόρτωσις 19—30 'Απρίλιον.

«ΚΑΣΟΣ» ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 8500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Ρότερνταμ δολ. 5.05 κάτῳ τοῦ παλαιοῦ σχεδίου, φόρτωσις 24—30 'Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἀπὸ Σαίν Τζάν 9000 τ. γεννημάτων εἰδῶν διὰ Χάροην—Αιμπούργον κατ' ἀποκόπην δολ. 80.000 φίο, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Σφάξ 3100 τ. φωσφάτων διὰ Πειραιᾶ 22)—, φόρτωσις 20—30 'Απρίλιον.

«ΕΛΠΙΣ» ἐξ Σφάξ 2300 τ. φωσφάτων διὰ Πειραιᾶ 22)—, φόρτωσις τέλος 'Απρίλιον.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» ἐξ Σικελίας 5000 τ. θείου διὰ Ρούνεν (τημὴ ναύλου δὲν ἀνεκοινώθη), φόρτωσις 20—30 'Απρίλιον.

«ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ» ἐξ Μήλου 2800 τ. βαρίτου διὰ Περσικὸν κόλπου (Ράς Τανούρα) σελ. 58)—, φίο 'Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ ἐξ Αμβέρσαν 10.000 τ. γαυμανθράκων δι' Ελλάδα 24)— ἔνα λιμένα, 25/6 δύο λιμένες, ἄ.φ.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» (παναυ.) ἐξ Αλεξανδρείας 2000 τ. μακούχας διὰ Λαύριον ἡ Πειραιᾶ 25)— φίο, 'Απρίλιον.

«ΦΡΕΔ» ἐξ Αμβέρσαν 6500 τ. γαυμανθράκων διὰ Πειραιᾶ 25)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

Χρονοναυλώσεις φορτηγῶν μας

«ΑΝΤΩΝΗΣ» 10.865 τ. d. w. «τάμιον-τοάρτερ» δι' ἔνα ταξίδιον 'Απο 'Ανατολῆς 17/6, παράδοσις εἰς Χάροην 14 'Απρίλιον, ἐπαναπαράδοσις Μεσσόγειον ἡ Κόντινεντ.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» 10.500 τ. d. w. «τάμιον τοάρτερ» (γενικῶς παξίδια) σελ. 19)—, παράδοσις εἰς Κόντινεντ 'Απρίλιον, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

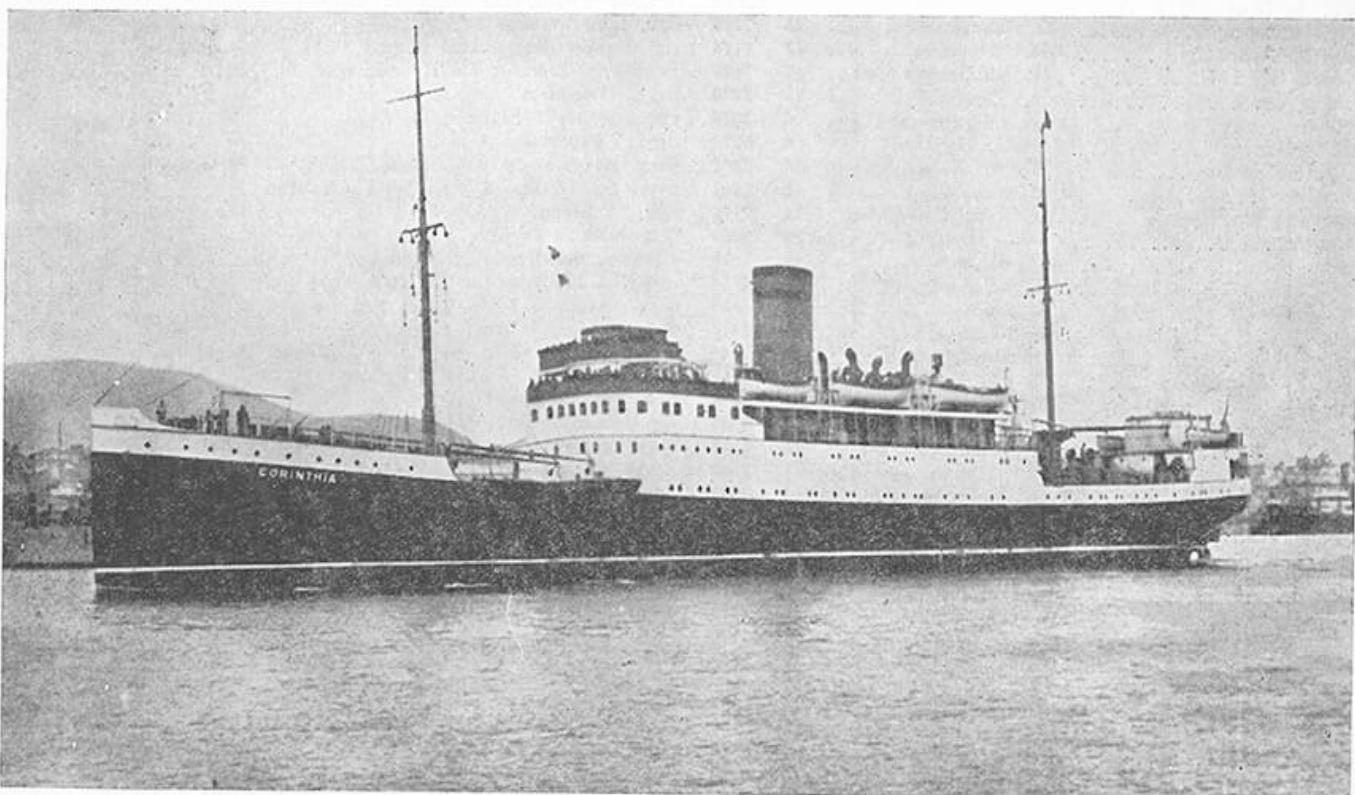
«ΚΥΜΑ» 10.865 τ. d. w. «τάμιον-τοάρτερ» διὰ ταξίδιον Μεσσογείου — Αγγλίας σελ. 17)—, παράδοσις εἰς Χάϊφαν, 'Απρίλιον, ἐπαναπαράδοσις εἰς Αγγλίαν.

Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΚΑΤΕ Ν. Λ.» ἀπὸ Ολλανδίας Δυτικᾶς Ίνδιας ἡ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 15.000 τ. πετρελαίων δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 75 ο) ἀντοῦ σχεδίου, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΤΕ Ν. Λ.» ἐξ Περσικοῦ Κόλπου 15.000 τ. πετρελαίων διὰ γαλλικήν Μεσσόγειον ἡ γαλλικὸν λιμένας Βορ. Αφρικῆς ἡ λιμένας Βορ. Γαλλίας 150 ο) ἀντοῦ τοῦ σχεδίου, φόρτωσις Μάϊον.

ΤΑ ΕΠΙΛΕΚΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΜΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ



Μετὰ μίαν ριζικήν διασκευήν, συντελεσθεῖσαν εἰς Πειραιᾶ καὶ διαρκέσασαν ἐπὶ μῆνας, τὸ ἐπιβατηγὸν ἀπὸ «Κορινθία» τῶν «Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν», ἀπέβη ἔνα ἀπὸ τὰ πολυτελέστερα πλοῖα τὰ δρομολογημένα εἰς τακτικά ἐν τῇ Μεσογείῳ γραμμάς. Τὸ «Κορινθία» ἐπαναλαμβάνει ἀπὸ σήμερον 15ην 'Απριλίου τὰ δρομολόγια του ἐναλλάξ δι' Αλεξανδρείαν καὶ διὰ Γένοβαν — Μασσαλίαν.

Τα ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγιά Βαρθάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04 2453	έφθ. Σφάξ 9 'Απρ.
'Αγιά Θωλασσινή	Δ. Κεράνης	11 3508	άνεγ. Γροξείντεγμάνονθ 2 'Απρ. δι' 'Αμβοδργον, έφθ. 5.
'Αγιοι Βίκτωρες	νιοί Ν. Ι. Πατέρα	19 4344	εἰς Πόστ Ζαντίλ 2 'Απριλ.
'Αγιος Βλάσιος	Εδυγενία Ι. Χανδρή	18 2974	έφθ. Μέθηλ 10 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 12
'Αγιος Γεώργιος Β. (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	44 10448	έφθ. Λάζ Πιέντρας 12 ,Απρ.
'Αγιος Γεώργιος	νιοί Δ. Πανταλέοντος	11 4248	έφθ. Πειραιάς 5 'Απρ. 'Αργει.
'Αγιος Νικόλαος	Νικ. Χατζηπατέρας	43 7176	έφθ. Μπάρι 1 'Απρ.
'Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43 7180	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 26 Μαρτ.
'Αγης Γεώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08 2098	έφθ. Θεσνίνη 6 ,Απρ.
Αίκατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Κονιμάταροι	17 7777	ἀργεῖ Νέαν 'Υόρχην ἀπὸ 13 Μαρτ.
'Ακτή	«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43 7194	άνεγ. Λίβεροπολ 9 'Απρ. διὰ Νιούπορτ Νιούς
'Αλέξανδρος Κοριζῆς	Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44 7207	έφθ. Μπλάχιαν Μπλάχγαν 7 'Απρ.
'Αλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43 7176	διηλθε Σονές 5 'Απρ. καὶ "Άδεν 11.
'Αλίκη	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43 7176	διηλθε Παναμάν 9 'Απρ. δι' 'Ελλάδα
'Αλφειδός	«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43 7194	εἰς λιμένας Μαδαγασκάρης 1 'Απρ.
'Αμερική	Α. Λούζης	43 7176	διηλθε Σονές 1 'Απρ. διὰ Καράτοι
'Αμφίσιλος	'Αν. Καλλίνικος	22 578	ἀργεῖ Σονάνς ἀπὸ 29 ,Ιαν.
'Αμφίπολις	Έλληνικὸν Δημόσιον	21 325	εἰς ἀστοπλοϊκάς μεταφοράς
'Αναστ. Πατέρας	Λαμδός καὶ Πατέρας	43 7177	έφθ. Πόρτ Ελεζιαπτερ 11 'Απρ.
'Αντίκλεια	Π. Τζανετάρος	92 951	εἰς 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 26 Μαρτ., μὲ ζημίας.
"Αννα	Ν. Λυνιαρδόπονλος	19 5173	άνεγ. Κάρδιφ 3 'Απρ. διηλθε Γιβραλτάρ 8 διὰ Καράτοι
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γονιλανδρῆ	21 4358	άνεγ. 'Αλγέριον 6 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν, έφθ. 9.
"Αννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλη	42 7191	έφθ. Ντόφριπαν 1 'Απρ.
"Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18 5685	έφθ. 'Αλιζάντε 5 'Απρ.
"Αξίδιος	«Λιβανός» Α. Ε.	43 7176	εἰς Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 28 Μαρτ.
"Αντώνης	Λαμδός καὶ Πατέρας	43 7176	εἰς Τάιν ἀπὸ 22 Μαρτ.
"Αργολίδος	Μαρηῆ 'Επιτειρίκος	21 4786	διηλθεν 'Αγ. Βιζέντιον 9 'Απρ. δι' 'Οράν
"Αργώ	Έλληνικὸν Δημόσιον	18 5532	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Φεβρ.
"Αριέττα	«Λιβανός» Α. Ε.	41 7460	έφθ. Σαβόναν 8 'Απρ.
"Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19 4683	ἀργεῖ "Αμστερδαμ ἀπὸ 25 Φεβρ.
"Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17 5692	έφθ. Νέαν 'Υόρχην 9 'Απρ.
"Ασπασία Νομικοῦ	«Θησαύλη» Α. Ε.	38 4854	άνεγ. Νέαν 'Υόρχην 2 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
"Αστερίς	«Επτώρ Λαρανόης	43 7176	διηλθε Σαουθάμπτον 8 'Απρ. διὰ Γκάλβεστον
"Αταλάντη	Γ. Μ. Λιβανός	43 7176	έφθ. Νέαν 'Υόρχην 30 Μαρτ.
Βασιλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κονιουρούντη	43 7176	άνεγ. Μπόναν 11 'Απρ. διὰ Λίβερπολ
Βερνίκος Νικόλαος	Κωνστ. Ν. Βερνίκος	20 7744	έφθ. Πειραιᾶ 7 'Απρ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκης	44 7176	εἰς Αμβοδργον ἀπὸ 20 Μαρτ.
Βόλλιν (τάνκερ)	Έλληνικὸν Δημόσιον	17 2564	ἀργεῖ εἰς λιμένας Δανίας 10 'Απρ.
Βόλος	Μιχ. Καραγεώργης	23 1175	εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ., μετωνομ. «ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.»
Βόρειος Έλλας	'Ελληνικὸν Δημόσιον	44 1923	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 'Ιαν.
Γεράσ. Βεργωτῆς	P. καὶ Π. Βεργωτῆς	20 6343	έφθ. Σφάξ 5'Απρ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Λάμπαστης	18 4289	έφθ. Χονέλβαν 9 'Απρ.
Γεώργ. Δ. Γράτσος	ἀδ. Γράτσου	44 7176	άνεγ. Λειζέσ 8 'Απρ. διὰ Γένοβαν, έφθ. 13.
Γεώργ. Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική» Α.Ε.	13 4044	έφθ. Γδύνιαν 6 'Απρ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21 5728	άνεγ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διὰ Βαγκούδεο
Γεώργ. Πανάρως	Θ. 'Επιφανειάδης	43 7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 9 'Απρ.
Γεώργ. Φ. 'Ανδρεάδης	ἀδ. 'Ανδρεάδη	43 7176	εἰς Χάμπτον ἀπὸ 21 Μαρτ.
Γρηγόριος Κ. III	Π. Καλλιωπούλου	44 7176	ἐν πλῷ ἐν Τουρκίας διὰ Β. 'Αμρεικήν, 14 'Απρ.
Δάνατπρις	ἀδ. Συνδοτοῦ	24 2740	άνεγ. Πειραιᾶ 4 'Απρ. δι' ἀν. θάλασσαν
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλίνες»	06 3016	ερχοφορτεν εἰς Ελευσίνα 14 'Απρ.
Δημ. Ίγγλεσης	սὺν Δ. Ίγγλεση	18 5275	ἀργεῖ Σίενταμ ἀπὸ 1 Μαρτ.
Δημ. Α. Κυδωνιεὺς	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26 4862	άνεγ. Βαταβίαν 10 'Απρ. διὰ Φρήμαντλ
Δημοσθένης	«Άλγαιον» Α. Ε.	44 7207	άνεγ. Σαουθάμπτον 4 'Απρ. διὰ Γκάλβεστον
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & Β. Πανταλέων.	43 7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 8 'Απρ.
Διαμαντῆς	Διμ. Πατέρας	19 5253	έφθ. Μπόναν 11 'Απρ.
Δίρφυς	ἀδ. Πατέρας	43 7176	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 5 'Απρ.
Δωρίς	'Ηλίας Χατζηλίας	17 4604	ἀργεῖ "Αμστερδαμ ἀπὸ 18 Μαρτ.
"Εβη Λιθανοῦ	N. Λιβανός	37 4839	άνεγ. Φρήμαντλ 30 Μαρτ. διὰ Νεάπολιν
"Εβρος	Καδιώ Σιγάλα	25 1412	έφθ. Πειραιᾶ 7 'Απρ.
"Εβρος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43 7244	διηλθε Κιουρασάο 31 Μαρτ. διὰ Μπονένος "Αϊρες
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	τ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27 4163	έφθ. Ροζάριο 7 'Απρ.
"Ελένη Δ.	Δ. Δάμαστης	44 7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 30 Μαρτ.
"Ελένη Κουλουκουντῆ	ἀδ. Κονιουρούντη	38 5548	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαρτ.
"Ελένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σία	43 7176	άνεγ. Νέαν 'Υόρχην 4 'Απρ. διὰ Λορέντζο Μαρκής
Ελευσίς	Τεργαλάς & Λινούρης	21 1549	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 'Ιαν.
Ελισάθετ	ἀδ. Μαζαράκη	22 3553	άνεγ. Μπενισάφ 7 'Απρ. διὰ Νάντην
Ελλάς	«Ελληνική» Α. Ε.	16 2081	εἰς Τέλ-'Αΐσιο 4 'Απρ.
Ελλάς	Γ. Χ. Λαμδός	44 7176	διηλθε Σαουθάμπτον 7 'Απρ. διὰ Γκάλβεστον
Ελληνική 'Ακτή	«Ελληνική» Καλλιμάντ.	44 7207	διηλθε Φρειράλταρ 8 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρχην
Ελληνικός 'Αστήρ	«Ελληνική» Α. Ε.	70 7176	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 8 'Απρ. καὶ Βηρυττόν 11
Ελληνικόν Κύμα	«Ελληνική» Α. Ε.	43 7176	άνεγ. Νέαν 'Υόρχην 7 'Απρ. διὰ Τέλ 'Αΐσιο
Ελληνικός Ούρανός	«Ελληνική» Α. Ε.	43 7176	έφθ. Βαλτιμόρην 10 'Απρ. (διὰ Γένοβαν)
Ελπίς	A. Πρίντεψ	19 1492	έφθαστο Θεσσαλονίκην 6 'Απρ.
Ελπίς	'Αντ. Χάλαρης	44 452	εἰς ἀστοπλοϊκάς μεταφοράς
Ἐνωσίς (ψυγείον)	Το. Παράσχος κλπ.	43 235	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 'Ιαν.
Επτάνησος	Νεγρελ. - Σταθάτος	44 7198	άνεγ. Γένοβαν 6 'Απρ. διὰ Σφάξ
Ερμούπολις	Καδιώ Σιγάλα	21 2369	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 'Απρ. 'Εναυλώθη
Εύανθη	νιοί Π. Γονιλανδρῆ	43 7244	έφθ. 'Αμβέρσαν 3 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 8.
Εύγενία Χανδρῆ	Ενγ. Ι. Χανδρῆ	43 7177	άνεγ. Λούσιμποργκ 9 'Απρ. διὰ Μπονένος "Αϊρες
Εύηνος	«Λιβανός» Α. Ε.	19 5627	άνεγ. Νάμπον 7 'Απρ. διὰ Καζαμπλάγκαν. ΕΠΩΛΗΘΗ.
Εύθαλιά	ἀδ. Γονιλανδρῆ	18 3551	άνεγ. Αμβοδργον 7 'Απρ. δι' 'Ελλάδα
Εύρωμέδων	Π. Μασκείνης	43 7176	διηλθε Θόρογταν "Αϊλαντ 7 'Απρ. διὰ Μποιστερέν

"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	έφθ. Σίδνευ (Ανότραλίας) 24 Μαρτ.
"Ηπειρος	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 'Οκτ., ἐποκενή
"Ηράκλειον	'Ελληνικὸν Δημόσιον	25	964	εἰς περιφερειακὴν γραμμὴν Αἰγαίου
Θεμιστοκλῆς	ξτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέζον 9 'Απρ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	ἔφθ. Μπόναν 10 'Απρ.
Θεοδώρα (τάνκερ)	'Ελευθεριάδης-Σχοιδάνος	10	5237	διῆλθε Σούεξ 8 'Απρ. διὰ 'Ιταλίαν
Θεοκυήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	εἰς Σάιν Τζάν 10 'Απρ., ἐποκενή
Θεομήτωρ	νῖοι Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Κωνσταντζαν 1 'Απρ.
Θεοφανῶ Λιθανοῦ	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	37	4815	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 4 'Απρ.
Θέτις	'Ηλ. Χατζῆλιας	30	4123	διῆλθε Σούεξ 4 'Απρ. διὰ Καλκούταν
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηρασίη» Α. Ε.	88	1356	ἔφθ. Τύνιδα 4 'Απρ. καὶ Πειραιᾶ 8
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	ἔφθ. Λισσαβῶνα 8 'Απρ. (δι' Οξελοσοργοῦ)
'Ιγόρ	Λῶς καὶ Πεζᾶς	43	7176	διῆλθε Ντόβερ 9 'Απρ. διὰ Σαβόναν
'Ιθακος	«Έπτωρ Δρασούλης	06	3916	ἔφθ. Νάντην 9 'Απρ.
'Ιλισσός	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	15	4724	ἀνεχ. Καλαί 2 'Απρ. διὰ Σάφφη.
'Ιρις	'Ιο. Παλαιοκρασσᾶς	11	1881	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Απρ.
'Ιωάννινα	«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ., μενονιάσθη «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.»
'Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆς	44	7176	ἀνεχ. Νάντην 5 'Απρ. διὰ Πλάνουνθ
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	οίκογ. Γούλανδρη	44	7176	ἔφθ. Φάλμουνθ 6 'Απρ. (εἴτα Πλάνουνθ)
'Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ)	ξτ. «Αληνᾶ» κλπ.	44	10441	ἀνεχ. Πονέρο τὸ λά. Κρούς 1 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υδρων
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διὰ Λήθη, ἔφθ. 13.
'Ιω. Χανδρῆς	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	ἀνεχ. Ιμπιγχαμ 7 'Απρ. διὰ Ρόττερνταν
'Ιωνία (ἐπιθατ.)	'Ελλην. Μεσσ. Γραμμαὶ	13	4916	εἰς Γλασκώδην 12 'Απρ., διασκενή.
K. Χατζηπατέρας	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	ἔφθ. 'Αμβούργον 7 'Απρ.
Καθαριώτισσα	νῖοι Γ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. Σεβίλλην 3 'Απρ.
Κάπταιν Ι. Ματαράγκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υδρων
Κάπταιν Κ. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	ἔφθ. Μασσαλίαν 6 'Απρ.
Κάπταιν Φαρμακίδης	άδ. Κουλουκουντῆς	43	7176	ἔφθ. Μπόναν 4 'Απρ.
Κάσσος	«Εκάσσος» Α. Ε.	39	5215	ἀνεχ. Νάντην 7 'Απρ. διὰ Χάμπτον φόδος
Καστοριά	Λουκᾶς Νομικὸς	20	844	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 'Απρ., μετων. «ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Κάστωρ	άδ. Γράτσου	44	7198	ἀνεχ. Ν. 'Υδρων 10 'Απρ.
Κάτε Ν. Λ. (τάνκερ)	N. Λυκαρδόπουλος	43	10448	ἀνεχ. Κιουρασάο 3 'Απρ. δι' Εὐρώπην.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νῖοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διῆλθε Ντόβερ 8 'Απρ. διὰ Σαβόναν
Κεχρεάς	Θ' Επιφανειάδης	44	7176	ἀνεχ. Βορδὼ 2 'Απρ. διὰ Χούστον
Κοζάνη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	30	255	εἰς κρατικάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Κονίστρα	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Μελδούνην 5 'Απρ.
Κορινθία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσσ. Γραμμαὶ	11	3874	ἀναναρωεῖ ἐξ Πειραιῶς 15 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Κρήτη	Γ. Μοάστος	44	7244	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 8 'Απρ.
Κρίδος	M. 'Εμπειρίκος	45	3805	ἀνεχ. Μόρτιλε 6 'Απρ. διὰ Κρίστομπαλ
Κυθερώνητης	Δ. Πατέρας & Υἱοί	27	4950	ἔφθ. Νικολάεφ 2 'Απρ.
Κύμα	«ἄδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διὰ Βενετίαν
Κωνσταντῆς	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 4 'Απρ.
Κωνσταντίνος Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	ἔφθ. Ράς Τανόύρα 7 'Απρ.
Κώστας Μίχαλος	N. Απόδιακος	45	7176	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 3 'Απρ. διὰ Καζαπτλάγκων
Κωστής Λαιμός	νῖοι Κ. Η. Λαιμοῦ	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διὰ Κωνσταντζαν
Κωστής Λῶς	άδ. Λ. & Α. Πεζᾶς	44	7176	ἀνεχ. Νάντην 11 'Απρ. διὰ Χάμπτον φόδος
Κῶς	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	900	εἰς περιφερικὴν γραμμὴν Αἰγαίου
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διῆλθε Αίζαρντ 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον φόδος
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διῆλθεν Οζάνων 4 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μίχαλινός» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 8 'Απρ.
Λούλα Νομικοῦ	Ενάγγ. & M. Νομικός	43	7176	ἔφθ. Μπόναν 11 'Απρ.
Λύρας	Π. καὶ M. Λύρας	18	5686	ἀνεχ. Ντάρτημουνθ 9 'Απρ. διὰ Τούλδνα
Μαίανδρος	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διὰ Γένοβαν
Μαϊδοτις	άδ. Συνοδινοῦ	19	3911	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 'Απρ. ἐκ Πατρῶν
Μακεδονία	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	διῆλθε Θόργυνταν "Αίλαντ 7 'Απρ. δι' Ανότραλίαν
Μαλιακός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	ἔφθ. Νέαν 'Υδρων 9 'Απρ.
Μαργαρίτα	Στέφρ. Σοφιανός	89	2187	ἀνεχ. Τύνιδα 8 'Απρ. διὰ Σέτταν
Μαργ. Χανδρῆ	Εύγ. I. Χανδρῆ	20	5401	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέζον 4 'Απρ.
Μαρία Λ.	K. H. Λαιμός	12	4707	ἔφθ. Ρόττερνταν 2 'Απρ. καὶ Τάιν 12
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆς	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	ἀνεχ. Μπόναν 6 'Απρ. διὰ Τάιν
Μαρία Σταθάτου	Γρ. Σταθάτος	43	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 3 'Απρ.
Μαριάμ	Μαρφοφίλιππας-Πατέρας	44	7176	ἀνεχ. Γιαλάρεστων 5 'Απρ. διὰ Σάντος
Μάρπησσα	N. Εύσ. αθίου	19	5476	ἀνεχ. Νιούπορτ 2 'Απρ. διὰ Γένοβαν
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	ἔφθ. Βορδὼ 7 'Απρ.
Μεγαλόχαρη	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	ἔφθ. Κάρδιφ 7 'Απρ.
Μέμφις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	1996	ἀργεῖ 'Αμβούργον ἀπὸ 8 'Οκτ.
Μέμφις	Έμμ. Χατζῆλιας κλπ.	23	3310	ΕΒΥΘΙΣΘΗ προσκροῦσαν ἐπὶ νάρκης.
Μέντωρ	«Έπτωρ Κ. Δρασούλης	41	7157	ἀνεχ. Νέαν 'Ολεανήν 5 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
Μέρκιουρ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	22	269	εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ., μετων. «ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Μέτσοβον	Λουκᾶς Νομικός	33	486	ἀνεχ. Μόντεβιδεο 22 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 'Απρ. (διὰ Κύπρου)
Μιχαήλ	Κωνστ. Λαιμός	43	7207	εἰς Νικολάεφ 4 'Απρ.
Μιχαλάκης	N. Εύσταθίου	44	7176	ἔφθ. Λιούτζαπουργκ 6 'Απρ.
Μιχ. Λ. 'Εμπειρίκος	ξτ. Σ.Γ. Εμπειρίκου	18	5202	ἀργεῖ 'Αμβούργον ἀπὸ 8 'Οκτ.
Ναύαρχος Κουντουριώτης	Ίω. Καρδούς	45	7247	ΕΒΥΘΙΣΘΗ προσκροῦσαν ἐπὶ νάρκης.
Νέα 'Ελλάς	άδ. Γουλανδρῆς	22	16991	ἀνεχ. Νέαν 'Ολεανήν 5 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
Νέδων	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	εἰς Πειραιᾶ 13 'Απρ.
Νέστος	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Γιουκάρο 8 'Απρ. διὰ Μεσόγειον
Νηρεύς	Μ. Χατζῆλιας	37	5205	ἀνεχ. Ικούνι 5 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Νικόλας	X. Πατέρας & Σια	43	7176	διῆλθε Τζιμπούντη 28 Μαρτ. διὰ Μαδαγασκάρην
Νικόλας	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	ἔφθ. Ρόττερνταν 30 Μαρτ.
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	«Ατλαντικός» Α. Ε.	43	7244	διῆλθε Κολόπο 4 'Απρ. διὰ Βοιβάνη, ἔφθ. 9
Νικ. Καΐρης	E. Κονιουρ.-Ι. Καΐρης	43	7244	διῆλθε Κεϋλάνην 3 'Απρ. διὰ Σαΐγκον, ἔφθ. 10
Νικ. Μίχαλος	K. Μίχαλος	13	4342	διῆλθε Κινέαντο 22 Μαρτ. διὰ Μίδδελσελμπρο, ἔφθ. 9
Νικ. Πατέρας	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	εἰς 'Αμβέρσαν ἀπὸ 20 Μαρτ. ἔφθ. Σαΐν Τζάν 4 'Απρ.

Νικολάου Γεώργιος	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	εἰς λιμένας Δυτ. 'Αφρινής 1 'Απρ.
Νικολάου Ζωγραφία	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	εἰς Μαδαγασκάρην 2 'Απρ.
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	ἔφθ. Ρουέν 7 'Απρ.
Νίκος Τ.	«Καρηρεύς» Α.Ε.	19	5175	ἔφθ. Στάβαγκερ 3 'Απρ.
Ξάνθη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	41	674	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Φεβρ.
"Οθων	Φαφαλιόν καὶ Σια ..	44	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 7 'Απρ.
"Ολγα	'Εμπορ.-Έφοπλιστικὴ ..	43	7244	ἔφθ. Καλκούταν 25 Μαρτ.
"Ολυμπος	Κούλουνθος - 'Εμπειρ.	18	5216	ἀργεῖ Μπάρφων ἀπὸ 13 Δεκ.
"Οντρι	Κ. Γράτσος	45	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 23 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέζον
"Ορος "Αθως	Κων. Β. Σκαρφέλης ..	43	7176	εἰς Αντεραίαν 2 'Απρ.
"Ορος Αίτνα	«Άτλαντικός» Α. Ε.	29	4230	ἀργεῖ Σίενταμ ἀπὸ 9 Μαρτ.
"Ορος Ελικών	«Τράπας Σό	18	5525	ἀνεχ. "Αδεγ 4 'Απρ. διὰ Καλκούταν
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμν. - Κουλουκούντης ..	17	3704	ἔφθ. Βομβάνην 30 Μαρτ.
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	ἔφθ. Σαΐγζον 28 Μαρτ.
"Οχι	Ίω. Λυκίδης	09	888	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδόπουλος	20	5194	ἔφθ. Καλαί 4 'Απρ.
Παναγία Καθαριώτισσα	Α. Καραβίας	43	7176	διῆλθε Παναμάν 9 'Απρ. διὰ Ντῶριταν
Παναγιώτης	Ίω. Λιβανὸς	43	7176	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 9 'Απρ. διὰ Γένοβαν
Παναγιώτης Ν. (Ψυγεῖον)	Π. Νικολαΐδης	21	601	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Δεκ.
Παναγ. Κουμάνταρος	Π. Κουμάνταρος	44	7244	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 3 'Απρ.
Πάργα	Γ. Σχοιβίνος καὶ Σια ..	15	399	ἀργεῖ 'Αμπελάκι ἀπὸ 14 Ιαν.
Πάτμος	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	31	200	εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς
Παῦλος Γ.	ἀδ. Γιαννακαράνη	20	1130	εἰς Πάτρας 2 'Απρ.
Πειραιές (έπιθετ.)	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	29	1493	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Κρήτης
Περικλῆς	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Ντακάρ 5 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
Περεσφόρη	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	διῆλθε Λορέντζο Μαρχές 28 Μαρτ. διὰ Βοιμβάνη
Πεταλοί	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	ἀνεχ. Κολομβίαν 1 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην, ἔφθ. 8
Πετράκης Νομικός III (τάνκερ)	Μ. Νομικός	43	10448	ἔφθ. Κιούρασάδο 3 'Απρ.
Πέτρος (τάνκερ)	νῖοι Π. Γούλανδρη	43	10448	διῆλθε Σούεζ 11η 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
Πέτρος I. Σουλανδρῆς	ἀδ. Γούλανδρη	23	4693	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 28 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
Πέτρος Νομικός	Μάρκος & Ε. Νομικός	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 6 'Απρ. διὰ Σαίν Τόμας
Πήγασος	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	43	3610	ἔφθ. Πειραιᾶ 6 'Απρ.
Πηγείδης	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	44	7207	διῆλθε Γιθαλτάρ 5 'Απρ. διὰ Πιούτινο
Πολυτίμη 'Ανδρεάδη (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	ἀνεχ. Ρούέν 10 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Οκτ.
Πρέντον	Καττούλας καὶ νῖοι ..	06	2088	ἀνεχ. Ντόρτμουντ 2 'Απρ. διὰ Νεμούνη
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	ἔφθ. Σαούντα 1 'Απρ.
Ροδόπη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	44	1923	ἔφθ. 'Αλγέριουν 6 'Απρ.
Ρόδος	έτ. «Τρανσόπετρόλη» ..	17	4908	ἀνεχ. Νεάπολιν 6 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
Σαλαμινία	Ε.Πετρούτσης - Γ.Τάνες 01	3634		ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Φεβρ.
Σάδμος	νῖοι Δ. 'Ιγγλέση	43	7177	διῆλθε Μοντεβίδεο 19 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
Σαντορίνη	Σιγάλα - Κουλουκούντη	43	7207	ἀνεχ. Λίβερπουλ 2 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Σέρραι	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	21	725	ἀνεχ. Πειραιᾶ 11 'Απρ. δι' ἀν. θάλασσαν
Σίμων φὸν Οὐτρεχτ	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	22	4949	ἀργεῖ Τάπη ἀπὸ 27 Φεβρ.
Σκρά	Σταφυλοπ. 'Αγγονοῦς ..	27	757	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 'Απρ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	ἔφθ. 'Αιμέροσαν 6 'Απρ.
Σούνιον	Μάνθος - Χατζηλίας ..	43	7244	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 5 'Απρ.
Στάθης I. Γιάνναγας	Μιχ. Κουλουκούντης ..	44	7176	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 9 'Απρ.
Στάμος	Δ. Φαφαλίδς	14	3801	ἔφθ. Ρούέν 6 'Απρ.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἔφθ. Νεκοτσέα 9 'Απριλ.
Σταυρος Κουμάνταρος	Ίω. Κουμάνταρος ..	44	7176	ἔφθ. Μπλάχιαν Μπλάγκαν 4 'Απρ.
Στέφανος Σ.	Π. καὶ Ίω. Σαμονᾶ ..	04	646	ἔφθ. Χούλι 6 'Απρ. καὶ 'Ειρέν 11
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἔφθ. Βομβάνη 8 'Απρ.
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος	ἀδ. Βλασσόπουλοι ..	43	7244	ἔφθ. Μασσαλίαν 3 'Απρ.—
Σύρος	Δ. Γεωγόπουλος	43	7176	ἔφθ. Βασιλικὸν 7 'Απρ.
Τάκης Κ.	Κατσουλάκος	20	471	ἔφθ. Πειραιᾶ 6 'Απρ.
Ταξιάρχης	ἀδ. Λαμπού	13	4221	ἀνεχ. Ντεμεράρα 1 'Απρ. διὰ Τρίνινταν
Ταύγετος	Κουλούθρου - 'Εμπειρίκου	18	5687	ἀνεχ. Γάνδην 2 'Απρ. διὰ Ταζοράντι
Τζών Χανδρῆς (τάνκερ)	Δ. Ι. Χανδρῆς	43	11448	εἰς Νέαν 'Υόρκην 8 'Απρ.
Τηλέμαχος	"Εκτωρ Δρακούλης ..	11	3658	εἰς Χάιφαν 5 'Απρ. ἐπὸ φόρτωσιν
Τήνος	Ποθ. Μπάκιας κλπ. ..	11	1459	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 'Οκτ.
Τρίτων	ἀδ. Γράτσοι	44	7207	ἔφθ. Καράτσι 9 'Απρ.
Υδραίος 11	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	διῆλθε Πειραιᾶ 14 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
Υδρούσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	ἔφθ. Δουγκέρκην 2 'Απρ.
Υπερίων	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	43	8025	ἔφθ. Γένοβαν 1 'Απρ.
Φλόγα	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδημούς ..	05	480	εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς; ἐν 'Ελλάδι
Φλώρα Νομικού	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 27 Μαρτ.
Φλώρινα	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	20	985	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Απρ.
Φρέδ	Κ.Δ.Καλαφάτης	07	4043	εἰς 'Αιμέροσαν ἀπὸ 28 Μαρτ.
Φωτεινή	I. M. Καρρᾶς	44	7176	διῆλθε Λέζαρντ 5 'Απρ. διὰ Σαδόναν
Χαδιώτης	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	ἔφθ. Γένοβαν 4 'Απρ.
Χάλκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	45	470	εἰς κρατικάς ἐν 'Ελλάδι μεταφοράς
Χαλκιδική	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιῶς — Δωδεκανήσων
Χέλατρος	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	ἔφθ. Σαΐγζον 8 'Απρ.
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	ἔφθ. Βικτώρια (Βρ. Κολ.) 10 'Απρ. (διὰ Ντῶριταν)
Χρυσῆ	νῖοι Π. Γούλανδρη ..	44	7176	ἔφθ. 'Αιμέρεσσαν 4 'Απρ.
Ψαρά	'Αναστασίου - Φαφαλίδς	45	7247	ἔφθ. Ρόττερνταμ 13 'Απρ.
'Ωκεανός	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	43	9400	εἰς 'Αιμέροσαν ἀπὸ 23 Μαρτ.
'Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4793	ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 31 Μαρτ. δι' 'Αιμέροσαν, ἔφθ. 8 'Απρ.

Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

'Αθάμας 11	έτ. «Αθάμας»	19	3537	ἔφθ. Γένοβαν 9 'Απρ.
'Αζουέρο	έτ. «Αζουέρα»	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον φόδις 1 'Απρ.
Αίτζιαν Στάρ (έπιθατ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκ.
'Αναστασία	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	ἔφθ. Σίδνευ (Αντστραλίας) 22 Μαρτ.
'Ανδαλουσία	έτ. «Γρανσατλάντικα»	18	7717	ἀνεχ. Ροζάριο 8 'Απρ. δι' ἄγ. Βικέντιον εἰς Γιούχαναν 13 'Απρ.
'Ανδρέας	έτ. «Σάμουσκα»	44	7207	εἰς ταξίδια Κρίστομπαλ—Μαρακάϊπο
'Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	ἀνεχ. Χονέλβαν 6 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
'Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	ἔφθ. Γένοβαν 29 Μαρτ.
'Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	ἔφθ. Χάδρην 8 'Απρ.
'Αριστείδης (Λονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ.
'Αριστογείτων	'Αρ. «Ωνάσης»	42	7176	ἔφθ. Βρέστην 6 'Απρ.
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης»	43	7176	διηλθετ. Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διὰ Γκοναΐα
'Αριστομένης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης»	43	7176	ἔφθ. Φάλμουθ 7 'Απρ.
'Αριστόπατας	'Αρ. «Ωνάσης»	43	7176	ἔφθ. Βρέστην 6 'Απρ.
'Αριστοτέλης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης»	43	7244	διηλθετ. Κιονοσάσα 3 'Απρ. διὰ Βούβαν
'Αρόζα	έτ. «Πόνκα»	22	1979	ἔφθ. Σαβόνατ 5 'Απρ.
'Αρτύγια	«Παναμένιαν Τρόμπο»	25	5531	ἀνεχ. Σφάξ 5 'Απρ. διὰ Παλλίς
'Ατλάντικ II. (τάνκερ)	έτ. «Νόρφ Αμέρικαν»	21	8206	διηλθετ. Κιονοσάσα 3 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
'Ατλάντικ Γουαΐηθ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθετ. Σουέζ 30 Μαρτ. διὰ Βούβαν
'Ατλάντικ Γουΐντ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διηλθετ. Σουέζ 30 Μαρτ. διὰ Βούβαν
'Ατλάντικ "Είρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Σαβόνατ 5 'Απρ.
'Ατλάντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 28 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
'Ατλάντικ Κόστ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	ἔφθ. Κοούν 6 'Απρ.
'Ατλάντικ Μπρίς	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 'Απρ., ζημία
'Ατλάντικ "Οσεαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Λισσαβώνα 1 'Απρ. (δι' 'Αμβέρσαν)
'Ατλάντικ Πάιλοτ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Βούβαν 7 'Απρ. δι' Αντστραλίαν
'Ατλάντικ Σήμαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Τάμπαν 1 'Απρ.
'Ατλάντικ Σίλι	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Κιονοσάσα 6 'Απρ. διὰ Χιλῆν
'Ατλάντικ Τρέιντερ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διηλθετ. Μαδέρας 6 'Απρ. διὰ Σαούντα
'Αφρικάνα	έτ. «Αρκτούρους»	27	4889	διηλθετ. Σαούντα 14 'Απρ.
Βαΐμεα	έτ. «Κρούσες»	19	5670	εἰς λιμένας Ανδστραλίας 3 'Απρ.
Βαλερόζο	έτ. «Τριντέντε»	20	2310	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ. διὰ Μαράβι
Βικτώρια	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	διηλθετ. Τρέλλεμπρογκ 7 'Απριλίου διὰ Βαλτιμόρην
Βιράγκο	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	εἰς Φιούμε 1 'Απρ.
Βύρων	έτ. «Βυζόνας»	05	339	εἰς Χάμψερχαν 4 'Απρ.
Γαρουφαλία	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	ἀνεχ. Χονέλβαν 7 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
Γεροδήμος	έτ. «Αταλάγια»	99	3076	ἔφθ. Γένοβαν 1 'Απρ.
Γεώργιος	έτ. «Λεβάντε»	17	5915	ἀργεῖ Βαλτιμόρην ἀπὸ 24 'Ιαν.
Γεώργιος Π.	N. Παπαλίου	19	611	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Απρ.
Γιάγκος	"Ελλήνες άγορασται . . .	93	619	ἀργεῖ εἰς Λονδίνον 12 'Απρ.
Γκλόρια	έτ. «Αράουκο»	12	6348	ἀνεχ. Χάμπτον φόδις 3 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
Δέσποινα	έτ. «Σάμουσκα»	44	7216	διηλθετ. Τάλαρα 30 Μαρτ. διὰ Λός "Αντζελες
Διώνη	έτ. «Πάξ»	20	6157	ἔφθ. Χάμπτον φόδις 2 'Απρ.
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	ἀργεῖ εἰς Σύρον 10 'Απρ.
'Εκουστόρ	έτ. «Αλιπάτρος»	20	5107	ἔφθ. Βιττώρια (Βραζιλίας) 6 'Απρ.
"Ελλενικ (Χονδ.)	'Ατμολόδια Διεθνής	20	7631	ἔφθ. Χάμπτον φόδις 10 'Απρ.
"Ελλενικ Νύμφη	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	εἰς Χονέλβαν 5 'Απρ.
"Ελλενικ Χρυσούλα	έτ. «Αταλάγια»	10	1441	εἰς Χάρολιεμ 10 'Απρ., εποκευή
'Εμανουέλετορ	έτ. «Καρριμπτεαν»	43	7207	ἔφθ. Γένοβαν 6 'Απρ.
'Ενσενάντα	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 2 'Απρ. διὰ Ροζάριο
'Εντερπράϊζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 6 'Απρ.
'Ερατώ	έτ. «Ιανθής»	43	7225	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 6 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
Εύριπιδης	έτ. «Σάν Νικόλας»	20	7582	ἔφθ. Χάμπτον φόδις 12 'Απρ.
Εύρυθιάδης	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	ἀνεχ. Τέμπλ. Μπαΐ 1 'Απρ. δι' Ινδίας
Εύρυσθεύς	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	ἔφθ. Γδύνιαν 8 'Απρ.
"Ηθη Γ.	έτ. «Καρμπιάνα»	43	7176	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον φόδις
Θεοδώρη	έτ. «Θεοδώρη»	19	5524	διηλθετ. Τέμπλ. Μπαΐ 6 'Απρ. διὰ Καλκούταν
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 2 'Απρ.
Ιντιάνα	Τζόν Λιβανός	15	5751	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 3 'Ιονί.
Ιόνιαν Λήντερ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	διηλθετ. Σαούνταπτον 8 'Απρ. διὰ Χάμπτον φόδις
Ιόνιαν Τρέιντερ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 8 'Απρ.
Ιωάν. Λιβανός	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	εἰς Ρότερενταν ἀπὸ 26 Μαρτ.
Καλλιρρόη (τάνκερ)	K. Κονιαλίδης	22	8432	ἀνεχ. Κιονοσάσα 26 Μαρτ. δι' Εύρωπην
Καμπέρορα	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	7710	ἔφθ. Μασσαλίαν 10 'Απρ.
Καντούλη	έτ. «Ντέλ. Ρέιν»	12	3923	ἔφθ. 'Αμβούργον 30 Μαρτ.
Κάπταιν Θέλ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ.
Κάπταιν Μικές	έτ. «Λουτσίντα»	18	480	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Κάπταιν Τζόν	έτ. «Στάρ»	19	3332	ἔφθ. Βοστώνην 8 'Απρ.
Κατερίνα	έτ. «Κατερίνα»	03	491	ἔφθ. 'Αμβούργον 9 ,Απρ.
Κατίνα	έτ. «Αλιπάτρος»	43	892	εἰς Χάϊφαν 3 'Απρ.
Κατούμπα	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	9424	ἔφθ. Πλότο δφ Φράνς 5 'Απρ.
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διηλθετ. ἄγ. Βικέντιον 4 'Απρ. δι' Ιταλίαν
Κλειώ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	διηλθετ. ἄγ. Βικέντιον 6 'Απρ. δι' Ολλανδίαν
Κέρσαλος	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	17	3804	ἔφθ. Πόρτλαντ (Με) 1 'Απρ.
Κνόζα	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διηλθετ. Σουέζ 9 'Απρ. διὰ Καράται
Κοκερέλ	έτ. «Κάντιας»	04	3479	ἀργεῖ "Αμπα ἀπὸ 26 Φεβρ. Ζημία ἐκ πάγων
Κόρα	Π. Γασπαρινάτος	06	817	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 'Απρ.
Κουλέμπρα	έτ. Πορτομέτέλλο	19	5261	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ.
Κύλεμουντ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 'Απρ.
Κυρήνεια	Παναμάκη ἔταιρ.	11	7527	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Απρ.
Λέανδρος	έτ. «Μπενβενίντο»	10	610	ἔφθ. Μασσαλίαν 8 'Απρ.

Λίλα		έτ. «Ρίβα»	09	655	έφθ. Ντωνταί 7 'Απρ.
Λιμπερέϊτορ		έτ. «Παναυερικάνα»	44	7176	εἰς λιμένας Πλέιτ 14 'Απρ.
Λόιντα (τάνκερ)		έτ. 'Ατλαντικού	16	5505	εἰς Νέαν 'Υδρην 10 'Απρ., ἐπισκευή
Λοῦντέστε (τάνκερ)		έτ. «Αντόρ»	21	8206	έφθ. Κιουρασάο 4 'Απρ.
Λούζορ (επίβατ.)		έτ. «Βιτώρια»	15	5544	εἰς 'Υμουντενί από 17 Μαρτ., ἐπισκευή
Μαίρη Γ.		έτ. «Σεντραμερικάνα»	43	7176	έφθ. Χάμπτον φόδος 9 'Απρ.
Μακίκι		έτ. «Κρούζες»	17	5924	έφθ. Σαιν Ντενίζ 2 'Απρ.
Μαντόννα		Π. Φιλίης	42	855	έφθ. Γλασκώνη 2 'Απρ.
Μάντω		τ. «Φωσίνας»	42	7176	έφθ. Λίβερπολ 4 'Απρ.
Μάρχορ		έτ. «Ποΐντα "Άλτα»	19	2660	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ. διὰ Χάντσπορτ
Μαρία Γ.		έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	διῆλθε Λάζ Πάλμας 8 'Απριλ. δι' Ισλανδίαν
Μαρκέλλα		έτ. «Σάν Γκεράσμου»	20	3483	έφθ. Σέτταν 4 'Απρ.
Ματθαίος (Χονδ.)		έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διὰ Β. Αμερικὴν
Μεγαλόχαρη		έτ. «Πρώρας	01	3568	έφθ. Μοντεβίδεο 2 'Απρ.
Μερίντιαν		έτ. «Μοντίζο»	19	4999	εἰς Γρεεντζενάμονθ 7 'Απρ.
Μερόπη (σημ. Χονδ.)		έτ. «Αριόνα»	19	7588	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 4 'Απρ.
Μιμόζα		έτ. «Κάνουμαρ»	05	3071	ἀνεχ. Ρίο Γκράντε 8 'Απρ. διὰ Πλέιτ
Μολντόθα		έτ. «Ιθάκη»	11	4083	ἀνεχ. Νέαν 'Υδρην 4 'Απρ. διὰ Σαιν Τζόν
Μπελλαθίστα		έτ. «Ειρήνη»	17	3517	ἀργεῖ Τάιν από 17 Φεβρ.
Μπιενθενίντο		έτ. «Ζαράτιο»	18	4965	διῆλθε Ντόριταν 25 Μαρτ. διὰ Καλκούταν
Μποναθεντούρα		έτ. «Οὐλτραμάρε»	20	6895	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ. δι' Αμέρισαν
Μπούντη		έτ. «Βέριτας»	21	1138	εἰς Κωσταρίκαν 5 'Απρ.
Μόριαν		έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Βαλτιμόρων 1 'Απρ.
Μυρτώ		έτ. «Αρίστα»	43	7176	ἀργεῖ Βαλτιμόρων από 17 Φεβρ. Διασκευή εἰς τάννερ
Ναθιγκέίτορ		έτ. «Καρρέμπιαν»	43	7176	διῆλθε Σαουθάμπτον 8 'Απρ. διὰ Γκάλβεστον
Ναντίν		έτ. «Κάνουμαρ»	04	3582	εἰς Μπούένος 'Αύρες 13 'Απρ.
Ναφτόλ (τάνκερ)		έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	εἰς Τεργέστην 9 'Απρ.
Νήσος Πάτμος (άμερ.)		έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	έφθ. Βαλτιμόρων 4 'Απρ.
Νόρα		έτ. «Ηστεον Σιφάριγκ»	43	7176	εἰς Πλέιτ 10 'Απρ.
Νορίτα		"Ελληνες ἀγορασταὶ	43	7176	ἀργεῖ Νέαν 'Υδρην από 12 Φεβρ.
Νορλάντια		έτ. «Σέλετο»	42	7191	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 4 'Απρ.
Νορλάγκο		έτ. «Γρεβάτης	44	7207	έφθ. Νέαν 'Υδρην 1 'Απρ., ἐπισκευή
Νόρμα (τάνκερ)		έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	εἰς Πότο ντε Μπούκ 10 'Απρ.
Νουέα 'Εσπεράντζα		έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Αμέρισαν 2 'Απρ.
Νουέα Θορτούνα		έτ. «Φάραλον»	43	7176	εἰς λιμένας Πλέιτ 10 'Απρ.
Ντανούμπιαν		Λ. Καμπάνης & Σια	98	2728	έφθ. Χάϊφαν 1 'Απρ.
Ντοράντο		έτ. «Γραμπόα»	44	7244	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 1 'Απρ.
"Οντθαρ I I		έτ. «Μιραφλόρας	18	1897	ἀνεχ. Βεροιούδας 5 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Ούρανία Γούναρη		'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	έφθ. Μόμπλ 29 Μαρτ.
Ούταχαν		έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	ἀνεχ. Χάμπτον φόδος 1 'Απρ. δι' Ισπανίαν
"Οσεαν Γουαίνη		έτ. «Στέιτς»	19	4990	διῆλθε Τρίνινταν 3 'Απρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
"Οσεαν Ρόθερ		έτ. «Τζένεραλ»	19	4988	εἰς Νέαν 'Υδρην από 21 Μαρτ.
"Οσεαν Τρέιντερ		έτ. «Στέιτς»	19	5101	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαρτ.
Πάν		έτ. «Αμαρυλλίς»	20	5595	ἀνεχ. Φόβεν 26 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Πάραλος I I		έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Αμέρισαν 6 'Απρ.
Παρίτα Μπαίη		έτ. Παναμ. - 'Ευρωπέα	18	6049	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διὰ Ρούνεν
Παρίτα Σούν		έτ. Παναμ. - 'Ευρωπέα	19	5555	εἰς Αμέρισαν από 21 Μαρτ.
Πασιφίκ "Οσεαν		έτ. «Πασίφικ»	44	7212	έφθ. Τρίνινταν 30 Μαρτ.
Πέρλα		έτ. «Ναβιέρας	19	6040	έφθ. Γκάλβεστον 7 'Απρ.
Πηγελόπη		έτ. «Πίλαρ»	19	6495	εἰς Μπούένος "Αύρες 3 'Απρ.
Πίντα		έτ. «Ναβιέρα»	20	2606	διῆλθε Ντακάρ 1 'Απρ. δι' Ιταλίαν
Πόιντ Σάν Πάμπλο		έτ. «Πουνάιτεντ»	20	3280	εἰς Βοστόνην από 18 Μαρτ.
Πουκού (τάνκερ)		έτ. «Δάμας	36	7104	ἀργεῖ Μασσαλίαν από 22 'Ιαν.
Πράντο		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	διῆλθε Ντακάρ 30 Μαρτ.
Πριμαθέρα		έτ. «Σάμουσο»	18	5695	ἀνεχ. Θέουταν 25 Μαρτ. διὰ Κέν Ούέστ
Πρόσπερο		έτ. «Μπενθενίτος»	19	5055	εἰς Μπούένος "Αύρες 6 'Απρ.
Πρωτεύς		έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	ἀργεῖ Γένοβαν από 21 'Οκτ., ἐπισκευή
Ρεζολούτ (Χονδ.)		έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	έφθ. Βοστόνην 8 'Απρ. (διὰ Πλέιτ).
Ρένα (επίβατ.)		έτ. «Ρένα»	06	1619	ἀργεῖ 'Αλεξάνδρειαν από 30 Αύγ.
Ρένα		έτ. «Πάξ»	20	5686	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 8 'Απρ.
Ριζάκουα		έτ. «Ριζάκουα	21	1925	έφθ. Χάϊφαν 5 'Απρ.
Ρόμπερτ		έτ. «Βέριτας»	19	2632	έφθ. Νέαν 'Υδρην 8 'Απρ.
Ρούλ (παναμ.)		Έ. Πιλτέκης	99	1109	έφθ. Σουέζ 7 'Απρ.
Σαλαμίς Βίκτορο		έτ. «Σάτελ»	45	7604	ἀνεχ. Πειραιᾶ 31 Μαρτ. διὰ Ν. 'Υδρην. ΕΙΩΛΗΝΗ
Σάν Γιώργιε		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Αγκώνα 1 'Απρ.
Σάν Λεονάρδο		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	διῆλθε Ρίον 'Ιανέριον 25 Μαρτ. δι' Αμέρισαν
Σάν Νικόλας		έτ. «Οὐλτραμάρ»	08	2229	ἀργεῖ Μίδδλεσμπορ από 16 Μαρτ.
Σάν Τζέρτζιο		έτ. «Γαλανός»	16	4818	ἀνεχ. Μασσάβαν 21 Μαρτ. διὰ Καλκούταν
Σάντα "Αννα		έτ. «Φρόντορ»	44	7220	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 6 'Απρ.
Σαντιάγκο		έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	έφθ. Γένοβαν 1 'Απρ.
Σάντουτς		έτ. «Άβία»	20	2606	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 'Απρ.
Σαπφώ		έτ. «Σούντην 'Αμερικάνα»	44	7212	διῆλθε Κρίστομπαλ 6 'Απρ.
Σαράγια		«Ναβ. Σούντην 'Αμερικά»	44	7176	ἀνεχ. Χαϊφάν 3 'Απρ. δι' Αντσαλίαν
Σίγκνετ		έτ. «Σίγκνετ»	11	3726	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. δι' Αμέρισαν.
Σίμων		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Ρόττερνταν 4 'Απρ.
Σόνια		έτ. «Μαριάτο»	19	5354	ἀνεχ. Σάρφι 2 'Απρ. διὰ Νάντην
Σουέρτε		Κομπ. «Βαπτόρες»	10	3649	ἀργεῖ Τάιν από 7 'Ιαν.
Στάμο		έτ. «Ποϊντα "Άλτα»	18	2858	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Απρ.
Σωκράτης		Κ. Κονιαλίδης	21	7409	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 8 'Απρ.
Τερψιχόρη		«Μπλού Λάιν»	30	2480	ἀργεῖ 'Αλεξάνδρειαν από 13 'Οκτ.
Φοίσας I I		έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Μασσάλιαν 2 'Απρ. (διὰ Ν. 'Υδρην)
Φιλίππα		έτ. «Πανέλλεντας	02	10375	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 8 'Απρ.
Φοίνιξ		έτ. «Ινσουλαρ»	15	1255	εἰς λιμένας Μέσης 'Ανατολῆς 1 'Απρ.
Χρυσή Χονδρούλη		άδ. Χονδρούλη	44	1075	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι