

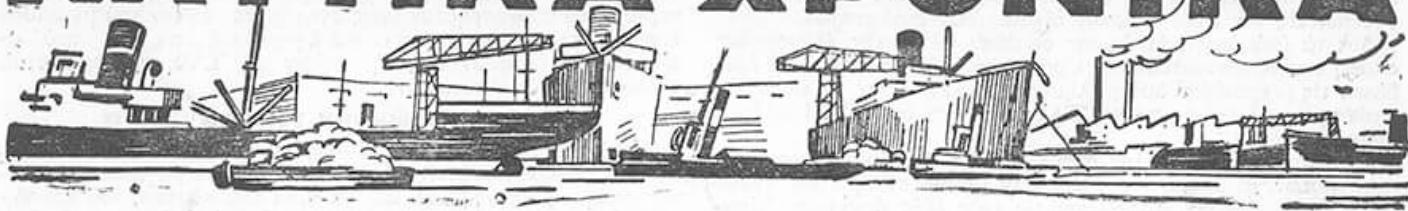
# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1948

Αρ. Φύλλου 301/69

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 301/69

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

ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Ι ΜΑΐΟΥ 1948

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

#### Μωρόν και όλεθριον

Μωρόν ως ίδεα και ως σύνταξις, δλέθριον είς τάς συνεπείας του τὸ ψηφισθὲν ὑπὸ τῆς 'Ἐπιτροπῆς' Ἐξουσιοδοτήσεως ψῆφοισμα «περὶ δηλώσεως ἐλληνικῶν περιουσιῶν ἀλλοδαπῆς καὶ τῶν δρῶν ἐπαναπατρισμοῦ τῶν», τὸ δποῖον δημοσιεύεται εἰς δλλην θέσιν τοῦ παρόντος τεύχους. Οὔτε αἱ πρόχειροι δικαιολογίαι τῆς γραμμής εἰς τὸ γόνατον εἰσηγητικῆς ἔκθεσεως, οὔτε ή ἐπίκλησις τῆς σχετικῆς διοτάξεως τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου τοῦ κυροῦντος τὸ σχέδιον Μάρσαλ, οὔτε αἱ καθησυχαστικαὶ φράσεις τῶν δημοσιευθείσιν ἀνακοινώσεων τοῦ τοῦ 'Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως δύνανται νὰ μειώσουν τάς θαρυτάτας εύθυνας τῶν κυβερνώντων τὸν Τόπον διὰ τὴν ἐλαφρὰ τῇ συνειδήσει διάπραξιν ἔνδον ἑγκλήματος ἀνυπολογίστων συνεπειῶν διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Οἰκονομίαν.

'Ἐνδ ή πτωχὴ Ἐλλάς ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην τῆς ἐμπιστοσύνης καὶ τῆς ἀρωγῆς τῶν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ τέκνων της, τὴν δποῖαν πάντοτε είχε καὶ ἐκ τῆς δποίας ἀπεκδύμιζε τεράστια ὠφέλη, ἔρχεται σήμερον μὲ τὸ ἔξωφρενικὸν αὐτὸν νομοθέτημα νὰ κηρύξῃ τὸν πόλεμον κατά τῶν Ἐλλήνων τοῦ ἔξωτερικοῦ, νὰ τοὺς ἀποκενώσῃ καὶ νὰ τοὺς κάμη νὰ διακόψουν πάντα δεσμὸν μὲ τὴν πατρίδα τῶν. Διότι τοὺς ἀρνεῖται τὴν αὐτοπροσάρτετον καὶ ζωράν ἀγάπην πρὸς τὴν γεννετέραν, τὴν δποῖαν οὐδέποτε παρέλειψαν νὰ ἐπιδείξουν, τοὺς μεταχειρίζεται μὲ κακοποιίαν καὶ μὲ ἀπειλάς θίας καὶ ἔξαναγκασμοῦ καὶ τοὺς ἔξωθεν νὰ ἀντιτύπουν δπως κανεὶς ἡμπορεῖ πρὸ μᾶς ἀχαριστίας ἐκδηλούμενης ἀπὸ τὸ ἐπίσημον Κράτος. Τὸ δτι δὲ οὕτω ἔχουν τὰ πράγματα ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὴν γεννικὴν ἔξεγερσιν κατὰ τοῦ νομοθετικοῦ αὐτοῦ ἔξαμπλωματος δχι μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἐνδιαφερομένων Ἐλλήνων τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἀλλὰ καὶ ἐκ μέρους δλων ἔκεινων, οἱ δποῖοι ἐνδιαφέρονται πραγματικῶς καὶ πονοῦν διὰ τὴν σωτηρίαν τοῦ Τόπου καὶ οἱ δποῖοι κατί γνωρίζουν διὰ τὴν ιδιότυπον θέσιν τῆς Ἐλληνικῆς Οἰκονομίας καὶ τοὺς δεσμούς τῆς Ἐλλάδος μὲ τὸν ἀπόδημον Ἐλληνισμόν. Καὶ μόνον ἐλάχιστοι ἀλλοφρονοῦντες πολέμοι τοῦ κεφαλαίου ἡ τινὰ ἐτερόφωτα πρόσωπα, ὑπακούοντα ἀσύζητει ὀκόμη καὶ εἰς τάς πλέον παραλόγους ἀξιώσεις τῶν ξένων διὰ διαφόρους, ή κισταὶ ἀξιοπρεπεῖς, λόγους ἐπικροτοῦν ἐν μέτρον ἀνόητον καὶ πρακτικῶς ἀνεφάρμοστον, τὸ δποῖον ως μόνον ἀπότελεσμα θά ἔχῃ νὰ πλήξῃ θανασίμων ἐντίμους καὶ παραγωγικάς ἐλληνικάς ἐπιχειρήσεις τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἀπὸ τάς δποίας τόσα ἔχει ὠφεληθῆ δ τόπος, ἐνῷ ἔκεινοι, ποὺ ἵσως θά ἔπρεπε νὰ πληγοῦν, δηλαδή, οἱ ἀποκομίσαντες κέρδη ἐξ ὑπόπτων ἐπιχειρήσεων ἐν Ἐλλάδι καὶ ἔξαγαγόντες τὰ δνομα κέρδη τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, θά διαφύγουν ἀσφαλῶς καὶ θά μικτηρίζουν καὶ τὰ νομοθετήματα καὶ τάς ἀπειλάς.

Τὸ δτι τὸ περὶ οὖ πρόκειται νομοθέτημα είνε μωρόν, ἀμελέτητον καὶ δλέθριον, ἀποδεικνύεται καὶ ἐκ τοῦ δτι εἰς αὐτὸν οὐδεμία πρόνοια λαμβάνεται προκειμένου περὶ τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἀπικειμένων, αἱ δποία, ως γνωστόν, είνε ὑποχρεωμέναι νὰ ἔργαζωται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀφοῦ δ ἐλληνικός ἐμπορικός στόλος ἀσχολεῖται κατά τὸ μέγιστον μέρος του εἰς τάς διεθνεῖς μεταφοράς.

Τά ἐλληνικά ναυτιλιακά κεφάλαια, τά δποία είνε πρωταρχικῆς διάκης διὰ τὴν διατήρησιν ἐν ζωῇ, τὴν κίνησιν καὶ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ὑπάγονται καὶ αὐτά εἰς τάς διά τοῦ νομοθετικοῦ ἔξαμπλωματος ἐπιβαλλούμενας δεσμεύσεις καὶ ὑποχρεωσίες.... ἐπαναπατρισμοῦ!! Διὰ νὰ γίνουν τί εἰς τὴν Ἐλλάδα; Νά ἔξανεμισθοῦν εἰς διαφόρους προορισμούς ἐντελῶς ἀσχέτους μὲ τὴν Ναυτιλίαν, ἀφοῦ ἐδῶ οὔτε νὰ κατασκευάσωμεν οὔτε νὰ ἀγοράσωμεν πλοῖα εἰνε δυνατόν; 'Ακόμη καὶ τὰ ἀναγκαῖα ρευστά κεφάλαια τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τά δποία είνε ἀπαραίτητον νὰ κινοῦνται ταχέως καὶ ἐλεύθερως διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῶν ὁκεανῶν καὶ τῶν θαλασσῶν τῆς ὄφηλου, πρέπει, κατά τὸ ψῆφοισμα, νὰ ὑπόκεινται ὑπὸ τὸν κρατικὸν ἔλεγχον

μὲ τάς ἀτέρμονας γραφειοκρατικάς διατυπώσεις καὶ καθυστερήσεις, μέχρι τῆς ἐκπλήρωσεως τῶν όποιων ἐν ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν πλοίον θά κινθνεύσῃ πολλάκις νὰ ὑποστῇ τεραστίας ζημίας ή ίσως νὰ ἀπολεσθῇ!!!

'Ἄπο μερικά τοιαύτης φύσεως οἰκονομικά μέτρα, ποὺ λαμβάνονται τα τελευταίον καιρὸν, είνε δικαιολογημένοι ἔκεινοι, ποὺ μὲ ἀγωνίαν διερωτῶνται ποῖος, ἀρά γε, κακός δαίμων ἀνέλασθε... νὰ σώσῃ τὴν Ἐλλάδα ἀπὸ τὴν οἰκονομικήν καταστροφὴν διὰ τοῦ πρωτοφανούς συστήματος τῆς δημοιοπαθητικῆς, δηλαδὴ τῆς οἰκονομικῆς ἀπαθλιώσεως.

#### Τὸ ἔγχειρημα

Σκάφη πολλά, σημαντικῆς χωρητικότητος, περισσότερα τῶν δσων ποτὲ οἱ ἐφοπλισταὶ μας κατείχον, ἐλέγχονται τώρα ἀπὸ τὴν ἐλληνικήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα. Σκάφη ἐλληνικά, παναμαϊκά, καναδικά, ἀμερικανικά, ἀγγλικά, χονδουρικά, νοτιοαφρικανικά καὶ δλιγά τινὰ ὑπὸ ἀλλας σημαίας ἀνήκουν εἰς ἀνωμύους ἔταιρικούς δρυανισμούς «ἔλληνικῶν συμφερόντων».

"Ἄν ἐπρόκειτο, δχι κατά σημαίαν, ἀλλὰ κατ' ἔθνικότητα πλοιοκτησίας νὰ ὑπελογίζετο στατιστικῶς ή παγκόσμιος χωρητικότης, τρίτος εἰς τὴν σειράν θά ἤρχετο δ ἐλληνικός ἐφοπλισμός, ἀμέσως μετὰ τοὺς Ἀμερικανούς καὶ Ἀγγλούς πλοιοκτήτας.

"Ἄν ἐπίσης ήτο δυνατή η ὑψηλοίσι τῆς Κυανολεύου ἐπὶ τῶν τόσων καὶ τόσων πλοίων, τῶν τελούντων ὑπὸ τὴν ἐλληνικήν ίδιοκτησίαν καὶ διαχείρισιν, ή Ἐλλάς θά ἐφέρετο εἰς τάς στατιστικάς, ως ή τρίτη παγκόσμιας ναυτική δύναμις. Δὲν ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα. Ἀκριβολογούμεν, ἔχοντες ὑπὸ δψιν τοὺς ἀριθμούς, δσους θέσσαις μᾶς ἐπιτρέπει νὰ συγκεντρώσωμεν η εύρυτάτη καταστορά τῆς ἐφοπλιστικῆς μας δραστηριότητος καὶ τὸ κεκαλυμένον τῆς πλοιοκτησίας. Αἱ πληροφορίαι μας πάντως δὲν είνε κατώτεραι τῆς πραγματικότητος.

Πλῶς τώρα αὐτή η ἀπιστεύτως μεγάλη ἀνάπτυξις η καταπλησσούσα καὶ τοὺς ξένους, συνετελέσθη ἐντός μιᾶς μόλις διετίας καὶ διατί ὑπὸ τάς ξένας σημαίας ἀκαλύφθη, δὲν είνε θέματος τοῦ παρόντος σημειώματος. Γεγονός πάντως είνε, δτι πολλά ἐκ τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ξένων σκαφῶν θά ἱσσαν ήδη εἰς τὰ νηολόγια τῶν λιμένων μας ἔγγεγραμένα, δν η ἀλλαγὴ σημαίας δὲν ἀπηγορεύετο ἀπὸ τάς Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸν Καναδάν.

\* \* \*

Κεφάλαια δγκώδη, ύπερτερα τῆς δυναμικότητος καὶ τῶν διαθεσίμων τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ θά ἔχειαζοντο, ίνα τὰ σκάφη αὐτὰ ἀγορασθοῦν. "Ἄν ἐπρόκειτο τοῖς μετρητοῖς νὰ πληρωθοῦν, ή ἀξία τῶν, συμπεριλαμβανούμενών τῶν ήδη ὑπὸ ναυπήγησιν καὶ τῶν 58 καναδικῶν σκαφῶν μὲ προθετούμενην παράδοσιν τὸ 1950, θά ὑπερηκόντιζε τῶν εύφαντάστων τούς ὑπολογισμούς περὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων.

Δὲν πρόκειται εἰς τὸ σημείωμα μας αὐτὸν νὰ ἐπιχειρήσωμεν ἐκτίμησιν ἀπτκριωμένην τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐμπορικοῦ στόλου. Θά ήτο ἀφελές νὰ πιστεύθῃ εύκολον τὸ ἔγχειρημα.. Εἰς ἀνωμύους ἔταιρικας ἀνήκουν δλα τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας σκάφη καὶ ἀγνωστος είνε η ἔκτασις τῆς συμμετοχῆς εἰς αὐτάς τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Πρόχειροι δκμοίς υπολογισμοί, ἔγκυρον πως ἔχοντες τὴν προέλευσιν, κατηρτισθησαν ἐπὶ τῶν δνειακῶν δποχρεώσεων, αἵτις ἀνελκηθοῦν, ίνα τεθῇ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς ἐλληνικῆς διαχειρίσεως δλητή η δγκώδης χωρητικότης. Δεδομένου δτι τὰ ἐλληνικά «Λίμπερτς» καὶ τὰ διαφόρων τύπων καναδικά φορτηγά ησαν κρατικῆς ίδιοκτησίας καὶ ἡγοράσθησαν ἐπὶ πιστώσει, τούτων τὰ δνεια είνε δγνωστά. Δὲν ἀφίστανται ἐπίσης τῆς πραγματικότητος οἱ υπολογισμοί διὰ τὰ ἀγορασθέντα τοῖς μετρητοῖς ἐλληνικά τάνκερς, διὰ τὰ ἀμερικανικά τοιαύτα τ. 2 καὶ «Λίμπερτς», διὰ τὰ παναμαϊκά, τὰ χονδουριανά «Λίμπερτς» καὶ τὰ σκάφη δλλων τινῶν σημαίων, ἔλληνικῆς πάντως ίδιοκτησίας. Διὰ τὴν ἀγορά τούτων δραχμηρόθεσμα ἀνεζητήθησαν δάνεια εἰς τάς ἀμερικανικάς Τραπέζας. Μέρος αὐτῶν, δχι σημαντικόν, ἔξωφληθή μέχρι τοῦδε διὰ τὰ πέρυσιν ἀγορασθέντα, ένῷ νέει υποχρεώσεις ἀνελήφθησαν διὰ τὰ ἔφετος προσκτηθέντα καὶ τὰ τεθέντα ὑπὸ ναυπήγησιν. Οι ἔγγυτατα κινούμενοι γύρω ἀπὸ τὴν ἐλληνικήν ναυτι-

λιακήν δραστηριότητα δέν άγνοούν τάς λεπτομερείας τών συναθέντων εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην οἰκονομικῶν συνδυασμῶν.

Διά τὰ ύπό διγγυλικήν ἐπίσης σημαίαν ἐλληνικῆς ίδιοτητίας σκάφη συνήθησαν δάνεια εἰς λίρας, μέσω τῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου, εἰς μικροτέραν δύμας κλιμακα. Ἀρκετά ήσαν τὰ εἰς λίρας διαθέσιμα πού ἐκέκτηντο οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταί. Τὰ δολλάρια ήσαν δυσεύρετα.

Τὸ συμπέρασμα τῆς δῆλης αὐτῆς ἑρεύης ἐπὶ τῶν δανειακῶν υποχρεώσεων, αἱ δόποιαι καὶ ἐπέτρεψαν τὴν πρόσκτησιν τῆς δύκωδους χωρητικότητος, συνοψίζεται εἰς τοὺς ἔξῆς ἀριθμούς: Ἐκατὸν πεντήκοντα ἑκατομμύρια δολλαρίων δφείλει τώρα κατὰ προσέγγισιν δ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμός, ἐκ τῶν δόποιων μόλις τὸ ἡμισυ ἀναφέρεται εἰς δάνεια μακροπόθεσμα. Τῶν λοιπῶν ἡ ἔξοφλησις δέν προσθίπεται πέραν τῆς διετίας καὶ διὰ τὰ νεοναυπηγόμενα εἰς μεγαλύτερόν πως χρονικὸν διάστημα. Τῶν ἀγγυλικῶν σκαφῶν αἱ ύποχρεώσεις ὑπολογίζονται εἰς δέκα ἑκατομμύρια λιρῶν.

\*\*\*

Προκαλοῦν τὴν κατάπληξιν καὶ τὴν δημοσιχίαν ἐν ταῦτῷ οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί. Τὰ δάνεια θέθαια πρὸς τὴν ἀμερικανικήν καὶ τὴν καγαδικήν Κυθέρησιν θά ἔχουν ύπεραρκετὸν περιθώριον χρόνου ἔξοφλησεως. Τὰ δφείλομενα δύμας εἰς τὰς Τραπέζας, εἶναι ὅπωσδήποτε ἐπικίνδυνα. Μία δύσκολος κατάστασις εἰς τὴν ναυλαγοράν, δυνατὸν νὰ ἔχῃ θλιβερᾶς συνεπείας. Αἳ συνεχιοῦθή ἡ σημεινὴ λ.χ. κρίσις, θά περιορισθοῦν αἱ ἀπόδοσεις τῶν πλοίων. Θά σταματήσουν κατ' ἀνάγκην αἱ δόσεις καὶ θά καταστοῦν ἀπατητὰ τὰ δάνεια ἐν τῷ συνόλῳ τῶν. Τῶν δεξαμενοπλοίων ίδια αἱ συναθεῖσαι δανειακαὶ ύποχρεώσεις διὰ τε τὴν πρόσκτησιν τῶν καὶ τὴν συντελουμένην ναυπήγησιν εἶναι μεγάλαι καὶ ἔξαιρετικῶς εύπαθεῖς, παρὰ τὴν διαφαινομένην σταθερότητα τῶν ναύλων διὰ τὰς μεταφορὰς πετρελαίων καὶ τὰς προναύλωσεις μερικῶν σκαφῶν. Περὶ τὰ πεντήκοντα ἑκατομμύρια δολλαρίων δφείλονται ἀπὸ τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς, λόγω τῆς ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων. Βραχυπρόθεσμοι εἶναι αἱ προθεσμίαι ἔξοφλησεως. Μὲ τὴν ύπεραισιοδοξίαν, ποὺ διακρίνει πάντοτε τὴν δημοσιχίαν δραστηριότητα τοῦ "Ἐλληνος εἰς τὰ θαλάσσαια ἔργα, ἀνελθόμενην ύποχρεώσεις, δυσαναλογοὶ πρὸς τὰ ἀρχικῶν διαθέσιμα κεφάλαια. Ολίγα ήσαν αὐτά, καὶ πολλαπλάσια τὰ δύσα δάνειοθησαν οἱ ἀγορασταὶ τῶν τάνκερος. "Αν οἱ ναύλοι σταθερῶν ἐπὶ μίαν πενταετίαν εἰς τὰ σημεινά, ἔστω καὶ κατὰ τι κατώτερα, κρατηθοῦν — 65 τοῖς ἑκατὸν ἄνω τοῦ ἐπισήμου ναυλολογίου — Ισως τὸ τεράστιον διὰ τὴν ιδικήν μας οἰκονομικήν δυνατότητα ἔχη ἱρμα νὰ ἐπιτύχῃ. "Αλλως καταστροφάς ἐκτάσεως σημαντικῆς θὰ θρηνήσωμεν. Θὰ ἔξανεμισθοῦν καὶ πάλι περιουσία κτηθεῖσαι μὲ μεγάλην καὶ πολυετῆ προσπάθειαν.

Αἱ δημοσιχία πρὸς τὸ παρὸν στρέφονται εἰς τὰ φορτηγὰ μόνον σκάφη καὶ ιδιαιτέρως τὰ δύσα εἰναι δεσμούμενα μὲ ύποχρεώσεις βραχυπρόθεσμούς. Αὐτὰ τώρα δέν εἰναι εἰς θέσιν οὐδὲ τοὺς τόκους τῶν δανείων νὰ δινιμετωπίσουν. "Ἀπόδοσιν τινὰ δέν ἔχουν καὶ δ ἀκέπεομὸς τῆς δάνειας τῶν δέν ἀποκλείεται. "Εφόσον ἥθελε συνεχιοῦθή ἡ σημεινὴ ἀπραξία δέν εἰναι ἀστήρικτοι καὶ οἱ φόδοι τῆς καθολικῆς κρίσεως εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράμπ». Θὰ ἐπρεπε τότε νὰ εἰμεθα προτοιμασμένοι καὶ διὰ τὰς συνεπείας τῆς, τὰς γνωστάς ἐκ τοῦ παρελθόντος. Αἱ ζημιαὶ δέν ἡμποροῦν ἀπὸ τοῦδε νὰ υπολογισθοῦν, θὰ εἰναι πάντων μεγάλαι. "Ο.τ. η θαυμαστὸν ἐπεχείρησαν ἡ ἐλληνικὴ δραστηριότητα νὰ οἰκοδομήσῃ, ἐκ θεμελίων θὰ κλωνισθῇ. Δύσκολα θὰ προληφθῇ ή κατάρρευσις.

"Αλλὰ δέν θέλουμεν νὰ εἰμεθα μάντεις κακῶν. Πρέπει τούνατίον μὲ αἰσιοδοξίαν νὰ προσθέπωμεν εἰς τὸ μέλλον. "Ας θελήσουν δύμας οἱ δραματιζόμενοι τὰ ἑκατομμύρια τῶν δολλαρίων τῆς Ναυ-

τιλίας καὶ οἱ πιστεύοντες δτι χρυσοφόρος εἶναι ἡ τρόπις τῶν «λίμπερτ», νὰ ἀναμετρήσουν πρὸς στιγμὴν τὸν δύκον τοῦ μὲ πᾶσαν κυριολεξίαν καὶ ερδοσικοῦ ἐγχειρήματος οἱ, ποὺ ἀνέλαβαν μὲ ἐλαφράν πως τὴν σκέψιν οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταί. 'Αλλοι μόνον, δὲν ἀποτύχουν...

### Μᾶς υποχρεώνουν τὰ πράγματα

Οἱ πάντες, πιστεύομεν, νὰ ἐπείσθησαν δτι ἡ διαχείρισις τοῦ ἐλληνικοῦ «λίμπερτ» στοιχεῖται ἀκριβά, ἀκριβώτερα κάθε ὀδοιοτύπου σκάφους εύρωπακοῦ. Εἰς τὰ δρια τοῦ κόστους τοῦ καναδικοῦ φθάνει, μετὰ τὸ ἀμερικανικόν. Αὐτὸ πλέον εἶναι γεγονός διακριθμένον ἀπὸ ἀδιαφεύσουσαν ἀριθμούς. Τὸ ἐλληνικῆς τούνατίον πειοκτητίας καὶ διαχείρισεως παναμαϊκόν, ἀνεξαρτήτως τῆς φορολογίας, εἶναι κατὰ 200 δολλ. ἡμερησίως εύθηνότερον.

Μία ἀκόμη διαπότωσις, συναγομένη ἀπὸ πρόσφατα περιστάτικά, ἀποδεικνύει δτι ἡ διαχείρισις τῶν πλοίων, ποὺ ἔχουν δάσιν καὶ ἀφετηρίαν τῶν ταξιδίων των τούς ἀμερικανικούς λιμένας, στοιχεῖται ἀκριβώτερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἐκτὸς τῆς ἀμερικῆς ἀπασχολούμενα σκάφα. Διά τὰ δεύτερα πολλὰ κοινόλια εἶναι περιωρισμένα. Τὸ κόστος λ.χ. τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν δεξαμενισμῶν εἶναι χαμηλότερον διὰ τούς εύρωπακούς λιμένας, μὲ χρόνον δύμας περισσότερον, λόγω τῆς ἀνεπαρκείας υλικῶν καὶ ἐργαλείων ἀκόμη.

"Οταν ἡ θιουμχανική ἀπόδοσις καὶ ἡ ἐπάρκεια τῶν υλικῶν εἰς τὴν Εύρωπην ἀποκατασταθῇ, θὰ δικαιολογήται καὶ θὰ ἐπιθάλλεται η προτίμησις τῶν εύρωπακῶν λιμένων.

\*\*\*

"Η περιουσὴν πρόσκαιρος τῶν ναύλων ἀνατίμησις μᾶς ἐπέτρεψεν ἐπὶ χρονικὸν τι διάστημα νὰ λησμονήσωμεν τὴν σκληράν πραγματικότητα. Αὐτὴ διὰ τὸ τράμπ σκάφος ύπαγορεύει τὴν οἰκονομικήν τοῦ. Τὸ φορτηγὸν εἶναι τὸ πτωχότερον μέσον τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. Η οἰκονομία τίθεται ὡς προϋπόθεσις τῆς ύπαρξεως τοῦ. Διὰ ημπορεῖ ἀλλάς νὰ ἀντικύρουσιν. Τὸ τράμπ δέν ἔχει προκαθωρισμένα ικανοποιητικά ναυλαγορά. Προσφέρεται εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν καὶ δ ναύλος του ὑφίσταται τὰς αὐδομειώσεις τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως. Τὸ ἔχον εύθηνή διαχείρισιν σκάφος κερδίζει περισσότερα δταν οι ναύλοι εἶναι ψηφλοί, μαχητικώτερον καθίσταται ὅταν ἐκπίπουν, δέχεται τοὺς χαμηλούς ναύλους καὶ ίσως κάτι νερδίζῃ, ἐνῷ τὸ ἀκριβόν σκάφος παροπλίζεται. 'Εκεὶ δέν δέν χαροκομία, διαχείρισις ιστόμος πρὸς τὰ δέναντας τῶν άνταγωνιζόμενα πλοία ύπαρχει ἡ ἐπιχειρήσης καὶ δ προστατευτισμός. Παράδειγμα τὸ ἀμερικανικὸν τράμπ, ίσως ἀργότερα καὶ τὸ καναδικόν, παράδειγμα ἐπίσης, προπολεμικὸν δύμας, τὸ ἀγγλικόν.

"Τὸ ἀνωτέρω ἐπεβλήθησαν πλέον ὡς ἀξιώματα εἰς τὴν ναυτικὴν θιουμχανίαν. Οι θελήσαντες νὰ τὰς ἀγνοήσουν ἀπεχώρησαν τῆς ναυλαγορᾶς, ἔχασαν τὴν θαλασσινήν των ἀπόδοσιν, κατεστράφησαν ναυτιλιακῶν. "Αν μάλιστα, η σημαία, τὴν δοπίαν φέρουν τὰς ἀκριβά σκάφη, ἀνήκη εἰς χώραν πτωχήν εἰς προϋπολογισμόν καὶ μεταφορικήν διαταρακούμενην δταν άνταγωνιζόμενόν. Τίποτε δέν τὴν σώζει.

\*\*\*

Θὰ ἔχασμεν, λοιπόν, πιεζόμενοι ἀπὸ τὰ πράγματα, τὴν περιουσὴν εύφορίαν. Η εύκολος τῶν δολλαρίων συγκομιδὴ παρῆλθε δυνατούς διανεπιστρεπτο. Τώρα οὔτε τὰ σελλίνια δέν ἀποκτῶνται μὲ τὴν αὐτὴν εύχερειαν. Θὰ ἔχασμεν κατ' ἀνάγκην καὶ τὰ ὑφηλά κοινόλια τῶν δαπανῶν. Απὸ τοῦδε δέται θὰ εἰναι νοικοκυρεμένα, συντηρητικά, περιωρισμένα ἔστω, ἀν θέλωμεν νὰ ἀποφύγωμεν τὸν παροπλισμόν, τὴν καταστροφήν.

Οἰκονομίαι πολλά οι πληποροῦν ἀκόμη καὶ πρέπει νὰ γίνουν. "Ο.χι θέθαια εἰς τὴν μισθοδοσίαν τῶν πληρωμάτων μας. Αὐτὴ δέν περιορίζεται, διότι η ζωὴ εἰς τὴν Ἐλλάδα εἶναι πανάκριβη καὶ η οἰκογένεια τοῦ διατηρεῖται καταστροφήν. Απὸ τοῦδε δέται θὰ εἰναι νοικοκυρεμένα, συντηρητικά, περιωρισμένα ἔστω, διότι πρέπει νὰ μέσον τοῦ διοτορισμοῦ των, τὸ πλοίον.

Οἰκονομίαι θὰ γίνουν εἰς τὰς ἀσφαλίστρα, ἀν δργανωθοῦν ἐπαγγελματικῶς οἱ ἐφοπλισταί μας. Οἰκονομίαν ἐπιδέχονται τὰς ἔξιδα τῶν παλιννοσήσων, διὸ ἀποφευχθοῦν αἱ συγκαταστασίες νέων πληρωμάτων. Οἰκονομίαν θὰ ἐπιτύχωμεν εἰς τὰς σπαστάλην καὶ ἐπανέλθωμεν σὺν τῷ χρόνῳ εἰς τὴν Εύρωπην. Οἰκονομίαν θὰ γίνουν εἰς τὰς υλικὰς καὶ τὰς ἀφόδια, εἰς τὴν καύσιμον υλην ἐν δρμῷ, εἰς τὰς τόσας καὶ τόσας μικροκονδύλια τῆς διαχείρισεως ἐνδός σκάφους. Αὐτὴ λ.χ. η συνεχής διά τὰς «λίμπερτ», κατανάλωσις καυσίμου εἰς τοὺς λιμένας διά τὸν φωτισμὸν καὶ τὰ ψυχεῖα πρέπει νὰ ἔξευρεθῇ τρόπος νὰ περιορισθῇ. 'Επιχειρούνται πολλά τὴν διαχείρισιν.

Οἰκονομίαν ἀκόμη θὰ υποχρεωθῶμεν νὰ ἐπιφέρωμεν εἰς τὰς προμηθείσας, τὰ πρακτορειακά καὶ τὰ μεσιτικά δικαιώματα. Δύο πλέον ή καὶ τρία γραφεῖα, τῶν Αθηνῶν, τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Ν. Υόρκης, δέν δικαιολογοῦνται. Θὰ περικόψωμεν πολλά, ἀκόμη καὶ τὰς ἀτομικὰς ἔξιδα διά νὰ συγκρατηθῇ η Ναυτιλία μας κατὰ τὴν δύσκολον αὐτὴν περιστασίαν.

Οι διαχειριζόμενοι ἐπίσης ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς τὰ διοι-

## John A. Papadopoulos & C°

116 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

### Γενικαὶ ναυτικαὶ ἐργασίαι

Καθαρισμὸς λεβήτων  
καὶ ύφαλων χρωματισμοὶ

Παντὸς εἰδούς ἐπισκευαὶ

Προμήθειαι ύλικῶν καὶ ἐφοδίων

Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι

Προσφέρομεν πᾶσαν πληροφορίαν σχετικήν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἀλλαγὴν σημαίας πλοίων.

Προμηθεύομεν ρυμουλκά πάσης ιπποδυνάμεως.

Τηλεγρ. PAPADOP.

Τηλέφωνον B.Owling Green 9-6639

κητικά ζητήματα του έλληνικού πλοίου πρέπει νά χωνέψουν διτά σταματήση ή συνεχής έπιτρέπουν. Αύτή ή σφαλερά έντυπωσις διτά άντεχει τό έλληνικόν πλοίον, θά διασκεδασθή και αύτή έκ τῶν πραγμάτων. Νά σταματήσουν αί εἰσφορά, ή αύξησις τῶν ἀπομαχικῶν, τῶν ποικιλώμων δικαιωμάτων. 'Η διαχείρισις του έλληνικού φορτηγοῦ έφθασεν εἰς τό μή περαιτέρω. Νά κατέληθη πρέπει εἰς λογικώτερα έπίπεδα και αύτή ἀπό τοῦδε θά είναι η προσπάθεια, έπιμονος και συστηματική, δλων πού πιστεύουν ἀκόμη εἰς τὴν έλληνικήν ναυτιλιακήν υπόθεσιν, εἰς τὴν ἐπάνοδον ὑπὸ τὴν σημαίαν μας τῶν ξένων έλληνικῆς ιδιοκτησίας σκαφῶν.

"Αν δὲν ἀκολουθήσωμεν τὸν δύσκολον αὐτὸν δρόμον τῆς περιουλλογῆς, τῆς καλώς ἔννοουμένης οἰκονομίας, πολὺ φοβούμεθα διτά τὸ έλληνικὸν πλοίον ύπὸ τὰς κρατούσας εἰς τὴν ναυλαγοράν καταστάσεις θά ἀποχωρισθῇ δυσονίωπα τῆς ναυλαγορᾶς. Τά ξένα θά κινοῦνται καὶ τὰ κερδίζουν, ἔκει δπού τὸ ίδικόν μας θά ζημιώνεται. 'Ο κίνδυνος είναι σοθαρός και ἄμεσος. Εύτυχεῖς δσοι ἔγκαιρως τὸν ἐπισημάνουν.

### Τὰ δολλάρια

Πρόσθημα δολλαρίων ἀντιμετωπίζουν τῷρα τὰ έλληνικά «Λίμπερτς». Μὲ τὴν κρατοῦσαν ἀπό μηνῶν ήδη εἰς τὴν ναυλαγοράν κατάστασιν δυσεύρετα είναι τὰ δολλάρια, ἀφοῦ ἀπό τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἐλαχίστη είναι ή ἐργασία και αύτῃ κατ' ἀπόλυτον προτίμησιν εἰς τὰ ἀμερικανικά σκάφη δίδεται.

Περὶ τὰς ὁδούκοντα χιλιάδας δολλαρίων χρειάζονται ἔτησίως οἱ ἀφοίσται τὸν «Λίμπερτς» διά νά ἐκπληρώσουν τὰς τακτικὰς ὑποχρεώσεις τῶν. Τὸ τοκοκρεωλύσιον τῆς «Μαριτάξι Κομμίσιον» ἀνέρχεται εἰς 36 χιλ. δολλαρίων και τὰ ἀσφάλιστρα τοῦ σκάφους, εἰς 40 χιλιάδας. "Εχομεν ἐπὶ πλέον τὴν ὑποχρέωσιν εἰσαγωγῆς 10 χιλιάδων δολλαρίων εἰς 'Ελλάδα και τὰ τόσα ἔκτακτα μικροκονδύλια ἀγορᾶς ἔξαρτημάτων, ἀπισκευῶν, δεξαμενισμῶν κλπ. εἰς τὴν ἀμερικανικήν ἀγοράν, ἀκόμη και δταν, δπως διὰ πολλὰ τῷρα σκάφη συμβαίνει, εἰσπράττωνται ναύλοι εἰς λίρας.

Δὲν πρόκειται δηλαδή περὶ ἀσημάντου υπόθεσεως. Τὸ έλληνικὸν «Λίμπερτς», λόγῳ τῶν ἀνωτέρων ὑποχρεώσεών του εἰς δολλάρια, είναι ἀναπόσπαστα συνδεμένον μὲ τὴν ναυλαγοράν τῆς Ν. 'Υόρκης. "Αν δὲν ἐπιτύχῃ τὴν ἀπασχόλησίν του εἰς τὰς ἔξ. 'Αμερικῆς μεταφοράς, δὲν θά ἔχῃ διαθέσιμα τὰ δολλάρια, πού τοῦ χρειάζονται. 'Η λίρα εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν πωλεῖται κάτω τῶν τριῶν δολλαρίων. Και ἀν ἀκόμη ήτο δυνατή ή ἔξευρεσις ἀγοραστῶν διὰ τὰς λίρας, ή ζημία θά είναι σημαντική. Τὰ μικρά

περιθώρια τῶν σημερινῶν ναύλων δὲν τὸ ἐπιτρέπουν. 'Ο ἔφοδος τῆς συνεπῶς ἐνὸς «Λίμπερτς» ἀντιμετωπίζει τὸ δίλημμα: "Η ναυλωσίν εἰς δολλάρια ή παροπλισμόν. "Αν συνεχίσῃ τὰς ναυλώσεις εἰς λίρας θὰ καταλήξῃ εἰς ζημιάν θετικήν ή ἔκμετάλλευσις τοῦ σκάφους του, ἀφοῦ θὰ χρειασθῇ εἰς τὸ τέλος νά πωλήσῃ περὶ τὰς τριάκοντα χιλιάδας λιρῶν διὰ νά καλύψῃ τὰς εἰς δολλάρια ὑποχρεώσεις του. Μία διαφορά δκτω ἔως δέκα χιλιάδων λιρῶν δὲν ἀντικρύζεται ἀπό τὰς σημερινὰς ἀποδόσεις τῶν ταξιδίων.

"Ιδού μία πλευρά τῆς ὑποθέσεως τῶν «Λίμπερτς», τὴν δοπίαν μέχρι πρὸ τίνος δὲν είχον κάνει σκεφθῆ πολλοὶ ἀπό τοὺς ἀγοραστάς των. Μὲ τὴν κεκτημένην ἐκ τοῦ παρελθόντος ἔτους αἰσιοδοξίαν ἐπίστευαν εἰς τὴν σταθεράν ἐργασίαν ἔξ. 'Αμερικῆς και εἰς τὴν εὔκολον ἔξευρεσιν τῶν δολλαρίων. Τώρα πού αἱ ἔκειθεν μεταφοραὶ περιορίζονται, δομέραι δ' ἔτι περισσότερον δύσκολοι διὰ τὰ έλληνικά σκάφη καθιστανται, τώρα πού ή διάκρισις τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους ἀπροκαλύπτως ἔνασκείται, δλοι ἀντιλαμβάνονται διὰ δρόμος τοῦ «Λίμπερτς», ἀπό τὸν ποὺ συνεκέντρωσαν τῶν ἀφελῶν ὄραματιστῶν τὰς ἐπιδιώξεις και τῶν κακεντρεχῶν τὰς ζηλαδόθνα τοιούματα, δὲν είναι εὔκολος οὕτε πάντοτε κερδοφόρος. Αἱ εἰς δολλάρια ὑποχρεώσεις τῶν δημιουργοῦν δ' αὐτὰ μίαν ιδιάζουσαν κατάστασιν. Εὐάλωτα είναι περισσότερον εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν. Είναι ἀκριβώτερα εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ἐπιπροσθέτων δὲ ἔχουν εἰς θάρος των και τὴν συναλλαγματικήν διαφοράν τῆς λίρας μὲ τὸ δολλάριον.

Οἱ καλοὶ τῆς Ναυτιλίας μας παραστάται, αὐτοὶ ποὺ πιστεύουν δυστυχῶς διτά τὸ έλληνικόν πλοίον είναι πηγὴ ἀκένωτος πλούτου και εἰσφορῶν, ἀς ἔχουν ωπ' δψιν τῶν και τὴν ἀνωτέρω ἀσθενή πλευράν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

### Αἱ κρίσεις τῶν ξένων

Δὲν είναι ἀσχετα μὲ τὸ ἀνωτέρω σημείωμα, τὰ δσα ἔγραψε τὸ γνωστὸν 'Αγγλικὸν περιοδικὸν «Φαιρτλαί» (τεῦχος 1ης 'Απριλίου) διὰ τὴν ἀγοράν τῶν 58 Καναδικῶν σκάφων ἀπό τὸν δμιλὸν Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ:

«Τελευταίως — γράφει δι «Look Out Man» — μικρὸν είνε τὸ ἐπιδεινούμενον ἐνδιάμεσον διὰ τὰ πολεμικής ναυπηγῆσεως τυποποιημένα σκάφη. Κατὰ τὴν γνώμην τῶν ἐφοιτιστῶν, ή κατάστασις ἐμφανίζεται ἐν ὑφέσει. Αἱ ἀμιβολοὶ προβλέψεις διὰ τὴν ναυλαγορᾶν, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν σταθεράν αἰχνησιν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως και ἀπισκευῶν τῶν πλοίων, διὰ νὰ μὴ ἀναφέρωμεν τὸ ναυπηγικὸν κόστος, ὑποχρεώνει τὸν

## ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



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

Ανέκαθεν εἰδικεύεται εἰς τὴν ἀσφάλειαν Ἀλληνικῶν πλοίων.

Η "ΑΡΓΩ", ἔχακολουθεῖ νὰ συμμετέχῃ προθύμως και κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν ἀσφάλειαν παντὸς Ἀλληνικοῦ πλοίου

**ARGO INSURANCE CO. LTD.**

MANAGERS A. LUSI LTD.

14 BURY STREET,  
LONDON E.C. 3.

φοπλιστήν να μη ἀποθέπῃ μετ' ἐμπιστοσύνης εἰς τὴν κερδοσκοπικὴν πρόσκτησην τοντάς, ποὺ πινάνως θὰ ἀποθῇ παθητικὴ παραγγετικὴ υπόθεση, ἔστω καὶ εἰς τιμὴν γαμήλην ἀγορασθένεον. 'Αλλοῦτες εἰναι, ὅτι μίαν ἔξαρσεσ ἀπετέλεσε τὸ συμβόλαιον ἀγορᾶς τῶν 58 πολεμικῆς ναυπηγίσεως Καναδικῶν σκαφῶν τῶν 10 χιλ. τόννων διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ ὄμιλου Ρεθύμνης καὶ Κουλουκούντη. Τὰ σκάφη, παραδιδόμενα τῷ 1950, θὰ παραμείνουν ὑπὸ τὴν Καναδικὴν σημαίαν, ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Καναδικοῦ ἑταρικοῦ πλάδου τῶν ἀγοραστῶν τῆς Acadia Overseas Freighters τοῦ Χάλιφαξ. 'Αναφέρεται η τιμὴ τῶν λιρῶν δέκα εἰς Καναδικά, πάντως, δολλάρια.

Ἐ'Ανεξαρτήτως τοῦ ἔξαιρετικοῦ χαρακτῆρος καὶ τῶν διαφόρων ἀπόψεων, τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀνωτέρω συναλλαγῆς ἔγκειται μᾶλλον εἰς τὸ σημειώθεν ρεύμα ἀπὸ τὸν ἀγοραστὸν καὶ εἰς τὸ ρεύμα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, τὰ ὃποια ὅντω προστίθενται εἰς τὰ ἡδη πατερόμενα ἀπὸ τὸν ὄμιλον «R & K» καὶ τὰ πέντε δεξαιενόλοια, τὰ ναυπηγούμενα εἰς τὴν Ἀγγλίαν διὰ τὴν ἑταρίαν «Counties Ship Management Cy». 'Αναβιδάζεται ὅντω τὸ συνολικὸς ἀριθμὸς τῶν πλοίων, ἀπίστανθα δὲ τελοῦν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν ἐλόγων 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, εἰς 145 περίπου.

Πρόγιατι, πιστεύοντες, ὅτι τίποτε δὲν διαραίνεται, διπερ ἐν τῷ μεταξὺ θὰ ἥλλαξε καταστάσεις — πολλὰ ἥμπορει νὰ συμβοῦν κατὰ τὴν ἐρχομένην διετίαν — ὁ ὄμιλος «R & K» θὰ είνει μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων ἐν τῷ κόσμῳ ἐφοπλιστῶν φροτηγῶν πλοίων.

Ἐτούτοις τοῦ Οίκου «Ρεθύμνης καὶ Κουλουκούντης» είνε ἔπει τῶν πλέον χαρακτηριστικῶν. Αρχίζει μὲ τὰ ίδιωτηταὶ ιστορικὰ περὶ τὰ 1833, μετά τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς Ἐλλάδος. Πολλὰς ἐδοκίμασε διακυμάνσεις κατὰ τὰ διαφορεύσαντα ὄγδοην καὶ ἕπτην ἑφθασαν εἰς τὸ ἀνώτατον σημεῖον, μὲ τὸν πόλεμον τοῦ 1914. Τότε ὁ μικρὸς οἰκογενειακὸς στόλος ἥψατο.

Κατὰ τὸ 1921, ὁ κ. Μ. Κουλουκούντης ἥλθεν εἰς τὴν Ἀγγλίαν μὲ τὴν στεργάνην ἀπόφασιν νὰ ἀνασυστήσῃ τὴν ἐφοπλιστικὴν οἰκογενειακὴν δραστηριότηταν. 'Η διεύρυνσις τῶν στόλων τῶν «R & K» καὶ τῶν συνενδιαφερομένων ἑταριών κατὰ τὸ σχετικῶς δραχὲν 27ετές διάστημα, διπερ ἔκποτε διέρρευσε, φέρει τὴν σφραγίδα τῆς ἐπιτυχίας εἰς τὴν ἔξαιρετικὴν προσπάθειαν τοῦ.

Ἐ'Ο πεπειραμένος ἐφοπλιστὴς ἥμπορει νὰ γνωρίζῃ τὴν ἐργασίαν του καὶ νὰ φροντίζῃ πρωτοβούλως δι' αὐτῆν. Τοῦτο ἀνεγνώρισε καὶ ἡ Βρετανικὴ Κυβέρνησις. 'Εάν οὗτος ἐπέξησε τῶν κινδύνων καὶ τῶν παγίδων κατὰ τὰ τελευταῖς 20 ἔτη, είνε λογικὸν νὰ προβολέψῃ τις, ὅτι θὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὰς ἐπερχομένας θυέλλας καὶ θὰ ἔξενη τὰ μέσα, ποὺ θὰ χρησιμοποιήσῃ πρὸς τὸν πόλεμον. Δινατὸν πρὸς στιγμὴν νὰ ἀπόσχῃ τῶν ἐργασιῶν, ἥμπορει νὰ κρατήσῃ τὴν γραμμὴν τῆς βαθμαίας καὶ μετὰ προσοχῆς ἀντικαταστάσεως η δύναται νὰ προχωρήσῃ ἀποφασιστικῶς. 'Η ἑταρία Acadia ἀποβλέπει νὰ ἔργασθῃ εἰς τὴν ἐλευθέρων ἀγορῶν, μὲ καμψὸν κεφάλων, δινύμενον νὰ ἀποσθεσθῇ καὶ πινάνω νὰ προβλέπεται ἰκανοποιητικὴ ἡ ἐκμετάλλευσις. Προσάγεται, ἐπίσης, ἡ Καναδικὴ σημαία εἰς τὸν Καναδικὸν λιμένας καὶ δημονοργοῦνται ἐδραῖαι αἱ βάσεις κατῆς ἀναπτύξεως, αἵτινες καὶ θὰ στηρίξουν τὸν πρωτοπόρον, διταν δὲ ἀνταγωνισμὸς θὰ κατατῆ δέξης, δικας προβλέπεται, ὅτι μίαν ἡμέραν θὰ γίνη. 'Η Καναδικὴ, ἐξ ἀλλού, Κυβέρνηση, διαθένει τὰ 58 σκάφη εἰς μίαν Ικανοποιητικὴν τιμὴν, ἀνακονφίζει ἀινῶν καὶ τὸν Καναδὸν φορολογούμενον ἀπὸ μίαν ἐπιχείρησιν, ητίς δυνατὸν τελικῶς νὰ ἀπέβαινεν ἐπίζημια.

### Ἀπλὰ καὶ ἀπροκάλυπτα

Ἐις ἐπιστολὴν του πρὸς ἐλληνικὴν ἐφοπλερίδα τῆς Νέας Υόρκης "Ἐλλην ἐφοπλιστής, ἐκ τῶν ισταμένων εἰς τὴν ἀνωτάτην θαθμίδα τῆς ἐπαγγελματικῆς ἱεραρχίας, χαρακτηρίζει τὸν ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν, τὸν ἐκτός τῆς Ἐλλάδος κατ' ἄναγκην διαμένοντα καὶ εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν ἐκμεταλλεύμενον τὰ πλοῖα του, ὡς «μετανάστην». "Ἐφυγε ὁ δηλαδή, καὶ δὲ ἐφοπλιστής ἀπὸ τὸν Τόπον του, εἰς τὴν ἔνην ἀνεξήτηση τῶν βιοπορισμῶν, τὴν τύχην του. 'Εκεὶ ἀνεπτύχθη, ἐκεὶ τὴν οἰκογενειακὴν του στέγην ἐδημούργησε, ἔγινεν δημογενῆς τοῦ ἐξωτερικοῦ. 'Η Ἐλλὰς ἀπέμεινε καὶ δι' αὐτὸν ἡ γεννέτειρα. Μὲ τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ «μετανάστου». Αὐτὴ περίπου είναι ἡ θύμουσα σκέψις τοῦ ἐπιστολογράφου ἐφοπλιστοῦ. Είναι ταύτοσης μὲ τὴν παρομοίωσιν τοῦ Οίκου «Ράλλη Μπρόδερες» πρὸς μεγάλον ἐλληνικὸν γραφεῖον τοῦ Λονδίνου. 'Αμφότεροι οι χαρακτηρισμοὶ ἔχουν τὴν αὐτὴν προέλευσιν.

Ὑπὸ ἀλλακας θέσεις περιστάσεις, διμαλωτέρας διὰ τὴν Πατρίδα μας τῶν σημερινῶν, δὲν θὰ ἐπρεπε σημασία τις ἔξαιρετικὴ νὰ

ποδοθῆ εἰς τὰς ἀνωτέρω ἀπόψεις. 'Απαρατήρητοι θὰ παρήρχονται. "Ισως, καὶ νὰ μὴ διετυποῦντο καθόλου. 'Ο καθεὶς ἄλλως τε δικαιούται νὰ σκέπτεται καὶ νὰ ἀτενίζῃ τὰ καθ' ἔαυτον ζητήματα τὰς ἀπὸ τῆς σκοπιάς ποὺ τοῦ ἀρέσουν. Διότι ὅμως κρίσιν διέρχεται δευτάτην αὐτὴν ἡ ἔθνικη μας ὑπόστασις, διότι ἡ Ἑλληνικὴ Πατρικὴ ἔχει ἀνάγκην, τώρα ὑπέρ πάσαν ἄλλην περίστασιν τῆς θερμῆς, τῆς στοργικῆς παραστάσεως τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν θυσιῶν ἀκόμη ὅλων τῶν τέκνων της, διότι τέλος ἡ προσωπικότης τοῦ ἐπιστολογράφου ἔξεχουσα είναι καὶ θαρρύνουσα ἡ γνῶμη του ἐπὶ παντὸς ζητήματος ἀφορῶν τὸν ἔφοπλισμὸν καὶ τὴν Ναυτιλίαν, αἱ στήλαι αὐτοῖς θὰ συζητήσουν τὰς ἀπόψεις τοῦ μετανάστου-ἐφοπλιστοῦ. Θά τὰς συζητήσουν, διότι δὲν θέλουν τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν οὔτε ἐν μεταναστεύεισι οὔτε καὶ ἐν δημογενείᾳ εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Τὸν θέλουν στενῶς, στενότατα μὲ τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας συνεργαζόμενον, στυλοβάτην αὐτῆς, εἰσφέροντα κατά τὸ μέγιστον δυνατόν τὸ προϊόν τῆς πολυτίμου καὶ πολυσχιδοῦς ἐπιχειρηματικῆς του πρωτοθύρων.

Δέν ήμπορεῖ νὰ θεωρῆται ἐν μεταναστεύεισι ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμός, ἀπλῶς καὶ μόνον, διότι αἱ ἐπαγγελματικαὶ του ἀσχολίαι τὸν κρατοῦν μακράν τῆς Ἐλλάδος. "Ολοὶ σχεδόν οἱ ἐφοπλισταὶ ἔδω καὶ εἰς τὰς νήσους διατηροῦν τὴν οἰκογενειακὴν τῶν στέγην, δεσμούς ἐπιχειρηματικούς ἔχουν πολλοὶ δημιουργήσει καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδα, πολὺν ἀλισθίτων ἔξαιρεσεων τακτικὰ τὴν ἐπεκόπτοντο προπολεμικῶς, γραφεῖα καὶ εἰς τὸν Πειραιά διετέρουν. 'Απόδειξις ὅμως τρανή, καταδηλούσσα τὸ ἀθάσιμον κάθε Ιοχυρισμοῦ περὶ τῆς ἐν μεταναστεύεισι καταστάσεως τοῦ ἔφοπλισμοῦ είναι αὐτὸν τὸν ἐλληνικὸν πλοῖον καὶ τὸ ἀμιγές ἐλληνικὸν πλήρωμά του. 'Η ύψωσις τῆς Κυανολεύου σούδεν ἄλλο ἔρχεται νὰ διαστήσῃ παρὰ τὴν ἔθνικότητα τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον προέκτασις τοῦ ἐθνικοῦ ἔδαφους θεωρεῖται. Είνε ἀρχὴ διεθνῶς παραδεδεγμένη δι' ὅλα τὰ πλοῖα. 'Επιχειρήσις δηλαδὴ ἀναντιρρήτως ἐλληνικὴ ἥμπορεῖ νὰ χαρακτηρίσῃ καὶ τὸ ποντοπόρον φορτηγὸν μας. 'Απὸ τοὺς νόμους τῆς πατριδὸς του διέπεται, ἡ ἐλληνικὴ νομοθεσία ἔχει ἐπ' αὐτοῦ τὴν ἐφαρμογήν.

Ο μετανάστης τούνατίον, ὁ ἀνήσυχος αὐτός, ἀλλὰ ρωμαλέος ψυχικῶς, τυχοδιώκτης τῆς παρελθόντος γενεᾶς, ἔφευγε πτωχός ἀπὸ τὴν πατρίδα ἀναζητών πόρον ζωῆς εἰς τὴν ἔνην. Πέραν τῶν Ιοχυρῶν νοσταλγικῶν του ἀνανιψήσεων, τῆς στοργικῆς φροντίδος διὰ τοὺς ίδιους του, καὶ τῆς ἐπιμόνου διὰ τὴν ἐπάνοδον σκέψεως, καυμάτων ἐπιχειρηματικῶν ἔχει τὴν Μητέρα-Πατρίδα ἐπαφήνη ἢ ἐξάρτησιν. Εἰς τὴν ἔνην πράματα εἰργάζετο, ἀπὸ τὴν ἔνην ἀπέθησαριζε τὰς οἰκονομίας του, ἐκεὶ ἀνεπτύσσεται καὶ ἡ νομοθεσία τοῦ ἔνου τόπου τὸν ἐκάλυπτεν ἐπιχειρηματικῶς. Αἱ ἔκαστοτε εἰς τὴν Ἐλλάδα κρατοῦσαι καταστάσεις, αἱ τόσαι μεταπώσεις, δὲν εἰχον ἀντίκτυπον τιαν ἀμείωσιν δι' αὐτὸν.

Διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, τὸν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν διαμένοντα ἐφοπλιστὴν δὲν συνέθεινε τὸ αὐτὸν οὔτε καὶ τώρα συμβαίνει. 'Αμεσώτατα ἀπὸ τὴν ἔδω ἔξελιδιν τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν πραγμάτων ἔξαρταται ἡ θέσις τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἔστω καὶ ἀν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἀναπτύσσεται ἡ δράσις τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Η οὐδέτεροτης λ.χ. τῆς Ἐλλάδος κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τοῦ πολέμου ἐπέτρεψεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας νὰ ἀποκομίσῃ ἀρκετά. 'Η κατοχὴ ἀφ' ἔτερου μᾶς ὑπερχρέωσε νὰ παραδώσωμεν τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον εἰς τοὺς Ἀγγλούς, ὑπὸ δρους ἡκιστα συμφέροντας. Χάρις εἰς τὴν συμμετοχὴν τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸν κοινὸν ἀγῶνα, εἰς τὰς κοινὰς θυσίας, μᾶς ἔξεχωρίθμουσαν καὶ τὰ ἔκατὸν «Λίμπερτος». 'Ο διατηρῶν εἰς τὴν ἔνην οἰανθήποτε ἐπιχειρήσιν δημογενῆς τοῦ ἐξωτερικοῦ δὲν ἔχει θέσια κακώματαν εὐεργετικὴν ἢ καὶ δυσάρεστον ἀμείωσιν ἐπιδράσιν ἀπὸ τὰ ἔκαστοτε ἔδω συμβαίνοντα. Εἰνε ἔνος ἐπιχειρηματικῶς μὲ τὰ καθ' ἡμᾶς. Δέν είνε ἔνος καὶ ὁ ἐφοπλιστὴς τοῦ ἔξωτερικοῦ. Δέν είνε μετανάστης.

Δέν πιστεύουμεν ἄλλως τε νὰ λησμονούμενοι οἱ ἐφοπλισταὶ μας, πολὺ δὲ περισσότερον ὁ ἐπιστολογράφος ἐφοπλιστής, ὁ παλλόμενος ὑπὲρ πάντας ὅλων ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, διότι θυσίαι αἴματας, ἔκατόμθαι εὐγενικῶν θυμάτων τοῦ κατὰ θάλασσαν ἀγῶνος ἔθεμελίωσαν τὴν μεταπολεμικὴν θέσιν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Δέν πιστεύουμεν ἀκόμη νὰ ἀγνοῇ κανεὶς ἀπὸ τοὺς τό-

Telegrams:

"GENICOLAOU,  
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Άντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΟΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

σα πολλά και μεγάλα έπιτελοντας τώρα είς την ξένη, άδιάφορον ύπό ποίαν σημαίαν, έφοπλιστάς μας, διότι δύο μόχθος και ή άδιάλειπτος και άγωνιώδης πάλη τοῦ "Ελλήνος ναυτικού τοῦ μικρομετόχου πλοιάρχου και μηχανικού, τοῦ συγγενούς και τοῦ συμπατριώτου ναύτου ή στοργή πρός τὸ οἰκογενειακὸν πλοῖον ἀπετέλεσαν τάς θασικάς προύποθεσεis τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως και τῆς οἰκονομικῆς ἀνδρου τοῦ "Ελλήνος έφοπλιστοῦ. "Αν τώρα, μετά τὸν πολεμον, αἱ περιστάσεis ἐπέτρεψαν τὴν "διειθοποίησιν" τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος και ἔδικαιολόγησαν τὴν κατασποράν εἰς τὰς ξένας σημαίας, ὃν τὰ σφάλματα και ή ἀχαρακτήριστος τῶν ἔκαστοτε τὸν τόπον μας κυθερώνων τὴν ἐμπιστοσύνην ἐκλόνισαν τοῦ ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου και τὸν ὑποχρέωσαν ἀσύλον νά ζητησῃ εἰς τὰς ξένας σημαίας, δὲν ἔπειται, διότι θά λησμονήθη και τὸ παρελθόν, τὸ πολεμικὸν και τὸ ἀπότερον, ἀπό τὸ διπόιον ἔξεπορεύθη η σημερινὴ ἀνθησις τοῦ ἐλληνικοῦ έφοπλισμοῦ. Αὐτὸ τὸ παρελθόν γέμει κοινῶν θυσιῶν δῆλης τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, τῆς ναυτιλλομένης "Ελλάδος, πρὸς τὴν διπόιαν οἱ δεσμοὶ τοῦ έφοπλιστοῦ δὲν εἰνε δεσμοὶ μετανάστου οὔτε και διμογενοῦς δράσαντος εἰς τὴν ξένην. Εἶναι και αὐτὸς συναγωνιστής, μὲ ὑποχρέωσεis ἀπαρεγκλίτους πρὸς τοὺς χθεσινοὺς συνεργάτας του και πρὸς τὴν σημαίαν υπὸ τὴν διπόιαν ήγωνισθη και κατισχύσας ἐμεγαλούργησεν.

"Εχομεν τώρα και τὴν πρὸς τὸν Οἴκον «Ράλλη Μπρόδερες» παρομοίωσιν. Δὲν θά χρειασθῇ ἐπὶ πολὺ νά ἀπασχοληθῶμεν και μὲ τὴν ἀποφιν αὐτήν. "Οσα ἄλλως τε ἀνωτέων ἀναπτύξαμεν, ἔχουν και διὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν τὴν θέσιν των.

Δὲν ἡμποροῦμεν, ήμεις τούλαχιστον, νά ἀνεύρωμεν τὰ στοιχεῖα τῆς παρομοίωσέως τοῦ Οἴκου «Ράλλη Μπρόδερες», πρὸς τὸ ἐλληνικὸν ναυτικὸν γραφεῖον τοῦ Λονδίνου. 'Ο πρῶτος καμμίαν ποτὲ δὲν είχεν οἰκονομικήν ή ἀλλην τινὰ σχέσιν μὲ τὴν 'Ελλάδα. 'Αφ' δου συνεστήθη ως ἀγγλικός Οἴκος ἀπό "Ελλήνας τὴν καταγωγὴν ἐμπόρους, δὲν ἔπαισεν ἔχουν ἀπόλυτον τὴν ἔξαρτησιν του ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. 'Ωρισμένοι ὑπάλληλοι, Χῖοι τὴν καταγωγήν, εἰργάζοντο και μέτοχοι του ἥσαν δια μέσου τῶν ἔτῶν τῆς ἀναπτύξεως του "Ελλήνες, γεννηθέντεis εἰς τὸ ἔξωτερικόν, μηδεμίαν σχέσιν ἔχοντεis μὲ τὸν Τόπον μας, τὸν διπόιον δὲν είχον ίσως οὔτε και γνωρίσεις ως ἐπισκέπται.

Συμβαίνει μήπως τὸ αὐτὸ μὲ τὸ ἐλληνικὸν ναυτικὸν Γραφεῖον τοῦ Λονδίνου; Αὐτὸ συνεστήθη πρὸ δλγίων σχετικῶν ἔτῶν ἀπὸ νεαροὺς θλαστοὺς τῆς ἐλληνικῆς έφοπλιστικῆς οἰκογενείας. Τὰ πρῶτα του θήματα ἑστηρίχθησαν εἰς τὴν ἐλληνικήν προσπάθειαν. 'Ηνδρώθη και ἐπετέλεσε τὰ δια σταματά και καταπλήσσοντα, χάρις εἰς τὴν ἀπόλυτον τῶν τῶν ἐλλήνων έφοπλιστῶν, τῶν "Ελλήνων ναυτικῶν τὴν συνεργασίαν, χάρις εἰς τὴν οἰσαν τροπήν ἔλασθον αἱ πολιτικαὶ τοῦ Τόπου μας, τὸν διπόιον δὲν είχον ίσως οὔτε και γνωρίσεις ως ἐπισκέπται.

"Ἄς φαντασθῶμεν πρὸς στιγμὴν τὴν 'Ελλάδα παρὰ τὸ πλευρὸν τοῦ "Άδονος.

Εἰς τοὺς στιθαροὺς θραχίονας τοῦ "Ελλήνος θαλασσινοῦ ἐστηρίχη η ἀνήσυχος, ή πρωτοπορειακή τῶν ἰδρυτῶν τοῦ ἐν λόγῳ Γραφείου δημιουργία και ἀπὸ τὸν δέναον ἀγῶνα τοῦ ναυτικοῦ μας μέσα εἰς τὴν ἀπεραντοσύνην τοῦ πόντου ἐπιυργώθη τὸ ὀράσιον οἰκοδόμημα. Δικαιοῦνται οἱ ἀρχιτέκτονες και οἱ πρωτεργάται, ποὺ ἔσκαψαν τὰ θεμέλια και μετέφεραν ἔστω τὸ οἰκοδομήσιμον ὄλικὸν νά μετάσχουν τοῦ ἔγκωμιον, νά ἀναγνωρισθῇ και εἰς αὐτοὺς ή συμβολή, δικαιοῦται τέλος δ τόπος μας νά θεωρῇ, παρὰ τὸ Λιμεντεν τοῦ τίτλου, τὸ Γραφεῖον αὐτό, δημοσία και τὰ ἄλλα ἐλληνικά ναυτικά Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, ως δημιουργήματα τῆς Ναυτι-

λίας μας, ως πυρῆνας και θετικά στηρίγματα τῆς περαιτέρω ναυτιλιακῆς μας ἀναπτύξεως.

"Από τὸν Οἴκον Ράλλη ή "Ελλάς δὲν δικαιοῦται τίποτε νά ζητῇση, οὔτε περιμένει τι διά τὴν οἰκονομικήν της ἀνασυγκρότησιν. 'Από τὸ ναυτικὸν Γραφεῖον τοῦ Λονδίνου περιμένει πολλά. 'Ελληνικαὶ χεῖρος τὸ ἐδημιούργησαν, τὴν δρᾶσιν τοῦ "Ελλήνος θαλασσινοῦ, αὐτοῦ και μόνου περιέκλεισε και περικλείει ἀκόμη. 'Απλα και ἀνεπιφύλακτα, αὐτή, καθ' ήματς, εἰνε ή θέσις τοῦ ζητηματος. Κάθε ἐκτροπή ἀπὸ αὐτὴν πιθανὸν νά ἔξυπηρετῇ τὴν σημερινὴν δύσκολον πραγματικήτα, τὰ συμφέροντα ίσως, τὰ στενώς ἐπιχειρηματικά, ἀλλ' οχι και τὴν πλήρη πρὸς τὸ παρελθόν συνέπειαν, οὔτε και τὰς διασαρχέωσεis δημιουργεῖ και ἐπιθάλλει διά τοὺς ἐφοπλιστάς τοῦ ἐν λόγῳ Γραφείου μία είκοσιπενταετία μεστὴ ἀγώνων και θυσιῶν τῆς ναυτιλομένης 'Ελλάδος, πολὺ δὲ περισσότερον μία δλόκληρος ἔκατονταεία θαλασσινῆς δραστηριότητος υπὸ τὴν σκέπην τῆς Κυανολεύκου.

Τώρα δέ Τόπος μας, πτωχὸς και αἰμάσσων, δὲν ἔκτεινε ίσως θερμὴν τὴν ἀκτινοθόλιαν του πρὸς τοὺς μακράν, εἰς τὴν ξένην, μοχθοῦντας "Ελληνας. Σφάλματα ἐπίσης πολλά και ἀσυγχώρητα διεπράχθησαν εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν και διαπράττονται δυστυχῶς ἀκόμη εἰς έπαρσταταν και διαποσμένης ἐπιχειρηματικῆς πρωτοθουλίας. Αὐτά ἔγειρουν τὸ παραπόνον, τὴν δισμαρτυρίαν και τὴν ἀμφισβολίαν διά τὸ μέλλον. Αὐτά ὑποχρεώνουν πολλάκις και τὸν ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν νά ἀναζητῇ μεσαί αἵμυνης. Αὐτά κλονίζουν τὴν ἐμπιστοσύνην και ἐκτρέπουν τὴν ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα πρὸς τὰς ξένας σημαίας. Αὐτά τέλος καλλιεργοῦν τὰς περὶ μετανάστου και δμογενείας ἀνεδαφικάς ἀπόμεις.

Θά καταπέσῃ, δημοσί, καπτοτε δ σημερινὸς πυρετός. "Εν ψυχρῷ και τὸ Κράτος θά ἀναμετρήσῃ τὰς εύθυνας του, δημοσί δ ἐφοπλιστής τὰς ιδικάς του ὑποχρεώσεις. Τότε, ἐλπίζομεν, δλαι αι κακαὶ ἐντυπώσεις νά παρέλθουν και δλοι νά κληθούν διά νά ἀνοικοδομήσωμεν τὴν κοινὴν Πατρίδα, τὸ ἐλληνικόν και πάλιν πλοῖον.

### Αἱ δραχμαὶ τῶν ναύλων

"Ελάθομεν και δημοσιεύμεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν γνωστοῦ ναυτικοῦ πράκτορος τῆς πόλεως μας:

Κύριε Διευθυντά,

Ἐλγε πρὸ μηνῶν συναφθῇ εἰς τὴν 'Αμερικήν μία συμφωνία, ὑποχρεύσα τοὺς δημοτικοὺς έφοπλιστάς νά δεχθοῦν τὰ 40 τοῖς ἔκατον τοῦ ναύλου τῶν διά τὴν 'Ελλάδα φορτίων τῆς 'Αμερικανικῆς Βοηθείας εἰς δραχμάς. "Ἐκτοτε, θάσει τῆς συμφωνίας αὐτῆς, τὰ 'Λίμετρας τῶν 'Ελληνικῶν γραφμῶν έξ 'Αμερικῆς πρὸς τὴν Μεσόγειον παραλαμβάνουν και φορτία δι 'Ελλάδα.

Θά ἐπεθύμουν, δημοσί, νά πληροφορηθῶ: Πῶς ἡμπορεῖ δ πλοιοκτήτης νά χρησιμοποιήσῃ τὰς εἰσιπραττομένας δραχμάς και ποίου λογαριασμοῦ ἐπιτρέπεται ή πληρωμή μὲ τὰς δραχμάς τῶν ναύλων. Τὸ ἐρώτημα ἐνέχει, κατ' έμε, ἐνδιαφέρον. "Υποθάλλεται πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας και τοὺς ἀρμοδίους τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος.

"Απὸ τὴν ἀπάντησιν θά ἔξαρτηθῇ και τὸ μέτρον τῆς ἐκτιμήσεως τῆς ἐπελθούσης διά τῆς συμφωνίας οἰκονομίας εἰς συνάλλαγμα, ἀκόμη δέ, δην ή ἐπιτευχθεῖσα ώφελεια εἰνε θετική, ώστε νά ὑποδεικνύῃ ἐπέκτασιν τῆς συμφωνίας δι' δλα τὰ εἰς χώμα φορτία.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐπιμένουν ἀκριθῶς ἐπὶ τῆς άνγκης, δημοσί τὰ 'Ελληνικά φορτία διαφυλαχθοῦν κατὰ ποσοστὸν ὑπέρ τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων. 'Ορθόν τὸ αίτημα. 'Ορθότερον, δημοσί, δην ποσοστὸν και τῶν ναύλων, 20 ἔστω τοῖς ἔκατον, ἐπληρώνε-

Telephone: WHitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,"

## ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

AGENTS

BROKERS

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

το εις δραχμάς, ύποκειμένας πάντως εἰς κάποιον ἔλεγχον κατά τὴν διάθεσιν των. Ἡ ἀπάντησις ἀκριβῶς τοῦ ἀξιοτίμου κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας θὰ μᾶς δώσῃ λαβὴν νὰ ἀντιτέωμεν ἐτὶ περισσότερον τὰς ἐν προκειμένῳ σκέψεις μας.

Μετὰ πάσης τιμῆς  
Κ. Α.

### Διάφορές τοῦ σχεδίου Μάρσαλ

Ζήτημα σοθιρὸν διὰ τοὺς Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς τῶν «τράμπτς» σκαφῶν, ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρονται τοὺς Ἐλληνας, ἀνακύπτει μὲ τὴν πρὸ ἡμερῶν ἀρξαμένην ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Ὁ σχετικὸς νόμος, δὸν προσφάτως ἀπὸ τὸ Κογκρέσον ψηφισθεῖς, καθορίζει, ὡς γνωστόν, ὅτι τὸ ίμισυ τῶν φορτίων τοῦ σχεδίου διαφύλασσονται προνομιακῶς ὑπὲρ τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Μία, ὅμως, φράσις τοῦ νόμου δημιουργεῖ ἡδὶ τὸ ζήτημα καὶ προκαλεῖ τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Ὁ νόμος λέγει: «Τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τῶν φορτίων θὰ φορτώνωνται ἐπὶ Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, εἰς ὅλαν ἐντασιν θὰ εἴνε ταῦτα διαθέσιμα, μὲ ναύλους τοὺς κρατοῦντας εἰς τὴν ἀγοράν (Market rates). Αὐτὴ ἀκριβῶς είνε ἡ ἀνησυχοῦσα τοὺς ἐφοπλιστὰς φράσις.

Διὰ τοὺς κινουμένους ἐπαγγελματικῶς εἰς τὴν ναυλαγοράν τῆς Νέας Υόρκης, είνε γνωστόν, ὅτι δύο τιμαὶ ναύλων ὑφίστανται διὰ τὰς ναυλώσεις σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων. Ἡ «ἐπίσημος» τιμὴ καὶ ἡ «ἀνεπίσημος». Ἡ πρώτη καθωρίσθη ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν», χωρὶς, ὅμως, οὐσιαστικῶς νὰ ἔχῃ πρακτικὴν τινὰ ἀξίαν καὶ νὰ ἐφαρμόζεται. Χρησιμεύει, ὡς μέτρον, μᾶλλον, ἐκτιμήσεως τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν δι᾽ Ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Αἱ τελευταῖαι, λ. χ., ναύλωσεις διὰ κρατικῶν μεταφοράς σιτηρῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην ἔκλεισθησαν διὰ τὰς «ἐπίσημους» τιμῆς. Φορτία γαιανθράκων μετεφέρθησαν μὲ 3 δολλ. κατὸ τοῦ ἐπισήμου ναυλολογίου. Οἱ Γάλλοι, τούναντιον, φορτωταὶ ἐπέτυχαν διὰ τὸν Ἀπρίλιον δύο ναύλωσεις διὰ γαιανθράκων μὲ τιμὴν κατὰ πέντε δολλάρια κάτω τοῦ ναύλου τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς». Αὐτὴ ἡ τιμὴ είνε καὶ ἡ «ἀνεπίσημος».

Προσβάλλεται, συνεπῶς, τὸ ἔρωτημα: Ποία είνε ἡ κατὰ τὸν νόμον «εκρατοῦσα τιμὴ ναύλου τῆς ἀγορᾶς»; Είνε ἡ ἀναφερομένη εἰς τὰς ναύλωσεις τῶν κρατικῶν μεταφορῶν δι᾽ Ἀμερικανικῶν σκάφη, 3 καὶ 3.50 δολλ. κατὸ τοῦ ναυλολογίου, ἡ θεωρουμένη, ἀλλώς τε, ὡς ἡ κατωτάτη τιμὴ, ἡ μῆτις ἀνεπίσημος δι᾽ ἔνα Ἀμερικανικὸν τράπτων; Ἡ ἡ ἐπιτευχεῖσα εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν κατὰ δύο δολλάρια κατωτέρα;

«Ἄν την ἐπιτευχεῖσα εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ὡς ἡ «εκρατοῦσα», τὰς Ἀμερικανικὰ σκάφη μὲ τὰ ὑψηλὰ ἔξοδα διαχειρίσεως δὲν ἡμποροῦν νὰ συμμετάσχουν εἰς τὰς πρὸς τὴν Εὐρώπην μεταφοράς. Ζημιώνουν, κατὰ τοὺς ἐφοπλιστάς τῶν, ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦς δεκάδας χιλιάδων δολλ. κατὰ ταξίδιον. Ἀποκλειόμενά τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, λόγω τῶν χαμηλῶν ναύλων καὶ τοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν, τὰ ἔνεα φορτηγά, τῶν Εὐρωπαϊκῶν κυρίων σημαιῶν. Θάτε καταλάβουν ἐξέχουσαν θέσιν εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ σχεδίου. Τὸ καθοριζόμενον ποσοστὸν τῶν 50 τοῖς ἑκατὸν διὰ τὴν Ἀμερικανικὴν σημαίαν οὐδεμίαν θὰ ἔχῃ πρακτικὴν ἐφαρμογὴν.

Αὐτὰ λέγουν οἱ Ἀμερικανοί ἐφοπλισταί. Δὲν ἔξαρκοῦνται εἰς τὴν προνομιακὴν διαφύλασσην τῶν 50 ἑκατοστῶν τῶν φορτίων, θέλουν καὶ ναύλους ὑψηλοτέρους τῶν κρατούντων, ὅτινες, θεθαίων, θάτε ἐπιθαρύνουν τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ σχεδίου. Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ τὸ ἡμερῶν ἀρξαμένη μεταφορὰ 54 χιλ. τόνων σιτηρῶν δι᾽ Εὐρώπην, θάσει τῷ πιστώσεων τοῦ σχεδίου, ἔγενετο διὰ τῆς ναύλωσεως ἔξι σκαφῶν, πέντε Ἀμερικανικῶν καὶ ἐνός μόνου ἔνονος, Ολλανδικοῦ. Αἱ ναύλωσεις ἔκλεισθησαν εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν, ὑπὸ τὴν ἀρεσινήν, πάντως, τῆς προτίμησεως τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων. Τὰ ἔνεα προσεφέρθησαν μὲ χαμηλοτέρους

ναύλους, χωρὶς καὶ νὰ γίνουν ἀποδεκτά.

Ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» δὲν ἔχει ἀκόμη διατυπώσει ἀποψίν τινα ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω παραστάσεων τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ ζήτημα ἀλλως ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τοὺς διοικοῦντας τὸ σχέδιον, οἵτινες, πάντως, δεσμεύονται ἀπὸ τὸ γράμμα τοῦ νόμου διὰ τοὺς «κρατοῦντας εἰς τὴν ἀγοράν ναύλους». Ἡ πορεία τοῦ ζήτηματος καὶ ὁ τρόπος τῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ θὰ ἔχῃ ἀμεσον ἐπίδρασιν εἰς τὴν κίνησιν καὶ τῆς ιδικῆς μας ναυτιλίας.

### Τὰ ἐπασφάλιστρα

Ἐναυλώθη Ἐλληνικὸν «Λίμπερτο» — τὸ «Κάστωρ» — διὰ τὴν μεταφορὰν γενικοῦ φορτίου ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην εἰς τὴν Μπάραν. Ὑπεχρέωθη νὰ πληρώσῃ τὰ ἐπασφάλιστρα τοῦ φορτίου. Τὸ στίγμα τῆς κακῆς ἀσφαλιστικῆς μεταχειρίσεως τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας συνεχίζεται. Εἶχε, ὅμως, δ. κ. Γράτσος τὴν καλὴν ἐπινεύσιν νὰ καλέσῃ ἐπὶ τοῦ «Κάστορος» εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τοὺς Ἀμερικανούς ἀσφαλιστάς, αὐτοὺς ἀκριβῶς, ποὺ διεπραγματεύσαν τὴν ἀσφάλισιν τοῦ φορτίου. Τὰς ἐντυπώσεις τῶν ἐπεζήτησεν δ. κ. Γράτσος νὰ πληροφορηθῇ. Νὰ διακριθῇση ἡ πᾶν ἀντιλαμβάνονται τὴν διάκρισιν αὐτὴν τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας ἔναντι, λ. χ., τῆς Ἰταλικῆς, προκειμένου, μᾶλιστα, περὶ πλοίου δημοιούπου, τῆς αὐτῆς ἡλικίας, τῆς αὐτῆς τούλαχιστον συντηρήσεως καὶ διὰ τὰς δύο σημαίας. Δὲν είχον λόγους νὰ δικαιολογήσουν τὸ ἐπασφάλιστρον οἱ ἔνεοι ἐπισκέπται τοῦ Ἐλληνικοῦ σκάφους. Τὰ πάντα εἴτε ἀυτοῦ ησαν νοικοκυρεύμένα, καθαρά, καλῶς συντηρημένα. Εἰς καλὰς χείρας, ναυτικάς ἐκ παραδόσεως, εἰδικευμένας, ἀνετίθετο ἡ ιεταφορά. Πρός τι ἡ διακρίσις κατὰ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ φορτίου;

Τὸ Λονδίνον, ὅμως, διάφορον ἐκ τοῦ πχρελθόντος, δυστυχῶς, ἔχει γνώμην. Λύτο ἐπιθάλλει τὴν διάκρισιν, ιὴν διποίαν καὶ ή Νέα Υόρκη ἐφαρμόζει.

Ἀν στατιστικαὶ ἀπηκριθῶμεναι καὶ ἔγκυροι τῶν ἀσφαρίων τῆς σημαίας μας ἥθελον καταρτισθῆ, θὰ ἀπεδεικνύετο, ὅτι ἀδικοῦν οἱ «Ἄγγλοι» ἀσφαλισταὶ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν μὲ τὰ ἐπασφάλιστρα. Στατιστικαὶ, ὅμως, δὲν ὑπάρχουν καὶ δηλα διὰ τὰς καταπολεμήσωμεν τὴν θελημένην αὐτὴν προκατάληψιν, τὴν δυσφορούσαν τὴν Ναυτιλίαν μας, δὲν διαθέτομεν. Οιανδήποτε καλὴν πλίσιταιν καὶ ἀν ἐπιδείξωμεν, οἰσαρκήποτε καλὰ ἀσφαλιστικὰ ἀποτέλεσματα καὶ ἀν ἔχῃ τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον, τὰ ἐπασφάλιστρα θά εἰσπράττωνται. Ἡ ἀντιδρασίας κατὰ αὐτῶν πρέπει νὰ είνε γενικωτέρα καὶ συστηματική. Ἡ ἐπιτυχία θὰ ἔλθῃ μετὰ μακράν προπάθειαν. Καὶ αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν προσπάθειαν δὲν θέλομεν διατεθειμένους τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ ἀναλάβουν. Ἄξιεπαινος δ. κ. Γράτσος διὰ τὴν ἐνέργειαν του. Εἰνε, ὅμως, μεμονωμένη καὶ δὲν ἡπορεῖ δυστυχῶς, νὰ ἔχῃ τὸ ποθούμενον ἀποτέλεσμα. Ἡ διαφωτίσις τῶν Ἀμερικανῶν τούλαχιστον ἀσφαλιστῶν ἐπὶ τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως πρέπει νὰ είνε ἐπίμονος καὶ συστηματική.

\* \* \*

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην: «Ἐπασφάλιστρα διὰ τὰ ἔλληνικά σκάφη τῆς γραμμῆς Εἰρηνικοῦ—Μεσογείου δὲν εἰσπράττονται πλέον ἀπὸ μέρους τῶν Ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν. Προσπάθεια ἔτους ἔχεισθη, μὲ ἀποτελέσματα πλήρως ικανοποιητικά δ. σον ἀρρώστη τὴν μεταχειρίσιν τῶν φορτίων, ἵνα πεισθοῦν οἱ ἀσφαλισταὶ, διὰ τὸν ἀδικούλογόν τους καὶ ἀδικούς ἐν ταῦτῃ είνε ἡ κακὴ διάκρισις τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας. Μικρὸν θέθαια τὸ κέρδος, ἀξιομητόν, ὅμως, παραδειγματικά διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς μας, ἐφόσον θὰ ἐπεδίωκον τὴν δργανωμένην ἀντιδρασιν κατὰ τῶν ἐπασφαλιστρῶν σημαίας. Ἡ ἐπιτυχής προσπάθεια τοῦ δ. κ. Γράτσου διὰ τὴν γραμμὴν Εἰρηνικοῦ είνε μία καλὴ ἀπαρχή. Θὰ ἔχῃ συνέχειαν;

### Αἱ διακρίσεις

Ἐκυκλοφόρησαν πρὸ δεκαπτέρου εἰς τὴν ναυλαγοράν τῆς Νέας Υόρκης μερικαὶ διαταγαὶ διὰ τὴν μεταφοράν σιτηρῶν ἀπὸ τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας» εἰς τὴν Εὐρώπην. Προσφέρθησαν πολλά Ἐλληνικά, ἀπὸ τὰς ἀπρακτοῦντα ἐν πλήρων διατεθειμένους τοὺς διακρίσιμους λιμένας. Ἀπερρίθησαν δλα.

Μεταδύν τῶν διαταγῶν μία ἀνεφέρετο εἰς φορτίον διὰ τὴν Ἐλλάδα. Καθωρίζετο ναύλος 16 δολλάρια. Οἱ «Ἐλληνες» ἔδεχθησαν 14, χωρὶς ἡ προσφορά τῶν νὰ γίνῃ ἀποδεκτή. Ἐναυλώθη ἀμερικανικὸν σκάφος εἰς τὰ 16 δολλάρια. Παράδειγμα πρῶτον. Φορτία ἱστικάρεως ἀπὸ τὴν Κούβαν διὰ τὴν Ἀγγλίαν, μὲ ναύλον καθωρισμένον ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον Μεταφορῶν, ὑπῆρχον ἀρκετά. Ἐλληνικὸν φορτηγόν, γνωστοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου, ἔζητησε νὰ ναυλωθῇ. Ἡ ἀρηγησις προσπάθεια τοῦ δ. κ. Γράτσου διὰ τὰς ἀγγλικὰ σκάφη. Παράδειγμα δεύτερον.

«Λίμπερτος» ἔλληνικά, ἀπρακτοῦντα εἰς τὸ Κόντινεντ καὶ ἀναζητοῦντα μίαν οἰσαρκήποτε ἐργασίαν, προσφέρθησαν διὰ τὴν μεταφοράν σιτηρῶν ἀπὸ Καναδᾶν. Ἡ ἀπάντησις τῶν ναυλομεσιτῶν τοῦ Λονδίνου ἦτο η ἔξης: Τὰ σιτηρά μεταφέρονται ἀποκλειστικῶς μὲ ἀγγλικά καὶ καναδικά σκάφη. Παράδειγμα τρίτον.

Νὰ συνεχίσωμεν; Δὲν πιστεύουμεν νὰ χρειάζεται. Τὰ ἀνωτέρω εἰναι ἀρκετά. Προορίζονται διὰ τὸν κ. Κιζάνην, τὸν κ. Χέλμην καὶ τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου ἀρμοδίους. Θὰ πεισθοῦν, πιστεύουμεν, διὰ τὸν κ. ρ. σ. ιν τώρα διέρχεται ἡ φορτηγὸς ναυτιλία μας, κρίσιν ἄνευ προηγουμένου. Δὲν τίθεται ζήτημα

**DAWOOD & CO.**

57, Raffles Quay-SINGAPORE

Cables "LATHIPHIA,"  
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.

κερδῶν. Τὸ δυνατὸν τῆς ὑποστάσεώς της ἀντιμετώπιζουν οἱ ἐφόπλισται, λόγῳ τῶν διακρίσεων σημαίας, τῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν.

"Ἄν τις ἀμφιθάλλῃ εἰς τὰς πληροφορίας μας αὐτάς, μία ἔρευνα ἀπὸ τὰς κατὰ τόπους Πρεσβείας θὰ τὰς διακριθώσῃ.

### Αἱ τιμαὶ κατὰ σημαίας

Ἡ τιμὴ τῶν 2.800.000 δολαρίων ἔχει τὴν διά παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον T.2 μὲ παράδοσιν ἀμέσων. Εἰς νοτιοαφρικανικὸν τοῦ αὐτοῦ τύπου προσεφέρθησαν 850 χιλ. λιρῶν. Τὸ ἐλληνικὸν εἶναι ἀξιότερον καὶ τὸ ἀμερικανικὸν ἡμπορεῖ νὰ ἀγορασθῇ μὲ 50-75 χιλ. δολαρίων ὑπὲρ τὴν τιμὴν τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» (γύρω τῶν 1.700.000 δολαρίων).

Ἡ διαφορὰ εἶναι χαρακτηριστική. Εἶναι τὸ μέτρον κρίσεως τῆς ἐλεύθερας διεθνοῦς ἀγορᾶς διὰ τὴν ἀπόδοσιν ἑκάστης σημαίας.

Τὸ παναμαϊκὸν δὲν πληρώνει φόρους, τὰ ἔξοδα τῆς διαχειρίσεως του εἶναι διλγύτερα, τὰ κέρδη του κατὰ 50 τοῖς ἑκατὸν εἶναι μεγαλύτερα. Πωλεῖται ἀπεριορίστως. Ἐν περιπτώσει πολέμου δὲν ἐπιτάσσεται. Θὰ ναυλωθῇ εἰς τὴν ὑψηλοτέραν δυνατὴν τιμὴν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Αἱ προϋποθέσεις αὐταὶ καθιστοῦν τὸ παναμαϊκὸν σκάφος, τὸ πετρελαιοφόρον κυρίως, περιζήτητον, ἀκριθόν.

Τὸ ἐλληνικὸν δεξαμενοπλοίου, πλὴν τῆς φορολογίας, αἱ δαπάναι τῆς ἐκμεταλλεύσεως εἶναι ὑψηλαὶ, λόγῳ τῆς προσλήψεως πέραν τῆς συνθέσεως 5-7 Ἀμερικανῶν εἰδικῶν διὰ τὰς στροβιλο-ηλεκτρικὰς μηχανὰς καὶ τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν τάνκερος. Τὰ ἔξοδα τῆς διαχειρίσεως του εἶναι ἀνώτερα δὲν τῶν τέσσερας. Δεύτερον εἰς τὴν σειρὰν ἔρχεται μετά τὸ ἀμερικανικόν, ἐνῷ καὶ ἡ πώλησίς του δὲν ἐπιτρέπεται. Εὐνόητον εἶναι τὸ ἐλάχιστον ἔνδιαι-φέρον εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν.

Διὰ μίαν ἔκάστην σημαίαν, ἀναλόγως τῶν κρατουσῶν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ φορολογίας, ἡ τιμὴ εἶναι διάφορος.

Διὰ τὰ φορτηγά τὸ «πρέμιον» οὕτως εἰπεῖν εἶναι μικρότερον, διότι μικρότεραι ἢ μᾶλλον ἐλάχισται εἶναι καὶ αἱ ἀπόδοσεις τῶν «τράπτης». «Ἐνα «Λίμπερτο» παναμαϊκὸν δὲν ἡμπορεῖ τώρα νὰ ἐπιτύχῃ οὔτε τὰς 700 χιλ. δολαρίων. Αἱ προβλέψεις εἶναι ἔξαιρετικῶν δυσάρεστοι διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τοῦ παναμαϊκοῦ, διώντων καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ. Αἱ προτίμησις τῶν ἀμερικανικῶν καὶ ἀγγλικῶν σκαφῶν θίγουν διάσεως καὶ τὰ παναμαϊκά. Ἡ μόνη ὑπὲρ αὐτῶν προϋπόθεσις εἶναι ἡ εὐχέρεια τοῦ παραπλίσμοῦ. Δὲν ἔχει ἔξοδα παλινοστήσεως, καμμίαν ἔναντι τοῦ πληρώματος εὐθύην.

Διερωτῶνται πολλοὶ διατὶ προτιμᾶται ἡ παναμαϊκή. Τὸ καταφύγον τῆς διαδοσίας εἶναι διὰ τὸν διεθνῆ ἐφοπλισμόν. Ἐνῷ ὑψηλοτέραι εἶναι αἱ ἀξίαι τῶν παναμαϊκῶν πλοίων καὶ πλέον εὐχερήτης ἡ ἐκμετάλλευσίς των.

### Τὸ σανατόριον τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν

Ἡ διὰ τοῦ προσφάτως ψηφισθέντος Ν. Διατάγματος Ἰδρυσίς σανατορίου διὰ τοὺς φυματικοὺς ναυτεργάτας δύναται ἀναμφιστητήτως νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἐν ἔργον ἀξιῶν πάσης ἔξαρσεως.

Τραχὺ καὶ πλήρες κινδύνων διὰ τὴν ὑγείαν τῶν ἐργαζομένων εἶναι τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ἡ φοβερά νόσος, ποὺ ὑποσκάπτει τὸν ἀνθρώπινον ὄργανισμόν, ἡ φυματίωσις, εύρισκει εὐρὺ στάδιον δράσεως εἰς τὸν καταπονητέον καὶ ἐκτιθέμενον ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ναυτικόν. Ἡ εἰδική, ἐπομένως, πόδνοια διὰ τοὺς φυματικούς ναυτεργάτας μας ἀποτελεῖ ζήτημα πρωταρχικῆς ἀνάγκης διὰ νὰ διασφασμενούμενοι πολυτίμους ἀνθρωπίνας ὑπάρχεις καὶ νὰ τὰς καταστήσωμεν ἐκ νέου παραγωγικάς.

Ἀπὸ πολλοῦ ἡ ἀνάγκη κάποιας συστηματικωτέρας περιθάλψεως τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν μας εἰχει κοινὴ συνειδησίας, ἀλλ᾽ ἀγνωστον διὰ ποῖον λόγον δὲν εύρισκετο ἡ κατάλληλος λύσις τοῦ ζητήματος. Εύτυχῶς ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. Κιζάνης, μεταξὺ τῶν ἀλλών ναυτιλιακῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια τὸν ἀπασχολοῦν, ἀνέλαβε προσωπικῶς μὲ πραγματικὴν στοργὴν καὶ ἐπιμονὴν νὰ δώσῃ συγκεκριμένην μορφὴν εἰς τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ὑπέρ της ναυτεργατικῆς τάξεως καὶ ἐπέτυχε νὰ προώθηση εἰς τὸ στάδιον τῆς πραγματικότητος ἔνα τομέα τῆς ναυτεργατικῆς προνοίας κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», τὰ ὅποια πάντοτε ἐστάθησαν εἰς τὸ πλευρὸν τῶν ναυτικῶν μας, τῶν πραγματικῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ποὺ ἐμμένουν εἰς τὴν μακραίων ἐλληνικὴν ναυτικὴν παράδοσιν, συμμερίζονται τὴν ἴκανοποιησιν τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου διὰ τὸ ὀρατὸν ἔργον, τὸ ὅποιον εἰσῆλθεν εἰς τὴν δόδον τῆς πραγματοποίησεως καὶ εὑχονται τὴν ταχυτέραν ἔναρξιν τῆς λειτουργίας τοῦ Σανατορίου, τοῦ ὅποιου η Ἰδρυσίς ἀποτελεῖ διοιλογουμένων ἔνα προσωπικὸν κατόρθωμα τοῦ κ. Κιζάνη, διὰ τὸ ὅποιον

εἶναι ἀξιος τῶν θερμοτέρων συγχαρητηρίων ὀλοκλήρου τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόσμου.

### Μία ἀνωμαλία

Πληροφορούμεθα ὅτι σούδαρώταται διενέξεις ἔχουν δημιουργηθῆ μεταξὺ οἰκογενειῶν ναυτεργατῶν θανόντων ἐν πολέμῳ καὶ πλοιοκτητῶν ἐξ ἀφορμῆς παρεμπνείας ἀποφάσεων τοῦ Ἑρηνοδικείου Πειραιῶς, ἐκδοθεισῶν δύοσει τοῦ Ν. Δ. 475) 1947 «περὶ τρόπου ὑπολογισμοῦ καὶ ἔξοφλησεως ἀπατήσεων ἐκ πολεμικῶν ἢ μὴ ἀτυχημάτων κλπ. Πολλαὶ ἀγωγαὶ ἔχουν ἔγερθη σχετικῶς μὲ τὰς ἀπατήσεις ταύτας καὶ ἔχει δημιουργηθῆ μία ἀνώμαλος κατάστασις καθε ἄλλο παρά εὐχάριστος.

Φαίνεται διὰ πράγματι τὸ περὶ οὗ πρόκειται Ν. Διάταγμα ἔχει παρεμπνευθῆ ἐν τῇ ἐφαρμογῇ του καὶ, ὡς πληροφορούμεθα, τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνεφόνησε διὰ τὴν ἔκδοσιν νέου νόμου δίδοντος αὐθεντικὴν ἔρμηνειαν εἰς αὐτὸ καὶ θέτοντος τέρμα εἰς τὰς διενέξεις καὶ διαφοράς. 'Ἄλλ.' ἡ ἔκδοσις τοῦ νόμου τούτου, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, δραστύνει ἀγνωστον διὰ ποιὸν λόγον καὶ ἐν τῷ μεταξύ ἡ ἀνωμαλία συνεχίζεται εἰς προϊούσαν κλίμακα.

'Ἐπικαλούμεθα τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω καὶ, ἔναν οὕτως ἔχουν τὰ πράγματα, νομίζομεν διὰ δύναται νὰ ἐπιστεύσῃ τὴν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος διὰ ταχείας ψηφίσεως τοῦ σχετικοῦ νόμου.

### Ο ἐνάλιος πλοῦτος

Οἱ ἀναγνώσται τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρακολουθοῦν ἡδη ἀπὸ ἑταῖρον προπολεμικῶς ἀκόμη, ἔνα τακτικόν, στοργικὸν τῶν στηλῶν συνεργάτην, τὸν κ. Κώσταν Κόμπην.

'Αγνωνίζεται καὶ αὐτὸς, δύποις συχνά εἰς τὸν τόπον μας συμβαίνει, τὸν ἄχαριν ἀγώνα τοῦ καθοδηγητοῦ εἰς ἕνα κλάδον, πολύτιμον διὰ τὴν παραγωγικήν του Ικανότητα, ἀγνωστον παρ' ἡδην ὑπὸ τὴν συγχρονισμένην του μορφὴν, τὴν ἀλεισίαν. Μὲ πίστιν δημιουργοῦ, χωρὶς καὶ νὰ κινήται στενῶς ἀπὸ τὸ ἀμεσον ἐπαγγελματικὸν συμφέρον, διὰ τοῦ μαρτυρίου της φυματίωσης, συγχρονισμένης μορφῆς, θα ἡδύνατο πράγματι ἀπὸ τοῦ τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας. 'Η ἔρευνά του, προστηρομοσμένη εἰς τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα, ὀλοκληρωμένη, θετική εἰς συμπεράσματα, θα ἐπρέπει εἰς δύσλιον νὰ ἐκδοθῇ εὐρύτερα νὰ μελετηθῇ, τὸ γενικότερον τοῦ ἐλληνικοῦ κεφαλαίου νὰ κινήσῃ τὸ ἐνδιαφέρον.

'Απὸ σχετικὴν ἀλληλογραφίαν, εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, διὰ τὰ δύο δρθά καὶ δύναται νὰ γίνουν ὑποδεικνύει δ. κ. Κόμπης ἐκτιμῶνται δεόντως ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν ἐφωτιστικὸν κεφαλαίον τοῦ ἔξαρτηκού. 'Η χρηματοδότησις τῆς πρώτης ἀλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως, συγχρονισμένης μορφῆς, θα ἡδύνατο πράγματι ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς μας νὰ γίνῃ. 'Ἐπιφύλαξις προθληθεῖσα: 'Η ἀνώμαλος πολιτικὴ κατάστασις, ἡ μὴ ἐπιτρέπουσα μὲ περισσότερον θάρρος νὰ ἐνδιαφερθῇ τὸ κεφαλαίον εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀλιευτικήν ἐπιχείρησιν.

Καὶ δύμας, παρὰ τὴν ἐπιφύλαξιν αὐτήν, τὸ δικαιολογημένον τῆς δοτίας ἡμεῖς τούλαχιστον θέτομεν ἐν ἀμφιθόλῳ, ὑποχρέωσις εἰνε τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν μόνων διατηρούντων ὀκδόμη τὴν οἰκονομικὴν δυνατότητα, νὰ ἐνισχύσουν τὴν προσπάθειαν τῆς ἀλιευτικῆς ἀναπτύξεως. 'Ολίγα κεφαλαία χρειάζεται διὰ νὰ ἀποδώσῃ πολλά, ἀσυγκρίτως περισσότερα τῶν δύσων διά πλέον αἰσιόδοξος δυνατότητας.

Πρέπει, πέραν τῆς ναυτιλιακῆς προσπάθειας, νὰ προέλθῃ τὸ ἐφωτιστικὸν κεφαλαίον ἀρρώδων εἰς τὴν πραγματωγὴν μιᾶς συγγενοῦς βιομηχανίας, ήτις ἀμεσώτατα μὲ τὴν ἔθνικὴν παραγωγὴν καὶ τὴν διατροφὴν τοῦ λαοῦ μας συνδέεται. Πρέπει, τὸ τονίζομεν δύος ιδιαιτέρων, τῶν μόνων διατηρούντων ὀκδόμη τὴν οἰκονομικὴν δυνατότητα, νὰ ἐνισχύσουν τὴν προσπάθειαν τῆς ἀλιευτικῆς ἀναπτύξεως. 'Ολίγα κεφαλαία χρειάζεται διὰ νὰ ἀποδώσῃ πολλά, ἀσυγκρίτως περισσότερα τῶν δύσων διά πλέον αἰσιόδοξης δυνατότητας θα συντελεσθῇ.

'Αλλά ἔξερχομεθα τῶν δύον τῆς πραγματικότητος. Αἱ ἐπιφύλαξεις δὲν πρόκειται δυστυχῶς νὰ διασκεδασθοῦν ἀπὸ τὰς ἰδιαίς μας ὑποδειξίες. Κάποτε αἱ ἀνώμαλαι θὰ παρέλθουν. Τότε θὰ πρέπει νὰ συγχρίσουμεν δύοτερα καὶ τὴν δύτικες τοῦ. Θά μεταπεισθοῦμεν τελικῶς καὶ οἱ τὰς ἐπιφύλαξεις τώρα προβάλλοντες.

## ROGER MARGOSCHES

SHIPPING, CHARTERING, FORWARDING

& INSURANCE AGENT

SALE & PURCHASE BROKER

HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE «NEPTUNIA»

Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli

Telegrams NEPTUNIA Phone: 40-613

P.O.B. 20

Tel. 42.819-43.678

Sub Agencies in all the Hellenic Ports

ΑΘ. Κ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Πλατεία Καραϊσκάκη — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλεγρ. «ΑΘΑΣ»—Πειραιεὺς

Τηλ. 42.819-43.678

# **ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ "Η ΑΠΟΣΥΝΘΕΣΙΣ";**

**ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ**

Πολὺ περίεργα πράγματα συμβαίνουν εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀπό τινων μηνῶν ἐν δύναμι τῆς πολυθρυλήτου οἰκονομικῆς ἀνασυγχροτήσεώς της. Δέν παρέρχεται, σχεδόν, ἡμέρᾳ, χωρὶς νὰ πληροφορούμεθα, διὰ τὸ τάδε ἢ τὸ δεῖνα οἰκονομικὸν μέτρον λαμβάνεται ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ἢ χωρὶς νὰ δέπτωμεν νὰ φημίζωνται αἰγανιστικῶς καὶ ἐπτροχάδην νομοθετήματα, ὑψίστησις μὲν τηναστικήτος, ἀλλὰ προσείσθια καὶ ἀμελετήτως συντεταγμένα, μὲ τὴν κλασσικὴν πλάσην δηλώσιν, διὰ δὲν χωρεῖ συζητήσις ἢ ἀντίστοιχος ἐπ' αὐτῶν, ἔστι καὶ ἔαν εἰνε παράλογα καὶ ἀποκοινωνικά, διότι ἐπὸ θέλουν οἱ Ἀμερικανοί!! Βέβαια, μέσα εἰς τὴν σύγχυσιν δικαιοδοσίων καὶ ευθυνῶν, ποι ἐπικρατεῖ σημειον εἰς τὸν δύντυχον αὐτὸν τόπον, δὲν ἡμιπορδῦμεν νὰ ξεδιάλνουμεν τὶ θέλουν οἱ ξένοι φίλοι μας καὶ τὶ θέλουν οἱ συμπατριῶται μας, οἱ δόποι εἰς τὰς ναὶ μᾶς δικαιοῦν, διὰ νὰ κατανείμουμεν τὰς ευθύνας. Πάντως, ἐξ ὅσων δέπτωνον τὸ διαπράττωνται εἰς βάρος τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας, πειθόμεθα εἴτε δι οἱ ξένοι, ποὺ ἀνέλαβον νὰ ἀνασυγχροτήσουν τὴν Ἑλλάδα, δὲν κατώθισσον μέχρι τοῦδε νὰ μποῦν εἰς τὸ νόμημα τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος, εἴτε δι οἱ δικοὶ μας, ἀπὸ Ἐλλειψιν θάρρους ἢ λόγῳ ιδεολογικῶν παραστρατημάτων ἢ ἀπὸ ἐπιπολαράτητα καὶ νοχέλειαν σκέψεως ἀφήνουν τοὺς ξένους εἰς τὰς πλάνας τῶν ἢ ίσως τὰς καλλιεργοῦν ἢ τοὺς χορηγιοποιοῦν ὡς προκάλυψμα, διὰ νὰ κάνουν δι θέλουν, ὁδηγοῦντες ἔστι τὴν Ἑλλάδα εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀπαθλίωσιν.

Ἐσεῖνο, τὸ διόπιν ἔχει γίνει πλέον κοινὴ συνειδητικὴ καὶ εἰς τὸν τελευταῖον Ἐλληνα τοῦ δρόμου, εἰνε τὸ γεγονός, ὅτι τὸ οἰκονομικὸν πρόβλημα τῆς Ἐλλάδος είνε διλγύρτερον οἰκονομικὸν καὶ περισσότερον πολιτικὸν καὶ στρατιωτικόν. Ἔὰν οἱ «Μεγάλοι μας Σύμμαχοι» δὲν είχον φέρει μὲ τὰ σφάλματα των τοὺς Ρώσους εἰς τὰ Βαλκάνια, ἔαν δὲν είχον δημιουργήσει τὸν Τίτο καὶ τὸν Ἐμβέρο Χότζα καὶ τὸν Εἴαν καὶ τὴν Βάρζικαν καὶ τὸν Μάροκο, ἐπίσης, μὲ τὰ σφάλματά τουν, ἔκαν δὲν Ἀξών καὶ οἱ δορυφόροι τον ἐπήλυναν τὰς ἀπόσημωτες ποὺν ὄψειλον εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ τὰς δοπίας τοὺς ἔχαροις αἱ «Μεγάλοι μας Σύμμαχοι», η Ἐλλὰς θὰ ήτο μία ἀπὸ τὰς εὐτυχεστέρας χώρας τῆς Ευρώπης, χωρὶς τὰ δολλάρια τῶν φορολογουμένων τῆς Νεβρόσκας καὶ τὴν AMAG. Καὶ τότε θὰ ήμπορούσαμεν ἡμεῖς νὰ μελετήσουμεν καὶ νὰ ἀναλάβουμεν τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ Τόπου, μὲ τὰς γνώσεις καὶ τὴν πείσια, ποὺν ἔχομεν διὰ τὴν Ιδιότυπον μορφὴν τῆς Ἐλληνικῆς Οἰκονομίας. 'Αλλ' ὥπως μᾶς κατήγησαν οἱ «Μεγάλοι μας Σύμμαχοι», δὲν ήμπορούμεν νὰ κάνουμεν τίτοτα, ἀφοῦ εἴμεθα επεὶ ξύλον κρεμάμενοι. Μερικάς, δύμως, ἀλληγείας εἴμεθα ἐποχερεωμένοι νὰ τὰς επιμεινούμενοι, χωρὶς φόβον καὶ κωφίς πάνω, ἕστο καὶ ἔαν ή φονή μας δὲν πούσεται νὰ ἀκούσθη πέρα ἀπὸ τ' αὐτιά μας.

Μία, λοιπόν, ἀπὸ τὰς ἀληθείας αὐτάς είνε, διτὸ δὲ δόλον ζήτημα τῆς οἰκονομικῆς ἀνασυγχροτήσεως τῆς Ἐλλάδος ἀντιμετωπίζεται κατὰ τρόπον βασισμένης λανθασμένου καὶ ἀπὸ τοὺς ίδιους μας καὶ ἀπὸ τοὺς ξένους. Ἔγω, τούλαχιστον, προσωπικῶς, πολὺ φοβοῦμαι, διτὸ ποὺ γίνεται σήμερον, δὲν είνε οἰκονομικὴ ἀνασυγχρότησις, ἀλλὰ οἰκονομικὴ ἀποσύνθεσις τῆς Ἐλλάδος. Διότι μὲ τὰ σπασμοδικά, ἀμελετητα καὶ βασικῶν ἀντιοκονομικῶν μέτρων, ποὺ θεσπίζονται, πλήκτονται οι κυριώτεροι πλουτοπαγγωγοί κλάδοι τῆς Ἐλλάδος, τὸ ἐμπόριον, ἡ βιομηχανία καὶ ἡ ναυτιλία, καὶ τὸ ἀποτελέσμα θὰ είνε νὰ κατατέσσερη ἡ οἰκονομικὴ δραστηριότητα τοῦ Τόπου καὶ νὰ περιορισθῇ εἰς τὴν πτωχὴν γεωργικὴν οἰκονομίαν καὶ μάλιστα τῶν εὐτελεστέρων γεωργικῶν προϊόντων μες, ἀφοῦ τὰ πολυτιμότερα τούτων, ὁ καπνός, ἡ σταρβίς κ.λ., εὑρίσκουν κλειστάς τὰς ζένας «συμμαχικάς ἀγοράς». Αθέλα — καὶ ἡς μοῦ συγχωρηθῇ ἡ παραβολὴ — ἐνθυμοῦμαι τὰς δηλωτείς ἐπιστών Περιμνῶν κατὰ τὴν περίοδον τοῦ πλέον, οἱ ὅπερι ἔλεγον, διτὸ η «Ἐλλὰς δὲν πρέπει νὰ ἔχῃ οὔτε βιομηχανίαν, ωτὲ ναυτιλίαν, ἀλλὰ μόνον νὰ περιορισθῇ εἰς τὴν γεωργίαν καὶ εἰς τὴν παραγογὴν δοιασμένων ἀπατεογόνων ποιώντων ὑδῶν. Λιγὸ τὰ ἄλλα ή

## West Elliott & Gordon

(Established 1881)

## SHIP STORE MERCHANTS

## **Provisions of All Kinds**

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

### **Ships Equipment.**

## SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GARFIELD 3159  
GARFIELD 3160

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

**Cable address : «WESCO»**

έφροντιζε η Μεγάλη Γερμανία. Κάτι παρόμοιον βλέπω εἰς τὴν σημερινὴν τάσιν, ὅταν ἔνας ἀπεριθριστὸς ἐθνικισμὸς φοίνινεται ἔκδηλος εἰς τὰς νικητρίας Δυνάμεις, ὅταν, δπως αὔρχεται σημβαίνει προκειμένον περὶ τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν, βλέπουμεν νῦν ἐφαρμόζεται τὸ μέτρον τῆς προστασίας σημαίας καὶ τῆς ἔξοντόσεως τῆς ναυτιλίας καὶ τὸν ἔξοχὴν ναυτικὸν χωρῶν, δπως είναι ἡ Ἑλλάς.

Βεβαίως, δύο γένονται σήμερον ἐν δυνάμει τῆς οἰκουμενικῆς ἀνασυγχρόνισης τῆς Ἑλλάδος, δύο ἔχουν αὐτὴν τὴν ἀποροκάλυπτον ἑμφάνισιν, ἀλλὰ καὶ ὁ διωγμός, τῶν δύοιν ἱνέστανται αἱ παραγωγικαὶ τάξεις, εἰνε τοιστός. ὅπει μοιραΐσθω μᾶς φέρῃ εἰς τὸν μαρασμὸν τῶν κυριωτέρων πλουτοπαραγωγικῶν μας πηγῶν.

Καὶ οἱ μὲν ἔνοι, ἐχόμενοι ἀπὸ τὴν πλουσίαν καὶ οὐδέποτε ὑποστάσαν τὴν συμφορὰν τῆς κατοχῆς χώραν των, δικαιολογοῦνται νὰ βλέπουν τὰ πρόγαμτα τῆς Ἑλλάδος, ὅπως ἐμφανίζονται εἰς τὴν βιτρίναν τῶν κομικῶν κέντρων, τὰ δύοια συγνάζουν καὶ ἐπομένως νὰ σχηματίζουν τὴν πελλαγμένην ἐντάποιν, διὰ εἰς τὴν Ἑλλάδα ὑπάρχουν πλούσια τάξεις, Ισαναὶ νὰ τὴν σώσουν ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν καταστροφὴν. Οἱ δὲ ίδιοι μας, ἄλλοι μὲν λόγῳ ἐλλειψεως ψυχοραμίας πρὸς ἀντιτετόπαιν τῆς σημερινῆς κρίσιμου καταστάσεως, ἄλλοι δὲ διότι είνε ἐμποτισμένοι μὲν ἀνεδαφικάς θεωρίας περὶ διανομῆς τοῦ ἀνταρκτον πλούτου τῆς Ἑλλάδος, κατὰ τὸ σύστημα τοῦ εὐὰ τὰ βάλοντες κάτω καὶ νὰ τὰ φάμε», είνε πρόθυμοι νὰ πλήσσουν τὰς παραγωγικὰς τάξεις, ἀδιαφοροῦντες διὰ τὸ τὶ θὰ ἐπακολουθήσῃ αὔριον, δταν ἡ ισχνὴ οἰκονομία τοῦ Τόπου περιτέσση εἰς τὸν μαρασμόν.

Τὸν τὸ πεντάμηνον αὐτὸν φαίνεται, διὰ τοῦτο ἀνάληφθῇ η προσπάθεια τῆς οἰκονομικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ἑλλάδος καὶ ἀλλεπάλληλη καταφέρονται τα πλήγματα κατὰ τῶν πλουτοπαραγωγῶν μας πηγῶν, αἱ ὅποιαι δὲν θ' ἀργήσουν νῦν στερεύουσαν ἀνεπανορθώτως. Εἰς τὸν ναυτιλιακὸν, τούπλάχιστον τομέα βλέπομεν πλέον η καθαρόν, διὰ αὐτὸν τὸ πεντάμηνον τῆς οἰκονομικῆς ἀποστραγγίσεως κυριαρχεῖ τόσον εἰς τὸν Ἑλληνικὸν, δύσον καὶ εἰς τὸν ξένον ἄμμοδιον κύκλον.

Εις τὸ τεῦχος τῆς Ιανουαρίου 1947 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀπό τῶν στηλῶν αὐτῶν ἔγραφον εἰς ἄρθρον μον σχετικὸν μὲ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ σχεδίου Τροφίμων ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ὑπὸ δρους, ὁμολογούμενων, καταθλιπτικούς, τὰ ἔξης. «Ἐκατὸ τὴν λῆψην ἡ πλειάσσεσσον εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων ἐκείνων, διὰ τῶν δόπιών θὰ ἐπιδιόξουμεν τὸν σποτὸν αὐτὸν (τῆς ἀνανυγρούτησεως), θὰ πρέπει νὰ ἀποδύγουμεν τὰς σπασμωδικότητας καὶ τὰς προσειρθητὰς διὰ τὴν κάλιψην τῶν σημειῶν μας ἀναγκῶν, ἐὰν πρόσειται νὰ πλήξουμεν θανατώμως πλούτοπαραγγειούς παραγόντας, τοὺς δοπιόνες ἔχοντες ἐθνικὸν καὶ ὑψηλὸν συμφέρον, διὰ μήντον νὰ διατηρήσουμεν, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀναπτύξουμεν διφ τὸ δυνατὸν πειστόσθεον».

Καὶ περιεπέσθε: «Διαβλέπω, διτὶ μὲ τὴν δικαιολογίαν, διτὶ ή 'Ελλάς ἔχει σήμερον ἀνάγκην ἀφ' ἐνδὸς νὰ τονόσῃ τὸν δημόσιον προϋπολογισμὸν καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ συγκεντρώσῃ συνάλλαγμα, θὰ εμπῇ χέρια εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν ὅποιαν οἱ διάφοροι προσχειρολόγοι ή κακόπιστοι πληροφοριούδοται ἐμφανῖσαν ώς θησαυροῦζουσαν. Τὸ τι πρόσκειται νὰ ἐπακολουθήσῃ, ἔὰν συμβῇ τοιούτον τι, ίσως δὲν είνει θέσιν νὰ προΐδουν, οὔτε οἱ ίδιοι μας σοφοὶ εοίκονομούλογοι καὶ λοιποὶ παράγοντες, οὔτε οἱ ἀνίδεοι περὶ τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος ξένοι ἐμπειρογνώμονες. Τὸ γνωστόν, δημοσ., καὶ τὸ προβλέπονταν δῆλοι δυσὶ σύσκονται εἰς ἄμεσον ἐπαφήν μὲ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν. Καὶ ἔξεινο, ποὺ θὰ συμβῇ, θὰ είνει η χαριστική βολὴ κατὰ τῆς ναυτικῆς 'Ελλάδος, η δοια θὲ καταδικασθῆ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν θάνατον πρὸς ἄφετον χαρὰν τῶν πολιῶν καὶ ισχυρῶν ἀντιξῆλων τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας. Διότι ή 'Ελληνική Ναυτιλία είναι ἔνας πλάδος ἐξαιρετικὰ λεπτὸς καὶ ευαίσθητος, μη δυνάμενος νὰ ἀνθέξῃ εἰς ἐπιθέσεις καὶ πλήγματα, καθ' ἣν στιγμὴν ἀγονίζεται σκληρῷ ἀγώνᾳ εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίβον ἐναντίον παντούνονταν ἀντιτάλλονται.

Καὶ ἔκλειον τὸ πόθῳδύ μου ἐξεῖνο φέρεταις· «Πάντως νομίζω ὅτι

**R. S. STERN  
BALTO. SALES & SUPPLY Co.  
JOS. J. KEEGAN & C<sup>O</sup>.**

(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)

## **SHIP CHANDLERS**

**Full Line of Groceries, Engine  
Deck and Steward Supplies.**

**Telephone :  
Plaza 4700**

**424 W. Conway St  
BALTIMORE 30, M.**

πρότει μὲν ἀνησυχίαν νὰ ἀντιμετωπίσουμεν τὰ ἐν τῇ ἐπιστολῇ τοῦ ζ. Τοσαδάρῃ ἔξαγγελόμενα μέτρα επρόδεις ἐξ ασφάλισιν τῆς λειτουργίας τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸν μᾶλλον ἐπικεφαλή διὰ τὴν Ἐθνικήν Οἰκονομίαν τοπονομασίαν. Ἐκείνο πον μὲ φοβίζει εἰναι ἀζριδῶς ότι ἀναφέρεται, διτὸν ληφθοῦν τοιάπεια μέτρα, πράγμα τὸ δύονταν ἀπόδεικνύει, διτὸν ή Κυβέρνησις, εἴτε διότι διέλει τὴν ὑπόσχεσιν αὐτῆς, (πόδις τῆς Ἀμερικανικήν Κυβέρνησην), εἴτε ἐξ ίδιας πρωτοβουλίας, εἴτε, διποτανομασία, καθ' ὑπαρχόντες τῶν ξένων, πιστεύει, διτὸν ή Ἑλληνική Ναυτιλία, διποτανομασίας σήμερον, δὲν συμβάλλει κατὰ τὸν πλέον ἐπικεφαλή τρόπον εἰς τὴν Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν. Καὶ ἐδοκιμῶς διαβλέπω καὶ ἐπισημαίνω τὸν κίνδυνον. Ἐκ τῆς παρακολουθήσεως, δημοσίᾳ, τῆς ἀντιναυτιλιακής ἐστρατείας κατὰ τὸν τελευταῖον καιρὸν καὶ ἐδόν καὶ ἐν Ἀμερικῇ ἡμπορεῖ κανεὶς νὰ προειδόποιει, διτὸν πρότεινος διότι τάξ δύο αὐτάς κατευθύνσεις θὰ στραφοῦν αἱ κρατικαὶ ἐνέργειαι, πρόδεις τὴν φορολογικήν καὶ συναλλαγματικήν πλευράν, δηλαδὴ εἰς τὰ πλέον καιρία σημεῖα τοῦ ναυτιλιακοῦ μαρώγανισμοῦ. Οἱ ασπονδότεροις ἐχθροὶ τῆς Ναυτιλίας δὲν ἡμποροῦσεν νὰ ἐκλέξουν πλέον εἰς πάνταν ἡ σημεῖα, διὰ νὰ τὴν πλήξῃ θαυμασίως. Εἶναι, ἀρά γε, δυνατόν αὐτὸν τοῦτο τὸ Ελληνικὸν Κράτος νὰ διαπράξῃ τοιοῦτον ἔγκλημα;

Αύτά ἔγραφον ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν πρὸ δέκα ὀλοκλήρων μηνῶν καὶ, δυστυχῶς, χωρὶς νῦ διεζδικό προφητικὴν ἴκανότητα, οἱ φόβοι μουν ὅντοι ἐπιλήθευσαν. Διότι καὶ βαρυτάτῃ φρονολογίᾳ ἐπιβάλληθή ἐπὶ τῆς Ναυτίλιας καὶ διὰ τοῦ κατατεθέντος προχθὲς εἰς τὴν Βούλην ψηφίσματος ἐπειδὶ δηλώσεως Ἑλληνικῶν περιουσιῶν ἄλλοδατῆς καὶ τῶν ὅρων ἐπαναπτυσσομένων ἐπιβάλλονται τοιαῦται δεσμεύσεις ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων, ὅστε ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις καταδικάζεται εἰς τὸν ἀφανισμόν.

Είνε, λοιπόν, αυτό ναυτιλιακή άνασυγκρότησις της 'Ελλάδος, ή ναυτιλιακή άποσύνθεσις;

Μά, — θὰ μας ἀπαντήσουν — σᾶς ἐδόσαμεν τὰ ἔκατὸν «Λίμπερτο»,  
τί ἄλλο θέλετε; Καὶ ἡ φράσις αὐτὴ ἐπαναλαμβάνεται . . . . . ώς δι-  
αιωνιογίη τῶν πλέον ἔξωφρενικῶν . . . . . εἰς νὰ  
σκέπτεται, ἐκν ἡ αγορὰ τῶν πλοίων αὐτῶν ὑπῆρξε καλὴ ἡ διεθνία πρᾶξις  
ἀπὸ γενικοτέσσας «Εἴλινικῆς γαυτιλῆς ἀπόνεσε.

Βεβαίως, έπωλήθησαν και εις 'Ελληνας έφορπιστάς τὰ περιβότα αὐτά «Λίμετρος», δύος έδόθησαν και εις τόσας ἄλλας χώρας και μάλιστα εἰς πρόών έχθρικάς, δύος ή Ταΐλια. 'Αλλά τὰ πλοῖα αὐτά τῆς ἀνάγκης δὲν είνε πουστρυχεία, ἀπὸ τὰ δύοις δὲν ἔχει κανεὶς παρὸν νὰ ἀπλώσῃ τὴν χεῖρα, διὰ νὰ συλλέξῃ πουσόν. Διὰ νὰ ἀποδώσουν τὰ πλοῖα αὐτά, ποὺ είνε βεβαυμένα μὲ τόσας ἱποχρεώσεις, πρέπει νὰ ἐργάζωνται ὑπὸ δροῦς ἐπικερδεῖς. «Οταν, δώμως, ἀφ' ἐνδός η πολήτρια 'Αμερικανική Κυβερνήσις κλείει τοὺς λιμένας της, διὰ τὰ 'Ελληνικά πλοῖα μὲ τὰ προστατευτικά ὑπέρ τῶν 'Αμερικανικῶν πλοίων μέτρα καὶ τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος ὑπὸ τὴν πίεσιν — ὡς τούλαχιστον ισχυρίζεται — τῶν ίδιων 'Αμερικανῶν τὰ πλήττει βαρύτατα μὲ φροδολογίας καὶ συναλλαγματικούς περιορισμούς, ποῖον είνε τὸ δρελος τῆς ἀποκήτησεως τῶν πλοίων αὐτῶν; Πρόκειται περὶ μιᾶς τραγικῆς εἰρωνείας δῆθεν βοηθείας ή μᾶλλον περὶ ἐμπλοκῆς τῶν έφορπιστῶν εἰς μιαν περιπτειαν, ἀπὸ τὴν οποίαν εἷμα θέ-  
βαιος δτὶ πολλοὶ ἀγορασταὶ σῆμερον θὰ ἀγνοιοῦν πῶς θὰ ξεπλέξονται. Πόσοις ἐξ αὐτῶν δὲν θὰ ἔχουν μετανοήση, διότι ξεπλέξουν μὲ κυνεργί-  
σεις καὶ κράτη, τὰ δύοτα ἀναφορῶν τὰς συμβατικάς καὶ ιθικάς ἱποχρεώ-  
σεις των καὶ ἔνοοιν νὰ πληρωθοῦν εἰς τὸ πολλαπλάσιον διὰ τὴν πλ-

σηματικήν διορθείαν ποὺ παρέσχουν. Πόσοι δὲν θὰ ἐπειθήσουν νὰ μὴ εἰχον  
ἐμπλακῆ ἐις τὴν περιπτείαν ἀντίην καὶ νὰ εἰχον κάμη τὴν δουλείαν του  
κατ' ἄλλον τρόπον μακράν δοσοληφιῶν μὲ κυθερνήσεις καὶ κρατικάς ὑπη-  
ρεσίας.

Θλιβερόν, βέβαια, καὶ ἀξιοθήητον είναι τὸ φαινόμενον πολιτῶν ἐνός Κράτους, ποὺ χάνουν τὴν πρὸς αὐτὸν ἐμπιστοσύνην των καὶ καταλαμβάνονται ἀπὸ τὴν ἐπιψυχάν τῆς φυγῆς καὶ τῆς διασώσεως τῆς περιουσίας των. Εἰς στιγμάς, μάλιστα, ἐνὸς θανάσιμου κινδύνου διὰ τὸ "Ἐθνος νῦν οὐδὲ ἄλλο παρὰ ἡσίον εἶνε ἔκεινον, ποὺ ἐλαύνονται εἰς τὰς πράξεις των ἀπὸ μόνον τοῦ ὑλικού συμφέρον". Αλλά, δυστυχῶς, τοιοῦτοι εἶνε οἱ ἀνθρώποι εἰς οἰανδήποτε φυλήν καὶ εἰς οἰονδήποτε κράτος καὶ οὐ ἀνήκουν. "Ἔζουν τὰς ἀδυναμίας των καὶ τὰ ἔλαττοντά των καὶ δοὺς κυβερνοῦν λαοὺς πρέπει νὰ γνωρίζουν τοῦτο καὶ νὰ προσγειώνται εἰς τὴν πραγματικότητα. Καὶ ὁ Ἰησοῦς Χριστὸς ἔπει "ἄγαγάθης τὸν ἔχθρον σου" καὶ διως οἱ ἰσχυριζόμενοι διτὶ εἰνε Χριστιανοὶ ἀλληλοσφάζονται κατὰ ἔκατον μίσια. Μήποτε εἰς τὸν σπηλειόν μεταπολεμικού κόσμου δὲν βλέπονται καὶ κράτη καὶ λαοὺς καὶ ἄπομα νὰ λησμονοῦν καὶ ήθικάς ἀρχάς καὶ προσγέσεις καὶ νὰ ἐνεργοῦν ἀπλῶς καὶ μόνον σύμφωνα πρὸς τὰ συμφέροντά των; "Ἔτοι καὶ δοὺς διαχειρίζονται τὰ οἰκονομικὰ ζητήματα, ἀντὶ νὰ ἀρροσταθοῦν· οἱ θεωρίας περὶ πατριωτισμοῦ, τὰς δοτοις οὔτε οἱ ἴδιοι ποτεύουν η ἰσως καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι συγχρὰ παραβαίνουν, θὺ δητὸ καλύτερον νὰ σκεφθοῦν πρακτικότερον μὲ βάσιν τὸ ἀτελές καὶ τὰ πλήρες ἔλαττοντά δυνηθρώπινον ὑλικόν, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ σήμερον τὸν κόσμον.

Και διὰ νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ θέμα ποὺ μᾶς ἀπασχολεῖ, δηλαδὴ εἰς τὸ τρόπον καθ' ὃ ἀντιμετωπίζεται τὸ ζήτημα τῆς οἰκονομικῆς ἀνασυγχροτήσεως τῆς Χώρας ὑπὸ τῶν ίδιων μαζὶ καὶ τῶν ξένων, οἱ ὅποιοι ἀνέλαβον νὰ τὴν βοηθήσουν, ἐὰν λάθουμεν ὑπὲρ δῆμον τὰ ὄσα διεπράχθησαν καὶ διαπράττονται εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, δὲν ἡμποροῦμεν, δυστυχώς, παρὰ νὰ διαπιστώσωμεν τὸ γεγονός διτὶ, ἀντὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγχροτήσεως, ωθούμεθα πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἀποσύνθεσιν μὲ τὰ παράλογα καὶ ἀντιναυτιλιακά μέτρα, τὰ ὅποια ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, τῇ ἐπινεύσει ἡ ὑπὸ τὴν πίεσιν — ὡς τούλαχιστον ισχυρίζεται — τῶν ξένων θεσπίζει.

Καθ' ἣν στιγμὴν εἰς δὲλας τὰς χώρας τοῦ κόσμου, ναυτικὰς καὶ μῆ, παραπτεῖται ἔνας ναυτιλιακὸς δργασμὸς ἀνεν προηγουμένον πρὸς ἀνα-  
συγχρότεσσιν η δημιουργίαν ἐμπορικῶν στόλων, μὲ στενήν καὶ πλήρην ἐμ-  
πιστοσύνης συνεργασίαν κράτους καὶ ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ μὲ πά-  
σης φύσεως κρατικὴν ἀρωγήν, η Ἑλλάς μὲ τὴν μαραχίαν ναυτικὴν πα-  
ράδοσιν προσπαθεῖ μὲ κάθε τρόπον νὰ συνθίψῃ καὶ παραλίσῃ τὴν ναυ-  
τιλιακὴν δραστηριότητα, νὰ ἀποθαρρύνῃ καὶ νὰ ἀπογοτεύσῃ τὴν ναυτι-  
λιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ ἀναγκάζει τοὺς ναυτιλιακούς ἐπιχειρηματίας νὰ  
ἀναζητήσουν καταφύγιον, ὃς ἀποδιοποιήσαι τράγοι, ὑπὸ διαφόρους ζένας  
σημαίας ἄλλον χωρῶν, εἰς δοῖαι, εὐφρέστεραι εἰπὸ ήμας, τοὺς δέχονται  
μὲ ἀνοικτὰς ἀγάκαλας.

Και αυτὸς λέγεται προσπάθεια οἰκονομικῆς ἀνασυγχροτήσεως τῆς Χώρας! Έπειδός πλέον ἔαν, παρ' ὅλα τὰ ἴνητλά κηρύγματα τοῦ λησμονηθέντος ἀπὸ τοὺς συντάκτας του Χάρτου τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ἡ ἀπέναντι τῆς Ἑλλάδος προσωμένη σήμερον πολιτικὴ είναι περίπου δυοιά μὲ τὴν πολιτικὴν τοῦ Χιτλερικοῦ Τρίτου Ράιχ, σύμφωνα πρὸς τὴν δόσιαν ἡ 'Ελλάς δὲν θὰ ἔπειτα νὰ ἔχῃ ἄλλην ναυτιλίαν ἀπὸ μερικὰ κακία καὶ μερικὰ μητοπλοϊκά σκάφη. Καὶ, ὅπως παγίδανεν σήμερο, ἐντὸς δὲλγυνὸν χρόνον η ιστορικὴ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία ἔκει πρόκειται νὰ κατατησῃ.

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

Telephone: Digby 4-5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR-TRADE CORPORATION

## *Steamship Agents and Brokers*

44 WHITEHALL STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ

# ΑΙ ΕΝ ΤΗ ΞΕΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΙ

## ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΟΝ ΦΗΦΙΣΜΑΤΟΣ

Εις τὴν Ἐπιτροπὴν Ἐξουσιοδοτήσεως κατετέθη παρὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν κ. Χέλμη καὶ ἐψηφίσθη τὸ σχέδιον ψηφίσματος επερὶ δηλώσεως Ἑλληνικῶν περιουσιῶν ἀλλοδαπῆς καὶ τῶν δρων ἐπαναπατρισμοῦ των.

Ἐις τὴν συνοδεύουσαν τὸ σχέδιον ψηφίσματος εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ κ. Χέλμη τονίζεται, διτὶ αἱ ἐν Ἑλλάδι ἐνρισκούμεναι περιουσίαι, οὐ μόνον ὑφίστανται τὸ βάρος τῶν φρούρων, ἀλλὰ, τόσον κατὰ τὴν διάκειαν τῆς κατοχῆς, δοσον καὶ ἔξακολονθητικῶς μέχρι σήμερον, λόγῳ τοῦ συνεχιζομένου ἄγνοος κατὰ τοῦ συμμοριτισμοῦ, ὑπέστησαν καὶ ὑφίστανται φρούρων καὶ διοικητῶν, πολλάκις, καταστοφάς. Εἶναι, συνεπῶς, ἀδύνατον διὰ τῆς κρητισμούτων μόνον αὐτῶν νὰ δοθῇ οὐσιατικὴ δικαιολογία τοῦ δικαιώματος τῆς Χώρας.

Κατὰ τὴν ὅλως ἔξαρτηκὴν περιόδον, ἢν διέρχεται νῦν ἡ Χώρα ἡμῖν, νομίζουμεν, διτὶ αὐτὴ δικαιοῦται νὰ προσθύη πρὸς δλον τὸν Ἑλληνας ὑπηρόδον, διοικητῶν περιουσιῶν, καὶ νὰ ἡγητοῦ τὴν συνδρομὴν τῶν διὰ τὴν μεγάλην προστάθειαν, τὴν δοτίαν καταβάλλει καὶ ἐκ τῆς δοτίας ἔξαρται καὶ αὐτὴ ἡ ὑπαρξία τῆς καὶ ἡ δημιουργία οἰκονομίας, διναμενῆς νὰ συντηρηθῇ στοιχειωδῶς τοῦλάχιστον τὸν πληθυσμὸν τῆς εἰς τὸ μέλλον.

Τοῦτο καθίσταται ἔτι ἐπιτακτικὸν τὴν στιγμὴν αὐτήν, κατὰ τὴν δοτίαν, ἐπιμόνιος ἡτοῦμεν τὴν ξένην οἰκονομικὴν ἀφορῆν.

Ὦς εἰναι δὲ γνωστόν, προϋπόθεσις τῆς παροχῆς Συμμαχικῆς οἰκονομικῆς θονθείας εἰναι ἡ πρακτικὴ καὶ τατάλληλος χρηματοποίησις, ἐν τῷ πλαστὸν κοινοῦ προγράμματος ἐνδρωπατῶν ἀνάρρωσεως, τῶν πόρων τῆς συμμετοχῆς Χώρας, συμπεριλαμβανομένων οἰονδήποτε εἰδῶν διευκόλυτεων ἥ ὑπεροισῶν, παραχεισθεῖσῶν, συμφόνως πρὸς τὸν παρόντα Νόμον, ἡ δοτία χρηματοποίησις ὃν περιλαμβάνῃ, εἰς δινατὴν ἔκτασιν, τὴν λῆψιν μέτρων διὰ τὴν ἀνακάλυψιν καὶ ἔλεγχον πρὸς προαγωγὴν τοῦ προγράμματος τοῦτον περιουσιῶν στοιχείων καὶ περιόδου ἥ ἀλλον, τὰ δοτία ἀνήρων εἰς πολίτας τῆς Χώρας ταύτης καὶ τὰ δοτία εὑρίσκονται ἐντὸς τῶν Ἱνδονένων Πολιτειῶν, τῶν ἔδαφων καὶ πτήσεων τῆς. (Σχέδιον Μάρσαλ, Ἀρθροῦ 15, παράγραφος 6', περίτετος 4).

Ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας ἡ Κυβέρνησις ποτεύει, διτὶ ἐπιβάλλεται ἡ λῆψις δλον ἔκεινων τῶν μέτρων, ἀτινα ὃν καταστήσωσι πραγματικότητα τὴν συνδρομὴν εἰς τὴν ἀνοικοδόμησιν τῆς Χώρας τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ εὐρισκομένων περιουσιῶν τῶν Ἑλλήνων ὑπηρόδον.

Εἰς τὴν λῆψιν τοῦ μέτρου τοῦτον ἡ Ἑλλάς είναι ἀρκετὰ καθυστερημένη. Τοῦτο διφεύλεται εἰς τὸ γεγονός, διτὶ ἔχομενοτε σημαντικὸς χρόνος διὰ τὴν μετὰ μεγάλης προσοχῆς καὶ εἰς τὰς ἀποτομερείας τῶν μελέτην τῶν συνθηκῶν ὑφ' ἀς ἐνρισκούνται αἱ ἐν λόγῳ περιουσίαι ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ τῶν ἐπιδράσεων τὰς δοτίας οἰονδήποτε ἀνάλογον μέτρον ὃν είχεν ἐπὶ τῶν Ἑλλήνων ὑπηρόδον τῶν διαιμένοτων ἥ κατοικοῦντων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ ἐπὶ τῶν μελλοντικῶν·μεταναστευτικῶν καὶ ἀλλον ἐμβασμάτων.

Διὰ τοῦ ὑποβαλλομένουν ὑπὸ τὴν κοίσιν ὑμῶν ψηφίσματος σκοπεύεται ἡ ἀπογραφὴ τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ εὐρισκομένων περιουσιῶν τῶν Ἑλλήνων ὑπηρόδον ἐπὶ τῷ τέλει ἐπαναπατρισμοῦ μέρονς ἥ τοῦ δλον ἀλλον κατὰ τὸν καρόν, κατὰ τὸν δοτίον τὰ ἔθνικὰ συμφέροντα ὃν ἐπιβάλλωσι τοῦτο.

Εἰδούσιον αἱ διατάξεις ἔχοντον ὡς ἀκολούθως:

"Ἀρθρον 1. Δι' αὐτοῦ διέρχονται διοτὶς τοῦ λαμβανομένου μέτρου, διοτὶς εἰναι ἡ ἀπογραφὴ τῶν ἐλληνικῶν περιουσιῶν, τῶν ἐνρισκομένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐπὶ τῷ τέλει τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν. Διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὸ μέτρον τοῦτο, ἡ Κυβέρνησις ὃν προέλθη εἰς σύναψιν διερῶν συμφωνῶν μεθ' δλον τῶν Χωρῶν, αἵτινες μετέχονται τὸν σχεδίον Μάρσαλ.

"Ἀρθρον 2. Δι' αὐτοῦ διέρχονται τὰ ὑπόχρεα πρὸς δηλώσιν πρόσωπα καὶ ἡ δηλωθησόμενή περιουσία.

Ἐξηρέθησαν τῆς ὑποχρεώσεως οἱ ἔχοντες διπλῆν ὑπηρόδητην, διότι οὗτοι προστατεύονται ὑπὸ τῆς ἑτέρας Χώρας, τῆς δοτίας εἰναι ὑπήκοοι.

"Ἀρθρον 3. Διὰ τοῦ Ἀρθρον τοῦτον παρέχεται εἰς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον καὶ τὰ εἰδη τῆς περιουσίας, τὰ δοτία δέον νὰ εἰσαχθῶσιν εἰς τὴν ποσὸν καὶ τὰ εἰδη τῆς περιουσίας, τὰ δοτία δέον νὰ εἰσαχθῶσιν εἰς τὴν Χώραν καὶ τὸν τρόπον τῆς εἰσαγωγῆς τῶν καὶ τὰ ἔξαιρούμενα τῆς εἰσαγωγῆς περιουσιῶν στοιχεῖα.

'Ως εἰναι φυσικόν, τὸ ποσὸν τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ κεφαλαιον ὃν ἔξαιταν ἐκ τῆς συνθήσεως τῆς περιουσίας τοῦ ὑποχρέου, ἐκ τοῦ τόπου εἰς ὃν διαμένει, ἐκ τοῦ ἀσκονμένου ἐπαγγελματος καὶ ἐκ τοῦ μεγέθους τῆς περιουσίας του.

'Ἐπισής, διὰ Β. Δ. τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον καθοδοῖται τὰ μέσα ἔξαναγκασμοῦ τὸν ὑποχρέον πρὸς ἐπιλήρωσιν τῆς ὑποχρεώσεως εἰσαγωγῆς εἰς τὴν Χώραν τοῦ καθορισθησομένου ποσοῦ. Ἡ Κυβέρνησις φρονεῖ, διτὶ ὃν ἡ σοζόμενον νὰ τῆς παρασχεθῆ ἥ εὐχέρεια, διότι δύσω εἰς τὸν ὑποχρέον τὸ δικαίωμα ἐπιλογῆς μεταξὺ τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὴν Χώραν τοῦ καθορισθησομένου ποσοῦ ἐκ τῆς περιουσίας καὶ τῆς καταβολῆς μιᾶς εἰσφορᾶς, ἡ δοτία, ἐπιλαβομένη ἥ ἐφ' ἀπαξ, δὲν ὅνται νὰ είναι μεγαλύτερα τὸν 30/o ἥ ἐφ' δλονήρου τῆς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ περιουσίας.

Τοῦτο δὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν τῆς φρονούματος, ἀλλὰ τῆς παροχῆς τῆς μῆτρας εὐχέρειας εἰς ἔκεινων τοὺς ὑποχρέους, οἵτινες λόγῳ τῶν συνθηκῶν ὑφ' αἱ τελούσιν, εὐρίσκονται εἰς δισοχεονταν διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν τοῦ καθορισθησομένου ποσοῦ.

"Ἀρθρον 4. Διὰ τοῦ Ἀρθρον τούτου ἔξαιρεται ἐκ πάσης φρονούματος κεφαλαιον ὃν ὑποτείλησην ἥ περιοδοντησομένης ἥ περιουσίας αἴτη. Ὁσαντος ἐξαιρεῖται οἰσαδόποτε ἐρεύνης περὶ τῆς προελεύσεως της.

"Ἀρθρον 5. Δι' αὐτοῦ διέρχονται τὰς πολιτειῶν τῆς περιουσίας της μῆτρας ὑποτείλησην ἥ περιοδοντησομένης ἥ περιουσίας αἴτη. Ὁσαντος ἐξαιρεῖται τὸν δικαίωμα της περιουσίας της ταύτης.

"Ἀρθρον 6. Τὸ Ἀρθρον τοῦτο προβλέπει τὴν δέσμευσιν τῶν περιουσιῶν τούτων καὶ τὴν μελλοντικὴν κίνησιν ἐπὶ τῇ βάσει ἀδειῶν τῆς Κυβερνήσεως ἥ τῶν ἀντὶς ἔξουσιοτητῶν, γενικῶν ἥ εἰδικῶν.

Κατὰ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν παρέχεται διὰ τοῦ προγράμματος γενικὴ ἀδεια ἰσχύνοντα ἐπὶ τομήνον διὰ τὰς ἐπαγγελματικὰς ἀνάγκας τοῦ ὑποχρέου τοῦ διαιμένοντος ἥ κατοικοῦντος εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, διὰ τὴν συντηρησην τῆς οἰκογενείας του καὶ δι' ἔξοδα ταξιδίου εἰς ἔτεραν χώραν.

"Ἀρθρον 7. Δι' αὐτοῦ προβλέπονται κυρώσεις κατὰ τῶν ὑποχρέων, οἵτινες διὰ ὑποβάλλωσιν ἀνακριβεῖς δηλώσεις ἥ διὰ παραλειφούσι τὴν ὑποχρέων.

## Τὸ σχέδιον ψηφίσματος

Τὸ ὑποβληθὲν σχέδιον ψηφίσματος ἔχει ὡς ἔξης:

"Ἀρθρον 1: Διὰ τὴν κινητοποίησιν δλον τῶν πόρων τῆς χώρας καὶ τὴν χρηματοποίησιν τῶν διὰ τὴν συμβολὴν εἰς τὸ ἀγῶνα ὑπὲρ τῆς ἐλευθερίας καὶ τὴν προσπάθειαν τῆς ἀνοικόδεσεως τῆς ἐνεργείατας ἀπογραφὴ τῶν ἐλληνικῶν περιουσιῶν, τῶν ἐνρισκομένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐπιτέλει τὰ ἔθνικα συμφέροντα.

"Ἀρθρον 2: 1. Πᾶν φυσικὸν πρόσωπον ἔχον μόνον ἐλληνικὴν ὑπηρότητα, ἀδιαφόρως τῆς ἐνεστώσης κατοικίας ἥ διαιμονῆς του, ὑποχρεούσαι διωτὴν δηλώση τὴν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ εὐρισκομένην κατὰ τὴν 15 'Απριλίου 1948 περιουσίαν του.

2. 'Υπόχρεοι λογίζονται καὶ οἱ 'Ἑλληνες ὑπήκοοι, οἵτινες παραλήρωσι πρὸς τὴν ἡμετοποίησιν τῶν διὰ τὴν συμβολὴν εἰς τὸ ἀγῶνα ὑπὲρ τῆς ἐλευθερίας καὶ τὴν προσπάθειαν τῆς ἀνοικόδεσεως τῆς ἐνεργείατας ἀπογραφὴ τῶν ἐλληνικῶν περιουσιῶν, τῶν ἐνρισκομένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐπιτέλει τὰ ἔθνικα συμφέροντα.

3. 'Ως περιουσία νοεῖται ὁ χρυσὸς καὶ τὰ χρυσά νομίσματα, τὸ συνάλλαγμα καὶ ὁ ὁμολογια, αἱ μετοχεὶς εταιριῶν οἰασθησομένης ἀποδημοτείος, αἱ λοιπαὶ πάσης φύσεως κινηταὶ ἀξίαι, αἱ καταθέσεις παρὸν Τραπέζαις, αἱ ἀπατήσεις καὶ ὑποχρεώσεις, τὰ ἀκίνητα, ἔμπορικη, βιομηχανική, διοτεχνική καὶ ἐν γένει ἐπαγγελματικὴ περιουσία ἐπιχειρήσεως ἀσκονμένης ἀτομικῶς ἥ ἐπιτελικῶς καὶ ἐν γένει πᾶν ἔτερον περιουσιῶν στοιχείον μὴ ἀποτελοῦν μέρος τῆς οἰκοκυρῆς.

4. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἐφαρμόζονται καὶ α) ἐπὶ παντὸς νομικοῦ πρόσωπου δημοσίου ἥ ἰδιωτικοῦ δικαιού ἔχοντος τὴν ἔδραν τον ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ β) ἐπὶ παντὸς φυσικοῦ πρόσωπου ἀλλοδαπῆς ὑπηρότητος μονίμως διαιμένοντος ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς.

"Ἀρθρον 3: 1. Διὰ Β. Διαταγμάτων, ἐκδιδομένων προτάσει τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβούλιον, διέρχονται γενικῶς ἥ κατὰ περίτων τὸ ποσό καὶ τὰ εἰδη τῆς περιουσίας τὰ δοτία δέον νὰ εἰσαχθῶσιν εἰς τὴν Χώραν, ὁ τόπος καὶ οἱ δορι τῆς εἰσαγωγῆς καὶ τὰ ἔξαιρούμενα τῆς εἰσαγωγῆς στοιχεῖα.

2. Διὰ Β. Δ. ἐκδιδομένων προτάσει τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβούλιον, καθορίζονται τὰ μέσα ἔξαναγκασμοῦ τῶν ὑποχρέων πρὸς εἰσαγωγὴν εἰς τὴν

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



## ΤΑ ΚΗΤΗ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Τὰ προηγούμενα σημειώματά μου ὑπὸ τὸν αὐτόν, δῆς καὶ σήμερον, τίτλον «Τὰ κῆτη», καὶ ἡ παράνεσίς μου νὰ ἐπιδοθοῦν οἱ Ἑλληνες εἰς τὴν φαλαινοθήριαν καὶ τὰς παρεμφερεῖς πρὸς αὐτὴν βιομηχανίας, ἔγιναν ἄφορη νὰ δημοινηγηθῇ πυρὸν εὐθείας συζητήσεως μεταξὺ τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἀλευτικοῦ μας κοσμοῦ.

Μολονότι ἔξι υπαρχῆς ἐδίσταξε νὰ θέξῃ ἕνα θέμα τόσον δύσκολον καὶ πολύπλοκον, ἵσως δὲ καὶ ἐνοχλητικὸν διὰ τὴν ἀπορειώμαστον παρ' ἡμῖν κοινὴν γνώμην, ἐν τούτοις, δχι μόνον δὲν εὑρέθην πρὸς ἐκπλήξεων καὶ τῶν κατὰ συνήθειαν ἐπικριτῶν, ἀλλὰ τούναντίον, ἡ ὑπόδειξίς μον ἐγένετο μὲ πλήρη κατανόησιν, διότι ἐποιεῖτο, ὡς ἐπρεπε, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς γενικωτέρας ἐπὶ τῆς ἐρεύνης τροφίμων συζητήσεως, τῆς ἐξεργάσεως πρώτων ὑδῶν καὶ συγκεκριμένων τῆς ἀδρόας ἐκ τῆς μεγάλης ἀλειαῖς παραγωγῆς τοιούτων.

Διὰ νὰ είμαι, μάλιστα, εὔλικρινής, θὰ προσθέσω, διτὶ ἡ ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς κρίσις, ἡ ἐνδεχομένη ἐπιδείνωσις ταύτης καὶ ὁ κίνδυνος, ἵσως, εἰκονομικῶν δυσχερεῶν εἰς τὸν κλάδον τῆς Ναυτιλίας, συνετέλεσαν εἰς τὸ νὰ διεψυνθῇ ἡ συζήτησις καὶ νὰ ἀντιμετωποῦῃ ἡ ἀνάγκη ἐξαπλώσεως τῆς ναυτικῆς μας δραστηριότητος καὶ εἰς ἄλλους ἄνα τοῦ θαλάσσας καὶ δικαιανὸς τομεῖς, τοὺς διοίσους μέχρι τῆς στιγμῆς ἡγούμενων. Πάντως, ἡ ἐκδοχὴ νὰ ἐπιδοθοῦν οἱ Ἑλληνες εἰς τὴν φαλαινοθήριαν, εἰς τὴν μεγάλην ἀλειαῖν καὶ εἰς τὰς παρεμφερεῖς πρὸς ταύτας βιομηχανίας δὲν ἀφίστα-

τον ἄλλον εἶνε καὶ ἡ ἐν γένει διαχείσιος τῶν πολὺ δυσκολωτέρᾳ.

Σήμερον εὐρισκόμεθα εἰς τὸ εὐχάριστον σημείον νὰ βλέπωμεν τὴν Ναυτιλίαν μας ἐμπλούτιζομένην μὲ ἀξόλογον τοννᾶς ἐκ δεξαμενοπλοίων, μὲ προσποτήν, μάλιστα, βαθμαίας αὐξήσεως τοῦ στόλου μας διὰ συγχρονισμένων τοιούτων σκαφῶν.

Τὸ ἴδιον, ἀσφαλῶς, θὰ σημεῖ καὶ μὲ τὰ φαλαινοθηρικὰ, ἀρκεῖ ἔνας ἐνθουσιώδης ἐπιχειρηματίας νὰ δηγῇ ἔξο ἀπὸ τὴν φυτίνα καὶ νὰ ἀποφασίσῃ νὰ δοκιμάσῃ τὴν τύχην τοῦ εἰς τὴν σπουδαίαν αὐτὴν βιομηχανίαν. Ἐντὸς ὅλίγων χρονικῶν διαστήματος, πέντε, δέκα, εἰκοσιν ἄλλοι θὰ τὸν μημεῖον.

Θὰ γεννηθῇ, βεβαίως, δῆλος δικαιολογημένως τὸ ἐρώτημα: Πῶς εἶνε δηνατόν νὰ ἀναμιχθοῦν οἱ Ἑλληνες εἰς τοιούτον εἶδονς ἐπιχειρήσεις, ἀφοῦ μὲ νῦν ὑπάρχουν τοαῦτα εἶνεν ἀνθετρῶς περιωρισμένα, η δὲ ἐξιετάλλευσις τῶν πλοίων ἐλέγχεται ὑπὸ διεθνῆς Ἐπιτροπῆς, η οποία καθούει μὲ τὸν ἀστροφέρον τρόπον τὸν ὅγκον τῆς παραγωγῆς; Εἴς τὴν ἀπορίαν ταύτην ὑπάρχει μία ἐνδειγμένη ἐπὶ τῶν πραγμάτων ἀπάντησις.

Ἡ φαλαινοθήρια καὶ ἡ ἐν γένει ἡ μεγάλη ἀλειαὶ κητῶν εἰς μεμακρυστήνας θαλάσσας καὶ δικαιανούς, ἥνοιχαν ἀπροόπτως νέους δριζόντας εἰς τὴν θρώσκιον ἀλειαίν καὶ προποίμασαν εὐρὺ πεδίον δράσεως διὰ τὰ νέου τοῦ πλοίουν ἀλειαίς, ἐκτεταμένα ἀλευτικά ὑπίπεδα, ὅγνωστα μέχρι σήμερον, δην ὑπάρχει τόσον ἄρρενον ἀλειαίμα, ὅστε καὶ τὰ πλέον μεγάλα πλοία νὰ δύνανται νὰ γείσουν τὰ κύτη τῶν με ίχθεις, ἐντὸς δὲ λίγων ἡμερῶν.

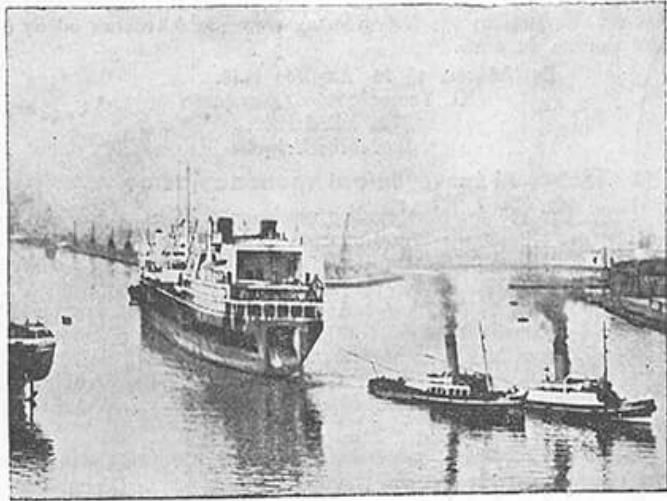
Τὰ εἰδικὰ αὐτὰ πλοία εἶνε ἐφωδιασμένα μὲ τὰ πλέον συγχρονισμένα μηχανήματα καὶ ἔργαλεία, κινοῦνται εὐχερῶς πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν, δην ὑπάρχει πλούσιον ἀλειαίμα, ἀλεύοντα καθημερινῶς τεραστίας ποδοτητας ἰχθύων, τὰς κονσερβοποιούν καὶ ἀφοῦ γείσουν τὰς ἀποθήκας των, ἐποτέρευον εἰς τοὺς λιμένας μὲ τὸ πλούσιον φερτίον τῶν ἐπὶ 2—3.000 τόνων κονσερβοποιημένων ἰχθύων καὶ διαφόρων ἄλλων ὑποδιόντων ἀλειαίς.

Ἀφοῦ πλέον μεταπολεμικῶς αἱ κονσέρβαι ἐπεβλήθησαν εἰς τὸ διαιτολόγιον τοῦ ἀνθρώπου, ἀφοῦ ἀπεδείχθη ἡ ἀξία των ὡς τροφῆς, η ἀσφαλῆς ἐναποθήκευσίς των καὶ ἡ εὔκολος μεταφορά των ὑποδημάτων, δὲν ἀπέμενε παρὰ ἡ δοσὶς τὸ δηνατόν μεγαλύτερα παραγωγὴ τοιούτων. Ἀντί, λοιπόν, φὶ ἰχθεῖς νὰ μεταφέρονται εἰς τὴν ξηρὰν καὶ νὰ κονσερβοποιοῦνται εἰς τὰ ἐπὶ τούτῳ ἐργοστάσια, σήμερον συνιστάνει τὸ ἀντίθετον. Τὰ ἐργοστάσια μετεφέρθησαν εἰς τὰς ἀλευτικάς περιοχάς καὶ οὕτω διηγκόληνθη σημαντικῶς ἡ ὅλη ἐργασία.

Ἐν νέᾳ αὐτῇ βιομηχανία τῆς κονσερβοποιήσεως: τοῦ ἐναλίου πλούτου εἰς τὰς ἀλευτικάς περιοχάς, δῆσον μεμακρυστήνα καὶ ἀν εἶνε, ἔλλος πολλὰ προβλήματα καὶ ἔξωμάννες πολλὰς δυσχερείας. Οἱ Ἱάπωνες ἀπὸ τὸν πλώτους ἔξεμεταλλεύθησαν ἐντατικῶς τὰ μικτά πλωτά ἐργοστάσια καὶ κατόπινθωσαν, πρὸ τοῦ πολέμου, νὰ ἀποκομῷσσον ἀπὸ τὴν θάλασσαν τὰ μεγαλύτερα ὑφελήματα διὰ τὴν ἐντινήτην οἰσονομίαν. Τὴν θέσιν τῶν Ἱαπωνῶν κατέλαβον σήμερον οἱ Ρώσοι, χρηματοποιοῦντες διὰ τὴν πρὸς τὸν Ἀνταρκτικὸν ἐκπράτειαν, μαζὶ μὲ τὰ φαλαινοθηρικὰ καὶ δόλοκληρον στόλον ἐπὶ πλωτῶν ἐργοστασίων διὰ τὴν κονσερβοποιήσιν τῶν ἰχθύων.

Ἄπο τὸν Ἑλληνικὸν πλευρῆς ἡ περιπτώσις τῶν μικρῶν πλωτῶν ἐργοστασίων παρουσιάζει ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον, ἀπὸ σίανδήποτε πλευρῶν καὶ ἀν ἔξετασθη τὸ ζῆτημα. Στὸ διο τον, διότι ἐμεῖς εἰς τὸν θέσιν νὰ χρησιμοποιήσωμεν χιλιάδας ὅλις ἀνδρῶν, ἀν ταφαστῇ ἀνάγκῃ, διὰ τὴν βιομηχανίαν ταύτην, ἄνδρας καθ' ὅλα ἱκανούς καὶ δοξιματένους ναυτικούς. Δε ἔ τερον, διότι αἱ ἀλευτικάς περιοχαὶ, εἰς τὰς ὅποιας δυνάμεια ἔχεινται προστατεύσεις νὰ δράσωμεν, δὲν εἶνε τόσον μεμακρυστήνα καὶ ἀπροστοτείαν. (Βόρειος Ἰνδικὸς Ὁκεανός, ἀπὸ τὴν εἰσόδον τῆς Ἐσθίας θαλάσσης πρὸς τὸν Ἀδεν μέχρι τὸν Πακιστάνη, καθὼς καὶ ὁ ἀχανῆς Περσικὸς Κόλπος). Τερροῖσαν πλούσιωτάτα εἰς ἀλειαίμα καὶ ἀντελῶς ἀνεκτέλλοντο. Καὶ τὸ ιτον, διότι τὰ ἐπὶ τῆς ἀλευτικῆς μας δράσεως ἀποκομῷσσεν προϊόντα εἶνε καθ' ὅλη εὐπόσθετα, τόσον εἰς τὴν ἀγοράν μας, δονος καὶ εἰς τὴν λιμώττονσαν Κεντρικὴν Εὐρώπην.

Πιαδήποτε ποσότης κονσερβοποιημένων ἰχθύων, καθὼς καὶ ἀλιπάστων, δης ἐπίσης καὶ ὑποτροπούντων ἀλειαίς, (ἰχθυελάιον, ιχθυαλέρον, λιπαστόν τον διὰ τὴν γεωργίαν, δερμάτων κ. α.), δόναται εὐκόλως νὰ ἀποφορθῇ, δχι μόνον ἀπὸ τὰ Βαλκάνια, ἄλλα καὶ ἀπὸ τὰς Ἀραβικὰς χώρας



Τὰ φαλαινοθηρικὰ τῆς Μπαλένα

τα τῆς πραγματικότητος καὶ παρουσιάζει θέμα πρὸς γενικωτέραν συζήτησον.

Διατί, παρασκαλῶ, αἱ βιομηχανίαι αὐταὶ νὰ είνε προνόμια τῶν Νορβηγῶν καὶ καὶ τὸν ὅληστον ποσότην τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν; Μήπως εἰνε ἡ ζήτημα εἰδικότητος, τὴν δόποιν οἱ ἄλλοι λαοὶ δὲν είνε εἰς τὸν θέσιν νὰ ἀποκτήσουν; Μήπως εἰνε ἡ ζήτημα κεφαλαίων, τὰ δόποια οἱ ἄλλοι δὲν δύνανται νὰ διαθέσουν ἡ πρόκειται περὶ μνοτικοῦ, ποὺ δὲν μεταδίδεται; Καθὼς ἀνέφερα εἰς τὸ προηγούμενον σημειώματον, η θήρα φαλανῶν εἶνε τὸ ποτὸν ποταμού παγάκη, ποὺ δὲν μεταδίδεται; Καθὼς ἀνέφερα εἰς τὸ προηγούμενον σημειώματον, η θήρα φαλανῶν εἶνε τὸ ποτὸν ποταμού παγάκη, ποὺ δὲν μεταδίδεται;

Πρό τινων ἐτῶν, κατὶ τὸ παρόμιον συνέβαινε μὲ τὰ δεξαμενόπλοια. Κανές, ἔφορτος μας δὲν ἐτόλμα νὰ ἀναψηθῇ εἰς τὰ τάνκες καὶ δῆλοι σχεδόν ήσαν ἀφορισμένοι εἰς τὰ στερεότυπα «τραμάτη». Μόλις, δημως, δῆται τὸ τρεῖς τολμηρότεροι ἀπεφάσισαν νὰ ἐκμεταλλεύσουν δεξαμενόπλοια, τότε, ὡς διὰ μαγείας, δῆλοι ἡλλαζαν γνώμην καὶ τώρα διακαίει τῶν πόδος εἶνε νὰ ἀποκτήσουν τοιαῦτα πλοῖα, τὰ δόποια καὶ καὶ κατὰ πολὺ ἀκριβώτερα

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL «SOSTIM»

SOSTIM MARINE COMPANY INC  
600-2-4 SOUTH BOND STREET  
BALTIMORE 31. MARYLAND

JOHN MITSOS  
PRES. & TREAS.

PHONES  
BROADWAY 3664-4760

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

Bus. Telephone  
BOWLING GREEN 9-4552-3  
Hom Telephone  
MAIN 4-3999

της Μέσης 'Ανατολής, είς τιμάς ἀπόλυτως Ικανοποιητικάς. Μία ἔξαμηνος ή διάταμηνος ἀλευτική ἐκστρατεία δύναται νὰ ἀποφέρῃ μεγάλα κέρδη, τοῦθ' όπερ είναι φύσοιον νὰ πραγματοποιῇ εἰς τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν, (τηρούμενων, δεβαίων, τῶν ἀναλογιῶν, ὡς πόδες τὴν διάθεσιν κεφαλαίων), λόγῳ τοῦ ὑψηστάτου σῆμαρον μεγάλους συναγωνισμοῦ.

Συναγωνισμὸς εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν πλωτῶν ἐργοστασίων δὲν ὑπάρχει, οὔτε θὰ ἴνταξῃ τόσον ταχέως, διότι ποὺ θὰ εὐρεθοῦν χῶρα δυνάμενα νὰ φίξουν ἀμέσως εἰς τὴν θάλασσαν τόσον ἄφθονον καὶ δοκιμασμένον ἐμφυχον ὥλικόν, διότι δύναται νὰ πρᾶξῃ η ναυτικὴ 'Ελλάς;

'Η ναυγάκασθην καὶ πάλιν νὰ ξεφύγῃ ἀπὸ τὸ θέμα μου καὶ νὰ παραλλήλιον τὰ διὰ τὴν φαλαινοθήσιαν χρησιμοποιούμενα κολοσσάτα πλωτὰ ἐργοστασία, μὲ τὰ διὰ τὴν ως ἄνω βιομηχανίαν χρησιμοποιούμενα πλωτὰ ὕδαστας ἐργοστασία. "Ἄλλως τε, γράφων περὶ κηπῶν, περὶ ἤχων καὶ ἀλευμάτων, δὲν ἀποσκοπεῖ τὴν σχολαστικὴν ἀπαίθημησιν τῶν ἀτειφριθμῶν εἰδῶν τοῦ ἐναλίου πλούτου, οὔτε νὰ ἐκθέσω εἰς μίαν ἀτελείωτον σειράν ὀνομασίας, λατινο - ἐπιστημονικὰς καὶ νὰ γουράωσιν οὕτω τὸν ἀναγνόστας τῶν στηλῶν μου. Νομίζω, ὅτι μία τεγκινή διατριβή, καθισταται πλέον ἐπαγγελός, ὅταν ἐναλάσσεται μὲ γενικὰς ἐγκυπλωτικὰς πληροφορίας, ποὺ ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν καὶ δὲν προσκολλάται εἰς τὴν κατὰ γράμμα στερεότυπον καὶ μεθοδικὴν ἀντιγραφὴν ὀνομαστῶν, η περιγραφὴν εἰδῶν καὶ κατηγοριῶν, ποὺ κατὰ βάθος, ὀλίγους μόνον ἐνδιαφέρουν. 'Επανέρχομαι, λοιπόν, εἰς τὰ κητῆ.

Εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μου ἀνέφερα τις πόσαις κατηγορίας ὑποδιαιρεῖται η μεγάλη οἰκογένεια τῶν φαλαινῶν καὶ πόσα εἰδῆ ἐξάστη ἐξ ἀτῶν περιλαμβάνει. Θὰ συνεχίσω, λοιπόν, τὴν περιγραφὴν τούτων, διότι τὸ δυνατόν συντομώτερον.

Αἱ φάλαιναι, χωρὶς πτερύγια, είναι τοιῶν εἰδῶν: α) η ἀρκτικὴ φάλαινα, β) η μάρνη φάλαινα καὶ γ) η πυγμαία. Τὰς δύο πρώτας ἀρκούντως περιγράφω, ἀπομένει νὰ γράψω δίλγα τινὰ διὰ τὴν πυγμαίαν.

'Η πυγμαία φάλαινα είναι σχεδὸν ἀγνωστοῦ καὶ εὐφίστεται σποραδικῶς εἰς τὴν νέαν Ζηλανδίαν, τὴν Ανταρκτικὰν καὶ σπανίως εἰς τὴν Νότιον 'Αμερικὴν. Φέρει μίαν διαφορικὴν ἀσπορὴν γραμμὴν κάτω ἀπὸ τὴν κοιλιὰν της, τὸ δέ κεφάλη τῆς ἀποτελεῖ τὸ 1/4 τοῦ μήκους καὶ τοῦ ὅγκου τοῦ σώματός της. Τὴν ὀνομάζουν Νεομπαλαίναν, ὁ δὲ Lydekker ἀναφέρει, ὅτι οἱ μπαλαίνες της εἰναιε πιτρινοπαταὶ, πλὸς ἐλαστικεῖς καὶ στερεοῖς ἀπὸ τὰς μπαλαίνες τῶν ἄλλων φαλαινῶν. Τὸ μήκος τοῦ κήπους σπανίως ἵπεται τὰ 7 μέτρα. Εἰς κάθε ἑτησίαν φαλαινοθήσιαν ἐκστρατείαν, είναι ζήτημα, ἐὰν φονεύωνται δύο η τρεῖς πυγμαία φάλαιναι.

#### ΦΑΛΑΙΝΑΙ ΜΕ ΠΤΕΡΥΓΙΑ "Η «RORQUALS»

'Η δευτέρα οἰκογένεια ἐξ τῆς δύμαδος τῶν μπαλαινοφόρων φαλαινῶν περιλαμβάνει τὰς «RORQUALS» η αἰλακωτὰς φάλαινας μὲ πτερύγια. 'Η κατηγορία αὗτη τῶν φαλαινῶν είναι πολὺ ἐνδιαφέροντα, διότι περιλαμβάνει τὰ κήπη ἑκεῖνα, ποὺ ἔχουν τὴν μεγαλύτερον ἐμπορικὴν ἀξίαν ἀπὸ δὴ τὰς ἄλλα. Φέρουν ἔνα τρίγωνον πτερύγιον εἰς τὴν ράχιν πλησίον τῆς οὐρᾶς καὶ διακρίνονται ἀπὸ δῆλας τὰς ἄλλας ἀπὸ τὸ ἀλλακτωτὸν σῶμά των. Διαφέρουν, ἐπίσης, ἀπὸ τὰς ἄλλας εἰς τὰ ἔξης σημεῖα: α) αἱ μπαλαίνες των εἰναιε ποὺ κοντές καὶ δὲν ἔχουν μεγάλην ἐλαστικότητα, β) η κεφαλὴ των εἰναιε πλατείᾳ καὶ κοντή καὶ γ) τὰ πλευρικὰ πτερύγια των εἰναιε συνδερά καὶ ἐπιμήκη, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ στρογγυλὰ τῶν ἄλλων φαλαινῶν.

'Υπάρχουν πέντε εἰδῶν ἀλλακτωταὶ φάλαιναι, ὡς ἔξης: α) η γλαυκὴ φάλαινα η Rorqual de Sibbald, β) η κοινὴ φάλαινα μὲ πτερύγια, γ) η φάλαινα Rudolfi η Baleine à Seys, δ) η μικρὰ φαμφοφόρος φάλαινα καὶ ε) η φάλαινα Rorqual Bryde.

α) 'Η γλαυκὴ φάλαινα είναι τὸ μεγαλύτερον ἀπὸ τὰ ζῷα τῆς οὐρφίλιον. Μέσα εἰς τὴν θάλασσαν ὁ ὅγκος της δὲν φαίνεται τόσον καθαρό, διότι τῆς πονδορραγιμούμενῆς μαύρης φαλαίνης η τῆς ἀρκτικῆς τοιαύτης. 'Όταν, δημο, τὴν οὔρουν ἔχω εἰς τὴν ἀπέτην, τότε μόνον παρατηρεῖται ὁ τεραστίος ὅγκος της. Τὸ σῶμα της εἶναι αἰλακωτὸν κατὰ μήκος καὶ πολλάκις ἵπεται τὰ 30 μέτρα. 'Ο Brehm ἀναφέρει, ὅτι εἰς τὴν Βόρειον 'Αμερικὴν ἥλιεύθησαν δύο παρόμοιες φαλαίνες μήκους 34.60. Τὸ σῶμα τῆς γλαυκῆς φαλαίνης φέρει 80—100 αἰλάκια καὶ ζυγίζει, διότι ὑπολογίζονται οἱ φαλαινοθῆραι, τρεῖς τόννους καὶ κάτι διὰ κάθε μέτρον μήκους. Κατὰ τὴν ἀλευτικήν περίοδον 1934/35, ἐφορεύθησαν 17.000 γλαυκαὶ φάλαιναι, προσεχόμεναι, ὡς λέγουν, ἀπὸ τὸν 'Ανταρκτικόν. Τὰ κήπη αὐτά, παρὰ τὸν τεράστιον ὅγκο των, είναι πολὺ δειλά, μὲ τὸν παραμικρὸν θύρων

ἔξαφανζονται καὶ φέύγουν μὲ καταπληκτικὴν ταχύτητα μαρκάν τῶν πλοίων. 'Η ἀλεια τῶν Rorquals είναι πολὺ ἐνδιαφέρουσα καὶ θὰ γράψω δίλγα τινὰ εἰς τὸ τέλος τῆς ἐπὶ τῶν κητῶν διατιθέμης μου.

β) 'Η κοινὴ φάλαινα μὲ πτερύγια (Finner Whale) είναι ταχυτάτη καὶ δι' αὐτὸ τὸν ὄνομάζονται τὸ λαγονικὸ τῶν ψαρανῶν. Είναι μικροτέρα ἀπὸ τὴν γλαυκὴν φάλαινα καὶ διακρίνεται ἀπὸ τὴν τριγωνικὴν φάσιν της. Τὸ ζωῦμα της είναι γκρίζο πρὸς τὰ ἐπάνω καὶ ἀσπρό πρὸς τὰ πλάγια καὶ τὴν κοιλιὰ. Τὰ φαλαίνατα μολύς γεννηθῶν είναι μήκους 6 1/2 μέτρων, ἀναπτύσσονται, δικούς, τόσον ταχέως, ὡστε εἰς τὸ τρίτον ἐπὶ τοῦ φθάνουν τὰ 20 μέτρα. Τὰ θηλυκά είναι πάντοτε κατά τι μαργύρεται ἀπὸ τὰ ἀρσενικά, διότι καὶ εἰς τὴν γλαυκὴν φάλαιναν. Κατὰ τὰς στατιστικὰς τῶν φαλαινοθηρικῶν ἑταριῶν, φαίνεται, διότι οἱ ἀρρενεῖς ὑπερτεροῦν τῶν θηλέων κατὰ 10 ο/. Αἱ φάλαιναι αὐταὶ ἀποφέρουν τὰς παγωμένας θαλάσσας καὶ



Όμαδικὴ αὐτοκτονία φαλαινῶν.

συναντῶνται κατ' ἀγέλας εἰς δῆλους σχεδὸν τὸν ψαρανόν, διότι παῖζουν δῆλως τὰ δελφίνια, κάμνουν μεγάλες βουτίες καὶ παρὰ τὸν ὅγκο των, πηδῶν καὶ ἔχων ἀπὸ τὴν θάλασσαν. 'Η τελενταία φωτογραφία ὀμαδικῆς αὐτοκτονίας φαλαινῶν, ληφθεῖσα ἀπὸ τὸν φωτοεργάστηρ τοῦ «Geographic Magazine», εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Νοτίου 'Αφρικῆς, ἐμφανίζει ἑκατοντάδας «Finner Whales», φιγουρίσας εἰς τὴν ζηράν, κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ δραματοῦ των.

Εἰς τὸ προσεχὲς σημείωμά μου θὰ περιγράψω τὰ τρία ἄλλα εἰδῆ φαλαινῶν τῆς αὐτῆς οἰκογένειας, καθὼς καὶ τὴν τρίτην κατηγορίαν (φάλαιναι ἀνάμικτοι η καμπονόρες) τῆς δύμαδος τῶν μπαλαινοφόρων.

#### ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

#### ΑΙ ΕΠΙΣΤΟΛΑΙ ΜΑΣ

#### Περὶ κητῶν

'Αναφορικῶς μὲ τὰ περὶ κητῶν ἀρθρά τοῦ συνεργάτου μας κ. Κ. Κόμπη, ἐλάσθομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντή,

Εἰς τὰ προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δὲ συνεργάτης σας κ. Κώστας Κόμπης, εἰς τὰς ἐμβριθεῖς μελέτας τον ἐπὶ τῶν ἀλευτικῶν ζητημάτων, ἀναφερόμενος εἰς τὰ κήπη, μᾶς δίδει λίαν ἐνδιαφερούσας ἐπὶ αὐτῶν πληροφορίας.

Χωρὶς νὰ ἔχω καμίαν ἀρμοδιότητα καὶ χωρὶς νὰ ἀγαμγνώμωμαι εἰς τὰ ἀλευτικὰ ζητημάτα, ἐπιτρέψατε μοι, πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς εὐγενοῦς προσπολοθείας τοῦ κ. Κόμπη, νὰ δώσω τὰς ἔξης πληροφορίας:

'Ἐπι σειρῶν ἐτῶν έχησα εἰς τὸ Βελγικὸν Κογχό, τὸ ὅπιον, δις γνωστόν, δὲν ἔχει αἴτην, ἀλλὰ μίαν εἰσδόσην, διὸ ποια διανοίγεται διὰ μέσου τῆς Πορτογαλικῆς ἀποικίας τῆς 'Αγκόλας. Εἰς τὴν Πορτογαλικὴν ἀντὴν ἀποικίαν ἐργάζονται εὐδοκίμως πολλοὶ ὄμογενεῖς καὶ πολὺ συγκανούσι οἱ ἀνθρώποι της Κογχῆς καὶ τῆς ἀποικίας της.

Ἐπι σημεῖον, τὸ ὅπιον ὁ κ. Κόμπης ἀναφέρεται διὰ τὰς διαδικασίας αὐτοκτονίας φαλαινῶν, εἰς τὰς ἔξης θετικὴν πληροφορίαν: "Ολὴ η Πορτογαλικὴ ἀποικία, ἀπὸ τὴν Λοάνδρα μέχρι τοῦ Μοζαΐδες καὶ τῶν συνάδων τῆς Ροδεσίας, είναι ἔνας ἀπέραντος ἐκτεταμένος ψαρόποτος. 'Εκτὸς τούτων, εἰς ώρισμένας περιοχάς, ἐμφανίζονται ἀγέλαι φαλαινῶν καὶ ἄλλων κητῶν, τὸ δὲ ὑπὸ τοῦ κ. Κόμπη ἀναφερόμενον φανόμενον τῆς διαδικασίας αὐτοκτονίας φαλαινῶν, μᾶς είναι ἀπολύτως γνωστόν.

Σχεδὸν κάθε χρόνο καὶ εἰς ώρισμένας ἐποχάς, ἐκατοντάδες κητῶν φίξονται διὰ τὴν θετικὴν πληροφορίαν: "Ολὴ η Πορτογαλικὴ ἀποικία, ἀπὸ τὴν Λοάνδρα μέχρι τοῦ Μοζαΐδες καὶ τῶν συνάδων τῆς Ροδεσίας, είναι ἔνας ἀπέραντος ἐκτεταμένος ψαρόποτος. 'Εκτὸς τούτων, εἰς ώρισμένας περιοχάς, ἐμφανίζονται ἀγέλαι φαλαινῶν καὶ ἄλλων κητῶν, τὸ δὲ ὑπὸ τοῦ κ. Κόμπη ἀναφερόμενον φανόμενον τῆς διαδικασίας αὐτοκτονίας φαλαινῶν, μᾶς είναι ἀπολύτως γνωστόν.

Σχεδὸν κάθε χρόνο καὶ εἰς ώρισμένας ἐποχάς, ἐκατοντάδες κητῶν φίξονται διὰ τὴν θετικὴν πληροφορίαν: "Ολὴ η Πορτογαλικὴ ἀποικία, ἀπὸ τὴν Λοάνδρα μέχρι τοῦ Μοζαΐδες καὶ τῶν συνάδων τῆς Ροδεσίας, είναι ἔνας ἀπέραντος ἐκτεταμένος ψαρόποτος. 'Εκτὸς τούτων, εἰς ώρισμένας περιοχάς, ἐμφανίζονται ἀγέλαι φαλαινῶν καὶ ἄλλων κητῶν, τὸ δὲ ὑπὸ τοῦ κ. Κόμπη ἀναφερόμενον φανόμενον τῆς διαδικασίας αὐτοκτονίας φαλαινῶν, μᾶς είναι ἀπολύτως γνωστόν.

Μετὰ πάσης τιμῆς  
ΜΙΑΤ. Ν. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ

Αθῆναι, 26 Απριλίου 1948.

**COWASJEE & SONS**

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΟΣΕΟΝ  
ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

**KARACHI, INDIA**

LONDON AGENT:  
HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.  
LONDON HOUSE, CRUTCHED FRIARS  
LONDON E.C. 3  
TELEPHONE : ROYAL 1534



τόννων, κατά δὲ τὸ δεκάμηνον 'Ιανουαρίου — 'Οκτωβρίου 1947 εἰς 5.500.000 τόννων, ἐξ ὧν τὰ 5 ἑκατομμύρια εἰσαγογαὶ. "Οσον ἀφορᾶ τὴν κίνησην πλοίων, κατά μὲν τὸ 1946 αὐτὴ ἀνῆλθεν εἰς 8.194 στόχῳ, 8 ἑκατομ., τόννων νέτ., ἐνῷ κατὰ τὸ δεκάμηνον 1947 εἰς 8.100 πλοῖα, 10.320.000 τόννων νέτ., μὲ ἀνάλυσιν κατὰ σημαίσεως ἐξης: 'Ιταλικὰ 2.521 πλοῖα, 'Αμερικανικὰ 285, Σουηδικὰ 193, 'Αγγλικά 191, Παναμαϊκά 135, 'Ισπανικά 126, 'Ολλανδικά 124, Νορβηγικά 120, 'Ελληνικά 62 καὶ Δανικά 58.

Τιμαιτέρω προσοχή ἀποδίδεται ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ λιμένος εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ κλοπᾶς καὶ ἄλλας ζημιῶν. Εἰδικῶν ἀστυνομικῶν ὡμα ἐπιμελεῖται τῆς φυλάξεως τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῆς φρονήσεως τοῦ λιμένος, ἀπεφασίσθη δὲ ἡ περιφράξις δολοκήρου τοῦ λιμενικοῦ χώρου, ἀντὶ δαπάνης 50 ἐκατ. λιρετῶν.

## Μεγ. Βρεταννία

### Τὰ δεξαμενόπλοια

Διακόσια περίπου δεξαμενόπλοια ναυπηγοῦνται τώρα καθ' ὅλον τὸν κόσμον. 'Εκατὸν πεντήκοντα εἰς τὴν Εδρώπολην καὶ 50 εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πελίτειας. Εἰς τὰ βρεταννικά ναυπηγεῖα τελοῦν ὑπὸ κατασκευὴν καὶ παραγγελίαν μὲν παραδόσιν μέχρι τὸ 1951, τάνκες 115 τὸν ἀριθμὸν, π. 001.824 τόν. γκρός. 'Εκ τούτων 35, χωρητικότητος 418.020 τόν. γκρός, παραγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν ἔξινον ἔφοροιστον.

'Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ὑπὸ δρεπανικήν σημαίαν δεξαμενόπλοια ὑπολογίζονται εἰς 3.282.000 τόν. γκρός, ἔναντι 3.172.000, δοσα προπολεμικῶς κατείχεν ἡ 'Αγγλικὴ ναυτιλία.

### Ταχύτης καὶ λιμένες

Καθυστεροῦν τὰ σημάρια ἐπὶ χρόνον πολὺ καὶ πολύτιμον εἰς τὸν λιμένα, μὲ ζημίαν σημαντικὴν τῆς ναυτικῆς ἐπαγγείσεως καὶ ὑφοστον τῶν ναύλων δισθάσταστον πολλάκις διὰ τὸ ἐμπόριον. 'Απὸ τὸν εἰδικοὺς τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων παραπομπὰς ἀναφέρονται συγκεκριμέναι, χαρακτηριστικὰ περιπτώσεις. Οὗτο τὸ φορτηγά γραμμῆς μᾶς μεγάλης ἀγγλικῆς ἑταρίας διεποτόθη διὰ πατηναλισμῶν κατὰ μέσον ὁρον κατὰ τὸ δόδο τελευταῖα ἐπὶ 202 ἡμέρας τοῦ ἔτους ἐν δρυφῷ καὶ 163 μόνον ἡμέρας ἐν πλ. Κατ' ἀντίθεσιν διὰ τὰ ἔτη 1937 καὶ 38 τὰ σημάρια τῆς αὐτῆς ἑταρίας ἔχετελεσαν τὰ δρομολόγια τῶν μὲν παραπομπῶν 161 μόνον ἡμερῶν ἐν δρυφῷ καὶ 204 ἡμερῶν ἐν πλ. Μὲ ἄλλους λόγους 51 ἡμέρας ἔχασαν ἐλλιμενισμένα, ὥπερ σημαίνει ἔνα ἐπὶ πλέον κυκλικὸν ταξίδιον τὸ έτος.

Τὰ ταχύτερα συνεπῶς σκάφη, τὰ ἡδη ναυπηγοῦμενα, δὲν προβλέπεται νὰ ἀπόδοσον τὰ ἀναμενόμενα ὀψελέματα, ἐφόσον συνεχίζονται αἱ μεταπολεμικῶς ἐνταθεῖσα καθυστερήσεις εἰς τὸν λιμένα.

'Χρονογένεται διὰ τὴν ἀδεξίαν τῆς ταχύτητος ἐνὸς φορτηγοῦ γραμμῆς 10 χιλ. τόννων ἀπὸ 12 ἕως 15 λ. χ. μᾶλλα στοιχίει ἐπὶ πλέον εἰς μηχανικάς ἔγκαταστάσεις 500—600 χιλ. δολλαρίων. Θά ἔξαιρονομαθῶν μόλις 2 ἡμέρας κατὰ τὸν διάτονον τοῦ Βορ. 'Ατλαντικοῦ καὶ 4 1/2 ἡμερῶν διὰ τὸ Πλέιτ.

Διερωθοῦνται αἱ τεχνικοὶ ἀν δικαιολογήσαι τὴν δατάνη, ἐφόσον μέριμνα δὲν ἡρθῇ σύντονος, ἵνα ἐπισπενθῇ ἡ ἔργασία τῶν φορτευτοφορτώσεων εἰς τὸν λιμένα.

### Τὰ πεπραγμένα τῆς "Κιοῦναρ Λάτιν,"

Εἰς 897.053 τόν. γκρός ἀνέρχεται ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων τῆς "Κιοῦναρ". 'Απὸ τὸν τέματος τοῦ πολέμου ἐδαπανήθησαν εἰς ναυπηγήσεις καὶ ἀγρούς 14 1/2 ἑκατομμύρια λιρῶν. 'Η πόδη ἡμερῶν ἀναγονωθεῖσας ἔτησία ἔχεται τοῦ συμβουλοῦ τῆς ἑταρίας ἀναφέρει διὰ 150 χιλ. ἐπιβάται ταῦτας ἔταξισθενται κατὰ τὸ 1947 ἐπὶ τῶν σκαφῶν τῆς καὶ 1 ἑκατομμύριον τόννων φορτία μετεργέθησαν, μὲ ναύλους ἀρχετάτης ικανοποιητικούς.

'Η ξέσθεις ἀναφέρεται εἰς τὰ σταθεῖσας αὐδηνόμενα ἔξοδα ἔκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ εἰς τὰς καθυστερήσεις τῶν λιμένων, τῶν δρεπανικῶν κυρίων. Τὰ δύο αὐτὰ προβλήματα εἰναι ἀπὸ τὰ ξωτικώτερα, ποὺ ἀντιμετωπίζονται ἀπὸ τὴν διοικησιν τῆς ἑταρίας.

Κέρδη ἀρκετά ἀπέδωσεν ἡ ἔκμετάλλευση τῶν πλοίων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. 'Υποδεικνύεται ὅμως διὰ τὴν ζέρδην αὐτὰ δὲν ἔχεται νὰ θεωρηθοῦν καὶ μόνιμα. Εἰς ἔξαιρετούς λόγους δοφείλονται, τῆς στενότητος ίδιος τῶν μεταφρούδων ἀπὸ θαλάσσης μέσων ἔναντι τῆς μεγάλης ξητήσεως θέσεων δι' ἐπιβάτας. Τὸ τρέχον ἔτος διαγράφεται ικανοποιητικόν, χωρὶς δύως νὰ φάνη τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ παρελθόντος.

### Αἱ τιμαὶ τῶν ἀγγλικῶν πλοίων

Κατὰ σχετικὰς ἔκθεσεις τῶν ἀγγλικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων, αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων, κατὰ τὸ πρῶτον τομῆνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, διετηρήθησαν σταθερά, παρὰ τὴν παραπομπήσιν πτῶσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Φορτηγὸν 8.000 τόννων d. w., ναυπηγήσεως 1925, μὲ ὑποχρέωσιν σερβέν κατ' 'Απρίλιον τοχ. ἔτους, ἐπωλήθη εἰς τὴν τιμὴν τῶν 90.000 λιρῶν, ἐνῷ πλοῖον τοῦ ίδιον τόπου καὶ ἡλικίας ἐπωλήθη τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ἀντὶ 74.000 λιρῶν. Μεγάλη ξήτησις παρατηρεῖται διὰ σημάρια μικρᾶς ἡλικίας. Οὗτον, φορτηγὸν 8.970 τόννων, ναυπηγήσεως 1940, ἐπωλήθη ἀντὶ 240.000 λιρῶν.

Αἱ ἐπόμεναι πωλήσεις ἀγγλικῶν πλοίων, γενόμεναι κατὰ τὸ πρῶτον τομῆνον τοῦ τρέχ. ἔτους, εἰναι χαρακτηριστικὰ τῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς: Πλοῖον 10.350 τόννων d. w., ναυπηγήσεως 1945, μὲ θέσεις διὰ 46 ἐπιβάτας, ἐπωλήθη ἀντὶ 330.000 λιρῶν. Φορτηγὸν 9.300 τόννων d. w., ναυπηγήσεως 1920, ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, μὲ δύο καταστρώματα, ἀντὶ 77.500 λιρῶν. 'Ετερον φορτηγὸν 7.740 τόννων d. w., ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερβέν ἀλγον τῷ 1948, μὲ ἐν κατάστωμα, ἀντὶ 100.000 λιρῶν. Φορτηγὸν 6.300 τόννων d. w., ναυπηγήσεως 1936, μὲ σερβέν τοῦ 1943, μὲ ἐν κατάστωμα ἀντὶ 100.000 λιρῶν.

Ζήτησις παρουσιάζεται διὰ πλοῖα ἡλικίας 20—25 ἔτῶν κατὰ προτίμη-

σιν μὲ σερβέν περασμένον.

'Η ἀπαγόρευσις τοῦ ὑπουργείου Μεταφροδῶν διὰ τὴν πώλησιν ἀγγλικῶν πλοίων εἰς ξένους ἐφοπλιστάς, ἔξαπολονθεῖται ὑφισταμένη. Καίτοι τὸ μέτρον τοῦτο θεωρεῖται ὑπὸ τῶν ἀγγλικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων νός δικαιολογημένον διὰ τὰ πλοῖα μικρᾶς ἡλικίας, πατακίνεται προκειμένου περὶ πλοίων μεγαλυτέρων ἡλικίας, τὰ διότια θὰ ἡδύναντο νὰ ἐπιτύχουν παλλάς τιμᾶς, πωλούμενα εἰς ξένους, ἐνῷ εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγορὰν δὲν δύνανται νὰ διατεθοῦν.

Προκειμένου περὶ πλοίων ὑπωδήποτε μικρᾶς ἡλικίας, τῶν ὅποιων ὑπάρχει μεγάλη ξήτησις, ἀναφέρεται τὸ παράδειγμα τοῦ νορβηγικοῦ 'Επιγερ Johanneas 8.560 τόννων d. w., ναυπηγήσεως 1930, μὲ σερβέν τοῦ 1946, τὸ διότιον ἐπωλήθη εἰς "Ελληνας ἀντὶ 180.000 λιρῶν, ἐνῷ τὸ αὐτὸν πλοῖον είχε πωληθῆ εἰς τοὺς Νορβηγοὺς κατὰ τὰ ἀρχὰ τοῦ 1947 ἀντὶ 145.000 λιρῶν.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ παλαιὰ πλοῖα (περίπου 30 ἔτῶν), παρετηρήθη κάμψις τῶν τιμῶν περιβολέμενη εἰς τὴν πτῶσιν τῆς ναυλαγορᾶς. 'Εάν, ἐπομένως, δὲν παρατηρήθῃ ἀναζωγόνησις τῶν ναύλων, ἀναμένεται περιπτέρω πτῶσης τῶν τιμῶν τῶν παλαιῶν πλοίων.

'Ως πρὸς τὰς νέας ἀφ' ἐτέρου πατακενάς, τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα ἔχουν συγκεντρώσει ἡδη εἰς χειράς των παραγγελίας διὰ σκάφη 4.000.000 τόννων γκρός, ἀλλὰ κατὰ τὸ λῆξαν τομῆνον ἐλάχισται νέαι παραγγελίαι ἔδοθησαν. Οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταί, καίτοι θὰ ἐπεθύμουν νὰ συνεχίσουν τὰς παραγγελίαις των, δέν δύνανται νὰ τὸ πώλησον, διότι η νορβηγικὴ κυβέρνησης δὲν παρέχει ἀδειαν δι' ἔξαγωγὴν τοῦ ἀναγκαῖου συναλλαγῆ ματος.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ «τάνκερες», ἐνῷ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1947 είχον δοθῆ πολλὰ παραγγελίαι, παρετηρήθη νφεροις κατὰ τὸ πρῶτον τομῆνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὑφελομένη κυρίως εἰς τὴν δραδότητα παραδόσεως τῶν παραγγελμένων σκαφῶν, τὰ διότια δὲν θὰ είνε ἔτοιμα πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1951 ἢ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1952. Εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα ἔδοθησαν παραγγελίαι διὰ 16 «τάνκερες» χωρητικότητος 20—28.000 τόννων d. w. ἔκαστον, αἱ δοκαὶ, παρὰ τὴν διαφοράν των παραγγελσεως, 'Αφ' ἐτέρου τὰ καναδικά ναυπηγεῖα προσφέρονται διὰ παραγγελίας μὲ εὐνοϊκῶν δρυόν, ὡς πρὸς τὰς τιμὰς καὶ τὸν χρόνον παραδόσεως.

Σταθερά είναι ἡ ξήτησις διὰ φορτηγά γραμμῆς καὶ ἔδοθησαν πολλαὶ παραγγελίαι διὰ τοιαῦτα πλοῖα εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα παρ' 'Αγγλιον ἐφοπλιστῶν. Χαρακτηριστικὴ τῶν τιμῶν διὰ νεότερητα πλοῖα είναι ἡ πόλησις ὑπὸ κατασκευὴν σκάφους εἰς ἀγγλικά ναυπηγεῖα 9.000 τόννων d. w., μὲ «σελτερ-ντέ», ταχύτητος 10 1/2 μιλλίων, καταναλογικούς πετρέλαιον, ἀντὶ 325.000 λιρῶν.

'Υψηλαί, τέλος, διαποδοῦνται αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων τάνκερες, παρὰ τὴν κάμψιν τῶν ναύλων. Οὗτοι, νορβηγικὸν δηξελούντον τάνκερες, 15.000 τόννων d. w., κατασκευῆς 1931, μὲ σερβέν τοῦ 'Οκτωβρίου 1944, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 490.000 λιρῶν.

### Ρεκόρδ ἀνεφοδιασμοῦ

Κατὰ τὸ τελευταῖον (7 'Απριλίου) ταξίδιον τοῦ «Κουνὴ Μαΐορ» ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υδροκην ἐσημειώθη ῥεκόρδ ἀνεφοδιασμοῦ καὶ ἐτομασίας τοῦ σκάφους πρὸς ἀπόπλουν. Τὸ υπερωκεάνιον είχε καθυστερήσει, λόγῳ τῆς τοινυμίας. 'Επρεπεν ἐντὸς ἐνὸς 24ώρων νὰ ἀποβιβάσῃ τὸν ἀπότομον τοῦ, νὰ νὰ ἀνεφοδιασθῇ διὰ νὰ δεσμῇ τὸν νέους ἐπιβάτας καὶ νὰ ἀποπλεύσῃ. 'Απεβίσατο 1712 ἐπιβάτας καὶ ποσέλαβε 1783. 'Εφότεσσε 6650 τόν. πετρελαίου, 5000 τόν. θάλατος, 77 χιλ. λίθων πρέστων, 27 χιλ. λίθων ποντερικῶν, 111 χιλ. λίθων λιθνών, 66 χιλ. λίθων πατάτες, 48 χιλ. προταρικῶν, 15 χιλ. δοδεκάδες αὐγῶν, 22 χιλ. λίθων λιθνών, 10 χιλ. ζαχαρών, 1300 γαλ. γάλακτος, 1100 κιβώτια φρούτων καὶ 4.400 τέταρτα πτηνῶν λίθων παγωτῶν. Εἰς 12 χιλ. τεμάχια ἀγύλθον τὰ δοθέντα εἰς τὸ πλωτήριον μὲ ἀπεστον παράδοσιν σεντόνια, πετσέτες κλπ., 80 δὲ χιλιάδες τεμάχια θὰ παραδοθοῦν εἰς τὸ ἐπόμενον ταξίδιον.

"Ολα τὰ ἀνωτέρω τὰ δι' ἔνα μόνον ταξίδιον προοιμόμενα, παρελήφθησαν ἐντὸς 23 ὥρων καὶ 53 λεπτῶν διὰ τὴν ἀκρίβειαν. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε κατὰ τὴν προκαθοδισμένην ἡμέραν καὶ ὥραν. Αἱ ἐφημερίδες τῆς Νέας 'Υδροκην, χαρακτηρίζουν ως ρεκόρδ πρωτοφανὲς τὴν ἐπιτευχθεῖσαν ἀκρίβειαν δομοπολογίου δι' ὑπερωκεάνιον σκάφος, τοῦ ὄγκου μάλιστα τοῦ «Κουνὴ Μαΐορ».

### Διεθνὲς Ναυτιλιακὸν Επιμελητήριον

'Η μέχρι τοῦδε διεθνῆς δργάνωσις ὑπὸ τὸ ὄνομα «Διεθνῆς Ναυτιλιακῆς Διάσκεψις» (International Shipping Conference), μετωνομάσθη εἰς «Διεθνῆς Ναυτιλιακῆς Διάσκεψις» (International Shipping Conference).

## 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.

θνέτος Ναυτιλιακόν 'Επιμελητήριον' (International Chamber of Shipping) πρός απόφυγην συγχύσεως τοῦ δόνυμάτος «Conferences», τὸ όποιον φέρουν συνήθες αἱ ἑπαγγελματικαὶ δραγανώσεις τῶν ἐπιχειρήσεων πλοίων γραμμῆς. Τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον ἀποτελεῖ διεθνῆ ἔνωσιν τῶν εθνικῶν δραγανώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν διαφόρων χωρῶν καὶ ἀσχολεῖται μὲ ζητήματα γενικοῦ ἐνδιαφέροντος, ὡς ἡ ἀσφάλεια ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, κλπ.

### Αἱ ἀπώλειαι ἐλίκων

Κατὰ τὰς σχετικὰς στατιστικὰς, κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου τέσσαρα πλοῖα ἀπώλεσαν τὰς Ἐλικές τῶν, ἐξ ὧν τὰ τρία τίπον «Λίμπερτον», τὸ δὲ τέταρτον τύπον «Βίζιτον».

'Απὸ τοῦ Ιουνίου 1946, ἀφ' ὅτου τηρεῖται ἰδιαιτέρα στατιστικὴ διὰ τὰς ἀπώλειας ἐλίκων, τὰ ἀτυχήματα ταῦτα ἀνήθον ἐν συνδόλῳ μέχρι καὶ τοῦ Φεβρουαρίου τῷ, ἔτοντος εἰς 113, ἐξ ὧν 80 εἰς πλοῖα τίπον «Λίμπερτον».

### Νορβηγία

#### Τὰ δεξαμενόπλοια

Κατὰ μίαν πρόσφατον συζήτησιν εἰς τὴν Νορβηγικὴν Βουλὴν, κοιμουνταὶ δυνατεῖται διεμαρτυρήθησαν διὰ τὰ μεγάλα ποσὰ συναλλάγματος, τὰ δαπανώμενα διὰ τὸ ναυτικὸν πρόγραμμα τῆς ναυτιλίας, εἰς δεξαμενόπλοια συνώσις. Εἰς τὰς ἐπιρροίσεις ἀπήντησεν ὁ ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν. 'Εξῆς τὸ παραγωγικὸν ἔργον τοῦ Νορβηγικοῦ πλοίου καὶ τὴν συνβολὴν τοῦ εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας καὶ ἀνεκούσιων τοὺς σχετικοὺς μὲ τὰς ναυπηγήσεις τονετάνκερες ἀφισθοῦν. Οὕτω, τὰ ἔξηκτα τοῖς ἔπαστον τὸν ναυπηγούμενόν ἡ μέλλοντος νὰ ναυπηγηθῇ τονάκι, ἀναφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια, ἐνῷ παρεχεῖθαιν ἄδεια ναυπηγήσεως εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἡ ἀγοράς διὰ τάκερος 1.140.000 τόν. γκρός. 'Οταν τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα περιαποθῇ, ὁ στόλος τῶν Νορβηγικῶν δεξαμενοπλοίων θὰ ἀνέλθῃ περίπου εἰς 2.800.000 τόν. γκρός. Παρὰ τὸν δύον τῶν ναυπηγήσεων ἀπότον, ἡ προπολεμικὴ συμμετοχὴ τῆς Νορβηγικῆς σημαίας (18.4 τοῖς ἔκαποι) εἰς τὸ παγκόσμιον τονάκι τῶν δεξαμενοπλοίων δὲν προβλέπεται εὐχερῶς νὰ ἐπιτευχθῇ.

#### Τὸ ναυπηγούμενον τονάκι

Τὰ ναυπηγόμενα εἰς τὰ ἐγχώρια ναυπηγεῖα παῖ τὸ ἔξωτερικὸν σκάφη διὰ λογαριασμῶν Νορβηγῶν ἔφοροιστῶν, ἀνέρχονται εἰς 492, τόν. d.w. 3.320.000. Εἰς αὐτὰ περιλαμβάνονται καὶ 124 τάκερος, 1.990 000 τόννων φορτίου. Εἰς τὴν Νορβηγίαν κατασκευάζονται 206 σκάφη, 565 χιλ. τόν., εἰς τὴν 'Αγγλίαν 102, τόννων 929 χιλ. εἰς τὴν Σουηδίαν 132, τόν. 1. 379.000, εἰς τὴν Δανίαν 27, τόν. 209.000, εἰς τὴν Γερμανίαν 1, τόν. 12. 300. Εἰς τὸ Βέλγιον 6, τόννων 58 χιλιάδων, εἰς τὴν Ιταλίαν 13, τόννων 57 χιλ. καὶ τέλος εἰς τὴν Ιαπωνίαν δύο φαλανιθοηρία. Πρόσφεται περὶ ναυπηγικὸν πρόγραμματος τεραστίας ἐκτάσεως, τοῦ ὅποιον τὸν πραγματοποίησιν ἐπέτυχαν οἱ Νορβηγοὶ εἰς τημάς ικανοποιητικάς, μὴ παραλειφαντες καμίαν εἰναιαρίαν διὰ νὰ δόσουν τὰς παραγγελίας των, ἀκόμη καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω ναυπηγήσεων, συμπληρωμένων μέχρι τοῦ 1951, ἡ Νορβηγία ἀποκαθίσταται ναυτιλιακῶς καὶ ἔξερχεται τοῦ πολέμου μὲ ἴσχυροτέραν καὶ ἀριστεράν τὴν συγχρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου.

### Ολλανδία

#### Τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα

Κατὰ σχετικὰς δηλώσεις τῶν ἀμοδίων πύλων, τὸ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς 'Ολλανδίας προβλέπει τὸν κατὰ τὸ 1950 δόναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου εἰς 3.250.000 τόννους γκρός. Πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ πρόγραμματος τούτου ὑπολογίζεται ἑτησία δαπάνης ἐξ ὅπτω ἐκαπομπήσιον λιόν. Αἱ ἀμετοπολεμικαὶ ἀνάγκαι τῆς 'Ολλανδίας ἐπληρώθησαν ἐν την μέτρῳ διὰ τῆς ἀγορᾶς 'Αμερικανικῶν σκαφῶν πολεμικῆς κατασκευῆς, ἀλλὰ τὰ πλοῖα ταῦτα θεωροῦνται ως πλοῖα ἀνάγκης καὶ ἡ 'Ολλανδία θεωρεῖ ἀπαραίτητον διὰ τὴν ποιητικὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου τὴν ναυπηγήσιν νέων συγχρονισμένων σκαφῶν.

Κατὰ τὴν Ιην 'Ιανουαρίου 1948 ὁ 'Ολλανδικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀνήρχετο εἰς 2.490.000 τόννους γκρός, ἐξ ὧν 35 πλοῖα, 354.000 τόννων, ἥσαν ἐπιβατηγά, 360 πλοῖα, 1.593.000 τόν. φορτηγά, 90 χωρητικότητος 445000 τόννων τάκερος καὶ τὰ λοιπὰ ἀποπλοῖκα.

Εἰς τὰ 'Ολλανδικὰ ναυπηγεῖα εὑρίσκονται ὑπὸ κατασκευὴν πλοῖα 300000 τόννων, μετὰ τὴν ἀποτεράσσων τῶν ὅποιων ὁ 'Ολλανδικὸς ἐμπορικὸς στόλος θὰ ἀνέλθῃ εἰς 2.790.000 τόν. γκρός, ἔναντι 2.854.000 τόννων πατά τὸ 1939.

'Εξαιρετικὴ σημασία ἀποδίδεται ὑπὸ τῆς 'Ολλανδίας εἰς τὴν ποσοτικὴν καὶ ποιητικὴν ἀποκατάστασιν τῆς ναυτιλίας της, διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἔξασφάλιος ἀξιούλογην θέσεως ὑπὸ τῆς 'Ολλανδικῆς σημαίας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Παραλλήλως πρὸς τὰ πλοῖα ἑτέρων κατηγοριῶν (ἐπιβατηγά, τάκερος κλπ.), τὸ πρόγραμμα προβλέπει τὴν συμπλήρωσιν τοῦ στόλου τῶν 'Ολλανδικῶν φορτηγῶν μέχρι τοῦ δύκον τῶν 2.150.000 τόννων γκρός λαμβανομένων ὧν ὅψη τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας. 'Αναπέρεται σχετικῶς, ὅτι ἡ 'Ολλανδία ἐπλήρωσεν εἰς ναῦλον διὰ τὴν μεταφοράν 'Αμερικανικῶν γαμανθράκων πρὸς χρήσιν της, πατά μὲν τὸ 1946 22 ἔτατον, δολλαρίων, κατὰ δὲ τὸ 1930 30 ἔτατον, δολλαρίων.

### Σοβ. Ρωσία

#### Περιπέτεια ὑπερωκεανίου

Τὸ Σοβιετικὸν ὑπερωκεανὸν «Ρωσία» ἀντεμετόπισε, κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸς ἔδομαδιὸν ταξιδίον τοῦ εἰς τὴν 'Αμερικήν, δυσχερεῖας ἀντεροβλήτους, διὰ νὰ παραλάβῃ τὸ φορτίον του καὶ ἀποτίεντο. Δίκαια καὶ κατασχέσεις ἡγεθόθησαν κατ' αὐτὸν ἀπὸ μέρους τὸν ἐπιβατῶν, ἐνῷ καὶ οἱ λιμενεργάται ἡγηθήσαν νῦν ἐργασθεῖν διὰ τὴν φρεστοσίν του. 'Απέπλευσε τελικῶς τὴν Τηνή 'Απριλίου, χωρὶς φορτίον, χωρὶς νὰ παραλάβῃ οὐδὲ τὸ ἐν 4 χιλ. σάκκων ταχυδρομεῖον. Οἱ ἐπιβάται, 112 τὸν ἀριθμόν, ἐπειδιάσθησαν κατόπιν τῆς ἀφοσίου τῆς κατασχέσεως καὶ ἵφοῦ μόνι τῶν μετέφερον τὰς ἀποστονάς του ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Παρέμβασις τῆς Σοβιετικῆς Προσθείας καὶ ἔντονος διαμαρτυρίας τῆς πρὸς τὸ 'Αμερικανικὸν 'Υπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν ὑπερχέωσαν τὸ Πρωτοδικεῖον τοῦ Μπρούκλιν νὰ ἀπορρίψῃ τὰς αἰτήσεις κατασχέσεως. Τὸ σκάρος ἐθεωρήθη πρατικόν, ἀπολαμβάνον τῆς εἰδικῆς διπλωματικῆς δοσιδικίας (Δικαιοτήτων τῆς Χάγης). Τὰ 'Αμερικανικὰ δικαστήρια ἐκρίθησαν ἀναμόδια.

'Η ἀνωτέρω ὑπόθεσης προεκάλεσεν ἀναγονισθέν τοῦ «Στέτι Νηπάρτμεντ», εἰς τὸ ὅποιον καθορίζεται, ὅτι ἡ 'Αμερικανικὴ Κυβέρνησης, κατόπιν τῶν συγκῶν μεταπολεμικῶν περιπτώσεων κρατικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, διὰ τὴν συγκέντρων προσθετικής περιοχῆς περιπτώσεων κρατικῶν ἐμπορικῶν δικαστηρίου. 'Η κευμένη νομολογία καὶ πρόσφατος ἀπόφασις τοῦ 'Ανωτάτου Δικαιοστηρίου καθορίζει ὅτι τὰ κρατικὰ πλοῖα δὲν ἐπιτρέπεται νῦν κατασχατηθῆν ἐν κατασχέσει. Βάσει αὐτῆς τῆς νομολογίας, δὲν ἐπετράπη καὶ ἡ κατασχέσις τοῦ σοβιετικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ρωσία».

#### Άγορά τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων

Κατὰ τὸ διάστημα τοῦ πολέμου αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι εἶχαν παραχωρήσει εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν, βάσει τοῦ νόμου δανεισμοῦ καὶ ἐκμισθώσεως 125 πλοῖα, ἐξ ὧν 4 ἀπολέσθησαν κατὰ τὸν πόλεμον καὶ 26 ἐπετράφησαν μετὰ τὴν κατάτασιν τῶν ἐχθροφρεζίων.

'Ἐκ τῶν ἀπομενάντων εἰς τεῖχος τῆς Ρωσίας 95 πλοίων, τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον 'Ἐξωτερικὸν ἐδέχθη τὴν πώλησην εἰς τὴν Ρωσίαν 87 πλοῖων, ἐξ ὧν 51 εἶναι πρατολεμικῆς κατασκευῆς καὶ 36 «Αλμερτούς». 'Ἐὰν τελικῶς πραγματοποιηθῇ πόλη τῆς Ρωσίας ἡ ἀγορά τῶν πλοίων τούτων, ὁ ωσικός ἐμπορικὸς στόλος θὰ ἀνέλθῃ εἰς 2.580.000 τόννων d.w. ἔναντι 1.600.000 προπολεμικῶν καὶ θὰ καταλάβῃ οὗτω τὴν τετάρτην θέσην μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν ἀντὶ τῆς ἐνδεκάτης, ἢν κατείχει προπολεμικῶν, χωρὶς νὰ ληφθῇ ὧν ὅψη τὸ φωσκόν πεντατέλες ναυπηγήσις πρόγραμμα. Συμφώνως πρὸς τὸ τελευταῖον τούτο προβλέπεται ἡ ναυπηγήσις πλοίων 4 ἑκατομμάριων τόννων d.w. 'Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων (ἀσέτως τοῦ πεντατέλες σχεδίου), ὁ ωσικός ἐμπορικὸς στόλος θὰ ἀποτελήσῃ ἐκ 495 μονάδων, ἐξ ὧν 58 πλοῖα μικτὰ (ἐπιβατηγά-φορτηγά), 405 φορτηγά καὶ 32 δεξαμενόπλοια.

FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co

At : Savona, Spezia, Leghorn

Civitavecchia, Naples

Venice, Trieste

Correspondents  
in all Italian Ports

CODES {  
Boe  
Scott's 10 th Ed  
Lombard Code  
The New o.e

**GREGOS & C.  
(EMM. J. GREGOS)**

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT  
(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI N° 4

Telegrams: «GREGOS-Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:  
YANNOULATOS BUILDING

Tel. GREAV.—Piraeus

Téléphone 40.259

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,  
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής επιθεώρησις  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΗΣ**

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κονσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658  
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΑΡΩΜΗΣ  
Συνδροματικό Εξωτερικού Λ. 'Αγγλ. 5.15.0 Εσωτερικού Δρ. 50.000.  
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
'Αντιρρόσπωσή μας εἰς τὴν 'Αγγλίαν:  
A. E. SHEPPARD  
«ETHELBURGA HOUSE»  
913 BISHOPSGATE  
LONDON E. C. 2

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## Ο έπαναπατρισμός τῶν Κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ

Πρός τὴν ἐλληνικὴν κυβερνησίαν ἀπεστάλη τὴν 29ην 'Απριλίου τὸ κατέρρευτον τῆλεγράφημα:

«Πρεσβεία Οὐασιγκτόνος ἀνεκοίνωσε τηλεγράφημα κυβερνήσεως. 'Ο σκοπὸς τῆς ἀπογραφῆς τῶν Κεφαλαίων οὐδόλως παρημηνεύθη, οἱ δὲ 'Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ συμφωνοῦν εἰς ὑμετέραν ἀποψίην, διότι τὰ ἐλληνικὰ κεφάλαια ἔξωτερικοῦ, τὰ μὴ παραγωγικά, ἐνισχύσουν ἀβιάστως, διως, τὴν ἐργάδην κυβερνητικὴν προσπάθειαν ἀνασυγχροτίσεως.

Ἐτὰ ναυτιλιακά ὅμως, κεφάλαια δέοντα νὰ κυριοτείνων παραγωγικά. 'Ἐλληστα ἀπομένουν εἰς λίρας καὶ αὐτὰ μὲ διφέλιξ πολλῶν δεκάδων ἐκπομπών δολλαρίων. Τὰ κεφάλαια τῆς Ναυτιλίας ἐνισχύουν τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὸ δημόσιο οίκονομικά, ἀνεν δὲ τὸν ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων θὰ είνει ἀδύνατος καὶ ἡ ἀποκατάστασις τῆς Ναυτιλίας ἀνέφερτος.

«Ἡ κίνησις τῶν πλοίων, ἡ ἐπιτήρησης μεγάλων δανειακῶν ὑποχρεώσεων, ἡ κάλυψη τῶν τρεχουμένων ἔκτατων ἀναγκῶν, ἡ προκαταβολὴ ἀσφαλίστρων, μισθῶν, προμηθειῶν καὶ ἐπισκευῶν, ἡ ἀγορὰ, τέλος, νέων σκαρφῶν εἰς τὴν κατάλληλην στιγμήν, τὰ πάντα προϋποθέτουν ἀδέσμευτον κίνησην τῶν Κεφαλαίων. Χωρὶς ἐλευθερίαν κινήσεων εἰς τὴν διεθνῆ ὑγρᾶς ἀδυνατούμενην νὰ ἐκμεταλλεύσῃ τὰ πλοῖα, ὥστε καὶ τὸ Κράτος νὰ εἰσπράξῃ τὸ ἡμιτον τῶν κερδῶν.

«Ἐξ καμμίαν χρώμαν, κεκτημένην Ναυτιλίαν διεθνοῦς ἀποστολῆς, τροχοτένη τοιάτης ἔκτασεως οὐδέποτε ἐφημόσθη. 'Ο Νόμος 545 ἐπαρκῶς ἐλέγχει τὴν ἐπάνθιμον τῶν ναυτικῶν κεφαλαίων εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν. 'Υποβάλλομεν παράλληλα νὰ ἔξαρσθοῦν πάσης ἄλλης δεσμεύσεως τὰ κεφάλαια κινήσεως τῶν πλοίων. Διαμαρτυρόμεθα διὰ ταλαιπωρίας ἀνεν προηγουμένου ἐπιβαλλομένας εἰς ναυτικά ἐπιχειρήσεις, τῶν δποιῶν συμμετέχει τὸ Κράτος. Φερόμεθα πρός διοιστήν καταστροφὴν τῆς Ναυτιλίας.

«Δέονταν τὴν ὑστάτην στιγμὴν ἀναμετρηθοῦν αἱ εὐθύναι. Μετ' δὲ λίγον ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς σκληρᾶς πραγματικότητος τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, βαλλόμενον πανταχόθεν, θὰ ὑποκύψῃ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν Νέας Υόρκης»: Μανόλης Κουλουκούντης, Γεώργ. Μοάτσος, Γεώργ. Βεργατῆς, Γεώργ. Λύρας, Νικ. Γουλανδρῆς, Δημ. Γράτσος, Κώστας Λαμάζ.

\*\*\*

Αἱ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ἀνησυχίων καὶ φόβων ἀπόφεις τῆς κυβερνήσεως δύνανται νὰ συνυισθοῦν εἰς τὰς δηλώσεις τῶν κ. κ. Τσαλδάρη καὶ Χέλιμη, καὶ δὲ ἡ ἐλληνικὴ κυβερνησίας, διατηροῦσα τὸ δικαιόματα τῆς κυριγήσεως ἀδειῶν κινήσεως τῶν περιουσιακῶν στοιχείων, θὰ λάβῃ ὑπὸ τῆς τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ θὰ ξαναποιήσῃ τὸ ἀδιατάρακτον τὸ ωντικὸν τῆς λειτουργίας τῆς Ναυτιλίας.

## Σανατόριον διά τοὺς ναυτεργάτας

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεργάφη τὴν 28ην 'Απριλίου, ἐνώπιον τοῦ ὑπουργοῦ κ. Κίζανη, παρ' ἀντιπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν, ναυτεργατῶν καὶ φυματικῶν ναυτεργατῶν, ἡ σύμβασις μετὰ τῆς Μονῆς Πεντέλης διὰ τὴν ἀγορὰν ἐπάνθιμων 60 στρεμμάτων ἐπὶ τῶν δποιῶν δὲ ἀνεγερθῆ, ἀντὶ σεβαστῆς δαπάνης, συγχρονισμένον σανατόριον διὰ τοὺς φυματικούς ναυτεργάτας.

## Τὸ Ν.Δ. ἀπογραφῆς τῶν ναυτεργατῶν

Εἰς τὴν 'Επιτροπὴν 'Εξουσιοδοτήσεως κατετέθη τὴν 29ην 'Απριλίου παρὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κ. Κίζανη σχέδιον Ν. Δ. επειδὴ ἀπογραφῆς τῶν μαθητευόμενών ναυτικῶν, τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. "Ολοὶ οἱ ἐργάζομενοι ἐν τῇ θαλάσσῃ ὑπάγονται, ἀνάλογως, εἰς τὰς τρεῖς ταύτας κατηγορίας. Μαθητευόμενοι ναυτικοὶ θεωροῦνται οἱ μὴ συμπληρώσαντες διετὴ ὑπηρεσίαν, ναυτικοὶ οἱ ἐργάζομενοι ἐπὶ πλοίον καὶ ἐργάται ταλάσσης οἱ ἀπασχολούμενοι εἰς ταλάσσην ἐπάγγελμα, ἀλλὰ μὴ ἀνήκοντες εἰς συγκεκριτημένα πληρώματα.

Οὐδεὶς δύναται νὰ ἐργασθῇ ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἐὰν δὲν ἔχῃ ἀπογραφῆς εἰς μίαν τῶν τριῶν αὐτῶν κατηγοριῶν. Λαμβάνουν δέ, ἀπογραφόμενοι, φυλ-

λάδιον, ἄλλου τύπου οἱ ἐργάται ταλάσσης καὶ ἄλλον οἱ ναυτικοὶ καὶ μαθητευόμενοι ναυτικοί.

Οἱ μαθητευόμενοι, διὰ νὰ ἐγγραφοῦν, πρέπει νὰ ἔχουν ἡλικίαν μέχρις 25 ἔτων, διὰ νὰ ἔξελιχθον δὲ εἰς ναυτικούς, πρέπει μέχρι τοῦ 32ου ἔτους νὰ ἀποκτήσουν διετὴ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν. Μετατασθόμενοι εἰς τὴν πατηγορίαν τῶν ναυτικῶν, θεωροῦνται ως ἐπαγγελματίαι ναυτικοί καὶ τυγχάνουν τῆς κατὰ νόμον προστασίας διὰ τὴν ἔξευρησιν ἐργασίας καὶ τὴν περιθάλψιν τῆς ἀνεργίας.

Οἱ ἀπόφοιτοι τῆς Σχολῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀνεγνωρισμένων τεχνικῶν σχολῶν, τῆς Ανωτάτης Εμπορικῆς Σχολῆς κ. α. τυγχάνουν διατέρεας προστασίας ὅσον ἀφορᾷ τὰς προθεσμίας ἀπογραφῆς καὶ τὰ καθοριζόμενα ὅρια ἡλικίας.

## Αἱ ναυπηγήσεις

Πληροφοροφύμεθα, διὰ τὸ ι. Ιω. Μιχ. Καρδᾶς ἐνθίσκεται ὑπὸ διατραγματέων μὲ τὰ ναυπηγεία Μπέλιμ πολλὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνδὸς δεξαμενοπλίσιον χωρητικότητος 20 κιλ. περίου τόνων. Τιμὴ γύρω τῶν 4 ἑκατομμυρίων. Οι καρδᾶς ἥγαπαν ὅριον ποτέ τὴν 'Ναυτιλίαν 'Επιτροπῆν δύο δεξαμενόπλοια «T. 2» ὑπὸ 'Αμερικανὸν σημαίαν.

## Άγορά φορτηγοῦ ἐν δημοπρασίᾳ

Τὸ κρατικὸν φορτηγὸν «ALWIN RUSS» 998 τ. γκρός (τοῦ 1922) ἡγοάσθη, ἐν δημοπρασίᾳ τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, παρὰ τοῦ ι. Καναδαριώτη ἀντὶ 20500 δολλαρίων. Τιμὴ σκάφους θύματος ἀπὸ τὴν 'Ναυτιλίαν 'Επιτροπῆν

## Αἱ μεταγραφαὶ τῶν Κρατικῶν πλοίων

Εἰς τὰ Νησιά της Πειραιᾶς ἐνηργήθησαν αἱ πάτωθι μεταγραφαὶ πωληθέντων κρατικῶν σκαφῶν εἰς τὸν νέον ἀγοραστάς των: «Μάριος ΙΙ» (ex «Βόλος») 1598 τ. γκρ., εἰς τὸν καραγεώργην 73.5 ο.ο/ καὶ ἐταιρίαν «Βαΐάνης καὶ Καραράτιδης» 26.5 ο.ο/ «Πάρις για 993 τόνων γκρός, εἰς τὸν καραγεώργην 53 ο.ο/ Γ. Πατανή 20.6 ο.ο/ Θεοδόρου Πατανή 17 ο.ο/ καὶ Σταύρου 9.40 ο.ο/.

— «Σερβία» 754 τόν. γκρός, εἰς τὸν καραγεώργην 70 ο.ο/ καὶ Παντ. 'Αγγούριαν 30 ο.ο/ «Ελένη» 2396 τ. γκρός, εἰς τὸν καραγεώργην 100 ο.ο/ Καδίων Σιγάλα 490 ο.ο/ Ποθάρηαν 408 ο.ο/ Ιω. Π. Σταυρούλιαν 51 ο.ο/ καὶ Ιω. Γ. Δρούγκαν 51 ο.ο/.

## Αἱ ιτήσεις πρὸς πώλησιν φορτηγῶν

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβιβήθη αἴτησις τοῦ κ. Ιω. Νικηφόρου πόρου πορήγησην ἀδειάς πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς τοῦ φορτηγοῦ του «Περιστερί» 5026 τ. γκρός (τοῦ 1924), ὑπὸ τοῦ δροῦ τῆς ἀμέσου ἀντικαταστάσεως του ὑπὸ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Torborg» 6042 τ. γκρός (τοῦ 1921).

— 'Αφ' ἔτέρου τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἐγγράφου του πρὸς τὴν 'Ναυτιλίαν 'Επιτροπῆν, τοῦ Λονδίνου, ἔχητησε τὴν γνώμην της διὰ τὴν παροχὴν ἀδειάς πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν φορτηγοῦ «Περιστερί» 2088 τ. γκρός (τοῦ 1906).

## Νέοι πλοιάρχοι Γ' τάξεως

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κάτωθι: Μ. Αιγαρίνος, 'Ιο. Αστράς, Β. Γουλανδρῆς, Λεόν. Αντίνοος, Θεόδ. Καλιλιδρούσης, Γεώ. Κοντούρης, 'Ηλ. Λυγός, Γεώργ. Λεωδῆς, Νικ. Μούζανης, Μαρ. Μαρκέζανης, Στ. Μουνδούλας, Π. Ποντικός, 'Ανδρ. Ποντικός, Σταύρ. Ποντικός, Γεώργ. Φαύγκος, 'Ηλ. Χαλκιᾶς, 'Αν. Χατήρας, 'Αντ. Χαζάπης, Δημ. Χαζάπης, Χαρ. Γιαννάκης, Γεώργ. Μπουκουβάλας, 'Ελ. Κοντός καὶ Γεωργ. Δάσκαλος.

— Διὰ τὸ διπλωματικὸν ιστιοφόρων ἔπειτον οἱ: Κων. Κοντός, Μαρ. Μαρινόπ. Νικ. Μάνος, Νικ. Μερκούρης, Κων. Φελούκατζης καὶ Παν. Διακογάννης.

## Αἱ προκηρυχθεῖσαι ἔξετάσεις

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Ιωνίου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πρακτικοῦ μηχανικοῦ καὶ πρακτικοῦ μηχανικοῦ διὰ μηχανάς ἐπωτεργικῆς καύσεως, ἀνεβλήθησαν διὰ τὴν 18ην Ιουνίου 1948. 'Η ὑγειονομικὴ ἔξετασης τῶν ὑποψηφίων θὰ διενεργηθῇ τὴν 4ην Ιουνίου ἐνώπιον τῆς Α.Ν.Υ.Ε. ἐν Πειραιᾳ.

Αἱ αἴτησις τῶν ἐνδιαφερομένων μετὰ τῶν ἀπατούμενων πιστοποιητικῶν θὰ γίνονται δεκταὶ εἰς τὸ Τμῆμα 'Επιπλεόντων τοῦ 'Υπουργείου μέχρι καὶ τῆς 20ης Μαΐου 1948.

— 'Εξ ἄλλου, τὴν 18ην Ιουνίου θὰ διενεργηθοῦν αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικῶν ἐπωτεργικῆς καύσεως α' καὶ β' τάξεως. 'Η ὑγειονομικὴ ἔξετασης τῶν ὑποψηφίων θὰ γίνη παρὰ τῆς Α.Ν.Υ.Ε. τὴν 4ην Ιουνίου. Αἱ αἴτησις τῶν ὑποψηφίων μετὰ τῶν ἀπατούμενων πιστοποιητικῶν θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 20ης Μαΐου.

## Η δικαιοδοσία τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν

Καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπεστάλη πρὸς γνωμοδότησιν εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας τὸ Διάταγμα επειδὴ κωδικοποιήσεως τῶν διατάξεων περὶ πειθαρχικῆς δικαιοδοσίας τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν.

## ΠΕΝΘΗ

## Γρηγόριος Κωνσταντινίδης

Νέον πλήγμα έπεσε το Λιμενικόν Σώμα εντός δλίγων μόλις ήμερων. Μετά τὸν θάνατον τοῦ Πλοιάρχου Λιμενικοῦ 'Άνδρεα Παπαδοπούλου, στερεῖται διὰ τὸν θανάτον τοῦ 'Αντιπλοιάρχου Λιμενικοῦ Γρηγορίου Κωνσταντινίδου ἐνὸς ἀκόμη ἐπιλέκτου μέλους του.

Βαθεία μόρφωσις καὶ μαρτὰ πεῖρα τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων καὶ εὐγένεια χαρακτῆρος καὶ αἰσθημάτων ἔχαρακτηρίζονταν τὸν ἀντιπλοιάρχον Κωνσταντινίδην. Πολλὰ είχεν ἀκόμη νὰ ἐπιτελέσῃ εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἀφοῦ ἦδη είχεν ὑψηλάσθε ἐργαζόμενος μὲν εὐσυνεδρίσιαν καὶ στοργὴν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Εἶναι, ὅμολογονέμων, σοβαρὸς ἀπόλειος διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ὃ θάνατος ἐνὸς ἀνωτέρου λειτουργοῦ, ὃ ὁποῖος εὑρίσκετο εἰς τὴν ἀκμὴν τῆς δημιουργικῆς του δράσεως.

Ἐξ τὴν οἰκογένειαν τοῦ θανόντος ἐκφράζομεν τὰ ἐγκάρδια συλλυπητήρια μας.

## Τὰ διπλώματα μηχανικῶν καὶ πλοιάρχων

Εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἀπεστάλη πρὸς δημοσίευσιν ὁ νόμος «περὶ συμπληρώσεως καὶ τροποποίησεως τῶν περὶ διπλωμάτων μηχανικῶν ἐσωτερικῆς καύσεως λογχωνοῦν διατάξεων».

Δι' αὐτοῦ δρίζεται, ὅτι ἐργάται θαλάσσης μετέχοντες μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου 1948 ἔξετάσεων πρὸς ἀπότητον διπλώματος μηχανικοῦ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως α' ἢ β' τάξεως, ἔξετάζονται μόνον ἐπὶ τῆς καθηρισμένης ὥλης τῶν μαθημάτων, ἡτοι 'Ελληνικά, ἀντίστασις τῆς ὥλης, μηχανικαὶ σχεδιογραφία, προκειμένου περὶ διπλώματος α' τάξεως καὶ 'Ελληνικά, μηχανικά, σχεδιογραφία καὶ μηχανουργία, προκειμένου περὶ β' τάξεως. 'Η ἀπατούμενή, κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις, ὑπηρεσία εἶπε πλοίων πρὸς συμμετοχὴν εἰς τὰς ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπότητον τῶν περὶ διπλωμάτων, δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ ὡς κάτωθι δρίζεται:

α) Προκειμένου περὶ διπλώματος πρακτικοῦ μηχανικοῦ Μ. Ε. Κ., δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ μέχρι τὸν ἡμέρας δι' ισοχρόνου ὑπηρεσίας εἰς ἐργοστάσια τῆς ἡμεδαπῆς ἢ ἀλλοδαπῆς, ἐν ὅλῃς κατασκευάζονται μόνον ἐπισκευάζονται κινητήριοι μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως. 'Ἐκ τῆς ἀνωτέρῳ ὑπηρεσίας ἐργοστάσιον, τὸ ἡμέραν τοῦλάχιστον δέον νὰ ἔχῃ διανυθῇ ὑπὸ τὴν εἰδικότητα τοῦ ἑφαδομοστοῦ.

β) Προκειμένου περὶ διπλώματος μηχανικοῦ Μ.Ε.Κ. β' τάξεως, δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ μέχρι τὸν ἡμέρας δι' ισοχρόνου ὑπηρεσίας ἀρχιτεκνίτων εἰς ἐργοστάσια τῆς ἡμεδαπῆς ἢ ἀλλοδαπῆς, ἐν ὅλῃς κατασκευάζονται ἡ ἐπισκευάζονται κινητήριοι μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως.

γ) Προκειμένου περὶ διπλώματος μηχανικοῦ Μ.Ε.Κ. α' τάξεως, δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ μέχρι τὸν 1/3 δι' ισοχρόνου ὑπηρεσίας ἀρχιτεκνίτων εἰς ἐργοστάσια τῆς ἡμεδαπῆς ἢ ἀλλοδαπῆς, ἐν ὅλῃς κατασκευάζονται ἡ ἐπισκευάζονται κινητήριοι μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως, μέχρι καὶ τοῦ συνόλου δὲ δι' δομαὶ πρὸς τὴν ἀνωτέρῳ ὑπηρεσίαν, ἔναν ὃλην ὑπηρεσίαν, ἔναν ὃλην ὑπηρεσίαν, τοῦ περισσοτέρου μηχανικοῦ Μ.Ε.Κ. δευτέρας τάξεως καὶ πρὸς τὴν λήψεως τοῦ διπλώματος τούτου (β' τάξεως) τριετὶ θαλάσσιαν ὑπηρεσίαν, ὡς προστάμενοι μηχανικοὶ ἐπὶ πλοίων κινητούμενων διὰ Μ. Ε. Κ. δυνάμεως μέχρι 300 Β.Η.Ρ. ἢ ὃς ὑφιστάμενοι ἐπὶ δομοῖς πλοίων, ἀλλὰ δυνάμεως μηχανῆς ὄνταρέας.

Αἱ διατάξεις αὗται ισχύουν μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου 1948.

Ἐξ τὸν ἴδιον νόμον περιλαμβάνεται διάταξις, διὰ τὴν δοτίας δρίζεται, ὅτι οἱ κεκτημένοι πτυχίοι κυβερνήστων α' τάξεως ἢ ναυλήρων, λαμβάνουν ἄνευ ἔξετάσεων δίπλωμα πλοιάρχου γ' τάξεως, ἐφόσον μέχρι τῆς δημοσίευσης τοῦ παρόντος νόμου κεκτημένοι συνολικὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων δικτύο τοῦλάχιστον ἑταῖρον, ἔξ ὅν τοια ἐπὶ ὡς ἀνθυπολούλαρχοι ἀ) πολικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 2.000 κόρδων. 'Ἐκ τῆς τοιετῆς ὑπηρεσίας ἀνθυπολούλαρχού, τὰ δύο τοῦλάχιστον ἑπτή δέον νὰ ἔχουν κτηθῆ ἐντὸς τοῦ χρονικοῦ διαστήματος ἀπὸ 3ῆς Σεπτεμβρίου 1939 μέχρι τῆς 15ῆς Αὔγουστου 1945.

Οἱ ἐπὶ τῇ βάσει τῆς παρούσης διατάξεως λαμβάνοντες δίπλωμα πλοιάρχου γ' τάξεως, δέον δύνανται νὰ λάβουν ἀνάγερον δίπλωμα, ἐκτὸς ἔναν κέκτητης ἡ θητείας ἀποτήτηροι δημοσίου Γυμνασίου ἢ δημοσίας 'Εμπορικῆς Σχολῆς.

Ἐπίσης δρίζεται, ὅτι ἡ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀριθμοῦ 18 τοῦ Α. Ν. 907 (1937) ἀπατούμενη διετὴς ὑπηρεσίας δοκίμων πλοιάρχου ἐπὶ ἀ) πλακῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 2.000 κόρδων διὰ τὴν ἀπότητον διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως ὑπὸ διπλωμάτου τῆς σχολῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ ὑπὸ διπλασίας τοιαύτης κτηθείσης τὸ ἀργότερον μέχρι 1ης Ιανουαρίου 1947 ἐπὶ πλοίων οἰασθήποτε χωρητικότηος καὶ ὑπὸ οἰανότητος ναυτικήν εἰδοπότητα.

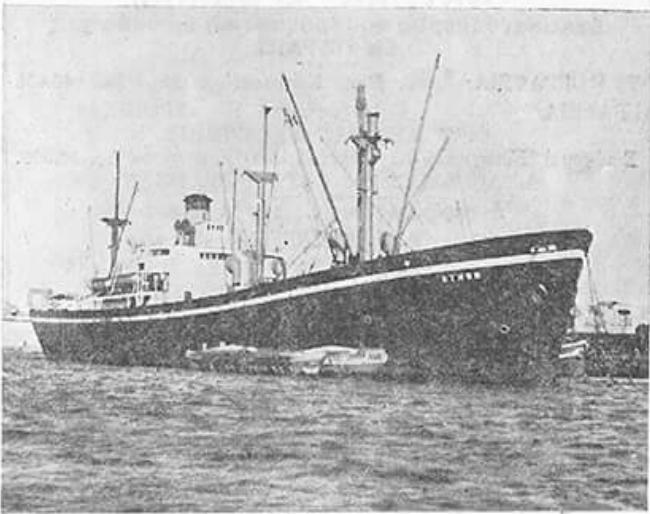
## Νέαι ναυτικαὶ ἑταῖρεις

Συνεστήθησαν αἱ κάτωθι δύο νέαι ναυτικαὶ ἑταῖρεις, μὲ ἔδρας τὰς 'Αθήνας:

—ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ<sup>®</sup> Α. Ε., μὲ κεφάλαια 150 ἑκατ. δοχ. καὶ μετόχους τοὺς κ. κ. Κωνστ. καὶ Λεων. Γονιλανδρῆν, ἀνὰ 35 ἑκατ. δοχ., καὶ Δημοσ. καὶ Μαρίαν Δ. Χατζηγιανάκη ἀνὰ 40 ἑκατ. δοχ. ξεαστος. Πρόεδρος ὁ κ. Φίλ. Α. Μανωηλίδης καὶ σύμβουλοι οἱ κ. κ. Νικ. Ι'. Εντατικού, Λεων. Α. καὶ Δημ. Μ. Σταματάδης.

—ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΑΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ<sup>®</sup> Α. Ε., μὲ κεφάλαια 30 ἑκατ. δοχ. καὶ μετόχους τοὺς κ. κ. Λεων. Θ. Θεοχάρον 24 ἑκατ., Παν. Ε. Βελλιώντην 3 ἑκατ., Σόλ. Κοντόν 1.5 καὶ Νικ. Αθανασιάδην 1.5 ἑκατ. δοχ. Πρόεδρος ὁ κ. Λ. Θεοχάρος, διευθύνων σύμβουλος ὁ κ. Σόλων Κοντός καὶ σύμβουλοι οἱ κ. κ. Π. Βελλιώτης, Ν. Αθανασιάδης, Βασ. Καλογερᾶς καὶ Στ. Κοντρούμπας.

## ΤΑ ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ



Τὸ λίμεντο τοῦ 'Οθων<sup>®</sup> τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Φαφαλιοῦ καὶ 'Αθαν. 'Αναστασίου ἐκφρόνων εἰς τὸν ιταλικὸν λιμένα Τόρρες 'Ανουντιάτα.

## Τὰ μεταφέροντα στρατιωτικὸν ύλικὸν πλοῖα

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. κ. ἵνουργον τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνεργοῦθη ἡ ἀπαλλαγὴ ἐκ τῆς καταβολῆς φαρικῶν καὶ ἀγνυφοβολίας τελῶν καὶ ὑγειονικῶν δικαιωμάτων ἀπὸ τῆς 13ῆς Νοεμβρίου 1944 μέχρι καὶ τῆς 31. 12.1948 ἀπάντων τῶν καταπλέοντων εἰς ἐλληνικὸν λιμέναν δρεπανικῶν πλοίων, πρὸς ἐκφρόνων ἡ φόρτωσιν δὲ ἔτερον ἐλληνικὸν λιμέναν στρατιωτικὸν ύλικον διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἐν 'Ελλάδι δρεπανικῶν ἡ ἀποβίβασιν στρατιωτικοῦ προσωπικοῦ, εἴτε ταῦτα εἰνὲ ἰδιοτείσια τὸν δρεπανικοῦ ὑπονοματοῦ Μεταφρόνων, εἴτε ἐπίτακα, εἴτε ναυλωμένα, εἴτε τέλος ἐλεγχόμενα ἡ διατελιμόνειν παρ' αὐτοῦ.

'Η τοιάντη ἀπαλλαγὴ ισχύει μόνον διὰ τὸ διὰ τὸν ἐν λόγῳ πλοίων φροτοεκφροτωνόμενον στρατιωτικὸν ύλικὸν ἡ ἀποβίβασμόν εἰς ἀποβιβασμόν προσωπικῶν καὶ οὐχὶ καὶ διὰ τὸ τυχόν διὰ τῶν ἀνωτέρῳ πλοίων μεταφρόνημον φροτίον ἐλευθέρου ἐμπορίου ἡ ἀποβίβασις, δι' ἀ τὸ πλοίον ὑποχρεούτων εἰς τὴν καταβολὴν τῶν νεονομισμῶν ναυτιλιακῶν τελῶν.

Τὰ μέχρι σήμερον καταβληθέντα φαρικὰ καὶ ἀγνυφοβολίας τέλη καὶ ὑγειονικῶν δικαιωμάτων ὑπὸ τῶν ἀναφερομένων πλοίων δὲν ἐπιστρέφονται. Τῆς ἀνωτέρῳ ἀπαλλαγῆς δὲν δικαιοῦνται τὰ δρεπανικὰ ἡ ἄλλης ἐθνικότητος πλοῖα, ναυλωμένα παρὰ τῆς ἀμερικανῆς κυβερνήσεως πρὸς μεταφρόνων εἰς 'Ελλάδα φορτίον ἀμερικανῆς βοηθείας.

## Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

'Ἐνηρολογήθη εἰς Πειραιᾶ τὸ ἐπιβατηγὸν ἀ) π. «Γλάρος» 619 τὸν γκρόδη, τῶν κ. κ. Νικολάου, Χρυσοστόμου, Βασιλείου καὶ Γρυντιθέας Καρυνίδον.

—Τὰ 5 ο/ο τοῦ φορτηγοῦ «Μάρρησσα» 5476 τ. γκρόδη, ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. κ. Βασ. Μαυρολέοντος εἰς τὸν κ. κ. Ενδιαθίου, ἀντὶ 2.750 λιγδῶν.

—Τὸ πωληθὲν φορτηγὸν «Δέσποινα» 3016 τ. γκρόδη, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Ιω. Παράσχου 35 ο/ο, 'Αλ. Βρούζη 10 ο/ο, 'Ιω. Κουλουκούντη 35 ο/ο καὶ Π. Μιχαηλίδου 20 ο/ο.

—Τὸ φορτηγὸν «Σερά» 757 τ. γκρόδη (τοῦ 1927) μετωνομάσθη «Φραγγίζεις».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων δόλαριν δικαιούχων φορτηγὸν «JUNO» 1763 τ. γκρόδη (τοῦ 1908), ἐτέθη ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων γαλικῶν φορτηγὸν «Ιντιάνα» 5751 τὸν γκρόδη (τοῦ 1915), παραληφθὲν εἰς τὴν Μασσαλίαν καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν, μετωνομάσθη «Νέτερος».

—Τὸ πωληθὲν παναμαϊκὸν βίκτορον φορτηγὸν «Σαλαμίς Βίκτορος» 7604 τὸν γκρόδη (τοῦ 1945), παραδοθὲν εἰς τὴν Νέαν Ύόρου καὶ ὑψώσαν τὴν βελγικὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «MARCHOVELETTE».

## Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' 'Ελλήνων

'Ἐν Νέας Ύόρους μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι οἱ κ. κ. 'Ωνάσης καὶ Κονιαλίδης ἡγόρασαν τὰ καναδικῆς ναυπηγῆσεως ἀλιμπετούς «FORT FAIRFORD» καὶ «FORT NASHWAACK» 7.134 τ. γκρόδη ἔκστον (τοῦ 1943). Τὰ σκάφη ταῦτα, παραληφθέντα εἰς Νέαν Ύόρουν καὶ ἐπισκευασθέντα, ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Ούρουγουάνης. 'Η ἀγοραὶ ἐγένετο βάσει τῶν τιμῶν τοῦ Μπλάντ. Κατεβλήθη δόλαρδή, τὸ 1/4 τοῖς μετρητοῖς, τὰ δὲ ὑπόλοιπο τὸ πλήρωθοδον μὲ δύσεις ὑπὸ τὴν ἐγγύησην τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ούρουγουάνης. 'Ο κ. Κονιαλίδης είνε ὑπέριχος τῆς νοτοιαμέρικανῆς ταυτῆς δημοκρατίας. Τὰ ἀγορασθέντα σκάφη καταναλίσκουν γιανθρώπα, εἰνὲ στερεῖς κατασκευῆς, καρφωτὰ καὶ ὀλίγον τι μικροτέρας χωρητικότηος ἀπὸ τὰ 'Αμερικανικά εἰλικτούτος. Παρ' 'Ελλήνων, ἐπίσης, ἡγοράσθη τὸ διμερικανικὸν φορτηγὸν «MANUKAI» 9547 τ. γκρόδη, 14440 τ. d. w. (τοῦ 1921), παραληφθὲν δὲ εἰς "Αγιον Φραγκίσκον, ὑψώσεις τὴν παναμαϊκήν, μετωνομάσθη «Σερά» καὶ ἐτέθη εἰς τὴν γραμμὴν Βορεί-

ον Ελληνικοῦ — Μεσογείου.

'Επωλήθη ἀρ' ἔτέρον τὸ ὑπὸ παναμάκην σημαίαν φορτηγὸν «ΑΟΥΡ ο δ-ο Μπορεάς ἀλιξ» 5114 τ. γρόδος (τοῦ 1919) εἰς Ἐβραιοὺς ἄγοντας, ἀντὶ τιμῆς 295.000 δολλαρίων, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ἰταλίαν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος είχεν ἀγορασθῆ τῷ ἔτος ἦντος ἀντὶ 265.000 δολλαρίων.

### Καὶ δύο ἀκόμη δεξαμενόπλοια

'Ανηγγέλθησαν, ἐπίσης, καὶ δύο ἀγοραὶ παρ' Ἑλλήνων μετρίον μεγέθους δεξαμενοπλοίων. Τὸ ἔνα εἶνε τὸ αὐτοταλιανὸν «EKURUMBA» 3.976 τ. γρόδος, 4.800 τ. φορτίου (τοῦ 1917), διπλέλικον. 'Ετερόν ὑπὸ τὴν παναμάκην καὶ μετωνόμασθη «ΑΓΓΕΛΙΑΝΗΣ» τὸ σκάφος εἴς Λεγύπτου εἰς τὴν Ἰταλίαν. Δὲν ἀποκλείεται νὰ ὑγιονόσην. 'Ηγοράσθη ἀντὶ 185.000 δολλαρίων, διετήσης τὴν παναμάκην καὶ μετωνόμασθη «ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ».

### Άτυχήματα εἰς Ἑλληνικά πλοῖα

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ» (παναμ.) : 'Υπέστη σημαντικὰς ζημίας ἐκ προσαράξεως εἰς τὸν διανύον τῆς Ἀλεξανδρείας. Διὰ τὴν ἐποκενήν τον θὺ ἀπατηθῆ διατάρα 101.000 λιρῶν καὶ πεντάμοντα χρονικὸν διάστημα, θὺ παραστῇ δὲ ἀνάγκη νὰ φυοικλήθῃ τὸ σκάφος εἴς Λεγύπτου εἰς τὴν Ἰταλίαν. Δὲν ἀποκλείεται νὰ ὑγιαταλειφθῇ εἰς τὰς ἀσφαλείας.

(Ἀπρ. 15—28)

«ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ» (Χονδρογ.): 'Επεσκεύασεν εἰς Νέαν 'Υόρκην παλαιοτέρας ζημίας τὸν ἐκ τρικυμίας, ἀντὶ δαπάνης 43.555 δολλαρίων.

(Ἀπρ. 20)

«ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ» (παναμ.): 'Εξ Χονέλων μὲ φορτίον μεταλλευμάτων διὰ Νορθγίαν, ἐργονούλκηθῇ ἀπὸ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Μαρίνα» εἰς Φάλμοντ μὲ διαρροὴν εἰς τὸν λέθητα.

(Ἀπρ. 22)

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» : 'Επεσκεύασεν εἰς Νέαν 'Υόρκην ζημίας τῆς Στοκού καὶ τοῦ ἄζονος ἀντὶ 14.000 δολλαρίων.

(Ἀπρ. 21)

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» : 'Εξ 'Οδησσοῦ μὲ γεννήματα δι' Ἀμβέρσαν ἔξοχειλο παρὸ τὰς ἀκτὰς τῆς Αιγαίου ποταμοῦ τὸν Δαρδανέλλια τὴν 15ην Ἀπριλίου. Τὴν ἀνέλκυσιν τον ἀνέλαβεν ἡ Τουρκικὴ ναυαγοσωστικὴ ὑπηρεσία, ητὶς καὶ προδίνει εἰς ἔλλαφρυνον τοῦ πλοίου δι' ἐκφροτώστων τημάτων φορτίου εἰς τὸ ἄλλο περιπτώματος.

(Ἀπρ. 15—28)

«ΕΝΟΡΙΤΑ» (παναμ.): 'Υπέστη ζημίας τινὰς εἰς Νέαν 'Υόρκην, συνεπείᾳ ἐνάρξεως πυρκαϊᾶς εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος.

(Ἀπρ. 23)

«ΠΡΑΝΤΟ» (παναμ.): 'Εργονούλκηθῇ ἀπὸ τὸ ἄλλο περιπτώματος τοῦ Καζαπλάγκων, μὲ ζημίας εἰς τὸ λεβητοστάσιον τοῦ.

(Ἀπρ. 24).

### Η Ναυλαγορά

Εἰς κατάστασιν πλήρους ἀπορᾶσίας τελεῖ ἀκόμη ἡ ναυλαγορά τῆς Νέας 'Υόρκης. 'Επιστενθῆ πρὸς στιγμήν, ὅτι οἱ ἀπεργοὶ δὰ ἐπανήρχοντο εἰς τὸ δρυγεῖα, ἐφόσον τὸ αἴτημα τῶν συντάξεων τὸν ἴκανον ποταμοῦ τῆς Αιγαίου. Τὴν ἀνέλκυσιν τον ἀνέλαβεν ἡ Τουρκικὴ ναυαγοσωστικὴ ὑπηρεσία, ητὶς καὶ προδίνει εἰς ἔλλαφρυνον τοῦ πλοίου δι' ἐκφροτώστων τημάτων φορτίου εἰς τὸ ἄλλο περιπτώματος.

(Ἀπρ. 23)

«ΕΝΟΡΙΤΑ» (παναμ.): 'Υπέστη ζημίας τινὰς εἰς Νέαν 'Υόρκην, συνεπείᾳ ἐνάρξεως πυρκαϊᾶς εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος.

(Ἀπρ. 24).

Εἰς κατάστασιν πλήρους ἀπορᾶσίας τελεῖ ἀκόμη ἡ ναυλαγορά τῆς Νέας 'Υόρκης. 'Επιστενθῆ πρὸς στιγμήν, ὅτι οἱ ἀπεργοὶ δὰ ἐπανήρχοντο εἰς τὸ δρυγεῖα, ἐφόσον τὸ αἴτημα τῶν συντάξεων τὸν ἴκανον ποταμοῦ τῆς Αιγαίου. Τὴν ἀνέλκυσιν τον ἀνέλαβεν ἡ Τουρκικὴ ναυαγοσωστικὴ ὑπηρεσία, ητὶς καὶ προδίνει εἰς ἔλλαφρυνον τοῦ πλοίου δι' ἐκφροτώστων τημάτων φορτίου εἰς τὸ ἄλλο περιπτώματος. Πλὴν ἐλεγίστων φορτώσεων σιτηρῶν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, οὐδεμία ἀλλή ἐσπειριώδη ἐργασία. Διὰ γιανάθρακας διαταγῆ δὲν ὑπάρχουν, οὔτε ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τοῦδε ἡ κατάστασις τῶν ναυλῶν μετὰ τὴν ἀπεργίαν. Τὸ φορτηγὸν πλοῖον διέρχεται καὶ πάλι μίαν κρίσιμον περίοδον. Τὰ 'Ἑλληνικὰ σκάφη ἐπανδρωμένα, μὲ πλήρεις δαπάνας, ἀπρακτοῦν.

Εἰς τὴν Νότιον 'Αμερικὴν μία ἄλλη δραματικὴ κατάστασις ἔξειλιστεται. 'Υπετράκοντα σκάφη κενὰ καὶ ἀναῦλτα παραμένοντα εἰς τὸ Πλέιτ. Μία δὲ διαταγῆ ἐντὸς ἔβδομάδος ἐκυπλοφρόσαν, μὲ ναύλους καθαντὸς ἀποζημίους, μὴ καλιπτόντας οὐδὲ τὸ ἔδομα τοῦ ταξιδίου. Δολάρια 10.75 δι' Ἰταλίαν ἀπὸ ἄνω ποταμού, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουνέον 'Αὔρες η Μπάγκιαν Μπλάγκαν, δολ. 9.85 δι' Ἀμβέρσαν. Πολλοὶ ἐφαπλισταὶ, τῶν δοπιῶν τὰ σκάφη ἀπὸ μηνῶν εἰς Πλέιτ ἀργοῦν, ἀντιμετωπίζουν τὸν ἀπόπλουν ἔκειθεν χωρὶς φορτίου.

\*\*\*

Αἱ τελευταῖαι ἐν Νέας 'Υόρκης καὶ ὑπὸ ἥμερηνην 30ῆς Ἀπριλίου τηλεγραφίαι πληροφορίαι μαζὶ βεβαίωνται, ὅτι ἡ πλήρης ἔκπτωσις τῆς ναυλαγορᾶς συνεισέται. Παρὸ τὴν λῆξιν τῆς ἀπεργίας ἐλάχιστον ἐκδηλοῦται τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ναυλῶν, μερικὰ δὲ μόνον προναυλωμένα σκάφη ἤχοσαν νὰ φορτώνουν γιανάθρακας, ἐνῷ τέσσαρος φορτηγά ἐκλεισθήσαν εἰς τὸν ἔξειτελιστικὸν ναύλον τῶν δολ. 8.15 διὰ B. Γαλλίαν, μὲ πλήρη δημόν. Πολλὰ πλοῖα παραπλεύσθησαν ἀναγκαστικῶς, ἐλλείψει ἐργασίας. Αἱ διὰ τὴν ἀγοράν προβλέψεις, παρὰ τὰς φορτώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, εἰνε τὰς πατικούδοξαι.

Καὶ τὸ Πλέιτ διατηρεῖται ἐν ἀπορᾶσίᾳ, σκάφη δέ τινα ναυλωθέντα ἐκεῖνεν τὰς τελευταῖας ὥμερας τοῦ Ἀπριλίου, ἐδέχθησαν σελ. 86/6 δι' Ἀγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον, 'Ιονίνιον, σελ. 80/— δι' ἐλλειπτοὺς λιμένας Ἀγγλίας, Μάιον καὶ σελ. 61/— διὰ Δανίαν, ἀρχὰς Μάιον. 'Απὸ τοὺς λοιποὺς τομεῖς συνήθης ἐργασία. 'Ο Βόρ. Ελεγκτικὸς (γεννήματα καὶ γενικὰ) ἐπέληφεν δολ. 16.75 δι' Ἀγγλίαν καὶ ἡ Αὐτοταλια (γεννήματα) σελ. 90/— δι' Ἀγγλίαν, Μάιον. "Ενα σκάφος (τὸ ἔλληνικὸν «Κενθεντης») ἐκλείσθη ἐκ Μαύρης Θάλασσης 8.000 τ. σιτηρῶν δι' Ἀγγλίαν 52/6, δημόν Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 50/—, καντικό 10 Μαΐου.

Διὰ γιανάθρακας ἐπληρώνοντο ἐκ Δάντσιγκ — Γδύνιας δολ. 5.90 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν, ἀπὸ Τάιν δι' Ἀλεξανδρειαν 24/6 καὶ διὰ Γιβραλτάρ 17/6,

ἀπὸ Ν. Οβαλλίαν δι' Ἀγιον Βικέντιον 20/— καὶ ἀπὸ Χοῦμπτερ διὰ Μπουνέον "Αὔρες 25/—, Μάιον.

### Οι ναῦλοι διὰ τὰ πετρέλαια

'Υγιέστερος καὶ ζωηρότερος δὲ τόνος τῆς ἀγορᾶς. Ζητοῦνται σκάφη πολλὰ ἀπὸ Ἰταλίας καὶ Γάλλους φορτωτάς, μὲ ναύλους ὑψηλοτέρους τῶν ποὺ ἔβδομάδος κρατούντων. Τὰ 100 τοῖς ἑκατόν δινο τὸν ναυλολογίουν εὐχαριστίας ἐπίηρωντο ἀπὸ Περσικοῦ Κόλπου δι' Ἰταλίαν καὶ τὰ 75 δι' ὑπερατλαντικὰ ταξίδια. 'Αρκετὰ «Λίμπετρον» «τάνκερς» ἐπεισθησαν διὰ μελάσσας, μὲ πρόμιν 75 τοῖς ἑκατόν.

Οι ναῦλοι κατὰ ταξίδια ἀνεφέρονται εἰς τὰ ἔξης ἐπίπεδα: Καθαρὸν ἀπὸ Καραϊβικὴν εἰς Ισλανδίαν δολ. 12. 'Ακάθαρτον διὰ Ν. Αμερικῆς 75 τοῖς ἑκατόν. 'Απτοπλοία Αμερικῆς 50 τοῖς ἑκατόν. 'Απὸ Κόλπου εἰς Μαρόκον 75 τοῖς ἑκατόν.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΝΤΟΡΑΝΤΟ» (παναμ.) ἀπὸ Νεκοτσέα, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάγκιαν Μπλάγκαν ἡ Μάρη ντὲ Πλάταν 9400 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 10.75, δ. φ.

«ΝΟΡΑ» (ex «Χρυσόστομος») ἀπὸ Νεκοτσέα μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάγκιαν Μπλάγκαν 9000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ δολ. 10.50, δημόν μόνον ἐκ Μπάγκιαν Μπλάγκαν δολ. 10, ἐὰν διὰ Μασσαλίαν 25 σὲτς ἔξτρα, δ. φ.

«ΠΡΟΣΠΙΕΡΟ» (ex «Φριξός ΙΙ.») ἐπὶ Πλέιτ 6800 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν (συμπειριαμβανομένων τῶν νήσων) δολ. 11, δ. φ.

«ΡΕΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ Νεκοτσέα μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάγκιαν Μπλάγκαν 8400 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 10.75, δημόν μόνον ἐκ Μπάγκιαν Μπλάγκαν δολ. 10, ἐὰν διὰ Μασσαλίαν 25 σὲτς ἔξτρα, δ. φ.

«ΑΜΕΡΙΚΗ» ἐπὶ Ντώριταν 9000 τ. γαιανθράκων δι' Αδεν 55)—, Μάιον.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» ἐπὶ Ντώριταν 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Πόρο Σούδάν 56)—, Μάιον — Ιούνιον.

«ΝΟΡΑ» (νέον) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γαιανθράκων δι' Αμβέρσαν (συνεχὴ ταξίδια ἐπὶ ἔνα ἔτος) δολ. 7.77, δ. ἔναρξις.

«ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ» (παναμ.) ἀπὸ Νεκοτσέα μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάγκιαν Μπλάγκαν 9000 τ. γαιανθράκων δι' Οίλλανδην δολ. 9.45 δάσιν, δ. φ.

«ΣΩΚΡΑΤΗΣ» (παναμ.) ἀπὸ Νεκοτσέα καὶ Μπάγκιαν Μπλάγκαν 9400 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 10.75, καντικό 30 Απριλίου.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἀπὸ Στρατῶν 3100 τ. μεταλλευμάτων διὰ Τσιτιβάτειαν 27/6, 'Απριλίου καὶ ἐὰν συνεχείη ἀπὸ Σφάξ 3.100 τ. φορσάτων διὰ Πειραιᾶ 22)—, Μάιον.

«ΧΡΥΣΗ» ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Αμβούργον σέτης δολ. 9.45, φόρτωσις 3—18 Μαΐου.

«ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ» (παναμ.) ἀπὸ Σίδνευ (Αὐτοταλιαίς) ἡ Νιούκαστλ Νιούκαστλ 7000 τ. γεννημάτων χῆμα διὰ δύο λιμένας ἀπὸ Κέιπ Τάουν μέχρι Ντώριταν δολ. 15.50, δημόν μόνον εἰς σάκκους 17.50, φόρτωσις 15 Ιούνιον—26 Ιούλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετον) 9000 τ. d.w. στάμι-τσάρτερο διὰ ταξίδια μεταξὺ Ινδικῶν λιμένων ἐπὶ 6 μῆνας, 20)—, παραλαβὴ εἰς Κολόμπο 1—10 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (ἔλληνικὸν) 8000 τ. d.w. στάμι-τσάρτερο διὰ ταξίδια μεταξὺ Ινδικῶν λιμένων ἐπὶ 6 μῆνας, 20)—, παραλαβὴ εἰς Κολόμπο 10—20 Μαΐου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές 7700 τ. d.w. στάμι-τσάρτερο διὰ ταξίδια μεταξὺ Ινδικῶν λιμένων ἐπὶ 6 μῆνας, 19/6, παραλαβὴ εἰς Βούβαν, Μάιον.

«ΣΑΜΟΣ» (καταναλ. πετρέλαιον) 10.000 τ. d.w. στάμι-τσάρτερο διὰ 2 μῆνας (ταξίδια ἐντὸς τῆς Μεσογείου) σελ. 17)—, παράδοσις μέσα Μαΐου.

«ΔΙΡΦΥΣ» 10.500 τ. d. w. (καταν. πετρέλ.) τάμι-τσάρτερο διὰ ταξίδιον N. Αμερικῆς — Εὐρώπης 25/—, παράδοσις εἰς Χιλήν, Μάιον, ἐπαναπάρασις εἰς Αγγλίαν — Κόντινεντ.

### Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ» (ex «Kurumbas») ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου 4.500 τ. πετρέλαιων (δύο συνεχὴ ταξίδια) διὰ Καζαπτλάγκαν 57/12 o) ἀνω τοῦ σχεδίου, ἔναρξις 1—31 Μαΐου.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» (ex «White Oak») ἀπὸ Καραϊβικὴν Θάλασσαν ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 15.000 τ. πετρέλαιων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 75 o) ἀνω τοῦ σχεδίου, 'Απριλίου.

Ανώτερος 'Αξιωματικὸς Μηχανικὸς B. N. ἐν ἀποστρατείᾳ, Δίπλ. Αον μηχανικοῦ ἀτμομηχανῶν καὶ 'Εσωτερο. Καύσεως, Δίπλ. Σένης σχολῆς μηχανῶν ἐστοερικῆς καύσεως καὶ 'Αριστούρχος Σχολῆς Μηχανικῶν Πειραιῶν Συνδέσμου, δημόν διπλῶν την Γαλλικήν, 'Αγγλικήν καὶ Ρωσικήν, πείρας 30 ἑταῖν, μὲ πρόσφατον θητερεύσιν εἰς Ντηζελόπλου, ζητεῖ θέσιν παρὰ σοβαρῇ 'Εταιρίᾳ, εἰ δινατόν, τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου.

Δανοίς: Μηχανικὸν Τριπόλεως — Αχαλλέως. Τηλέφ. 41—762.

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγία Βαρβάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 'Απρ. καὶ Πόρτα Σαΐδ 26
Αγία Θαλασσιή	Δ. Κεράνης	11	3508	ἔφθ. Γκρειντζενμάουθ 24 'Απρ.
Αγιοι Βίκτωρες	νιοί N. I. Πατέρα	19	4344	εἰς Πόρτα Ζαντίλ 10 'Απρ.
Αγιος Βλάσιος	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	ἔφθ. Τρόντζεϋ 21 'Απρ.
Αγιος Γεώργιος V. (τάνκερ)	έ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἔφθ. Κιουρασάο 23 'Απρ.
Αγιος Γεώργιος	νιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεχ. Πειραιᾶ 16 'Απρ. δι' Ἀμβέρσαν
Αγιος Νικόλαος	Νεζ. Χατζηπατέρας	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διὰ Νιούπορτ
Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἔφθ. Χάρδον 23 'Απρ.
Αης Γεώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	εἰς Θεσσαλίην 7 'Απρ.
Αικατ. Κουψαντάρου	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	ἀργεῖ Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 13 Μαρτ.
Ακτή	άδ. Λιβανοῦ A. E.	43	7194	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 22 'Απρ.
Αλέξανδρος Κοριζῆς	Σ-φατῆς Ἀνδρεάδης	44	7207	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 'Απρ. δι' Ἀμβέρσαν
Αλιάκμων	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 11 'Απρ. διὰ Ρόττνεστ "Αἴλαντ
Αλίκη	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	διῆλθε Κιουρασάο 13 'Απρ. διὰ Πάτρας
Αλφειός	άδ. Λιβανοῦ A. E.	43	7194	άνεχ. Ρεονιάδον 22 'Απρ. διὰ Φαραγγιάνα
Αμερική	Α. Λούζης	43	7176	άνεχ. Καράτοι 23 'Απρ. διὰ Ντόρμπαν
Αμφίαλος	Αν. Καλλίνικος	22	578	ἀργεῖ Σονάνς ἀπὸ 29 'Ιαν.
Αμφίπολις	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	21	325	εἰς ἀκτοπλοίας μεταφοράς
Αναστ. Πατέρας	Λαμπός καὶ Πατέρας	43	7177	άνεχ. Ντόρμπαν 26 'Απρ. διὰ Λορέντζο Μαρκές
Αντίκλεια	Π. Τζανετάτος	92	951	ἔφθ. Σύρον 29 'Απρ.
Αννα	Ν. Λαυραρδόπουλος	19	5173	διῆλθε Σουέζ 20 'Απρ. διὰ Καράτοι
Αννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γούλιανδρῆ	21	4358	ἔφθ. Μασσαλίαν 15 'Απρ.
Αννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Ντόρμπαν 15 'Απρ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 18 'Απρ. διὰ Γλασκώδην, ἔφθ. 26
Αξιός	«Λιβανός» A. E.	43	7176	εἰς Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 28 Μαρτ.
Αντώνης	Λαμπός καὶ Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Λά Παλλίς 18 'Απρ.
Αργολικός	Μαρῆς Ἐπιτεύχος	21	4786	ἔφθ. Ρέτζιο 20 'Απρ.
Αργός	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Φεβρ., ἐπισκενή
Αριέττα	«Λιβανός» A. E.	41	7460	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 'Απρ. δι' Ἀμβούργον
Αρμάθια	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σιά	19	4683	ἀργεῖ "Αμστερνταμ ἀπὸ 25 Φεβρ.
Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» A. E.	17	5692	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Απρ.
Ασπασία Νομικοῦ	«Θηράπη» A. E.	38	4854	άνεχ. Σαουθάμπτον 25 'Απρ. διὰ Κέυ Οὐέστ
Αστερίη	"Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Νταράρ 17 'Απρ. διὰ Γκάλιεστων
Αταλάντη	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρη 21 'Απρ.
Βασιλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	ἔφθ. Λιβόροι 19 'Απρ.
Βερνίκος Νικόλαος	Κωνστ. Ν. Βερνίκος	20	7744	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Απρ.
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκης	44	7176	εἰς Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 20 Μαρτ.
Βόλιν (τάνκερ)	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	17	2564	εἰς ιμένας Δανιας 26 'Απρ.
Βόλος	Μιχ. Καραγέωργης	23	1175	Ίδε: «ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.»
Βόρειος Ελλάς	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	44	1923	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 'Ιαν.
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	διῆλθε Ντόβερ 22 'Απρ. δι' Ἐλσίνκι
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	ἔφθ. Γάνδην 22 'Απρ. καὶ ἀνεχ. 27 διὰ Χονέλβαν
Γεώργιος Ρ.	«Ατλαντής» A. E.	21	721	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 'Απρ. ἐκ Βεγγάζης
Γεώργ. Δ. Γράτσος	άδ. Γράτσον	44	7176	ἔφθ. Γένοβαν 13 'Απρ.
Γεώργ. Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	ἔφθ. Κίελον 24 'Απρ.
Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	διῆλθε Κρίστομπαλ 18 'Απρ., διὰ Βαγκούθερ
Γεώργ. Πανώρας	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Γκάλιεστων 18 'Απρ. διὰ Γαλλίαν
Γεώργ. Φ. Ἀνδρεάδης	άδ. Ἀνδρεάδη	43	7176	εἰς Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 21 Μαρτ.
Γρηγορίος Κ. III	Π. Καλλιανοπόλου	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διὰ Ν. 'Υόρκην
Δάναπτη	άδ. Συνδινοῦ	24	2740	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 'Απρ.
Δέσποινα	Ίο. Παράσχος κλπ.	06	3016	άνεχ. Πειραιᾶ 18 'Απρ. δι' Ἀγγλίαν
Δημ. Ἰγγλέσης	νύ Ι. Δ. Ἰγγλέση	18	5275	ἀργεῖ Σίενταμ ἀπὸ 1 Μαρτ.
Δημ. Α. Κυδωνιεὺς	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	άνεχ. Φρήμαντλ 22 'Απρ. διὰ Βαλλαρόβω
Δημοσθένης	«Αιγαῖον» A. E.	44	7207	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 16 'Απρ.
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & Β. Πανταλέων	43	7176	διῆλθε Ντόβερ 23 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας	19	5253	ἔφθ. Γάνδην 25 'Απρ.
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 24 'Απρ. διὰ Βαλπαραϊσο
Δωρίς	Ηλίας Χατζηλίας	17	4604	ἀργεῖ "Αμστερνταμ ἀπὸ 18 Μαρτ.
Εθη Λιθανοῦ	Ν. Λιβανός	37	4839	διῆλθε Σουέζ 28 'Απρ. διὰ Νεάπολην
Εθρος	Καδίω Σιγάλα	25	1412	άνεχ. Πειραιᾶ 17 'Απρ. διὰ Τεργέστην
Εθρος	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	ἔφθ. Μπουνένος "Αὔρες 23 'Απρ.
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	τ. Σ. Γ. Ἐμπειρίκος	27	4163	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 'Απρ. διὰ Γένοβαν
Ελένη Δ.	Δ. Δάμπασης	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 23 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν, ἔφθ. 24
Ελένη Κουλουκουντῆ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	διῆλθε Σουέζ 18 'Απρ. διὰ Ρεονίδων
Ελένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Απρ. διὰ Λορέντζο Μαρκές;
Ελευσίς	Τεργιάζος & Λυκούρης	21	1549	άνεχ. Πειραιᾶ 21 'Απρ. δι' ἀν. θάλασσαν
Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Λά Ροχέλη 23 'Απρ.
Ελλάς	«Ελληνική» A. E.	16	2081	εἰς Τέλ Αΐδι 29 'Απρ.
Ελλάς	Γ. Χρ. Λαμπός	44	7176	ἔφθ. Κόπο Μπάιν 20 'Απρ.
Ελληνική Ακτή	«Ελληνική» Καλλιμανό.	44	7207	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Απρ. (διὰ Πειραιᾶ)
Ελληνικός Αστήρ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Κων/λιν 22 'Απρ. 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Ελληνικόν Κύμα	«Ελληνική» A. E.	43	7176	ἔφθ. Γένοβαν 24 'Απρ.
Ελληνικός Ουρανός	άδ. Ελληνική	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Απρ. διὰ Βηρυττόν
Ελπίς	Άντ. Χάλαρης	44	452	άνεχ. Σφάξ 27 'Απρ. διὰ Πειραιᾶς — Θεσσαλονίκης
Ελπίς	Ιω. Παράσχος κλπ.	43	235	άναμένεται εἰς Πειραιᾶς ἐκ Γένοβας
Ενωσίς (ψυγείον)	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διὰ Φινλανδίαν
Επτάνησος	Καδίω Σιγάλα	21	2369	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπὸ 24 Νοεμ.
Ερμούπολις	νιοί Π. Γούλανδρῆ	43	7244	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 22 'Απρ.
Εύανθια	Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	διῆλθε Τρίνινταντ 24 'Απρ. δι' Ἀργεντινήν
Εύγενια Χανδρῆ	«Λιβανός» A. E.	19	5627	ἔφθ. Βρέστην 25 'Απρ.
Εύηνος	άδ. Γούλανδρῆ	18	3551	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 'Απρ.
Εύθαλια	Π. Μαρκεσινής	43	7176	ἔφθ. Μπριουσένιν 13 'Απρ.

'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	ἀνεχ. Νιούκαστρ. Νιούς 20 'Απρ. διὰ Σιγκαπούρην
'Ηπειρος	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 18 'Οκτ.
'Ηράκλειον	'Ελληνικόν Δημόσιον	25	964	εἰς περιφερειακὴν γραμμὴν Αἴγαιον
Θεμιστοκλῆς	ξτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἔφθ. Ριόν 'Ιανέριον 9 'Απρ.
Θεμών	«Κάσος» Α. Ε.	44	7198	ἀνεχ. Μιόναν 16 'Απρ. διὰ Μπαρόβον, ἔφθ. 25
Θεοδώρω (τάνκερ)	'Ελευθεριάδης-Σκριβάνος	10	5237	διῆλθε Σουέζ 24 'Απρ. δι' Αμπαντάν
Θεοκυήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	εἰς Σαΐν Τζέδη 20 'Απρ., ἐποκενή
Θεομήτωρ	νιόι Σπ. Πολέμη	10	4427	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διὰ Γόδνιαν
Θεοφανώ Λιθανού	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 15 'Απρ. διὰ Τάλταλ
Θέτις	'Ηλ. Χατζηλιάς	30	4123	ἀνεχ. Κολόμπο 26 'Απρ. διὰ Μαντράς
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηρασί» Α. Ε.	88	1356	ἔφθ. 'Ερμούπην 28 'Απρ.
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	ἀνεχ. Λισσαβῶνα 18 'Απρ. δι' Οξείλοσοντ
'Ιγόρ	Λᾶς καὶ Πεζές	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 18 'Απρ.
'Ιθακος	«Εξτωρ Δρακούλης	06	3916	ἀνεχ. Νάντην 16 'Απρ. δι' Αμβούργον, ἔφθ. 21
'Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	ἔφθ. Ρούνε 26 'Απρ.
'Ιρις	'Ιω. Παλαιοχασσάς	11	1881	ἀνεχ. Πειραιᾶ 24 'Απρ. δι' Ανδρον—Λονδίνον
'Ιωάννινα	«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	ίδε: «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.»
'Ιω. Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	44	7176	διῆλθε Σουέζ 23 'Απρ. διὰ Χαιρόγκ
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	οίκου. Γουλανδρῆ	44	7176	ἔφθ. Λονδίνον 16 'Απρ.
'Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ)	ξτ. «Αθηνᾶς» κλπ.	44	10441	διῆλθε Σουέζ 28 'Απρ. δι' Αμπαντάν
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	ἔφθ. Τάιν 25 'Απρ.
'Ιω. Χανδρῆς	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	διῆλθεν Οζάναν 16 'Απρ. διὰ Μπανιόλι
'Ιωνία (ἐπιθατ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	13	4916	εἰς Γλασκώνην 20 'Απρ., διασκενή
K. Χατζηπατέρας	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	ἀνεχ. Σαουθάμπτον 18 'Απρ. διὰ Βαυπάνα, ἔφθ. 27
Καθαριώτισσα	'Ιω. Παράσος κλπ.	13	1877	ἔφθ. Βόρημπτων 19 'Απρ. καὶ Μέθηλ 27
Κάππαιν I. Ματαράγκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	ἔφθ. Χάμπτον φόδος 24 'Απρ.
Κάππαιν K. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διὰ Χάμπτον φόδος
Κάππαιν Φαρμακίδης	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	ἔφθ. Γλασκώνην 18 'Απρ.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	εἰς Κόλπον Μεξικοῦ 24 'Απρ.
Καστοριά	Λουκᾶς Νομικός	20	844	εἰς Πειραιᾶ 28 'Απρ. Μετων. «ΤΕΤΗΝ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Κάστωρ	άδ. Γράτσου	44	7198	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ., διὰ Κουβάτ
Κάτε Ν. Λ. (τάνκερ)	N. Λυκιαρδόπουλος	43	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. δι' Αμπαντάν
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιόι K. Χατζηπατέρα	13	3661	ἔφθ. Σαβόναν 20 'Απρ.
Κεχρέα	Θ* 'Επιφανειάδης	44	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρων 19 'Απρ.
Κοζάνη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	30	255	εἰς κρατικὰς μεταφορὰς ἐν 'Ελλάδι
Κονίστρα	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Κεελόγκ 17 'Απρ. καὶ Μελβούρνην 27
Κορινθία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	3874	ἔφθ. Μασσαλίαν 29 'Απρ.
Κρήτη	Γ. Μοάτσος	44	7244	εἰς Ίμπλιονί ἀπὸ 28 Μαρτ.
Κριός	M. 'Εμπειρίκος	45	3805	ἀνεχ. Μπαρραγκούνιλα 20 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Κυθερώνης	Δ. Πατέρας & Σιολ	27	4950	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. δι' Αγγλίαν
Κύμα	«άδ. Λιβανοῦ» Α.Ε.	43	7244	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 23 'Απρ.
Κωνσταντῆς	άδ. K. Πατέρα	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Απρ. διὰ Κολόμπο
Κωνσταντίνος H.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	ἔφθ. Μπλάχειν 16 'Απρ.
Κώστας Μίχαλος	N. Απόδιακος	45	7176	ἔφθ. 'Αμβούργον 20 'Απρ.
Κωστής Λαιμὸς	νιόι K. H. Λαιμοῦ	43	7176	ἔφθ. Κωνσταντζαν 14 'Απρ.
Κωστής Λᾶς	άδ. Λᾶ & Α. Πεζές	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον φόδος 23 'Απρ.
Κῶς	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	900	εἰς περιφερειακὴν γραμμὴν Αίγαιον
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	ἀνεχ. Τρίνινταντ 21 'Απρ. διὰ N. 'Υόρκην
Λεωνίδας	Θρ. Βογατζίδης	28	4573	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 'Απρ.
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μίχαλινός» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 16 'Απρ. διὰ Χάμπτον φόδος
Λούλα Νομικοῦ	Ειάγγ. & M. Νομικός	43	7176	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 24 'Απρ.
Λύρας	Π. καὶ M. Λύρας	18	5686	ἔφθ. Τουλῶνα 16 'Απρ.
Μαίανδρος	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177	ἀνεχ. Γένοβαν 24 'Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
Μαιδίτις	άδ. Συνοδιοῦ	19	3911	εἰς Πειραιᾶ 30 'Απρ.
Μακεδονία	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	ἔφθ. Σίδνεϊ (Αντστραλίας) 15 'Απρ.
Μαλιακός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκηρ 22 'Απρ. διὰ Γένοβαν
Μαργαρίτα	Στέφ. Σοφιανὸς	89	2187	ἔφθ. Σέτταν 13 'Απρ. καὶ Μασσαλίαν 23
Μαργ. Χανδρῆ	Ενγ. I. Χανδρῆ	20	5401	ἔφθ. Μπούένος "Αύλες 21 'Απρ.
Μαρία Λ.	K. H. Λαιμοῦ	12	4707	ἔφθ. Τάιν 12 'Απρ.
Μαρία Γ. Κουλουκουντής	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	ἔφθ. Τάιν 16 'Απρ.
Μαρία Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	εἰς 'Αμβέρσαν ἀπὸ 3 'Απρ.
Μαριάμ	Μαυροφίλιππας-Πατέρας	44	7176	ἔφθ. Κιουρασάο 13 'Απρ.
Μάριος II.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 17 'Απρ.
Μάρτησσα	N. Εύσ. αθίου	19	5476	ἀνεχ. Γένοβαν 23 'Απρ. διὰ Μαύρην Θάλασσαν
Μάστρη 'Ηλ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διῆλθε Σουέζ 26 'Απρ. διὰ Μαδαγασκάρην
Μεγαλόχαρη	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	ἀνεχ. Κάρδιφ 22 'Απρ. διὰ Νέαν Γῆν
Μέμψις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	1996	ἀργεῖ 'Αμβούργον ἀπὸ 8 'Οκτ.
Μέντωρ	«Εξτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	ἔφθ. Ρόττερνταν 24 'Απρ.
Μέρκιουρ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	22	269	εἰς Πειραιᾶ 26 'Απρ.
Μέτσοσθον	Λουκᾶς Νομικός	33	486	εἰς Πειραιᾶ 30 'Απρ. Μετων. «ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρ. Α. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Τούιταβενιαν 23 'Απρ.
Μιχαήλ	Κωνστ. Λαιμὸς	43	7207	διῆλθεν Οράν 24 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
Μιχαλάκης	N. Ενταθάνου	44	7176	ἔφθ. Καλλίπολιν 24 'Απρ.
Μιχ. Λ. Εμπειρίκος	ξτ. Σ.Γ. Εμπειρίκου	18	5202	ἀνεχ. Σαΐν Τζέδη 23 'Απρ. διὰ Λούσιμπουργκ, ἔφθ. 26
Ναύαρχος Κουντουριώτης	'Ηλ. Καρρᾶς	45	7247	ἀνεχ. 'Αμαντάν 13 'Απρ. διὰ N. 'Αφρικήν
Νέα Έλλας	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	ἀνεχ. Λισσαβῶνα 23 'Απρ. διὰ Χάλιφας—N. 'Υόρκην
Νέδων	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	ἀνεχ. Κιουρασάο 13 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Κιουρασάο 22 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
Νηρεὺς	Έμμ. Χατζηλιάς	37	5205	ἀνεχ. Ντιέγκο Σουαρές 15 'Απρ. διὰ Ταματάβην
Νικόλας	X. Πατέρας & Σια	43	7176	ἀργεῖ Ρόττερνταν ἀπὸ 30 Μαρτ.
Νικόλας	B. S. Ρωσόλυμος	10	4540	ἀνεχ. Βομβάνη 18 'Απρ. διὰ Πόρτ Οκα
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	«Ατλαντικός» Α. Ε.	43	7244	ἔφθ. Σαγκάν 10 'Απρ.
Νικ. Καΐρης	E. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7244	διῆλθε Ντιόνζενες 24 'Απρ. διὰ Μπόναν
Νικ. Μίχαλος	K. Μίχαλος	13	4342	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 13 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Νικ. Πατέρας	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	ἀνεχ. Χάλιφας 16 'Απρ. δι' Αμβούργον, ἔφθ. 29

Νικολάου Γεώργιος .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	7240	διῆλθε Ντακάρ 23 'Απρ. διὰ Χάδονη
Νικολάου Ζωγραφία .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	7207	ἔφθ. Ρεονιόν 26 'Απρ.
Νικολάου Μαρία (τάνκερ) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	27	5525	ἀνεγ. Ρουέν 17 'Απρ. διὰ Καριπίτο
Νίκος Τ. .....	«Καρφορέν» Α.Ε. ....	19	5175	ἔφθ. 'Αμερικανόγον 16 'Απρ.
Ξάνθη .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	41	674	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Φεβρ.
"Οθών .....	Φαφαλιοὶ καὶ Σια .....	44	7176	ἔφθ. Βαλτικόνην 7 'Απρ.
"Ολγα .....	'Εμπορ.-Έφοπλιστική .....	43	7244	ἔφθ. 'Αδελαΐδα 24 'Απρ.
"Ολυμπίος .....	Κούλουνθος - 'Εμπειρ. .....	18	5216	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διὰ Κολόμπο
"Οντρι .....	Κ. Γράτσος .....	45	7176	ἀνεγ. Ρίον Ιανέζιον 19 'Απρ. διὰ Ντεμεράρα
"Ορος "Αθως .....	Κον. Β. Σκαρδελῆς .....	43	7176	διῆλθε Θόρονταην "Αιλαντ 24 'Απρ. διὰ Γένοβαν
"Ορος Αίτνα .....	«Ατλαντικός» Α. Ε. ....	29	4230	ἀργεῖ Σιένταμ ἀπὸ 9 Μαρτ.
"Ορος Ελικών .....	«Τράμπ» Σο .....	18	5525	ἔφθ. Καλκούταν 23 'Απρ.
"Ορος Κυλλήνη .....	Ρεθύμν. - Κουλουκουντῆς .....	17	3704	ἔφθ. Μαντράς 21 'Απρ.
"Ορος Ροδόπη .....	«Ωκεανός» Α. Ε. ....	19	5182	ἀνεγ. Πενάγης 19 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
"Οχι .....	'Ιω. Λυκίδης .....	09	888	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
Παναγῆς .....	N. Λυκιαρδόπουλος .....	20	5194	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διὰ Λονδίνον, ἔφθ. 27
Παναγία Καθαριώτισσα .....	A. Καραβίας .....	43	7176	διῆλθε Κριστούπαλ 9 'Απρ. διὰ Ντωμπιταν
Παναγιώτης .....	'Ιω. Λιβανός .....	43	7176	ἔφθ. Γένοβαν 21 'Απρ.
Παναγιώτης Ν. (Ψυγείον) .....	Π. Νικολαΐδης .....	21	601	εἰς Πειραιᾶ 30 'Απρ.
Παναγ. Κουμάνταρος .....	Π. Κουμάνταρος .....	44	7244	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 14 'Απρ. δι' 'Αμερίκαν
Πάργα .....	Γ. Σκυριβάνος καὶ Σια..	15	999	ἀργεῖ 'Αμπελάκι ἀπὸ 14 'Ιαν.
Πάτρας .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	31	200	εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς
Παύλος Γ. .....	άδ. Γιαννακαρφών .....	20	1130	ἔφθ. Πειραιᾶ 15 'Απρ. καὶ Κέρκυραν 25
Πειραιεὺς (ἐπιθετ.) .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	29	1493	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
Περικλῆς .....	«Ιόνιον» Α. Ε. ....	43	7176	διῆλθε Σαυνθάμπτων 24 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Περσέφονη .....	'Ιω. Μ. Νικηφόρος .....	24	5026	ἔφθ. Βούρβαν 19 'Απρ.
Πεταλοί .....	Μαρ. 'Εμπειρόκος .....	45	3822	ἀνεγ. Ν. 'Υόρκη 20 'Απρ. διὰ Μαρακάιπο
Πετράκης Νομικός 111 (τάνκερ)	M. Νομικός .....	43	10448	ἀνεγ. Ρουέν 24 'Απρ. δι' 'Αρούπα
Πέτρος (τάνκερ) .....	νιοὶ Π. Γουλανδρῆ .....	43	10448	διῆλθεν "Άδεν 15 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
Πέτρος I. Γουλανδρῆς .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	23	4693	φένει Πειραιᾶ 1 Μαΐου
Πέτρος Νομικός .....	Μάρκος & E. Νομικός .....	43	7176	διῆλθε Τούρινταντ 15 'Απρ. διὰ Πόρτο "Αλφρεντ
Πήγασος .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	43	3610	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
Πηγείδης .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Πολυτίμη 'Ανδρεάδη (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης .....	43	10193	διῆλθε Σονές 21 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
Πόπη .....	Μιχ. Βερνίκος .....	96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Οκτ.
Πρέντον .....	Καττούλας καὶ νιοὶ .....	06	2088	ἔφθ. Ρουέν 24 'Απρ.
Ριχάρδος Δ. Λάιονς .....	έτ. «Γαλαξίας» .....	45	7176	εἰς Σαούντα 10 'Απρ.
Ροδόπη .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	44	1923	ἔφθ. Αιθεροπούλ 20 'Απρ.
Ρόδος .....	έτ. «Τρανοπετρόλη» .....	17	4908	διῆλθε Σονές 14 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
Σαλαμινία .....	E. Πετρούποτης - Γ. Τάνες 01	3634		ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Φεβρ.
Σάμος .....	νιοὶ Δ. 'Ιγγλέση .....	43	7177	εἰς Πάτρας 22 'Απρ.
Σαντορίνη .....	Σιγάλα - Κουλουκουντῆς .....	43	7207	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 21 'Απρ.
Σέρρα .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	21	725	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 'Απρ.
Σίμων φόν Ούτρεχτ .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	22	4949	ἀργεῖ Τάϊν ἀπὸ 17 Φεβρ.
Σκρά .....	Θ. Σταφυλοπάτης κλπ. .....	27	727	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι. Μετωνυμ. «ΦΡΑΝΚΙΣ»
Σουλιώτης .....	«Ναυτίλος» Α. Ε. ....	17	4300	ἔφθ. Νιούπορτ 13 'Απρ.
Σούνιον .....	Μάνθος - Χατζηλίας .....	43	7244	εἰς Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 5 'Απρ.
Στάθης I. Γιάνναγας .....	Μιχ. Κουλουκουντῆς .....	44	7176	ἀνεγ. Μίδδλεσερπο 23 'Απρ. διὰ Μπόναν
Στάμοι .....	Δ. Φαφαλίδης .....	14	3801	ἔφθ. Χουέλιαν 16 'Απρ.
Σταυρός .....	«Κάσος» Α. Ε. ....	25	4853	ἔφθ. Μπάιαν Μπλάγκαν 23 ,Απρ.
Σταύρος Κουμάνταρος .....	'Ιω. Κουμάνταρος .....	44	7176	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ. δι' 'Αμερίκαν
Στέφανος Σ. .....	Π. καὶ 'Ιω. Σαμονᾶ .....	04	646	ἔφθ. Χούλι 26 'Απρ.
Στρυμών .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	19	5250	ἀνεγ. Καράτοι 17 'Απρ. διὰ Κοοΐν
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος .....	άδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	ἔφθ. Χάδονη 21 'Απρ. καὶ Δουγκέρχην 24.
Σύρος .....	Δ. Γεωργόπουλος .....	43	7176	ἔφθ. "Εμεδεν 24 'Απρ.
Τάκης Κ. .....	Κατσουνάκος .....	20	471	εἰς τὴν γενιαλήν Πειραιῶς—Β. Αλγαίου.
Ταξιάρχης .....	άδ. Λαμπού .....	13	4221	εἰς Μπορντάλιαν 28 'Απρ.
Ταύγετος .....	Κουλούνθον - 'Εμπειρίκου 18	5687		ἀνεγ. Ταχοράντι 22 'Απρ. διὰ Γροεντζενμάονθ
Τζέων Χανδρῆς (τάνκερ) .....	Δ. I. Χανδρῆς .....	43	11448	ἀνεγ. Νέαν 'Υόρκη 26 'Απρ. δι' 'Αρούπα
Τηλέμαχος .....	"Εκτώρ Δρακούλης .....	11	3658	παρέμεινεν εἰς Χάιφαν 20 'Απρ.
Τήνος .....	Ποθ. Μπάκιας κλπ. .....	11	1459	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 'Οκτ.
Τρίτων .....	άδ. Γράτσοι .....	44	7207	ἀνεγ. Καράτοι 21 'Απρ.
Υδραῖος II .....	'Αθαν. Κουλούρας .....	30	4557	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. δι' ,Αγγλίαν
Υδρούσα .....	Π. Χριστόπουλος .....	22	2038	ἔφθ. Καζαμπλάγκαν 18 'Απρ.
Υπερίων .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	43	8025	ἔφθ. Πειραιᾶ 15 'Απρ.
Φλόγα .....	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδημού» 05	480		εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς
Φλώρα Νομικοῦ .....	Λουκᾶς Νομικός .....	21	1783	ἔφθ. Σέπταν 18 'Απρ. καὶ Σφάξ 26
Φλώρινα .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	20	985	ἀνεγ. Πειραιᾶ 27 'Απρ. διὰ Καλάμας
Φρέδ .....	Κ.Δ.Καλαφάτης .....	07	4043	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 24
Φωτεινή .....	I. M. Καρράς .....	44	7176	ἔφθ. Σαβόναν 13 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 27 διὰ Σέπταν
Χαδιώτης .....	«Κάσος» Α. Ε. ....	45	7247	ἀνεγ. Σφάξ 26 'Απρ. διὰ Σαΐγκον
Χάλκη .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	45	470	εἰς ιρατικάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Χαλκιδική .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Δωδεκανήσων
Χέλαστρος .....	«Κάσος» Α. Ε. ....	44	7176	ἀνεγ. Σαΐγκον 20 'Απρ. δι' Αντηραίαν
Χίος .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	39	5643	ἀνεγ. Βρέτ. Κολομβίαν 11 'Απρ. διὰ Ντεμπιταν
Χρυσῆ .....	νιοὶ Π. Γουλανδρῆ .....	44	7176	ἔφθ. Γκάλιβετων 24 'Απρ.
Ψαρά .....	'Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	ἔφθ. Ρόττερνταν 13 'Απρ.
Ψκεσανός .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	43	9400	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 'Απρ.
Ψρίων .....	Πολ. Λύρας .....	09	4793	ἀνεγ. Χονέλβιαν 24 'Απρ. διὰ Γάνδην

**Τόκ ύπο σημαίας Παναμάτ και Χονδούρας φορτηγά μας**

'Αγγελική (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Αρτσιμές» . . . . .	17	3976	έφθ. 'Οράν 17 'Απρ. (δι' Αμπαντάν)
'Αθάμας 11 . . . . .	έτ. «Αθάμας» . . . . .	19	3537	έφθ. Γένοβαν 9 'Απρ.
'Αζουέρο . . . . .	έτ. «Αζουέρα» . . . . .	44	7176	άργει Χάμπτον ρόδις από 31 Μαρτ.
Αίτζιαν Στάρ (έπιβατ.) . . . . .	έτ. «Τσάγκρες» . . . . .	98	1573	άργει Πειραιᾶ από 5 Δεκ.
'Αναστασία . . . . .	έτ. «Ωκεανός» . . . . .	19	5869	έφθ. Φριζιαντλ 23 'Απρ.
'Ανδαλουσία . . . . .	έτ. «Τρανσατλαντικα» . . . . .	18	7717	εις Μοντεβίδεο 20 'Απρ. (δι' Ιταλίαν)
'Ανδρέας . . . . .	έτ. «Σάμουσ» . . . . .	44	7207	έφθ. Σητεΐα 21 'Απρ.
'Αντόπη (τάνκερ) . . . . .	Κ. Κονιαλίδης . . . . .	14	4046	εις ταξίδια Κρίστομπαλ — Μαρακάϊπο
'Αντώνιο Κ. . . . .	έτ. «Πονούκα» . . . . .	04	4784	έφθ. 'Αμβέρσαν 15 'Απρ.
'Αουρόρα Μπορεάλις . . . . .	έτ. «Μαρίτιμος» . . . . .	19	5114	έφθ. Νεάπολιν 18 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ.
'Αριστείδης (Λονδ.) . . . . .	έτ. «Αριστομένης» . . . . .	43	7191	άνεχ. Σαυνθάμπτων 19 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
'Αριστογείτων . . . . .	'Αρ. «Ωνάσης» . . . . .	42	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 10 'Απρ.
'Αριστοκράτης (Χονδ.) . . . . .	'Αρ. «Ωνάσης» . . . . .	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 'Απρ.
'Αριστομένης (Χονδ.) . . . . .	'Αρ. «Ωνάσης» . . . . .	43	7176	άνεχ. Πλάνιουθ 11 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις, έφθ. 24
'Αριστόπας . . . . .	'Αρ. «Ωνάσης» . . . . .	43	7176	άνεχ. Φάλιουθ 15 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
'Αριστοτέλης (Χονδ.) . . . . .	'Αρ. «Ωνάσης» . . . . .	43	7244	διηλθε Πιραλαττάρη 7 'Απρ. διὰ Σητεΐα
'Αρόξα . . . . .	έτ. «Πόνκα» . . . . .	22	1979	έφθ. Στοκχόλμην 25 'Απρ.
'Αρτούρια . . . . .	«Παναμένιαν Τράπιτ» . . . . .	25	5531	έφθ. Νάντην 24 'Απρ.
'Ατλάντικ II. (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Νόρθ Αμέρικαν» . . . . .	21	8206	άνεχ. Καρταγένα 13 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 22
'Ατλάντικ Γουαϊή . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
'Ατλάντικ Γουϊντ . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	44	7247	άνεχ. Βομβάνη 20 'Απρ. διὰ Φριζιαντλ
'Ατλάντικ "Είρη . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ.
'Ατλάντικ Κάππατιν . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	43	7176	διηλθε Σουνές 21 'Απρ. δι' Αύστραλιαν
'Ατλάντικ Κόστ . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ.
'Ατλάντικ Μπρίς . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	43	7200	διηλθε Κολόμπιο 19 'Απρ. δι' Αύστραλιαν
'Ατλάντικ "Οσεαν . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	43	7176	άργει 'Αλεξάνδρειαν 28 'Απρ., μὲ ζημίας
'Ατλάντικ Πάιλοτ . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Λισσαβόνα 20 'Απρ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
'Ατλάντικ Σήμαν . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 7 'Απρ. διὰ Φριζιαντλ, έφθ. 22
'Ατλάντικ Σίϋ . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Τάμπαν 9 'Απρ. δι' Αγκόνα
'Ατλάντικ Τρέιντερ . . . . .	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	44	7247	έφθ. Τάλταλ 16 'Απρ. καὶ Ιζούκ 24
'Αφρικάνα . . . . .	έτ. «Αρκτούρους» . . . . .	27	4889	άνεχ. Ιμιμάχαμ 16 'Απρ. διὰ Σαούντα, έφθ. 19
Βαζέμα . . . . .	έτ. «Κρούζες» . . . . .	19	5670	εις λιμένας Αντιρραίας 6 'Απρ.
Βαλερόζο . . . . .	έτ. «Τριντέντε» . . . . .	20	2310	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Απρ. διὰ Χαβάνναν
Βικτώρια . . . . .	έτ. «Λεβάντε» . . . . .	43	7176	άνεχ. Πέρονις 15 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
Βιράγκο . . . . .	έτ. «Λεβάντε» . . . . .	43	7176	εις Φιούμε 10 'Απρ. καὶ Γιβραλτάρ 25
Βύρων . . . . .	έτ. «Βυνόνα» . . . . .	05	339	εις λιμένας Βαλτικής 24 'Απρ.
Γαρουφαλιά . . . . .	έτ. «Γλαύκος» . . . . .	18	5222	έφθ. 'Αμβέρσαν 15 'Απρ.
Γεροδήμος . . . . .	έτ. «Αταλάγια» . . . . .	99	3076	εις Γένοβαν ἀπὸ 1 'Απρ.
Γεώργιος . . . . .	έτ. «Λεβάντε» . . . . .	17	5915	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 24 'Ιαν.
Γεώργιος Π. . . . .	N. Παπαλίδης . . . . .	19	611	έφθ. Πειραιᾶ 13 'Απρ. καὶ 'Αλεξάνδρειαν 28
Γιάγκος . . . . .	"Ελληνες ἀγορασταὶ . . . . .	93	619	άργει Λονδίνον 20 'Απρ.
Γκλόρια . . . . .	έτ. «Αράουκο» . . . . .	12	6348	διηλθε Τρίνιντατ 13 'Απρ. δι' Αργεντινὴν
Δέσποινα . . . . .	έτ. «Σάμουσ» . . . . .	44	7216	άνεχ. Λόδης "Αντζελες 12 'Απρ. διὰ Γιούκοχάμαν
Διώνη . . . . .	έτ. «Πάξ» . . . . .	20	6157	άργει Χάμπτον ρόδις ἀπὸ 2 'Απρ.
Δωδεκάνησα . . . . .	έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	19	812	άργει Σύρον 24 'Απρ.
'Εκουαστόρ . . . . .	έτ. «Αλμπάτρος» . . . . .	20	5107	άνεχ. Βραζιλίαν 9 'Απρ. διὰ Σίδνευ
"Ελλενικ (Χονδ.) . . . . .	'Ατμολοίδια Διεθνής . . . . .	20	7631	έφθ. Χάμπτον ρόδις 11 'Απρ.
"Ελλενικ Νύμφη . . . . .	έτ. «Αταλάγια» . . . . .	21	3345	έρωμαστοικήν εἰς Φάλιουθ 20 'Απρ. καὶ Πλίμονθ 24
"Ελλενικ Χρυσούλα . . . . .	έτ. «Καρρίμπεαν» . . . . .	10	1441	άργει Χάρραλει 20 'Απρ.
'Εμαντοπέιτορ . . . . .	έτ. «Ενσενάντα» . . . . .	43	7207	έφθ. Νικολάεφ 24 'Απρ.
'Ενσενάντα . . . . .	έτ. «Πομαρόζιο» . . . . .	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Απρ. διὰ Ροζάριο
'Εντερπράζ . . . . .	έτ. «Διεθνής» . . . . .	43	7225	άνεχ. 'Αμβέρσαν 21 'Απρ. διὰ Νάρδιν
'Ερστώ . . . . .	έτ. «Σάνν Νικόλας» . . . . .	20	7582	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 23 'Απρ. δι' Αγγλίαν
Εύριπιδης . . . . .	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 15 'Απρ.
Εύρυθιάδης . . . . .	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	43	7176	άνεχ. Ντόρμπαν 14 'Απρ. διὰ Καλκούταν
Εύρυσθεύς . . . . .	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	45	7176	άνεχ. Σαυνθάμπτων 20 'Απρ. διὰ Ρίον Ιανέζιον.
"Ηθη Γ. . . . .	έτ. «Καρπιτάνα» . . . . .	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 16 'Απρ.
Θεοδώρω . . . . .	έτ. «Θεοδώρω» . . . . .	19	5524	άνεχ. Ρεονιόν 19 'Απρ. διὰ Καλκούταν
Θέτις (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Διεθνής» . . . . .	43	7200	έφθ. Χάμπτον ρόδις 24 'Απρ.
'Ιντιάνα . . . . .	Τζών Λιβανός . . . . .	15	5751	εις Μασσαλίαν 20 'Απρ. Μετωνοὶ. «ΝΤΕΡΝΑ»
'Ιόνιαν Λήντερ . . . . .	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 24 'Απρ.
'Ιόνιαν Τρέιντερ . . . . .	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7198	έφθ. Χάμπτον ρόδις 26 'Απρ.
'Ιωάν. Λιθανός . . . . .	έτ. «Ζαράτι» . . . . .	18	7914	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διὰ Σαβόναν
Καλλιρρόη (τάνκερ) . . . . .	K. Κονιαλίδης . . . . .	22	8432	άνεχ. Λονδίνον 17 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Καμπέρρα . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστες» . . . . .	13	7710	άνεχ. Μασσαλίαν 15 'Απρ. διὰ Ντακάρ, έφθ. 23.
Καντούλη . . . . .	έτ. «Ντέλ-Ρέν» . . . . .	12	3923	έφθ. 'Αργεντούσαν 19 'Απρ.
Κάππατιν Θέλ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Μπράτ Στάρ» . . . . .	19	5771	άνεχ. Ματάζας 22 'Απρ. διὰ Νέαν 'Ουλεσάνην
Κάππατιν Μικές . . . . .	έτ. «Λουτσίντα» . . . . .	18	480	εις ταξίδια ἐν Ελλάδι
Κάππατιν Τζών . . . . .	έτ. «Στάρ» . . . . .	19	3332	έφθ. Βοστώνην 16 'Απρ.
Κατερίνα . . . . .	έτ. «Κατερίνας» . . . . .	03	491	έφθ. 'Αμβούργον 24 'Απρ.
Κατούμπα . . . . .	έτ. «Αλμπάτρος» . . . . .	43	892	άνεχ. Χάϊφαν 20 'Απρ.
Κένταυρος . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστες» . . . . .	13	9424	έφθ. Χάρρον 21 'Απρ.
Κλειδώ . . . . .	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	19	6064	έφθ. Λιθόρον 18 'Απρ.
Κέφαλος . . . . .	έτ. «Αρίγκα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
Κνόζα . . . . .	έτ. «Τρανσοσεάνικα» . . . . .	17	3804	έφθ. Πόρτλαντ (Με.) 1 'Απρ.
Κοκερέλ . . . . .	έτ. «ΚΝ.Ο.Ζ.Α.» . . . . .	44	7248	έφθ. Καράται 19 'Απρ.
Κόρα . . . . .	έτ. «Κάντια» . . . . .	04	3479	έφθ. Λύμπετ 23 'Απρ.
Κουλέμπτρα . . . . .	Π. Γασπαρινάτος . . . . .	06	817	άνεχ. Καναρίνων 22 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
Κύλεμουντ . . . . .	έτ. Πορτομπέλλο . . . . .	19	5261	άνεχ. Σφάξ 19 'Απρ. διὰ Γάνδην
Κυρήνεια . . . . .	έτ. «Σφίγξ» . . . . .	06	704	έφθ. Μασσάραν 19 'Απρ.
Λέανδρος . . . . .	Παναμαζή έταιρ. . . . .	11	7527	άνεχ. Πειραιᾶ 29 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν.
	έτ. «Μπενθενίτο» . . . . .	10	610	έφθ. Σούσα 22 'Απρ.

Λίλα . . . . .	έτ. «Ρίβα» . . . . .	09	655	έφθ. Γκρίσιμπο 24 'Απρ.
Λιμπερέϊτορ . . . . .	έτ. «Παναιερικάνα» . . . . .	44	7176	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 10 'Απρ.
Λόιντα (τάνκερ) . . . . .	έτ. 'Άτλαντικού' . . . . .	16	5505	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 4 Μαρτ.
Λοιντέστε (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Άντόρ» . . . . .	21	8206	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 'Απρ. διὰ Κιούντσαρο
Λούξορ (ἐπιθατ.) . . . . .	έτ. «Βικτώρια» . . . . .	15	5544	άργει 'Αυτερονταμ ἀπὸ 17 Μαρτ.
Μαΐρη Γ. . . . .	έτ. «Σεντόμειρικάνα» . . . . .	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Απρ.
Μακικί . . . . .	έτ. «Κρούζες» . . . . .	17	5924	άνεχ. Ρεονιόδ 22 'Απρ. διὰ Νόσοι Μπλέ, έφθ. 23
Μαντόννα . . . . .	Π. Φιλίνης . . . . .	42	855	έφθ. Ρεϊζαβίς 18 'Απρ. καὶ Γλασκώθην 25
Μάντω . . . . .	τ. «Φωσίαν» . . . . .	42	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
Μάρζορυ . . . . .	έτ. «Πούντα 'Άλτα» . . . . .	19	2660	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 'Απρ.
Μαρία Γ. . . . .	έτ. «Κρυστάλλη» . . . . .	20	3326	έφθ. Ρίβερ Σάννον 18 'Απρ.
Μαρκέλλα . . . . .	έτ. «Σάνν Γκεράσιμο» . . . . .	20	3483	έφθ. Μασσαλίαν 11 'Απρ. καὶ Σέτταν 23
Ματθαίος (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Νόρθ Πασίρικ» . . . . .	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 19 'Απρ.
Μεγαλόχαρη . . . . .	έτ. «Πρώρας» . . . . .	01	3568	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 11 'Απρ.
Μερίντιαν . . . . .	έτ. «Μοντίζος» . . . . .	19	4999	άνεχ. Γκρεντίζενμάρον 24 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος;
Μερόπη (οημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Αριόνας» . . . . .	19	7588	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς ἀπὸ 1 Μαρτ.
Μολντόθα . . . . .	έτ. «Ιθάκη» . . . . .	01	4083	άνεχ. Σαίν Τζόν 18 'Απρ. διὰ Βερακρούς.
Μπελλαθίστα . . . . .	έτ. «Ελοήνη» . . . . .	17	3517	άργει Τάιν ἀπὸ 17 Φεβρ.
Μπιενθέντο . . . . .	έτ. «Ζαράτιο» . . . . .	18	4965	άνεχ. Βιζαγιατάμ 17 'Απρ. διὰ Καλκούταν
Μποναβεντούρα . . . . .	έτ. «Οὐλιραμάρε» . . . . .	20	6895	έφθ. 'Αμβέρσαν 19 'Απρ.
Μπούντυ . . . . .	έτ. «Βέριτας» . . . . .	21	1138	εἰς Κοσταρίκαν 15 'Απρ.
Μόριαμ . . . . .	έτ. «Χάρι» . . . . .	43	7196	άνιχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Απρ. διὰ Χάβρην
Μυρτώ . . . . .	έτ. «Αρίστα» . . . . .	43	7176	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 17 'Απρ. Διασκενή εἰς τάνκερ.
Ναθιγκέϊτορ . . . . .	έτ. «Καρρέμπιαν» . . . . .	43	7176	ύπο φόρτωσιν εἰς Τάμπαν 27 'Απρ.
Ναφτόλ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ναφτόλ» . . . . .	20	6416	διῆλθε Σουέζ 21 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
Νήσος Πάτμος (άμερ.) . . . . .	έτ. «Πανορμίτης» . . . . .	19	2592	άνεχ. Τσάρλεστον 16 'Απρ. διὰ Περσίνθιαν
Νόρα . . . . .	έτ. «Ηστεργ Σινάριγκ» . . . . .	43	7176	εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν ἀπὸ 17 Μαρτ.
Νορίτα . . . . .	έτ. «Ελληνες ἄγορασται» . . . . .	43	7176	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 12 Φεβρ.
Νορλάντια . . . . .	έτ. «Σίλιετο» . . . . .	42	7191	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 'Απρ. διὰ Μποναβεντούρα
Νορλάγκο . . . . .	έτ. «Γρεβάτη» . . . . .	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 22 'Απρ. διὰ Χαβάνναν
Νόρμα (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ναφτόλ» . . . . .	20	7030	διῆλθε Σουέζ 23 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
Νουέθα 'Εσπεράντζα . . . . .	έτ. «Φάραλον» . . . . .	43	7176	άνεχ. 'Αμβέρσαν 16 'Απρ. διὰ Τρίνινταν
Νουέθα Φορτούνα . . . . .	έτ. «Φάραλον» . . . . .	43	7176	εἰς λιμένας Πλέιτ 20 'Απρ.
Ντοράντο . . . . .	έτ. «Γκαρπόα» . . . . .	44	7244	έφθ. Νεκτόσεα 18 'Απρ.
"Οντθόρ I I . . . . .	έτ. «Μιοαράλόρας» . . . . .	18	1897	έφθ. Φιλαδέλφειαν 13 'Απρ.
Ούρωνια Γούναρη . . . . .	'Αλέξ. Γούναρης . . . . .	19	5701	άργει Μόμπιλ ἀπὸ 29 Μαρτ.
Ούτσαχαν . . . . .	έτ. «Γρεβάτη» . . . . .	19	7031	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
"Οσεαν Γουαίηθ	έτ. «Στέιτς» . . . . .	19	4990	έφθ. Ρίον 'Ιανέφον 16 'Απρ.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Γζένεραλ» . . . . .	19	4988	εἰς N. 'Υόρκην ἀπὸ 31 Μαρτ.
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Στέιτς» . . . . .	19	5101	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 12 'Απρ. διὰ Μανάτι
Πάν . . . . .	έτ. «Αμαρυντλίξ» . . . . .	20	5595	έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 'Απρ.
Πάραλος I I . . . . .	έτ. «Πάραλος» . . . . .	18	6049	άνεχ. 'Αμβέρσαν 11 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Παρίτα Μπαΐη . . . . .	έτ. Παναμ. - 'Εουφορέα	18	6049	έφθ. Ρουέν 16 'Απρ.
Παρίτα Σούν . . . . .	έτ. Παναμ. - 'Εουφορέα	19	5555	έφθ. Δάντοιγκ 14 'Απρ.
Πασιφίκ 'Οσεαν . . . . .	έτ. «Πασίφικ» . . . . .	44	7212	άνεχ. Τρίνινταν 10 'Απρ. διὰ Πόρτ Αλφεντ
Πέρλα . . . . .	έτ. «Ναβέρας» . . . . .	19	6040	έφθ. 'Αμβέρσαν 27 'Απρ.
Πηνελόπη . . . . .	έτ. «Πόλαρ» . . . . .	19	6495	εἰς Μπουένος "Αύρες ἀπὸ 20 Μαρτ.
Πίντα . . . . .	έτ. «Ναβέρας» . . . . .	20	2606	έφθ. Νεάπολιν 22 'Απρ.
Πόιντ Σάν Πάμπλο . . . . .	έτ. «Πιοννάτεντ» . . . . .	20	3280	άργει Βοστόνην ἀπὸ 18 Μαρτ.
Πουκού (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Λάμας» . . . . .	36	7104	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 22 Ταν.
Πράντο . . . . .	Π. Γ. Κοτταρόποστονος	19	2256	έρρυπιοντικήθη εἰς Καζαπλάγκαν 18 'Απρ.
Πριμαθέρα . . . . .	έτ. «Σάμσοκ» . . . . .	18	5695	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
Πρόσπερο . . . . .	έτ. «Μπιενθέντοντο» . . . . .	19	5055	έφθ. Ροζάριο 18 'Απρ.
Πρωτεύς . . . . .	έτ. «Παναμένιαν» . . . . .	20	7783	άργει Γένοβαν ἀπὸ 21 Οκτ.
Ρεζολούτ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Έμπρεσας» . . . . .	42	7176	άνεχ. N. 'Υόρκην 21 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
Ρένα (ἐπιθατ.) . . . . .	έτ. «Ρένα» . . . . .	06	1619	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 30 Αύγ.
Ρένα . . . . .	έτ. «Πάξ» . . . . .	20	5686	έφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 16 'Απρ.
Ριζάκουα . . . . .	έτ. «Ριζάκουα» . . . . .	21	1925	άργει Χάιφαν 21 'Απρ. διὰ Βεγγάζην
Ρόμπερτ . . . . .	έτ. «Βέριτος» . . . . .	19	2662	έφθ. Ν. 'Υόρκην 8 'Απρ.
Ρούλ (παναμ.) . . . . .	I. Πελτέκης . . . . .	99	1109	έφθ. Γιάφαραν 16 'Απρ.
Σαλαμίς Βίκτορυ . . . . .	έτ. «Σάτειλ» . . . . .	45	7604	εἰς N. 'Υόρκην ΕΠΩΛΗΘΗ ΕΙΣ ΒΕΛΓΟΥΣ
Σάν Γιώργιε . . . . .	έτ. «Σάν Λεονάρδος» . . . . .	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Σάν Λεονάρδο . . . . .	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	45	7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 20 'Απρ.
Σάν Νικόλας . . . . .	έτ. «Οὐλιραμάρ» . . . . .	08	2229	άργει Μίλδελεσμπρο ἀπὸ 16 Μαρτ., ζημίας
Σάν Τζέρτζιο . . . . .	έτ. «Γαλανόξ» . . . . .	16	4818	έφθ. Καλκούταν 11 'Απρ.
Σάντα "Αννα . . . . .	έτ. «Φόρντομ» . . . . .	44	7220	έφθ. Μπουένος "Αύρες 23 'Απρ.
Σαντιάγκο . . . . .	έτ. «Σαντιάγκο» . . . . .	08	3864	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διὰ Πόρτ Τάλμποτ
Σάντουΐτς . . . . .	έτ. «Άβιας» . . . . .	20	2606	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 'Απρ.
Σαπφώ . . . . .	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνας	44	7212	έφθ. Λόδ 'Αντζελες 17 'Απρ.
Σαράγια . . . . .	έτ. «Ναβ. Σούντ. 'Αμέρικα» . . . . .	44	7176	άνεχ. Χαϊρόγκ 3 'Απρ. διὰ Νουμέα, έφθ. 20
Σίγκνετ . . . . .	έτ. «Αρένας» . . . . .	11	3726	έφθ. 'Αμβέρσαν 15 'Απρ.
Σίμων . . . . .	έτ. «Σάν Λεονάρδος» . . . . .	45	7198	έφθ. Χάμπτον ρόδος 20 'Απρ.
Σόνια . . . . .	έτ. «Μαριάτο» . . . . .	19	5354	άνεχ. Νάρτην 20 'Απρ. διὰ Μπόναν
Σορόλ . . . . .	έτ. «Δάς Πέρλαξ» . . . . .	21	9547	έφθ. Βαγκούδεο 18 'Απρ. (διὰ Μεσόγειον)
Σουέρτε . . . . .	Κομτ. «Βαλόρες» . . . . .	10	3649	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ.
Στάμο . . . . .	έτ. «Πούντα 'Άλτα» . . . . .	18	2858	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Απρ. διὰ Χάντσπορτ
Σωκράτης . . . . .	K. Κονιαλίδης . . . . .	21	7409	έφθ. Μοντεβίδεο 22 'Απρ.
Τερψιχόρη . . . . .	«Μπλού Λάιν» . . . . .	30	2480	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 13 'Οκτ.
Φαίσε I I . . . . .	έτ. «Πόλαρ» . . . . .	44	7060	άνεχ. Χάρην 22 'Απρ. διὰ Δουτζέρην, έφθ. 23
Φιλίππα . . . . .	έτ. «Πανέλλεντικ» . . . . .	02	10375	έφθ. Μπουένος "Αύρες 15 'Απρ.
Φοίνιξ . . . . .	έτ. «Ινσουλαρ» . . . . .	15	1255	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 13 Φεβρ.
Χρυσή Χονδρούλη . . . . .	άδ. Χονδρούλη . . . . .	44	1075	εἰς ταξίδια ἐν Έλλαδι