

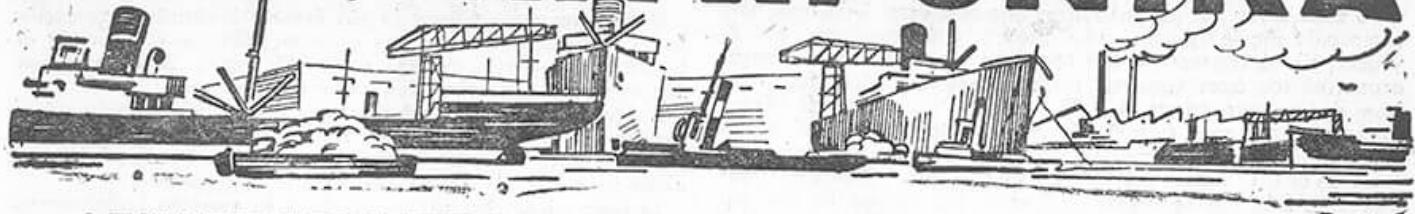
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1948

Αρ. Φύλλου 311/70

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)
ΑΡΙΘΜΟΣ 311/70

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΐΟΥ 1948

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η πλευρά της Ναυτιλίας

Από την Νέαν 'Υδρκην μᾶς ἔρχεται καθυστερημένη πως ή κάθωθι ἐπιστολή. 'Αναφέρεται εἰς τὴν ἐπιβληθεῖσαν δέσμευσιν τῶν κεφαλαίων τοῦ ἔξωτερικού, εἰς τὰ ὅποια περιλαμβάνονται καὶ τὰ διαθέσιμα τῆς Ναυτιλίας.

Ο ἐπιστολογράφος μας, γνωστὸς ἐφοπλιστικὸς παράγων, εὐρυτάτης ἐπαγγελματικῆς δραστηριότητος καὶ γενικώτερας, καθολικῆς, ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μας καρποφόρου ἀπόδοσεως, θέλει νὰ ἀποφύγῃ τὴν δημοσιότητα. 'Υπογράφει ἀπλῶς τὴν ἐπιστολήν του ὡς «Ἐλλήν ἐφοπλιστής».

Φίλε κ. Διευθυντά,

Θά ζητήσω τὴν φιλοσοφίαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Θά προσθέσω καὶ ἔγα τὴν γνώμην μου εἰς δσα μέχρι τοῦδε ἐγράφησαν διὰ τὸ ζῆτημα τῆς δεσμεύσεως τῶν κεφαλαίων τοῦ ἔξωτερικού. Ἐλόκιτέρον, η πλευρά τῆς Ναυτιλίας μὲν ἔνδιαφέρει. 'Ἐπ' αὐτῆς εἴμαι, πιστεύω, καλῶς πληροφορημένος, ώστε νὰ δύναμαι καὶ τοὺς ἄλλους νὰ ἔνημερώσω.

Ἐπιδιώκει τὸ Κράτος νὰ θέσῃ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον του τὰ δσα διαθέσιμα κατέχει καὶ δ ἐφοπλισμὸς εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Θέλει —λέγουν οἱ ἀρμόδιοι — νὰ τὰ καταστήσῃ παραγωγικῶτερα ὑπὲρ τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ Τόπου. Καλὸς καὶ σύγιος δ σκοπὸς του. 'Ερωτάται, δμως: 'Υπάρχουν, πράγματι, διαθέσιμα ναυτιλιακά κεφαλαία, εἰς ποῖον νόμισμα καὶ ὑπὸ ποίας συνήκας τοποθετήσεως τελοῦν ήδη;

Απὸ τὰς ἀπαντήσεις εἰς τὰ ἔρωτήματα αὐτά, θά διαπιστωθῇ καὶ τὸ σκόπιμον τοῦ ληφθέντος μέτρου, καθὼς καὶ η πιθανή ἀπόδοσης του.

Εἰς τὸ πρῶτον καὶ δεύτερον ἔρωτημα, ἀπαντῶμεν ἀδιστάκτως, ἐν πλήρει γνώσει τῆς πραγματικότητος: Εἰς λίρας ναὶ, εἰς δολλάρια ἢ σχι. Τὰ εἰς ἀγγλικὸν νόμισμα κεφαλαία τῆς Ναυτιλίας είναι πλέον η γνωστὰ εἰς τὸ Κράτος. Προέρχονται καὶ τὸν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημώσεων τῶν θυσιοθέντων πλοίων καὶ ἔκ τῶν κερδῶν τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸν πόλεμον. Αὐτά είχον ἀπὸ ἔτῶν τεθῆ ὑπὸ τὸν κρατικὸν ἔλεγχον καὶ δ νόμος 545 ἐπαρκῶς, πιστεύομεν, ἔφορεύει τὴν ἔν καιρῷ παραγωγικὴν ἐπαναποθέτησίν των εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας.

Πολλὰ ἀπὸ τὰ κεφαλαία αὐτά ἔχουν ήδη ἐπενδυθῆ εἰς 'Αγγλικάς ἑταιρικάς δρυγανώσεις. 'Αγγλικά σκάφη ἡγοράσθησαν. Διὰ τὸν 'Ελληνα ἐφοπλιστήν, τὸν ἀνάζητοντα ἔργασισαν, δεν ήτο δυνατὸν νὰ γίνη ἀλλως. Προσέφυγεν εἰς τὴν 'Αγγλικὴν σημαίαν, διότι η 'Αγγλια δὲν ἥθελε μέχρι τοῦδε νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν πώλησιν σκαφῶν οὐτε εἰς τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν. 'Ολίγα κεφαλαία εἰς λίρας ἀπομένουν ἀκόμη ἀδιάθετα. Δὲν οθανούν τὰ πέντε ἑκατομμύρια λιρῶν. Αὐτά θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, εὐθὺς διὰ τὸν ἔξευρεθοῦν τὰ σκάφη πρὸς ἔγοράν. 'Η Κυβέρνησης ἔχει ὑποχρέωσιν, διντὶ νὰ ἐπιζητῇ τὴν ἀσκοπον, τὴν καταστρεπτικήν, κατ' ἔμενον, δέσμευσιν τῶν κεφαλαίων αὐτῶν, νὰ ἐνεργήσῃ εἰς τὸ Λοιδίνον διὰ τὴν παραχώρησιν 'Αγγλικῶν τινῶν σκαφῶν. Παραγωγική, πιστεύω, θὰ είναι η τοιαύτη τοποθέτησις τῶν λιρῶν. Θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν ἔξη ης καὶ προβλήθων.

Ἄξιζει, ἀλλως τε, νὰ σημειωθῇ, διό τώρα οι "Αγγλοι δὲν ἐπιτρέπουν οὐδὲ τὴν μετακίνησιν τῶν λιρῶν τοῦ πολέμου ἀπὸ λογαριασμὸν εἰς λογαριασμόν, ἔντος τοῦ Λοιδίνου, ἀνευ προηγουμένης ἀδείας, ἐπαρκῶς δικαιολογουμένης, τῆς Τραπέζης τῆς 'Αγγλίας.

Δολλάρια, τούναντίον, δὲν ὑπάρχουν διαθέσιμα. Οἰκτράν ἀπογοήτευσιν θὰ πάθουν οἱ δραματιζόμενοι τώρα τὰ ἑκατομμύρια. Δολλάρια πολλά δὲν διέθετε ποτὲ δ 'Ελληνικὸς ἐφοπλισμός. Διὰ νὰ ἔχεισθαι τὰ ἑκατόντα «Λίμπερτος» καὶ τὰ πεντήκοντα περίπου Παναμαϊκά, ἔχεισθαι, δχ, μόνον νὰ ἔξαντλησῃ τὰ ὑπάρχοντα, ἀλλὰ νὰ δανεισθῇ, καὶ πολλά. Δάνειξις ὑραχυπρόθεσμα εἶκοσι, περίπου, ἑκατομμύρια δολλαρίων συνήθησαν ἀπὸ Τραπέζας καὶ ιδιώτας. Εἰς αὐτά θὰ προστεθοῦν τὰ δομένα τριάκοντα πέντε ἑκατομμύρια δολλαρίων εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπήν».

'Εν συνεχείᾳ, κάθε κατάθεσις καὶ η ἔλαχίστη δολλαρίων ἔξηπτη, διότις ἐφέτος ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς διὰ τὴν ἀγοράν τῶν 60, περίπου, τὸν ἀριθμὸν τάνκερς. Δὲν πρόκειται μόνον περὶ τῶν ἔπτα 'Ελληνικῶν, ποὺ δοφείλουν τὰ τρία τέταρτα τῆς ἀξίας των εἰς 'Αμερικανικὰ τάνκερς, ἀγορασθέντα ἀπὸ 'Ελληνας ἐφοπλιστάς, ἀποκτήσαντας πρὸ μηνῶν μόλις τὴν 'Αμερικανικὴν ὑπηκοότητα, ἀπερρόφησαν κάθε ὑπόλοιπον δολλαρίων. 'Η πλοιοκτήσια τῶν δοφείλει τῷρα δεκάδας ἑκατομμυρίων δολλαρίων ὡς «κορπορέσιον» εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπήν» καὶ τὴν 'Αμερικανικὴν χρηματαγοράν. Πλὴν αὐτῶν, ἔχουμεν καὶ τὰς ναυπηγήσεις. Χωρὶς νὰ ὑπολογίσαμεν τὰ εἰς λίρας συναφθέντα ναυπηγικά συμβόλαια εἰς τὴν 'Αγγλίαν, τὰ ναυπηγούμενα εἰς τὴν 'Αμερικὴν δεξαμενόπλοια διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων, ξένης, δύνας, ὑπηκοότητος, ἐφοπλιστῶν, στοιχίζουν περὶ τὰ εἴκοσι πέντε ἑκατομμύρια δολλαρίων. Αὐτά, θέσαια, τὰ κεφάλαια δὲν ήσαν πουθενά κατατεθείμενά. Τὰ ἔδανεσθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπὸ τὰς Τραπέζας. Συνδυασμοὶ πολλοὶ ἔγιναν, διὰ νὰ ἔπιτύχουν οἱ ἔνδιαι φερόμενοι τὴν παραγγελίαν τῶν δεξαμενοπλοίων.

Ἐνῷ, λοιπόν, δοφείλονται εἰς ψραχυπροθέσμους πιστώσεις τεράστια ποσά εἰς δολλάρια, ἐπαυξανόμενα διὰ τῶν πρὸς τὴν «Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπήν» καὶ τὴν Καναδικὴν Κυβέρνησιν τοκοχρεωλυτικῶν δανείων διὰ τὴν ἔγοράν των «Λίμπερτος» καὶ τῶν Καναδικῶν σκαφῶν, δὲν ὑπάρχουν εἰς τὰς Τραπέζας καταθέσεις ἐφοπλιστικά, λιμνάζουσαι, μὴ παραγωγικά, δικαστολογοῦσαι τὸ Κράτος, δολλάρια, τὴν δεσμευσιτηνήν έντιμην, δάνεια παντού ἀναζητοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ δολλάρια. Δὲν ἔχουν τι νὰ δούσσουν πρὸς τὸ παρόν. Περιμένουν τὴν ἀπόδοσιν τοῦ τεραστίου μεταπολεμικοῦ ἔχειριμαστος, εἰς δ, ἐλαφρῷ τῇ καρδίᾳ, ἀπεδύθοσαν. 'Αλλοιονον, ἀλλοιοδοξοί διπλογισμοῖ τῶν διαφευσθοῦν. 'Η καταστροφὴ θὰ είναι ἄνευ προηγουμένου.

Καὶ ἐνῷ αὐταὶ είναι αἱ συνθῆκαι ὑπὸ τὰς δοφείας τελεῖ τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφαλαιον, δ. κ. Χέλμης καὶ οἱ οὖν αὐτῷ εὐφάνταστοι οἰκονομοδογοῦσαι μας ἐπίστευσαν, διότι ήρκει τὸ ψήφισμα περὶ δεσμεύσεων, διὰ νὰ ἀνοίξουν πρὸ τῶν θουλιμώντων διάπλατα τὰ ἐφοπλιστικὰ θησαυροφυλάκια, πλήρη ἀπαστράπτοντος χρυσοῦ.

Ἀδήτη είναι ἡ ἀπτή πραγματικότητα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς Ναυτιλίας τούλαχιστον. Θά ἔπειτε νὰ τὴν γνωρίζουν οἱ ἀρμόδιοι πρὶν ἡ θελήσουν νὰ περιλάβουν καὶ τὰ ἀνύπαρκτα ναυτιλιακά κεφάλαια ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ψηφίσματος. Πρὸς τὸ παρόν χρέη πολλῆς ἔχει εἰς τὸ δολλάρια νὰ ἐμφανίσῃ ἡ δηλ. 'Ελληνικὴ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης, δχ, δμως, καὶ κεφάλαια, ἀναμένοντα τὴν δεσμεύσην καὶ τὴν παραγωγικήν, κατὰ τὸν κ. Χέλμην, τοποθέτησιν.

"Εχει, δμως, η Ναυτιλία ἔν τῷ συνόλῳ τῆς καὶ τὰ κεφαλαία τῆς κινήσεως τῆς. Κάθε πλοίον πρέπει νὰ διαθέτῃ ποσόν τι δολλαρίων καὶ λιρῶν, ἵνα ἀντικρύσῃ τὰ τρέχοντα ἔξοδα τῆς ἔκμεταλλευσέως του. Εἰσπράττε τὸν ναῦλον καὶ ἔξοδεύει. Πολλάκις ἔξεδεύει πρὶν ἡ εἰσπράξῃ. Τὸ κεφάλαιον, ἀκριθῶς, κινήσεως αὐτὸν τὸν σκοπὸν ἔξυπερτεῖ. 'Αν τὸ Κράτος σκέπτεται καὶ τὰ κεφαλαία αὐτά νὰ δεσμεύσῃ, θὰ υποχρεωθῇ ἀναποτρέπτως καὶ τὰ πλοῖα εἰς παροπλισμόν. Μὲ τὶ χρήματα θὰ κινηθοῦν; Τὸ πλοίον συχνά προκαταθάλλει καὶ ἔν συνεχείᾳ εἰσπράττει τὸν ναῦλον.

"Ίδου τώρα καὶ τὸ συμπέρασμα: 'Απὸ δηλητήν τὴν ὑπόθεσιν τῆς δεσμεύσεως τῶν ἀνύπαρκτων κεφαλαίων τῆς Ναυτιλίας θὰ παραιμένη καὶ πάλιν η κακή καὶ μόνον ἐντύπωσις. 'Εφυγαδεύθη παντελῶς η ἐμπιστοσύνη τοῦ ἐπιχειρηματίου, δικαιολογημένοι ἐκ τῶν ὑστέρων καὶ πάλιν ἐμφανίζονται οἱ μὴ πιστεύσαντες τὴν ἔλληνικὴν ὑπόθεσιν, οἱ ἀπομακρυνθέντες καὶ καλύψαντες τὴν δραστηριότητα τῶν κάτω τὸπο οἰανήποτε ξένην σημαίαν. 'Επανελήφθη, δυστυχῶς, τὸ οἰκτρὸν τοῦ κ. Βαρβαρόνου πείραμα.

"Εὔχομαι νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ κυθερώντες ἔγκαιρως τὴν περιπέτειαν καὶ νὰ σπεύσουν, τροποποιοῦντες τὸ ψήφισμα, νὰ περισώσουν δι. τι είνε δυνατόν νὰ περισώθῃ ἀκόμη. 'Αρκετά ἔπαθε μέχρι τοῦδε τὸ κρατικὸν γόγτρον, ἀρκετά ἐκλονίσθη ἡ πόστια τῆς δμογενείας καὶ τοῦ 'Ελληνος γενικῶν ἐπιχειρηματίου πρὸς τὸ Κράτος, ἀρκετά, τέλος, δεινά ὑφίσταστα τώρα τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον, δάστε κατὰ τὸ πανγυρικὸν νὰ χρειάζεται διὰ νὰ ἀνακτηθῇ πως η ἐμπιστοσύνη πρὸς τὴν σημαίαν τούλαχιστον. "Ισως, μετά τινα χρόνον, νὰ είνε ἀργά. Μετά πάσης τιμῆς ΕΛΛΗΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

Σκάφη πολλά, πράγματι, μᾶς χρειάζονται άκομη, πεντακοσίων τούλαχιστον χιλιάδων τόννων, διά νά φθάσωμεν εἰς χωρητικότητα τὸ προπολεμικὸν ἐπίπεδον. "Η ἀποτυχία τῆς ἀγορᾶς καὶ ὅλων «Λίμπερτος» ὑποχρέωνται τώρα τὸν κ. Κιζάνην νὰ ἀναζητήσῃ τὸν τρόπον τῆς περαιτέρω ἐπαυξήσεως τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας. Καλὴ καὶ ἀξιέπαινος ἡ προσπάθειά του.

Δὲν γνωρίζουμεν τὶ πρόκειται νὰ ἀπαντήσουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὸ ἔρωτημα τοῦ κ. "Υπουργοῦ. Δὲν πιστεύομεν, δύμως, νὰ ἔχουν καὶ πρόχειρον τὴν ἀπάντησιν. Πολλοὶ, ἀπρόβλεπτοι καὶ ἀστάθμητοι συχνά παράγοντες ἐπιδροῦν εἰς τὴν ὀντότυπον μιᾶς Ναυτιλίας, δταν, μάλιστα, ἀνήκη αὐτῇ εἰς χώραν μικράν, πωπόνηται εἰς ιδίαν μεταφορικὴν κίνησιν, μὴ ἵκανήν χωρητικότητα ἀξιόλογον πως νὰ ἀπασχολήσῃ, μηδὲν ὅλο ἔγουσαν πλεονέκτημα, παρὰ τὴν ναυτικήν παραδοσιν καὶ τὴν ἀνάγκην θιοποριστικῆς πρὸς τὴν θάλασσαν στροφῆς τῶν κατοίκων τῆς.

* * *

Τώρα, ὑπὸ τὴν κρατοῦσαν εἰς τὴν ναυλαγοράν κατάστασιν, ήτις καὶ δὲν φαίνεται νὰ εἰνε παροδική, δὲν ὑλεόπομεν δικαιολογούμενην τὴν σπουδὴν τῆς ἀγορᾶς καὶ ὅλων πλοίων, ἔξαντλούντες τὰ δοσα ἀπέμειναν εἰς λίρας ἀποθέματα τῆς Ναυτιλίας. Αἱ τιμαὶ εἰνε ἀκόμη ὑψηλαῖ, δχι διότι τὰ σκάφη κερδίζουν τὶ ἡ διότι ἡ προσπική τῆς ναυλαγορᾶς εἰνε ἐνθαρρυντική, ὅλλα διότι λογίουν εἰσέτι αἱ ἀπαγορεύσεις ἀφ' ἐνὸς τῆς ἀλλαγῆς σημαίας καὶ ἐπικρατοῦν οἱ φόβοι τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τῆς ἔκπτώσεως τῶν νομιμάτων. "Ισως καὶ ὁ φόβος τοῦ πολέμου νὰ ὑπεισέρχεται εἰς τὰς ἀντίληψεις πωλητῶν καὶ ἀγοραστῶν, ὅστε αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων, τῶν παρηλίκων ἀκόμη, πλοίων νὰ διατηροῦν τὴν σταθερότητα εἰς ὑψηλά ἐπίπεδα.

"Ἐφ' ὅσον, δύμως, ἡ ναυλαγορά θὰ διατηρήσῃ τὴν σημερινήν της ἔκπτωσιν καὶ αἱ μεταφοραὶ τὴν περιῳρισμένην τῶν κίνησιν, αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων κατ' ἀνάγκην θὰ λάθουν τὴν κατιούσαν. "Ἐκπτώσεις, θέσθαι, σημαντικάς δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ περιμένωμεν, διότι αἱ "Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, αἱ κατέχουσαι τὸ μέγιστον μέρος τῆς φορτηγοῦ χωρητικότηος, δὲν φαίνονται διατείμεναι νὰ πωλήσουν τοῦ λοιποῦ σκάφη εἰς ἑνὸν. Προσφορὰ μεγάλη δὲν προβλέπεται. Τὴν ἔκπτωσιν, πάντως αὐτὴν θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν, ἵνα ἐπιζητήσωμεν διὰ νέων ἀγορῶν τὴν ἀνασυγκρότησιν.

"Ισως ἡ Ἀγγλία νὰ ἐπιτρέψῃ μετά τινας μῆνας τὴν πώλησιν εἰς "Ελληνας ἐφοπλιστάς μεταχειρισμένων τινῶν σκαφῶν, ἵκανοποιουμένης οὕτω τῆς προσπάθειας τῶν ἀποκλεισθέντων ἀπὸ τὰ

«Λίμπερτος», νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν δικαιολογεῖται, πιστεύομεν, ἵνα διάθημα τοῦ "Ελληνος εἰς τὸ Λονδίνον Πρεσβευτοῦ. "Η Ἀγγλία ἔχει σχεδὸν ἐπιτύχει τὴν ναυτιλιακὴν τῆς ἀνασυγκρότησιν. Δίκαιον εἰνε νὰ διευκολύνη καὶ τῆς συμμάχου τῆς Ἐλλάδος τὴν ὀποκατάστασιν τῶν δ. σων κατά τὸν πόλεμον ὑπέστη ἡγιαῖν εἰς πλοῖα. "Η Ἀμερικὴ, μὲ τὴν πώλησιν τῶν 100 «Λίμπερτος» καὶ τῶν ἐπτὰ δεξαμενοπλοίων, ἥμπορει τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ἐξεπλήρωσε καὶ τὸ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας καθῆκόν της. Πρέπει, μὲ τὴν σειράν της, καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία νὰ πράξῃ τὸ ιδικόν της.

* * *

"Ἄλλα δὲν πιστεύομεν ἡ διοκληρωτικὴ τῆς Ναυτιλίας ἀνασυγκρότησις νὰ ἐντοπίζεται ἀπλῶς εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἔξευρέσεως τῶν πλοίων. Καὶ δταν ἀκόμη αὐτὰ ἔξευρεθοῦν, δρισμέναι προϋποθέσεις δέον νὰ συντάρξουν, ἵνα ἐπανίδωμεν τὸ "Εμπορικὸν μας Ναυτικὸν ἀποκαθιστάμενον. Θὰ πρέπει οἰσιδοξοὶ προβλέψεις διὰ τὴν ναυλαγοράν νὰ ἐπικρατοῦν καὶ κατὰ κύριον λόγον ἡ ἐμπιστούνη τοῦ ναυτικοῦ μας ἐπιχειρηματίου, ἢ τόδον κλονισθεῖσα τελευταίως, νὰ ἐπανέλθῃ, ἵνα δεχθῇ οδος νὰ καλύψῃ καὶ πάλι τὴν δραστηριότητα του ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

Καὶ διὰ μὲν τὴν ναυλαγοράν, αἱ προβλέψεις τῶρα ἐλάχιστα ἐνθαρρύνουν τὸν ἐφοπλιστήν. Τὸ σχέδιον Μάρσαλ, ἐπὶ τοῦ δποίου δύο ἑστήριζον τὴν αἰσιοδοξίαν τῶν διὰ τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς, ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν πραγμάτων ἐλάχιστα ἐνισχυτικὸν τῆς κινήσεως τῶν «τράμπτες» φορτηγών καὶ δὴ τῶν "Ελληνικῶν. Διαπιστώται δὲ τὸν πολέμου δὲν ἐκπάση καὶ πάλιν ἐπὶ τὴν Οἰκουμένην, ἵνα δὲν πρόσθιος τῶν ἔξι "Αμερικῆς φορτών διὰ τοῦ 1948 θὰ εἰνε μικρότερος τοῦ 1947. "Ολιγώτερα κάρδουσαν, δλιγώτερα στηρά, δλιγώτερα δλα τὰ εἰς χύμα φορτία. Τὸ φορτηγὸν πλοίον, ἐν πληθωρισμῷ κινούμενον, λόγῳ τῶν ναυλωμένων λιαρε - boat "Αμερικανικῶν, δὲν θὰ κατορθώσῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ίσως δὲ καὶ κατὰ τὸ ἥμισυ τοῦ 1949, τὴν ἀποδοτικὴν ἀπασχόλησίν του. "Αργότερα, ἀνὴ συμφορά τοῦ πολέμου δὲν ἐκπάση καὶ πάλιν ἐπὶ τὴν Οἰκουμένην, ίσως δὲν ἀνασυγκροτούμενή Οἰκουμένη τῆς Εύρωπης νὰ παράσχῃ μεταφορικήν ἐργασίαν ἐπαρκῇ καὶ εἰς τὰ φορτηγά σκάφη.

* * *

"Η δευτέρα, δύμως, προϋπόθεσις, ἡ ἀποκατάστασις τῆς ἐμπιστούνης, αὐτὴ πῶς καὶ πότε θὰ γίνη; Τὸ ἔρωτημα πρὸς τὸν κ. Κιζάνην ἀπευθύνεται. Πιστεύει, πράγματι, ὁ κ. "Υπουργός τῆς Ναυτιλίας, ὅτι αἱ δεσμεύσεις τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων διὰ μᾶλλον ἡ

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 Ἐλληνικῶν πλοίων.

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

ARGO INSURANCE CO. LTD.

MANAGERS A. LUSI LTD.

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

επιδιωκομένη δήμευσις αύτών, ή βαρυτάτη φορολογία, αι διοικητικαί αναταραχαί επί τῶν πλοίων καὶ τὸ υψηλὸν κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, διὰ αὐτά τὰ μειονεκτήματα, τὰ σοδαρά, τῆς σημαίας μας, διευκολύνουν καὶ τὴν διοκλήρωσιν τῆς ἀνασυγκροτήσεως;

Ο. Κ. Κιζάνης γνωρίζει καλῶς τὰ ναυτιλιακά πράγματα, ώστε, πιστεύουμεν, νὰ συμφωνήσῃ μὲ τὴν διαπίστωσίν μας, διὰ τὸ Κράτος ἐπράξει τὸ πάντα, ἡγωνίσθη πράγματι, διὰ νὰ ἔσπειρῃ τὴν φυγήν, τὸν πανικόν, καὶ εἰς τὸ ναυτικὸν κεφάλαιον.

Πῶς καὶ πότε θὰ σταματήσῃ ἡ φυγὴ, μᾶς εἰνε ἄγνωστον. Εὐχόμεθα κάποτε νὰ ἐπανέλθῃ ἡ ἐμπιστοσύνη, μετ' αὐτήν καὶ ἡ ναυτιλιακὴ ἀποκατάστασις. Τότε δὲν θὰ μᾶς χρειάζωται τὰ ἀγγλικά σκάφη. Τόσα καὶ τόσα Παναμαϊκά δὲν θὰ εἰνε δύσκολον νὰ ἀλλάξουν σημαίαν. Ἀρκεῖ αἱ προϋποθέσεις νὰ τὸ ἐπιτρέψουν. Αὐτῶν τὴν δημιουργίαν δὲς ἐπιτίθεμεν.

Διὰ τοὺς κ.κ. Χέλμην καὶ Κιζάνην

Ἄπο τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ συζητουμένου ήδη εἰς τὸ Κογκρέσσον φορολογικοῦ νομοσχεδίου τῆς Ναυτιλίας, τοῦ κατατεθέντος παρὰ τοῦ θουλευτοῦ κ. Βέχτελ τοῦ Ὁχαίο, ποραλαμβάνομεν τὴν κάστωθι χαρακτηριστικὴν παράγραφον:

«Εἴς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν ἀποτοποίαν καὶ τὴν ποντοποίαν, ἐφόσον ταῦτα δὲν ἀπολαμβάνουν τῶν συμβατικῶν ἐπιχορηγήσεων, θὰ ἐπιτρέπεται κατὰ τὴν ἐλευθέραν αὐτῶν κείσιν, νὰ προσαρμόσουν τὸν ὅγκο τῶν ἐπαντότετον ἐπενδύσεων τῶν κεφαλαίων τῶν εἰς πλοτά μέσα διὰ τῆς διενεργίας ἀποσθέσεων ἐκτάκτων ἐπὶ τῆς ἀξίας των, οὐχὶ δάσεις πρωκαθωδύσμενον ποσοστοῦ, ἀλλὰ ἀναλόγου τῶν ἐκάστοτε περιόδουν κερδῶν ἡ ζημιῶν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως».

Καὶ περαιτέρω:

«Ελαμβανομένον ἵντες τῶν κυκλικῶν περιόδων δυσπραγίας καὶ εὐ-
πραγίας διὰ τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, δὲ φοπλιστὴς δένον νὰ ἔχῃ τὴν εὐ-
χέρειαν τῆς ἀποσθέσεως τῆς ἐγγεγραμμένης ἀξίας τοῦ πλοίου του ταχύτερον, καθὼς οἰανδήρωτε περιόδον ἐντὸς μᾶς εἰκοσαετίας ἀπὸ τῆς ήμερας τῆς κτίσεως του».

«Η Ἀμερικανική, δηλαδή, νομοθεσία παραδέχεται τώρα, διλίγον καθυστερημένη, τὰ δόσα ή Ἀγγλία, αἱ Σκανδιναվικαὶ χώραι, δὲ Καναδᾶς καὶ η Ὀλλανδία ἔχουν ήδη ἀπὸ ἑταῖρων θεομοθετήσει διὰ τὰς ἀπὸ φορολογικῆς πλευρᾶς ἀποσθέσεις τῆς ἀξίας τῶν πλοίων τῶν».

«Οταν πρὸ μηνῶν ἔχητηθῇ ἀπὸ τὸν κ. Χέλμην τὸ αὐτὸ σύστημα τῶν ἐκτάκτων ἀποσθέσεων νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ παρ' ἡμῖν, προε-
βλήθη ἡ κρατούσα Ἀμερικανικὴ νομοθεσία, η ἀποδεχομένη ἐτη-
σίαν ἀπόσθεσιν πέντε τοῖς ἑκατόν.

Τώρα οἱ Ἀμερικανοί, ἐνδιαφερόμενοι, βέθαια, νὰ ἐνισχύσουν τὴν Ναυτιλίαν των, διὰ νὰ κρατήσῃ τὴν οἰαν κατέκτησε κατὰ τὸν πόλεμον ἐξέχουσαν θέσιν, παρέχουν τὸ δικαίωμα εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν δημιουργίας ἐκτάκτων ἀποθεματικῶν καὶ δὴ ἀναδρομικῶν διὰ τὰ κέρδη ἀπὸ τοῦ 1946. «Ημεῖς, τούναντίον, ἀδιαφοροῦντες, δηλὶ μόνον διὰ τὴν προσαγωγήν, ἀλλὰ δὲν αὐτὴν τὴν ἐπιθώσιν τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν ἀπομάκτευσιν μόνον τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως ἐπιδιωκομεν μὲ πεισμα καὶ κακίαν ἀνεξήγητον δυστυχῶν».

Οι ἀρμοδιώτεροι ἔν προκειμένῳ ὑπουργοί οἱ κ. Χέλμης καὶ Κιζάνης πολλὰ θὰ ἰδύνωντα τὰ χρήσιμα νὰ πληροφορθοῦν, ἀν εἰ-
χον τὸν καιρὸν καὶ τὴν καλὴν ἔθεσιν νὰ μελετήσουν τὰ ἐστενογραφημένα πρακτικά τῶν ἀκρόσεων καὶ τῶν οὐχιτήσεων, τῶν διεξαγομένων εἰς τὸ Κογκρέσσον διὰ τὰ ζητήματα τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Θὰ ἀντιληφθοῦν, ισως, τὸ μέγεθος καὶ τῶν ιδίων τῶν εὐθυνῶν.

John A. Papadopoulos & Co

116 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

Γενικαὶ ναυτικαὶ ἐργασίαι

Καθαρισμὸς λεβήτων
καὶ ύφαλων χρωματισμοὶ

Παντὸς εἶδους ἐπισκευαὶ

Προμήθειαι ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων

Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι

Προσφέρομεν πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἀλλαγὴν σημαίας πλοίων. Προμηθεύομεν ρυμουλκά πάσης ιπποδυνάμεως.

Τηλεγρ. PAPADOPPO Τηλέφωνον B.Owling Green 9-6639

Αἱ διακρίσεις καὶ αἱ προτιμήσεις

Ἡ Ἀμερικὴ καὶ ἡ Ἀγγλία ἀπροκαλύπτως προτιμοῦν καὶ ἐπιβάλλουν τὴν διακρίσιν τῶν ἔθνικῶν των πλοίων. Τὰ παραδείγματα εἰνε πολλὰ, καθημερινά, διὰ τοὺς ἀσχολούμενους ἐπαγγελματικῶν μὲ τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν. Ἡ ἀρχὴ τῆς διακρίσεως ἔχει πλέον καθιερωθῆ, ἐφόσον δὲ ημέρει συνεχισθῇ ἡ μετρία κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς, τὰ πλοιὰ τῶν πτωχῶν εἰς ἔθνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν χωρῶν, τὰ Ἑλληνικὰ καὶ τὰ Παναμαϊκά, κυρίως, εἰνε πρωτισμένα νὰ ἀποσυρθοῦν τῆς ναυλαγορᾶς.

Εἶχομεν εἰς προγούμενον τεῦχος ἀναγράψει χαρακτηριστικὰ τινα παραδείγματα οικτρῶν διακρίσεων τῆς Ἀμερικανικῆς καὶ τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας. Ἐν συνεχείᾳ παραδέτομεν μερικὰ ἀκόμη, σταχυλογύθεντα ἀπὸ τὰς εἰδήσεις τῶν ένων ἔφημερῶν καὶ παράληγοραφίαν μας μὲ τοὺς ἀρμοδιωτέρους ἐν προκειμένῳ παράγοντας εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Παράδειγμα πρῶτον: Οἱ «Τάιμς τῆς Νέας Υόρκης» τῆς 25ης Απριλίου ἀναγράφουν τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἡ Ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις ἡγόρασεν ἀπὸ τὴν Ἀργεντινὴν διὰ τὸν ἐπισιτισμὸν τῆς Γερμανίας κατὰ τοὺς τρεῖς μηναὶς διακοσίας χιλιάδας τόνων ἀραβοσίτου. Ἡ Ἀργεντινὴ ήξιώσει τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων δι' Ἀργεντινῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἀσφάλισίν των εἰς τὰς ἔγχωριος ἀσφαλείας. Προεβλήθη ρητὴ τῶν Ηνωμένων Πολιτεῶν ἡ ἀρνησίς, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ υποχωρήσῃ ἡ Ἀργεντινὴ. Ὁ ἀραβοσίτος θὰ μεταφερθῇ ἐπὶ Ἀμερικανικῶν ἀποκλειστικῶν πλοίων καὶ διότι νόμος υποχρεώνει τὴν συμμετοχὴν τῆς ἀσφαλιστικῆς ὁγορᾶς τοῦ Μπουενός. Αὔρες εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν διάστασιν ἔχει τοις ἀραβοσίτοις θὰ ταξιδεύσῃ ἀν ασφάλισης.

Αἱ φορτώσεις θὰ ἀρχίσουν ἀμέσως. Τὰ Ἀμερικανικὰ σκάφη, τὰ εύρισκόμενα εἰς τὴν Ἀργεντινὴν ἀναύλωτα, θὰ ἔξειρουν οὕτως ἐργασίασιν. Τὰ πολλὰ ίδια καὶ μας θὰ ἔξακολουθησουν ἀργοῦντα εἰς τὸ Πλέιτ.

Παράδειγμα δεύτερον: Πίσσα ἐπρόκειτο νὰ φορτωθῇ ἀπὸ τὰς Ηνωμένων Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) διὰ τὴν Γαλλίαν. ἔλληνικὸν φορτηγὸν ἐδέχθη τὸν εὔτελην ναύλον τῶν 12.50 δολ. Ἡ πίσσα, ως γνωστόν, εἰνε δύσκολον φορτίον. Εναυλώθη Ἀμερικανικὸν μὲ 13.75 δολλ. Αἰδίωσις ρητὴ τῶν Ἀμερικανῶν φορτων.

Παράδειγμα τρίτον: Μεγάλη ποσότης χάλυβος καὶ μηχανημάτων ἐκλείσθη κατ' αὐτὰς εἰς τὴν Ἀμερικὴν δι' Ἑλληνικὸν λογαριασμόν. «Ορος τῆς συμφωνίας νὰ φορτωθῶν ἐπὶ Ἀμερικανικῶν πλοίων. Τὰ Ἑλληνικὰ καὶ δι' αὐτὰς τὰς ίδιας καὶ μεταφοράς ἀγύοντα.

Παράδειγμα τέταρτον: Εἰς τὴν Παναμερικὴν Διάσκεψιν τῆς Μπουκοτᾶ συνεχισθῇ ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῶν μετεχόντων κρατῶν. Αποφάσεις ἐλλήφθησαν, αἵτινες καὶ ἀμέσως θὰ θεομοθετήσουν προστατεύσουσι τὰ έθνικά των πλοιά εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου. Λεπτομέρειαι τοῦ τρόπου τῆς ἐφαρμογῆς προστάτης δέν ἀνεκοινώθησαν ἀκόμη. Θα πλήξουν, ἀσφαλῶς, τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν.

Μὲ δοσ, βέθαια, γράφομεν ἀνώτερω, δὲν πρόκειται κανεὶς ἀπὸ τοὺς «Ἑλληνας ἀρμοδίους νὰ συγκινθῇ. Δὲν τὸ περιμένομεν. Αὗτοι συνεχίζουν τὴν ἀφελῆ τῶν αἰσιοδοξίαν καὶ οὐδὲν ἀλλο ἐπιδιώκουν, παρὰ τὴν ἀπομάστευσιν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως ἀπὸ κάθε ἐναπόμενουσαν οἰκονομικὴν ίκμάδα. Τὰ κεφάλαια τῆς Ναυτιλίας τοὺς ἔνοχλουν. Πρέπει καὶ αὐτὰ νὰ ἐκλείψουν, ἀφοῦ ήδη τὰ κέρδη ἀγρίων ἐφορολογήθησαν. Τίποτε, δηλαδή, νὰ μὴ μείνῃ δριθιον. Κάποιος θὰ συνέλθουν καὶ οἱ καλοὶ μας «Υπουργοί. Θὰ ἀντιληφθοῦν τὸ μέγεθος τῶν εὐθυνῶν των. Θὰ εἰνε, δημος, ἀργά. Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία θὰ εἰνε μία ἀπλὴ ἀνάμυνσις.

Αἱ φορτώσεις τοῦ σχεδίου

Αἱ φορτώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ἡρχισαν. Ο δύκος τῶν εἰς χῦμα φορτίων, διὰ τὰ διόπια ἐνδιαφέρεται κυρίως η Ναυτιλία μας, θὰ εἰνε μικρότερος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν ἔτος. Ολιγώτερα φορτία γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν θὰ μεταφερθοῦν, περισσότερα, τούναντίον, βιομηχανοποιημένα προϊόντα. Τῶν φορτη-

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

Sub Agencies in all the Hellenic Ports

γῶν γραμμῶν ἡ κίνησις προβλέπεται ζωηρά.

Εἰς τὰ 16 Κράτη, τὰ μετέχοντα τοῦ σχεδίου, ἀνεκοινώθησαν ἥδη αἱ ἀπόφεις τῆς Ἀμερικανικῆς Διοικήσεως περὶ τοῦ τρόπου, καθ' ὃν αἱ σχετικαὶ μὲ τὰς μεταφοράς διατάξεις τοῦ νόμου περὶ σχεδίου πρόκειται νὰ ἔφαρμοσθοῦν.

Τὰ Ἀμερικανικὰ σκάφη θὰ μεταφέρουν τὰ 50 ἑκατοστά τῶν φορτίων, τὰ δὲ λοιπά θὰ κατανεμηθοῦν μεταξὺ δλων τῶν ξένων σημαῖων. Ἡ καθορίζουσα τὴν ἀνωτέρω διάκρισιν παράγραφος τοῦ νόμου τοῦ σχεδίου, ἔχει ὡς ἔξῆς:

«Ἡ Διοικήσις ὀφελεῖ νὰ λάθῃ τὰ ἀνάγκαια μέτρα διὰ τὴν διασφάλισιν, ἐφόσον ὅτι εἰναι τὸτο ἔφαρμόσιμον, τῶν 50, τούλαχιστον, τοῖς ἔκατον τῆς διαικήσης χωρικιότητος τῶν φορτίων, τῶν προερχομένων ἀπὸ τὰ κεφάλαια τὰ προβλεπόμενα διὰ τοῦ παρόντος νόμου, ὑπὲρ τῶν Ἀμερικανικῶν ὄπειανοπόρων πλοίων καὶ εἰς τοιαύτην ἔπειταν, εἰς οἷαν ὅτι εἰναι ταῦτα διαθέσιμα μὲ τοὺς ναύλους τῆς ἀγορᾶς».

Ἡ εὐδύνη οὕτω διὰ τὴν ἔφαρμογήν τοῦ ἀνωτέρω περιορισμοῦ ἀνατίθεται εἰς τὸν διαχειριστὴν τοῦ σχεδίου, δστις, ἀκριθῶς, προ-έθη ἡδη εἰς τὴν λῆψιν τῶν καταλλήλων μέτρων διὰ τὸν ἔλεγχον τῶν κατὰ σημαῖας φορτώσεων.

Ζήτημα σοθαρόδη ἀνέκυψε διὰ τοὺς «ναύλους τῆς ἀγορᾶς». Δεδομένου, ὅτι ἡδη τὰ ἔξεισα σκάφη προέτειναν ναύλους χαμηλοτέρους τῶν ἀναφερομένων εἰς προσφάτους ναυλώσεις Ἀμερικανικῶν «τράπας» σκαφών, οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῶν μεταφορῶν καὶ συγκεκριμένων ὁ κ. Κόνγουεν, ὁ ἀλλοτε Διοικήτης τῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸν πόλεμον, ὑπέδειξε τὴν ἔφαρμογήν ναυλολογίου, θάσει τοῦ ὅποιου θὰ καλύπτωνται δόλα τὰ ἔξειδα τοῦ Ἀμερικανικοῦ σκάφους, μὲ περιθώριον τι λογικοῦ κέρδους, ἀνεξαστήτως τοῦ προσφερομένου ἀπὸ τὰ ἔξεισα πλοῖα ναύλου. Θὰ πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἔμμεσου ἐπιχορηγήσεως πρὸς τὸ Ἀμερικανικὸν σκάφος, ἵνα τοῦ ἀντιμετωπίσῃ τὰς περισσοτέρας διαπάνας κινήσεως ἔναντι τῶν ἔνεναν ἀνταγωνιστῶν του.

«Οσοι ἀφορᾶ τὸ Ἀλλοδαπόν καὶ τὸ Ἀλλοδαπόν πλοιοκτησίας Παναμαϊκὸν, αὐτῶν ἡ θέσις, δπως, ἀλλως τε, ἀπὸ μηνῶν προεθέλεψαμεν, εἰναι ἔξαιρετικά δυσχερής. Ἐλάχιστα ίδικά μας σκάφη θὰ ἀνεύρουν τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὰς Ἀμερικανικὰς μεταφοράς, ἔστω καὶ ἀν ναύλους χαμηλοτέρους προδεγμάτων. Οι περιστερεί απὸ τὰ Ἀμερικανικά, τὰ Ἀγγλικά, τὰ Γαλλικά καὶ τὰ Ἰταλικά σκάφη καὶ ὁ, τι αὐτά δὲν θὰ θελήσουν νὰ μεταφέρουν, αὐτά θὰ δοθοῦν εἰς τὸ Ἀλλοδαπόν φορτηγόν.

‘Ημεῖς καὶ οἱ ἄλλοι:

«Οσοι ἀγνοοῦν τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικήτα καὶ δοσοι θέλουν νὰ παραθέλουν τὸ δύσκολον τῆς θέσεως τοῦ Ἀλλοδαπού φορτηγοῦ, παρακαλοῦνται νὰ προσέδουν τὴν κατωτέρω πρόσφατον διαπίστωσιν. Διὰ τοὺς κινουμένους ἐπαγγελματικῶς εἰς τὰ τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς, τῆς Ἀμερικανικῆς κυρίως, ή διαπίστωσις αὐτή εἰναι ἀρκετά γνωστή. Θὰ ἐπρεπε νὰ τὴν γνωρίζουν καὶ οἱ κρατικοὶ μας ἀρμόδιοι ἀπὸ τοὺς τεταγμένους ἐκτροφῶντος καὶ παρατηρητάς των εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀφοῦ τώρα τὸ Κράτος εἶναι συμμέτοχον κατὰ τὸ ἡμίου τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Ίδού, λοιπόν, τι ἀπὸ τὴν τελευταίαν ἀνασκόπησιν τῆς ναυλαγορᾶς συνάγεται: Τὸ Ἀλλοδαπόν φορτηγόν δὲν ἡμπορεῖ πλέον νὰ σταθῇ μὲ τοὺς προσφερομένους ναύλους, ἐνῷ τὸ Ἀγγλικόν καὶ τὸ Ἰταλικόν τοὺς δέχεται καὶ κερδίζει.

Ἀξιοσημείωτον εἶναι τὸ γεγονός τῆς ἐπανόδου τοῦ Ἰταλικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὴν ναυλαγοράν. Δέχεται τὸν οἰουδήποτε ναύλον εἰς δολλάρια, διότι τὰ ἔξειδα του εἶναι τὰ χαμηλότερα κάθε ἀλλού Εὐρωπαϊκοῦ σκάφους. Εἶναι ἐπικίνδυνος συναγωνιστής. Τὸ Ἰταλικόν

«Λίμπερτο» μὲ δοιλ. 5.25 κάτω τοῦ ναυλολογίου διὰ σιτηρά ἀπὸ Βόρ. Ἀμερικήν διὰ Γαλλίαν, ἀποδίδει ἀρκετόν τι κέρδος, διασφαλίζοντας καὶ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ κεφαλαίου του. Τὸ Ἀλλοδαπόν θά ἔχῃ ζημίαν πέραν τῶν 15 χιλ.δολαρίων, κατά ἔνα τοιούτον ταξιδίον καὶ τὸ Ἀμερικανικόν 30 χιλιάδων. Τὸ Ἀγγλικόν καὶ τὸ Νορθγκίκον θὰ ισοσκελίσῃ τὸν λογαριασμὸν δαπανῶν καὶ ἔσδόδων.

Οἱ ἀριθμοὶ μας εἰναι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ οἰουδήποτε ἐνδιαφερομένου. Θὰ ἐπρεπεν αὐτοὺς νὰ θέσουν υπὲρ τῶν κ. κ. Υπουργῶν τῶν Οικονομικῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας τὰ μέλη τῆς συσταθεῖσης Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν «τεκμαρτῶν καὶ ἀμαχήτων» κερδῶν.

Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ, θάσει τῶν τελευταίων ναυλώσεων εἰς τὴν ναυλαγοράν τῆς Νέας Υόρκης, ἔξεπόνησαν πλήρη σχετικὴν μελέτην, ἔξης τῆς τεκμαρίεται, δτὶ τὸ Ἀμερικανικὸν σκάφος, ἀλλ' οὔτε καὶ τὸ Ἀλλοδαπόν προσθέτομεν ἡμεῖς, δὲν πρόκειται νὰ παραμείνουν ἐν κινήσει, ἐφόσον ἡ σημερινὴ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς ηδειε διατηρηθῆ. Ἡ ἀπὸ μηνῶν, 3μως, κρατοῦσα κρίσις δὲν εἰναι εἰς τὴν καθ' ήματς, παροδικόν τι φαινόμενον, θὰ διατηρηθῆ ἐπὶ μακρινόν. Οἱ παροπλισμός, συνεπώς, τοῦ Ἀλλοδαπού φορτηγοῦ δένειν νὰ ἀντιμετωπίζεται ως ἐπικείμενος. Τοῦ Ἀμερικανικοῦ η θέσις εἰναι πολὺ διάφορος. Αὐτὸ δέχει ὑπὲρ αὐτοῦ τὴν προτίμησιν καὶ τοὺς διαφορικούς ναύλους. Τὸ Ἀλλοδαπόν, τούναντίον, ἔχει τὰ «τεκμαρτά» καὶ ἀμάχητα» καὶ τὴν δέομευσιν τῶν ναύλων του.

‘Η σύγκρισις

Ζωηρότατον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἰταλῶν διὰ τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων πλοίων. Κατὰ τὴν πρὸ μηνῶν πλειοδοτικὴν δημοπράσιαν δεκάδος παρηλίκων Ἀμερικανικῶν υπερωκεανῶν καὶ τινῶν φορτηγῶν γραμμῆς, οἱ Ἰταλοὶ ήσαν οἱ κυριώτεροι πλειοδόται. Δὲν ἐπέτυχαν τὴν ἀγοράν ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον, λόγῳ τῆς παρεμβάσεως τὴν τελευταίαν στιγμὴν τοῦ Υπουργείου τῶν Στρατιωτικῶν. Ἡ ἀνώμαλος διεθνῆς κατάστασις ὑπερέως τοὺς Ἀμερικανούς νὰ κρατήσουν καὶ τὰ σκάφη αὐτά εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐφεδρείας. Ἐπρόκειτο περὶ νοσοκομειακῶν πλοίων, ἐπιθατγῶν — ἀλλοτε υπερωκεανῶν — ἀρίστης κατασκευῆς, δτινα καταλλήλως μετακοευαζόμενα εἰς τὴν Ἰταλίαν, ήδη ἐδρομολογοῦντο εἰς τὰς γραμμάς του «Δόδυ Τριεστίνο» καὶ τῆς «Ἴταλίας». Ἀγοράζουν, 3μως, οἱ Ἰταλοὶ καὶ φορτηγά σκάφη, οἰουδήποτε μεγέθους, ἔστω καὶ παρηλίκα. Αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι τῆς χώρας των δικαιολογοῦν τὴν πρόσκτησιν καὶ η εὐθηνή διαχειρίσισι τοῦ Ἰταλικοῦ σκάφους, ἢ εὐθηνοτέρα πάσης ἀλλής σημαίας, ἐπιτρέπει τὴν διποδικήν εκμετάλλευσιν του. Δὲν ἀφίσταται δ χρόνος, ποὺ ἡ Ἰταλία θὰ ἔχῃ ἀποκαθισταμένην τὴν Ναυτιλίαν τῆς εἰς τὴν προπολεμικὴν τὴν δύναμιν. Δὲν θὰ ἔχῃ, 3έθαι, τὴν τότε συγκρότησιν εἰς υπερωκεανία σκάφη καὶ εἰς φορτηγά γραμμῆς, θὰ ἔχῃ, 3μως, ἐπαρκές τονάζ, διότι νὰ ἔξυπηρετήσῃ τὰς ίδιας τῆς μεταφορᾶς, διὰ νὰ ἀπασχολήσῃ τὰς μυριάδας τῶν ναυτικῶν τῆς καὶ διὰ νὰ εισπράξῃ συναλλαγματικούς ἀφθονούς ἀπὸ τὴν δασυναγώνιστον ἐκμετάλλευσιν τοῦ Ἰταλικοῦ σκάφους εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν.

«Ἡ Ἰταλική, ἔξης, ἀλλού, κυβέρνησις δὲν φαίνεται διάδικτην σκέψην τοῦ Ιταλίας της θέσης ἀποκαθισταμένην τὴν Ναυτιλίαν τῆς εἰς τὴν προπολεμικήν τὴν δύναμιν. Δὲν θὰ ἔχῃ, 3έθαι, τὴν τότε συγκρότησιν εἰς υπερωκεανία σκάφη καὶ εἰς φορτηγά γραμμῆς, θὰ ἔχῃ, 3μως, ἐπαρκές τονάζ, διότι νὰ ἔξυπηρετήσῃ τὰς ίδιας τῆς μεταφορᾶς, διὰ νὰ ἀπασχολήσῃ τὰς μυριάδας τῶν ναυτικῶν τῆς καὶ διὰ νὰ εισπράξῃ συναλλαγματικούς ἀφθονούς ἀπὸ τὴν δασυναγώνιστον ἐκμετάλλευσιν τοῦ Ιταλικοῦ σκάφους εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν.

«Ἡ Ἰταλική, ἔξης, ἀλλού, κυβέρνησις δὲν φαίνεται διάδικτην σκέψην τοῦ Ιταλίας της θέσης ἀποκαθισταμένην τὴν Ναυτιλίαν τῆς εἰς τὴν προπολεμικήν τὴν δύναμιν. Δὲν θὰ ἔχῃ, 3έθαι, τὴν τότε συγκρότησιν εἰς υπερωκεανία σκάφη καὶ εἰς φορτηγά γραμμῆς, θὰ ἔχῃ, 3μως, ἐπαρκές τονάζ, διότι νὰ ἔξυπηρετήσῃ τὰς ίδιας τῆς μεταφορᾶς, διὰ νὰ ἀπασχολήσῃ τὰς μυριάδας τῶν ναυτικῶν τῆς καὶ διὰ νὰ εισπράξῃ συναλλαγματικούς ἀφθονούς ἀπὸ τὴν δασυναγώνιστον ἐκμετάλλευσιν τοῦ Ιταλικοῦ σκάφους εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν.

Telephone: Digby 4-5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

'Η προξενική σύμβασις

"Ισχύει ή δέν ισχύει ή Προξενική σύμβασις μεταξύ Έλλάδος και Ήνωμένων Πολιτειών; Κανείς έκ των ίδικών μας άρμοδιών εις την Αμερικήν, διπλωματικών καὶ προξενικών υπαλλήλων, δέν ήμπορεῖ θετικήν νά δώσῃ ζητήσιν. Καὶ νά σκεφθῇ κανείς, ότι δέν πορέκειται περὶ ζητήματος!

"Αν ισχύ, άρμάδια είνε τὰ Αμερικανικά δικαστήρια νά παρεμβαίνουν εις ζητήματα τῆς δικαιοδοσίας τῶν Προξένων καὶ τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχείων. Αἱ Ελληνικαὶ Ἀρχαι θά ἀναλάβουν τὸ ἔργον τῆς ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν, χωρὶς τὰ ἔξοδα τῆς καθυστερήσεως καὶ τὰς περιπετείας τῶν ἔνων δικαστηρίων.

"Αν πάλιν ή Προξενική σύμβασις δέν ισχύ, θά ἔπειτε η ζητηθῇ ή ἀνανέωσίς της. Οὕτω μόνον θά περισώθῃ τὸ Κρατικὸν γόντρον καὶ τὸ καλὸν δόνυμα τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν Αμερικήν. Τώρα τὰ πάντα διασύρονται ἀπὸ τὰς καθημερινάς ἐνώπιον τῶν Αμερικανῶν δικαστῶν καὶ ἐνόρκων μακράς διαδικασίας, ἀπὸ τὰς παρεμβάσεις ὡρισμένων ἐκθετῶν δικαστῶν καὶ ἀπὸ τὴν ἀδυναμίαν τῶν κρατικῶν μας ἐκπροσώπων νά ἐφαρμόσουν, νά καταστήσουν σεβαστὸν τὸν Ελληνικὸν Νόμον.

"Εἶνα πάντας θλιβερὸν τὸ κατάντημα τῶν Ελληνικῶν ὑπηρεσιῶν. Πρεσβευταί, Πρόξενοι, Επιθεωρηταί, Λιμενάρχαι καὶ Νομικοί Σύμβουλοι εἰς τὴν Αμερικήν, δύοι αὐτοί, δέν κατώρθωσαν μέχρι τοῦδε νά πληροφορθοῦνται τάκε τῆς Προξενικῆς συμβάσεως πλεονεκτήματα διὰ τὴν Ελληνική διοικησιν καὶ δέν ηθέλησαν ποτὲ νά ἔρευνήσουν διατάξεις μέχρι τοῦδε ἡγιονθή μία σύμβασις, ἀποσκοπούντα, ἀκριθῶς, εἰς τὴν διαφύλαξιν τῆς κρατικῆς μας παραστάσεως εἰς τὴν ξένην καὶ εἰς τὴν ἀπρόσκοπτον ἐφαρμογὴν τῶν Νόμων τῆς Πατρίδος μας ἐπὶ τῶν Ελληνικῶν πλοίων καὶ μεταξὺ Ελλήνων πολιτῶν.

Θλιβεραι διαπιστώσεις

"Οσα ξηρά καὶ δίνει σχολίων ἀναφέρομεν κατωτέρω, ἔχουν τὴν προέλευσιν ἔξ Οὐασιγκτώνιος ἀπὸ ὑπεύθυνον Αμερικανικήν πτηγῆν. Μᾶς δινοικιώθησαν ἀπὸ προσωπικότητα διασώτατα, λόγῳ ὑπουργήματος, σχολούμενην μὲ τὰ Ελληνικά πράγματα. Καταδηλώνουν, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, τὴν ἀσυγχώρητον ἀγνοίαν, ἀπὸ τὴν ὁποίαν εἰθίσται νά διακατέχωνται οἱ παρ' ἡμῖν κρατικοὶ παράγοντες, οἱ ἀποστελλόμενοι εἰς τὰς διασκέψεις καὶ τὰ διεθνῆ συνέδρια σοφοὶ οἰκονομολόγοι, καὶ οἱ ἐκπροσωπούντες ἑκάστοτε τὰ γενικώτερα οἰκονομικά μας συμφέροντα διπλωματικοὶ ὑπάλληλοι, δταν πρόκειται νά χειρισθῶν ή καὶ νά ἀντικρύσουν ζητήματα σχετιζόμενα μὲ τὴν Ναυτιλίαν.

Οὕτω, κατά τὴν εἰς Παρισίους Διάσκεψιν τῶν μετεχόντων εἰς τὸ σχέδιον Μάρσαλ χωρῶν, δ' Ελλην ἀντιπρόσωπος, προκειμένου περὶ τῶν μεταφορῶν ἔξ Αμερικῆς δι' Ελλάδα, ἔτοντε καὶ ἐπέμεινεν εἰς τὴν ἀποφιν, ὅπως τὰ Ελληνικά πλοῖα εἰσπράπτων τοὺς ναύλους τῶν εἰς... δραχμάς. Οι μετέχοντες τῶν συζητήσεων ξένοι, οἱ Αμερικανοὶ κυρίως, γνωρίζοντες καλύτερον ἀπὸ τὸν Ελληνα ἀντιπρόσωπον τὴν Ελληνικήν ναυτιλιακήν πραγματικότητα καὶ τὰς ουσιθήκας ὑπὸ τὰς ὁποίας κινοῦνται τὰ φορτηγά μας, δέν ἀπεδέχθησαν τὴν πρότασιν. Ήτο ἀνεφάρμοστος, ἀλλά καὶ ἐπιζημιούς δι' αὐτά τὰ Ελληνικά οἰκονομικά συμφέροντα, τὰ ὅποια ἐντάλη, θέθαι, νά προστατεύῃ δι καλός μας ἀπεσταλμένος.

"Άλλ' αἱ δινοικιώσεις προχωροῦν καὶ εἰς τὴν ἔξῆς διαπιστώσιν:

"Αντελήθην καὶ ἔκ την πλείστων ἄλλων περιπτώσεων, λέγει δ' Αμερικανὸς ἐπίσημος, ὅτι οἱ διαχειρίζομενοι ἑκάστοτε τὰ Ελληνικά οἰκονομικά ζητήματα, προκειμένου περὶ τῆς Ναυτιλίας, είνε παντελῶς ἀκατατόπιστοι. Δέν ἔμφανίζονται ἐνημερώμενοι καὶ τοῦτο δημιουργεῖ πολλάκις παρεξηγήσεις καὶ ζημιαν διὰ τὴν Ελληνικήν Ναυτιλίαν. Αὐταπόδεικτος είνε ή ἀνάγκη τῆς χρησιμοποιησέως τῶν καταλλήλων προσώπων ἡ τούλαχιστον τῆς ἐπαρκοῦς ἐνημερώσεως τῶν ἀποστελλομένων.

DAWOOD & CO.

57, Raffles Quay-SINGAPORE

Cables "LATHIPHIA," Telephone No.6810
Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's

DUBASH 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.

"Ανευ σχολίων

Φίλος ναυτικός πράκτωρ, ἀπὸ μηνῶν παραμένων, λόγῳ τῶν ἐπαγγελματικῶν του ἀσχολιῶν, εἰς τὸ ἔξωτερικόν, μᾶς γράφει, μεταξὺ ἀλλων : «Τά δύο ἀναφέρετε διὰ τὴν θέσιν τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἐπιθεωραὶον τὴν ἀτομικήν μου ἀντιληφθεῖσαν καὶ διαπράττονται, δυσυχῶς, τεραπούργηματα εἰς θάρος τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τοὺς κρατικοὺς μανδαρίνους καὶ πολὺ φοβοῦμαι, διτὶ η ἀλλοτε ἀνθούσα Ναυτιλία μας θά ἀπομείνη πολὺ συντόμως μία ἀπλῆ ἀνάμνησις.

»Εἰς πολλὰ πταίει η τυχοδιωκτικὴ νοοτροπία τοῦ ἐφοπλισμοῦ μας, αλλ' ὅπως καὶ διὰ τὰ σκεφθῇ κανείς, τὸ Κράτος εἰνε τὸ κυρίως ὑπεύθυνον. «Οταν μέσα εἰς ἕνα χρόνον ἀναιρῆ δύο καὶ τρεῖς φοράς τὰς ἀνειλημμένας ὑποχρεώσεις του ἥ τὰς ὑποσχέσεις του, τι νοσού κάμη δ ἐπιχειρηματίας; »Αν μόνος του δέν προσταθῆση σύμνομενος νά περισώθῃ διτὶ, ημπορεῖ, θά ιδῃ τὰ πάντα διαρπαζόμενα, ἔσαινειζόμενα. Θά στερηθῇ καὶ τοῦ μέσου τοῦ θιοπορισμοῦ του, τοῦ πλοίου.

»Μόνον, ὅταν κανεὶς ζήσῃ σὲ πολιτισμένα μέρη, εἰς τὴν Σουηδίαν λ. χ. καὶ τὴν Νορβηγίαν, καὶ ἔχῃ τὴν τύχην νά είνε εμέσα στὰ πράγματα ἥ λόγῳ τῆς θέσεως του ἔχῃ τὴν εύκαιρίαν νά παρακολουθήσῃ τὸ πῶς λειτουργοῦν αἱ Ενώσεις τῶν Σκανδιναύων ἐφοπλιστῶν, δι κρατικὸς ἔλεγχος καὶ δ ἔλεγχος ἐπὶ τοῦ συναλλαγματος καὶ τὸ πῶς ἀντιμετωπίζουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὰς ὑποχρεώσεις των ἔναντι τοῦ Κράτους, πῶς προσποτίζουν ὡς ἀτομα καὶ ἐπιχειρησίεις τὰ δικαιωμάτων των καὶ πῶς, τέλος, τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα κατοχυρώνουν τὰ συμφέροντα τῶν μελῶν των, τότε θά σχηματίσῃ τις μίαν ιδέαν πόσον καθυστερημένοι είμεθα στὸν κρατόν μας τόπον». Χρειάζονται σχόλια;

Τὰ πετρέλαια

"Η πλήρης ἀναστολὴ κάθε φορτώσεως πετρελαίων διὰ τοῦ ἀγωγοῦ τῆς Παλαιστίνης ἐδημιούργησεν ἔξαιρετικά δύσκολον κατάστασιν εἰς τὴν ἐπάρκειαν τῶν καυσίμων διὰ τὰ πλοῖα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μέσης καὶ Ἐγγύς Ἀνατολῆς.

Τὸ Αμπαντάν καὶ τὰ διύλιστηρια τοῦ Δυτικοῦ Ημισφαίριου δέν ημποροῦν πλέον νά ἐπαρκέσουν εἰς τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως, μέχρι τοῦ σημείου, διετείνεις εἰς τὰς ἀνατολικές εἰς τὴν Περσικὸν Κόλπον πρὸς φόρτωσιν τὰς καταπλέοντα εἰς Περσικὸν πόσθης Εμπόνκερς δι' ἔνα πλήρες τάξιδιον μετ' ἐπιστροφῆς. Οἱ λιμένες τῆς Μεσογείου μέχρι καὶ τοῦ Δυτικοῦ Ημισφαίριου.

Καθ' ἄρμοδιώς πληροφορούμεθα, δυσχερεῖς ἤρχισαν καὶ πάλιν νά ἀντιμετωπίζουν τὰ σκάφη καὶ εἰς τοὺς Αμερικανικούς λιμένας διὰ τὴν προμήθειαν καυσίμων. «Οσα, μάλιστα, πλοῖα, διπλαὶ τὸ πλείστον τῶν Ελληνικῶν, δέν κατώρθωσαν νά κλείσουν ἔτησια συμβόλαια, δοκιμάζοντας ταλαιπωρίας ὑπεριγράπτους καὶ θά δοκιμάζοντας περισσότερας κατὰ τὸ προσεχές μέλλον ἀπὸ τὴν δημιουργηθεῖσαν εἰς τὴν Ανατολήν ἀνισορροπίαν εἰς τὰς τῆς διανομῆς τῶν πετρελαίων ἀνά τὰς ἀγοράς καταναλώσεως.

ΑΙ ναυλώσεις ἀπελπισίας

«Ἐπιτείνονται δομημέναι εἰς τὴν Παλαιστίνην συνεχίζονται, οὐδεμία διαγράφεται ἐλπίς θελτιώσεως τῆς καταστάσεως. Ο ἀντίκτυπος, ἀλλως τε, είνε γενικώτερος, πέραν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ εἰς τὸ Δυτικὸν Ημισφαίριον.

Καθ' ἄρμοδιώς πληροφορούμεθα, δυσχερεῖς ἤρχισαν καὶ πάλιν νά ἀντιμετωπίζουν τὰ σκάφη καὶ εἰς τοὺς Αμερικανικούς λιμένας διὰ τὴν προμήθειαν καυσίμων. «Οσα, μάλιστα, πλοῖα, διπλαὶ τὸ πλείστον τῶν Ελληνικῶν, δέν κατώρθωσαν νά κλείσουν ἔτησια συμβόλαια, δοκιμάζοντας ταλαιπωρίας ὑπεριγράπτους καὶ θά δοκιμάζοντας περισσότερας κατὰ τὸ προσεχές μέλλον ἀπὸ τὴν δημιουργηθεῖσαν εἰς τὴν Ανατολήν ἀνισορροπίαν εἰς τὰς τῆς διανομῆς τῶν πετρελαίων ἀνά τὰς ἀγοράς καταναλώσεως.

Home Tel: Tr. 2-9427

Cable: MEDEXPRES

MEDITERRANEAN EXPRESS CO

SHIP CHANDLERS
IMPORT — EXPORT

G. AUGUSTATOS—C. MARKESINIS

Main Office:
33 WHITEHALL STREET
NEW YORK 4, N. Y.
TEL.: Dlgby 4-8257
4 8258

Warehouse:
130 RIVER STREET
HOBOKEN N. J.
TEL.: Hoboken 4-5156

ται. Είνε χαρακτηριστικαὶ τῆς κρατούσης εἰς τὴν ναυλαγοράν κατασάσσεως. Τὸ ἀδιέξοδον ἀντιμετωπίζεται.

Πλέον δηλωτική τῆς δυσκόλου θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας είνε ή ναύλωσίς τοῦ φορτηγοῦ 'Αρχάγγελος'. Μετὰ πολυήμερον παραμονήν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ ἀφοῦ εἰς μάτην ἀνεξήτησε μίαν οἰανθήποτε ἐργασίαν ἔκειθεν, κατέληξε νὰ δεχθῇ τὰ 9.50 διολλ. διὰ γαιανθρακας διὰ Πειραιᾶ, μὲ 40 τοῖς ἔκατον τοῦ ναύλου εἰς δραχμάς! Δὲν γνωρίζουμεν πῶς σκέπτεται νὰ ἀντιμετωπίσῃ ὁ ἐφοπλιστής τὰς δαπάνας αὐτοῦ τοῦ ταξιδίου, ζημίαν ἀσφαλῶς μερικῶν χιλιάδων δολλαρίων θὰ ἔγγραψῃ εἰς τὰ διστίλια του. Εἰς τὰς ναύλωσεις τῆς ἀπελπισίας πρέπει καὶ ἡ ἀνωτέρω νὰ περιληφθῇ. Δὲν ὑστερεῖ τῶν δισων τώρα διαδραματίζονται εἰς τὸ Πλέιτ.

Ἐκεῖ κατὰ δεκάδας συνεσωρεύθησαν τὰ ἀνωλωτὰ σκάφη. Κάποια διαταγὴ ἀργά καὶ ποῦ ἐμφανίζεται διὰ νὰ γίνη ἀντικείμενον συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν τόσων σκαφῶν, ποὺ περιμένουν. Τὰ πρὸ τριμήνου ἀκόμη 15 δολλ. ἀπὸ τὸ Πλέιτ διὰ τὸ Κόντινεντ κατῆλθον αἰσίως εἰς τὰ 8.50 καὶ ἵσως, ἀν ἐπὶ τὶς συνεχισθῇ ἡ κατάστασις τῆς ἀπραξίας, εἰς τὰ 8.50 καὶ κάτω αὐτῶν.

Οἱ πολύπειροι ἔκ τοῦ παρελθόντος ἐφοπλισταὶ μας θεωροῦν τὰ ἔτη, τὰ λήγοντα εἰς δόκτω, (1908, 18, 28, 38 καὶ 48), ὡς ἐπιζήμια διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Θὰ δικαιωθοῦν, ὡς φάνεται, εἰς τὴν πρόθλεψιν τῶν αὐτήν καὶ διὰ τὸ τρέχον ἔτος.

ΑΙ προκαταβολαὶ

Τὸ κατωτέρω σοθαρὸν ζήτημα ἡγέρθη τελευταίως εἰς τὴν 'Αμερικήν. Θύμα καὶ πάλιν τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον.

Νόμος παλαιός, τῆς παρελθόντος ἐκατονταείας, ισχύων δημως καὶ τώρα, ἀπαγορεύει τὴν προκαταβολὴν μισθῶν εἰς τὰ πληρώματα τῶν Ἑλλιμενισμένων εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας σκαφῶν, πάσης ἔθνικότητος. Τότε, τὴν παλαιάν ἐκείνην ἐποχήν, ἡ ἀπαγόρευσις ἀπέθλετεν εἰς τὴν πρόληψιν καταχρήσεων ἀπὸ μέρους διανειδήτων μειστῶν καὶ πλοιάρχων, ιστιοφόρων κυρίως, εἰς δάρος τῶν ναυτολογουμένων εἰς τὴν 'Αμερικήν ἀφελῶν ναυτικῶν.

Μέχρι τοῦδε, παρὰ τὸν νόμον, ὅταν τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά κατέπλεον εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, οἱ ναυτεργάται μας ἐλάμβανον προκαταβολάς ἐπὶ τῶν μισθῶν των. Χρήματα καὶ τρόφιμα ἐπρεπε νὰ ἀποστείλουν τὰ πληρώματα εἰς 'Ελλάδα καὶ ἡ μόνη χώρα, διότι πρόθεν ἐλευθέρως θὰ ἥδυναντο νὰ ἐνισχύσουν οὕτω τὰς οἰκογενείας τῶν ἢ η 'Αμερική.

*Εσημειώθησαν δυστυχῶς κατὰ τοὺς τελευταίους δύο μῆνας κρούσματα κακοπιστίας ἀπὸ μέρους ἐνίων ναυτεργατῶν, ἀρνηθέντων πρὸ τοῦ δικαστηρίου διὰ τοῦ δικηγόρου τῶν νὰ πληρώσουν τὴν ληφθεῖσαν προκαταβολὴν, ἣτις ἐδόθη μὲν εἰς αὐτοὺς, ἀλλὰ παρὰ τὸν νόμον. *Ητο παράνομος καὶ τὰ δικαστήρια δὲν τὴν ἀνεγνώρισαν. Δύο μάλιστα πλοιάρχοι ἐλληνικῶν φορτηγῶν διώκονται τώρα ποινῆς, διότι ἀκριβῶς παρέθησαν τὸν νόμον. Θὰ χάσουν τὰ χρήματα, θὰ ὑποστοῦν τὰς προθλεπομένας κυρώσεις. Τὰ κρούσματα αὐτὰ ὑπερέωσαν τοὺς πλοιάρχους νὰ ἀποφεύγουν τελευταίως τὰς προκαταβολάς. Τὰ πληρώματα διαμαρτύρονται. Δίκαιον ἔχουν καὶ οἱ μὲν καὶ οἱ δέ. Πληρώνουν τὰς διαρτίας τῶν διλγίων κακοπιστῶν καὶ τῶν καθοδηγῶν των.

*Ἐν τῷ μεταξὺ δῆμως πέτραν νέου σκανδάλου ἀποτελεῖ ἡ ὑπόθεσις τῶν προκαταβολῶν διὰ τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη. Δὲν ἀρκοῦν αἱ πόσαι ἄλλαι διαφοραὶ, ἐπρεπε καὶ αὐτή νὰ προστεθῇ. Εἶνε πάντως σοθαρά. Προκαλεῖ τὴν ἀναταραχὴν καὶ ἐπιτείνει τὴν δέξητα εἰς τὰς σχέσεις πλοίου καὶ πληρωμάτων. Πρέπει διωδήποτε νὰ ἔξευρεθῇ ὁ πρακτικὸς τρόπος, ποὺ θὰ ἐπιτρέψῃ καὶ τῶν

ναυτικῶν μας τὴν διευκόλυνσιν καὶ τῶν πλοιάρχων τὴν ἔξασφάλισιν ἀπὸ τοὺς ὅλιγους κακοπίστους. Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἔχει τὸν λόγον.

Τὰ ἀκριβά φορτοεκφορτωτικά

'Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς είνε δὲ ἀκριβώτερος τοῦ Κόδισου. Δὲν ὑπερβάλλομεν' κυριολεκτοῦμεν. Εἰς πρόσφατον ναύλωσιν φορτηγοῦ διὰ τὴν μεταφοράν γαιανθράκων ἔξι Ἀμερικῆς ὑπελογίσθησαν ἐκφορτωτικά εἰς θάρος τοῦ πλοίου δολλ. 1.20 τὸν τόνον!

Κατὰ τὴν διεπραγμάτευσιν ναύλωσεως διὰ φορτίον ζακχάρεως ἐκ Κούδας διὰ Πειραιᾶ, ἐλήφθησαν ύπ' ὅψιν δολλ. 4 τὸν τόνον διὰ συνολικάς ἐπιθαρύνσεις λιμενικῶν, ἐκφορτωτικῶν καὶ λοιπῶν δικαιωμάτων.

Δὲν χρειάζεται νὰ ὑποδείξωμεν τὴν τεραστίαν ζημίαν τῆς Οἰκονομίας μας καὶ τὴν ἐπιθαρύνσην τῆς καταναλώσεως μὲν ὑψηλὰ φορτοεκφορτωτικά. 'Αν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἐπανερχώμεθα εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἀκριβείας τοῦ λιμένος μας, τὸ πράττομεν πιεζόμενοι ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε σχετικάς πληροφορίας, μὲ τὴν ἐλπίδα δὲ, διὰ τὴν πιεζόμενην οἱ ἀρμόδιοι νὰ ἀντιμετωπίσουν ἔνα ἀπὸ τὰ κυριώτερα προβλήματα τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ τόπου.

Διὰ τὸν κ. Κιζάνην

Παρακαλεῖται δ. κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας νὰ ζητήσῃ νὰ πληροφορηθῇ: Ποῖος ἀνέλαβε τὴν μεταφοράν τῆς ἀγορασθείσης πρότινος δρύζης εἰς 'Ελλάδα. Ποῖος διεπραγματεύθη τὴν ναύλωσιν τοῦ μεταφορικοῦ μέσου. Ποῖος δ. συμφωνήθεις ναύλος καὶ, τέλος, ἂν ἡ διαταγὴ περὶ ναύλωσεως ἐκυκλοφόρησεν εἰς τὴν ναυλαγοράν τοῦ Λονδίνου ἢ τῆς Νέας 'Υόρκης, διὰ νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ἢ δι' ιδιωτικῶν συνομιλιῶν ἐπειτέλη συμφωνίας ἐπὶ τε τοῦ μεταφορικοῦ μέσου καὶ τοῦ ναύλου.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα θὰ είνε χρήσιμα, ἀκρως διαφωτιστικά, διὰ νὰ ἐκτιμήσῃ τὶς ἀκριβεῖαν ὑρισμένων διαδόσεων περὶ δῆθεν σκανδάλου καὶ εἰς τὴν μεταφοράν τῆς δρύζης. Σκάνδαλον θὰ ἦτο πράγματι κάθε ἀδικαιολόγητος ἐπιθαρύνσεις εἰς τὰ ἔξοδα τῆς μεταφορᾶς. Θὰ ἐπιθαρύνσει μὲ αὐτὰ ἡ κατανάλωσις.

*Ἀπευθυνόμεθα πρὸς τὸν κ. Κιζάνην, ὡς τὸν ἀρμοδιώτερον εἰς τὰ ζητήματα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Περὶ εἰδικῶν ὁ λόγος

Φίλος καὶ παλαιός συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μᾶς ἀποστέλλει ἐκ Νέας 'Υόρκης τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Μία εἰδησίς, ἀναγραφεῖσα εἰς τὸν 'Αθηναϊκὸν Τύπον, περὶ ἐγκαταστάσεως ψηγμάτων εἰς τὰ ἀλιευτικά μας πλούρια, ὅμολογη, ὅτι μὲ ίκανοποίησεν. 'Αρχίζουμεν, πράγματι, νὰ προσαρμοζόμεθα καὶ ημεῖς εἰς δ. τι διὰ τοὺς ξένους χρονολογεῖται ἀπὸ μακροῦ; 'Η μήπως προσεισολογοῦμεν καὶ πάλιν, διατανῶτες ἀσκόπως χρήματα καὶ προσπαθείας; Αὐτὸ τὸ ζήτημα τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, προσφίλες τῶν σητῆλων τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θέμα, θὰ ξειρίζει πράγματι οἰδικότερα νὰ ἀντιμετωπισθῇ.

Φοβοῦμεν, ὅτι γύρω ἀπὸ τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀλιείας κινοῦνται διάφοροι πολυτρόπους κύριοι, πολλὰ καὶ μεγάλα ἐπιδιώκοντες, μὲ ἀποτέλεσμα μηδέν. Δὲν πιστεύων τῆς πολυτραγμούσης αὐτῆς ἀποτέλεσμα νὰ είνε καὶ τὰ ψηγματικά τῶν πλοιαρίων μας.

'Εδῶ εἰς τὴν 'Αμερικήν μον ἐδόθη ἡ εὐλαβία νὰ θαυμάσω ἔγγετεα τὴν ἀλιευτικὴν προσπάθειαν. Εἶνε κάτι τὸ ἀφαντάστως καταπληκτικὸν δ. τι συνετελέσθη καὶ εἰς τὸν κλάδον αὐτὸν τῆς 'Αμερικανικῆς παραγωγῆς. 'Εκεῖνο, δῆμως, ποὺ ίδιατερώς ἐπρόσεξα είνε, ὅτι εἰδικοὶ ἐπιστήμονες, εἰδικοὶ ἐξ ἐπαγγέλματος, εἰδικοὶ ὅργανοισι, ἡ πείρα καὶ ἡ γνῶση δηλαδή, αὐτοὶ καὶ μόνον διοικοῦν καὶ διαχειρίζονται τὰ ἀλιευτικά ζητήματα. 'Ο κάθε κατεπάνιος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τοῦ Πολεμι-

Telephone: Whitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,,

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

AGENTS

BROKERS

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

Η ΜΕΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΔΙΑ ΤΟΥ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

ΤΟΥ Κ. ΑΘ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ

Μία σοβαρά υπηρεσία πού άφοδε τα πλοῖα, ή υπηρεσία τοῦ άσυρμάτου, ενέργεια πού τὴν ἀρμοδιότητα και ἔλεγχον τοῦ 'Υπουργείου Τ.Τ.Τ.

'Υπάγεται ἵσως ἐκεῖ ἐπειδὸν ἡ ὑπόθεσις συνδέεται μὲ τέλη και ἔξαρτησι απὸ ἄλλες συναφεῖς υπηρεσίες, μὲ τὰς δούις οἱ ἀσύρματοι συνεργάζονται, δικαὶος εἶναι τα καλώδια καλ. "Ἴσως ἀλλή τοῦτο νὰ ἐπεκράτησεν ἀπὸ μῆμον.

Στὴν Ἀγγλίᾳ π.χ. οἱ ἀσύρματοι τῶν πλοίων παρακολουθοῦνται και ἔλεγχονται ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν τῶν Ταχυδρομείων.

'Αποχώρισης ἡ υπηρεσία αὗτη τῶν Τ.Τ.Τ. ποὺ λίγα γνωρίζει ἀπὸ θάλασσα. Καὶ εἰναι σπάγματι ἔνα πολὺ περιεργό μηχανισμόν σὸν Τόπο μας, διπον, διανείς δὲν εἶναι ναυτικὸς ἡ δὲν σχετίζεται στενὰ μὲ ναυτικόν, ἔχει μεσάνυκτα ἀπὸ Θάλασσα και ἀπὸ Ναυτιλία.

Εἶναι αὐτὸν τὸ μόνο ἐλαφρυντικό ποὺ δυνάμειναι εἰλικρινῶς νὰ καταλογίσουμε στὴν ἐν λόγῳ ἀρμοδιά υπηρεσία.

'Ο υπογάρφων τὸ παρόν, ἐποκένθην τὸν Διευθυντὴν ἀσύρματον εἰς τὰ Τ.Τ.Τ. κ. 'Ελευθερίου. Καὶ διεπίστωσα τὴν ἐκπλήξειν τὸν ἄλλα και τὴν ἀμφιβολίαν τὸν διανείς δὲν σχετίζεται στενὰ μὲ ναυτικόν.

Εἰχε μείνη μὲ τὴν ἐντύπωσι, ὅτι ἔνας ἀσύρματος ποὺ καλύπτει πλήρως τὸν Σαρωνικό, μὲ εὐνοϊκάς δὲ καιρικάς συνθήκας, ἐπεκτείνει τὴν δραστικὴν τὸν και σ' αὐτὸν τὸ Αγαλόνην ἥτο κάτι τὸ λιαν ἐπαρκές διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς 'Εθνικῆς μας Ναυτιλίας. Διότι ἀρκεῖς τόσης ὑπηρεσία μπορεῖ νὰ προσφέρῃ ὁ ἐν Γλυφάδῃ ἡδη λειτουργῶν ἀσύρματος. "Εμενε δὲ συνεπῶς ἥσυχος δὲν ἡ ἀποτολή τῆς ὑπηρεσίας του στὴν πλεινὰ αὐτὴ εἶχε λήξει.

Πάντοτε ἐσκόπευα νὰ ἐποκεφθῶ τὸν κ. 'Ελευθερίου και νὰ ἀκούσω τὰς σκέψεις του. Ή ἰδιότης τοῦ πλοίου ποὺ ἔργαζομαι, νὰ ἐποκένθηται συχνὰ τὸν Πειραιά, μοῦ ἔφερε μερικὲς εὐθύνες πληροφοριδότον, πρὸς δόλους τοὺς ἀνά τὰς θαλάσσας συναδέλφους. Τὰ ἐρωτήματά τους εἶχαν πάντοτε τὴν ἰδία ἐπωδό:

—Μήπως ἀρχισε νὰ ἔργαζεται κανεὶς ἀσύρματος βραχέων κυμάτων και στὴν Ἑλλάδα;

—Πότε πρόκειται νὰ λειτουργήσῃ σταθμὸς βραχέων ἐμπορικῆς ἀνταποκρίσεως τὸν Πατρίδα μας;

Οι συνάδελφοι, καταπολομένοι στὸ τί γίνεται σὲ δόλες ἀνεξαιρέτως τὶς ἄλλες χώρες, ἀδημονοῦσαν μὲ τὴ δική μας ἀπονομία. Στὸ προσκλητήριο τῶν ἀσύρματον ἀπαντοῦσαν δοι. 'Ακόμη και ἡ Τουρκία ποὺ δὲν ἔχει πλοῖα. Καὶ ἡ Αἴγυπτος και σ... 'Αδησσονία. 'Η ναυτικὴ Ἑλλὰς λάμπει διὰ τῆς σιγῆς.

Καὶ δικαὶος αὐτὴ τὴ σιγὴ, δργώνοντα τὰ πέλαγα 250 περίφανα φορτηγὰ μὲ ἐλληνικὴ σημαία και ἄλλα 200 οὐσιαστικὰ ἐλληνικὰ και αὐτά, ἀλλὰ μὲ ξένες σημαῖες. Μέσα σὲ κάθε δέν ἀπὸ τὸ ἐδάφη αὐτὰ τῶν πλωτῶν μας σταροκύπριον, ζῶντα 40 'Ελληνες ναυτικοί. Νά! ποιῶν ἀρνεῖται τὰς υποχρεωτικὰς υπηρεσίας του τὸ ὑπουργείον Τ.Τ.Τ.

Όχι, Δὲν πρόκειται περὶ οἰκονομικῆς ἀποστελάστας περιπτέτεις γιὰ τὴν εὑδωσιν τῆς δοποὶς χρειάζονται οἰκονομικοὶ πολύτοκοι συνδαμοσιοί.

'Αντιθέτω πρόκειται περὶ μέτρου τὸ δοποὶν κοντὰ στὶς ἄλλες ἀνεκτίμητες υπηρεσίες ποὺ θὰ προσφέρουν, θὰ ἔξαστασιον ποὺ συναλλαγματικὸν ποὺ τῷρα διοχετεύεται ποὺς ἄλλα διεθνῆ τηλεγραφικά συγκροτήματα, διὰ τῶν δοποὶν οἱ ναυτικοί μας ἀναγκάζονται νὰ ἐπικοινωνοῦν μὲ τοὺς δικοὺς των.

Τὸ ἀποτέλεσμα τῶν πληροφοριῶν μου εἶναι δὲν ἡ Διεύθυνσις 'Ασυρμάτου Τ.Τ.Τ και τὸ προσωπικόν της, στερούμενοι παντελῶς ναυτικῆς συνειδήσεως και πείρας, δὲν εἶναι δινατόν νὰ αποτύπωθοῦν τὶ σημαίνει ἐπικοινωνία μετά τῶν ἀνά τὸς 'Οχεανούς πλοίων.

Δι' ἄλλην ἐποχὴν, ἔνα τέτοιο ζήτημα δὲν θὰ εἶχε και τόσην σοβαρότητα, γιατὶ οὔτε τὸ συναλλαγματικὸν ποὺ σοβαρῶς, οὔτε ἡ ἐπαρκὴ μὲ τοὺς ἀπονομούσαντας ναυτικούς μας ἥτο κάτι τὸ ἐπιτακτικόν. Στὰ τελευταῖα μποροῦσε δοποὶς εἶχε ἀνάγκη νὰ χρησιμοποιήσῃ ἄλλους δρόμους. Μποροῦσε π.χ. ἔνα πλοῖο ποὺ παρέπλεε τὴ Βερμούδα νὰ δώσῃ στὸν ἀσύρματο Βερμούδα τὰ τηλεγραφικά σημάτων τον γιὰ νὰ φάσουν σὲ δυν - τρεῖς μέρες στὴν Ἑλλάδα μέσω ἐταιρίας 'Ηστερον, Κομέρσια, Μακέ κλπ.

Μὰ σήμερα, ἐκτὸς τοῦ δια πολλές ἀξιώσεις στὴν ἀνταπόκρισι δημονογήθηκαν, ή πρόδος τοῦ ἀσύρματον ἔγγυται ταχεία, προστὴ και εὐκολὴ ἀποκοινωνία χωρὶς ἀνδιαμέσους σταθμούς και χωρὶς χρησιμοποίηση πολυδαπάνων διεθνῶν τηλεγραφικῶν δόδων και συστημάτων, ποὺ πληρὸνται μὲ χρονία φράγκα.

'Αλλὰ τὸ σπουδαιότερο διὰ τὴν χώρα μας εἶναι τοῦτο:

Δὲν εἶναι πιὰ τὸ κάθε πλεούμενο ἐκεῖνο ποὺ χαροπαλεύει στὴ φυστονιασμένη θάλασσα. Δὲν εἶναι δὲν ναυτικός μας ἐκεῖνος ποὺ αὐτὴ τὴ σιγὴ μετέντενε ἀνησυχία μὲ τὸ ἐπαγγελμά του και μὲ τὰ πιθανὰ κι' ἀπέθανα συπαντήματα του.

'Ο βορχός μας θαλασσοδέρνεται. 'Η Πατρίδα βοίσκεται κατάμεστα σὲ φοβερούς κυκλῶνες.

'Εμεὶς ἔδω στὰ πέλαγα αἰσθανόμαστε ἐν ἀσφαλείᾳ. Δὲν ζούμε τὸ φοβερὸ δρᾶμα τοῦ ἀλληλοστασιαγοῦ οὔτε τὶς συνέπειές του, τὴ φτώχεια, τὴν ἀνέχεια, τὴ στέρηση, τὸν τρόμο, τὴν ἀπόγνωση.

Καὶ διφορεῖ τὴν εἰδηση. Τὸ νέο. Τὴν ἐπαφή. Τὴν ἀνταλλαγὴ μηνυμάτων.

"Ἐνα κακὸ δινειροῦ, μὰ ἀδέσποτη εἰδηση, ποὺ ζαπόλινος καποίος ζένος ραδιοφωνικὸς σταθμός, μία προκατάληψη και νά! δὲν πιστακτικὸς λόγος νὰ ἐπικοινωνήσωμε μὲ τὸ σπῆτη μας.

Ποὺ νὰ νοιώσῃ η Διεύθυνσις ἐνδιαγιανοῦ ἐπουργείον δπως εἶναι τὰ

T.T.T. και πῶς ν' ἀντιληφθῇ τὸ κλασσικὰ ἀναντο προσωπικό του ἀπὸ τέτοιες πολυτέλειες;

Καὶ δικαὶος ζούμε στὸ 1948 δπως, δπως είταιμε, ὁ ἀσύρματος υπερέβη τὸ τέλειον. "Ολα μας τὰ 'Ελιμπερτοὺς και τὰ πλεῖστα ἀπὸ τὰ λοιπὰ φορτηγά μας εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ τελείων συγχρονισμένα μηχανήματα ἀσύρματον και μποροῦν νὰ ἐπικοινωνοῦν μὲ οιαδήποτε χώρα τῆς 'Υδρογείου, ἀρκεὶ νὰ ὑπάρχῃ ἐκεῖ κάποιος ἀντίστοιχος ἀσύρματος. Δὲν ὑπάρχουν πλέον ἀποστάσεις οὔτε ἄλλες δυσχέρειες.

"Ετοι δὲς οἱ ζόρες ναυτικὲς και μὴ ἐσπενσαν νὰ ἀποκαταστήσουν ἀπὸ πολὺ καιρό, ἀφετις ὑπηρεσίες ἀσύρματων στὰ βραχέα κύματα. Καὶ δπως πάντα, η 'Ελλάδα μὲ τὸ σεβαστό της ἐμπορικὸ στόλο, λάμπει διὰ τῆς συγῆς της.

Νὰ τὸ ποῦμε ἀδιαφορία ἀρμοδίων; Νὰ τὸ ποῦμε ἄγνοια υποχρεώσεων; Νὰ τὸ ποῦμε κακομοιδία;

"Ἴσως θὰ ἔρεπε νὰ τὸ ποῦμε καλλίτερα Προδοσία.

Προδοσία στὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας. Προδοσία στὴν εὐγνωμοσύνη και πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις στοὺς ναυτιλομένους. Προδοσία στὴν ὑπόθεσι συναλλάγματος, ποὺ τὸ τρέπονται σ' ἄλλα θυλάκια.

"Άλλα, δπερ και σοβαρότερον, προδοσία πρὸς ἔνα παράγοντα τῶν ἀμυντικῶν μας δυνάμεων, δπως εἶναι τὸ ἐμπορικὸν σκάφος.

Τι ἄλλο ἀπὸ προδοσία εἶναι διαν προστενούμενη τὴν ἔλλειψη κάθε ἀποστολής της Κέντρου με τὴν Ναυτιλία του;

"Η υπηρεσία τῶν Τ.Τ.Τ. ποὺ μοιραίως στὴν περιοχή της βρίσθηκε ἡ σοβαροτάτη αὐτὴ ἀποτολή, δὲν μπορεῖ δυστυχῶς νὰ ἐκτιμήσῃ τὶς πολύπλοκες αὐτὲς σκοπομούτων τὸν ἀσύρματον μετά τῶν πλοίων. "Ἄς μὴν ἐπιμένουμε λοιπὸν νὰ ζητοῦμε ἀπὸ ἐκεῖ κάτι τὸ ἀδύνατον, κάτι τὸ ἀνώτερον τῶν δυνάμεων και ίσως τῆς θελήσεως της.

"Υπάρχουν δικαὶος. Δόξα τῷ Θεῷ, και μερικὲς ἄλλες υπηρεσίες στὴ χώρα μας διναμεύνεναι νὰ λάβουν τὸ λόγο. Τοὺς επιβάλλεται δηλαδή μόνον δὲν λόγος.

Θὰ ἀνέχουνται δοι αὐτὸν ἐπειρίους τὴν κατάστασι;

Δὲν πρόκειται, δπως εἶπαντες τὸν Πειραιά, περὶ οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων ἀποστολάστων. Δὲν πρόκειται περὶ ἔλλειψης προσωπικοῦ. Δὲν πρόκειται περὶ ἔλλειψεως.... 'Ιστόν.

"Ἐνας ἀσύρματος κατ' ἀρχὴν ισχύος 5 ἔως 16 κιλοβάττη εἶναι ἐπαρκής ἀν εἶναι σύγχρονος και ἔγκατασταθῆ καλά. 'Η έξια του ὡς οἰκονομικοῦ παράγοντος δὲν συζητεῖται σοβαρῶς. Δὲν δικαῖο περὶ προσωπικοῦ. Περὶ τούτου ἀρκετά ἀσχολοῦνται αι σημαντικῶν Χρονικῶν και γνωρίζουν ποὺ καλά διὰ πρὸς κάλυψην τῆς ἀνεργίας τῶν οικιστηληγραφῶν ἐπεβλήθη διπλῆ σύνθετης αὐτῶν ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων.

Τέλος περὶ 'Ιστόν διὰ μὴν γίνεται λόγος. "Ἄς μὲν ὡς ισχυρὸν ἐπιζητήσουμε τῆς Διεύθυνσεως ἀσύρματον πλοίον τὸν Τ.Τ.Τ.

"Άλλα ἔναντι πῶν τρομερῶν αὐτῶν δυσχερεῖν, τι θὰ λεχθῇ διὰ ἀραδιάσωμε και τὰς ἐπωφελεῖς πλευρᾶς τῆς ὑποθέσεως;

Ἐπειρίους διὰ πολύτοκον, λοιπὸν, διὰ πολὺ οικόπεδον αὐτῶν δυσχερεῖν, τι θὰ λεχθῇ διὰ πολύτοκον πλοίον τηλεγραφημάτων τὴν ήμέρα.

"Ἄναλογοις μένοι δὲ τὸ σημερινὸ τιμολόγιο βρίσκουμε διὰ μᾶς διαφένυνται σύγχρονα τούτων πολύτοκων διοικητῶν διαστάστων, τῶν δοποὶν ποὺ περιπλέουν τὸν περιπλέοντα τὸν Τ.Τ.Τ.

"Άλλα ἔναντι πῶν τρομερῶν αὐτῶν δυσχερεῖν, τι θὰ λεχθῇ διὰ πολύτοκον πλοίον τηλεγραφημάτων τὴν ήμέρα.

"Ἐμεὶς ἀξιοῦμε ἔνα μέσον ταχύ, εὐκόλο, προστὸν και κατάλληλο νὰ ἔχηται τὴν ἀποκοινωνία μας μὲ τοὺς δικοὺς μας ἀπὸ δοὺς τὶς δρες. Ζητοῦμε κατὶ τὸ τόσο κοινὸ και ἀπὸ πολλοὺς ἀπολαβισμόντων ἀπὸ δοὺς τὸν ἄλλους ναυτικούς.

Θέλουμε νὰ φάνη καρόδια ὑπηρεσία κηρύσσεται ἐν ἀδυναμίᾳ, τότε διὰ πολλαλαγὴ ἀμέσως τῆς εὐδύνης.

"Ἄς περιέλθῃ η υπηρεσία ἀποκοινωνίας μετὰ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων και πάλιν εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Βασ. Ναυτιλοῦ η ἐπὶ τέλους διὰ ἀνατεθῆσις ιδιωτικὴν ἐπιχείρησην.

"Η 'Ελληνικὴ Ραδιοναυτικὴ 'Εταιρία, ή Ράδιο Κοροπόσειον διὰ 'Αμερικα και πολλές ἄλλες ἐλληνικὲς και ξένες ἐπιχειρίες θὰ ἐμφανισθοῦν ρός ἀνάδοχοι.

Τὸ σύγουρο και πάγιο κέρδος δὲν θὰ τὰς ἀφήσῃ ἀσυγκινήτους, δπως δυστυχῶς ἔμεινεν η κρατική μας υπηρεσία.

ΑΘΑΝ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Ραδιοτηλεγραφητὴς ἀπὸ «Γεργερίος Κ. Π.»

ΤΑ ΚΗΤΗ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

"Όπως άνέφερα είς τό προηγούμενον σημείωμά μου, υπάρχουν πέντε εδών RORQUALS, ή αλλακται φάλαινα.

α) 'Η γλαυκή φάλαινα ή RORQUAL DE SIBBALD, ή περίφημη BLUE WHALE, (BALAENOPTERA MUSCULUS).

β) 'Η κοινή φάλαινα με περόγια, γνωστή ως FINNER WHALE, (BALAENOPTERA PHYSALUS).

γ) 'Η φάλαινα RUDOLPHI ή BALEINE A SEYS, (BALAENOPTERA BOREALIS).

δ) 'Η μικρή φαμφοφόρος φάλαινα (BALAENOPTERA ROSTRATA).

ε) 'Η φάλαινα RORQUAL BRYDE (BALAENOPTERA BRYDEI).

Τά δύο πρώτα είδη περιέχονται στον συντομότερο, τό διότι θα προσπαθήσω να κάψω και διά τά τρία άλλα. Διά νά μή έπερχεται δε σύγχρονος μεταξύ των εδών τούτων, αναφέρω σήμερον και τις έπιστημονικάς των δύνασις.

'Η φάλαινα RUDOLPHI ή BALEINE A SEYS (BALAENOPTERA BOREALIS) είς δύκον είναι ένα είδος μεταξύ της κοινής φαλαινής και της φαμφοφόρου τουάντης. 'Ο δρός φάλαινα A SEYS προέρχεται από την νορβηγική λέξην «SEIHLVAL», όνομασίαν τον γνωστού ιχθύο «SEY», που άλιεύεται συνήθως είς τον μπάκαλιάρο, οι Γάλλοι το δυομάχιον COLIN και οι Αγγλοί HAKE. Δέν ένθυμοδιαίτης ποιά είναι η έλληνική του δύνασις.

Κατά τὸν B. CHAPMAN ANDREWS, ποὺ ήσοκολήθη εἰδικῶς μὲ τὴν ἐν λόγῳ φάλαιναν, τὸ εἶδος τοῦτο, δὲν είναι τόσον καλλίγαμμον καὶ ὁρατόν ώς η κοινή φάλαινα, οὔτε τόσον χονδροκαμμένο ώς η φαμφοφόρος καὶ μολονότι δμοιάζει κατά τι μὲ τὴν γλαυκήν φάλαιναν, είναι, ἐν τούτοις, χαριστάτον, οὕτως εἰτεῖν, είς τὰς κινήσεις του καὶ παιχνιδιάρικο. Τὸ φαρικὸν πετεύγιον είναι κατά τι μεγαλύτερον ἀπό τὸ τῆς γλαυκῆς φαλαινῆς καὶ τῆς κοινῆς τουάντης, τὸ δὲ πτερύγιον τῆς πολὺ μικρότερα.

'Επίσης τὰ διακριτικά αλλάκια δὲν γεμίζουν δύον τὸ σῶμα τοῦ κήτους, ὅπως τοῦτο συμβαίνει εἰς τὰς φαλαινᾶς RORQUALS, ἀλλὰ ἔξαφανίζονται εἰς τὸ ήμιον σχεδὸν τοῦ σώματος. 'Ο ANDREWS λέγει, ὅτι τὰ αλλάκια αὐτὰ είναι ἀπό 32 ἕως 60 μόνον, ποὺ ἀραιά, δὲ ἀριθμός των δὲν ἔχει καθιμάνα σχέσιν μὲ τὸ γένος τοῦ κήτους, οὔτε μὲ τὸν δύκον τον. Αἱ μπαλάνες είναι γεννικῶς μανῆς καὶ πολὺ δόλιες ἀσπρονέπες πρὸς τὰ ἄκρα, ἔχουν δὲ ένα ἔξωτρικὸν περίβλημα σάν μετάξι καὶ είναι περιζήτητες.

Τὸ χρόνια τῆς φαλαινῆς RUDOLPHI είναι γλαυκόμαρον πρὸς τὴν φάλαιναν, γλαινῶν πρὸς τὰ πλάγια καὶ λευκῶν πρὸς τὴν κοιλίαν, μὲ διάφαρα στύγματα. 'Η λευκὴ γραμμὴ σχηματίζει διάφορα σχέδια, δὲν φθάνει, δομεῖ, ποτὲ ἔως τὴν οὐράν, ὅπως εἰς τὰς ἄλλας RORQUALS. Οι φαλαινούχηραι διακρίνονται τῆς φαλαινῶν αὐτῆν ἀπό τὴν ἀσπρηνή λωρίδα, ποὺ δέχεται ἀπό τὰ πτερύγια τῆς.

Τὸ μῆκος τοῦ κήτους τούτου δὲν ὑπερβαίνει τὰ 18 μέτρα. 'Η ἐποχὴ τοῦ δραγμοῦ τοῦν είναι κατὰ τὴν ἀνοίξιν, ή γνώμη, δμως, αὕτη δὲν είναι η ίδια μεταξύ τῶν σοφῶν, ποὺ ἀσχολοῦνται μὲ τὴν φαλαιναν. Οι Γάλλοι φυσιοδίφαι λέγουν, ὅτι οἱ ἔρωτες τῶν φαλαινῶν τούτων διαφορούν καθ' δύον τὸ ἔτος καὶ τοῦτο παρετηρήθη, ὡς λέγουν, ἀπό τὰς γεννήσεις, ποὺ γίνονται εἰς διαφόρους ἔποκάς. 'Η σήμης διαφορεῖ 10—11 μῆνας καὶ ένα μόνον φαλαινό ερχεται εἰς τὸν κόσμον.

Τὸ εἶδος τοῦτο τῶν φαλαινῶν είναι διεσπαρμένον εἰς δύον κούς δικαιούντων, ὅπου ἐμφανίζεται κατ' ἀγέλας. Πολλάκις συνέβη νὰ μεταναστεύσουν χιλιάδες κήτη ἀπό τὴν μίαν περιοχὴν εἰς τὴν ἄλλην, δύος ἀπότομως, ἀγνωστον δύο ποιὸν λόγον, τοιαῦται δὲ μεταναστεύσεις ἐσημειώθησαν κατὰ τὰ ἔτη 1885, 1898, 1906 πρὸς τὸν Βόρειον Ατλαντικόν. Σήμερον οἱ Νορβηγοί ἔχουν σχεδὸν τὸ προνόμιον τῆς θήρας τῶν κητῶν τούτων, διότι δημοσίευσεν τὸ COLLETT ταῦτα ἐμφανίζονται εἰς τὰς Νορβηγικὰς ἀκτὰς τοῦ FINMARK, κατ' ἀγέλας, τὸν Ιούνιον καὶ χάνονται τὸν Αὔγουστον.

'Η φάλαινα αὕτη πλησιάζει πολὺ δίλγον τὸν Ανταρκτικὸν, διὰ τοῦτο, εἰς τὴν ἐπηοίαν στατιστικὴν τῆς φαλαινούχηρας, δὲν ἀναφέρεται μεγάλος ἀριθμός τοιούτων κητῶν. 'Η ταχύτης τῶν είναι καταπληκτική, δταν τὸ κήτον κτυπηθῆ μὲ τὸ κανόνι-άκόντιον. 'Εὰν δὲ σίδηρος δὲν εἰσχωρήσῃ ἀμέσως εἰς τὰ ζωτικά του δργανα, οὕτως διστε τὸ κήτος νὰ φονευθῇ ἀμέσως, τότε ἀνατένεσει, φεύγον, ταχύτητα ἄνω τῶν 50 χιλιομέτρων τὴν ὁραν, ἔως διον κομασθῆ.

Τὸ τέταρτον εἶδος τῶν RORQUALS, ή μικρὰ φαμφοφόρος φάλαινα, (BALAENOPTERA ROSTRATA ή ACUROSTRATA), ἀγγλ. PIKEDE WHALE, δμοιάζει μὲ τὴν κοινήν φάλαιναν, πλὴν είναι πολὺ κοντή. Τὸ φύγος της είναι δραζεῖ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ πλάτος της, είναι δὲ τριγωνικόν, δταν τὸ βλέπει κανεὶς ἀπό τὰ ἐπάνω. 'Εχει 50 μόνον κοιλιακά αλλάκια, τὰ ὄποια, δημοσίευσει εἰς τὴν φάλαιναν RUDOLPHI, δὲν σχίζουν τὸ σῶμα τῆς ἀπό ἄκρων εἰς ἄκρων, ἀλλὰ χάνονται εἰς τὸ μέσον σχεδὸν. Αἱ μπαλάνες της είναι λευκοπτίτωνες καὶ οὕτως διάγνωσταις τοῦ εἶδους είναι εἰς τὴν κοινήν φάλαιναν.

Τὸ χρόνια της είναι φαριδύλαυκον πρὸς τὴν φάλαιναν καὶ λευκόπτατον πρὸς τὴν κοιλίαν. 'Άλλο διακριτικὸν τοῦ κήτους είναι, δημοσίευσει, ἡ τριγωνική, σχεδόν, σεφαλή του καταληγεῖ εἰς ένα φύγος, ποὺ ἐκτελεῖ κρέη ούμφους. Τὸ μῆκος του κήτου είναι 9 μέτρα, πολὺ δὲ σπανίως δινάται νὰ φάσῃ τὰ 10 μέτρα. Πολὺ διάπολη είναι γνωστά δύον ἀφορᾶ τὴν ἀναπαραγωγὴν των. Οι φυσιοδίφαι οὐδέποτεν, δημοσίευσει, εἰς τὸν κήτη μέσον σχεδὸν είναι μήρους τριῶν μετρών μόλις γεννιθῆ.

'Η φαμφοφόρος φάλαινα είναι διεσπαρμένη εἰς δύον τοὺς δικαιούντων καὶ καθὼς λέγουν προτιμᾶ τὰς παρακτίους ζώνας παρὰ τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος. Κάμνει μεγάλες δυντείς καὶ πολλάκις πηδᾶ ἔξω ἀπό τὴν θάλασσαν, κάμνει μίαν δράμαν στροφὴν ἀνάποδα καὶ ξαναπάτει στὰ νερά με μεγάλον κρότον. 'Ο SCAMMON ἀναφέρει, δημοσίευσει, δταν τὰ κήτη αὐτὰ εἰνίσκονται πάγων, γέγανται τὸ φύγος των ἔξω καὶ στέκονται σχεδὸν δρθια, διὰ νὰ ἀναπτεύσουν. 'Ο δὲ πλοιάρχος SCOTT είναι τὸ ήμερολόγιον τῆς τελευταίας ἔξεργηντικῆς ἐκστρατείας του ἀναφέρει, δημοσίευσει, δταν αἱ φάλαιναν αὐταὶ, μὲ τὸν τρόπον ποὺ διάγουν τὸ κεφάλι των ἔξω ἀπό τὰς πάγους, διὰ νὰ κάνανται στέκονται, δμοιάζουν μὲ τὶς τρομερὲς δρκες, ποὺ διάγουν καὶ αὐτὲς τὸ κεφάλι ἔξω, διὰ νὰ παραμονεύσουν τὸ τυχόν θύμα.

Αἱ φαμφοφόροι φάλαιναν δὲν ἔχουν μεγάλην οἰκονομικὴν ἀξίαν, πλὴν οἱ Εσπεριδοί τὰς φονεύουν διὰ τὸ κρέας των, τὸ διόποιον, καθὼς ἀναφέρουν πολλοὶ φαλαινούχηροι, είναι έξαιρετον.

Τὸ πέμπτον καὶ τελευταῖον εἶδος, ή φάλαινα RORQUAL BRYDE, (BALAENOPTERA BRYDEI), δὲν ἀνεγγωφρεῖτο ώς χωριστὸν εἶδος μέχρι τοῦ 1912. Καὶ μέχρι σήμερον ἀπό τὴν εἰλαμβάνον δύο τὸν κήτον τῆς φάλαιναν RUDOLPHI, μὲ τὴν διοίαν δμοιάζει πολὺ, πλὴν τὸ σῶμα τοῦ κήτου τούτου είναι στενόμαρκον καὶ δχι κονδροδεμένον, δημοσίευσει τὸν ἄλλων RORQUALS. Τὸ χρόνια πρὸς τὴν φάλαιναν καὶ λησταὶ λευκοπτίτων. Τὸ μῆκος της είναι 13—15 μέτρα καὶ αἱ θήλεις είναι κατά τι μεγαλύτεραι εἰς τὸν δύκον ἀπό τὸν εἶδον.

Αἱ μπαλάνες της είναι τελείως διάφοροι ἀπό τὰς τῶν ἄλλων RORQUALS ώς πρὸς τὸ μέγεθος καὶ τὴν ποιότητα. Είναι πλατιάτεραι καὶ μικρότεραι ἀπό τὰς ἄλλας καὶ δρόματος λευκοῦ, μὲ σποραδικὰς φαίστης γραμμάς. Τὸ μῆκος τῶν μπαλανῶν τούτων δὲν ὑπερβαίνει τὰ 50 ἑκατόστα, είναι δημοσίευσει πολὺ στερεός. 'Η διαφορά μεταξύ τῶν μπαλανῶν τῆς φαλαινῆς BRYDE καὶ τῶν μπαλανῶν τῆς φαλαινῆς RUDOLPHI ἔγινεν ἀντικείμενον διώκησης πρὸς τινῶν ἔτῶν, ποὺ ἐπέστρεψε τὴν προσοχὴν τῶν φαλαινούχηρων κύκλων.

«Ἐνας ἔμπορος ἐπώλησε μπαλανῆς τῆς φαλαινῆς DRYDE ώς μπαλανῆς τῆς φαλαινῆς RUDOLPHI, χωρὶς νὰ γνωρίζῃ τὴν διαφοράν. 'Ο Λ-

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 3160501 DAVIS STREET.
Cor. Jackson St.

Cable address: "WESCO"

NICHOLASD. AKAWALOS & SON

PHILADELPHIA

CONTRACTORS

BOILERS, TANKS AND HOLD
CLEANING A SPECIALTY

SHIP SUPPLIERS

OFFICE:

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

γοραστής ήρνήθη νά τάξ παραλάβη, ισχυριζόμενος, ότι δὲν τοῦ ἐστάλη τὸ ξητήθεν ἐμπόρευμα. Οἱ δικασταὶ, κατόπιν γνωματεύσεως τῶν εἰδικῶν, ἐδικαίωσαν τὸν παραλήτην καὶ κατεδίκασαν τὸν πωλητὴν νά ἀλλάξῃ τὸ ἐμπόρευμα ή νά πληρώσῃ τὴν διαφοράν. Τὸ συμπέρασμα τῆς δίκης ἦτο, ότι εἰνὲ δύσκολον νά διαχείνουν οἱ μη εἰδικοί, τὴν διαφοράν μεταξὺ τῶν δύο ποιοτήτων.

Ἡ τροφὴ τῶν φαλαινῶν BRYDE ἀποτελεῖται ἀπὸ φαράκια, φέγγες καὶ σκονιμπάτια. 'Ο OLSEN περιγράφει τὴν ἀδηφαγίαν τῶν κητῶν τούτων καὶ λέγει, ότι εἰνὲ τὰ πλέον λάμαργα μεταξὺ τῶν RORQUALS. 'Αναφέρει, ότι εἰς τὸν στόμαχον μᾶς φαλαίνης BRYDE ἀνευρέθησαν 15 πυκνοῖν μεγάλοι καὶ ἔχοντες τὸ περιεργὸν τοῦτο γεγονός ὡς ἔξις : Τὴν στιγμὴν ποὺ η φαλαίνα εὐρίσκεται εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μὲ δόλαντο τὸ στόμα της, διὰ γὰ κατατῆναι τὴν φάρα, οἱ πυκνοῖν δόλησαν μέσα εἰς αὐτὸν, γιὰ νά φάγον καὶ αὐτὸν φάρα καὶ ἀπελαίνανται τὸν φαλαίναντα τοὺς κατέπειν.

Φάνεται, ότι δὲν ὑπάρχουν σιφεῖς πληροφορίαι δύον ἀφορᾶ τὴν ἀναπαραγωγὴν τῶν κητῶν τούτων καὶ οἱ φυσιοδίφα συμπεριφένειν ἐκ τῶν γεννήσεων ἀνά κάθε τοῦ ἔτους ἐποχῆν, ότι οἱ ἔρωτες τῶν φαλαινῶν BRYDE δὲν δικαίωσαν καθ' ὅλον τὸ ἔτος. 'Η Νότιος Ἀφρικὴ καὶ Ιδίως η Πορτογαλικὴ Ἀγκόλα, εἰνὲ αἱ περιοχαὶ, ὅπου τὰ κήτη αὐτὰ ἐμφανίζονται κατ' ἄγκελας. Καὶ τῷρα ἂς ἰδωμεν πᾶς ἀλιεύονται αἱ περιφέρειαι RORQUALS.

'Εὰν η φαλαίνης έλαβε τοιάτην ἔκτασιν οὔμερον, τοῦτο δρεῖλεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν τελειοτάτην τοῦ κανονιοῦ-ἀνοντίου, CANON — HARPON, ὑπὸ τοῦ Νοθρηγοῦ SVEND FOYN, κατὰ τὸ 1865. Δὲν ήτο, βεβαίως, αὐτὸς ὁ πρῶτος ποὺ ἐχρησιμοποίησε τοιῶν δύον διὰ τὴν ἔξολόθρευσιν τῶν φαλαινῶν. 'Ο WILLIAM SCOREBY εἰς τὰς φαλαίνης τοῦ ἐκστρατείας εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ XIX αἰῶνος, ἐχρησιμοποίησε καὶ αὐτὸς ἔνα φορτητὸν κανονάριον μὲ ἀκόντιον. Πλὴν, η τελειοτάτης τοῦ κανονιοῦ ὑπὸ τοῦ SVEND FOYN καὶ η ἐγκάταστασίς τοῦ ἐπὶ ἐνὸς ταχυπλόν ἀτμοπλόνιον, κατέστησε δινυατὴν τὴν θήραν φαλαινῶν τῶν ἀνηκούντων εἰς τὴν ὄποιανειαν τῶν RORQUALS.

Η ταχύτης καὶ ὁ δρός τῶν κητῶν τούτων καὶ τὸ γεγονός, ότι δὲν πλέον, διαφεύσθην, ἔγιναν αἰτία, ώστε νά παραμεληθῇ η θήρα τον ἐπὶ ἕνα διάστημα ὑπὸ τῶν ἀλιέων, ποὺ δὲν ἐχρησιμοποίησε τὸ παρὰ τὰ ἀκόντια, ποὺ ἐφριπτον μὲ τὰ χειρὶα ἀπὸ τὰ εὑδραντα πλιούρια των. 'Εξ ίσου η μετρία τούτης τῶν μπαλανῶν τῶν RORQUALS, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς μπαλαίνας τῶν ἀλιών φαλαινῶν, τὰς καθίστα διλγάρτον σημαντικάς εἰς τὴν ἐποχὴν καθ' ἥν αἱ μπαλαίναι ἀπολύτων λιαν ἀκριβά.

Σήμερον τὸ κανόνι-ἀνοντίον εἶναι ἔνα τέλειον δύον διὰ τὴν θήραν καὶ τῶν μεγαλυτέρων κητῶν. Τὸ ἀπόκτιον, μήρους δύο μέτρων καὶ βάρους 50 κιλῶν, φέρει αἴχμην μὲ πλειδούς ποὺ ἀνοίγουν μόλις εἰσχωρήσῃ αὐτὴ εἰς τὸ σώμα τοῦ ζώου. 'Επισής, εἰς τὴν αἴχμην αὐτὴν τοποθετεῖται τεχνητής καψίλιον, πυρίτης καὶ ἄλλα ἐχορηγηταὶ ὄντα, μόλις δὲ ἐκσφενδονισθῇ τὸ ἀπόκτιον, η μικρὰ αὐτὴ δύομά ἐχογίνηται ἐντὸς τοῦ σώματος τοῦ ζώου καὶ σύντο τοποθετεῖται ὡς θάνατός του.

'Η αἴχμα η μᾶλλον η θήρα τῶν μπαλακωτῶν φαλαινῶν ἡσχισεν εἰς τὴν Βόρειον Νοθρηγίαν, τὸ FINMARK, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ XIX αἰῶνος καὶ ἔκτοτε η βιομηχανία αὕτη εἶναι εἰς τὰς κείμεις τῶν Νοθρηγῶν. Φαλαίνης τοιχοὶ σταθμοὶ ἐγκατεστάθησαν κατόπιν εἰς τὴν Ισλανδίαν, τὰς Φερώνιας νήσους, τὴν Σκωτίαν, τὴν Ιρλανδίαν, τὸ Λαμπραδό, τὴν Βρετανικῶν Κολομβίαν, τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Κορέαν. 'Ησχισε τότε η ἀπηνής θήρα τῶν μπαλακωτῶν φαλαινῶν, ἐπὶ δεκάδας ἐτῶν, ἵνα διον τὰ κήτη μετετοπίσθησαν εἰς ἄλλας περιοχάς καὶ ἐπηκόλούθησε μία σχετικὴ κοίτης εἰς τὴν φαλαίνης.

Κατὰ τὸ 1892, ὁ Σκοῦτος BRUCE ὀργάνωσε μίαν ἐκστρατείαν πρὸς τὸν Ανταρκτικὸν καὶ ἔλευσε πρὸς τὴν θάλασσαν τοῦ WEDDELL διὰ νά ἐρευνήσῃ τὰς περιοχάς, δύον κατέφυγον αἱ φαλαιναί, (BALAENA MYSTICETUS καὶ BALAENA GLACIALIS). 'Επετρεψεν, ὅμως, ἀπαγκτος καὶ προσεπάθησε νά κινησθῇ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐμπορικῶν κύκλων τοῦ Εδιμούργου διὰ τὴν θήραν τῶν μπαλακωτῶν φαλαινῶν RORQUALS, καὶ οὐδὲ τὸ ἐπιτύχη.

'Εξ ἀντιθέτου, ἔνας Νοθρηγός, ὁ πλοιάρχος C. A. LARSEN, ὑπῆρξε ποὺ τυχερός εἰς τὰς ἐξερευνήσεις τοῦ καὶ κατὰ τὸ 1893—94, ἐπιστρέψαντο πάντα τὰ πλούσια φαλαίνης τοιχοὶ σταθμοὶ ἐγκατεστάθησαν τον, συνεταρίσθη μὲ τὴν μεγάλην ἐταιρίαν COMPANIA ARGENTINA DE PESCA. 'Απὸ τότε, φάνεται, ότι χρονολογεῖται η ταχικὴ θήρα τῶν RORQUALS. 'Η Νότι-

ος Γεωργία ἔξελέγη ώς η καταλληλοτέρα θέσις διὰ τὴν ἐγκατάστασαν σταθμοῦ καὶ ἐντὸς διλόγων χρονικοῦ διαστήματος πέντε μεγάλα ἐταιρίαι ἐγκατεστάθησαν ἐκεῖ, ἀπασχολούσαι 2.000—3.000 ἄνδρας.

Σὺν τῷ χρόνῳ ὁ τρόπος τῆς θήρας τῶν φαλαινῶν φιλικῶν ἡλλαξε καὶ ὑπὲρ τῶν μικρῶν πλοίων, ποὺ ἐχρησιμοποιοῦντο μὲ σχετικῶν μικρῶν ἀπόδοσιν, ἐτέθησαν εἰς λειτούργημα μεγάλα φορτηγά πλοῖα, διαρρυθμισθέντα καταλλήλως εἰς πλωτὰ ἐργοστάσια. Τὰ πρώτα πλοῖα ἐστάλησαν εἰς τὰς περιοχὰς τῶν ORKNEY καὶ Νοτίου SHETLAND. 'Η ἐπιτυχία τῶν ήτο πλήρης καὶ πολλαὶ ἐταιρίαι ἐστενούσαν νά μετατρέψουν τὰ παλαιὰ φορτηγά των, εἰς πλοῖα ἐργοστάσια. Διὰ νά ἀποφευχθῇ, λοιπόν, καὶ τότε ὁ πληθυσμός εἰς τὴν φαλαίνης βιομηχανίαν καὶ περιορισθῇ η προμακτεία καταστροφὴ τῶν θαλασσών τούτων θηλαστικῶν, ἐλήγθησαν δοκόντεια μέτρα καὶ ἐπεβλήθησαν διάφοροι περιορισμοὶ ώς πρὸς τὴν θήραν των.

Οἱ φαλαινούχοι, τότε, χάρις εἰς τὰ μεγάλα πλοῖα ποὺ διέθετον, ἐδοκίμασαν νά ἐπεκτείνουν τὰς ἐργασίας των, ἐρευνῶντες τὰς ἀγνώστους, κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐξείνην, Νοτίους περιοχάς τῆς 'Ανταρκτίδας. Πράγματι, αἱ προσπάθεια τῶν ἐστέθησαν υπὸ ἐπιτυχίας, διότι εἰνέθησαν ἀγνείς περιοχαὶ ἀλιείας, δύον αἱ αὐλακωταὶ φαλαιναὶ «RORQUALS» ενίσκοντο εἰς ἀπειραπίθιμους ποσότητας. Εἰς τὸν φαλαίνης τοιχοὶ κύκλους ή εἰδῆς, ότι εἰς τὴν 'Ανταρκτίδα ὑπῆρχον ἀγέλαι μέγαλα φαλαινῶν εἶδησε, ότι εἰς τὴν 'Ανταρκτίδα ὑπῆρχον ἀγέλαι μέγαλα φαλαινῶν εἶδε.

'Η πρὸς τὸν 'Ανταρκτικὸν ἔξόρμοισις τῶν φαλαίνης τοιχοὶ ἀπέδωσε καὶ τὸ 1925—26 τὰ 60 οἰστος περισσότερον τὰς παραγωγῆς φαλαινελαίου, διὸ ἀπόδιος τῶν φονευθέντων κητῶν ὑπερέβη τὰς 14.000. Τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν θυμάτων κατέλαβον αἱ αὐλακωταὶ RORQUALS. 'Ο πλοιάρχος LARSEN πεπιστέμενος, ότι εἰς τὰς πλησιάρχων περιοχάς θὰ ἔχειν εἰσικεν ἀρθρονον ἀλιεύμα, ὡργάνωσε συντόμως καὶ νέαν ἐκστρατείαν πρὸς τὴν θαλασσαν τοῦ ROSS, δύον καὶ κατέπλευσε μὲ ἓνα πλωτὸν ἐργοστάσιον. 'Εντὸς διλόγων ἔβδομάδων ἐπέστεφεν εἰς τὴν θάσιν τον μὲ πολύτιμην φαλαινελαίον.

Tὰ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου LARSEN ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα ἐνεθάρησαν εἴτε περισσότερον τὰς φαλαίνης τοιχοὺς, οἱ δύοις πλειόνες καὶ τὰς φαλαίνης πλιούριαν καὶ τὴν πείραν, νά μεταρρυθμίσουν τὰ πλοῖα τῶν καὶ νά βελτιώσουν τὰς ἐπ' αὐτῶν ἐγκαταστάσιες. 'Η ἐργασία ἐπὶ τῶν πλοίων δὲν ἔπαινε ποτέ. Νοχημερόν οἱ ἄνδρες εἰργάζοντο πυρετωδῶς καὶ η ἀπόδοσις ηγεμονεύειν ἀλιαρωδῶς. 'Η φαλαίνης τοιχοὶ ἐστρατεία τοῦ 1930—31 ἀπέδωσε 3.420.410 βαρέλια ἔλαιον, προερχόμενα ἐπ 37.465 φαλαινῶν, ἐπ τῶν οποίων τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀπετελεῖται ἀπὸ RORQUALS, καὶ συγκεκριμένως τὴν γλαυκὴν φαλαιναν.

'Η σπουδαῖα αὐτὴ παραγωγὴ ἐπέφερεν, ώς ἐπόμενον, τὴν πτῶσιν τῶν τιμῶν τοῦ ἔχθνελαιον καὶ ως ἐκ τούτου οἱ Νοθρηγοὶ ἀπεφάσαν νά μη στείλουν τὰ πλοτά των ἐργοστάσιας εἰς τὰς πλουσίας περιοχάς τοῦ 'Ανταρκτικοῦ. Ούτω η παραγωγὴ ἥλαττον θατὰ 1.000.000 βαρέλια καὶ ἐπίλευση σχετικὴ ισορροπία εἰς τὰς τιμάς πάλιν. 'Απὸ τὸν 1932—33 Νοθρηγό, 'Αγγλοί, 'Αμερικανοί, 'Ιάπωνες, Γερμανοί, 'Ολλανδοί καὶ Ρώσοι φαλαίνης πρόσθιοι δὲν κάμουν τίποτε ἀλλο παρὰ νά φορτιστεύσουν, πῶς νὰ τελειωτασσούν τὰ πλοτά των καὶ νά τὰ στείλουν πρὸς τὸν Ανταρκτικόν. Αἱ τελευταῖα στατικαὶ ἀναφέρουν, ότι 91 οἰστος τῆς παραγωγῆς ἔχθνελαιον καὶ διαφόρων ἀλιών ὑποποιόντων ἐπ τῆς φαλαίνης τοιχοί, προέρχονται ἀπὸ τὴν Ανταρκτική. Αἱ ἐκατόμετραι τῆς ἐγκαταστάσιας τοῦ 1936 δίδουν τὰς φαλαίνης τοιχοὶ τοῦ Κορέαν, 16.500 γλαυκάς φαλαιναί, 12.500 κοινάς φαλαιναί, 1.965 φαλαιναί καμπύρας, 266 RORQUALS RUDOLPHI καὶ 577 φυσητῆρας κατόδοντας.

'Η πρὸς τὸν 'Ανταρκτικὸν ἐπίμονος τῶν φαλαίνης τοιχοὶ ἐκστρατεία ἔχει καὶ μίαν πλευράν, ποὺ καθησυχάζει τὸν θήραν φαλαίνης. Λέγονται μὲ εὐγαρσίστησιν, ότι η ὁμαδικὴ πρὸς τὴν Ανταρκτίδα στροφὴ τῶν ἀλιέων, ἀπτελεύτησε τὰς διαφόρους ἀλιας ἀνά τοὺς ωκεανούς περιοχάς καὶ σύντο δοθῇ καρός εἰς τὰς ἐκεῖνες εὐρισκομένας καὶ ἐνδιατομένας φαλαιναίς νά ἀνταντεύσουν κανονικῶς, ἔνως διον, μετα παρέλευσον δίλγων ἐτῶν, ἐξ αντλουμένης τῆς πρὸς τὸν Ανταρκτικὸν ἀλιεύας, ἐπαναφόριση η ταχικὴ ἀνά τοὺς ωκεανούς θήρα τῶν διαφόρων κητῶν.

'Ο SIR SIDNEY HARMER εἰς τὸ σύγγραμμα τοῦ «HISTORY OF WHALING» λέγει, ότι η ἐξολόθρευση τῶν φαλαινῶν είναι ἔγκλημα. 'Ἐπειδὴ ἔναν ἐκ τῶν προτέρων ἀποδειγμῇ, ότι η ἐξαράντιση τῶν φαλαινῶν θηλαστικῶν κατέβαλε της προστάσιας, πρᾶγμα ἐντελῶς...πάτιθαν.

Κατηγόρωσα τὸ οπιμελάμα μου σήμερον εἰς τὴν περιγραφὴν τῶν κητῶν μόνον καὶ δὲν ἔγραψα τίποτε ἀλλο παρεμφερές πρὸς τὴν βιομηχανίαν ὑποποιόντων ἀλιέων, ώς συνήθως, 'Αγγλιανούς πλήρως, δητοῦ τοῦ εἰνέ ποναρτικὸν διαγνωστά τῶν φαλαινῶν δόλγων μόνον δύναται νά κινησθῇ τὸ ἐνδιαφέρον. 'Εφ' οὖν, δημος, ἔνεπλακην εἰς ἔνα τόσον δύσκολον θέμα, ἀνάγκη πάσα, δητος περατώσω τὴν διατοιχήν μου, δησφ τὸ δύνατόν, συντομώτερον. "Ας μοι ἐπιτραπῇ, λοιπόν, νά ἔξακολουθήσω.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

A. GORDON & SONS LTD

Head Office: 16, Prince Street, MONTREAL, Que

Grain bags & Separation cloths dry sheathing paper

Cable address: GORDONBAGS, Montreal

Branches: Sorel, Que, Three Rivers, Que, St. John,

NB, Halifax, NS,

BANEY MADHUB MOOKERJEE & CO
Incorporating Raj Kissen Mookerjee
Established 1854

DUBASHES
STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:
•WORKWELL• Calcutta Calcutta 5375

CALCUTTA
Codes:
A.B.C.—Scotts—Watkins.

LONDON AGENTS: Harwin Shipping Agency Ltd.
London House, E.C. 3.
Telephone: ROYAL 1534



Γαλλία

Ο κρατικός παρεμβατισμός

Κατά την πρό των γένουν λαβούναν χώραν γενικήν συνέλευσιν της Ένωσεως των Γάλλων έφοριστων διεξήχθη σεζόντος περι της δημιουργησίσης καταστάσεως διά την γαλλική Ναυτιλία, συνεπεία του πρό των φημισθέντος νόμου, διά του οποίου έπειται ο κρατικός έλεγχος εἰς αυτήν.

Διά του νόμου τούτου συνεστήθη ε' Ανώτατον Συμβούλιον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ διοικούν γνωμοδοτεῖ ἐπὶ τῆς γενικῆς ναυτιλιακῆς πλιτικῆς καὶ ιδίως ἐπὶ παντὸς θέματος σχέσιν πρὸς τὴν ἀνασυγχρότησιν καὶ μάνεύσιν τοῦ ἔμπορικου στόλου, τὴν ἐγκατάστασιν νέων γραμμῶν καὶ τὸν συντονισμὸν τῆς λειτουργίας των.

'Αλλ' ἡ δικαιοδοσία τοῦ Συμβούλιον ἐπεκτείνεται καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς, διότι εἰς τὴν ὑποχρεωτικὴν συνεργασίαν ωρισμένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, εἰς τὸν έλεγχον τῶν παραγγελῶν νέων πλοίων ὑπὸ ἐπιχειρήσεων, ἀπὸ τοῦ εἰς διερεύνεται πρὸς τὸ Δημόσιον, εἰς τὴν ἐγκατάστασιν ἡ τὴν διακοπὴν τακτικῶν γραμμῶν κλπ.

Ἡ "Ένωσις" τῶν γάλλων έφοριστων κατακρίνει τὴν τοιαύτην παρέμβασιν τοῦ Κράτους εἰς τὴν ἐλευθέραν κίνησιν τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τονίζει, διότι διὰ τῶν περιορισμῶν τούτων τίθεται ἐν κινδύνῳ αὐτὴ ἡ ἀναπορία; καὶ τὸ μέλλον τῆς γαλλικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Ο περιαμάτισμὸς τῆς συλλογικῆς ναυτιλιακῆς ὁργάνωσεως, λέγεται ἡ ὑποβληθεῖσα εἰς τὴν συνέλευσιν ἐκθεσίς, εἰνὲ τοσούτῳ μᾶλλον ἐπικινδύνος, καθόσον θέτει φραγμοὺς εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἡ διατήρησις καὶ προσγωγὴ τῆς δύοις βασιζούται εἰς τὴν ἀπεριόριστον ίδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, εἰς τὴν ἀπόλυτον ἐλευθερίαν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρημάτων καὶ εἰς τὴν ταχείαν καὶ ἀνεμπόδιστον ἐκτέλεσιν τῶν λαμβανομένων ὑπὸ αὐτῶν ἀποφάσεων.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Αἱ ἐπιχορηγήσεις

Τὰ προταθέντα ἀπὸ τὸν Πρόεδρον τῆς Κοινοβούλευτικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλίας προστατευτικὰ μέτρα διὰ τὴν κάναστρησιν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ 'Αμερικανικοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς «Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς». 'Ο Ναύαρχος Σμύθ εἰς σχετικάς δηλώσεις κατὰ πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς ὡς ἄνω κοινοβούλευτικῆς 'Επιτροπῆς ἐχαρακτήρισε ταῦτα ὡς μέλλοντα νὰ προκαλέσουν τὴν σύγχυσιν καὶ νὰ ἀνατείλουν ἀντί γὰρ προσθίσουν τὴν ίδιωτικὴν πρωτοβουλίαν.

Ο Πρόεδρος τῆς κοινοβούλευτικῆς 'Επιτροπῆς διεύλειται. Βέβηλος εἶχε προτείνει: α') Τὸ ἀνεν διακρίσεως δικαιοίαν οἰουδίποτε 'Αμερικανοῦ πολίτου νὰ ἀπενθύνεται εἰς τὸ Κράτος καὶ νὰ ἐπικαλήται τὴν ἀρωγήν πον διὰ τὴν ναυτιλήσιν ἐνὸς πλοίου, ἀδιαφόρως ἂν τοῦτο θὰ ἀπασχοληθῇ εἰς τὰς ἐπιχορηγημένας παρὰ τὸ Δημόσιον γραμμάτ. 'Η διαφορὰ τοῦ κόστους ναυτιλήσιν μεταξὺ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Εὐρώπης θὰ καταδάλεται οὕτω εἰς κάθε ἐπιθυμούντα νὰ κατασκευάσῃ πλοίον. β') Αἱ ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων γραμμῶν νὰ παρέχονται εἰς διὰ τὰ πλοία κατὰ διανύσματος μᾶλλον καὶ γ') Νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἀπενθύνεται ἀπόσθεσις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, πρὸ πάσης φορολογίας τῶν κεφδῶν.

Ο Ναύαρχος Σμύθ παρέδειχθει διὰ την χοήματος τοῦ ἀμερικανικοῦ Δημοσίου ἀνεξέλέγτως παρεχομένου εἰς ἐπιχορηγήσεις νὰ ναυπηγήσουν περισσότερα πλοία, ὅχι διατάξεις καὶ τὰ καταλληλότερα, ἐκείνα ποδ κρείσσονται ἡ συγκρότησις τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτιλίας καὶ αἱ ἀνάγκαι τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης.

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL «SOSTIM»

SOSTIM MARINE COMPANY INC

600-2-4 SOUTH BOND STREET

BALTIMORE 31 MARYLAND

JOHN MITSOS

PHONES

PRES. & TREAS.

BROADWAY 3664-4760

Η γραμμὴ Βορείου Αμερικῆς—Μεσογείου

Ἀνεκοινώθη πρὸ ημερῶν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἡ ἀπόφασις τῆς «Διασκέψεως» τῶν ἑταϊρῶν, αἵτινες διατηροῦν τακτικὴν γραμμὴν ἀπὸ τὴν Βορ. Αμερικὴν (ιμένες 'Ατλαντικοῦ) πρὸς τὴν Μεσόγειον, διότι τοῦ λοιποῦ τὸ δυαδικὸν σύστημα ναυλολογίου ἐφαρμοσούν. Μικρότεροι δηλαδὴ γαῦλοι θὰ εἰστρέπονται ἀπὸ τὸν πελάτας μᾶς τῶν μετεχουσῶν τῆς «Διασκέψεως» ἑταϊρῶν καὶ μεγάλωτεροι διὰ τοὺς παρέχοντας φορτίους εἰς ἄλλα πλοῖα, μὴ ἀνήκοντα εἰς τὰς συνηστισμένας 26 τῶν ἀμύλων ἑταϊρίας.

Ἡ ἀπόφασις αὕτη προεξάλεσεν ἡδη τὰς διαμαρτυρίας πολλῶν φορτωτῶν, αἵτινες χαρακτηρίζουν τὸ μέτρον ὡς ἀντίθετον πρὸς τὸν ἀμερικανικὸν περὶ ετράστη νόμον.

Μεταξὺ τῶν 26 πάσης ἐθνικότητος ἑταϊρῶν καταλογίζονται καὶ αἱ δύο Ιδικαὶ μας: εἰς «Γκρίζ Λάιν» (Γονιλανδρῆ) καὶ εἰς «Ελληνική».

Ai "Αμέρικαν Εξπορτ Λάινες"

Ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντας ἡ ἐκθεσις τῶν περιφαγμένων τῶν «American Export Lines» διὰ τὸ οἰκονομών ἔτος 1947-48. Ο Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον ο. W. Goverdale ἀνεκοίνωσε κατὰ τὴν πρὸ ημερῶν γενικὴν συνέλευσιν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, διότι ἡ ἑταϊρία πρόσκειται νὰ ναυλώσῃ ἀπὸ τὸ Κράτος ἐντὸς ὑπεροχεάτων μεταγωγικῶν τοῦ στρατοῦ, μετασκευαζόμενον ἡδη διὰ τὴν ἐπιβατικὴν διεθεδομαδιάν γραμμὴν τῆς Μεσογείου, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὰ καὶ αὐτὰς παραδιδόμενα τέσσαρα πικτὰ σκάφη, ἀπίνα τὰ διαφορολογηθοῦν ἀπὸ τοῦ Λύγοντον. Τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ διαναντάν νὰ μεταφέρουν 125 ἑπτάρια τοῦ 393 κιλ., κυρ. πόδας φορτίου. Τὰ ἑπτήσια καθαρὰ κέρδη τῆς ἑταϊρίας ἀνήλθον εἰς 4.550.430 δολ. καὶ τὰ ἑκτελεσθέντα κυριλικά ταξίδια πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὰς 'Ανατ. Ινδίας εἰς 320 μὲ μεταφερθὲν φορτίον 3.222.703 τόννων καὶ 2.378 ἑπτάρια.

Ἡ ἐκθεσις περιετέρῳ ἀναφέρει τὴν ἐπιστροφὴν εἰς τὸ Κράτος τῶν ναυλωμένων σκαφῶν, 50 τὸν ἀριθμόν, δεδομένου, διότι αἱ μεταφοραὶ τῶν εἰς κῆρα φορτίων ἐγκατελεῖσθαινον ἀπὸ τὰς ἑταϊρικὰς ἐπιδιώξεις. Δέκα μόνον διατηροῦνται ἀπὸ ναυλώσιν διὰ τὰς τακτικὰς ὑπηρεσίας τῶν γραμμῶν. Η ἑταϊρία κατέχει τῶρα 20 ταχύτατα φορτηγὰ γραμμῆς.

Διὰ τὴν προστασίαν τῶν φορτηγῶν

Ἡ "Ένωσις τῶν 'Αμερικανῶν 'Εφοριστῶν (τεῆμα φορτηγῶν τράμπτης) ὑπέβαλε πρὸ ημερῶν εἰς τὸ Κογκρέσον τὰ ἔξι κύρια αἴτηματά της, τὰ ἀπόβλεπτα εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας τῶν τράμπτης. Συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξι:

1. 'Αναγνώρισις πανηγυρικῆς διὰ τὸ φορτηγὸν τράμπτην ἀποτελεῖ κύριον καὶ οὐσιώδες μέρος τῆς συγκροτήσεως τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτιλίας.

2. 'Αναγνώρισις τῆς συμβολῆς τοῦ διὰ τὴν ἐθνικὴν ἀμύναν καὶ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Ο ἐλάχιστος δῆκος τοῦ ἀπατουμένου τοννάς φορτηγῶν τράμπτης θέλει καθορισθῆ ἀπὸ τὴν ναυτιλήσιν διοικητικά, τὴν «Ναυτιλιακή 'Επιτροπήν» καὶ τὰς ἐνόπλους δυνάμεις.

3. Τὸ Κράτος θέλει παράσχει μίαν ἐπιχορηγήσει Ισηνή πρὸς τὴν διαφορὰν τῶν ἔξιδων κυνήσεων τοῦ 'Αμερικανικοῦ τράμπτην καὶ τοῦ ξένου, εἰς δῆλους τὸν ἔφοριστάς της 'Αγροστίς πλοίον τὸν 'Αμερικανικὴν σημαίαν.

4. Διαχορισμὸς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Αγροστίου καὶ τοῦ 'Αγροστίου πλοίου τοῦ 314 κιλ. πόδας φορτηγῶν τράμπτης πλέοντας τὸν πόδα τοῦ 214 κιλ. πόδας φορτηγῶν τράμπτης.

5. Φορολογικαὶ διευκολύνσεις κατὰ τὰς ἀποθέσεις. Καὶ

6. Προτίμησις κατὰ τὴν παραχώρησιν ἐπὶ ἐνοικίῳ τῶν κρατικῶν πλοίων.

ATLANTIC STEAMERS SUPPLY CO

PROVISIONS
CABIN, DECK & ENGINE SUPPLIES

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

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

ων δι' ώριμερην γραμμήν, τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ἀπασχολούντων ἡδη τὰ σκάφη τῶν εἰς τὴν αὐτὴν ὑπηρεσίαν.

Αἱ προτιμήσεις εἰς τὰς μεταφορὰς

Τὰ μετέχοντα τοῦ σχεδίου Μάρσαλ δέκα ἔξι κράτη θὰ κληθοῦν διὰ τῶν διμερῶν συμφώνων ἕκαστον ἔξι αὐτῶν καὶ τὸν 'Ηνομένων Πολιτειῶν νὰ δηλώσουν ἀνεπιφύλακτον ἀπόδοχην καὶ τῆς ὑποχρεώσεως, διποτε τὸ θριστὸν τῶν φροτίων τῆς Ἀμερικανικῆς βοηθείας μεταφέρεται ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοιῶν.

Μᾶς πληροφοροῦν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην ὅτι αἱ πρῶται ὑποδείξεις ἀπὸ τῆς ἀμερικανικῆς πλευρᾶς ἔγενοντο ἡδη καὶ τὰ πρῶτα μέτρα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ Κογχρέσου ἔξεδηλώθησαν. 'Ἐν οὐδεμῷ περιπτώσει οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ εἰνει διατεθεῖμενοι νὰ ὑποχρεώσουν ἐπὶ τοῦ ἡζήτηματος τῆς προτιμήσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοιῶν. Ἐλπίζουν νὰ ἐπιτύχουν μάλιστα ποσοστὸν σημετοχῆς εἰς τὰς φροτώσεις τοῦ σχεδίου σηματικούτερον τοῦ καθοριζούμενου εἰς τὸν σχετικὸν νόμον. 'Η παρονοία, ἀλλωστε, τοῦ πλοιάρχου Γιαράβιλ Κονγονένη, ἀλλοτε διευθυντὸν τῆς Πολεμικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ γνωστοῦ φιλέλληνος, ὡς γνωμοδοτικὸν ἐπιτόρπου διὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου, εἰνει ὑπεραφεκτὴ ἔγγνησις τῆς προστασίας τῶν ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Τὸ «τράστ» τῶν γραμμῶν τῆς Μεσογείου

Καθ' αἱ ἀναγράφει ὁ Ἀμερικανικὸς Τύπος, τὸ ὑπουργεῖον τῆς Δικαιοσύνης προκειται νὰ παρέμβῃ εἰς τὸ πρό τινος καθεροφέν ἀπὸ τὴν Διάσκεψιν Βρο. 'Ατλαντικὸν — Μεσογείου δυαδικῶν σύστημα ναυλογίου, μὲ διώρισιν τῶν τακτικῶν φροτών τῆς Διασκέψεως πρὸς τοὺς μὴ τοιούτους.

Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου τῆς Δικαιοσύνης ἔχουν τὴν ἀντίληψιν, διὰ τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος μονοπολοῦνται αἱ πρὸς τὴν Μεσογείον μεταφοραί. 'Ο Ἀμερικανικὸς νόμος περὶ ετράστα ρητῶς ἀπαγορεύει κάθε περιορισμὸν τείνοντα νὰ ἀποτελῇ τὴν ἐλευθέραν ἐνάσκησην οἰνοδήποτε ἐπαγγέλματος καὶ προβλέπει δίοχιν ἐνόπιον τῶν δικαστηρίων τῶν πειρωμάνων νὰ μονοπολίσουν οἰνοδήποτε κλάδον παραγογῆς.

Ἄντην ἀξιωδῶς τὴν δίοχιν πρόκειται νὰ διατάξῃ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Δικαιοσύνης, ἵνα ἀποκατασταθῇ ἡ ἐλευθερία εἰς τὰς πρὸς τὴν Μεσογείον μεταφοράς. Τούναντιον ἡ 'Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ ἀνέχεται τὸν κατάστασιν τὸν ἐπιτάσθετον κατὰ 15 τοὺς ἑκατὸν εἰς τὸν ναυλον τὸν κατὰ τοὺς Διασκέψεων διὰ τοὺς ἀποκλειστικοὺς φροτώτας καὶ ἐπιτρέπει τὸν ἐπέταστον τοῦ μέτρον καὶ εἰς ἄλλας 'διασκέψεις' τακτικῶν γραμμῶν. 'Η ὑπόθεσης ἔνδιαφέρει καὶ τὴν Ἑλλάδα ἀμεσώτατα. Τὸ μὲν διότι εἰς τὴν διάσκεψιν ἀνήκουν καὶ αἱ δύο Ἑλληνικαὶ γραμμαὶ, τὸ δὲ διότι η κατανάλωσις θὰ ἐπιβαρυνθῇ ἵσως μὲ ναυλον ὑπῆρχον, λόγῳ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν «έκτος τράστ» γραμμῶν.

Ἡ ναυπηγήσις τάνκερς

Δεξαμενόλιον ἔνδις περίποτον ἐκαποτιμῶν τὸν τοννον φορτίον ναυπηγοῦνται ἡδη εἰς τὴν Ἀμερικήν. Στατιστικὰ ἀποκριθεῖμενα ἀναφέρουν, διὰ 44 ἐν ὅλῳ σκάφη παραγγέλθησαν ἐπτὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους διὰ λογαριασμὸν κυρίως τῶν μεγάλων ἑταῖρων πετρελαίου. 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἐκλεισαν συμβόλαια δι' ἔξι τάνκερς μεγάλης χωρητικότητος μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1949.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω παραγγελιῶν, τὸ ναυπηγοῦμενον ἡδη τοννάς εἰς πετρελαιοφόρα εἰνε τὸ ἀνώτερον δι' εἰρηνικὴν περίοδον. Εἰς 700 χιλ. τόν. γρόδες ὑπολογίζονται αἱ δοθεῖσαι παραγγελίαι, ἐνῷ εἰς τὴν 'Αγγλίαν τὰ ναυπηγοῦμενα τάνκερς κατὰ τὰς στατιστικάς τοῦ Λόνδονος Ρέτζ-στερ φράνονται τὰς 500 χιλιάδας τόννων γρόδες.

Ἄξει νὰ σημειωθῇ τὸ ἀπότομον τῆς ναυπηγικῆς αὐτῆς δραστηριότητος. Μόλις πρὸ ἔξαπτον τῆς Ἀμερικανικῆς ναυπηγείας εἰλον ὑπὸ κατασκευὴν τάνκερς 22 χιλ. τόννων ἐν συνόλῳ.

Τὰ ναυλωμένα σκάφη

Κατὰ σχετικὰς ἀνακοινώσεις τῆς 'Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς', 715 μόνον κρατικὰ σκάφη ἀπέμεναν ναυλωμένα εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς 'Απριλίου, ἔναντι 815 κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ αὐτοῦ μηνός. 'Ο ἀνώτατος ἀριθμός τῶν

ναυλωμένων ἐστημένῳ τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1947, μὲ σκάφη 1.510.

'Η συνεχίζουμένη κρίσις εἰς τὴν ναυλαγοράν εἰνε ἡ κρίσις ἀφοροῦ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ναυλώσεων «bare-boats» κρατικῶν πλοίων.

'Η ἀπόφασις, ἔξι ἄλλου, τῆς 'Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς, διποτε μὴ ἐπιτρέψῃ τὴν ναυλωσιν κρατικῶν πλοίων εἰς δύοσυς 'Αμερικανούς ἐφοπλιστὰς ἢ ναυτικοὺς πράκτορας διαχειρίζονται ἡ πρακτορεύσιν καὶ ἔξιν σημαῖνη σκάφη, θὺν περιορίσῃ ἐπὶ περισσότερον τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυλωμένων. Προσβλέπεται, ἐπίσης, διποτε ἐφοπλιστής αὐτούμενος τὴν ναυλωσιν κρατικῶν πλοίου, εἰνε καὶ ἰδιοκτήτης 'Αμερικανικοῦ σκάφους χωρητικότητος ἄνω τῶν 1.500 τόν. γρόδες.

'Ισως τ' ἀνωτέρῳ μέτρῳ νὰ ἔχουν κάπιον εὐεργετικὸν ἀντίτυπον εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀν δι' αὐτῶν ἐπανεγχθῇ ὁ περιορισμὸς τῶν ἀθρόων ἡδη προσφεροῦμένων 'Αμερικανικῶν σκαφῶν.

Ίταλία

Διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς προσπαθείας

'Ανεκοινώθησαν πρὸς ἡμερῶν τὰ πρῶτα διοικητικὰ μέτρα ἐνισχύσεως τῆς 'Ιταλικῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας. 'Απεφασίσθησαν παρὰ τοῦ ὑπουργικοῦ Συμβούλου δόλιγον πρὸ τῶν ἐκλογῶν καὶ ἐτέθησαν ἡδη εἰς ἐφαρμογὴν. Εὑρυτέρᾳ προστατευτικὴ νομοθεσία προβλέπεται νὰ ψηφισθῇ ἀπὸ τὴν μέλισσαν Βούλην. Τὰ ἡητέρντα μέτρα στηρίζονται εἰς ὑπεριστατικοὺς νόμους καὶ θεωροῦνται διευκολυντικὰ τῆς συντελονυμένης ἀνασυγχοτήσεως. Μεταξὺ ἄλλων παρέχεται ἀμέσως ὀικονομικὴ βοήθεια, συνισταμένη εἰς τὰ 60 τοὺς ἑκατὸν τὸ 1936 ἐν Ισχύν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὰς τακτικὰς γραμμάς. 'Η ἀπάλλαγή κάθε φροτογοίας διὰ τὴν ἀγορὰν καὶ ναυπηγησον τῶν νεοαγοραζούμενων πλοίων ἐπεκτείνεται πέραν τοῦ 'Ιουνίου τρέχοντος ἔτους καὶ τέλος η ἴσχυς τοῦ Διατάγματος τοῦ 1945, τοῦ ἀναρρεγέμενου εἰς τὰς ναυαγιαρεσίας καὶ τὴν μετασκευὴν τῶν ἀνελκυσμένων πλοίων, παραπέντε πέραν τοῦ προσεχοῦς Δεκεμβρίου.

Τὰ ὑπόψιστα νομοσχέδια προβλέπουν τὴν κρατικὴν εἰσφορὰν μέχρι ποσοστὸς 33 τοῖς ἑκατόν διὰ τὰς ναυπηγήσεις καὶ τὴν φροτογοίαν μέχρι διαφόρους περιπτώσεις: ἐπεκτελέσως γραμμῶν κοινῆς ὀφελείας.

Νέαι γραμμαὶ πρὸς τὴν Ἑλλάδα

'Ἐγγνωσθῇ, διη ἡ ἀταρία 'Ελληνικῶν Μεσογείου καὶ τὴν Μέσην 'Ανατολήν, ἐγκανιάζει ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς μηνὸς τὴν πρότην πρὸς τὴν Ἑλλάδα μεταπολεμικὴ γραμμήν, μεταξὺ τῶν λιμένων Τεργέστες—Βοιωνίδειον—Πειραιῶς καὶ ταῦπαλιν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν διετέθη πρὸς τὸ παρόν τὸ ἐπιβατήγον ἀποτέλεσμα τοῦ 'Καπιτώλιο', μὲ πρώτην ἡ Πειραιῶς ἀναχώρησην τὴν 16ην 'Ιουνίου.

'Αφ' ἐτέρου, νέον σκάφος, τὸ «Ροζελίν», ἀδιλφὸν πλοίου τοῦ «Ιζαμπέλε», ἐδρομολογήθη καὶ αὐτάς εἰς τὴν ἐγκανιασθεῖσαν πρὸ τῶν ἔδομάν τακτικὴν γραμμῶν μηνὸς τὴν Απριλίου πρὸς τὴν Ελλάδα—Πειραιῶς—Ἐγγύς 'Ανατολῆς. Τὸ «Ροζελίν» ἀναπτύσσει ταχύτητα 15 μαλλίων, διαβέτει δὲ πέντε κήπη δι' ἐμπορεύματα καὶ διαμερίσματα διὰ 17 μόνον ἐπιβάτους.

Μεγ. Βρεταννία

Ἡ παραγωγὴ γαιανθράκων

Ἄξεινει σταθερῶς ἡ παραγωγὴ γαιανθράκων εἰς τὴν Εὐρώπην. Κατὰ σχετικὰς ἀνακοινώσεις τῆς εἰς τὴν Γενεύην ἔδρανούσης Οἰκονομικῆς 'Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Εὐρώπην, ἡ μέση ἡμερίσια παραγωγὴ κατὰ μήνα Μάρτιον διὰ τὸ Ρούρ καὶ τὴν Πολωνίαν ἐστημένη νέαν αὔξησην. 'Η Πολωνία παρήγαγε 5.782.000 τόν., καὶ τὸ Ρούρ ἀπέδωκεν 7.203.000 τόν., τὸ ἀνώτατον μεταπολεμικὸν διοικ., κατὰ 9 τοῖς ἑκατὸν ὑπῆρχον ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου. Μόνον η Γαλλία, λόγῳ τῶν κατὰ Μάρτιον ἀπεργιῶν, ἐμφανίζει μικράν τινα ὑπερώσην τῆς παραγωγῆς.

'Ολαι αἱ χώραι τῆς Εὐρώπης ὀφελήθησαν ἐκ τῆς τοιαύτης αὐξήσεως. Αἱ εἰσαγωγαὶ Εὐρωπαϊκῶν γαιανθράκων διὰ τὴν Γαλλίαν, τὴν 'Ιταλίαν,

ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΝΑΓΚΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**ΣΙΝΔΟΝΙΑ, ΜΑΞΙΛΑΡΟΘΗΚΑΙ, ΚΟΥΒΕΡΤΕΣ,
ΠΡΟΣΩΨΙΑ ΚΑΙ ΟΛΑ ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΗΣ ΚΑΜΠΙΝΑΣ
ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

WORTH LINEN ENTERPRISES
ΤΗΛΕΦ: WALKER 5-0696 89 WORTH ST. NEW YORK U.S.A.

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΑΜΕΣΟΣ

την Ολλανδίαν, τὴν Σονδίαν καὶ τὸ Βέλγιον ἐσημείωσαν χαρακτηριστικὴν βελτίωσιν. Κατὰ τὴν Ἐπτοστήν, τὸ πρόδηλα πλέον τοῦ γαιάνθρακος διὰ τὴν Εὐρώπην είναι ἀπλοῦ ἡ ζήτημα διανομῆς.

Τέλος, αἱ ἔξαγονα ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν ἔφευσαν κατὰ Μάρτιον τὰς 363 χιλιάδας τόννων.

Τὸ ναυπηγικὸν τρίμηνον

Ἐππτωσιν, ὅχι σημαντικὴν ἀλλὰ χαρακτηριστικὴν ποιεῖ καὶ τῆς πορείας τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, διαπιστώνονταί αἱ τομηματαὶ στατιστικαὶ τοῦ «Λόδιος» Ρέτζιστερος διὰ τὴν παγκοσμίως ναυτηγούμενην χωρητικότηταν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου τοῦ τρέχει. ἔτους ἡτο κατωτέρα κατὰ 63 χιλ. τόνν. ἔναντι τοῦ προηγούμενον τοῦ 1947.

Τὸ κατὰ χώρας ναυτηγούμενον τοννᾶς εἶχεν οὕτον:

	31 Μαρτ. 1948	31 Δεκ. 1947
'Αγγλία...	2.138.035	2.173.361
Γαλλία	293.676	295.389
Σονδία	264.685	261.605
'Ολλανδία	237.527	255.199
Βρεταν. Κτήσεις	219.375	200.055
(μετὰ τοῦ Καναδᾶ)		
Καναδᾶς Ιδιαιτέρως ..)	163.042	143.250
'Ιταλία...	215.200	219.922
Δανία...	130.529	134.685
'Ηνωμ. Πολιτεῖαι	123.364	135.852
'Ισπανία	104.475	108.431
Βέλγιον...	82.224	81.280
Νορβηγία	77.189	80.832

Τὰ παραδοσέντα σχάρη κατὰ τὸ α' τριμήνον τοῦ 1948 ἦσαν χωρητικότητος τόν. γκρ. 475.286. 'Η κατασκευὴ δεξαμενοπλόων καθ' ὅλον τὸν κόσμον (ἔξαιρουμενης τῆς Ρωσίας) ἀνήλθεν εἰς 812.227 τόν. γκρ. μὲ αὐξησην 70 χιλ. τόννων ἔναντι τοῦ πετάροντος τριμήνου τοῦ 1947.

Αἱ συμβάσεις τοῦ Σημάτου

Εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἐψηφίσθη εἰς δεντέραν ἀνάγνωσιν τὸ νομοσχέδιον περὶ κυρώσεως ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας τεσσάρων ἐκ τῶν κατὰ τὴν Διάσκεψιν τοῦ Σημάτου τοῦ 1946 συναφθειῶν συμβάσεων, ἵνα τῶν ἀφορωσῶν τὴν τροφοδοσίαν, τὰ διπλῶματα τῶν ναυτῶν, τὰ διπλῶματα τῶν μαγείρων καὶ τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν. "Οσον ἀφορᾷ τὰς ἄλλας συμβάσεις, δὲν ἔχεται ἡ κύρωσις ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, λόγῳ μὴ ἀποδοχῆς τῶν δρῶν αὐτῶν.

Εἰδικῶς, προκειμένου περὶ τῆς ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων, ὁ ψηφοδός τῶν Μεταφορῶν ἐδήλωσεν, ὅτι αὕτη δὲν δύναται νὰ κυριωθῇ, διότι περιέχει τὸν δρόν, ὅτι δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ἐνδιαιτήσης πλέον τῶν τεσσάρων ἀνδρῶν εἰς τὸν αὐτὸν θάλαμον.

Κατὰ τὴν ἐπακολούθησαν συζήτησιν, καίτοι ἀνεγνωρίσθη γενικῶς, ὅτι τὰ πληρώματα πρέπει νὰ ἐνδιαιτῶνται καλῶς, ἐποιηθῇ, ὅτι δὲν πρέπει ἡ Ἀγγλία νὰ σπεύσῃ εἰς νεοτερισμούς, διὰ τῶν ὅποιων αὐξάνονται τὰ ἔξοδα τῶν πλοίων, διότι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει εἰς ἐποχὴν ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἡ δοτία ἀργά ἡ γοήγορα θὰ ἐμφανισθῇ, τὰ ἀγγλικὰ πλοῖα θὰ ἀναγκασθοῦν νὰ παροπλισθοῦν, ἐνῷ τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων σημαίων θὰ κυνοῦνται καὶ θὰ ἐργάζονται ἴκανοτοπικῶς, ἔστω καὶ ὑπὸ καμψηλούς ναῦλους.

Ἡ θέσις τῶν "τράμπων"

Εἰς προσφάτως δημοσιευθεῖσαν ἔκθεσιν τῆς Ἐνόσεως Ἐφοριαστῶν τῆς Βορείου Ἀγγλίας εὑρὺς γίνεται λόγος διὰ τὴν θέσην τῶν φορτηγῶν τράμπων ὑπὸ τὰς παρόντας συνθήκας. 'Η ὑπάρχουσα σήμερον χωρητικότης εἰς φορτηγά τράμπων ἀντέρει τῶν πιθανῶν ἀναγκῶν διὰ τὸ προσεχὲς τοῦνάχιστον μέλλον, λόγῳ τοῦ περιορισμοῦ τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, διφειλομένου κυρίως εἰς τὴν οἰκονομικὴν στενοχωρίαν τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀτοκοῦ Ανατολῆς καὶ εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν εἰσαγωγῶν, αἱ δοτία εἰς διὰ τὰς χώρας εὐρίσκονται ὑπὸ τῶν κρατικῶν ἔλεγχον.

Ἐστο καὶ ἐὰν δὲν γίνονται μεγαλύτεροι περιορισμοὶ εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, τοντζεὶ ἡ ἔκθεσις, πάντως, ἐφ' δοσον ἡ ἐφωταπάκη παραγογὴν θὰ βαίνῃ αὐξανομένη, αἱ μεταφοραὶ ἐξ ἄλλων ἡτείων θὰ περιορίζονται. Χαρακτηριστικὸν παράδειγμα τῆς σημερινῆς ἀνωμαλίας τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ἐκ τῆς δοτίας ἐπωφελεῖται μεγάλη χωρητικότης ὀπειανοπόδων

φορτηγῶν τράμπων, εἰναι αἱ μεταφοραὶ γαιανθράκων ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὴν Εὐρώπην, αἱ δοτία διμοίρων θὰ περιορισθοῦν, διανομῆς γαιανθράκων παραγωγῆς τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀγγλίας αὐξηθῇ.

'Αναλούσα τὴν σύνθετον τοῦ ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου η ἔκθεσις κατὰ τὸν Σεπτέμβριον 1939 καὶ τὴν 1ην Ιανουαρίου 1948 ἀναφέρει τοὺς κατώτατη ἀριθμούς:

Κατηγορία πλοίων	Σεπτέμβρ. 1939	'Ιανουάρ. 1948
Τράμπων	τ. γκρός 3.858.000	5.393.000
Πλοῖα γραμμῆς	> 9.221.000	7.165.000
Τάνκερς	> 2.977.000	3.313.000
Σύνολον	16.056.000	15.871.000

Ἐκ τοῦ πίνακος τούτου προκύπτει, ὅτι ὁ ἀγγλικὸς στόλος τῶν τράμπων εἰναι σήμερον ἀνώτερος τοῦ προπολεμικοῦ. Σημειωτέον δὲ ὅτι εἰς τὸν ἀντέροι πάντα πολλὰ τράμπων εἰναι ἀγράμματα εἰς τὴν κατηγορίαν πλοίων γραμμῆς, διότι ἔχουν ἀγόρασθαι παρ' ἑταῖρῶν, αἱ δοτία, ἐλλείπει πλοίων γραμμῆς, τὰ χρησιμοποιοῦντα διανομῆς.

Σημειώνεται μὲ τὸ ἡτημα τῶν τράμπων, συνεχίζει ἡ ἔκθεσις, πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ δοσον, διότι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι κατέχουν ἔνα μέγαν ἀριθμὸν πλοίων «Λύπτερτζ» ἐν ἐφερείᾳ, τὰ δοτία δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν ἐνεργείᾳ εἰτε πολούμενα, εἰτε ἐκμισθώμενα εἰς τὴν καυηλάς τιμᾶς καὶ ἐπομένως, ἔστω καὶ ὑπὸ τὴν ἀπάνων προϋπόθεσιν ζωρότητος τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, θὰ ὑπάρχῃ πάντοτε ὑπεραρχετή χωρητικότης εἰς τράμπων, διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν ζήτησιν. 'Εὰν μάλιστα καταστῇ δυνατὴ ἡ μείωσης τῶν πλοίων περισσοτέρων τῶν πλοίων εἰς διαφόρους λιμένας, η ὑπεραρχετή τῆς ὑπεραρχούσης χωρητικότητος εἰς τράμπων.

Ἐκεῖ, διότι πράγματι ἐμφανίζεται ἔλλειψης χωρητικότητος, είναι η πατηγορία τῶν τράμπων μικροῦ καὶ μετρίου μεγέθους, η δοτία θὰ ἐμφανίζεται ἀνώμη μεγαλύτερα, ἐφ' δοσον θὰ αὐξάνονται αἱ μεταφοραὶ μεταξὺ τῶν διαφόρων εἰδωνταί πλέον ἡ ἐκδήλωση.

Χαρακτηριστικὴ ἐπίσης, συνεχίζει ἡ ἔκθεσις, εἰναι η αὐξησης τῶν ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως τῶν τράμπων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικὴν ἐποχὴν. Τὰ ἔξδωα ἐπανδρώσεως τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίων είναι κατὰ 250 οἱ ἀνώτερα τοῦ 1938. 'Επίσης τὰ ἔξδωα ἐποκευῶν καὶ συντηρήσεως ἔχουν αὐξηθῆαι κατὰ 400 οἱ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1938, ἐνῷ η διάπλην τροφοδοσίας παρουσιάζει αὐξησην κατὰ 300 οἱ καὶ αἱ τιμαὶ ὑλικῶν κατὰ 200 οἱ. 'Εὰν πλέον, τὰ ἀσφαλίστρα, λόγῳ τῆς αὐξησεως τῶν τυμῶν τῶν πλοίων, εἰναι σήμερον κατὰ 300 οἱ ἀνώτερα τοῦ 1939. Τέλος αἱ τιμαὶ τῶν καυσίμων παρουσιάζουν αὐξησην κατὰ 330 οἱ διὰ τὸ πετρέλαιον καὶ κατὰ 400 οἱ διὰ τὸν γαιάνθρακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1939.

Σημαντικὸν ρόλον, συνεχίζει ἡ ἔκθεσις, παῖζον διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων καὶ αἱ καυσίμενης εἰς τὸν λιμένας. 'Εὰν ληφθῇ ὑπὸ δοσον διὰ δικτελόποιον τῶν 9.500 τόνων d.w. κοστίζει σήμερον 420.000 λίρας καὶ πρέπει νὰ ὑπολογίζεται 10 οἱ ἐποιώσις ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τούτου δι' ἀπόσθεσιν καὶ τόκον, ἡτοι 42.000 λιρῶν, προκύπτει ὅτι καθ' ἐκάστην μίμεραν ἐπιβαρύνεται τὸ πλοίον μὲ 120 λίρας μόνον δι' ἀπόσθεσιν καὶ τόκον κεφαλαίου. 'Εὰν δὲ προστεθοῦν εἰς τὸ ποσὸν τούτο καὶ τὰ ἄλλα τρέχοντα ἔξδωα, γίνεται ἔκδηλος ἡ ζημία, τὴν δοτίαν ὑφίστανται τὰ πλοῖα, στοὺς καυσίμενούς εἰς τὸν λιμένας.

Διεθνής διάσκεψις ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ

Περὶ τὰ τέλη Ἀπριλίου ἡρχούσα τὰς ἐργασίας τῆς ἐν Λονδίνῳ ἡ διεθνής διάσκεψης ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, μὲ τὴν συμμετοχὴν 250 ἀντιπροσώπων, ἐτοι 33 διαφόρων χωρῶν.

Σκοπὸς τῆς διάσκεψης ἡτο νὰ ἐπανεξτάσῃ τὴν διεθνῆ σύμβασιν τοῦ 1929, ἐν δοφει τῶν κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκόσαστίαν γενομένων τεχνικῶν προδόσιων, διότι ἡ γενίκευσης τῆς οδιοτηγεραφίας καὶ οδιοτηγεφωνίας ἐπὶ τῶν πλοίων, η χρησιμοποίησης τοῦ φραγτάρος καὶ τῶν ἄλλων συσκευῶν καθοδηγήσεως διὰ τὴν ἀσφαλῆ ναυστολίαν.

'Αφ' ἐτέρου, ἀντικείμενον τῆς διάσκεψης ἀπετέλεσεν η ναυπήγησης τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων κατὰ τρόπον ἐξασφαλίζοντα τὴν ἀσφαλειαν τῶν

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ 'Αρχαιότερον καὶ Τελείωτον τῶν ἐν 'Αλεξανδρείᾳ

Μηχανουργείων. Ιδρύθην πφ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.

Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΑΕΩΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ

ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ

ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ.

'Εποκεντα πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεκαεμένην. 'Εκτέλεσης πάσης ἐργασίας ἀφρόσωσης τὴν Μηχανουργείων καὶ τὴν Λεβητοποιίαν — 'Οξυγονοκολλήσεις καὶ 'Ηλεκτροσυγκολλήσεις — Χυτήρων 'Ορεαχάλων καὶ Χυτοσιδήρου.

'Εργοστάσιον καὶ Γραφεία: 68-70 'Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΑ-ΧΑΝΤΑΡΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον 27078 Τηλεγραφική Διεύθυνσις:

«FRANGSONS» ALEXANDRIA

ROTTERDAM STEAMSHIP CO LTD
(N. V. Rotterdamsch Scheepvaartbedrijf)

Shipbrokers & Agents

ROTTERDAM, Holland
11 Calandstraat,
Tel. 21040
Cable Address «DIOSKUROI»

Shipbrokers & Agents, Chartering,
Bunkers and Elevator Contractors.

έπιβατον, την πρόληψην των πυρκαιών, τὸν ναυάγοσθωστικὸν ἔξοπλισμὸν τῶν πλοίων, τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυπλοίας, τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων κλπ.

Κατὰ τὴν ἐναρκτήριον συνεδρίασιν τῆς διασκέψεως, εἰς ἣν διεβιβάσθη χαρεστικήριον μήνυμα τοῦ βασιλέως τῆς Ἀγγλίας, συνεστήθησαν τέσσαρες ἀποτροπαὶ, αἱ δύοις καὶ ἑπελήρθησαν ἡδη τῆς μελέτης τῶν διαφόρων ζητημάτων, ἀτινα καὶ περιπλείσιν τὸν σκοπὸν τῆς διασκέψεως.

Τὸ πρῶτον πλοῖον ἔξ ἀλουμινίου

Πρό τινων ἴμερῶν καθειλκυθή εἰς τὰ ἄγγλικὰ ναυπηγεῖα τὸ πρῶτον εἰς τὸν Κόσμον πλοῖον κατεσκευασμένον ἔξ διοκλήρου ἀπὸ ἀλουμίνιον. Πρόσκειται περὶ μικροῦ ἀντοπλούσκου μήκους 75 ποδῶν καὶ πλάτους 20 ποδῶν, κυνουρένου διὰ μηχανῆς ἑστατερικῆς καύσεως.

Ἐάν τὸ πειραματικὸν τοῦτο πλοῖον ἀποδειχθῇ ἐπιτυχὲς ἐν τῇ πρᾶξῃ, προβλέπεται, ὅτι ταχέων ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία θὰ στραφῇ πόρος τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἀλουμίνιου εἰς καταλλήλους, φυσικά, ἐνώσεις καὶ μέταλλα, διὰ τὴν ναυπηγησιν πλοίων. Σημειούτεον, ὅτι τὸ βάρος τοῦ κατασκευασθέντος ἔξ ἀλουμίνιου πλοίου μόλις ἀνέρχεται εἰς τὸ ἐν τρίτον τοῦ βάρους πλοίου τῶν αὐτῶν διαστάσεων ἐκ χάλυβος. Εἶναι, ἐπομένως, προφανὴ τὰ μεγάλα πλεονεκτήματα, τὰ δύοις παρουσιάζει ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἀλουμίνιου εἰς τὴν ναυπηγικὴν διὰ τῆς αὔξησεως τῆς εἰς φορτίον δυναμικότητος τῶν πλοίων, διὰ τῆς καλλιέργειας ἀποδόσεως εἰς ταχύτητα κλπ.

Ἀεριοστρόβιλος εἰς τὰ πλοῖα

Κατὰ τὴν ἔνωπον τῆς δουλῆς τῶν Κοινοτήτων εἰσῆγησιν ἔπι τὸ προϋπολογισμὸν τοῦ Β. Ναυτικοῦ ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ Ναναρχείου ὅμιλον ἔπι τῶν πειραμάτων, τὰ δύοις ἐνεργοῦνται διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἀεριοστρόβιλου εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων εἰτε, ὅτι, ἐάν τὰ πειράματα ἐπιτύχουν, ἡ νέα αὕτη μηχανή προσθέσεως θὰ ἀποτελέσῃ πραγματικὴν ἐπανάστασιν εἰς τὰ σημερινὰ ἐν χρήσει συστήματα καὶ θὰ καταστήσῃ τὰ ἀποκίνητα πλοῖα ἀχρηστά.

Διὰ τὸν ἀεριοστρόβιλον θὰ μειωθῇ σημαντικῶς ἡ ποσότης τῶν ἀπαιτούμενων κανουνών, δὲν θὰ ἔπαρχῃ ἀνάγκη καθυσιούσι τῶν λεβήτων κλπ, ἐνῷ καὶ ὁ διατιθέμενος σῆμερον χῶρος διὰ τὴν μηχανήν καὶ τὸν λέβητας θὰ περιορισθῇ κατὰ πολὺ καὶ γενικῶς τὸ πλοίον, τὸ ὅποιον θὰ κινηταὶ δι' ἀεριοστρόβιλον θὰ πλεονεκτῇ σημαντικῶς ἐν συγκρισεις πρὸς τὸ ἀποκίνητον.

Αἱ ἀπώλειαι ἐλίκων

Κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον ἐννέα ἀκόμη ὀκεανοπόρα πλοῖα ἀπώλεσαν τὰς ἐλικάς των, ἔξ διὸ ἐν «Λίμπερτ», ἐν Καναδικὸν πολεμικῆς κατασκευῆς καὶ δύο Ἀγγλικά ἀπίσης πολεμικῆς κατασκευῆς.

Ἡ μικρὰ ἀναλογία τῶν «Λίμπερτ» εἰς τὰ ἀποχήματα ταῦτα παρετηρήθη καὶ κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον, ἀποδίδεται δὲ αὕτη εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ληφθέντα μέτρα διὰ τὰ ἐλιγό πλοῖα ἀρχίζουν νῦν καρποφοροῦν.

Παρετηρήθη ὅτι αἱ περισσότεραι ἀπώλειαι ἐλίκων συνέβησαν κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλοίων κενῶν ἔξ Εδρώτης εἰς Ἀμερικήν, Ἀπὸ τοῦ Ιουνίου 1946, ἀφ' ὅτου τηροῦνται στατιστικὰ τῶν ἀποχήματων τούτων, μέχρι τέλους τοῦ παρελθόντος μηνὸς, ἥτοι ἐπὶ ἐνδεκάμηνον, συνέβησαν 77 ἀποχήματα ἀπωλειας ἐλίκων, ἔξ διὸ 49 εἰς πλοῖα «Λίμπερτ».

Norbreigia

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

Ὑπολείπεται σημαντικά τὸ εἰσόδημα τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ 1947 ἐν συγχρίσει πρὸς τὸ προπολεμικὸν τοῦ 1939. Εἰς 880 ἑκατοντάκις καρόνων ὑπολογίζεται τὸ περιστονόν ἔχαντι 1.500 ἑκατοντάκις, διὰ τὸ 1939.

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

LONDON AGENT:

HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

London House, CRUTCHED FRIARS

LONDON E.C. 3

TELEPHONE : ROYAL 1534

TRANSORIENT SHIPPING C°.
Π. Μ. MIXEΛΛΕΤΗΣ & ΣΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΑΛΓΕΑΝΔΡΕΙΑ, P. O. B. 1213.

6 RUE TOUSSOUN — Τηλ. Διεύθυνσις : «TRANSORIENT»

Διὰ τὸ πρῶτον δῆμον τοῦ 1948 αἱ εἰσπράξεις τῆς ναυτιλίας σημειώνουν μίαν ἀρχετὰ ἀνησυχητικὴν τάσιν μειώσεως. Ἡ μέση μηνιαία ἀπόδοσις διὰ δολλάρια τοῦ 1947 ἀνῆλθεν εἰς 24.200.000 καρόνων, ἐνῷ ἐφέτος ὑπολογίζεται εἰς 15.800.000 καρόνων.

Τούναντίον τὰ εἰς στεγόλινας δύοδα εἰνε ὑψηλότερα, ἐνῷ ἐπιτακτικὴ εἰνε ἡ ἀνάγκη διά τε τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας καὶ ἀπό την ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας, ὥστε ναῦλοι περισσότεροι εἰς δολλάρια εἰσπράττονται.

Πολωνία

Πλοῖα, λιμένες, ἀλιευτικά

Βάσει τοῦ προγράμματος ἀναστροφήσεως τῆς Ναυτιλίας, εἰκοσι τρία ὀκεανοπόρα σκάφη καὶ δέκα τέσσαρα φυματίκα ὥν προστεθοῦν ἐντὸς τοῦ ἔτους εἰς τὴν δύναμιν τοῦ Πολωνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Τὸ πρόγραμμα προβλέπει τὴν διατάξην 65.800.000 δολλαρίων διὰ τὴν ναυπηγησιν καὶ ἀγοράν τῶν ἀνωτέρω πλοίων, τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων τῆς Γδόνιας καὶ τοῦ Δάντσιγκ.

Τώρα, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γδόνιας ναυπηγοῦνται ἔξ φορτηγὰ διὰ τὴν μεταφορὰν γανθιθέσων καὶ μεταλλευμάτων. Τὰ σκάφη, χωρητικότητος γύρω τὸν 6 χιλ., τόννον ἔκαστον, προορίζονται διὰ τὰς ἐντὸς τῆς Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης μεταφοράς. Θὰ μεταφέρονται λ. χ. εἰς τὴν Σονηδίαν Πολωνικὸν γανθιθάκα καὶ ὥν παραλαμβάνονται μετάλλευμα. Τὸ μικράς διαρκείας ναυπηγεῖα πρόγραμμα περιλαμβάνει σκάφη 500 χιλ. τόννων ἐν συνθήσει.

Θὰ ἀγορασθοῦν ἐπίσης πέντε φορτηγὰ φραμῆς διὰ τὴν Βαλτικὴν καὶ δύο διὰ τὴν γραμμὴν Μεσογείου, τέσσαρα μεγάλα τράμτες καὶ δύο τάνκερς. Πάστωσις 38 ἑκατοντάκις δολλαρίων ἔχει ἡδη ἐγκειθῆ διὰ τὴν ἀγοράν καὶ ναυπηγησιν πλοίων.

Διὰ τὴν ἀλιείαν διατάξην 5 περίπον ἑκατοντάκις δολλαρίων προβλέπεται, ἡ ναυφερομένη κυρίων εἰς ἐγκαταστάσεις ψυγειῶν καὶ ἀποθηκῶν εἰς τὸν ἀλιευτικὸν λιμένας. Τέλος, πάστωσις 22 ἑκατοντάκις δολλαρίων παραχωρεῖται διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν λιμένων.

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνάπτυξις

Ἐτος τὸ τέλος τοῦ 1947 ἡ συνδικικὴ ἔφθασε τὸ 1.907.000 τόννων γκρός, μὲ αὔξησην 173 χιλ. τόννων ἔχαντι τοῦ 1946. Εἰς τὴν αὔξησην αὐτῆς περιλαμβάνονται πλοῖα, μότοριστες κυρίως, συνδικικῆς ναυπηγήσεως, τόννων γκρός 117 χιλιάδων.

Ἡ ἀνώτερος δύναμις ἀπαρτίζεται ἀπὸ 685 δημητοκίνητα σκάφη, τόννων γκρός 1.107.000, 686 ἀτμόπλοια τόν. γκρός 634 χιλ. καὶ 753 Ιστιοφόρα μὲ βοηθητικὴν μηχανὴν 76 χιλ. τόννων. Αἱ καθαρὰ εἰσπράξεις τῆς συνδικικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὑπολογίζονται εἰς 153 ἑκατομμύρια δολλάρια περίπον, μὲ αὔξησην κατὰ 13 ἑκατοντάκις δολ. ἔχαντι τοῦ 1946.

Ἐτος τὸν δύκον τῆς ναυπηγητείας χορητικότητος ἡ Σονηδία μὲ 227.600 τόν. γκρός ἔχεται ἀμέσως μετὰ τὴν Ἀγγλίαν. Τὸ ἥμισυ τοῦ ἀνώτερον τονῶν ἔναντι της Αγγλίας διὰ ἔνοντος λογαριασμῶν, νορθηγικῶν κυρίων. Τὸ μεγαλείτερον ναυπηγητέν εἰς τὴν Σονηδίαν σκάφος εἰνε τὸ φαλαινοθηριόν «Κόσμος III» 18 χιλ. τόν. γκρός.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1948 τὰ συνδικικὰ ναυπηγεῖα εἰχον ὑπὸ κατασκευὴν 40 σκάφη τόν. γκρός 155.900. Παραγγελίαι εἰς ὅλον 190 πλοίων 1.068. 000 τόν. γκρός ἀνέμεναν τὴν σειράν των πρὸς ἐκτέλεσιν

Σουηδία

Τὰ ταχύτερα φορτηγά

Ἡ συνδικὴ ἑταρία «Τζόνσον» παρέλαβε, κατὰ τὰς ἀρχὰς τρέχοντος μηνὸς, ἐκ τῶν ἑθνικῶν ναυπηγείων τὸ φορτηγὸν φραμῆς «Φιλόλευτης Γκέιτε», τὸ δοπίον, κατὰ τὰς δοκυάς του, ἀνέπτυξε ταχυτήτα 21.4 μιλ. λιοντ. Τὸ σκάφος εἰνε τοῦ ἰδίου τόπου μὲ τὸ ἥδη ἐνεργείᾳ «Σημᾶττλ» τῆς αὐτῆς ἑταρίας. «Ἐτερα τοι πλοία τοῦ τόπου ἔχουν παραγγελθῆ. Τὰ ἥδη ἐνεργείᾳ δύο σκάφη ἐπέτελον τὴν γραμμὴν Ελονικοῦ.

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° LTD

SHIPBROKERS,
STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

(ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ)

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἀγορατωλησίαι πλοίων καὶ πάσις φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

'Αντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι τῶν BRITISH PAINTS LTD

Γραφεία ἐν Πειραιώ : 'Ακτὴ Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41.479

> > Αθήνας : Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21.441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις ἑστατερικοῦ «UNION»

> > Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21.441, 81.680

"NAYTIKA XRONIKA,"
Δεκαπεντήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «XRONIKA»
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Συνδεσμοί : Εξωτερικού Λ. Αγγλ. 5.15.0 Εσωτερικού Δρ. 50.000.
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ υπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
'Αντιπρόσωπος μας εις τὴν Αγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE»
91/3 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

Nautikakai Eidhseis

Tὸ N.A.T. εἰς Πειραιά

Κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Θ. Κιζάνη, μεταφέρεται ἐξ Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ ἡ ἔδρα τοῦ «N.A.T.» χάρην τῆς ἀρτιωτέρας ἔξυπητήσεως τῶν συνταξιούχων καὶ τῶν ναυτιλλούμενον. Τὸ N.A.T. θὰ ἔγκατασταθῇ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἔβδομάδων εἰς τὸ ἴδιότερον μέραρχον του ἐπά τῆς λεωφόρου Γεωργίου Α', διπέρ ἐλύθη τῆς ἐπιτάξεως καὶ ἐκκενθὲν ἀπὸ τὴν στεγαζούμενην εἰς αὐτὸν στρατιωτικὴν ὑπηρεσίαν ἀποκενθέτεται ἥδη.

Εἰδική ἔκπομπή διὰ τὰ πληρώματα

Ο Ραδιοφωνικὸς σταθμὸς Ἀθηνῶν, κατόπιν οχειτῆς προτάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καθιέρωσεν εἰδίκην κατὰ Πέμπτην ἔκπομπὴν διὰ τὰ πληρώματα τῶν ἀνά τὴν Ὑδρογείου ταξιδεύοντων πλοίων μας. 'Η εἰδικὴ ἀντὴ ἔκπομπὴ μεταδίδεται ἀπὸ τὰ βραχέα κύματα τοῦ Σταθμοῦ Ἀθηνῶν τὴν 5.45' ἔως 7 μ.μ. καὶ 1.30' ἔως 1.45' μετὰ μεσονύκτιον, ἔκστην Πέμπτην. Τὴν ἔκπομπὴν ἐνεκανίστε τὴν δην Μαΐου ὁ ὑπουργὸς κ. Θ. Κιζάνης διὰ μαρῷας πρὸς τοὺς ναυτιλλούμενους μας δημίλιας του.

Tὸ ὑπερωκεάνιον «Νέα Έλλάς»

Ἐπειδεῖν τὸ δεύτερον πρὸς τὸν Καναδάν ταξίδιόν του τὸ ὑπερωκεάνιον «Νέα Έλλάς», κατέπλευσεν εἰς Χάλιραξ τὴν 30ην Ἀπριλίου καὶ ἀπέβιασεν 656 μετανάστας. 'Ἐν συνεχείᾳ ἔφθασεν εἰς Νέαν Υόρκην τὴν 2αν Μαΐου μὲν ἔτερον 422 ἀπόβατας. 'Ἐκ τῆς Νέας Υόρκης ἀπέπλευσε τὸ «Νέα Έλλάς» διὰ Λισταδόνα — Γένοβαν — Πειραιᾶ τὴν 8ην Μαΐου πλήρες ἐπιβατῶν, ἐκ τῶν ὀπίουν ὑπερχίλιοι διὰ τὴν Ἰταλίαν. Σημειώστεν, ὅτι ἀθροὶ οἱ Ἰταλοὶ σπεύδουν — μετὰ τὰς ἵταλικὰς ἐκλογὰς — νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν πατρίδα τουν. 'Ολα τὰ ἐν Νέα Υόρκης ἀναχροῦντα διὰ Μεσόγειον ὑπερωκεάνια, εἶνε πλήρης Ἰταλῶν ἐπιβατῶν.

Καὶ νέος διαγωνισμὸς διὰ τὰ κρατικά πλοῖα

Διὰ τὴν 15ην Ἰουνίου προεκηρύχθη πλειοδοτικὸς διαγωνισμὸς διὰ τὴν ἔκπομπον τῶν κρατικῶν ἐπιβατηγῶν ἀτομολοίων «Πειραιεὺς» καὶ «Χαλκιδὶκὴ», τοῦ πρώτην ναυαγοσωστικοῦ «Κόκκλωφ», τῆς π.) καὶ νάβας «Μέρσιου» (ήδη «Κόνιτσας»), τῶν κορβετῶν «Ἀλεξανδρούπολις», «Γαλαξεῖδι», «Θεσσαλονίκη», «Δημητρος», «Πάτρων», «Σύνορος» καὶ «Χανιά» καὶ τῶν π.) καὶ «Ἄγια Βαρβάρα», «Νίκη» καὶ «Ροδόπη».

Ἡ μεταφορά τῶν ἐκ Ρουμανίας προσφύγων

Κατόπιν ἀρνήσεως τοῦ πλοιάρχου τοῦ φορτηγοῦ μας «Θεομήτωρ», διπέρ προσφύγων μας Ἐλλήνων προσφύγων εἰς Κωνσταντίνης ήδη Ἐλλάδα, τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπῆδυνεν ἔγγραφον πρὸς τὴν «Ἐνωσιν Ἐφοριαστῶν», διὰ τοῦ διποίου ζητεῖ, διπέρ τὰ διεργάμενα ἔφεξης ἐκ συμματικῶν λιμένων σκάφη παραλαμβάνον τοὺς ἔκστοτε ἐκδιωκομένους ἔκεινεν ὄμογενες καὶ τοὺς ἀποβιβάζοντας εἰς Πειραιᾶ ἡ ἔτερον ἐλληνικὸν λιμένα. Πρὸς διευκόλυντον τοῦ οὗτως ἀναλα-

βανομένον ὑπὸ τῶν πλοίων ἔθνικον ἔργον — τονιζεται εἰς τὸ ἔγγραφον — ἐλήφθη ἥδη πρόνοια, διπέρ πρὸς τὸν μέχρι τοῦδε παρασχεθεῖσῶν εὐκολῶν εἰς τὰ πλοῖα — ἀπαλλάσσονται ταῦτα ἀπὸ τῆς καταβολῆς φαρικῶν τελῶν, ὑγειονομικῶν καὶ πλοηγικῶν δικαιωμάτων καὶ τελῶν προσδομίσεως καὶ παραβολῆς εἰς Πειραιᾶ ἡ ἔτερον λιμένα.

'Ἐν συνεχείᾳ ἐκφράζεται ἡ εὐαρέσκεια τοῦ ὑπουργείου πρὸς τοὺς πλοιάρχους τῶν φορτηγῶν «Παῦλος Γ.», «Χέλατρος», «Σάμιος», «Φρέδη», «Εὐθύλια», «Υδραίος ΙΙ.» καὶ «Φρίξος ΙΙ.» οἵτινες προσθύμως ἐδέχθησαν νὰ παραλάβουν σηματικὸν ἀριθμὸν προσφύγων ἐκ Κωνσταντίνης καὶ νὰ ἀναλάβουν μάλιστα τὴν διατορφήν των κατά τὸ μέχρι Πειραιῶς ταξίδιον. Τέλος, γνωρίζεται διὰ τοῦ ἔγγραφον, ὅτι θὰ ἀσκηθῇ ποινικὴ καὶ πειθαρχικὴ δίωξις κατὰ παντὸς πλοιάρχου, διπέρ εὐφορικόμενος μὲν τὸ σκάφος τοῦ εἰς τὰ συμματικά διάτατα ἦθελεν ἀφηθῆναι νὰ μεταφέρῃ διμογενεῖς πρόσων; εἰς ἐλληνικῶν λιμένων.

Tὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον

Ἐις τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἐδημοσιεύθη Ν.Δ. επερὶ ἀναπροσαρμογῆς καὶ καθικοποίησεως τῶν περὶ τὸν Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος κεμένων διατάξεων.

Οι λιμενικοὶ υπαξιωματικοὶ

Κατηρτίσθη ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ ἐδημοσιεύθη ἥδη Ν. Δ. επερὶ ἀναθεωρήσεως ἀποφάσεων Συμβούλιον κρίσεως λιμενικῶν ὑπαξιωματικῶν, κριθέντων στασίμων κατὰ τὴν διάφορες τῆς κατοχῆς καὶ προσθήκης ἔτερων τινῶν διατάξεων». 'Οριζεται, ὅτι τὴν ἀναθεωρησην θὰ ἐνεργήσῃ τριπλῆς ἐπιτροπῆς λιμενικῶν ἀξιωματικῶν ἐντὸς δύο μηνῶν, ητοι μέχρι τῆς 29ης Ιουνίου. 'Οταν αἱ ἀποφάσεις εἰνε εννοεῖσαν διὰ τὸν κρίσεων ὑπαξιωματικόν, αὔρεται ἡ ἀρχικὴ αὐτὸν στασιμότης μεθ' ὅλων τῶν ἔκτοτε ἐπελθοντῶν ἐπειδή ταῦτης συνεπειῶν, πλὴν τοῦ δικαιώματος ἀπολήφεως τῆς διαφορᾶς τῶν ἀποδοχῶν διὰ τὸν ἔκτοτε καὶ μέχρι τῆς εὐνοής κρίσεως διαδραμόντα χρόνου.

Οι μηχανοδηγοὶ α' καὶ β' τάξεως

Διὰ Νομ. Διατάγματος καθορίζεται, ὅτι οἱ ἀποφασισμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ δ' τάξεως δικαιοῦνται νὰ διευθύνωσι μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως πλοίων μέχρι 75 B. H. P. καὶ οἱ ἀφοδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ α' τάξης δικαιοῦνται νὰ διευθύνωσι τοιάτις μέχρι 150 BHP.

Ai εἰσφοραι τῶν πληρωμάτων εἰς συνάλλαγμα

Διὰ Νομ. Δ) τος ὁρίσθη, ὅτι αἱ ὑπὲρ τοῦ Ν. Α. Τ. εἰσφοραι τῶν πληρωμάτων καὶ ἐφοριαστῶν, ἐφόσον διαθέσις συνωμολογήθη εἰς ξένον νόμισμα καὶ αἱ ἀπίστοιχοι τῶν ἐφοριαστῶν θὰ καταβάλλονται εἰς συνάλλαγμα διὰ χώρας δολιομένας ἐκάστοτε δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικ. Συμβούλου τοῦ Ν.Α.Τ., ἐγχρινομένης ὑπὸ τοῦ πνευγοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Διὰ τῆς ἀντῆς ἀποφάσεως δολιοῦται καὶ ἡ χώρα ἔνθα θὰ πραγματοποιηθῇ καταβολὴ τῶν εἰσφορῶν.

Συμφώνως πρὸς τὸ ἀντόφερον Νομοθετικὸν Διάταγμα συνῆλθε τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν. Α. Τ. καὶ καθώρισεν, ὅτι αἱ εἰσφοραι τῶν πληρωμάτων, τῶν ὀποίων οἱ μισθοὶ ἔχονται συμφωνητῆς εἰς ξένον νόμισμα καὶ αἱ ἀπίστοιχοι τῶν ἐφοριαστῶν θὰ καταβάλλονται βάσει τοῦ πραγματοποιημένου ναύλου, εἰς δολλάρια η λίρας Ἀγγλίας καὶ θὰ κατατίθενται αἱ μὲν εἰς δολλάρια ἐν 'Αμερική, αἱ δὲ εἰς λίρας Ἀγγλίας εἰς 'Αγγλίαν. 'Η ἀνωτέρω ἀποφάσις ἐνεργοῦθεν δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἀρτιωτέρα ἔκπαίδευσις τῶν Ε.Θ.

Ἐις τὸ Νομ. Διάταγμα επερὶ καθορισμοῦ τῶν ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπολογικοῦ Ταμείου εἰσφορῶν τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν πλοιοκτητῶν προστέθη τὸ ἀκόλουθον 4ον ἀριθμὸν:

«Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀρτιωτέρας ἐκπαίδευσεως τῶν Ἐργατῶν Θαλάσσης ἐν γένει, ἐπιβάλλεται μηνιαία εἰσφορά τῶν Ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν ἀτομολοίων κατὰ τὴν δημόσιαν κλίμακαν:

'Ατμόπλοια ἀπὸ 100-1000 κόρων διλικῆς χωρητικότητος λίραις Αγγλίας 3. 'Ατμόπλοια ἀπὸ 1001-3500 κόρων διλικῆς χωρητικότητος λίραις Αγγλίας 5.

'Ατμόπλοια ἀπὸ 3501 κόρων διλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω λίραι Αγγλίας 6.

'Η κατὰ τὴν προγονημένην παραγάραφον εἰσφορὰ δεβαιούται καὶ εἰσποτέται διὰ τῶν ναυτολογίων καὶ κατὰ τὴν διεύρυνσην τούτων, ἐφαρμόζονται ἀναλόγως ἐπ' αὐτῆς αἱ περὶ Ν.Α.Τ. ισχύονται διατάξεις, ἀποτελεῖ δὲ ἴδιον παρὰ τῷ Ταμείῳ τούτῳ λογαριασμὸν ὑπὸ τὸν τίτλον «Κεφάλαιον

FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co

At : Savona, Spezia, Leghorn

Civitavecchia, Naples

Venice, Trieste

Correspondents
in all Italian Ports

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

GRELOS & Co.

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT

(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI № 4

Telegrams: «GREGOS Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:
YANNOULATOS BUILDING

Tel. GRE GAV.—Piraeus

Téléphone 40.259

ΘΕΟΔΩΡΟΣ (παναμ.): "Εμφόροτον ἐκ Ροζάριο διὰ Καλκούταν ἔξηντησε τὴν ὑγρὰν καύσιμον βῆν του 12 μῆλα N. A. τοῦ Γκάλλε καὶ ἔζητησε δυνήσιαν. Τὸ ναναγοσωστικὸν τοῦ δρεπανικοῦ στόλου «ΑΙΔ» ἐργμολήνης τὸ σκάφος εἰς Κολόμπο. (Μάιον 5—7)

ΚΕΧΕΡΕΛ: 'Επεκενύσσειν εἰς Βαλτιμόρην ζημίας τῶν ὑφάλων του ἀντὶ δαπάνης 38.000 δολαρίων. (Άπο. 80)

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ : 'Επαναφορτώσαν εἰς Καλλίπολην τὸ ἐσφροτωθὲν τμῆμα φορτίου του καὶ ἐπιθεωρηθὲν ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του. (Μάιον 1)

«ΝΟΡΠΙΤΑ (παναμ.): Αἱ ζημίαι του ἐξ ἐνάρξεως πυρκαϊᾶς εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος ὑπελογίσθησαν εἰς 4675 δολλ. (Μάιον 1)

«ΝΟΡΛΑΓΚΟ (παναμ.): 'Η δαπάνη τῶν ἐπισκευῶν πρὸς ἀντικατάστασιν τῆς ἀπολεσθεῖσῆς ἦλικός του ἀνήλθον εἰς δολλ. 45.500. (Μάιον 4)

«ΠΡΟΣΠΕΡΟ (παναμ.): "Εμφόροτον ἐκ Πλέιτ προσήρχασεν εἰς Μάρτιν Γκάρτσια, ἀλλ' ἀνεικόνισθη καὶ ἔξηκολούθησε τὸ ταξίδιόν του. (Μάιον 4—6)

«ΠΡΑΝΤΟ (παναμ.): 'Επισκενύσσειν τὰς ζημίας του, ἀπέπλευσεν ἐκ Καζαπλάγκας διὰ Μασσαλίαν. (Μάιον 5)

«ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ (παναμ.): 'Ἐξ Ρούνεν διὰ Δάντσιγκ υπέστη ζημίας εἰς τὸ μηχάνημα τοῦ πηδαλίου του, αἴτινες καὶ ἐπεκενύσθησαν εἰς Ντάουν. (Μάιον 8)

«ΠΛΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ: 'Ἐνῷ παρέπλεε τὸ ἀκρωτήριον Ράιτ (τῆς Νέας Γῆς) ἐμφόροτον μὲν δοξίτην διὰ Κεμπέκ, ἐσημειώθη, συνεπειά σφροδᾶς τριτυμίας, εἰσορῇ ὑδάτων εἰς τὸ ὑπὲρ ἀριθ. 2 κύτως του. Τῇ βοηθείᾳ τοῦ ναναγοσωστικοῦ «Φαουντέσιον Ζοζεφάνη» εἰσέπλευσεν εἰς τὸν ὄρμον Σαΐν Τζώρτζ καὶ μετὰ προχείρους ἐπισκενύσσειν κατηνθύνθη εἰς Φάρερ Πόλεν. Θύ δεξαιενισθῆ εἰς Μόντρεαλ ἢ Κεμπέκ. (Μάιον 5—12)

«ΣΤΑΜΟΣ: 'Ἐξ Χονέλβας μὲν μετάλλευμα δι' "Εμδεν προσήγγιστεν εἰς Φάλμουθ μὲν ἐλαφρῶν διαρροϊῶν εἰς τὸ φόρμιτικ. 'Επισκενύσσειν ἐξετέλεσθησαν. (Μάιον 5—7)

Η Ναυλαγορά

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ 6 Μαΐου.— Μήνιν παρήλθεν ἀφ' ὅπου ή ἀπεργία τῶν γαιανθρακώρχων ἔληξε, χωρὶς ἡ ναυλαγορά νὰ ἐπιτείχη σημειεῖ τινὰ ἐνθαρρυντικὰ βελτιώσεως. Ἐλάχιστα σκάφη προνανιλούμενα ἐφόρτωσαν γαιανθρακας καὶ ἐλάχιστα αἱ πλεισθεῖσαι νέαν ναυλώσεις. Τὰ σκάφη κατὰ σωρὸν ἀναμένονταν ἐργασίαιν τινὰ εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν λιμένας καὶ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς προσφορᾶς των οἱ ναῦλοι παρέμειναν εἰς τὰ γνωστὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα, τὰ καθαύτον ἐπιζήμια. Παρὰ τὸ γεγονός τοῦ παθορισμοῦ τοῦ Ἑξαγωγικοῦ ὄριου διὰ τὸν γαιανθρακας εἰς 2.2 ἐπατομμαρια τὸννων μηνιαίως, κατὰ τὸν μῆνα Μάιον, 'Ιουνίου καὶ 'Ιουλίου, αἱ παραχωρηθεῖσαι ἀδειαι Ἑξαγωγῆς ἀνέφεροντα εἰς μόνον τὰς καυτορημένας τοῦ Ἀπριλίου. Δεδομένον, διτὶ προβλέπεται νέα ἀπεργία κατ' 'Ιουνίου, ἀνεξαρτητῶς δ' αὐτῆς, μία ἔβδομαδιαία (26 'Ιουνίου — 4 'Ιουλίου) ὁμαδικὴ ἀδεια ἑορτῶν διὰ τὸν γαιανθρακωρχόντων, δὲν φαίνεται πιθανόν ἡ ἔκδοσις ἀδειῶν Ἑξαγωγῆς γαιανθρακος, πότιν ἡ ἐκκαθαρισθῆ δηλη κατάστασις τῆς παραγωγῆς καὶ διαπιστωθῶν τὰ ἀποθέματα. 'Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ Γάλλοι ἐκλειστοὶ μερικοὶ σκάφη διὰ γαιανθρακας, 'Αμερικανικὰ μὲν κατὰ 3 δολ., κατὼ τοῦ ναυλολογίου (9.15 δολ.), 'Ελληνικὰ δὲ κατὰ 4 δολ. κατὼ τοῦ δολ. 8.15, μὲ πλήρεις δημιόνες. Δι' Ἑλλάδα ἐπιληρώθη ἡ τιμὴ τῶν 9.50 δολ. ἔνα λιμένα, 10 δολ. δύο λιμένας. Διὰ Λισσαβῶνα δολ. 7.60. "Ολὰ ἀπὸ Χάμπτον ρόδες.

Διὰ σιτηρᾶ ἀποχολήθησαν κυρίοις τοῦ Ἀμερικανικὰ σκάφη. Περὶ τὰ 20 «Ἀλμπερτζ» ἐκλείσθησαν μὲ 3.50 δολ. κατὼ τοῦ ναυλολογίου, ἐνῷ Ἑννον στάρφος ἐδέκην 4 δολ. κατὼ καὶ ιταλικῶν διὰ Γαλλίαν τὸν χαμηλότερον τοῦ ναυλολογίου ναῦλον κατὰ 5.25 δολάρια. "Οσον ἀφορᾶ τὸ Πλέιτ, ἔτει πλέον ἡ κατάστασις ἀποδιάνει δραματικὴ διὰ τὰ ἐγκλωβισθέντα πλοῖα. Τριάκοντα καὶ πλέον εἰναι τὰ ἀναμένοντα. Κενύ ἀπέπλευσαν ἀριθτὰ δηλη διαταγμάτων τινές ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 11.50 δολ. δι' Ἰταλίαν εἰς τὰ 61 σελ. δι' Ἀγγλίαν.

'Αντιτυπος ἀμεσος τῆς ἀπάραξις εἰς τὸν ναυλαγοράν ἡ ἐπιστροφὴ τῶν ναυλωμένον bare boat σκαφῶν εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν». 'Εντὸς τοῦ Ἀπριλίου ἐκατὸν ἐπεστράψασαν καὶ ἄλλων ἔβδομώντων ἐπίκειται ἡ παράδοσις. Τὰ δηλη ἀπομένοντα ναυλωμένα ἀνέρχονται εἰς 700, ἔναντι 1.500 πρὸ ἔτους.

Οἱ ναῦλοι ἐκπίπτουν ἀκόμη γερισσότερον. Εἰς τὸ κατώτερον μέχρι τοῦδε διην τῶν 6 δολ. δι' Ἀμβέρσαν ἐκλείσθη μία ναύλωσις ἀπὸ Χάμπτον ρόδες. Διὰ Γαλλίαν οἱ ναῦλοι ἔτι ζημιηλότεροι. Διαταράξιοι φρότωσεον δὲν ὑπάρχουν. Οἱ Ἰταλοὶ φρότωσι ἀποφελούμενοι τῆς ἀθρόας προσφορᾶς χωρητικότητος ἐτροποίησαν τοὺς δροῦς τῶν ναυλοσυμφώνων διὰ γαιανθρακας ἐπὶ τὸ ἐποφελέστερον δι' αὐτούς. Δεδομένον διτὶ ἀπειλεῖται δηλη ἀπεργία τῶν σιδηροδρομικῶν καὶ ἡ νέα ἀπεργία τῶν γαιανθρακωρχῶν κατ' 'Ιουνίου ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἡμιτοξεῖ διποσθήτωτε νὰ ἐμφανίσῃ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχεῖς μέλλον σημεία κάποιας βελτιώσεως. "Αν νέα ἀπεργία σημειωθῶν πρέπει ἀσφαλῶς νὰ προεσφόλησουμεν ἐν τῷ συνδόλῳ του τὸ 1948, ὃς ἔνα ἔτος δυσπραγίας καὶ ζημιῶν.

Αἱ τελενταῖαι ἐκ Νέας Υόρκης καὶ Λονδίνου τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι μαζὶ ὑπό δημορφωμάτων 14ης Μαΐου ἀναφέρουν, διτὶ ἐλαφρά τινα σημεῖα ζητήσεως τονιάς διὰ γαιανθρακας παρετορήθησαν ἀπὸ Γάλλους καὶ 'Ιταλοὺς φρότωσι, οἵτινες δημος δὲν ἐπιλήσσουν τιμὴ μόνον τὰς γνωστὰς τιμὰς δολ. 8.15 διὰ Βόρ. Γαλλίαν καὶ 8.50 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. Τονίζεται δὲι οἱ φρότοι νέας ἀπεργίας τῶν Ἀμερικανῶν γαιανθρακεργατῶν κρατοῦν τὴν ἀγορᾶν ἐπιφυλακτικήν, αἱ δὲ ἀδειαι Ἑξαγωγῆς παρέχονται μετὰ φρε-

δοῦς. 'Εκδηλώνονται ἐλπίδες διὰ μίαν παλυτέραν κίνησιν τὸν 'Ιούλιον καὶ Αὔγουστον, ἐφόσον ὑπέλειπεν ἀποφευχθῆ ἡ ἀπεργία.

Οἱ ὑπόλοιποι τομεῖς μὲ περιωρισμένην τὴν ζητησιν σκαφῶν καὶ χαλαροῦς τοὺς ναῦλους. 'Επληρώνοντο ἐκ Κούβας (ζαχάρεις δι' Ἀγγλίαν 71/—, δηψὸν ἀπὸ Σάν Ντομίγκο 66/—, Μάιον, ἀπὸ Βόρ. Εἰσηγμάτων (στηρά) δι' Ἀγγλίαν 93/9, Μάιον καὶ ἀπὸ Αὐστραλίαν (στηρά εἰς χῦμα) δι' Ἀγγλίαν 91/6, 'Ιούλιον καὶ 90/—, Αὔγουστον. 'Εξ Ντῶμπταν ἐξεισθησαν σκάφη τινὰ (γαιανθρακας) διὰ Μαρίπον 41/— καὶ Κολόμπο 53/6, 'Ιούνιον. 'Η Μάρη Θάλασσα καὶ τὰ Μεσογειακὰ μεταλλεύματα, ἀμετάβλητα.

Τὰ ναυλώσεις φορτηγά μας

«ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ ἀπὸ Στέττιν 6000 τ. τομέντων διὰ Σάντος δολ. 8.50, φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Κάρδιτρ 6000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 18/—, Μάιον.

«ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΙΑΝΗ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (σημ. Καναδᾶ) ἐξ Δυτ. Αὐστραλίας 9000 τ. σιτηρῶν δι' Ἀγγλίαν 105/—, 'Ιούνιον.

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ ἀπὸ Αὔστριανον 8800 τ. γεννημάτων διὰ Κόλπου 10.20, Μάιον.

«ΒΗΘΛΕΕΜ (σημ. Παλαιστίνης) ἀπὸ Ἀναφαγκάστα 7000 τ. μεταλλεύματα δι' Αμβέρσαν δολ. 16, Μάιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Νόρδερν φείντς 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 8.15, φόρτωσις 14—25 Μάιον.

«ΜΕΡΟΠΗΝ (σημ. Παναμᾶ) ἐξ Πέπελ 9000 τ. μεταλλεύματων δι' Ήνωμένας Πολιτείας δολ. 5.50, Μάιον.

«ΔΟΥΞ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ (Λιβανοῦ) ἐξ Νοτ. Αὐστραλίας 8100 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν 91/6, 'Ιούνιον 1—30.

«ΜΑΙΑΝΑΡΙΟΣ ἐξ Νόρδερν φείντς 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανέριον δολ. 8.25, Μάιον 15—30.

«ΚΝΟΖΑ πρόων «ΑΡΗΣ» (σημ. Παναμᾶ) ἐξ Βικτωρίας ἡ Νέας Νότιας Ονταλίας 9500 τ. γεννημάτων εἰς σάκκους διὰ Δονβλίνον δολ. 21, φόρτωσις 27 Μάιον — 15 'Ιουνίον.

«ΜΑΡΙΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ ὥστι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος "Αῆρες δηλ Λά Πλάταν 7.800 τ. γεννημάτων διὰ Σουηδίαν 65/—, παντούλλο 20 Μάιον.

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ ἐξ Νοτίου Αὐστραλίας 8500 τ. κριθῆς εἰς σάκκους διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 112/6, φόρτωσις 10 'Ιουνίον — 10 'Ιουλίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....» (καὶ ἔτερον ἐλληνικὸν) ἐξ Χάμπτον φόρδ 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 8.15, Μάιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Βαλτιμώρης 8000 τ. ωὼν διὰ Τρόντχεϊμ καὶ Στάβαγκερ δολ. 9.40, μὲ 40 σέντς ἔξτρα δι' ἐκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα ἐφορτωσεως μέχρι τοιούτων τοιούτων φρότωσις 10—25 Μάιον.

ΗΕΝΤΕ ΦΟΡΤΗΓΑ (ελληνικὰ καὶ παναμαϊκά) ἐξ Νόρδερν φείντς 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Βόρειον Γαλλίαν δολ. 8.15, Μάιον.

ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ (λιμπερτοῦ) ἐξ Νόρδερν φείντς 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 8.50, φόρδον 'Αδριατικήν 9, Μάιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Ρόττερνταμ 10.000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 18/—, Μάιον.

«ΝΕΣΤΟΣ ἐξ Νοτίου Αὐστραλίας 8500 τ. κριθῆς εἰς σάκκους διὰ Δυτ. Ιταλίαν 12, παντούλλο 15 'Ιουνίον.

«ΜΑΡΙΑΜ ἐξ Σάν Λορέντζο 9400 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν ἡ Β. Ιολανδίαν 62/6, δηψὸν 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 60/—, φόρτωσις 15—29 Μάιον.

«ΕΛΠΙΣ ἐξ Μήλου 2200 τ. βαρίτου εἰς σάκκους διὰ Ράς Τανούρα 56/—, Μάιον.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ ἐξ Δάντσιγκ — Γδύνιας 2600 τ. γαιανθράκων διὰ Νάτην 28/3, ἔλευθ. ἐφορτωτικῶν, Μάιον.

«ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ (σημ. Ἀγγλική) ἐξ Πέπελ 7800 τ. μεταλλεύματων διὰ Μέδδλεσμπρο 39/6, δύο συνεχῆ ταξίδια, ἔναρξις 1 — 15 'Ιουνίον.

«ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (παναμ.) ἐξ Νόρδερν φείντς 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 8.15, Μάιον.

ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ ἀπὸ Δάνταγι — Γδύνιας 7500 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 5.80, Μάιον.

ΕΠΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (ελληνικὰ) ἐξ Νόρδερν φείντς 9.000 τόνων διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 8.15, 'Ιουνίον.

ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ ἀπὸ Βόρ. Αιγαίνης 7500 τ. γεν. εἰδὴ διὰ Γένοβαν — Νεάπολιν δολ. 65.000 φίο, Μάιον.

«ΥΑΡΑΙΟΣ Π.» ἐξ Μαρώνης Θαλάσσης 8000 τ. σίτου δι' Αγγλίαν ἡ Β. Ιολανδίαν 52/6, δηψὸν 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 50/—, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίον.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (ένα ἐλληνικὸν καὶ ἕνα παναμαϊκόν) ἐξ Νόρδερν φείντς 9.000 τ. γαιανθράκων διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 8.15, 'Ιουνίον.

«ΠΕΡΕΛΑ, (παναμ.) ἐξ Βρεμης 1.500 τ. παλαιοσιδήρων (τμῆμα φορτίου) διὰ Σπάρρου Πόρετ δολ. 8, Μάιον.

Χρονοναυλώσεις φορτηγῶν μας

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ 3.200 τ. d. w. «τάμ-τσάρτερ» διὰ δύο μῆνας (ταξίδια 'Αδριατικῆς) λίραι 5.100 μηνιαίως, ἀμεσος ἔναρξις.

Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΘΕΟΔΩΡΑ ἐξ Περσικοῦ Κόλπου 8.000 τ. πετρελαίων δι' Ιταλίαν 35 o/o ἄνω τοῦ σχεδίου, Μάιον.

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγια Βαρθάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Μαΐου
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνης	11	3508	ἀνεχ. Γραείντενμάρονθ 6 Μαΐου δι' Ἀμβούργον
Άγιοι Βίκτωρες	νιοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἔφθ. Ντονάλα 9 Μαΐου
Άγιος Βλάσιος	Εύγενία Ι. Χανδρῆ	18	2974	ἔφθ. Ἀμβούργον 1 Μαΐου
Άγιος Γεώργιος Β. (τάνκερ)	έ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἔφθ. Χάροην 8 Μαΐου
Άγιος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀνεχ. Γιβραλτάρ 4 Μαΐου, Ντώντζενες 11 διὰ Γδύνιαν
Άγιος Νικόλαος	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	ἀνεχ. Νιούπορτ 10 Μαΐου διὰ Βαϊτάναν
Άεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἀνεχ. Δουνγκέρονην 6 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
Άγης Γεώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Πόρτ Σάδ 9 Μαΐου
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	ἀργεῖ Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 13 Μαρτίου
Άκτη	άδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7194	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 Μαΐου δι' Ἰταλίαν
Άλεξανδρος Κοριζῆς	Σ-ρατῆς Ἀνδρεάδης	44	7207	διῆλθεν ἔγ. Βικέντιον 1 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ
Άλιακμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Σίδεν (Ανστραλίας) 7 Μαΐου
Άλικη	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Κιουρασάο 13 'Απρ. διὰ Πάτρας
Άλφειδς	άδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7194	εἰς Φαραγγίκανα 6 Μαΐου
Άμερική	Α. Λούζης	43	7176	ἔφθ. Ντώριπταν 7 Μαΐου
Άμφιαλος	Άν. Καλλίνικος	22	578	ἀργεῖ Σουάνς ἀπὸ 29 'Ιαν.
Άμφιπόλις	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	21	325	εἰς ἀκτοπλοΐκὰς μεταφορὰς
Άναστ. Πατέρας	Λαμὸς καὶ Πατέρας	43	7177	ἔφθ. Ντώριπταν 9 Μαΐου
Άντικλεια	Π. Τζανετάρος	92	951	εἰς ταξίδιον Αλγύπτου
Άννα	Ν. Λυταριδόπουλος	19	5173	ἀνεχ. Καράτοι 8 Μαΐου διὰ Βοιμάνην, ἔφθ. 11
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γούλανδρῆ	21	4358	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διὰ Νταζάρ
Άννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλη	42	7191	ἔφθ. Ἀλεξανδρείαν 5 Μαΐου καὶ Πειραιᾶ 14
Άννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἀνεχ. Γλασκώνην 8 Μαΐου διὰ Χουέλβαν
Άξιδης	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
Άντωνης	Λαμὸς καὶ Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Ἀλέγειον 6 Μαΐου δι' Ανστραλίαν
Άργολικός	Μαροῆς Ἐμπειρίκος	21	4786	ἀνεχ. Ύφαν 9 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
Άργω	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Φεβρ., ἐποκενή
Άριέττα	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	ἔφθ. Ἀμβούργον 5 Μαΐου
Άρμαθια	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἀργεῖ Ἀμστερνταμ ἀπὸ 25 Φεβρ.
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαΐου δι' Ἐλλάδα
Άσπασια Νομικοῦ	«Θηρακή» Α. Ε.	38	4854	ἐργομουλκήθη εἰς Φαγιάλ, 3 Μαΐου
Άστερις	«Επταράς» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Νταζάρ 29 'Απρ. διὰ Δουνγκέρονην
Άταλάντη	Γ. Μ. Λιβανὸς	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 8 Μαΐου
Βασιλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	ἔφθ. Γλασκώνην 9 Μαΐου (διὰ Καράτσι)
Βερνίκος Νικόλαος	Κωνστ. Ν. Βερνίκος	20	7744	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Απρ.
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκης	44	7176	εἰς λιμένας Μέσης Ἀνατολῆς 1 Μαΐου
Βόλλιν (τάνκερ)	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	17	2564	ἀργεῖ εἰς Δανικὸν λιμένα 10 Μαΐου
Βόρειος Έλλάς	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	44	1923	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 'Ιαν.
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	εἰς Ἐλσίνκι 6 Μαΐου
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	ἔφθ. Χουέλβαν 3 Μαΐου
Γεώργιος Ρ.	«Ἀτλαντής» Α. Ε.	21	721	ἔφθ. Θήρων 4 Μαΐου
Γεώργ. Δ. Γράτσος	άδ. Γράτουν	44	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαΐου
Γεώργ. Ποταμίδηνος	«Ηπειρωτική» Α.Ε.	13	4044	ἀνεχ. Στέτιν 8 Μαΐου δι' Ἰμιγκαμ, ἔφθ. 11 (διὰ Σάντος)
Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Πόρτ Αλμέρενι 6 Μαΐου καὶ Βαγκούνερ 11
Γεώργ. Πανώρας	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 12 Μαΐου
Γεώργ. Φ. Ἀνδρεάδης	άδ. Ἀνδρεάδη	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
Γρηγόριος Κ. III	Π. Καλλιωπονάπλου	44	7176	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαΐου
Δάναστρις	άδ. Συνοδιοῦ	24	2740	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
Δέσποινα	'Ιω. Παράσοχος πλ.	06	3016	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν
Δημ. Ἰγγλέσης	ύδι. Δ. Ἰγγλέση	18	5275	ἀργεῖ Σίενταν ἀπὸ 1 Μαρτ.
Δημ. Α. Κυδωνίενς	Π. Α. Κυδωνίενς	26	4862	εἰς Βαλλαρρώ 6 Μαΐου
Δημοσθένης	«Αίγαιον» Α. Ε.	44	7207	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαΐου διὰ Βέλγιον
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & Β. Πανταλέων	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Μαΐου
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας	19	5253	ἀνεχ. Χούλλ 4 Μαΐου διὰ Καναδάν
Δίρφους	άδ. Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Τοκοπίλα 11 Μαΐου (δι' Ἀμστερνταμ)
Δωρίς	Ηίλιας Χατζηλίας	17	4604	ἀργεῖ "Αμστερνταμ ἀπὸ 18 Μαρτ.
Ἐθῆ Λιθανοῦ	Ν. Λιβανὸς	37	4839	ἔφθ. Νέπολιν 4 Μαΐου
Ἐθέρος	Καδιώ Σιγάλα	25	1412	ἀνεχ. Τεργέστην 9 Μαΐου διὰ Πάτρας
Ἐθέρος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εἰς Ροζάριο 6 Μαΐου
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	τ'. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	27	4163	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 24 'Απρ. διὰ Γένοβαν
Ἐλένη Δ.	Δ. Δάμπασης	44	7176	ἀνεχ. Φίλαδελφειαν 29 'Απρ. δι' Ἀμβέρσαν
Ἐλένη Κουλουκουντῆ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἔφθ. Μαγιούνκα 6 Μαΐου
Ἐλένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	ἀνεχ. Κέπτ Τάουν 10 Μαΐου διὰ Πόρτ Ελλαζιπετ, ἔφθ. 12
Ἐλευσίς	Τεργιάζος & Λινσόνης	21	1549	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
Ἐλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διὰ Τύνιδα
Έλλας	«Ἐλληνική» Α. Ε.	16	2081	εἰς Χάιφαν 1 Μαΐου
Έλλας	Γ. Χρ. Λαμπός	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 4 Μαΐου
Έλληνική Ακτή	«Ἐλληνική» Καλλιμανόπ.	44	7207	ἔφθ. Βαλτιμόρων 7 Μαΐου καὶ Νέαν 'Υόρκην 9
Έλληνικός Αστήρ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Κων(λιν) 22 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Έλληνικόν Κύμα	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Μαΐου καὶ Βόλον 12
Έλληνικός Ούρανος	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
Ἐλπίς	Α. Ποιντέζης	19	1492	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Μαΐου καὶ Σάουν 13
Ἐλπίς	Α. Χάλαρης	44	452	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Μαΐου.
Ἐνωσίς (ψυγείον)	Ίω. Παράσοχος πλ.	43	235	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου
Ἐπτάνησος	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	διῆλθε Ντάνος 1 Μαΐου δι' Ἐλσίνκι
Ἐρμούπολις	Καδιώ Σιγάλα	21	2369	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Νοεμ.
Εύανθια	νιοὶ Π. Γούλανδρῆ	43	7244	ἀνεχ. Φίλαδελφειαν 8 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν
Εύγενία Χανδρῆ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	43	7177	διῆλθε Τοίνινταντ 24 'Απρ. διὰ Μπούνενος "Αὔρες
Εἴηνος	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	ἔφθ. Ρούεν 2 Μαΐου
Εύθαλλια	άδ. Γούλανδρῆ	18	3551	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 'Απρ.
Εύρυμέδων	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	εἰς λιμένας Ανστραλίας 3 Μαΐου

'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διῆλθε Θρόστανή "Αἴλαντ 27 'Απρ. διὰ Βορδώ
"Ηπειρος	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 'Οκτ.
'Ηράκλειον	'Ελληνικόν Δημόσιον	25	964	εἰς περιφερικὴν γραμμὴν Αίγαιον
Θεμιστοκλῆς	ξτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Ρίον Ιανέρον 29 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
Θεμώνη	«Κάσσες» Α. Ε.	44	7198	άνεχ. Λίβερπούλ 8 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
Θεοδώρα (τάνκερ)	'Ελευθερώδης-Σκυδιάνος	10	5237	έφθ. Αμπαντάν 8 Μαΐου
Θεοκυήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	άργει εἰς Σάνι Τζάν 10 Μαΐου, ἐπισκεψή
Θεομήτωρ	νιοι Σπ. Πολέμη	10	4427	έφθ. Γδύνιαν 8 Μαΐου
Θεοφανῶ Λιθανοῦ	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	37	4815	άνεχ. "Ικούν 7 Μαΐου
Θέτις	'Ηλ. Χατζήλιας	30	4123	άνεχ. Ραγγούν 10 Μαΐου διὰ Καλκούταν
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηρασίη» Α. Ε.	88	1356	έφθ. Πειραιᾶ 1 Μάιον
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Οξελοσούντ 30 'Απρ.
'Ιγόρ	Λᾶς καὶ Πεζᾶς	43	7176	διῆλθε Γινθρατάρ 8 Μαΐου διὰ Βρέστην
"Ιόσακος	'Επτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Αργτρόσαν 6 Μοΐου
'Ιλισσός	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	15	4724	άνεχ. 'Αμβέρσαν 6 Μαΐου διὰ Γένοβαν
?Ιρις	'Ιω. Παλαιοκρασοῦς	11	1881	άνεχ. Κεν(λ)ν 29 'Απρ. διὰ Λονδίνον
'Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	44	7176	έφθ. Τζιμπούτι 28 'Απρ. (διὰ Χαϊδόγκ)
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	οίκου. Γουλανδρῆ	44	7176	άνεχ. Λονδίνον 6 Μαΐου δι' 'Αμπαντάν
'Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ)	ξτ. «Αθηνᾶς» κλπ.	44	10441	διῆλθεν "Αδεν 3 Μαΐου δι' 'Αμπαντάν
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Τάιν 8 Μαΐου διὰ Νορθηγίαν
'Ιω. Χανδρῆς	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	έφθ. Μπόναν 2 Μαΐου
'Ιωνία (ἐπιθετ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	13	4916	εἰς Γλασκώθην 12 Μαΐου
K. Χατζηπατέρας	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Γλασκώθην 7 Μαΐου
Καθαριώτισσα	'Ιω. Παράσος κλπ.	13	1877	έφθ. Στονγόλην 5 Μαΐου
Κάπταιν Ι. Ματαράγκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	εἰς Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 24 'Απρ.
Κάπταιν Κ. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	έφθ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαΐου
Κάπταιν Φαρμακίδης	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	άνεχ. Γλασκώθην 8 Μαΐου διὰ Βαμπλάναν
Κάσσος	«Κάσσες» Α. Ε.	39	5215	άνεχ. Γκάλεστον 30 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
Καστοριά	Λουκᾶς Νομικός	20	844	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαΐου. Μετών. «ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Κάστον	άδ. Γράτους	44	7198	διῆλθε Σουνές 2 Μαΐου διὰ Κονδάτη
Κάτε Ν. Λ. (τάνκερ)	N. Αυστιαρόπονος	43	10448	άνεχ. 'Αμπαντάν 8 Μαΐου διὰ Καζαπιτλάγκαν
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Σφάξ 4 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 8
Κεχρέα	Θ'. 'Επιφανιάδης	44	7176	άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 13 'Απρ.
Κοζάνη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	30	255	εἰς ψατικάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Κονίστρα	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Μελβούρνη 3 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
Κόνιτσα	'Ελληνικὸν Δημόσιον	22	269	εἰς Πειραιᾶ 10 Μαΐου
Κορινθία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	11	3874	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 13 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Κρήτη	Γ. Μοάστος	44	7244	εἰς Ιμπατίκον ἀπὸ 28 Μαρτ.
Κριός	M. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Κρίστομπαλ 7 Μαΐου διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
Κυθερήτης	Δ.Πατέρας & Υιοί	27	4950	άνεχ. Λονδίνον 11 Μαΐου διὰ Κων(λ)ν
Κῦμα	εάδ. Αιβανοῦ Α.Ε.	43	7244	έφθ. Πόρο Σαΐδ 23 'Απρ.
Κωνσταντῆς	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 4 Μαΐου διὰ Κολόμπο
Κωνσταντίνος Η.	Γ'. 'Ηλιόποντός	05	2527	έφθ. Μασσάβαν 9 Μαΐου
Κώστας Μίχαλος	N. Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Σαουσάμπτον 3 Μαΐου διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
Κωστής Λαιμός	νιοι Κ. Η. Λαιμοῦ	43	7176	έφθ. Πειραιᾶ 14 'Απρ. (διὰ Γινθρατάρ)
Κωστής Λάδης	άδ. Λᾶς & Α. Πεζᾶς	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 29 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
Κῶδης	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	900	εἰς περιφερικὴν γραμμὴν Αίγαιον
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Νιούπορτ Νιούς 8 Μαΐου
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Νικολάεφ 11 Μαΐου
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μιχαλίνδης» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
Λούλα Νομικοῦ	Ενάγγ. & Μ.Νομικός	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 6 Μαΐου
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	διῆλθε Γινθρατάρ 4 Μαΐου διὰ Νιούπορτ, έφθ. 10
Μαίανδρος	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177	διῆλθε Γινθρατάρ 27 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Μαιώτης	άδ. Συνοδιοῦ	19	3911	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Απρ.
Μακεδονία	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Νιούπατλ Νιούς 5 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
Μαλιακός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	12	3903	έφθ. Γένοβαν 11 Μαΐου
Μαργαρίτα	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	έφθ. Τύνιδα 5 Μαΐου καὶ Μπιζέρταν 9
Μαργ. Χανδρῆ	Εὐγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	εἰς Μπονένος "Αύρες ἀπὸ 21 'Απρ.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαιμός	12	4707	άργει Τάιν ἀπὸ 22 'Απρ.
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆς	Γ'. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	έφθ. Νάρβιν 4 Μαΐου
Μαρία Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. 'Αμβέρσαν 29 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Μαριάμ	Μανδοφίλιππας-Πατέρας	44	7176	άνεχ. Σάντος 8 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο
Μάριος Ι.Ι.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	εἰς ταξίδιον Πειραιῶς—Αίγαυπτον
Μάρτησσα	N. Εύσταθιον	19	5476	έφθ. Νικολάεφ 4 Μαΐου
Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	έφθ. Τζιμπούτι 5 Μαΐου
Μεγαλόχαρη	I. Θεοδωρακόπονος	44	7198	άνεχ. Νέαν Γῆν 4 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
Μέμφις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	1996	άργει 'Αμβούργον ἀπὸ 8 'Οκτ.
Μέντωρ	"Επτωρ Κ.Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
Μέρκιουρ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	22	269	Ίδε: «ΚΟΝΙΤΣΑ»
Μέτσοσθον	Λουκᾶς Νομικός	33	486	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαΐου. Μετών. «ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	ὑπό φόρτωσιν 8 Μαΐου εἰς Σέριφον
Μιχαήλ	Κονστ. Λαιμός	43	7207	άνεχ. 'Αμβέρσαν 4 Μαΐου διὰ Νέαν Γῆν
Μιχαλάκης	N. Εύσταθιον	44	7176	διῆλθε Θέουταν 8 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
Μιχ. Λ. Έμπειρίκος	ξτ. Γ.Έμπειρίκον	18	5202	έφθ. Σύδνεϋ (Νέας Σκωτίας) 10 Μαΐου
Ναύαρχος Κουντουριώτης	Ίω. Καρρᾶς	45	7247	έφθ. Ντρόμπιαν 28 'Απρ.
Νέα 'Ελλάς	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Νέδων	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 1 Μάιον
Νέστος	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. 'Αντοφαγάστα 27 'Απρ. δι' 'Αλ. ξενάδρειαν
Νηρεύς	Έμμ. Χατζήλιας	37	5205	έφθ. Ρεοννιόν 3 Μαΐον
Νικόλας	X. Πατέρας & Σια	43	7176	έφθ. Νάρβιν 6 Μαΐον
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	B. Σ. Ρωσόλιμος	10	4540	έφθ. Βομβάην 7 Μαΐον
Νικ. Καΐρης	«Ατλαντικός» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Σιγκαπούρην 7 Μαΐου διὰ Ντῶρμπιαν
Νικ. Μίχαλος	E. Κουλουκ.-Ι.Καΐρης	43	7244	έφθ. Μπόναν 1 Μαΐον (διὰ Λέβερποντάν)
Νικ. Πατέρας	K. Μίχαλος	13	4342	εἰς Πειραιᾶ 10 Μαΐον
	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐον

Νικολάου Γεώργιος	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	Έφθ. Χάδοην 4 Μαΐου
Νικολάου Ζωγραφία	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεξ. Ντιέγκο Σουαρέζ, 10 Μαΐου διὰ Σαϊγκόν
Νικολάου Μαρία (τάνκερ) . . .	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς Καρπίτο 8 Μαΐου
Νίκος Τ.	«Καρφεύν» Α.Ε.	19	5175	άργει 'Αμβούργον ἀπὸ 16 'Απρ.
Ξάνθη	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	41	674	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Φεβρ.
"Οθών	Φαραλιόλ καὶ Σια	44	7176	άνεξ. Βαλτιμόδην 28 'Απρ. διὰ Γένοβαν
"Ολγα	'Εμπορ.-'Εφοπλιστικὴ . . .	43	7244	εἰς 'Αδελαΐδα 1 Μαΐου
"Ολυμπος	Κούλουθος - 'Εμπειρ. . . .	18	5216	διῆλθε Σουέζ 30 'Απρ. διὰ Κολόμπο
"Οντρι	Κ. Γράτσος	45	7176	Έφθ. Μόμπλ 8 Μαΐου
"Ορος "Αθως	Κων. Β. Σκαρρέλης	43	7176	άνεξ. Σιγκαπούρην 5 Μαΐου διὰ Γένοβαν
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικὸς» Α. Ε.	29	4230	άργει Σιένταμ ἀπὸ 9 Μαρτ.
"Ορος Ελικών	«Τρόπατ Σο	18	5525	άνεξ. Καλκούταν 11 Μαΐου διὰ Μαντράζ
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμν. - Κουλουκουντῆς . .	17	3704	Έφθ. Καλκούταν 7 Μαΐου
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	Έφθ. Τζιμπούτι 4 Μαΐου
"Οχι	Ίω. Λυκίδης	09	888	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
Παναγῆς	Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	Έφθ. Μποιζί 8 Μαΐου
Παναγία Καθαριώτισσα	Α. Καραβίας	43	7176	Έφθ. Ντάρμπλαν 10 Μαΐου
Παναγιώτης	Ίω. Λιβανός	43	7176	Έφθ. Μασσαλίαν 8 Μαΐου
Παναγιώτης Ν. (Ψυγείον)	Π. Νικολαΐδης	21	601	άνεξ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου διὰ Θ(ο)νίζην
Παναγ. Κουμάνταρος	Π. Κουμάνταρος	44	7244	Έφθ. 'Αμβέρσαν 13 Μαΐου
Πάργα	Γ. Σκριβάνος καὶ Σια	15	999	άργει Αμπελάντα ἀπὸ 14 Ιαν.
Πάτμος	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	31	200	εἰς ἀκτοπλοΐας μεταφοράς
Παῦλος Γ.	άδ. Γιαννακαρδών	20	1130	Έφθ. Μασσαλίαν 4 Μαΐου
Πειραιεὺς (έπιθετ.)	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	29	1493	εἰς ἀκτοπλοΐας συγκοινωνίας
Περικλῆς	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	Έφθ. Μόμπλ 11 Μαΐου
Περσεφόνη	'Ιω. Μ. Νιζηφόρος	24	5026	άνεξ. Βοιβάνη 5 Μαΐου διὰ Ραγγούν
Πεταλοί	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεξ. Λά Γκονάρα 7 Μαΐου διὰ Κιουρασάο
Πετράκης Νομικός III (τάνκερ)	Μ. Νομικός	43	10448	άνεξ. Ρούεν 24 'Απρ. δι' 'Αρούμπτα
Πέτρος (τάνκερ)	νιοί Π. Γουλανδρῆ	43	10448	διῆλθε Πόλητ Σαΐδ 6 Μαΐου δι' Εύρωπην
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	Έφθ. Συμόνην 2 Μαΐου
Πέτρος Νομικός	Μάρκος & Ε. Νομικός . . .	43	7176	Έφθ. Πόλητ "Αλφρεντ 5 Μαΐου
Πήγασος	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	43	3610	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Πηγεύδης	«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7207	Έφθ. Χάμπτον φόδος 8 Μαΐου
Πολυτίμη 'Ανδρεάδη (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άνεξ. 'Αμπαντάν 2 Μαΐου, Μπάχρεν 7 δι' 'Αγγλίαν
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	11594	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Οκτ.
Πρέντον	Καττούλας καὶ νιοί	06	2088	Έφθ. Νεμονό 7 Μαΐου
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	έτ. «Γαλαξία»	45	7176	Έφθ. Τάϊν 8 Μαΐου
Ροδόπη	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	44	1923	Έφθ. Λονδίνον 8 Μαΐου
Ρόδος	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	17	4908	άνεξ. Αμπαντάν 2 Μαΐου δι' Εύρωπην
Σαλαμινία	Ε. Πετρούτος - Γ.Τάνες 01	3634		άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Φεβρ.
Σάδμος	νιοί Δ. 'Ιγγλέση	43	7177	άνεξ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου διὰ Πόλητ Σαΐδ
Σαντορίνη	Σιγάλα - Κουλουκουντῆς . .	43	7207	άνεξ. Χάμπτον φόδος 6 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
Σέρρας	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	21	725	Έφθ. Πειραιᾶ 1 Μαΐου
Σίμων φὸν Οὐτρεχτ	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	22	4949	άργει Τάϊν ἀπὸ 19 Φεβρ.
Σκρά	Θ. Σταφυλοπάτης κλπ. . .	27	727	"Ιδε: «ΤΡΑΙΓΚΙΣ»
Σούλιωτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	άργει Νιούπωροτ ἀπὸ 13 'Απρ.
Σούνιον	Μάνθος - Χατζήλιας . . .	43	7244	άνεξ. Χάμπτον φόδος 29 'Απρ. δι' 'Οράν
Στάθης I. Γιάνναγας	Μιχ. Κουλουκουντῆς . . .	44	7176	Έφθ. Μπόναν 1 Μαΐου
Στάμος	Δ. Φαραλίδς	14	3801	διῆλθε Ντόβερ 11 Μαΐου δι' "Εμδεν
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	εἰς Μπάζιαν Μπλάγκαν ἀπὸ 23 'Απρ.
Σταύρος Κουμάνταρος	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	διῆλθεν οἴγιον Βικέντιου 6 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
Στέφανος Σ.	Π. καὶ 'Ιω. Σαμονᾶ . . .	04	646	Έφθ. Χούλλ 6 Μαΐου
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	άνεξ. Κοσσίν 7 Μαΐου δι' 'Αλλέπεϋ
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	Έφθ. Χούλλ 5 Μαΐου
Σύρος	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεξ. Σαυνθάμπτον 4 Μαΐου διὰ Βαμπάνα
Τάκης Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Βορ. Αίγαιον
Ταξιάρχης	άδ. Λαμπιού	13	4221	Έφθ. Μπροντάλαντ 5 Μαΐου
Ταγγετος	Κονλόνθου - 'Εμπειρίκου	18	5687	άνεξ. Ταχρόντα 22 'Απρ. διὰ Γκρεεντζενμάουθ
Τζών Χανδρῆς (τάνκερ)	Δ. Ι. Χανδρῆς	43	11448	εἰς 'Αρούμπτα 5 Μαΐου
Τηλέμαχος	«Επτώ Λρακούλης	11	3658	διῆλθε Σουέζ 5 Μαΐου δι' 'Αμπαντάν
Τήνος	Ποθ. Μπάκιας κλπ.	11	1459	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Τρίτων	άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεξ. άπὸ Καράτσι 21 'Απρ.
Υδραίος II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	Έφθ. Λήθ 1 Μαΐου
Υδρούδσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	άνεξ. Σέτονταλ 5 Μαΐου διὰ Ρούεν
Υπερίων	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	43	8025	Έφθ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου εἰς Γένοβας
Φλόγα	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδηροί	05	480	εἰς ἀκτοπλοΐας μεταφοράς
Φλώρων Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	άνεξ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου διὰ Βενετίαν
Φλώρινα	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	20	985	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Φραγκίκις	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαΐου
Φρέδ	Κ.Δ.Καλαφάτης	07	4043	άνεξ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου διὰ Ρωσίαν
Φωτεινή	I. M. Καρρᾶς	44	7176	Έφθ. Σέτταν 27 'Απρ.
Χαδιώτης	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	Έφθ. Μασσαλίαν 29 'Απρ. (διὰ Σαϊγκόν)
Χάλκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	45	470	εἰς ιρατικάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Χαλκιδική	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Δωδεκανήσων
Χέλατρος	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	Έφθ. Καίρος 2 Μαΐου
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	διῆλθε Παναμάν 1 Μαΐου διὰ Ντώρμπλαν
Χρυσῆ	νιοί Π. Γουλανδρῆ	44	7176	άνεξ. Γράλιθεστον 7 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
Ψαρά	'Αναστασίου - Φαραλίδς	45	7247	άνεξ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου, Γινδαλτάρ 10 διὰ Σαδόναν
'Ωκεανός	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . .	43	9400	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 20 'Απρ.
'Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4793	Έφθ. Γάνδην 1 Μαΐου καὶ Χουέλβαν 10

Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

'Αγγελική (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	διῆλθε Σουέζ 6 Μαΐου δι' Αμπαντάν
'Αθάμας II	έτ. «Αθάμας»	19	3537	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
'Αζουέρο	έτ. «Άζουέρω»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον φόδις 7 Μαΐου διὰ Ντακάρ
Αίτζιαν Στάρ (έπιβατ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκ.
'Αναστασία	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	άνεχ. Φρήμαντλ 4 Μαΐου δι' "Αδεν
'Ανδαλουσία	έτ. «Τρανσατλάντικα»	18	7717	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 26 'Απρ. (δι' Ιταλίαν).
'Ανδρέας	έτ. «Σάμουσο»	44	7207	άνεχ. Σητάτλ 1 Μαΐου διὰ Γιούκογάμαν
'Αντόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	εἰς πλόας Κρίστομπαλ—Μαραζέιμπο
'Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονοϊκά»	04	4784	έφθασε Χούέλβαν 8 Μαΐου
'Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	άνεχ. Νεάπολιν 8 Μαΐου διὰ Σέριφον
'Αριστείδης (Λονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	έφθ. Χάμπτον φόδις 5 Μαΐου
'Αριστογείτων	'Αρ. «Ωνάσης	42	7176	άνεχ. Χάμπτον φόδις 4 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης	43	7176	εἰς Χάμπτον διῆλθε 24 'Απριλ.
'Αριστομένης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης	43	7176	εἰς Χάμπτον διῆλθε 25 'Απρ.
'Αριστόπας	'Αρ. «Ωνάσης	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου διὰ Χάδρην
'Αριστοτέλης (Χονδ.)	'Αρ. «Ωνάσης	43	7244	έφθ. Λόδες "Αντέλεις 6 Μαΐου
'Αρόξα	έτ. «Πόνκα»	22	1979	έφθ. Λονδίνον 6 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 8
'Αρτύγια	«Παναιένιαν Τράπιτο	25	5531	έφθ. Κάρδιφ 6 Μαΐου
'Ατλάντικ II. (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ 'Αμερικαν»	21	8206	εἰς ταξίδια Κιουρασάο—Νέαν 'Υόρκης
'Ατλάντικ Γουαίη	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 7 Μαΐου δι' Αντραράλιαν
'Ατλάντικ Γουάντ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Αδελαΐδα 8 Μαΐου
'Ατλάντικ "Είρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Σαβόναν 2 Μαΐου
'Ατλάντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Αντρεβούν 26 'Απρ. δι' Αντραράλιαν
'Ατλάντικ Κόστ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διὰ Βαγκούνεο
'Ατλάντικ Μπρίς	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	έφθ. Σίδνευ (Αντραράλιας) 10 Μαΐου
'Ατλάντικ "Οσεαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 1 'Απρ., μὲ ζημίας
'Ατλάντικ Πάιλοτ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς λιμένας Βρετ. Κολομβίας 10 Μαΐου
'Ατλάντικ Σήμαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς Σίδνευ (Αντραράλιας) 8 Μαΐου
'Ατλάντικ Σίϋ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Αγκάνα 4 Μαΐου
'Ατλάντικ Τρέιντερ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. "Ιζούκ 5 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρειαν
'Αφρικάνα	έτ. «Αρκτούρος»	27	4889	έφθ. Τάιτ 6 Μαΐου
Βαΐμέα	έτ. «Κρούζες»	19	5670	άνεχ. Φρήμαντλ 8 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Βαλερόζο	έτ. «Τριντέντε»	20	2310	άνεχ. Χαβάνναν 3 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
Βικτώρια	έτ. «Λεβάντες	43	7176	εἰς Λονδίνον 10 Μαΐου (διὰ Περσικὸν Κόλπον)
Βιράγκο	έτ. «Λεβάντες	43	7176	έφθ. Λίβερπουλ 1 Μαΐου
Βύρων	έτ. «Βυζόνα»	05	339	εἰς ταξίδια εἰς τὴν Βαλτικὴν
Γαρουφαλιά	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διὰ Ηπέρας
Γεροδῆμος	έτ. «Αταλάγιας	99	3076	άργει Γένοβαν ἀπὸ 1 'Απρ.
Γεώργιος	έτ. «Λεβάντες»	17	5915	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 24 'Ιαν.
Γεώργιος Π.	N. Παπαλίδης	19	611	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Αιγαίπτον
Γιάγκος	"Ελληνες ἀγροστάται	93	619	άργει Λονδίνον 10 Μαΐου. 'Ε π ω λ ή θ η.
Γκλόρια	έτ. «Αράουρο»	12	6348	έφθ. Μπονέον "Αύρες 9 Μαΐου
Δέσποινα	έτ. «Σάμουσο»	44	7216	άνεχ. Λόδες "Αντέλεις 12 'Απρ. διὰ Γιούκογάμαν
Δημοσθένης (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	έφθ. Κιουρασάο 2 Μαΐου
Διώνη	έτ. «Πάξι»	20	6157	άργει Χάμπτον φόδις ἀπὸ 2 'Απρ.
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιαράρλορες»	19	812	άργει Σύρον 12 Μαΐου
Έκουατρο	έτ. «Αλμπάτρος»	20	5107	εἰς Σίδνευ 12 Μαΐου
"Ελλενικ (Χονδ.)	'Απτολότα Διεθνής	20	7631	άνεχ. Χάμπτον φόδις 6 Μαΐου δι' Ιταλίαν
"Ελλενικ Νόμφη	έτ. «Αταλάγιας	21	3345	εἰς Πλάκουν ἀπὸ 24 'Απρ. (διὰ Νορβηγίαν)
"Ελλενικ Χρυσούλα	έτ. «Αταλάγιας	10	1441	άργει εἰς Χάρλεμ 10 Μαΐου
Έμανουπέτερ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43	7207	εἰς Νικολάεφ 4 Μαΐου ὑπὸ φόρτωσιν
Ένσενάντα	έτ. «Ενσενάντω	44	7207	έφθ. Ροζάριο 5 Μαΐου
Έντερπράζ	έτ. «Πομαφόζα	43	7176	διῆλθε Κουνλεοκότ; ΙΙ Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
Έρατώ	έτ. «Λιεθνής»	43	7225	έφθ. Γλαυκόβουν 5 Μαΐου
Εδριπίδης	έτ. «Σάν Νικόλας»	20	5782	άργει Χάμπτον φόδις ἀπὸ 15 'Απρ.
Εύρυθιάδης	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Βιζαγκαταρά 8 Μαΐου διὰ Καλκούταν
Εύρυσθεύς	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	διῆλθεν "Αγιον Βιζέντιον 29 'Απρ. διὰ Ρίον 'Ιανεῖρον
"Ηέη Γ.	έτ. «Καρμπιάνας	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαΐου δι' Αμερέσαν
Θεοδώρη	έτ. «Θεοδώρη	19	5524	έφθ. Κολόμπιο 7 Μαΐου
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Λιεθνής»	43	7200	άνεχ. Γραλεστών 2 Μαΐου δι' Αμερέσαν
Ίντιάνα	Τζόν Λιθανός	15	5751	Ίδε: «ΝΤΕΡΝΑ»
Ίονιαν Λήντερ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Απρ.
Ίονιαν Τρέιντερ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 28 'Απρ. διὰ Σπέτζιαν
Ίσπαχάν	Σ. Α. Αταχίδης	19	5636	έφθ. Μπόναν 4 Μαΐου
Ίωάν. Λιθανός	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	έφθ. Σαβόναν 2 Μαΐου καὶ Μασσαλίαν 8
Καλλιρρόη (τάνκερ)	K. Κονιαλίδης	22	8432	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαΐου διὰ Κιουρασάο
Καμπέρρα	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	7710	έφθ. Μασσαλίαν 6 Μαΐου
Καντούλε	έτ. «Ντέλ. Ρέιν»	12	3923	έφθ. 'Αμβούργον 2 Μαΐου
Κάπταιν Θέλ (τάνκερ)	έτ. «Μπράτ Στάρο»	19	5771	έφθ. Μόμπιλ 3 Μαΐου
Κάπταιν Μικές	έτ. «Λουτσίντας	18	480	έφθ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου
Κάπταιν Τζών	έτ. «Στάρο»	19	3332	έφθ. Βοστόνην 4 Μαΐου
Κατερίνα	έτ. «Κατερίνα»	03	491	έφθ. Χούλι 6 Μαΐου
Κατίνα	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	εἰς Μέσην 'Ανατολήν 8 Μαΐου
Κατούμπα	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	9424	διῆλθε Βαλέντιαν 29 'Απρ. διὰ Γοναδελούπην
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
Κλειώ	έτ. «Αργία»	43	7176	έφθ. Χάμπτον φόδις 6 Μαΐου
Κέφαλος	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	17	3804	άργει εἰς Πόρτλαντ (Με.) ἀπὸ 1 'Απρ.
Κνόςα	έτ. «K.N.O.Z.A.»	44	7248	άνεχ. Βομβάνη 2 Μαΐου διὰ Κολόμπιο
Κοκερέλ	έτ. «Κάντιας	04	8479	εἰς Λίμπετ 4 Μαΐου
Κόρα	Π. Γασπαρινάτος	06	817	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 1 Μαΐου
Κουλέμπρα	έτ. Πορτοπέλλο	19	5261	έφθ. Γάνδην 6 Μαΐου
Κύλεμουντ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	έφθ. Χάιφαν 9 Μαΐου
Κυρήνεια	Παναμακή έταιρ.	11	7527	άναψιν Μασσαλίαν 15 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Λέανδρος	έτ. «Μπενβενίντο»	10	610	έφθ. Τουλῶνα 8 Μαΐου

Λίλα	έτ. «Ρίβα»	09	655	Έφθ. Μπόστον ('Αγγλίας) 2 Μαΐου
Λιμπερέϊτορ	έτ. «Παναυσερικάνα»	44	7176	άνεχ. Βιζτώρια (Βραζιλίας) 7 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Λόιντα (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικού	16	5505	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαΐου δι' 'Αρούμπατα
Λοιντέστε (τάνκερ)	έτ. «Αντόρ»	21	8206	εἰς Λάς Πάλμας 12 Μαΐου
Λούζορ (έπιθατ.)	έτ. «Βιζτώρια»	15	5544	ἀργεῖ 'Αμοτερενταμ ἀπὸ 17 Μαρτ.
Μαίρη Γ.	έτ. «Σεντραμέρικάνα»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Απρ. διὰ Κρίστομπαλ
Μακίκι	έτ. «Κρούζες»	17	5924	Έφθ. Μαγιούντα 10 Μαΐου
Μαντόννα	II. Φελίνης	42	855	εἰς Φλίτζουντ 12 Μαΐου, ζημίαι ἐκ πυραιαῖς
Μάντο	τ. «Φωσίαν»	42	7176	Έφθ. Σπέτζιαν 2 Μαΐου
Μάρθελ	έτ. «Οὐλτραμαρίνο»	08	1763	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διὰ Παλέρμο
Μάρζορι	έτ. «Πούντα 'Άλτα»	19	2660	εἰς Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 20 'Απρ.
Μαρία Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	άνεχ. Λίμερις 28 'Απρ. διὰ Β. 'Αμερικήν
Μαρκέλλα	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	Έφθ. Λονδρόν 8 Μαΐου
Ματθαίος (Χονδ.)	έτ. «Νόρδι Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 29 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
Μεγαλόχαρη	έτ. «Πρόφω»	01	3568	Έφθ. Ροζάριο 8 Μαΐου
Μερίντιαν	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	διῆλθε Βαλέντιαν 27 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Μερόπη (οημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 Μαΐου διὰ Φρητάουν
Μολντόβα	έτ. «Ιθάκη»	11	4083	Έφθ. Βέρα Κρούζ 2 Μαΐου
Μπελλασίστα	έτ. «Ελρήνη»	17	3517	ἀργεῖ Τάν ἀπὸ 17 Φεβρ.
Μπιενθενίτο	έτ. «Ζαράνι»	18	4965	εἰς λιμένας Ινδιῶν 2 Μαΐου
Μπονασθεντούρα	έτ. «Οὐλτραμάρε»	20	6895	εἰς Φόβεϋ ἀπὸ 25 'Απρ.
Μπούντυ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	άνεχ. Τζάκσονβιλ 3 Μαΐου διὰ Γκολφίτο
Μύριαμ	έτ. «Χάρι»	43	7196	Έφθ. Σαίν Ναζάρ 5 Μαΐου
Μυρτώ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	ἀργεῖ Βαλτιμόρην ἀπὸ 17 Φεβρ. Διασκευὴ εἰς τάνυστα
Ναθιγκέϊτορ	έτ. «Καρρέμπιαν»	43	7176	άνεχ. Τάμπαν 29 'Απρ. δι' 'Αγκόνα
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	εἰς 'Αμπαντάν 4 Μαΐου
Νήσος Πάτμος (άμερ.)	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	εἰς Σάν Ζουάν (Περούβιας) 5 Μαΐου
Νόρα	έτ. «Ηοτερον Σύμφαγις»	43	7176	εἰς Μπάζιαν Μπλάγκαν ἀπὸ 27 Μαρτίου
Νορίτα	"Ελληνες ἀγορασταὶ"	43	7176	ἀργεῖ Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 23 'Απρ.
Νορλάντια	έτ. «Σίλετο»	42	7191	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 'Απρ. διὰ Κιουρασάο
Νορλάγκο	έτ. «Γρεβάτης»	44	7207	άνεχ. Νάιν Μπαίν 4 Μαΐου διὰ Τσεμπάριεν
Νόρμα (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλια»	20	7030	εἰς 'Αμπαντάν 5 Μαΐου
Νουέά Έσπεράντζα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Τρίνινταν 6 Μαΐου διὰ Πόρτο "Αλφρεντ
Νουέά Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	Έφθ. Σάντος 28 'Απρ. (Ελτα Πλέιτ)
Ντέρνα	Τζόν Λιβανός	15	5751	εἰς λιμένας Βορ. 'Αφεντής 8 Μαΐου
Ντοράντο	έτ. «Γραμπόσα»	44	7244	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 6 Μαΐου
"Οντζάρ 1 1	έτ. «Μιραφλόρα»	18	1897	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαΐου διὰ Νέαν Σκοτίαν
Ούρανια Γούναρη	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	Έφθ. Πουέρτο Πάντε 2 Μαΐου
Ούταχαν	έτ. «Γρεβάτης»	19	7031	διῆλθε Σαίν Μικαήλ 28 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
"Οσεαν Γουαίθ	έτ. «Στέιτς»	19	4990	εἰς Σάντος ἀπὸ 27 'Απρ.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Τζένεραλ»	19	4988	Έφθ. Σαγκούνα 3 Μαΐου
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Στέιτς»	19	5101	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου διὰ Πουέρτο Πάντες
Πάν	έτ. «Αμαρυλλίς»	20	5595	Έφθ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαΐου
Πάρσαλος 1 1	έτ. «Πάραλος»	18	6049	εἰς Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου
Παρίτα Μπαίν	έτ. Παναμ. - 'Ευροπέα	18	6049	Έφθ. Γένοβαν 11 Μαΐου
Παρίτα Σούν	έτ. Παναμ. - 'Ευροπέα	19	5555	άνεχ. Ρουέν 5 Μαΐου διὰ Δάντσιγκ
Πασιφίκ "Οσεαν	έτ. «Πασιφίκ»	44	7212	Έφθ. Πόρτο "Αλφρεντ 28 'Απρ.
Πέρλα	έτ. «Ναβίερα»	19	6040	Έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου
Πηγελόπη	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	εἰς Μπουένος "Αύρες ἀπὸ 20 Μαρτ.
Πίντα	έτ. «Ναβίερα»	20	2606	άνεχ. Νεάπολιν 9 Μαΐου διὰ Σάντα Πόλαν
Πόλιντ Σάν Πάμπλο	έτ. «Γιουνάτεντ»	20	3280	ἀργεῖ Βιστόνιν ἀπὸ 18 Μαρτ.
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμια»	36	7104	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 22 'Ιαν.
Πράντο	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	Έφθ. Μασσαλίαν 11 Μαΐου
Πριμαθέρα	έτ. «Σάμουσα»	18	5695	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
Προσπέρο	έτ. «Μπιενθενίτο»	19	5055	εἰς Μοντεβίδεο 6 Μαΐου
Πρωτεὺς	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	άνεχ. Γένοβαν 1 Μαΐου διὰ Τεργέστην
Ρεζολούτ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
Ρένα (έπιθατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	Έφθ. Μάρ ντελ Πλάταν 5 Μαΐου
Ρένα	έτ. «Πάξ»	20	5686	ἀργεῖ 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 30 Αύγ.
Ριζάκουα	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	Έφθ. Πόρτο Σαΐδ 8 Μαΐου
Ρόμπερτ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	ἀργεῖ Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 7 'Απρ.
Ρούλ (παναμ.)	I. Πελτέκης	99	1109	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 Μαΐου
Σαλαμίς Βίκτορο	έτ. «Σάτελ»	45	7604	Έφθ. Γένοβαν 5 Μαΐου
Σάν Γιώργιε	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	Έφθ. Χάμπτον ρόδος 2 Μαΐου
Σάν Λεονάρδο	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	Έφθ. Νάρδικ 2 Μαΐου
Σάν Νικόλας	έτ. Νίκολας Σύμφαγις	08	2229	ἀργεῖ εἰς Μίδδλεσεμπρο ἀπὸ 16 Μαρτ.
Σάν Τζερτζίο	έτ. «Γαλανός»	16	4818	εἰς Βοριάνη 6 Μαΐου
Σάντα "Αννα	έτ. «Φρόντομ»	44	7220	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 4 Μαΐου διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν
Σαντιάγκο	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	Έφθ. Νιούπροτ 9 Μαΐου
Σαντούϊτς	έτ. 'Αβίας	20	2606	ἀργεῖ Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 4 'Απρ.
Σαπφώ	έτ. «Σούντ Αμερικάνα»	44	7212	εἰς Λός Αντζελες 1 Μαΐου
Σαράγια	«Ναβ. Σούντ. Αμερίκη»	44	7176	Έφθ. Σίδνευ (Αντστραλίας) 4 Μαΐου
Σίγκυετ	έτ. 'Αρένας»	11	3726	άνεχ. Ιμπριγχαν 5 Μαΐου δι' 'Αάρχονς
Σίμων	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	εἰς Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 20 'Απρ.
Σόνια	έτ. «Μαριάτος»	19	5354	Έφθ. Μπόναν 1 Μαΐου
Σορδή	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	Έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 7 Μαΐου
Σουέρτε	Κομπ. «Βαπτόρες»	10	3649	άνεχ. Ιμπριγχαν 5 Μαΐου δι' 'Αγκόνα
Στάμο	έτ. «Πούντα 'Άλτα»	18	2858	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαΐου
Σωκράτης	K. Κονιαλίδης	21	7409	εἰς Μπάζιαν Μπλάγκαν ἀπὸ 24 'Απρ.
Τερψιχόρη	«Μπλού Λάτιν»	30	2480	ἀργεῖ 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 13 'Οκτ., ἐπισκευή.
Φαιλαξ 1 1	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Δουνγκέρην 5 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλεντικ»	02	10375	άνεχ. Σάντος 6 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Φοίνιξ	έτ. «Ινσουλαρ»	15	1255	εἰς 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 13 Φεβρ.
Χρυσή Χονδρούλη	άδ. Χονδρούλη	44	1075	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι