

# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1948

Αρ. Φύλλου 312/71

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 312)71

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
ΙΟΥΝΙΟΥ 1948

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

#### 'Η καταστροφή

Έλαθομεν και δημοσιεύομεν εύχαριστως την κάτωθι ἐπιστολήν:  
Κύριε Διευθυντά,

Τὴν φιλοξενίαν τῶν στηλῶν σας καὶ πάλιν ζητῶ. Πρὸς τοὺς κρατικοὺς ἀρμόδιους ἀπευθύνεται ἡ παροῦσα μου. Θέλω ἀπρόκλαπτα νὰ ὑποδεῖξω εἰς αὐτοὺς τὰς θαρυτάτας εὐθύνας τῶν δι' ὅσα κακά καὶ δὲλθείρια θεσμοθετήσαν τὸν τελευταῖον καιρὸν κατὰ τῆς Ναυτιλίας. Θέλω μὲ τὰ ἀπλὰ λόγια ἐνὸς ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου, γηράσαντος εἰς τὸ τραχύ, τὸ τόσον, τῇ ἀληθείᾳ, τρικυμιώδες ἐπάγγελμα, νὰ προδιαγράψω τὴν ἐπερχομένην καταστροφήν. "Ισως, οἱ κ. κ. 'Υπουργοί μας νὰ μὴ τὴν βλέπουν. Συγχωροῦνται, διότι ἄγνοοῦν τὰ πράγματα. Δὲν συγχωροῦνται, δμως, ἐπιμένοντες εἰς τὴν ἄγνοιαν, δταν ἐπισημαίνεται εἰς αὐτοὺς δικύδυνος.

Λέγω, λοιπόν, εἰς τοὺς κρατικοὺς ἀρμόδιους: "Ἐνα μόνον θαῦμα ἡμπορεῖ νὰ σῶῃ τὴν Ναυτιλίαν μας. Καὶ τὸ θαῦμα αὐτό, ἔγω τούλαχιστον, δὲν τὸ βλέπω, δὲν τὸ περιμένω. Θαῦμα θὰ ἦτο λ. χ. δὴ ναυλαγορά ἐσημείωνε μίλων ὑψωσιν καὶ κίνησιν ζωηρῶν φορτίων, δημος ἡ περισσή. Θαῦμα θὰ ἦτο, ἀν αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ η Ἀγγλία ἡγύδουν τὰ ίδικα τῶν πλοίων καὶ ἐγκατέλειπον τὴν πολιτικὴν τῆς προτιμήσεως τῶν πρὸς αὐτά. Θαῦμα, τέλος, θὰ ἐπρεπε νὰ θεωρηθῇ η παντελῶς ἀπίθανος περίπτωσις τοῦ περιορισμοῦ τῶν δαπανῶν κινήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ μέχρι τοῦ σημείου, δοστε νὰ ἀνακτήσῃ τὴν συναγωνιστικὴν τοῦ Ικανότητα. "Οπως δρῶνται ἐγράψατε εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», πολλὰ ἔξοδα τῶν πλοίων, δχι πάντως οι μισθοὶ τῶν πληρωμάτων, ἐπιδέχονται σχετικὴν τινα μείωσιν.

Διότι, λοιπόν, θαύματα δὲν διερχείται νὰ γίνουν καὶ διότι μία ἐπιχειρησις δὲν ἡμπορεῖ διπό τὸ θαύματα νὰ ἔξαρτᾶται, τὸ ἐλληνικὸν πλοίον εἰνε καταδικασμένον. Εἰνε τὸ ἀκριβώτερον καὶ τὸ θαρυτάτερον φορολογούμενον.

Μέχρι τοῦδε κανεὶς δὲν ἥθελλε νὰ πληροφορηθῇ τὸ διατὶ ἀπό τοῦ 1909 η 'Ελληνική Ναυτιλία σταθερῶς ἀνεπτύσσετο, διὰ νὰ φθάσῃ μετά τὸ 1937 εἰς τὸ ἀνάτερον σημείον τῆς δυνάμεως της. "Ολοὶ διέδιδαν τὴν πρόδον αὐτὴν εἰς τὸ 'ναυασθίον πνεῦμα τοῦ 'Ελληνος. "Ητο η μόνη καὶ η γνωστὴ πλέον ἐπωδὸς τῶν διμυράμων ποὺ ἐπλέκονται ἐκάστοτε διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνοδον. Τὸ μυστικόν, δμως, ἀλλοῦ ἐνέκειτο. "Ητο η οικονομικὴ τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, η ἐλαφρὰ φορολογικὴ του ἐπιθάρυσις, τὰ καλά μας πληρωμάτα, η οἰκογενειακὴ τῶν συγκρότησις καὶ τὸ περιωρισμένον τῶν διακρίσεων τῆς ομαίας, προκειμένου, μάλιστα, περὶ «τράπατς» σκαφῶν.

Αὐτὰ διλαί αἱ προϋπόθεσις ἔχαμησαν δοιστικῶς. Νὰ ἀντιμετωπίσῃ τῶρα τὸ φορτηγὸν μας τὰ ξένα εἰς τὴν ναυλαγορὰν εἰνε ἀδύνατον. Μόλις οι ναύλοι χαλαρώνουν, αὐτὸν θὰ ζημιώνῃ καὶ θὰ παροπλίζεται, ἐνῷ τὰ ξένα σκάφη θὰ ἐργάζονται, θὰ δέχωνται τοὺς χαμηλοὺς ναύλους, δταν δὲ ίδιος μας ἐφοπλιστής θὰ κάνῃ τὸν λογορισμὸν τῶν προσφερομένων ναύλωσεων καὶ θὰ βλέπῃ ζημιάν.

Δὲν ησαν, δμως, ἀρκετά, τὰ δσα κακά μᾶς ἐκληροδότησεν διόλεμος. "Ερχεται δι πολὺς κ. Βαρθαρέσος νὰ μᾶς διαμισθήσῃ τὴν κυριότητα τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων. Πρῶτον, δηλαδή, σημα κινδύνου. Μὲ τὴν ἀγοράν τῶν «Λίμπερτς» η ἐμπιστοσύνη εἴτε νὰ ἐπανέλθῃ. Μετ' διλύον τὸ Κράτος σπεύδει νὰ ἀκυρώσῃ τὴν ὑπογραφήν του, χωρὶς καν νὰ συνενιοθῇ τούλαχιστον μὲ τοὺς συμβελημένους πρὸς αὐτό, δημος θὰ ἐπραττε καὶ δ τελευταῖον μικρέμπορος. Δεύτερον σῆμα κινδύνου διὰ τὸν ἐπιχειρηματίαν.

Τὰ τεκμάρτα καὶ ἀμάχητα κέρδη ησαν η ἐπισφράγισης τῆς κακῆς κρατικῆς πολιτικῆς. Φαντασθῆτε τῶρα ἔνα πλοίον κινούμενον χωρὶς προκαθωρισμένον ποσοστὸν φορολογίας, ἐνῷ εἰνε γνωστὸν, δτι συνήθως, δταν πρόκειται νὰ ναύλωσωμεν, λογαριάζομεν τόσα ἔξοδα, τόσα κανόματα, τόσα δικαιωμάτα καὶ τόσους φόρους καὶ ἀποσθέσεις. Τώρα δ φόρος θὰ εἰνε ἄγνωστος παράγων. Θὰ τὸν κανονίζῃ δ. κ. 'Υπουργός τῶν Οικονομικῶν. Καὶ μὴ χειρότερα....

"Ιδού, τέλος, καὶ τὸ κτύπημα τῆς χάριτος. Η δέσμευσις τῶν κεφαλαίων. 'Αντίο, δηλαδή, καὶ τὸ τελευταῖον ἰχνος ἐμπιστοσύνης. Τώρα ούτε συζήτησις δὲν δικαιολογεῖται περὶ Ναυτιλίας, ναυσιθίου πνεύματος, ἐμποροναυτικῆς ἀναπτύξεως, ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος κλπ., κλπ. Αύτα ἀνήκουν εἰς τὸ παρελθόν. Τοῦ λοιποῦ θὰ παριστάμεθα εἰς τὴν σταθερὰν μείωσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ τοννάκι καὶ θὰ συνθισιώμεν εἰς τὸ θέαμα τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν, εἰς τὴν ἀνεργίαν καὶ πάλιν τῶν πληρωμάτων μας.

Ἄστη εἰνε εἰς πτωχὴν περιγραφήν της θέσις τοῦ 'Ελληνικοῦ ναυτιλιακοῦ ζητήματος. "Ετοι, δηλαδή, τὸ κατήντησαν αἱ κακόπιστοι δημοκοπικαὶ εἰσηγήσεις καὶ η καταστροφικὴ μανία τῶν κυθερώντων.

Κανεὶς κλάδος παραγωγικός δὲν ἐπέδειξε μεταπολεμικῶς δημοκράτη της Ναυτιλίας ζωηρότητα δημιουργικήν, ἀλλὰ κανεὶς δὲν ἔδεχθη τόσα ἀψυχολόγητα κτυπήματα, τόσην κακὴν μεταχείρισιν.

Θὰ μετανοήσῃ, θέσαια, τὸ Κράτος, ἀλλὰ θὰ εἰνε ἀργά. "Η 'Ελληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότητα θὰ ἔχῃ ήδη μεταναστεύσει, χωρὶς καὶ νὰ ἡμπορῇ κανεὶς νὰ τὴν κατηγορήσῃ, διότι διὰ τῆς φυγῆς ἀνεζήτησε τὴν σωτηρίαν.

Μετὰ τιμῆς  
Α. Κ.

#### 'Η ἀπόσβεσις εἰς νεοναυπήγητα

Η ταχυτέρα ἀπόσβεσις τοῦ πλῶτου ύλικοῦ σημαίνει διὰ τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν σταθερότητα ἀναπτύξεως, ἀποτελεσματικὴν τῶν συχνῶν κρίσεων ἀντιμετώπισιν, ἔγκαιρον τῶν σκαφῶν ἀνανέωσιν.

Τὴν θασικὴν αὐτὴν προϋπόθεσιν τῆς ἀσφαλοῦς καὶ καλῆς ναυτιλιακῆς προαγωγῆς, δλα τὰ μεγάλα ναυτικά Κράτη, μὲ παραδόσεις μακράς καὶ μὲ ὑποδειγματικὴν τὴν σταδιοδρομίαν εἰς τὰ θαλάσσαια ἔργα, ἔχουν ήδη καθιερώσει. Τὰ Σκανδιναϊκά παραδέχονται τὴν ἐλευθέρων ἀπόσβεσιν, κατὰ τὴν ἀδέσμευτον τοῦ ἐφοπλιστοῦ κρίσιν, η Ἀγγλία, η Όλλανδία καὶ δ Καναδᾶς τὴν ἐκτακτον ἀπόσβεσιν κατά 20 τοὺς ἔκατον τῆς δέξιας τῶν πλοίων καὶ αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι θεσμοθετοῦν τώρα παρδμοίδν πιέτρων.

Ο κ. Χέλμης καὶ οι οὖν αὐτῷ σοφοὶ τῶν οἰκονομικῶν μας πραγμάτων διασχειρίσται ἐκώφευσαν καὶ εἰς τὴν ὑπόδειξιν αὐτὴν τῆς Ναυτιλίας. Τὴν τακτικὴν τῶν 5 τοὺς ἔκατον ἀπόσβεσιν παρεδέχθησαν, κατὰ τὴν ψήφισιν τοῦ τελευταίου φορολογικοῦ νόμου.

Σ κοπός, δμως, τοῦ παρόντος σημειώματος δὲν εἰνε δηλητή τῶν γενομένων ἐπίκρισις. "Επανερχόμεθα εἰς τὸ θέμα, δπερ πρὸ καρού πὲ πολὺ διποσχόλησε τὰς στήλας μας, ἐπ' εύκαιρια μιᾶς ἔξι 'Αμερικῆς ὑποδειξέων φίλου 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ, δέξιας κάθε προσοχῆς ἀπό μέρους τῶν ἀρμόδιων τῶν ἀνάτερον.

Ο ἐν λόγῳ ἐφοπλιστής ναυπηγεῖ τώρα εἰς τὰ 'Αμερικανικὰ ναυπηγεῖα δύο μεγάλα δεξαμενόπλοια, ἔνα τῶν 26 χιλ. τόννων καὶ δεύτερον τῶν 18 χιλ. τόννων. Θὰ τὰ παραστήσῃ μετά έτος, ἀπόλυτον δ' ἔχει τὴν εύχερειαν νὰ ὑψώσῃ ἐπ' αὐτῶν οἰστηνήποτε σημαίαν. Δὲν θέλει-δύπο μᾶς γράφει-τὴν Παναμαϊκήν, παρὰ τὰ μεγάλα τῆς πλεονεκτήματα. Φιλοδοξεῖ νὰ θῇ τὰ ωραῖα αὐτὰ ὑποδειγματικά σκάφη ἔξι διολκήρου 'Ελληνικά, δχι, δηλαδή, κατὰ τὸ πλήρωμα μόνον, ἀλλὰ καὶ τὴν σημαίαν τῶν.

"Εφόσον τὸ Κράτος θὰ παρεδέχετο νόμω τὴν ἐλευθέρων, κατὰ τὸ Σκανδιναϊκὸν ὑπόδειγμα, ἀπόσβεσιν τῆς ψηφηλῆς δέξιας τῶν νεοναυπήγων τῶν σκαφῶν, χωρὶς κανένα ἄλλον ἐνδιοισμόν, θὰ ὑψώνετο ἐπὶ τῶν δύο δεξαμενόπλοιων η Κυανόλευκος. Διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὴν ἐπιδιωκομένην ἀποκατάστασιν τῆς τούρδος εἰνε εύνότον. "Ετι μεγαλύτερον προβλέπεται διὰ τὸ Κράτος, δπερ πολλὰ πράγματα θὰ ἔχῃ νὰ διποκομίσῃ, περισσότερα δὲ διὰ τὸ παράδειγμα τοῦ φίλου 'Ελληνικά, δχι, δηλαδή, οι ναυπηγοῦντες ήδη σκάφη πολλά, τάνκερς καὶ φορτηγά, εἰς τὴν 'Αμερικήν καὶ τὴν 'Αγγλίαν.

Ο κ. Κιζάνης, πρὸς δν καὶ η ἀνωτέρω ὑπόδειξις ἀπευθύνεται, ἀς μελετήσῃ τὸ ζητήμα. "Ας εἰσηγηθῇ κατάλληλον νομοθέτημα, σύντομον καὶ περιεκτικόν καὶ ἀς ἐπιμείνῃ νὰ ψηφισθῇ τούτο ἔκκαιρως. "Ας καθιερωθῇ, δηλαδή, πέραν πάσης φορολογίας, η ἐλευθέρα, η ἀπεριόριστος δημιουργία ἀποθεματικῶν ἀποσθέσεως, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, εἰδικῶς διὰ τὰ νεοναυπηγούμενα

σκάφη. Τὸ μέτρον προϋποτίθεται ἀνεπιφύλακτον, χωρὶς τὰς γνωστὰς διά Διαταγμάτων παραπομπάς, τὰς ὑπεκφυγάς τῶν μεταγενεστέρων ὑπουργικῶν ἀπόφασεων, τὰς γνωμοδοτήσεις ἐπιτροπῶν καὶ τὰς περὶ ἐλέγχου, περιορισμῶν τῶν κεφαλαίων καὶ τὰς λοιπάς γνωστὰς προβλέψεις τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομικῆς νομοθεσίας.

Είς τά 'Αμερικανικά καὶ τά 'Αγγλικά ναυπηγεῖα κατασκευάζονται τώρα ή θά ναυπηγθοῦν, παραγγελθέντα ήδη, διὰ λογαριασμὸν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τῆς προσεχῆς τριετίας, ὑπερεικοὶ μεγάλα δεξαιμένοπλοι καὶ φορτηγά. Πολλὰ ἀπό τὰ σκάφη αὐτά θά κερδίσῃ, ἀποφαλάς, ή σηματά μας, ἀν θελήσῃ τὸ Κράτος, φρονηματιζόμενον ἀπό τὰ ξένα παραδείγματα, νά διευκολύνη τούς ἐφοπλιστάς των εἰς δσα λογικά καὶ βίκαια τοῦ ὑποδεικνύουν.

Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν δὲν πιστεύουμεν νὰ ἔχῃ ἀντίρρησίν τινα δι'. ἔνα μέτρον, ποὺ ἐνῷ προώρισται πολλά τὸ Κράτος νὰ ὀφελήση, θὰ ἐνισχύσῃ παραλλήλα καὶ τὴν ἀνακυρρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ἐστω καὶ ἄργυρο πρέπει καὶ ἡμεῖς κατανόσιν τῆς πραγματικότητος ν' ἀποκτήσωμεν. Τὰ πράγματα, ἀκριθῶς, μᾶς ὑπογορεύουν τὴν λῆψιν τοῦ ἀνωτέρω περὶ ἀποδέσεων μέτρου. 'Απεδείχθη, ὅτι ἔχομεν ἀνάγκην νὰ φέρωμεν ἐγγύτερα πρὸς τὴν Οἰκονομίαν μας τὴν Ἑλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότητα. Μὲ μέτρα δστονομικά καὶ διαίσ δὲν θὰ τὸ ἐπιτύχωμεν. 'Η φυγὴ θὰ συνεχίζεται ἐπικινδύνων διά τὴν τύχην τῆς Ναυτιλίας μας. Μὲ μέτρα, τούναντίον, ως τὸ ὑποδεικνύμενον, θὰ διευκολύνωμεν, ἀκριθῶς, τὴν ἐπάνοδον. 'Αντίθετος γινώμη δὲν θὰ δικαιολογηται οὔτε ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Χέλμη.

## **Διαπιστώσεις Ικανοποιητικαί**

"Η περίπτωσις της ἐπιτυχοῦς ἐπανδρώσεως τῶν ἔπτα δεξαμενο-  
πλοίων μὲν Ἐλληνας ναυτικούς, πολλοὶ τῶν ὅποιων τὸ πρῶτον ἐ-  
πιθεάνουν τοιούτων οικαφῶν, ἐκ παραλλήλου δὲ τὸ δεύτερον ἐντὸς  
μηνῶν κρούσμα πλήρους καταστροφῆς τῶν Ἀεθήτων ἐνός Ἐλληνι-  
κῆς πλοιοκτησίας Καναδικοῦ τάνκερ Τ 2, γενικότερας προεκδηλω-  
σαν συζητήσεις μεταξὺ τῶν εἰς Νέαν Ὑδρκην ἐφοπλιστῶν μας,  
διὰ τὰς ἐπαγγελματικὰς ίκανότητας, τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν, τὴν  
ταχεῖαν ἀντίληψιν, τὴν εύχερειαν τῆς προσαρμογῆς καὶ τὸ ἀπο-  
δοτικὸν τῆς ἐργασίας τοῦ Ἐλληνος ναυτικοῦ, ἐν συγκρίσει πρὸς  
τοὺς ἄλλους ἔνους συναδέλφους του.

Φίλος συνεργάτης τῶν στηλῶν αὐτῶν παρέστη εἰς μίαν σχετικήν συζήτησιν μεταξὺ ὑπευθύνων ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Μᾶς μεταδίδει ἐν συντομίᾳ τὰ συμπεράσματα καὶ μᾶς παρακαλεῖ νὰ τὰ δημοσιεύσωμεν. 'Ἄξιζει, πράγματι, νὰ γνωσθοῦν εἰς εὑρύτερον κύκλον. Μέσαν εἰς τάς τόσας, τάς καθημερινάς, ἀπογοητεύεις, είνε καὶ αὐτά μία ἀκτίς ἴκανοτο! Ήσεως καὶ ἔπιδος.

Πιστεύουμε, ότι έφόδος άμειώτων θά διατηρήσωμε τὴν ναυτικήν μας παράδοσιν και έφόδος διὰ τῶν σχολῶν ειδικεύσωμεν τὸν ναυτεργάνων εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας, δὲν πρέπει νὰ εμεθαὶ καὶ οἱ ὑπεράγαν ἀπαισόδοι οἱ διὰ τὸ μέλλον. Θά κατισχύσωμεν τῶν δυσχερειῶν, θά ἐπιτύχομεν τὴν ναυτιλιακήν ἀποκατάστασιν.

—Δέν ύπάρχει καλύτερος ναύτης ἀπό τὸν "Ελληνα, τονίζει ὁ κ. Γ. Μοάστος, ὁ δικαιούμενος ἔγκυρον νὰ ἔχῃ ἐν προκειμένῳ γνώμην. Τεραστία είνε ἡ ἀντίληψις τοῦ ναυτικοῦ μας. Ἀγαπᾶ τὸ ἐπάγγελμά του, ἐργάζεται ἀποδοτικά, θέλει νὰ εἰδικεύεται, νὰ ἐνημεροῦται καὶ παρά τὴν ουχνά σχι πλήρη θαυμή του μόρφωσιν, είνε φιλανθρωπος, φιλομαθής καὶ προσαρμόζεται εἰς τὰς περιστάσεις. Κατανόησιν τῶν ζητημάτων του χρειάζεται καὶ καθοδῆνται.

»Τά «Ελληνικά και τά Παναμαζικά «Λίμπερτυς» — καταλήγει ο κ. Μοάστος — είναι άφευδης άπόδειξης της έπαγγελματικής ικανότητος του ναυτικού μας. Είναι μεταξύ των καλύτερα συντηρημένων δόλων των σημαδιών. Και αντό, κατά μέγα μέρος, δφίελται εις τὸν «Ελληνα ναυτήν. Τὰ παρέλασθε παρημειλημένα, αὐτὸς τώρα τὰ συντηροῦσιν.

—Τά πληρώματά μας, οι ἀξιωματικοί, οι πλοίαρχοι, ναυτίλοι και μηχανικοί, κατά πρῶτον λόγον, λέγει ό κ. Μιχ. Καρρᾶς, ὁ κεκτημένος πεῖραν μακράν και γνώσιν ού τὴν τυχοῦσαν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, εἰνε ἄριστα. Δὲν συναντῇ κανεὶς και εἰς τοὺς ἑνίους, μέ τινας, θεοφάνειας, ἐξαιρέσεις, τόσην στοργὴν πρὸς τὸ πλοίον, τόσην νοικοκυρωδύνην και τόσην συναντίληψιν διὰ τὰ ζητήματα τῆς ἐπιχειρήσεως, διότι εἰς τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ Ἐμπορικοῦ ήταν Νομικοῦ.

μας ήταν τικού». — Κατεπλάγχασαν, προσθέτει δ. κ. Μίμης Χανδρής, οι 'Αμερικανοί καθηγητά των σχολῶν εἰς τὴν Νέαν Ὑδρκην, όπου δι' ὀλίγους μῆνας ἐφοίτησαν οι μηχανικοί τοῦ δεξαμενοπλοίου «Τζών Χανδρῆς» διά τὴν ταχύτητα τῆς ἀντιλήψεώς των, διά τὴν πρόσδον ποὺ ἐπετέλεσαν. «Ἐπροκειτο να ἔνη μεραθόνυ πως, νὰ γνωρίσουν τὰς Θεοκάκας τεχνικάς γνώσεις διά τὸ στροβιλοηλεκτρικὸν πρωστήριον σύστημα.

»Κατεπλάγην καὶ ἔγω—συνεχίζει δ.κ. Χαιδρῆς—μὲ τὴν ἀποφασιστικότητα, τὸν θερμὸν ζῆλον, τὴν στοργήν, μὲ τὴν δόποιαν ἀνέλαθεν ίθλον τὸ πλήρωμα τοῦ νέου μου σκάφους, τὰ καθήκοντά του. «Ἄγνωστος γῆ» θάξπερε νά εἰνε διά τούς πλείστους ἐξ αὐτῶν τὸ δεῖξαμενόπλοιον, πολὺ δὲ περισσότερον τὸ Τ 2. «Εκέρδισαν, δύμας, τὴν μάχην. Τὴν προτεραίαν τοῦ ἀπόπλου τοῦ σκάφους ἐκ Νέας Ύρδρας διά τὸ πρώτον του ταξίδιον, μὲ συγκίνησιν τούς ἀπεχαρέτησα. Ολοὶ μοῦ ἔτονισαν, δτὶ μετά τρίμηνον θά ἔχουν κατακτή-

κτήσει τὸ μηχανοστάσιον, τὸ ἀντλιοστάσιον, τὰ πάντα. Οἱ Ἀμερικανοί, ποὺ τώρα ἐπιβαίνουν, δὲν θά χρειάζωνται.

—”Οταν, διλίγον πρό τού πολέμου, ἐναυπηγήσαμεν τὸ δηζελοκίνητον «Κάσσος», λέγει δ. κ. Ν. Ρεθύμνης, πολλοὶ καὶ μεταξὺ τῶν συνεργατῶν μου μοῦ ὑπέδειξαν τὸ «σφάλμα» της ὑψώσεως τῆς Κυανολεύκου. Πού — μοῦ ἔλεγον — τὰ πληρώματα; «Αλλά τὰ πληρώματα δχι μόνον εὑρέθησαν, ἀλλά ἔχουν πάρει καὶ ἄριστα. Μέχρι τούθε δὲν ἔχω τίποτε νά παρατηρήσω. Τὸ δίκαιον ἔπαινον ἀπονέμω εἰς τὴν καλήν των ἀπόδοσιν. Ταῦτοχρονα μὲ τὸ «Κάσσος», παρεδόθη καὶ ἔνα Ἀγγλικὸν «Ἐλληνος συναδέλφου. Κατά τὰ πρώτα ταξιδιά του θλάβας σημαντικάς ὑπέστησαν αἱ μηχαναὶ του».

‘Ο συνεργάτης μας ἀναφέρεται εἰς τὰς διαποστώσεις καὶ ὄλλων. ‘Αρκοῦν, πιστεύομεν, αἱ ἀνωτέρω.

### Έπιστημονική κατάρτιση

Παρότι, δύναμες, τάς δινωτέρω ἐπιτυχίας τῶν ναυτικῶν μας, δομολογημένας εἰς τάς φιλοτίμους προσπαθείας τῶν καὶ τὴν ἔμφυτον εὑρίσκων τοῦ Ἐλλήνος, δὲν θά ἔπειτε νὰ ἐπαναπαυθῶμεν καὶ νὰ παραμελήσωμεν τὴν ταχεῖαν καὶ κατά τρόπον ριζικὸν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος τῆς ναυτικῆς ἐν γένει ἐκπαιδεύσεως τῶν στελεχών τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ειδικότερον τῆς ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως τῶν μηχανικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Χωρίς νά διγνοήσωμεν ή νά όπιτιμησωμεν τό λαμπρὸν καὶ δι-  
μολογουμένων ἀξιοθάμαστον ἔργον, τό δύποιν ἔχουν ἐπιτελέσθαι  
αἱ διάφοροι σχολαῖ, ἀπό τάς ὅποιας ἡ Ναυτιλία μας ἀπέκτησε  
πολὺ καλούς μηχανικούς, διφέλοιμεν, ἐν τούτοις, νά τονίσωμεν τό  
γεγονός ὅτι αἱ διημέραι ἐπιτελούμενα πρόσδοι καὶ τεχνικαὶ με-  
τασθοῖα εἰς τὸν μηχανικὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας, αὐξάνουν τάς  
ἀπαιτήσεις μιᾶς πλέον ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως τῶν μηχανι-  
κῶν μας, διὰ νά σταθοῦν εἰς τό ψύχος τοῦ Θάρεος καὶ ὑπευθύνουν  
ἔργου τοῦ χειρισμοῦ πολυπλόκων μηχανημάτων, μὲ τὰ ὅποια κι-  
νοῦνται τὰ νεώτερα πλοῖα.

Προκειμένου, αἴφιης, περὶ τῶν ἀμερικανικῶν τάνκερς, τῶν βότιών, ὡς γνωστόν, τὸ σύστημα προώσεως εἶνε συνδυασμός ἀποστροφίλων καὶ ἡλεκτροκινήτρων, εἰδικῇ ἐπιστημονικῇ κατάρτισις εἰς τὸν ἡλεκτρισμὸν εἶναι ἀπαραίτητος εἰς τοὺς μηχανικούς πλοίους αὐτῶν. Διότι δὲν πρόκειται ἀπλῶς καὶ μόνον περὶ τῆς θέσεως ἐν κινήσει καὶ παρακολουθήσεως τῆς λειτουργίας τῶν διαφόρων μηχανημάτων, ἀλλὰ καὶ περὶ τῆς ἀνακαλύψεως τῆς αἰτίας μιᾶς ἀνωμαλίας ή θλάψης καὶ τῆς ίκανότητος τῆς ἐπισκευῆς ἣς ἐν πλῷ, ἀπὸ τὴν όποιαν εἶνε ἐνδεχόμενον νά ξερπτηθῇ αὐτὴ ἡ ἀνάτη ή ὑπαρξία τοῦ πλοίου.

Καθ' ἂ μᾶς ἔξεθεσεν εἰς ἐκ τῶν ἀγοραστῶν τῶν ἀμερικανικῶν τάνκερς, ἡ δὲ ἡλεκτρικὴ ἔγκατάστασις τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἶνε πολύπλοκος καὶ δὲ λεγχός αὐτῆς γίνεται διὰ διαφόρων σχεδιαγραμμάτων, τὰ δόποια πρέπει νὰ εἶνει εἰς θέσιν νὰ κατανοήσῃ δὲ πεύθυνος μηχανικός. Τοῦτο, δημιώ, δὲν εἶνει καθόλου εὔκολον διὰ τούτων ἔχοντας στοιχειώδεις μόνον γνώσεις τῆς ἡλεκτρολογίας, ἀλλ' ἀπαιτεῖ θαυματέραν καὶ ἐπιστημονικὴν ἡλεκτρολογικὴν κατάρτισιν.

Πάντως, τὸ ζῆτημα χρήζει ίδιαιτέρας προσοχῆς ἐκ μέρους τῶν ἀρμόδιων καὶ ή δσφ τὸ δυνατὸν καλύτερα μόρφωσις τῶν στελεχῶν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἔξαιρετικῆς μεριμνῆς, ἐάνθ θέλωμεν νὰ σταθῶμεν εἰς τὸ ὑψός τῶν ἀποτίθεσων, τάς ὅποιας ἀντιμετωπίζομεν λόγῳ τῆς ἀποκτήσεως συγχρονισμένων πλοίων.

**Θά έκσπάσῃ πάλιν ἡ κρίσις;**

‘Από την Νέαν ‘Υδρην φθάνουν μέχρις ήμων τα πρώτα κακά ηγημύματα οικονομικῶν δυσχερειῶν. Σήμειούνται καθυστερήσεις λογαριασμῶν υλικῶν καὶ ἐπισκευῶν δι’ ὀριζόμενα, δλίγα εύποχων ἄκρομη, πλοῖα, ἐνώπιον καὶ εἰς δύο μόνον τα περιπτώσεις δυσχέρειαι ἀνεμεπωπόθησαν διά την ἔξοφλην τῶν πληρωμάτων. ‘Οσοι ἐφόπλισται, στηριγχέντες εἰς τὴν ἀχαλίνωτον αἰσιοδοξίαν των, προε-

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ

Τὴν ἐκπροσώπησιν τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν", εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνέλαβεν ὁ κ. "Αγγελος Τραυλός. Ἡ διεύθυνσίς του εἶνε:

A. J. TRAVLOS

Bowling Green Station, P.O.B. 30.

NEW YORK 4, N.Y. U.S.A.

Παράκλησις, ὅπως διὰ κάθε σχετικήν μὲ τά "Ναυτικά Χρονικά", συναλλαγήν ἡ πληροφορίαν ἀπέυδύνωνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἰς τὴν ἀνωτέρω διεύθυνσιν.

θησαν εἰς νέας ἀγοράς, μὲ τὰς γνωστὰς ὑψηλάς τιμάς, είνε τώρα οἱ περισσότερον ἔκτεθειμένοι. Δάνεια ωραχυπρόθεσμα πιέζουν τινάς ἔξι αὐτῶν.

"Ἄς σημειωθῆ, δτι καὶ τῶν «Λίμπερτυς-τάνκερς» ἡ ἀγορά δὲν  
δαινεῖται πολλὰ ὑποσχομένη. Τάξεδά των ὑπὸ τὴν «Αμερικανικήν  
σημαίαν εἰνει μεγάλα, δυσανάλογα πρὸς τοὺς κρατοῦντας ναύ-  
λους. Τό μέλλον καὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἀποδεικνύεται τώρα θ-  
λύγον τι ἀκαθόριστον. «Υπερτριάκοντα τοιάντα ἔχουν ἀγοράσει, τὸ

πλείστον τοῖς μετρητοῖς, οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταί. Πολὺ φοβούμεθα, διτὶ αἱ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι θὰ εἰνε σύν τῷ χρόνῳ μεγάλυτεραι, θὰ δημιουργήσουν ἀνησυχίας, ἀνὴ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἥθελε σημειώσει βελτίωσίν τινα. Εἶχομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ὑπολογίσεις ἔνδεικτικῶς τὰς δανειακὰς ὑποχρεώσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Εἰνε τεράστιαι. Ἐστηρίχθησαν εἰς τὴν προσποτικὴν τῶν καλῶν ἀποδόσεων μᾶς τούλαχιστον τρειτίας. "Ανὴ προσποτικὴ αὐτὴ δὲν καταστῇ πραγματικότης, δὲν θλέπομεν πῶς καὶ πόθεν θὰ ἐξοφληθῶν αἱ ὑποχρεώσεις αὐταὶ. Τὸ παρελθόν μᾶς εἰνε δυστυχῶς ἀρκετά γνωστόν." Οταν αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων σημειώσουν τὴν προβλεπομένην ἥδη ἀπὸ μερικούς ἔκπτωσιν, τότε τὰ πράγματα θὰ εἰνε δύσκολα. Τότε πολλὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν τὰ κακὰ μηνύματα. "Η κρίσις θὰ ἔχῃ ἐκσπάσει.

### Ήμεις καὶ οἱ ἄλλοι

Εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς, τῆς Κούβας, τῶν νήσων τῆς Καραϊβικῆς θαλάσσης καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν (λιμένες Ἀτλαντικοῦ) ζωηροτάτη εἰνε ἡ μεταφορική κίνησις. Μικρὰ καὶ μετρίου μεγέθους σκάφη, ξένα καὶ Ἀμερικανικά, πολλὰ ἀπασχολοῦνται. Μεταξὺ αὐτῶν τὰ Νορθγικά καὶ τὰ Ὀλλανδικά εἰνε τὰ ἀσυναγώνιστα. Λύτα συγκεντρώνουν τὸ πλείστον τῆς ἔργασίας.

Δέκα περίπου τὸν ἀριθμὸν ίδικά μας, ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν, ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας εἰς τὴν ἀπασχόλησίν των. Κατὰ τὰς περιόδους τῆς περιωρισμένης κινήσεως, δὲ συναγωνισμὸς τῶν Νορθγικῶν καὶ τῶν Ὀλλανδικῶν τὰ ὑποχρεώνει εἰς παροπλισμόν. Τὰ ἔξοδα τῶν ίδικῶν μᾶς εἰνε μεγαλύτερα κατὰ 30 ὅλα τοῖς ἔκατον ἔναντι τῶν ξένων, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου ὑστεροῦν εἰς ἡλικίαν, εἰς κυβισμὸν καὶ εἰς μέσα φορτοεκφορτώσεως. Πέντε τοιαῦτα σκάφη μικρὰς χωρητικότητος παρικμένουν τώρα ἀργούντα εἰς τὴν Βόρ. Ἀμερικήν.

Παντοῦ, δηλαδή, δησού θὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ ίδικά μας πλοῖα τὸν συναγωνισμὸν τῶν Ἀγγλικῶν, τῶν Νορθγικῶν, τῶν Ὀλλανδικῶν, μετά τινα δὲ χρόνον καὶ τῶν Ἰταλικῶν, αὐτὰ εἰνε ὑποχρεωμένα νὰ ὑποχωρήσουν. "Η διαχείρισις τῶν Ἑλληνικῶν εἰνε ὑψηλή, τῶν Παναμαϊκῶν κατὰ τι μὲν χαμηλότερά, ἀνώτερά, δύμως, οἰουδήποτε Εὐρωπαϊκοῦ σκάφους. Αὐτὴ εἰνε ἡ θλιβερά πραγματικότης. "Οταν ἡ ἔργασία περισσεύῃ, θὰ κινοῦνται καὶ τὰ σκάφη μας. "Οταν αἱ μεταφοραὶ θὰ εἰνε, δῆτας τώρα, περιωρισμέναι, αὐτὰ πρῶτα θὰ παροπλίζωνται.

### Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

Διατηροῦνται ἀκόμη ὑψηλαὶ αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Τὸ περιωρισμένον τῶν ἀποδόσεων τῶν ταξιδίων των δὲν ἐμποδίζει τοὺς πλοιοκτήτας νὰ ἐπιμένουν εἰς τιμάς, μὴ δικαιολογούμενας ἀπὸ τὴν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὰς ἐπ' αὐτῆς προβλέψεις.

"Αγορασταὶ ὑπάρχουν πολλοί, ἐφόσον ἡ Ἀμερικανικὴ καὶ ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις ἀπαγορεύουν τὴν πώλησιν εἰς ξένους. Μικρῶν ίδιως καὶ μετρίου μεγέθους σκαφῶν ἡ ζήτησις εἰνε ζωηρότερα καὶ αἱ τιμαὶ ὑψηλότεραι. Τὰ σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ εἰνε ὑπωσδήποτε δίλγα.

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, διτὶ σκάφη παρήλικα, 8–8.500 τόννων. Παναμαϊκά καὶ ἄλλα ξένα, μὲ ἀλλαγὴν σημαίας, τριακονταετοῦς ἡλικίας, ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, προσφέρονται εἰς τὰ 35–40 δολαρία τὸν τόννον φορτίου, ἀναλόγως τῆς καταστάσεως των, χωρὶς, θέσαια, ἀγοραστάς εἰς τὰς τιμὰς αὐτάς. Πολλὰ εἰνε παροπλισμένα, διότι οἱ κρατοῦντες ναῦλοι δὲν δικαιολογοῦν τὴν κίνησίν των. "Ισως νὰ μὴ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, ἀνὴ κρατήσῃ ἡ σημερινὴ κατάστασις.

Θὰ κατέλθουν, πάντως, καὶ αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων, τῶν παρηλίκων κυρίως, ἐφόσον ἥθελε συνεχισθῆ ἡ κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς. Εἰς ἐπίπεδα ἀνάλογα μὲ τὰς ἀποδόσεις θὰ φέρουν, ίσως δὲ καὶ εἰς χαμηλότερα, ἀνὴ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις ἐπιτρέψῃ τὴν πώλησιν παλαιῶν τινων σκαφῶν. "Ο φόβος τοῦ πολέμου καὶ δὲ πληθωρισμὸς τῶν νομιμάτων κρατοῦν ἀκόμη καὶ τὰς τιμὰς τῶν πλοίων. Κατὰ τὸ φθινόπωρον προδέπεται ἡ ἐκκαθάρισις τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς καταστάσεως. Θὰ διασκεδασθοῦν πως αἱ ἐπιφυλάξεις ἀπὸ τὴν κρατοῦσαν ἀνωμαλίαν καὶ ίσως δὲ κόσμος χωρίσῃ πλέον ἀπερισπαστος πρὸς τὴν ἀποκατάστασιν. Τότε καὶ τὰ παρηλικά ίδιως σκάφη δὲν θὰ ἔχουν τὴν θέσιν των εἰς τὴν ἀγοράν. Θὰ ἐκποιηθοῦν ὡς ἄχρηστον ὄλικόν, ἀφοῦ τὰ «Λίμπερτο» καὶ τὰ ἄλλα τῆς πολεμικῆς περιόδου θὰ προσφέρωνται ἐλευθέρως εἰς τιμάς χαμηλάς. Τὰ Κράτη δὲν θὰ ἔχουν λόγον νὰ διατηροῦν ἐπιμόνως τὰς ἀπαγορεύσεις.

"Ἄς περιμένουν, λοιπόν, καὶ οἱ ίδικοι μας ἀγορασταί. "Η ἀναμονή εἰνε ἡ μόνη ἐναπόμενουσα δι' αὐτοὺς πολιτική. "Ισως νὰ εἰνε εἰς τὸ τέλος οἱ πλέον κερδίσμενοι. Δὲν θλέπομεν τὶ οὐσιαστικῶς κερδίζουν τώρα καὶ οἱ κάτοχοι τῶν παλαιῶν ίδια πλοίων.

\* \* \* \* \*  
\* \* \* \* \*  
\* \* \* \* \*

## ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



**Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθεῖσα τὸν Ιούλιον τοῦ 1938, διανύει τὸ δέκατον έτος τῆς δράσεως τῆς**

**'Ανέκαθεν εἰδικεύεται εἰς τὴν ἀσφάλειαν Ἑλληνικῶν πλοίων.**

**'Η "ΑΡΓΩ", ἔξακολουθεῖ νὰ συμμετέχῃ προθύμως καὶ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν ἀσφάλειαν παντὸς Ἑλληνικοῦ πλοίου**

**ARGO INSURANCE CO. LTD.**

**MANAGERS A. LUSI LTD.**

**114 BURY STREET,  
LONDON E.C. 3.**

τάπην τιμήν τῶν 800 χιλ. δολλαρίων. Είχεν υπέρ αὐτού καὶ τὸ γεγονός τῆς προναυλάσεως διὰ 3 συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ Χάμπτον ρόδος δι'. Ἀμερίσαν (γαιάνθρακας) μὲν ναῦλον 9.25.

Ἐτέρον Παναμαϊκόν «Λίμπερτο» ἐπωλήθη πρὸ δημερῶν εἰς Ἰνδοὺς ἀγοραστὰς ἀντὶ 730 χιλ. δολλαρίων. Δύο, τέλος, ἀκόμη Παναμαϊκά «Λίμπερτο» προσεφέροντο εἰς τὴν ἀγοράν ἀντὶ 720 χιλ. δολλαρίων ἔκστον, χωρὶς καμμίαν ἀγοραστικήν προθυμίαν. Χαρακτηριστική, πιστεύομεν, εἶνε ἡ ἑντὸς τριμήνου σημειωθεῖσα πτῶσις. Ἐφόδους ἡ ναυλαγορά θὰ συνεχίσῃ τὴν σημερινήν της χαλαρότητα, αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων, ἀναμφισθήτως, θὰ ἔκπεσουν, παρὰ τὸ γεγονός τῆς μὴ πωλήσεως Ἀμερικανικῶν καὶ Ἀγγλικῶν σκαφῶν μὲν ἀλλαγὴν σημαίας.

Διὰ τὰ παλαιά δὲν πρέπει νὰ γίνεται λόγος. Αὐτῶν αἱ διατηρούμεναι ὑψηλαὶ τιμαὶ δὲν φάνεται ἐπὶ πολὺ νὰ κρατήσουν. Θὰ ἀκολουθήσουν μὲ ταχύτερον ρυθμὸν τὴν κατιούσαν.

Ἐφοπλισταὶ τινες, ἴδιοι μας κυρίως, ἀποκλεισθέντες ἀπὸ τὴν ἀγοράν τῶν «Λίμπερτο», διαπραγματεύονται καὶ ἵσως νὰ ἀγορασαν ἔνα ἢ δύο παλαιά Παναμαϊκά σκάφη. Οἱ δυνάμενοι ἔγκυροι ἐν προκειμένῳ νὰ ἔχουν γνωμήν, τάς ἀγοράς αὐτάς χαρακτηρίζουν ὡς ἐπιχειρηματικά δλιοθήματα, μηδέποτε δυνάμενα ἀγαθόν τι νὰ ἀποδώσουν. Ἡ ἀποτυχία προεξοφλεῖται.

«Ολοὶ οἱ κατέχοντες πλοῖα παρήλικα ύπο τὴν Παναμαϊκήν εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀγοράν. Χαρακτηριστικὸν εἶνε τὸ γεγονός, ὅτι δῆλοι τὰ προσφέρουν. Πρὸς τὸ παρόν, θέσθαι, ζητοῦν ἀδικαιολογήτως ὑψηλὰς τιμάς, χωρὶς, δῆμως, νὰ ἀποκλείεται σύν τῷ χρόνῳ νὰ μετριάσουν τάς τιμάς των. Πρόθυμοι καὶ αὐτῶν ἀγοραστοὶ δὲν πιστεύομεν πολλοὶ νὰ ὑπάρχουν.

Ολίγη υπομονὴ χρειάζεται. Ἄξιωμα διὰ τὴν ἐφοπλιστικήν ἐπιχείρησιν, τῶν φορτηγῶν τράμπης κυρίως, ἔχει πλέον καταστῆ ἢ ἀποφίς, ἢ ἐκ τῶν πραγμάτων θεμελιωθεῖσα: Ἀγορά εἰς χαμηλὰς τιμάς καὶ πώλησις, ὅταν αἱ τιμαὶ ὑψηλαὶ διατηροῦνται.

### Ἡ πώλησις 200 καναδικῶν

Θὰ ἐπιδράσῃ ἀποφασιστικῶς ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν πλοίων ἡ ἀπόφασις τῆς Καναδικῆς Κυβερνήσεως νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἄμεσον πώλησιν εἰς ἔνους διακοσίων περίποτον φορτηγῶν τῶν 10 χιλ. τόννων, πολεμικής ναυπηγίσεως καὶ τινῶν ἄλλων μικροτέρας χωρητικότητος. Ἡ ὑποτιμητική διάθεσις τῆς ἀγορᾶς θὰ διαπιστωθῇ πλήρως ἀπὸ τὰς πρώτας διὰ τὰ σκάφη αὐτά προσφοράς. Θὰ εἶνε πολὺ κατώτεραι τῶν μέχρι τοῦδε γνωστῶν τιμῶν διὰ τὰ ἀμερικανικά «Λίμπερτο».

Τὰ Καναδικά «Λίμπερτο» δὲν εἶνε δλοκληρωτικῶς ἥλεκτροσυγκεκολλημένα. Εἶναι ἵσως ισχυροτέρας κατασκευῆς ἀπὸ τὰ Ἀμερικανικά μικροτέρας, δῆμως, χωρητικότητος κατὰ ἔκαποντάδας τινάς τόννων. Πολλὰ ἔξ αὐτῶν καταναλίσκουν γαύλινθρακα εἰς Σκωτικούς λέθητας, μὲ ταχύτητα διλιγωτέραν τῶν Ἀμερικανικῶν δομοιοτύπων. Ὑπὸ τὴν κρατούσαν κατάστασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν ἀμφιθάλοιμεν πολλοί, ὃν θὰ προσφερθῶν αἱ 550 χιλ. Ἀμερικανικῶν δολλαρίων δι'. ἔνα Καναδικὸν σκάφος, μὲ ἀλλαγὴν σημαίας. Τὰ δολλάρια εἶνε δυσερέτα, ἡ προσφορά διακοσίων σκαφῶν κρίνεται ὑπὲρ τὴν ἀγοραστικήν ίκανότατη τῆς ἀγορᾶς καὶ αἱ καλαὶ ἀποδόσεις τῶν πλοίων μὲ τοὺς σημειρινοὺς ναύλους ἀμφίσθοι, ἔστα καὶ ὑπὸ τὴν διαδοσίαν τῆς Παναμαϊκῆς.

Διὰ τοὺς Ἐλληνας ἐφοπλιστάς ἐλάχιστον προβλέπεται τὸ ἐνδιαφέρον διὰ νέας ἀγορᾶς. Δολλάρια δὲν διαθέτουν, θεωρούμενοι εἶναι μὲ πολλὰς ὑποχρέωσεις καὶ δῆλος τὰ διαθέσιμα εἰς δολλάρια κεφάλαια τῶν διετέθησαν εἰς τὰ τάνκερς.

Πολλοὶ, ἔκ τῶν μὴ μετασχόντων εἰς τὴν ἀγοράν τῶν «Λίμπερτο», διαθέτουν ἀκόμη τὰς εἰς λίρας δισφαλιστικάς ἀποζημιώσεις. Αὐτάς ἐπιδιώκουν νὰ καλύψουν διὰ τῆς ἀγορᾶς ἐνδές οἰσουδήποτε

σκάφους, φοβούμενοι τὴν ὑποτιμήσιν τοῦ Ἀγγλικοῦ νομίσματος, ἐκεῖθεν δὲ ἔχηγούνται πως καὶ αἱ ὑψηλαὶ τιμαὶ, ποὺ πληρώνονται ἀκόμη διὰ τὰ παρήλια Ἀγγλικά φορτηγά.

Ἡ γοράσθη τελευταῖς εἰς ἴδιωτικὴν δημοπρασίαν ἀπὸ Ἑλληνας ἀγγλικού φορτηγὸν 8.500 τόν. φορτίου, ἀνοικτὸν σελτερ ντέκ τοῦ 1924, καλῆς κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως, μὲ ισχύουσαν ἐπὶ τετραετίαν τὴν ἐπιθεώρησιν του, ἀντὶ 123 χιλ. λιρῶν. Καταναλίσκει γαύλινθρακα καὶ πετρέλαιον. Ὕψηλον θεωρεῖται τὸ καταβλῆθεν τίμημα. Ὕπὸ δύμαλάς συνθήκας ἐργασίας, τὸ κεφάλαιον αὐτὸν 123 χιλ. λιρῶν ἡμιπορεὶ εύκολων νὰ ἀποσθεσθῇ. Τὸ σκάφος εἶνε παλαιὸν καὶ δὲ χρόνος τῆς ἐκμεταλλεύσεως του λίαν περιωρισμένος. Δεδομένου, δῆμως, ὅτι ἐλάχιστα εἶνε τὰ προσφερόμενα εἰς τὴν ἀγοράν σκάφη καὶ δὲ φόδος τῆς ὑποτιμήσεως τῆς λίρας οὐχὶ παντελῶς ἀστήρικτος, παρὰ τὰς ἔκστοτε διασεθαιώσεις, προτιμέτα, ἵσως, νὰ εἶνε ἡ ἀγορά ἐνδές παρηλίκου φορτηγοῦ, παρὰ ἡ διατηρησὶς νεκρῶν, δεσμευμένων κεφαλαίων.

Πρέπει ἀκόμη νὰ ληφθῇ ὑπὸ δῆμως, ὅτι τὰ Ἀγγλικά σκάφη, λόγῳ τῶν διυθυνομένων ταξίδιων, εἰς τὰ ὅποια ἀπολαμβάνουν ναύλων σταθερῶν καὶ ἀποδοτικῶν καὶ τῶν χαμηλῶν δαπανῶν κινήσεως, ὡς των, δὲν προσφέρονται εἰς τὴν ἀγοράν πρὸς πώλησιν. Κερδίζουν ἀρκετά, ὥστε διὰ τοὺς πλοιοκτήτας των καὶ αὐτὰ τὰ παρηλικά νὰ μὴ θεωροῦνται παθητικά. Αἱ ναυπηγήσεις στοιχίουσιν ἀκριβῶς, αἱ παραδόσεις καθυστερημέναις καὶ δὲ Ἀγγλος ἐφοπλιστὴς δὲν θέλει ἀκόμη τὸν λόγον τῆς ἐκποιήσεως τοῦ παλαιού του σκάφους. Δὲν τὸ προσφέρει καὶ συνεπῶς ὑψηλὴ διατηρεῖται ἡ ἀξία του.

Αἱ τιμαὶ, πάντως, τῶν πλοίων θάττοντο ἡ θράδιον θὰ ἐκπέσουν Εντός διάχυτος εἰς τὴν ἀγοράν ἡ ἐντύπωσις αὐτῆς. Ἡ προσφορά τῶν Καναδικῶν θὰ ἐπιταχύνῃ τὴν πτῶσιν. Παρὰ τὰς ἴδιοτύπους συνθήκας τῆς ἀγορᾶς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, λόγω τῶν κατὰ χώρας ἀπαγορευτικῶν περιορισμῶν διὰ τὴν ἀλλαγὴν σημαίας, αἱ εἰς δολλάρια τιμαὶ ἐσημειώσαν ἥδη τὰς πρώτας ἐνδείξεις τῆς ὑποτιμήσεως. Ὁλίγη υπομονὴ καὶ θὰ ἵσωμεν τὴν ὑποτιμήσιν αὐτῆς τὸν οὐρυμόντην. Καμμία πρόδελψις δὲν δικαιολογεῖ τὴν αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν ναυλαγοράν, τὸν μόνον ἀνατιμητικὸν παράγοντα καὶ διὰ τὰς δέξιας τῶν πλοίων.

### Ναυτιλιακή πολιτική

Εἰς ἀλληληγορίαν τοῦ παρόντος τεύχους δὲ ὀναγνώστης θὰ ἴση πῶς ἀντιμετωπίζει η γειτόνων μας Ἰταλία τὸ ζῆτημα τῆς ἀνασυγκροτήσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας της, θὰ δυνηθῇ δὲ νὰ κάμη σύγκρισιν μὲ τὴν μεταχειρίσιν τῆς ἴδικης μας ναυτιλίας ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν κράτος καὶ νὰ ἔξαγαγῃ θλιβερά συμπεράσματα. «Ἀλλως τε, δὲν εἶνε μόνον ἡ Ἰταλία, ποὺ ἐπιδεικνύει στοργικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ναυτιλίαν. Τὴν αὐτήν πολιτικὴν ἀκολουθοῦν δῆλαι αἱ χῶραι τοῦ κόσμου, ναυτικαὶ καὶ ἄνωτοι, αἱ δῆμοι συναγωγίζονται ἀλλήλας εἰς μέτρα προστασίας καὶ ἀρωγῆς πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς τῶν ἐπιχειρήσεως, αἱ δῆμοιοι οὐτών εύρισκουν υπὸ τὰς ἐθνικάς των σημαίας τὴν κατανόησιν καὶ τὴν θερμήν ὑποστήριξιν, ἀπαραίτητος διὰ νὰ σταθῇ καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ μία ναυτιλία.

Ἡ Ἰταλία, λοιπόν, θέλει τοὺς αἱ ναυτιλιακαὶ τῆς ἐπιχειρήσεως δὲν εἶνε εἰς θέσιν νὰ ἀναλάθουν τὴν διατάνην ναυπηγήσεως νέων πλοίων, ἀπεφάσισε νὰ διαθέσῃ ἐκ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ σοθιστῶν ποσὸν πρὸς χρηματοδότησιν τῶν ναυπηγήσεων μὲ τὸν σκοπὸν δχι ὅπως εἴσαι τὴν δημιουργήσῃ κρατικὸν στόλον, ἀλλ' ὥπως παραχωρήσῃ τὰ ναυπηγήσθομενα πλοῖα εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς της μὲ εὐνοϊκὸς δροῦς.

«Ἐτοι ἀντιλαμβάνεται τὸ Ἰταλικὸν κράτος τὴν ὑποχρέωσιν ποὺ ἔχει νὰ υποστηρίξῃ τοὺς ναυτιλιακούς τῆς ἐπιχειρηματίας εἰς μίαν προσπάθειαν ἀναδημιουργίας τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας, ἀπὸ τὴν δῆμοιν καὶ τὸ κράτος καὶ ἡ ἔθνικη οἰκονομία καὶ τὸ ἔθνος, θὰ ἀποκείμονος ὀφελήματα. Καὶ αὐτὸς ὁ δύομάζεται ὅρθη καὶ ὑγίης ναυτιλιακὴ πολιτική. Ἀφ' ἐτέρου ἡ Ἰταλική κυβέρνησις προθανεῖ εἰς φορολογικάς ἀπαλλαγάς τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

«Ἐτοι κανεὶς θελήσῃ νὰ συγκρίνῃ τὴν στάσιν τοῦ Ἰταλικοῦ κράτους ἀπέναντι τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας μὲ τὴν τοῦ ἴδικοῦ μας, θὰ ἀποκομίσῃ τὴν πικρὰν καὶ τὴν ἀπογοήτευσιν. Βέβαια, ἔθοιτος τὸ πρότοιν καὶ τὸ δεύτερον τοῦ Σάλιον. Καὶ ἔτοι μετανάστηση τὸ ἔθνος, θὰ δημιουργήσῃ οἰκονομική οἰκονομία καὶ τὸ ἔθνος, θὰ ἀποκείμονος ὀφελήματα. Καὶ αὐτὸς ὁ δύομάζεται ὅρθη καὶ ὑγίης ναυτιλιακὴ πολιτική. Ἀφ' ἐτέρου ἡ Ἰταλική κυβέρνησις προθανεῖ εἰς φορολογικάς ἀπαλλαγάς τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Αἱ προφάσεις ποὺ ἀκούμενεν κατά κόρον περὶ ἐπιτακτικῶν κρατικῶν ἀναγκῶν, περὶ πιέσεως τῶν ἔνων κλπ., κλπ., μὲ τὰς δῆμοις ἐπιχειρεῖται ἡ δικαιοληγήσις τῶν ἀντιναυτιλιακῶν μέτρων, ποὺ συνεχῶς λαμβάνονται ἔδως, καὶ οὐδένα λόγον δύνανται νὰ εύσταθησον. Καμμία σχεδὸν χώρα, δὲν εύρισκεται εἰς ἀνθηράκην οἰκονομικήν κατάστασιν καὶ ἀλλαὶ χώραι, ὅπως ἡ Ἰταλία, ἀπολαμβάνουν τῆς ξένης οἰκονομικῆς θυμείας. Καὶ, δῆμως, εἰς τὰς χώρας αὐτὰς ὑπάρχουν κυβερνῶντες, ποὺ δὲν χάνουν τὴν ψυχραιμίαν των καὶ δὲν υπακούουν τυφλῶν εἰς ὑποδείξεις ξένων, ἀλλὰ δέπουν τὰς χώρας των μὲ τὴν προσπτικὴν τοῦ μέλλοντος, χαράσ-

**John A. Papadopoulos & C°**

116 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

**Γενικαὶ ναυτικαὶ ἐργασίαι**

**Καθαρισμός λεβήτων  
καὶ ύψαλων χρωματισμοὶ**

**Παντὸς εἰδούς ἐπισκευασία**

**Προμήθειαι ύλικῶν καὶ ἐφοδίων**

**Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι**

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

Tηλεγρ. PAPADOPPO Tηλέφωνον B.Owling Green 9-6639

σουν προγράμματα οίκονομικής άνασυγκροτήσεως και τά θέτουν εις έφαρμογήν. Ένως έδω, τρομοκρατημένοι από τάς σημερινάς δυσχερείας, ανίκανοι νά αντιμετωπίσωμεν τήν θύελλαν, προσπαθοῦμεν σπασματικά νά μπαλώσωμεν τά πράγματα τρώγοντες τάς σάρκας μας και ύπονομεύοντες αύτάς ταύτας τάς θάσεις τής Ελληνικής οίκονομίας, από τήν αποκατάστασιν τής δροίας και μόνον είνε δυνατόν νά άναλάσσῃ ο Τόπος από τά σημερινά πλήγματα.

### Φορολογεῖ και ή Βραζίλια

Μετά τήν Αργεντινήν και τήν Αδεστραλίαν έχουμεν τώρα τήν Βραζίλιαν, η δροία έπιθαλλει φορολογίαν 5% επί τῶν έξαγωγῶν χρήματος εις τό ξεωτερικόν διά διαφόρους πληρωμάς, μεταξύ τῶν δροίων και διά τήν πληρωμήν ναύλων.

Τό μέτρον τούτο τῆς έπιθασίους τῶν έσδων τῶν πλοίων, τό δροίον σιγά-σιγά άρχιζει νά έφαρμόζεται από ένεας χώρας προσείλκυσε τήν προσοχήν τού Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, τό δροίον συνιστά διά σχετικής έγκυκλίου του εις τά μέλη του δροίων προθῶσιν εις διαθήματα πρός τάς κυθερήσεις των διά τήν έσδων μετά τής Βραζίλιανής κυθερήσεως ἀσρον τής φορολογίας τῶν ναύλων.

Τά έλληνικά πλοιά, τά δροία, ως είνε γνωστόν, άναζητούν έργασίαν εις τούς τομείς τής Νοτίου Αμερικής, θίγονται σοθαρώτατα έκ τής περί ής πρόκειται φορολογίας, λαμβανομένου μάλιστα έπ' θύμει τού γεγονότος δτι, λόγω τῶν δυσμενῶν συνθηκῶν, έπ' άς έργαζονται τά ύπο έλληνικήν σημαίαν πλοία, έν συγκρίσει πρός τά πλοιά τῶν ἄλλων σημαιῶν, δέν ίπάρχουν πλέον περιθώρια περιορισμού τῶν έσδων, τά δροία εις πολλά ταξίδια δέν καλύπτουν ούτε τά τρέχοντα έξεδά των ύπο τάς κρατούσας σήμερον συνθήκας εις τήν ναυλαγορά.

Έινε άπόλυτος άναγκη δροίας τό ίπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας και ή Κυθέρησης προθῶν εις σοθαράς ένεργείας πρός άρσον τής φορολογίας ταύτης, έστω και διά συνάψεως ειδικῶν συμβάσεων μὲ τάς ένεας ένδιαφερομένας κυθερήσεις, λαμβανομένου ίπ' θύμει δτι ή έλληνική σημαία υφίσταται τάς ζημιάς τῶν μέτρων τούτων, χωρίς ή 'Ελλάς νά δύναται νά έπιθαλή άναλογα τοικάτα εις τά πλοιά τῶν ἄλλων χωρῶν, τά δροία ουδέποτε έπισκέπτονται έλληνικούς λιμένας.

### Πικρίαν και θλίφιν

Καθ' ήν στιγμήν ή Ναυτιλία μας, συνεπειά κάμψεως τής ναυλαγορᾶς, διέρχεται μίαν περίοδον αίσθητής κρίσεως, άρκετά δέ φορτηγά μας άδρανοιν από ίκανον χρόνου εις διαφόρους λιμένας τής Βορείου Αμερικής και τού Πλέιτ, έν άναμονή μιᾶς, πτωχής έστω, έργασίας, τό Έλληνικόν Κράτος μᾶς προσφέρει ένα άκομη χαρακτηριστικόν τής αστοργίας του δείγμα πρός τό έθνικόν πλοίον. Τό άρμόδιον ίπουργείον ήγδρασεν από τήν Βραζίλιαν 9000 τόνους ζαχαρέων ύπο τὸν δρόμον «εις» Πειραιά, άντι, ώς είχεν υποχρέωσιν, νά κλείση τήν δρόμον «εις», ήτις θά διεφύλασσε τήν διενέργειαν τής μεταφορᾶς εις 'Ελλάδα εις τήν πρωτοθουλίαν τού άγοραστού. Καὶ φυσικά θά έναυλώνετο ένα από τά τόσα άργοντα έλληνικά «Λίμπερτς».

'Αντ' αὐτού ήδη οι «εις» πωληταί προέθησαν εις τήν ναύλωσιν τού ί ταλι και ο δο φορτηγού «Giovanna C.», ναυπηγήσεως τού 1918. Σημειούμεν μὲ πικρίαν τήν ένεργειαν αύτήν τῶν άρμοδιών ύπηρεσιῶν τού ίπουργείον 'Εφοδιασμού και τήν έλλειψιν έν προκεμένω, κάθε έπαφής των μὲ τό ίπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας, δπερ, έρωτώμενον έγκαιρως, θά έδιδε τήν δέουσαν έπωφελή κατεύθυνσιν εις τό ζήτημα τής μεταφορᾶς. "Ηδη, είνε προφανής ή ζημιά τής οίκονομίας τού Τόπου και υπεράνω αύτης τής ζημιάς, είνε

θλιβερά ή έπιδειχθείσα «ἄγνοια» τής έθνικής μας Ναυτιλίας. "Αν δημοφαίλιζετο ή ναύλωσις έλληνικού σκάφους, θά ήτο δυνατή ή πληρωμή ένδος τημάτος τού ναύλου εις δραχμάς, ένως ήτο πιθανόν νά προσεφέρεται και μικροτέρα τιμή ναύλου. 'Επιπροσθέτως θά άπησχολετο εις τήν έργασίαν αύτην τής έθνικής εισαγωγής ένα έλληνικόν «Λίμπερτς» από τά παρωπλισμένα και άναζητούντα ήδη μὲ κάποιαν σγωνίαν μίαν θύενδηποτε μεταφορικήν έργασίαν.

Τί δύναται νά μᾶς άντιτάξῃ τό άρμόδιον ίπουργείον, άλλας και δ. κ. Χέλμης, ο δροίος τόσα έχει σωρεύεις έάρη έπι τού έθνικού πλοίου; Καὶ τί δυνάμεθα νά είτωμεν διά τάς διακρίσεις σημαίας, πού έφαρμόζουν εις τήν έάρη μας διάφοροι ένεας χώραι, δταν ήμεις αύτοι άγνοούμεν δι' αύτάς ταύτας τάς εισαγωγής μας τήν 'Ελληνικήν σημαίαν και παραδίδωμεν τήν μεταφοράν τής ζαχάρεως εις ιταλικόν σκάφος!....

### Μία δυσχέρεια

Σιθαρά δυσχέρεια παρουσιάζεται διά τήν έπανδρωσιν τῶν έλληνικῶν πλοίων, τά δροία κατά τήν έκτελεσιν ύπερποντίων ταξιδίων διέρχονται έξι αίγυπτικῶν λιμένων και έχουν άναγκην ουμπληρώσεως ή άντικαταστάσεως τῶν πληρωμάτων των διά διά ναυτικῶν διποστέλλομένων έξι 'Ελλάδος. 'Η αίγυπτιακή Κυθέρησης δέν δέχεται νά διποστέλλωνται έντευθεν οι ναυτεργάται μὲ θεωρήσιν τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων των και μὲ πιθανήν παραμήνη αύτῶν εις Αίγυπτον έπ' άλιγας ήμέρας μέχρις άφιξεως τού πλοίου.

Φυσικά, η αίγυπτιακή κυθέρησης έφαρμόζει ωρισμένους γενικούς περιορισμούς, άλλας νομίζομεν δτι θά ήτο δικαιολογημένη η παροχή τής διευκολύνσεως τής έπανδρωσεως τῶν πλοίων μας άφού θεοίσιας θά έδιδοντο άναλογοι έγγυήσεις έκ μέρους τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν δτι οι διποστέλλομένοι εις Αίγυπτον ναυτεργάται μὲ διθέλουν τήν διευκόλυνσιν ταύτην, θά έπιθείξη τήν δέουσαν κατανόησιν και θά δεχθῆ νά ρυθμίση τό ζήτημα κατά τρόπον λογικόν και δίκαιον.

Τό ίπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας έχει τόν λόγον έπι τού προκειμένου.

### Ναυτικὸν κέντρον

"Άδιος συγχαρητηρίων δ ίπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κιζάνης διά τήν άπόφασίν του περί μεταφορᾶς τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου εις Πειραιά. Εύχομεθα δροίας ή άπόφασις αύτη πραγματοποιηθῆ και μή προσκόψη εις άντιδράσεις διαφόρων κύκλων, οι δροίοις έννοιαν σώνει και καλά νά συγκεντρωθῆ δλη ή 'Ελλάς εις τήν ίπουργος ένδον ήγδρασεν αύτην θά διποστέλλομένων, μάλιστα, δροία, εις δυνατόν, και άλλαι ναυτικαι ήπηρεσίαι μεταθεούν εις Πειραιά, δν μή δι' άλλο τι, τούλαχιστον διά νά έσουν έπι τέλους οι διοχολούμενοι μὲ αύτάς και διλίγην θάλασσαν και μερικά πλεούμενα, τά δροία έχουν τήν άξιωσιν νά διοικούν χωρίς ούτε κάν νά τά έχουν ίδη εις τήν ζωήν των.

'Ο Πειραιεύς, τό κατ' έξοχήν ναυτικὸν κέντρον τής Έλλάδος και τής Ανατολικής Μεσογείου, θά έπρεπε νά τώχη ίδιατέρας στοργής έκ μέρους τού Κράτους, άφού διημήν του είνε ή κυρία είσοδος τού σπιτιού μας, τής Έλλάδος, μὲ τήν δροίαν έπικοινωνύμεν μὲ τόν έξω κόσμον, και τό έπικεντρον άλλων τῶν άκτοπλοϊ-

Telephone: Whitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,,

## ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

80 BROAD STREET

AGENTS

BROKERS

NEW YORK, N.Y.

κῶν μας συγκοινωνιῶν. Καί, δύμας, ἐπέρασαν τόσα χρόνια ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς χώρας καὶ αἱ ἔργασίαι τῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ λιμένος καρκινοθατοῦν, ἐνῷ εἰς τὰς ὅλλας, κατεστραμμένας ἀπὸ τὸν πόλεμον χώρας, οἱ λιμένες τῶν ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον τῆς κατὰ προτίμησι φροντίδος τῶν κρατῶν καὶ σχεδὸν ἀποκατεστάθησαν εἰς τὴν προπολεμικήν των κατάστασιν.

Ἐλεῖ ἀκατανόητον ἡ ναυτικὴ Ἑλλάς νὰ στερήται ἑνὸς ναυτικοῦ κέντρου, ἀνταξίου τῆς τεραστίας ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος καὶ ἀναπτύξεως. Διότι δὲν πρόκειται μόνον περὶ αὐτοῦ τοῦ τοῦ λιμένος, τοῦ ὅποιου, θέσια, αἱ ἐλλειψεις εἰναι γνωσταὶ καὶ χρήζουν ιδιαίτερας μελέτης. "Ενα ναυτικὸν κέντρον, ἀντάξιον μιᾶς κατ' ἔξοχὴν ναυτικῆς χώρας, εἰναι ἕνα σύνολον διαφόρων δραστηριοτήτων συναφῶν πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὴν ναυτιλίαν, ὅπως εἴναι π.χ. ἡ δούλησις, αἱ ναυλώσεις, ὁ ἐφόδιασμός τῶν πλοίων, αἱ ἀσφαλίσεις, ἡ ναυτικὴ πίστις κλπ. κλπ. "Ολον αὐτὸν τὸ συγκρότημα τῆς πολυποικίλου δράσεως θὰ ἐπρεπε νὰ εἰναι συγκεντρωμένον εἰς τὸν Πειραιά, δόποτε οὗτος καὶ ἀπὸ ἀπόφεως οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς θὰ ἥτο μία πόλις σφύζουσα ἀπὸ ζωὴν καὶ κίνησιν.

Βέσσαια, ή γειτνιασις τῆς πρωτευούσης, πρὸς τὴν ὅποιαν ἔχουν τὴν τάσιν νὰ συρρέουν οἱ Πανέλληνες ἀπὸ ὅλας τὰς Ἑλληνικὰς ἐπαρχίας, ἐπέρασαν εἰς τὴν νέκρωσιν τοῦ Πειραιῶν καὶ ἀκριθῶς εἰς τὴν τάσιν αὐτῆς πρέπει καθ' οἰνδήποτε τρόπον νὰ τεθῇ κάποιος φραγμός. Διότι τὸν λόγον τοῦτον χαιρετίζουμεν μὲν ίκανοτοπησιον τὴν ἀπόφασιν τοῦ κ. Κιζάνη, ὅπως, τούλαχιστον, ωρισμέναι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι ἀπολύτως ναυτικαὶ, ἀπομακρυνθοῦν ἀπὸ τὰ μεσόγεια καὶ προσεγγίσουν πρὸς τὴν θάλασσαν, εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκουν.

### Μία σοβαρὰ Ἑλλειψις

Τὸ ζῆτημα τοῦ Πειραιῶν, ὡς ναυτικοῦ κέντρου, περὶ τοῦ ὅποιου αἱ ἀνταρέωρα δίλγαι γραφαὶ καὶ ἐπὶ τοῦ ὅποιου θὰ ἐπανέλθωμεν εὐρύτερον, μᾶς δίδει τὴν ἀφορμὴν νὰ θέσωμεν καὶ μίαν σοβαράτατην Ἑλλειψιν, τὴν ὅποιαν συναντᾷ κανεὶς εἰς τὴν ναυτικὴν Ἑλλάδα.

Πρόκειται περὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν, αἱ δόποιαὶ τοῦσαν συχνὰ ἐμφανίζονται εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς μεταξὺ ίδιων ναυλωτῶν καὶ πλοίου. "Υπὸ τὰς κρατουσάς εἶδον συνθήκας αἱ διαφοραὶ αὐταὶ παραπέμπονται εἰς τὰ τακτικὰ δικαστήρια, τὰ δόποια ἐλλείψει τῶν εἰδίκων γνώσεων καὶ τῆς πείρας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν μὲν τὰς τόσον πολυπλόκους καὶ ίδιοτύπους συνθήκας τῶν, κάθε ἄλλο παρὰ ἀρμόδια εἰναι νὰ ἐπιλύσουν τὰς διαφορὰς ταύτας.

Κατ' ἐπανάληψιν εἰς τὸ παρελθόν ἐρρίφθη ἡ ίδεα τῆς παραπομπῆς τῶν ὑπόθεσεων αὐτῶν εἰς ειδικὸν δικαστήριον ἀποτελούμενον ἐκ δικαστῶν, ἔχοντων ειδικὴν πείραν τῶν ναυτικῶν ὑπόθεσεων, ὅπως συμβαίνει εἰς ἄλλας χώρας. Δυστυχῶς, δύμας, ἀγνωστον διὰ ποιὸν λόγον, η ίδεα αὐτῆς δὲν ἐπραγματοποιήθη μέχρι τοῦδε ἐπὶ μεγίστη ζημίᾳ τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόσμου.

Νομίζουμεν, δτι μέσα εἰς τὸν κύκλον τῶν ἄλλων ἐπιθιδεων τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ ἐπρεπε νὰ καταλάθῃ ἔχειουσαν θέσιν καὶ τὸ σοβαράτων αὐτὸν ζῆτημα καὶ ἀναμένομεν ἀπὸ τὸν σημειριὸν ὑπουργόν, δόποιος γνωρίζει τὰ πράγματα, νὰ ἔξερῃ τὴν πρέπουσαν λύσιν. . .

### Ο Έλληνικὸς Νηογνώμων

"Ολαι αἱ ναυτικαὶ χῶραι ἔχουν ίδιοκύς των ἐπιθιδεων τοῦ μηνού, τῶν δόποιων η χρησιμότης εἰναι ἀναμφισθήτητος, προκειμένου περὶ ἔγγραφης εἰς αὐτοὺς πλοίων ὁρισμένων ίδιων κατηγορῶν, τὰ δόποια διὰ τὸν έναν ή ἄλλον λόγον προτιμοῦν τὸν ἔθνικὸν των νηογνώμονα ἀπὸ ἄλλους διεθνοῦς, δόποιαποτελεῖται, δλκής.

Ἄπο τριακονταετίας περίπου ἰδρυθη ἐν Ἑλλάδι ἡ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων, ὑπὸ προσώπων πεπειραμένων εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ζῆτηματα καὶ ὁ δργανισμὸς αὐτός, παρὰ τὴν μετριόφρονα ἐμφάνσιν του, είργασθη μέχρι τὸν πειρατικόν, οὕτως

ώστε κατώρθωσε νὰ ἀποκτήσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ναυτιλιακῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν κύκλων τοῦ ἔωτερικοῦ. Καὶ ή καλὴ αὐτὴ προσπάθεια θὰ ἐπρεπε νὰ τύχῃ πάσης ὑποστηρίξεως, διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ ἀναπτυχθῇ καὶ νὰ στερεωθῇ. Βεσσαίως, δὲν θὰ ἥτο λογικὸν νὰ ἀξιώσωμεν, δπως ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων ὑποκαταστήσῃ ἄλλους νηογνώμονας, μὲ τεραστίαν δργάνωσιν, μακρὸν θίον καὶ παγκόσμιον κύρος. Ο μεγάλος, δύμας, δύκος τῆς Ναυτιλίας μας, μὲ τὰς τόσας κατηγορίας πλοίων, ἀπὸ τὰς διποιαὶ εἰναι συγκεκριμένος, θὰ ἥτο δυνατόν νὰ ἔξασφαλίσῃ σταθεράν πελατείαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν αὐτὴν δργάνωσιν, μὲ προοπτικὴν προοδευτικῆς έξελίξεως.

Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, δύμας, συμβαίνει καὶ κάτι ἄλλο δλίγον παραδόξον. Τὸ Ἑλληνικὸν, δηλαδή, κράτος δὲν ἀναγνωρίζει τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα, ἐνῷ ἀναγνωρίζει τόσους ἄλλους ξένους καὶ, ὡς εἰναι πλοίουν, ἡ Ἐλλειψις αὐτὴ τῆς ἐπισήμου κρατικῆς ἀναγνωρίσεως, παραλύει πάσαν προσπάθειαν ἀναπτύξεως καὶ θελτιώσεως τοῦ δργανισμοῦ αὐτοῦ. Πιθανὸν νὰ υπάρχουν ὡρισμένοι λόγοι διὰ τὴν τοιστὴν κρατικὴν τακτικὴν, οἱ δόποιοι, δύμας, μὲ δλίγην καλὴν θέλησιν θὰ ἥτο δυνατόν νὰ ἀρθοῦν. Ἀπὸ τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Κιζάνη διὰ τὴν Ναυτιλίας μας ἀναμένομεν νὰ ρυθμίσῃ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον καὶ τὸ ζῆτημα τοῦτο.

### Αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων

"Η ἀπόκτησις τῆς μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς καὶ ἡ ἀναγγελθεῖσα εἰς τὸ ἔγγυον μέλλον ἀποκατάστασις τῶν μονίμων δεξαμενῶν τοῦ Πειραιῶν εἰναι δμολογουμένων ἐνθαρρυντικὰ βήματα πρὸς τὴν ἀναπτυξιν μᾶς ἐκ τῶν σοθαρωτέρων θιομηχανιῶν τῆς Ἑλλάδος, δηλαδή τῶν ἐπισκευῶν πλοίων.

Κατ' ἐπανάληψιν αἱ στηλαὶ αὐταὶ ἔχουν ἀσχοληθῆ μὲ τὸ θέμα, εἰς τὸ δόποιον ἀποδίδομεν μεγάλην σημασίαν. Δὲν πρόκειται περὶ μεγαλεπιθόλων καὶ οὐτόπιστων ἐπιδιώξεων, περὶ τῶν δόποιων ὑπάρχουν μεγάλων ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, περὶ τῶν δόποιων ὑπάρχουν πολλαὶ, δικαιολογημένα ἄλλωστε, ἐπιφυλάξεις. Διότι η θρυσις καὶ λειτουργίαν ναυπηγείων μεγάλης ὀλκῆς ἐν Ἑλλάδι κατὰ τρόπον ἐγγύωμενον ίκανοποιητικὴν ἀπόδοσιν εἰναι ἔνα πρόδηλμα ἀρκετά πολύπλοκον καὶ δυσχερές εἰς τὴν λύσιν του. "Άλλ' ὁ τομεὺς τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων ἐμφανίζει πολλὰς δυνατότητας ἐπιτυχοῦς ἀναπτύξεως εἰς θαῦμὸν ἀπεριόριστον. Ωρισμέναι μηχανολογικαὶ ἔγκαταστάσεις εύκολως πραγματοποιήσιμοι, ειδικὸν τεχνικὸν προσωπικὸν καὶ τακτικὴ προμήθεια τῶν ἀναγκαιούντων ύλικῶν δύνανται νὰ δύσουν μεγάλην θύμησιν εἰς τὸν θιομηχανικὸν αὐτὸν τομέα, δόποιος εἰς τὸ παρελθόν, παρ' ὅλα τὰ ἔλλιπη μέσα, τὰ δόποια ἔχρησιμοποιεῖ, εἰχεν δμολογουμένων μεγάλην ἐπιτυχίαν.

"Άλλ' ἐκεῖνο, τὸ δόποιον καθιστᾶ τὴν ἐν Ἑλλάδι θιομηχανίαν ἐπισκευῶν πλοίων ἀσφαλῆ κατὰ ἐκατόν τοῖς ἐκατόν εἰναι ὑπαρχεῖσι συνεχοῦς πελατείας, η δόποια θὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν ἐντατικὴν ἔργασιαν τῆς θιομηχανίας. Διότι ὁ Ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος εἰναι πλέον ἡ ἀρκετὸς διὰ νὰ δίδη συνεχῆ ἔργασιαν εἰς τὴν ἔγχωρην θιομηχανίαν ἐπισκευῶν πλοίων, δύνην δηποτε καὶ διὰ τὸν ἀναπτυχθῆ αὐτῆς, ὑπάρχουν δὲ πολλοὶ λόγοι, διὰ τὸν δόποιον προτιμήσουν νὰ ἔπισκευασθῶν ἐν 'Ἑλλάδι, ἐφ' δοσον, θεσσαίως, οἱ δορι τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἐπισκευῶν τούτων δὲν θὰ δφίστανται πολὺ ἀπὸ τοὺς ισχύοντας εἰς ἄλλας χώρας.

Θὰ ἥτελαμεν, δύμας, νὰ ἐπιστησωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων ἐπὶ μερικῶν ἀπαραιτήτων προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐπιτυχίαν μᾶς, πλοίουν ἀπαραιτήτων προσπαθείας, ὑψίστης σημασίας διὰ τὴν ἐθνικήν μας οίκονομίαν. Μία ἐκ τῶν προϋποθέσεων τούτων εἰναι ἡ ἀποφυγὴ ἐνοχλητικῶν καὶ πολυπλόκων διατυπώσεων ἐκ μέρους τοῦ Κράτους προκειμένου περὶ τῆς προμήθειας τῶν ἀναγκαίων διὰ τὰς ἐπισκευὰς ύλικῶν, συνέπεια τῶν δόποιων εἰναι ἡ ἐπιζημία καθυστέρησης τῶν πλοίων. "Έχομεν υπὸ δύνην μας περίπτωσιν πρόσφροντος εἰς μάτην ἐπὶ δεκαπενθήμερον τὴν ἔναρξην τῶν ἐργασιῶν ἐπισκευῆς ἐξ αἰτίας γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων καὶ ἀνωμαλίων εἰς τὴν παραχώρησιν τῶν ύλικῶν, τὰ δόποια εύρισκοντο μὲν ἔδω, ἀλλ' ἐπρεπε νὰ περάσουν ἀπὸ τὰ δικρανα τῶν διαφόρων ἀρμοδιοτήτων, ποὺ δύναμιγνούνται καὶ ἀλληλουσγκρύνονται. Εἰς τὴν κατάστασιν αὐτῆς πρέπει νὰ τεθῇ τὸ ταχύτερον τέλος, ἔπαν πράγματι ἐπιθυμούμεν νὰ ἔπιταχνωμεν τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ δύστυχου αὐτοῦ τόπου.

### Περὶ φυγείων καὶ εἰδικῶν

Φύλε Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὴν ἐκ Νέας Υόδης ἐπιστολὴν του, ὑπὸ τὸν τίτλον «ΠΕΡΙ ΕΙΔΙΚΩΝ Ο ΛΟΓΟΣ», τὴν δημοσιεύσεων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», παλαιὸς συνεργάτης σας, ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐγκαταστάσεως ψυχείων ἐπὶ τῶν ἀλευτικῶν μας πλοιαρίων, ἐδοῦτε: «Αρχιζομεν, πράγματι, παρὰ προσωμόδιμενα καὶ ἡμεῖς εἰς διὰ τοὺς ξένους χρονολογεῖται ἀπὸ μαρζοῦ; "Η μῆτρας προχειρολογοῦμεν καὶ πάλιν, δαπανῶντες ἀπόκτωνται κοριτσάται καὶ προσπαθεῖας»;

"Ἄς μοι ἐπιτραπῇ νὰ δώσω ἐγὼ τὴν ἀπάντησιν εἰς αὐτὸν τὸ ἐρώτημα. Διὰ τὸν πολὺν κόσμον, ποὺ παρακαλοῦντει τὰ ἀλευτικά μας ζητήματα ἀπὸ τὰς πληροφορίας τῶν ἐφημερίδων μόνον, χωρὶς νὰ ἀσχοληθῆται μὲ τὰς σχετικὰς λεπτομερεῖας, η εἰδοῦσα τῆς ἐγκαταστάσεως ψυχείων ἐπὶ τῶν ἀλευτικῶν πλοιών, εἰναι πυσικώτατον νὰ ἔκαμεν εὐχάριστον ἐντύπωσιν, δύναμιν κάθε ἔργου πολιτικῶν καὶ προδόσιον. Δι' δουσι, δύμας, παρακαλοῦντον τὰ ἀλευτικά μας ζητήματα ἐκ τοῦ σύνεγγυος καὶ εὐδίσκονται οὕτω πλησιέστερον πρὸς τὴν πραγματικότητα.

## 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.

τα, ή υπόθεσις της ἔγκαταστάσεως ψυγείων ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν μας πλοίων, παρουσιάζεται ωπὸ έντελῶς διαφορετικὴν μορφὴν.

Η ενεργεία αυτή δὲν έμφανει πρᾶξιν τινά μεμονωμένην, που ήμπορει την έξτασην της συνέχειαν πολλών άλλων ἀστόχων ἀποφάσεων, ενεργειῶν και προσπαθειῶν, ποὺ δὲλες μαζί, ἀποκαλούνται... ἡ δὲ γάρ οὐσια τῆς ἡδείας εἰν 'Ε λ. λ. ἀ δ. ω. Καὶ ἔγγονοι μα: Μᾶς ἐστάλησαν απὸ τὴν Ἀρειώπην 18 ὥραια και συγχρονισμένα ἀλευτικά πλοῖα, πρὸς ἑνίσχυντον τοῦ ἀλευτικοῦ μας στόλου. Τὰ πλοῖα εὐτά ἔφεπεν ἐντὸς τῆς πρότης ἔβδομάδος νά ἐπινδυόντο και νά προκίνων τὸ φάρεμα, ὅπως τοῦτο θὰ συνέβαινεν εἰς δἴα τὰ μέρη του Κόσμου. Ἀντί, ὥμως, νά γινη αὐτὸ τὸ ἀπλούστατον και λογικώτατον πρᾶγμα, ποὺ ἐμφανεῖ τὴν πλέον στοχειώδη τεχνικὴν και ἐπαγγελματικὴν κατάτοιτο εἰς τὴν ἀλευτικὴν βιομηχανίαν, τα πλοῖα ἔμεναν δεμένα ἐπὶ 15 μῆνας (και μερικά αὖτα εἰνε ἀσκόν δεμένα) εἰς τὸν λιμένα, ώς ἄχροντον ὑλικόν. "Οιος δέ κόσμος διηγωτίθη: Διατί; 'Η ἀπάντησις ἔδοθη μονάχη της: «Α γνοίας και ἀ μαθείας ενε κε γα.

Ἐδέσσεις νά γίνη μεγάλος θύρωνος είς τάς ἀμερικανικάς ἐφημερίδας, νά γραφούν οὐχί κολακευτικά σχόλια διά τούς ἐπί τῆς ἀλειασ...εἰδικούς μας, νά μας ἀποδοθοῦν μομφαὶ καὶ κατόπιν αὐτοῦ τοῦ φορεοῦ μαστιγώσας, ἀπερασθήνη νά παραχωρθοῦν πλοῖα τινὰ εἰς τοὺς ἀλειντικοὺς συνεταιρισμούς, διὰ κοινωνικούς λόγους, ώς ἐλέχθη καὶ διετ-  
πάθη εἰς τάς ἀποφάσεις.

Ἐπιφροσθέτως, ἔχοργην ὥτο τῆς Ἀγροτικῆς Τοπεξῆς δάνειον ἐπι-  
τολλῶν ἑκατομμυρίων δραχμῶν, (150—200.000.000), ἐνν̄ δὲν ἀπατῶμαι,  
ὅτις ἀξιοποίησην τῶν πλοίων, οὗτως ὥστε ἀξία πλοίου (κόστους: Ἀμερι-  
κῆς) καὶ δάνειον τῆς Τοπεξῆς, ὅλα μαζί, νὰ φέλουν τὰ 500.000.000  
δραχμῶν διὰ κάθε συνεταιρισμού.

Οι άλιες μας παρέλαβον τὰ πλοῖα καὶ τὰ ἐκπομφίδια καὶ ἀπεγάσσονται νῦν τὰ χρησιμοποιήσουν καὶ νῦν τὰ χειρισθόν, δύος αὐτοὶ γνωρίζουν, δύος ἔμαυλοι, δύος συνήθισαν. Χωρὶς καμίαν καθοδήγησην, χωρὶς πρόγραμμα, χωρὶς ἐπίλεξην. Ή πρώτη ἐνέργεια ἦτο νῦν ἐγκατασταθόντων εἰπεῖν πλοίων φυγεῖται. Δὲν θὺ γράψω τίποτε δι' αὐτά, οὔτε θὰ τὰ σχολιά-  
σω, διότι δὲν πορεύεται περὶ... πλοίων.

Ἐδῶ, ἀσφιᾶς, ἀπαντεῖ τὸν ἐπιτολογόφαρον σας, ποὺ ἔρωτᾶς, ἀν  
προσειρολογοῦμεν καὶ πάλιν, δαπανῶντες ἀσκόποις χοήματα καὶ προσ-  
πεθείας. Μάλιστα! Προσειρολογούμεν εν και πάλιν  
καὶ δαπανῶμεν ἀσκόπτως καὶ οὐδέποτε

Ἐκεῖνο, ποὺ ἐπρεπε νὰ γίνη καὶ ποὺ ἐμφανίζει τὴν πλέον στοιχειώδη τεχνικὴν κατάρτουσιν (περὶ εἰδικῶν δὲ λόγος), δὲν ἔγινε. Δηλαδή, ἐπρεπεν οἱ εἰδικοὶ ἐπὶ τῆς ἀλειας νὰ ἔλεγαν εἰς τοὺς ἀλεις: «Σᾶς δίδομεν αὐτά τὰ πλοῖα καὶ αὐτά τὰ λεπτά, διὰ νὰ τὰ χρηματοποιήσετε δι' αὐτὸν τὸν σκοπόν, μὲν ἐνα σφῆς καθωρισμένον τὸ φράγμα μο καὶ δρι νὰ τὰ κάμετε δι τι σᾶς κατέβηνται».

"Ἔγινεν, δημος, ἀκριβῶς τὸ ἀντίθετον! Ἐκεῖνοι, ποὺ παρεχόντων τὰ πλοιαὶ ἔδωσαν τὰ λεπτά, μὴ γνωρίζοντες πᾶς καὶ ποὺ πρέπει νῦ χρησιμοποιοῦν, ἐπαφέντων εἰς τὰς γνώσεις καὶ κρίσεις τῶν ἀλίεων, ποὺ διὰ πρώτην φορὰν ἔδειπναν συγχρονισμένα πλοῖα.  
Τὰ ἀποτελέσματα είναι γνωστά! "Πατέρες,

τα αποτελεσματα είνε γνωστά! Ήρχισαν τα μαστοφεύματα ἐπὶ τῶν πλοίων, ἔηλων ἀπὸ ἑδῶ, φτιάνε ἀπὸ ἑκεῖ, γίλαι μεταρρυθμίσεις καὶ μεταφράσεις τῆς κακῆς ὥρας.

**Θά** ἐπανέβηστο ἐπὶ τοῦ θεοῦ.

Φιλικώτατα  
ΚΟΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

### Δικαστικοί αποφάσεις

·Η ἀποζημίωσις τῶν ναυτικῶν ἐπιτάξεων

"Ἐν ἀπὸ τὰ πλέον οὐσιώδη ἀλλὰ καὶ τὰ περισσότερον ζωτικά ξητήματα τὰ ἐνδιαιθέρνατα τὴν πανταχόθεν βαλλουμένην ναυτιλίαν μας, εἰνε καὶ τὸ τῆς ἀπόξημιώσεως διά τὰς ναυτικὰς ἐπιτάξεις. Διὰ τῶν ύπ' ἀριθ. 381, 382, 383, 384, 385)1945 ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων, αἱ δύοια ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» (Τεύχ. 263)22.15-5.946 σελ. 7) ἐκρίθη καὶ δοθῶσθαι αἱ ἀπόξημιώσεις διὰ τὰς ναυτικὰς ἐπιτάξεις κατ' ἄρθρον 9 τοῦ N. 4442)29 πληρώνονται «εἰς ὑγιὲς νόμισμα εἴτε εἰς λίρας ἢ γλάριας εἴτε εἰς δολλάρια, δ' ἀναγογῆς τοῦ ὑγιοῦς νομίσματος εἰς τὴν εἰς δραχμὰς ἀξίαν τούτου κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐκδόσεως τοῦ ἐντάλματος πληρουμῆς, καὶ κανονίζονται ὑπὸ τοῦ N. 4442)929 ἀναφερομένων διοικητικῶν δικαιοσητικῶν. Διὰ τῶν ἀποφάσεων τούτων καταρρώθηστε αἱ ναυτικὰς ἀπατήσεις νάρξαιερθεοῦν ἀπὸ τοὺς παμφάγους ὅννυχας τῶν N. 18/44 καὶ 362/45, οἵτινες καθιέρωσαν τὴν ἔξοφλησιν πάσης διειλῆτης δημιουργηθείσης μέχρι 9.11.944 μὲν μιαν δραχμὴν πρὸς πεντήκοντα δισεκατομμύρια (50.000.000.000). «Ηδη διὰ τῆς κατωτέρῳ δημιουργέντης καὶ μόλις πρὸ δύλιγον ἐκδοθείσης ώπ' ἀριθ. 67)48 ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, ἀποφασίζεται πλέον δριτικῶς, ὡς ἐλπίζομεν, ὅτι διὰ τὰς ἀπόξημιώσεις τῶν ἐπιτάξιων πλοίων ἀριθμόδια ἀποκλειστικῶς εἰνε τὰ ἀνωτέρω δικαιοτήμα, τὰ δύοια, σύμφωνα μὲ τὰς προγνομένας ἀποφάσεις των, θὰ ἐπιδικάσουν τὰς ἀπόξημιώσεις εἰς ὑγιὲς νόμισμα.

### ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

·Απόφασις τοῦ ·Εμπειρο-

«Ἐπειδὴ διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ὄφειλομένου ναύλου ἡ ἀποζημίωσεως διὰ τὴν ἐπίταξιν πλοίων ἀρμόδια κατὰ τὸ N. 4442 (1) είνε τὰ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 200, 207 ἐπ. 215 ἐπ., ἀντὸν διοικητικὰ δικαστήρια. Ἡ ἀρμοδιότης τῶν δικαστηρίων τούτων δὲν κατηγορήθη διὰ τοῦ N. 3140 (2), οὐδὲ μεσαντος τὸ δικαιώμα καὶ τρόπον ἐπίταξεν κατὰ διάφορον τρόπον ἰδούσαντος δὲ καὶ ίδιαν πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀποζημίωσεως ὁριστήριη. Διὰ τοῦ N. Δ. 92(4) (3) οητῷς καθορίσθη διὰ τὰ ὅντα διοικητικὰ δικαστήρια είνε ἀρμόδια διὰ τὴν ἐκδίκασιν τῶν ἐξ ἐπιτάξεως ὄφειλομένων, ἀδιαφόρων τοῦ δὲν ἡ ἐπίταξις ἐγένετο δινάμει τοῦ N. 4442 ἢ τοῦ N. 3140 ὥστιθν διασ αὶ καθορισμὸς τῆς ἀποζημίωσεως εἰς χαρτίας λίρας Ἀγγλίας κατεβλητέας εἰς δραχμὰς κατὰ τὴν Ισχύονταν κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἐκδόσεως τοῦ ἐντάλματος πληρωμῆς ἀντὶ τοῦ διὰ τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ N. 4442 τοιούτου. Ἡ ἐν τῇ 2α παραγάγῳ τοῦ ὅντος ἄριθμου τοῦ N. Δ. 92 ἐξάρσεις προσφανῶς ἀφορεῖ τὸν τρόπον καθορισμοῦ ἡ ἀποζημίωσεως, οὐδὲ δὲ καὶ τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ὅντων διοικητικῶν ικανοτηρίων, ὃς τοῦτο συνάγεται σαφῶς ἐκ τῆς εἰσηγητικῆς τοῦ Δ. τος οὗτου ἐκθέσεως. Συνεπῶς ἐφ' ὅσον διὰ τῆς ἀγωγῆς αὐτῶν οἱ καλοδύτες ἐπιδώκουσι τὴν ἐπιδίκασιν ἀποζημίωσεως λόγων ἐπιτάξεων κατὰ τὰς πατατήσεις τοῦ N. 3140 γενομένης, ἀναρμοδίος εἰσηγήθη πρὸς ἐγκύρωτον ἐ

(1) Νόμος 4442/929 περὶ στρατιωτικῶν καὶ ναυτικῶν εἰσφορῶν καὶ ναυλώσεων.

(2) Α. N. 3140)43 περὶ ἐπιτάξεως καὶ διαχειρίσεως ἐμπορικῶν πλοίων, ἐκδοθεῖς τὴν 11.1.43 ἐν Λονδίνῳ ὑπὸ τῆς τότε συνεχζούσης τὸν ἀγῶνα Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἀνεδημοσιεύθη δὲ μετέπειτα ἐνταῦθα κατ' Ἰούνιον τοῦ 1945 καὶ ισχύει μετὰ τῶν ἐν τῷ μεταξὺ ἐπιγνομένων ποστοτήσεων.

(3) Ν. Δ. 92/96 περὶ ἐκδικάσεως ἀταυτήσεων ἀποζημιώσεως ἐπιτάχτων τινῶν πλοίων κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ν. 4419

Telephone: Digh 4-5900

Cable Address: POSEIDON

# MAR-TRADE CORPORATION

## Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET  
NEW YORK 4, N.Y.





σια πτηνά, άποτελεῖ έξαιρεσιν.

Κατά την έποχήν των έρωτών των, αἱ φάλαιναι αὐταὶ διαφέρονται ἀπὸ τὸν δῶλο παράδοξον τρόπον καθ' ὃν ἐκδηλοῦνται τὴν σεξουαλικήν, ὡς λέγει δὲ Σκάμμιον, μανίαν τον. 'Ο ἄφρη πλησιάζει τὸ θῆλυ καὶ τὰ δύο μεγάπτερα πλέον μαζὶ ἐπὶ δόρας, προστριβόμενα εἰς ἑναλλασσομένας οτάσσεις. Αἴσης, δὲ εἰς ἐπὶ τῶν έρωτῶν τὸν ἔτερον μὲ τὰ πτερούγα του, κτίσματα ἀγάπης, ὡς φαίνεται, διότι τοῦτο ἀνταποδίδεται ἀμέσως, μὲ τὸν αὐτὸν ωθημὸν καὶ αἱ φιλοφρονήσεις ἑξακολονθόν μέχρι τῆς τελικῆς σιεύεσσες. 'Ο κρότος τῶν κυνηγίους ἀκούεται, γαλήνης οὐσίης, εἰς μεγάλας ἀποτάσσεις. Εἶναι δὲ τόσον θυριώδεις καὶ θεματικοὶ οἱ ἔρωτες τῶν κητῶν τούτων, ὅστε εἰνεὶς εὐκολώτερον νὰ φαντασθῇ κανεὶς αὐτὰς τὰς σκηνὰς παρὶ νὰ τὰς περιγράψῃ.

Οἱ οιοφοί ποὺ ἐμελέτησαν τὰς κινήσεις καὶ τὰς συνηθείας των, λέγοντας αἱ θήλεις κυνοφροδοῦν κάθε χρόνο καὶ διὰ τὸ δργασμός των ἀρχεῖς πάλιν ἔνα μῆνα μεταὶ τὸν τοκετόν. 'Ενα μόνον φάλαινάκι ἔχεται εἰς τὸν κόσμον κάθε φορά, εἰνεὶς δὲ θεματικότατος ὁ τρόπος καθ' ὃν τοῦτο θηλάζει. 'Η μήτηρ, ξαπλωμένη εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης ὡς νὰ ἀναπταίται, μετακινεῖται πρὸς τὰ πλάγια, στριώνυσα οὕτω τοὺς μαστούς της. Τὸ φάλαινάκι, ἀρχαῖς τὸν μαστὸν καὶ θηλάζει μὲ τὰς ἀκοὰς τῶν χειλέων του, διασπότων τὸ μάστενα, ἔνως δὲν η μήτηρ ἀλλάζει θέσιν καὶ τὸ νεογνὸν ἐπαναρχίσῃ τὸ θηλαστικόν την πλευράν.

'Η καιπούρα φάλαινα πλέει μὲ μεγάλην νοσηλειαν, ποτὲ δὲ δὲν προχωρεῖ εἰς εὐθετὴν γραφήν. Στοβάλει, πατεῖ, κάμνει μεγάλες βοτύες, πηδᾷ ἔξω ἀπὸ τὴν θαλάσσαν καὶ ξαναπίπτει μὲ τὴν ωάκην, κτυπῶσα τὰ νερά μὲ τὰ ἀνοικτὰ τῆς πτερούγα. Σημειωτέον ἐπίσης διὰ αἱ φάλαιναι αὐταὶ εἰνεὶς γεμάτες φείδες, αἱ ὄποιαι προτιμοῦν, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, νὰ πολλοῦν, ἐπάνω εἰς τὶς φούσκωνται ἐπὶ τῆς κεφαλῆς καὶ ἐπὶ τῶν πτερυγίων τοῦ κήτουν.

Πολὺ πρὸς ἀρχίσιον η θήρα τῶν RORQUALS, αἱ φάλαινοθηραι ἐδίοκον τὰς καιπούρας φάλαινας ὡς καὶ τὰς τῆς πρώτης οἰκογενείας μαύρας καὶ φαίς φάλαινας. Αἱ στατιστικαὶ τῆς Notion Γεωργίας δίδουν τοὺς ἔξι ἀριθμοὺς: Κατὰ τὴν περίοδον 1910/11, αἱ καιπούρα φάλαιναι ἀποτελοῦσαν τὰ 96 οὐραὶ τῆς ὄλλης ἐκστρατείας καὶ αἱ RORQUALS ἔνα ἀσήμαντον ποσοστόν. Κατὰ τὴν περίοδον δμως 1916/17, τὸ ποσοστόν τῶν πρώτων ἐμισθώθη εἰς 9 οὐραὶ μόνον, ἐνῷ τῶν δευτέρων ημέρην εἰς 91 οὐραὶ. Αἱ τελευταὶα στατιστικαὶ ἀναφέρουν διὰ κατὰ τὴν περίοδον 1934/35, 4000 φάλαιναι τοῦ εἰδοῦς τούτου ἐφορεύθησαν εἰς ὄλον τὸν κόσμον, ἐκ τῶν ὅποιων 1231 πλήσιον τοῦ Κόρχο.

\*\*\*

'Η φαία φάλαινα τῆς Καλιφρονίας «Rhachianectes glaucus» εἶναι ἔνα ἐνδιάμεσον εἶδος μεταξὺ τῆς πρώτης ὡς ἀνωτέρω οἰκογενείας τῶν φαλαινῶν καὶ τῶν RORQUALS, πλὴν ἔχει τόσα ἄλλα διακειτικά, ὥστε νὰ μὴ ἀνίκη ὅπερε εἰς τὴν μίαν, ὅπερε εἰς τὴν ἄλλην ὥμαδα. Δὲν ἔχει φαρικὸν πτερούγα, ή οὐδά της εἰνεὶς κοντῆς καὶ χονδροῦ, φέρει δὲ πολὺ ὀλίγα αὐλάκια κάτωθεν τοῦ λαμαοῦ της, αὐλάκια ποὺ ζάνονται εἰς τὸ 1/4 τοῦ σώματος. Μὲ τὸ τελευταῖον αὐτὸν χαρακτηριστικὸν η φαία φάλαινα τῆς Καλιφρονίας, κατατάσσεται μεταξὺ τῆς πρώτης οἰκογενείας τῶν φαλαινῶν ποὺ δὲν ἔχουν αὐλάκια εἰς τὸ σῶμα των καὶ τῆς δευτέρας τῶν RORQUALS ποὺ ἔχουν πολλά.

'Ο ANDREWS δίδει τὴν ἔξι ἔξηγησιν εἰς τὸ διὰ αἱ φάλαιναι αὐτὴν δὲν ἔχει πολλὰ αὐλάκια εἰς τὸ σῶμα της. Εἰς τὰς φαλαινάς RORQUALS, λέγει, ποὺ εἰνεὶς καὶ βαθύνοι, ὅπαν οἱ πνεύμωνες εἰνεὶς πλήρεις ἀέρος, ὁ θῶρας τοῦ κήτους εὐφρένεται καὶ τὰ αὐλάκια τεντώνονται κατὰ πλάτος. 'Η φαία φάλαινα, διαβούσα ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον εἰς ἀβάθη πλησίον τῶν ἀπτῶν θύτα, δὲν ἔχει ἐπιμήρη καὶ πολλὰ αὐλάκια διὰ νὰ τὴν βοηθοῦν εἰς τὸ φρύσωμα τῶν πνευμόνων της, ὅπαν ἀνατνέψῃ.

Αἱ μιταλίνες τοῦ κήτους τούτου εἰνεὶς λευκοκίτινες, χονδρεῖς καὶ βαρεῖς, μήκους 35—40 ἐκαπούτων τοῦ μέτρου. 'Η κεφαλή του εἰνεὶς γεμάτη τοίχες διεσπαρμένες πρὸς τὸ ἄνω μέρος καὶ ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὸ μέσον τοῦ όγκους ἐν εἰδεῖ μυστακοῖς ὡς καὶ κάτωθεν τῆς σιαγόνος ἐν εἰδεῖ γενείαδος. Οἱ Ἱάπτωνες ὄνομάζουν τὴν φάλαιναν ταύτην «KOKA KUZIRA» δηλαδὴ διαβούλικό φύρι.

Τὸ χρῶμα, ὡς τὸ καθορίζει η ὄνομασία, εἰνεὶς φοιόν πρὸς τὴν ωάκην καὶ φαίλευσον πρὸς τὴν κοιλιὰν μὲ λευκάς κηλίδας. 'Η φαία φάλαινα αὐτὴν ἐνρίσκεται εἰς τὸν Ελρηνικὸν ὥκεανὸν καὶ σύμφωνα μὲ τὰς ἐποχάς, μετακινεῖται δὲ μὲ πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν ἀκτὴν τῆς Καλιφρονίας, δὲ δὲ

πρὸς τὴν ἀσιατικὴν ἀκτὴν πλησίον τῆς Κορέας καὶ τῶν Ιαπωνικῶν θαλασσῶν. Οἱ φασιδιδαὶ διατείνονται, διὰ τὰ θαλάσσαν αὐτὰ θηλαστικά, πρὸ τῶν ἐκαπούτων ἐτῶν, ἔξησαν καὶ εἰς τὸν Ατλαντικὸν ὥκεανόν, συγκεκριμένως δὲ εἰς τὴν Βόρειον θαλάσσαν πλησίον τῶν θλανδικῶν ἀκτῶν. Κατὰ τὴν ἀποξήρανσιν τοῦ Zuyder Zee, εὑρέθησαν σκελετοὶ φαλαινῶν οἱ δοῦλοι, ὡς λέγονται οἱ 'Ολλανδοὶ φασιδιδαί, ἀνήκονται εἰς τὴν οἰκογένειαν τῶν φαίων φαλαινῶν, τοῦ ἐν λόγῳ εἶδους τῆς Καλιφρονίας.

'Ο Σκάμμιον ἀναφέρει εἰς τὸ σύγγραμμά του, διὰ αἱ φάλαιναι πλησίον τὸσον πολὺ πρὸς τὰς ἀκτὰς, ὥστε κατὰ τὴν ἀμπτούδην νὰ μεγάλων λάκκων καὶ νὰ περιμένουν ἔος διὰ τὸν ξανακέλθονταν τὰ νερά διὰ νὰ κανθηδοῦν εὐχερέστερον καὶ νὰ πλένουν. Παρετηρήθη μᾶλιστα, διὰ τὰ κήπη αὐτὰ μὲ τὰ παιγνίδια τῶν παρὰ τὰς ἀκτὰς καὶ μὲ τὰ πηδήματά των, συνέβη νὰ καταληφθοῦν ἀπὸ τὸ ἀπότομον τρέβηγμα τῶν θλατῶν καὶ νὰ μείνουν εἰς τὴν παραλίαν, διὰ τὸν ἐφορεύθησαν ὑπὸ τῶν ἀλιέων η ἔνων τοῦτο συνέδη εἰς τὴν παραλίαν μέρη, νὰ παραμένουν ἐπὶ ξένη δόρας, ὡς εἰς τὴν ξηρὰν καὶ κατόπιν νὰ παρασχθοῦν τὰ πλωμάτα τῶν ὑπὸ τῆς πλημμυρίδος.

"Οταν πλέγει εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν η φαία φάλαινα ἔχει τὰς κινήσεις τῆς καιπούρας μὲ τὴν διαφορὰν διμῶς διὰ τὸν βουτῷ δὲν καιπορηθεῖ τὸ σῶμα της, ἀλλὰ καταδύεται μὲ ἐλαφρὸν κιττικὸν πήδημα, η οὐρά της φαίνεται ἀποτόμως ἔξω τῆς θαλάσσης καὶ διαγράφεται ἐμφανῶς η προσπάθεια νὰ βοηθήσῃ τὸ κήπος εἰς τὰ βαθεῖα νερά. 'Η ταχύτης ποὺ ἐν δόρα ἀνάγκης δίνεται νὰ ἔνων θάλασσην η φάλαινα αὐτὴ δὲν πτερύσσει τὰ 7 έως 8 μᾶλλα.

"Οταν τὰ κήπη εἰδίσκουνται μεταξὺ τῶν πάγων, διγάζουν καὶ αὐτὰ διπός η ομαφιφόρος φάλαινα, τὸ όγγειον τῶν ξένων καὶ στέκουν σχεδόν δρυθα διὰ νὰ ἀνατνέψουν. Τὸ μῆκος τῶν εἰνεὶς περὶ τὰ 14 μέτρα, αἱ θήλεις διμῶς εἰνεὶς πάντοτε κατὰ τὶς μικρότεραι τῶν ἀρρένων. 'Οποις καὶ η πραντεφρεδεῖσα καιπούρα φάλαινα, οὗτον καὶ παράγεται μεγάλην οἰκονομικὴν ἀξίαν, διότι παράγει ἀφθονον δέλαιον, ιχθυάλευφον διὰ τὴν πτηνοτροφίαν καὶ λίτισμα διὰ τὴν γεωργίαν εγωποῖ.

"Οι Αμερικανοὶ φάλαινοι εἰσηγάπονται μὲ σχετικὴν εὐκολίαν, ἐπειδὴ τὰς ἀνοικτὴν οἰκογενείαν πλησίον τοῦ Βανκούβερ καὶ τῶν νήσων τῆς Βασιλίσσης Σαρλόττας, καθὼς καὶ βορειότερον οἱ 'Εσπινοφοί, εἰχον εἰδικευθῆ εἰς τὴν θήραν τῶν φαίων φαλαινῶν, χρηματοποιοῦτες διαφόρους ἐπινοήσεις πρὸς εὐκολωτέραν ἀγραν. Συντελέμανον ἀρχικῶς ἔνα φάλαινάκι καὶ τὸ ξύρον πρὸς τὴν παραλίαν, διὰ νὰ ἀναγκάσουν τὴν μητρά του νὰ πηγαίνῃ καὶ σύντο τὴν φορέυσουν εὐκολώτερον.

"Οταν η παράτιος αὐτὴ φαλαινοθηραι εὐρίσκεται εἰς τὴν ἀκμήν της, κατὰ τὸν Σκάμμιον, χίλια περίοντα φάλαιναι πλησίον τῶν ἀπτῶν. Οἱ Ίνδοι τοῦ Καναδᾶ θασάτως πλησίον τοῦ Βανκούβερ καὶ τῶν νήσων τῆς Βασιλίσσης Σαρλόττας, καθὼς καὶ βορειότερον οἱ 'Εσπινοφοί, εἰχον εἰδικευθῆ εἰς τὴν θήραν τῶν φαίων φαλαινῶν, χρηματοποιοῦτες διαφόρους ἐπινοήσεις πρὸς εὐκολωτέραν ἀγραν. Συντελέμανον ἀρχικῶς ἔνα φάλαινάκι καὶ τὸ ξύρον πρὸς τὴν παραλίαν, διὰ νὰ πέσουν θύματα τῶν Ιαπώνων φαλαινοθηρῶν.

"Η ἐντατικὴ ἐξολοθρευτικὴ τῶν ἀνιο φαλαινῶν εἶχε τὸ δυσάρεστον ἀποτέλεσμα η ἔξαφανισθή τὸ εἶδος τοῦτο ἀπὸ τὸν Ελρηνικόν. 'Ο Σίδνευ Χάρμερ εἰς τὸ σύγγραμμά του «History of Whaling» ἐπένοιη τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων, μὲ τὴν προειδοποίησιν, διὰ ἔνων δὲν πάση διάμαστημα η θήρα τῶν φαλαινῶν τούτων, τὸ εἶδος θάλασσης τελείως. 'Η τελευταῖα στατιστικὴ ἀναφέρει διὰ 42 φαία φάλαιναι ίμενθησαν εἰς τὸν κόλπον τῆς Μαγδαλίνας (Κάτω Καλιφρονία) καὶ μόνον 11 εἰς τὰς Ιαπωνικὰς θαλάσσας πλησίον τῆς Κορέας.

Περαίνων τὸ σημείωμα μον οἱ προσθέσει διὰ αἱ φαία φάλαινα διπός καὶ συνάδελφος τῆς καιπούρα, εἰνεὶς καὶ αὐτὴ γεμάτη φείδες, καθὼς καὶ ἄλλα παράστατα ποὺ εἰσορωθοῦν βαθεῖα εἰς τὸ σῶμα της. Μολονότι τὸ εἶδος τοῦτο ἐξείλεται ἀπὸ τὸν Ελρηνικόν, οἱ φαλαινοθηραι ἐν τούτοις εἰνεὶς δέντροι διὰ τὴν θαλάσσην, η φαία φάλαινα δὲν ἔχει φανάσθη, ἀλλὰ μετετοπίσθη κατόπιν τῆς ἀπονοῦ διωξέως της, καὶ θάλασσαν εἰς τὰς πλαταῖς περιοχῆς. Αἱ τοῦτο πόστερη διὰ τὸν θηρακόν, μὲ δούλοφόδορούς φαλαινῶν.

Εἰς τὸ προστεχὲς θάλασσην διὰ γράψιο διὰ τὸν φωτιστήρας καὶ ἐν γένει διὰ τὰς δούλοφόδορους φαλαινῶν.

KΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL «SOSTIM»

SOSTIM MARINE COMPANY INC

600-2-4 SOUTH BOND STREET

BALTIMORE 31. MARYLAND

JOHN MITSOS

PRES. & TREAS.

PHONES

BROADWAY 3664-4760

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

(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)  
SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine  
Deck and Steward Supplies.

Telephone :  
Plaza 4700

424 W. Conway St  
BALTIMORE 30, M.



## Αίγυπτος

Αι προσεγγίσεις είς τήν Παλαιστίνην

Αι πρότια ανώμαλαί είς τὰ ταξίδια τῶν ξένων πλοίων, ποὺ συνήθωσ τὰ τακτικά των δρομολόγων προσεγγίσεις καὶ εἰς τὸν λιμένας τῆς Παλαιστίνης, ἥρχισαν ἡδη ἀπὸ μηδὲ σημειούμενα. Οὕτω ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Εξεπλασ» ἔξεροστάθησαν εἰς τὴν Νεάπολιν, ἀντὶ νῦ μεταφεροῦντον εἰς τὴν Χάϊφαν, 1.500 τόν. φορτίον. Τὸ σκάφος θὰ προσήγγιξε πρὸ τῆς Χάϊφας εἰς τὴν Ἀλεξάνδρειαν καὶ ἔξεφρασθησαν φόροι, λόγῳ τῆς φύσεως τοῦ φορτίου, μῆτος τοῦτο κατασχεῖ ἀπὸ τὰς αγυπτιακὰς ἀρχὰς. Παραλήπται αὐτοῦ ἥσαν Ἐβραῖοι. Ἐκλήθησαν οὗτοι νῦ ἔξεροντον ἄλλο μέσον μεταφορᾶς ἀπὸ τὴν Νεάπολιν πρὸς τὴν Παλαιστίνην.

Φορτίον ἐπίσης 1.500 τόννων διὰ τὸν αὐτὸν προσορισμὸν μεταφερόμενον ἦξ 'Αμερικῆς διὰ τοῦ ἀμποτοίου «Εξέκουνε», θὰ μεταφορτωθῇ εἰς τὴν Νεάπολιν διὰ τὴν Χάϊφαν.

Τὰ σκάφη, ἔξ οὔτοι, τῆς γραμμῆς Στίβενσον δὲν θὰ προσεγγίζουν τοῦ λοιποῦ εἰς ἄλλον, τῆς γραμμῆς 'Αραβικούς λιμένας, ἐνῷ ἡ αγυπτιακὴ κυβέρνησις ἔγνώσιεν ἡδη εἰς τὰς ξένας κυβερνήσεις τὴν ἀπόφασιν τῆς, ὅπως, ἐν ἀνάγκῃ, διὰ νηομήτη ἀπαγορεύῃ τὴν μεταφορὰν ὅλων καὶ πολεμεψόδων εἰς τὸν Ἐδραίον. Ἡδη φορτίον 250 τόννων ἐπὶ Νορθηγικοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς ἦξ 'Αμερικῆς διὰ τὴν Παλαιστίνην, κατεσχεθῆ εἰς τὴν Ἀλεξάνδρειαν, ἐνῷ ὑπερεκαπτὸν Ἐβραῖοι μὲν προσορισμὸν τὴν Παλαιστίνην συνελήφθησαν ἐπὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ «Μαρίν Κάρπο» εἰς τὴν Βηρυττὸν καὶ ἐφυλακίσθησαν. Ἡ ἑταφία Γονιλανδρῆ («Γρούχ Λάντο») ἀνέστειλε πάθε προσεγγίσιν σκάφους τῆς εἰς τὴν Γιάφαν καὶ Χάϊφαν.

## Αργεντινή

Αι καδυστερήσεις είς τοὺς λιμένας

'Ως εἶναι γνωστόν, εἰς τὸν λιμένας τῆς 'Αργεντινῆς προστιθεῖται μεταπλευκῶς μεγάλη καθυστέρησις τῶν πλοίων, ὁφειλομένην εἰς πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους. 'Η κατάστασις παροντιάζει κατὰ τὸν τελευταῖον καιρὸν σχετικὴν δελτίωσιν, διότις δύον ἀφορᾶ τὰ καταπλέοντα ἐμφόρτα πλοῖα. 'Η καθυστέρησις, δύοις, τῶν πλοίων, ἀπίνα πρόκειται νὰ παραλάβοντα φορτίον, ἔξαιροισθεῖ ἀκόμη. Οὕτω διὰ τὴν φόρτωσιν σύλλογον τοῦ ποτοῦ «Λιμπετίου», τὸ ὅποιον παραλαμβάνει μέρος τοῦ φορτίου τοῦ εἰς τὸν ἄνω λιμένα τοῦ Ποταμοῦ καὶ συμπληρώνει τοῦτο εἰς Μπουένος "Αὔρες, ἀπαιτοῦνται δύο ἔως τρεῖς ἑδρομάδες.

Η ναυτιλιακή τῆς κίνησις

Κατὰ ἐπίσημον ἔκθεσιν, τὰ καταπλέοντα εἰς ἀργεντινῶς λιμένας πλοῖα κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τρέχ. ἔτους ἀνῆλθον εἰς 934 ἔναντι 588 κατὰ τὴν ἀντίστοιχον περιόδον τοῦ 1947. Ἐξ τούτων 481 κατέτελεσαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος "Αὔρες, ἔναντι 389 τοῦ παρελθόντος ἔτους. Τὸ σύνολον τῶν ἔξαχθέντων δημιτριαριῶν κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1948 ἀνῆλθεν εἰς 2.121.000, τόννους, ἔναντι 803.000 τόννων κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1947. Εἰς μόνον τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος "Αὔρες τὸ σύνολον τῶν φορτοεκφορτωθέντων ἐμπορευμάτων κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἀνῆλθεν εἰς 1.158.000 τόννους, ἔναντι 749.000 τόννων κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτους. Προσβλέπεται διτ, μὲ τὸν σημειωνὸν ρυθμὸν τῆς κινήσεως τῶν λιμένων τῆς 'Αργεντινῆς, αὐτὴ θὰ ἀνέλθῃ κατὰ τὸ 1948 εἰς 15 ἑκατομμύρια τόννους, ἔναντι 12.600.000 τόννων τοῦ 1937, διότε ἡ κίνησις αὐτὴ ἔθεωρήθη ὡς ρεόν.

## Βέλγιον

Νέα σύμβασις ἐργασίας

Μετὰ διμήνους διατραγματεύσεις ὑπεργάφη πρὸ ἡμερῶν ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις διὰ τὰ πληρόματα τῶν δελγικῶν πλοίων. Αὔξησης πέντε τοῖς ἑκατὸν παρέχεται μετά τὴν ἀναγνώρωσιν τῶν βασικῶν προτέρων μοτῶν, τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων καὶ τῶν παροχῶν, λόγῳ μακροχρονίου ὑπηρεσίας.

'Υπερωρία θὰ πληρώνωνται μὲ αὔξησιν 80 ἔως 100 τοῖς ἑκατὸν ἔναντι τῶν προγενεστέρων συντελεστῶν ὑπολογισμοῦ, ἡ δὲ τροφοδοσία θὰ είναι ἡ αὐτὴ διὰ τὰς ἀξιωματικῶν καὶ τὰς κατάτερφων πλήρωμα.

'Αμοιδὴ Ιδιαιτέρα θὰ παρέχεται διὰ τὴν ἐργασίαν ἐν πλῷ κατὰ τὰς ἑρτασίους ἡμέρας, ἀδειαὶ δὲ μετ' ἀποδοχῶν ἐπίσης προβλέπονται.

'Η νέα σύμβασις ἡρολούθησεν ἐν πολλοῖς τὰ ἀποφασισθέντα κατὰ τὸ 1946 εἰς τὴν Διάσκεψιν τοῦ Σηπτέτ. Τὸ μέχρι τοῦδε ἰσχύον μισθολογίον διὰ τὸν πτυχιούχον ναύτην (βασικὸς μισθὸς καὶ πολεμικὸς ἐπίδομα) ἀνήγετο εἰς 25 λίρας μηνιαίως, μὲ κόπτος τροφοδοσίας λιρῶν 11.17.9 μηνιαίως δι' ἔκστον μέλος τοῦ πληρωμάτος. Αἱ ὑπερωρίαι ὑπολογίζονται πρὸς σελ. 2 τὴν ὥραν.

## Ο λιμὴν τῆς 'Αμβέρσας

Συμφώνως πρὸς τὰς ἐποιμους στατιστικὰς, κατὰ τὸ 1947 ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς 'Αμβέρσας ἀνῆλθεν εἰς 8.013 πλοῖα, 20.256.000 τόννων νέτ., ἔναντι 5.284 πλοίων, 11.254.000 τόννων κατὰ τὸ 1946. Καίτοι ἡ κίνησις αὐτὴ ὑπῆρξεν ικανοποιητική, ἐν τούτοις ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν 68 ο/ο ὃ πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ 84 ο/ο ὃ πρὸς τὴν χωρητικότητα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1938.

Κατὰ σημαίας ἡ κίνησις αὐτὴ κατανέμεται ὡς ἔξης: 'Αμερικανικὴ 24.4 ο/ο, (ἔναντι μόνον 3.1 ο/ο), κατὰ τὸ 1938, ἡ 'Αγγλικὴ 18.1 ο/ο (ἔναντι 23.7 ο/ο) κατὰ τὸ 1938, μετ' αὐτῆς δὲ ἐπονται κατὰ σειρὰν ἡ δλλανδική, ἡ νορβηγική, ἡ σουηδική καὶ ἡ Ἑλληνική, ἡ δούτια κατέχει τὴν ἔκτην θέσιν, μετὰ τὴν ὅποιαν ἔρχεται ἡ δελγική.

'Ἄξιοσημείωτον είνε, διτ, ἡ Ἑλληνικὴ σημαία, ἡ δούτια κατὰ τὸ 1938 κατέχει ποσοστὸν 2.1 ο/ο, κατὰ τὸ 1947, ἀνῆλθεν εἰς 6 ο/ο ἐπὶ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς 'Αμβέρσας, τοῦτο δὲ διφεύλεται, κυρίως, εἰς τὰς ἀνθρακικὰς ἀντικατούσας ἀλιστερτοὺς διὰ τὴν μεταφοράν γιανθόσκων καὶ σιτηρῶν ἦξ 'Αμερικῆς εἰς τὸ Βέλγιον.

## Η ταχυτέρα ἐκφόρτωσις είς τὴν 'Αμβέρσαν

Ἐλες, βεβαίως, γνωστόν, διτ εἰς τὸν λιμένα τῆς 'Αμβέρσας ἡ ἐκφόρτωσις τῶν πλοίων γίνεται μὲ ταχύτατον ρυθμόν, ἡ περίπτωσις δύος τοῦ πλοίου «Φέρολαντ» ἀποτελεῖ πραγματικὸν παγκόσμιον ρεκόρ.

Τὸ «Φέρολαντ» μὲ φορτίον μεταλλευμάτων 12.543 τόννων ἔξερφοτάτη εἰς βαγόνια, φορτήγια καὶ εἰς τὴν προσυμάτινην ἐντὸς ἐννέα δρῶν καὶ 25 λεπτῶν, δηλαδὴ μὲ μέσον δροῦ ἐκφροτώσεως 1.266 τόννων καθ' ὥραν! Ή ἐκφρότωσις τοῦ πλοίου ἥρχισε τὴν 6 μ.μ. τῆς 8ης Μαΐου καὶ ἐπεριτάθη τὴν ἐπομένην πρωιάν εἰς τὰς 4.55 τ. μ., μὲ μόνην διακοπὴν μᾶς ὥρας.

## Γαλλία

Η κίνησις τῶν λιμένων τῆς

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ ὑπονομείου Δημοσίων "Εργων, οἱ 90 θαλάσσιοι λιμένες τῆς Γαλλίας είχον κίνησιν κατὰ τὸ 1947 ἐκ 58.638 πλοίων, 34.516.000 τόννων χρόδος, διὰ τὸν ὅποιων εἰσήχθησαν εἰς Γαλλίαν ἐμπορεύματα 30.127.000 τόννων. Τὰ ἔξαχθέντα φορτία ἀνήλθησαν εἰς 6.237.000 τόννους, ἥτοι σύνολον εἰσαχθέντων καὶ ἔξαχθέντων ἐμπορεύμάτων 36.364.000 τόννοι.

Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀποτελεῖ τὰ 75 ο/ο τῆς προπολεμικῆς κινήσεως, δεδομένου, διτ κατὰ τὸ 1938 τὸ σύνολον τῶν διὰ θαλάσσης εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τῆς Γαλλίας ἀνῆλθεν εἰς 48.000.000 τόννους.

'Εξ ὧν τῶν γαλλικῶν λιμένων, ὡς τῆς Μασσαλίας ἔρχεται ἐπὶ κεφαλῆς μὲ 7.714.000 τόννους, εἰσαχθέντων καὶ ἔξαχθέντων ἐμπορευμάτων, ἐνῷ ἡ Χάρδη ἔρχεται δευτέρᾳ μὲ 6.484.000 τόννους, ἡ Ρούναν τρίτη μὲ 6.334.000 τόννους, τὸ Μπροντό τέταρτον μὲ 3.289.000 κ. ο. κ.

Τὸ σύνολον τῶν ἐπιβιβασθέντων καὶ ἀποβιβασθέντων ἐπιβατῶν εἰς διλούς τῶν γαλλικῶν λιμένων ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1947 εἰς 226.000, ἐξ ὧν 102.000 εἰς Μασσαλίαν, 45.000 εἰς Χάρδην, 45.000 εἰς Μπροντό, 27.000 εἰς Χερσούρην κ. ο. κ.

## Δανία

Η διάκρισις σημαίας

Κατὰ τὴν τελευταῖαν συνεδρίασιν τῆς ἐπιτελεστικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως, ὁ πρόεδρος αὐτῆς ἐπέκρινε τὴν ὑπὸ τινῶν χωρῶν ἀσύνομήν την εἰσαγωγήν τῶν σημαίων καὶ τῶν ἄλλων σημαῖων, παραβιάζονται οὕτω τὸ δόγμα τῆς ἐλευθερίας εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυαστίας μεταφοράς.

«Ἐχοντες ἀνάγκην, εἴτεν, ἵσης φεταχειρίσεως δι' δια τὰ πλοῖα, ἀδικήσωσι σημαίας. Οἱ πλοιοκτῆται πρέπει νὰ εἰνε ἐλεύθεροι νὰ δρῶσον αὐτοὶ τὸν πράκτοράς των. Μερικαὶ κυβερνήσεις, διτος τῆς 'Αργεντινῆς, κάμινον διάλωγους μεταξὺ τῶν πλοίων ὑπὸ τὴν ἐντοκήν των σημαίων καὶ τῶν ἄλλων σημαῖων, παραβιάζονται οὕτω τὸ δόγμα τῆς ἐλευθερίας εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυαστίας μεταφοράς.»

Κατὰ τὴν αὐτὴν συνεδρίασιν ἐποντούσαν αἱ συναντώμεναι δινοσχέρειαι εἰς τὸν προμήθευταν κανονίουν καὶ ἡ ὑφισταὶ τῶν τιμῶν αὐτῶν. Οὕτω ὁ γαλλικός μισθωτής πολοῦνται εἰς τὴν Πολωνίαν ἀντὶ 16 δολλαρίων κατὰ τὸν πρώτον καὶ εἰς τὴν 'Αγγλίαν ἀντὶ 80 σελλινίων, ἐνῷ αἱ ἀντιστοιχοὶ τιμαὶ κατὰ τὸ 1938 ἥσαν 16 καὶ 18 σελ. κατὰ τὸν πρώτον.

Ἐπίσης ἔξτασθη τὸ ἡγήτημα τῶν μεγάλων καθυστερήσεων τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένας, αἴτιος ὑπερβολῆς τῶν ὑποτελεστῶν μισθωτῶν μεταφορῶν τῶν μειονεκτικῶν ἀπόδοσιν τῶν λιμενεργατῶν καὶ αἱ ἐτέρου εἰς τὴν ἀδυναμίαν πολλῶν λιμένων διὰ ταξέντων φορτοεκφόρτωσιν μεγάλων πλοίων, μεταφερόντων φορτία εἰς σηματικὰς ποσότητας.

Τέλος, κατερρίθη ἡ ἐπικρατοῦσα τακτικὴ τῆς πληρωμῆς πολλῶν ἔξδων τῶν πλοίων εἰς Εὐρωπαϊκὸν λιμένας εἰς δολλάρια, τῶν ὅποιων ὑ-

πάρχει έλλειψης, έτονίσθη δὲ ὅτι λόγῳ τῆς αὐξήσεως τῶν ἔξδων τῶν πλοίων, τὰ κέρδη κατὰ τὸ τρέχον θός θὰ εἰναι κατὰ πολὺ κατόπερα τοῦ παρελθόντος.

#### Διὰ τὴν ἄνεσιν τοῦ πληρώματος

Χωριστοὶ θάλασσαι δι' ἔνα ἑκατοντάριον ἐκ τῶν 38 μελῶν τοῦ πληρώματος διατίθενται ἀπὸ τὰ δύο νεότευκτα Δανικά φορτηγά γραμμῆς τῆς Ἑπαναζητούσας Μόλλεος. Ἰδιαίτεραι ἀθίνουσαν ἑστιαστορίου καὶ καταστημάτου διατίθενται, ἐπίσης, διὰ τὸν ἄνδρας τοῦ καταστροφατούς καὶ τοῦ μηχανοστασίου, χωριστοῖς δὲ διὰ τὸν ἀξιωματικόν. Κοινὸς θάλαμος παρέχεται μόνον διὰ τοὺς τρεῖς ναυτόπαιδας καὶ δονδούς θαλαμηπόλοιν.

Πρόσκειται περὶ «έπεναναστατικοῦ», δηλαδὴ χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὸν ἀμερικανικὸν τύπον, νεωτερισμῷ, ἀποβλέποντος εἰς τὴν παροχὴν πλήρους ἄνεσεως εἰς τὸ πλήρωμα ἐνὸς φορτηγοῦ σκάφους.

## Ἐγγύς Ἀνατολή

### Ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τῆς ἑταῖρίας τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, τὸν παρελθόντα Μάρτιον διῆλθον ἐκ τῆς διώρυγος πλοία 4.026.000 τόννων νέτ., ἔναντι 3.423.000 τόννων κατὰ τὸν Φεβρουάριον καὶ 3.629.000 τ., κατὰ τὸν Ιανουάριον. Ἐκ τούτων πλοία 2.095.000 τόννων διέπλευσαν τὴν διώρυγα ἀπὸ τοῦ Βορρᾶ πρὸς Νότον καὶ 1.991.000 τ., κατ’ ἀντίθετον διεύθυνσιν.

Ἐκ τῆς χωρητικότητος τῶν 4.026.000 τόννων, ἡ δοιαὶ διέπλευσε τὴν διώρυγα κατὰ τὸν Μάρτιον, 2.204.000 τόννοι, ἡσαν δεξαμενόπλοια ἐμφόροτη ἡ κενά. Σημαντικὴ ἀνῆσις παρατηρεῖται εἰς τὴν κίνησιν τῶν πετρελαίων, τὰ δοιαὶ μεταφέρονται ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν. Οὕτω κατὰ τὸν παρελθόντα Μάρτιον τὰ φορτία ταῦτα ἀγῆλθον εἰς 1.817.000 τόννους, ποσὸν διπλάσιον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Μάρτιον 1947 καὶ περίπου πενταπλάσιον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προτολεμικὴν περίοδον. Ἀλλα φορτία μεταφερόνται διὰ τῆς διώρυγος ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν κατὰ τὸν Μάρτιον ἡσαν μεταλλεύματα 150.000 τόννοι, (ἔναντι 189.000 κατὰ τὸν Μάρτιον 1947), δημητριακά 138.000 τόννοι, (ἔναντι 19.000), ὑφάσματα 123.000 τόννοι, (ἔναντι 82.000), ξελιώδη προϊόντα 87.000 τ. (ἔναντι 75.000) καὶ ἔλαστικὸν 97.000 τόν., (ἔναντι 76.000).

## Ἡν. Πολιτεῖαι

### Διὰ τὴν γραμμὴν Μεσογείου

Ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου δρομολογοῦνται τὰ νέα τέσσαρα μικτὰ σκάφη τῆς «Export» εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Μεσογείου. Πρόσκειται περὶ ὑπεροικείων χωρητικότητος 10 χιλ. τόννων γκρός, ταχύτητος ὑπεροεισιτηρίου 17 μιλλίων, μὲ θέσις διὰ 125 ἐπιβάτας εἰς θαλάμους τεσσάρων κλινῶν, μὲ τεχνητὸν αερισμὸν καλπ. Θὰ παραλαμβάνουν φορτίον 375 χιλιάδων κυβικῶν ποδῶν. Ἡ μετασκευὴ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, ἀτίνα φέρουν τὰ αὐτὰ δύναματα τῶν προτολεμικῶν, ἡσαν «Εξοχόρητα», «Εξετερ», «Εξάμπτων» καὶ «Εξάλιμπουν», ἐστούχισεν 11.500.000 δολαρίων.

### Ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας

Κατὰ τὰς τελευταίας στατιστικὰς τῆς Ἐθνικῆς Ὀικοσποδίας τῆς Ναυτιλίας, ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἀνήρχετο τὴν 1ην Μαΐου εἰς 3.542 σκάφη, ἀνώ τῶν 1.000 τόν. γκρός, ἔναντι 3.577 τῆς 1ης Ἀπριλίου. Ἐκ τούτων τὰ 1948 ἐτέλονταν ἐν ὑπερεσίᾳ. Ἐκ τῶν ἐν ἐνεργείῃ τὰ ίδιωτικὰ πλοιούτησις ἀνήρχοντο εἰς 1.084 καὶ τὰ κορατικῆς εἰς 833, ναυλωμένα εἰς ίδιωτας. Τὰ ἀργοῦντα ὑπελογίζοντο εἰς 1.594.

Ο ἐφεδρικὸς στόλος περιλαμβάνει 1.310 σκάφη πάσης κατηγορίας. Ἐξ αὐτῶν τὰ τάνκερος ἀνήρχοντο εἰς 26 μόνον.

### Περιορισμοὶ εἰς τὰ «τάνκερς»

Περιορισμὸς ἔθετο διὰ τελευταίας ἀποφάσεως τῆς ή «Ναυτιλιακή Ἐπιτροπή» εἰς τὴν ναύλωσιν τῶν ἀμερικανικῶν τάνκερων εἰς ξένους. Οἱ πλοιούτησαι ὑποχρεοῦνται, δῆτα εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων διὰ ξένου λογαριασμὸν, παρατίθεται ὑποχρεωτικὸς διάτονος δρός:

«Τὸ παρὸν σύμφωνον ὑπόκειται εἰς ἀκόδωσιν κατόπιν προειδοποίησεως 60 ἡμερῶν ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακήν» Ἐπιτροπήν», ἡτοι καὶ ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐγκρίνῃ, κατὰ τὴν κρίσιν της, ἐὰν τὸ πλοίον ἐναντίωθεν εἰς ὑπερεσίαν ἴκανον τοιοῦνταν αὐτήν. Ἡ παροῦσα ναύλωσις θὰ τερματισθῇ καὶ τὸ σκάφος θὰ ἐπαναταραδοῦθῇ σύμφωνα μὲ τὰς προβλέψεις τοῦ ναυλοσύμφωνον ἐντὸς 60 ἡμερῶν, κατόπιν εἰδοποίησεως τοῦ πλοιούτητον ἡ τῆς «Ναυτι-

λιακῆς Ἐπιτροπῆς».

Οὐδεμία ναύλωσις δύναται νὰ γίνῃ χωρὶς τὴν πλήρη συγκατάθεσιν τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς».

Τὸ μέτρον ἀποβλέπει εἰς τὴν διασφάλισιν τῆς Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος ὑπὲρ τὸν ἔθνικῶν μεταφορῶν, ἐν περιπτώσει οἰλασδήποτε ἀνάγκης.

### Μεταγωγικά καὶ δεξαμενόπλοια

Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ ἀντιμετωπίσουν πρόβλημα διέντατον ἐπαρκείας μεταφορῶν ἀπὸ θαλάσσης μέσων, ἀν κατὰ τὸ 1951 ἥδελον περιπλακῆ εἰς πόλεμον. Τὰ ἀνωτέρω ἀπελάνυνεν εἰς σχετικάς πρὸς ἡμέρων διήλωσεις ὁ ναύαρχος Χάλσεϋ. Πλοία ἐπιβατηγά καὶ δεξαμενόπλοια θὰ χρειασθῇ ὁ πολεμικὸς ἐπανεξοπλισμὸς τῆς Ἀμερικῆς. Τὰ ὑπερωρεάνια μεταγωγικά εἰναι τόρα διληγότερα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικὴν περίοδον καὶ τὰ «τάνκερες» δχι ἀνάλογα πρὸς τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας. Ἀκόμη καὶ ἀν ὅλα τὰ ὑπάρχοντα ἐπιβατηγά στάρη ἥδελον μετατραπῆ ἐν περιπτώσει ἀνάγκης εἰς μεταγωγικά, πάλιν αἱ στρατιωτικαὶ μεταφοραὶ θὰ ἀντικρύσουν σοβαροτάτην καὶ ἐπικίνδυνον στενότητα πλωτῶν μέσων. «Οσον ἀφορᾷ τὰ δεξαμενόπλοια, οἱ ὑπολογισμοὶ τῶν ἀριθμῶν ἐπιτελικῶν ἐπιβάλλουν τὴν γαυπίγησιν πολλῶν ἀκόμη πετρελαιοφόρων, ἵνα συμπληρωθοῦν τὰ ἡδη νηστάμενα κενά καὶ ἀναπληρωθοῦν τὰ λόγῳ ἥλικις, σὺν τῷ χρόνῳ ἀποσυρόμενα τῆς ὑπερεσίας στάρη. Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι κατέχουν τόρα 600 δεξαμενόπλοια, πλὴν τῶν 86 πρὸς ἑπτητρετοῦν ιδιαίτερος τὰς ἀνάγκας τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Ἐκ τῶν 600 τὰ 75 εἰναι ἡδη παρήλκα.

### Ἡ ἐδνικὴ σημαία

Συνεπείᾳ τῶν ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἡγεμόνων μέτρων πρὸς ὑποστήξιν τῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς ἀπὸ ἡ διὰ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας διατηρεῖται σταθερά καὶ μὲ σχετικὴν μάλιστα βελτίωσιν ἡ θέσις τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας εἰς τὰς ἐδνικές.

Οὕτω, κατὰ τὰς σχετικὰς στατιστικάς, τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον τὰ ἀμερικανικὰ πλοία μετέχουν κατὰ 58 ο) εἰς τὰς ἀμερικανικὰ μεταφοράς, ἔναντι 58 ο) κατὰ τὸν Νοέμβριον.

Ἐλδικότερον εἰς τὰς μεταφορὰς ξηρῶν φορτίων, (εἰσαγωγὴς καὶ ἔξαγωγής), τὰ ἀμερικανικὰ πλοία μετέχουν κατὰ 56 ο), ἐνῷ εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαιοειδῶν κατὰ 61 ο). Ἐκ τῶν φορτίων εἰσαγωγῶν εἰς Ἕνωμένας Πολιτείας τὰ ἀμερικανικὰ πλοία μετέφερον τὰ 60 ο), ἐνῷ ἐκ τῶν φορτίων ἔξαγωγῶν τὰ 54 ο).

## Ἴταλία

### Ἡ ναυπηγική τῆς βιομηχανία

Ἡ ιταλικὴ κυβερνήσεις ἀνέθεσε πρὸς καιροῦ εἰς εἰδικὴν ἐπιτροπὴν τὴν μελέτην τοῦ ζητήματος τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ιταλικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Κατὰ τὴν προσφάτως δημοσιεύσαν ἔκθεσιν τῆς ἐπιτροπῆς ταῦτης ἡ κατάστασις ἀπὸ ἀπόφεως ναυπηγικῆς διαγράφεται ὡς ἔτης :

Ἡ προσποτικὴ διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν ιταλικῶν ναυτηγείων είναι ἀντισητική, διότι, μετὰ τὴν ἀποτεράποταν τῶν ἡδη ὑπὸ κατασκευῆς πλοίων, δὲν ὑπάρχουν παραγγελίαι ὑπὸ ἐκτέλεσιν. Ἄρκεια μάλιστα ἐκ τούτων ἡρώδησην. Αλτία τοῦ περιορισμοῦ τῶν παραγγελιῶν είναι τὸ ηφήλιον κόστος εἰς τὰ ιταλικὰ ναυτηγεία. Ἐν συγκρίσει μὲ τὸ κόστος τῶν ἀγγλικῶν ναυτηγείων, τὸ ὅποιον θεωρεῖται τὸ κατώτερον τοῦ κόσμου καὶ ἐπὶ τῷ βάσει ὑπολογισμοῦ τῆς δαπάνης ναυτηγήσεως ἐνὸς δηζελοκίνητον τῶν 18.000 τόννων d.w., ἐνῷ τάνκερ τῶν 15.000 τόννων d.w. καὶ ἐνῷ δηζελοκίνητον ἐπιβατηγοῦ τῶν 25.000 τόννων γκρός, τὸ ναυτηγικὸν κόστος εἰς τὰ ιταλικὰ ναυτηγεία είναι κατὰ 30—40 ο) ἀνώτερον ἀπὸ τὸ κόστος εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυτηγεία.

Κατὰ τὴν ἔθεσιν τῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ διαφορὰ αὕτη δρεῖται οὐχὶ εἰς τὸ μισθολόγιον τῶν ἐργατῶν, τὸ ὅποιον ἐν τοῖς ιταλικάς είναι κατώτερον τῶν ἐργατῶν, ἀλλ' εἰς τὴν μεγάλην ἐπιβάνυνταν τῶν ιταλικῶν ναυτηγείων μὲ γενικά ἔξοδα, λόγῳ τῆς μειούμενης χρηματοποίησεως τῆς δυναμικότητος των, ἐλλείψει ἐπαρκούς ἐργασίας. Οὕτω, ἐνῷ ἐν τοῖς ιταλικάς ἀναλογία τῶν γενικῶν ἔξοδων τῶν ναυτηγείων είναι 260 ο) ἐπὶ τῶν δαπανῶν τοῦ μισθολογίου, ἐν Ἀγγλίᾳ ἡ ἀναλογία αὕτη φθάνει μόνον τὸ 100 ο).

Telegrams:

"GENICOLAOU,  
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

GEORGE NICOLAOU LTD.  
SHIPBROKERS  
Bevis Marks House, Bevis Marks  
LONDON E.C. 3.

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·

· · · · ·



47 ο) της τότε παγκοσμίου ναυτιλίας έχοντας ποσότηταν αποκλειστικῶς γιανθρακας, ώς καύσιμον όλην, τα δὲ 53 ο) πετρέλαιον. Σήμερον ή αναλογία αυτή ανετράπη, διότι έτη της παγκοσμίου ναυτιλίας μόνον τα 26 ο) χρησιμοποιούν ώς καύσιμον όλην τὸν γιανθρακα, τα δὲ 73 ο) πετρέλαιον.

Τούτο διφεύλεται κυρίως εἰς τὸ γεγονός τῆς κατασκευῆς κατὰ τὸν πόλεμον ὥπερ τὸν Ἡνωμένων Πόλιτειῶν πλήθους σκαφῶν, τὰ διόπια καίον πετρέλαιον.

Συνέπεια τῆς νέας τροπῆς πρὸς τὸ πετρέλαιον είναι η θεμελιώδης διαφορά μεταξὺ τῆς μεταπολεμικῆς καὶ τῆς προτολευκῆς περιόδου, δύον ἀφορῶν τὸν ἀνεργοδιαμόδιον τὸν πλοίων διὰ καύσιμων καὶ κατόπιν σχετικῆς μελέτης τῶν "Ἄγγλων εἰδίκῶν κατεβλήθη προσπάθεια νὰ ὑπολογισθῇ κατὰ προσέγγισιν η ποσότης τοῦ πετρελαίου, ποὺ χρησιμοποιεῖ σήμερον η παγκόσμιος ναυτιλία ώς καύσιμον όλην.

Σήμερον ὑπάρχουν 7.200 ἀτμόπλοια χωρητικότητος 43.500.000 τόννων γκρός, χρησιμοποιούντα πετρέλαιον πρὸς θέρμανσιν τὸν λεβήτων καὶ 6.400 δηζελόπλοια, 15.200.000 τόννων γκρός. Ἀπαιρουμένων ἐξ τοῦ καρυδιοῦ τούτων 1.400 ἀτμόπλοια, 9.000.000 τόννων γκρός, τὰ διόπια έχουν τεθῆ ὥπερ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ἐν ἐφεδρείᾳ, ἀπομένον ἐν ἐνεργείᾳ 12.200 πλοία, 49.700.000 τόννων γκρός, χρησιμοποιούντα πετρέλαιον ώς καύσιμον όλην.

Λαμβανομένης ὥπερ διην τῆς μέσης καταναλώσεως πετρελαίου καθ' ἵππον καὶ ὥραν, ὑπελογίσθη αὐτὴ εἰς 0.80 τὴς λίδρας διὰ τὰ τόρατζ, 0.60 διὰ τὰ λάινερς καὶ 0.40 διὰ τὰ δηζελόπλοια, καθ' ἡμέραν δὲ διὰ τὰ πλοία τῶν διαφόρων κατηγοριῶν ώς ἔξης: Λίμερετος 35 τόννοι, ἄλλοι τόποι 20, δηζελόπλοια 10, τάνκερς «T-2» 42, ἄλλοι τόποι τάνκερς 25, δηζελούντα τάνκερς 12. Οὕτω, οἱ "Ἄγγλοι εἰδίκοι ἔφθασαν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ σύνολον τοῦ καταναλισκούντον πετρέλαιον σήμερον ὥπερ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἀνέρχεται εἰς 50 ἀτμομύρια τόννων, ἔναντι 35 ἀτμομύριων τόννων, τὰ διόπια κατηγοριῶντον ἐτήσιως πρὸ τοῦ πολέμου».

### Αἱ ἔξαγωγαι γαιανθράκων

Αἱ ἔξαγωγαι, αἱ διόπια εἰχον ἐκδηλωθῆ, ὅτι η ἔξαγωγή ἀγγλικῶν γιανθράκων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ ἔφθανεν εἰς Ικανοποιητικὰ ἐπίπεδα, δὲν φαίνεται, ὅτι θὰ ἐπαληφθεῖσαν. Κατὰ τὴν γνώμην τῶν εἰδικῶν, η κατωτέρα ποιότης τῶν ἔξαγομένων ἀγγλικῶν γιανθράκων καὶ η ἡγητὴ τιμὴ των, δὲν εὑρίσκουν προθύμους τοὺς εὐρωπαῖος ἀγοραστάς. Παρατηρεῖται, αὐτῆς, μεγαλυτέρα ἀναλογία τέφρας εἰς ωραμένας κατηγορίας ἀγγλικοῦ γιανθράκως, διφεύλωμένη εἰς τὴν ἀνάμειξην λίθων, τοὺς διόπιους δὲν ἀφαιρεῖ η μηχανικὴ ἔξαγωγὴ καὶ οἱ μηχανικοὶ καθαριστόρ. Οἱ ξενοὶ ἀγορασταὶ, κατὰ τὴν γνώμην τῶν εἰδικῶν, ἀποφέγγουν τοὺς κατοτέρας ποιότητας καὶ ξητοῦν ἀγγλικὸν γιανθράκα καλῆς ποιότητος, δὲν διοτίς, οἵμως, δὲν διατίθεται εἰσέτι ποδὸς ἔξαγωγῆ.

### Τὸ ναυπηγικὸν κόστος

Κατὰ τὴν καθέλκουν ἐνὸς νέον ἐπιβατηγοῦ σκάφους εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπέλφαστ, ὁ πρόδρομος τῆς ἱεραρχίας «Χάρλαντ καὶ Βόλφ» είπεν εἰς τὸν ἔκφρασθεῖτα λόγον τοῦ, διὰ πολλοὶ ἐφοπλισταὶ ἀποφεύγουν νὰ προσθῶν εἰς παραγγελίας νέων πλοίων, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ ναυπηγικοῦ κόστους. Ἐπὶ τοῦ σημείου, δημος, τούτον τὰ ναυπηγεῖα δὲν δύνανται νὰ πράξουν τίποτε, ἐφόσον είναι γενικὴ ἡ θήρωσις τῶν τιμῶν, διὰ τοὺς λόγους τούτους οἱ ἐφοπλισταὶ πρέπει νὰ ἔχουν τοὺς, διὰ τοὺς πολλὰ ἔτη ἀκόμη δὲν θὰ ἔπαρχοι ἐλπίς πτώσεως τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους.

### Αἱ πωλήσεις πλοίων εἰς ζένους

Κατά τινα συνεδρίαστα τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων τῶν τελευταίων ἡμερῶν, "Ἄγγλος βούλευτης ἐπερώθησε τὴν κυβέρνησην, διατὶ ἀπαγορεύει τὴν πώλησην παλαιὸν ἀγγλικῶν πλοίων εἰς ζένους, ἐνῷ τούτων τοποθετεῖται τὴν κατασκευὴν ἐν Ἀγγλίᾳ πλοίων διὰ ἰογαρισμὸν ζένων.

Οἱ ὑπουργοὶ τῶν Μεταφορῶν, ἀπαντῶν εἰς τὸν ἐπερώθησαντα βούλευτην, εἶπεν, διὰ τὴν ἀλλαγὴν χωρητικότητος ἀναγκάζει τὴν κυβέρνησην νὰ προσέχει τὴν κατασκευὴν τῆς πλοΐας, τὰ πλοῖα τὰ πλοῖα, τὰ διόπια δύνανται

νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ μεταφοράς. 'Αφ' ἔτερον η ναυπηγησις πλοίων διὰ λογαρισμὸν ζένων ἔχει ἐπιτραπῆ, διότι διὰ τῶν παραγγελιῶν τούτων παρέχεται ἔργασία εἰς τὴν ἀγγλικὴν ναυπηγικὴν διοικήσειν.

### Ἡ διάσκεψις ὁσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ δαλάσσοσ

'Απὸ τῆς 23ης Ἀπριλίου, διότε ἐγένετο η ἔναρξις τῆς διεθνοῦς ταύτης διασκέψεως ἐν Λονδίνῳ, αἱ ἔργασία συνεχίσθησαν ἐντατικῶς καὶ ἐπελέσθησαν σημαντικαὶ πρόσδοτοι εἰς τὴν ἔξετασιν τῶν διαφόρων ζητημάτων ὑπὲρ τῶν συσταθειῶν εἰδικῶν ἐπιτρόπων καὶ ὑπειπεριποτῶν,

Οὕτω, η ἐπιτροπὴ κατασκευῶν ησχολήθη μὲ ζητήματα ἀφορῶντα τὴν ὑδατοστεγὴν ὑδατίαρεσσον τοῦ σκάφους τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τὴν ἀντλίσιν τῶν ὑδάτων, τὴν εὐστάθειαν, τὴν δύναμιν κινήσεως πλοίων σύστασην, τοῦ μηχανισμοῦ πηδαλιούντος πλοίου, τὴν πρόδηλην κατάσθεσιν πυρκαϊᾶς, τὴν ἡλεκτρικὴν ἔγκατάστασιν κλπ.

Ἡ ἐπιτροπὴ ναυαγοσωστικῶν μέσων ησχολήθη μὲ ζητήματα ἀφορῶντα τὸν ἔφοδισμὸν τῶν πλοίων διὰ ναυαγοσωστικῶν μέσων, τὸν συναγερμὸν καὶ τὰ γυμνάσια. Κατ' ἄρχοντα ἀπερασθήσθη, διὼς αἱ ληφθόσημαν ἀποφάσεις μὴ περιορισθοῦν μόνον εἰς τὰ ἐπιβατηγά σκάφη, ἀλλ' ἐπεκταθοῦν ἐπὶ πάντων τῶν πλοίων χωρητικότητος 500 τόννων γκρός καὶ ἄνω. "Ολα τὰ νεοναυπήγητα πλοῖα μήκους 150 ποδῶν καὶ ἄνω, πρέπει νὰ έχουν ἐποτίδιας (καπόνια) διὰ τὰς λέμβους τῶν τόπων «LUFFING» η «GRAVITY». "Ολα τὰ πλοῖα πρέπει νὰ έχουν ναυαγοσωστικάς λέμβους πρώτης τάξεως, μὲ ἑστερικὴν πλευτότητα. "Ολα τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα πρέπει νὰ έχουν μάλι τούλακιστον μηχανονάπτην ναυαγοσωστικήν λέμβον, εἰς τὴν ἀπῆλην δὲ ὑποχρέωνται κατέπεινται καὶ τὰ φροτηγά ἀπό 1.600 τόν. γκρός καὶ ἄνω.

Ἡ ἐπιτροπὴ ἀσυρμάτου ησχολήθη μὲ ζητήματα ἀφορῶντα τὴν ἔγκατάστασιν ἀσυρμάτου ἐπὶ τὸν ἐπιβατηγὸν καὶ φροτηγὸν πλοίων, ως καὶ ἐπὶ τὸν ναυαγοσωστικὸν λέμβων. 'Επίσης, ἐπὶ τὸν ζητήματος τὸν ἀριθμὸν καὶ τὸν προσδότων τῶν πλοίων, ἐπὶ τὸν φυλακῶν ἀκροάσεως κλπ. Κατ' ἄρχοντα συνεφονήθη, ὅπως ὑπάρχῃ ἔγκατάστασις ἀσυρμάτου ἐπὶ πάντων τῶν πλοίων 500 τόν. γκρός καὶ ἄνω, τὰ διόπια ἀσχολοῦνται μὲ ταξίδια ἔξατερικοῦ. 'Επίσης, διὼς εἰς διάλογον πρόσθιαν συνεχής φυλακὴ ἀπρόσθιεσσον εἴτε διανομοῦστον ησχολήθη μὲ ζητήματα, ως καὶ μὲ τὴν μεταφοράν τῶν προστάτων τῶν πλοίων εἰς περιπτώσεων κακῆς δρατότητος. Μόλις τελευταῖς η ἔργασία αὐτὴν κατέληξεν εἰς τελικὰ συμφέρομετα, ἐντὸς δὲ τῶν ιμερῶν θὰ γίνηται ἡ ἔγκατάστασις τοῦ μηχανισμοῦ, τοῦ διοπίου η λειτουργία θὰ λάρισθαι κατὰ τὸ τέλος τοῦ προσεχοῦς Ιουλίου.

Οἱ λιμήνη τοῦ Λίβερπολού, διὰ εἰς τὸν πρότοτο λιμήν τοῦ Κόσμου, εἰς τὸν διόπιον γίνεται ἔγκατάστασις ωντάριο διὰ τὴν καθοδήγησιν τῶν κινούμενων ἐν αὐτῷ πλοίων. Τὸ εἰδικὸν πρόδηλημα διὰ τὸν λιμένα τοῦ παραποτάτου τοῦ παταγού ησχολήθη μὲ ζητήματα ἀφορῶντα τῶν ιμερῶν τοῦ παταγού τοῦ παταγού Μέρσεϋ, πρέπει νὰ διέλθουν στενὸν διάυλον μήποτε περίπολον 12 μιλλῶν. Λαμβανομένουν ὥπερ διην τοὺς διόπιους ἔγκατεστημένα ωντάριο δὲν είναι τόσον ἀκριβῆ διὰ νὰ δεινύσουν τὰ πρὸ τοῦ πλοίου διάφορα ἐμπόδια εἰς τὴν ἀπόστασιν αὐτήν, ηναγκάζοντο τὰ διάφορα σκάφη, εἰς περιπτώσεις κακῆς δρατότητος, νὰ ἀγχυροβολοῦν ἐξ οὗ τοῦ διαύλου ἀναμένοντα βελτίων τοῦ καιροῦ, διὰ νὰ τὸν πλοῖον μήποτε περιπλέσσει τοῦ παταγού τοῦ παταγού. Λαμβανομένουν ὥπερ διην τοὺς διόπιους ἔγκατεστημένα ωντάριο δὲν είναι τόσον ἀκριβῆ διὰ νὰ δεινύσουν τὰ πρὸ τοῦ πλοίου διάφορα ἐμπόδια εἰς τὴν ἀπόστασιν αὐτήν, ηναγκάζοντο τὰ διάφορα σκάφη, εἰς περιπτώσεις κακῆς δρατότητος, νὰ ἀγχυροβολοῦν ἐξ οὗ τοῦ διαύλου ἀναμένοντα βελτίων τοῦ καιροῦ, διὰ νὰ τὸν πλοῖον μήποτε περιπλέσσει τοῦ παταγού τοῦ παταγού.

Ἡ διδί της ἔγκαταστάσεως εἰς τὴν ξηράν ωντάριο η διοίκησης τοῦ λιμένος διὰ ἔχη πρὸ αὐτῆς καθαράται καὶ μὲ μεγάλην ἀκρίβειαν τὴν κατάστασιν τοῦ διαύλου ιμερῶν καὶ νότα καὶ ὑπὸ σίασθήποτε καρικάς συνθήκας. Οὕτω διὰ δύναται νὰ πεταθεῖσσαν τὰ πλοῖα τὰ πλοῖα, τὰ διόπια πρέπει νὰ πολτελέσσονται πλοίουν. 'Εννοεῖται διην η ὑπηρεσία τοῦ ωντάριο τοῦ λιμένος διὰ τὴν αισιόδημην τὰς πληροφορίας καὶ τὰς δηληγίας της εἰς τὸν πλοῖον, ἀλλ' οὗτος καὶ ὁ πλοίαρχος διὰ εἰς τὸν κειμενούς τῶν πλοίων.

Κύριον μέρος τῆς ἔγκαταστάσεως τοῦ ωντάριο τοῦ Λίβερπολού, ἀποτελεῖ πύργος ἐκ σιδηροκονιάματος ὕψους 80 ποδῶν, εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ διοπίου κινεῖται περιστροφικῶς τὸ μηχάνημα λίγηνες τῆς εἰκόνος τοῦ περιβόλου τοῦ. Τὸ μηχάνημα τοῦτο, βάρους ἐνὸς τόννων κινεῖται μὲ ταχύτητα 12 στροφῶν κατὰ λεπτόν. 'Η διην ἔγκαταστάσεως τοῦ ωντάριο τοῦ Λίβερπολού ἐστοίχισε 30.000 ἐώς 40.000 λιρῶν.

### Ἡ ἀλιεία τῶν φαλαινῶν

Τὸ πλωτὸν ἔργοστασίουν πατερογασίας φαλαινῶν «Μπαλένα» ἔφθασεν εἰς Σαονθάπτων μετὰ τεσσάρων μηνῶν ἀπονίαν εἰς τὸν Ἀνταρκτικὸν. Κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο ἐγένετο η ἐπεξεργασία 3.000 φαλαινῶν, τὰ προϊότα τῶν διόπιων ἀπέδωσαν ἔσοδον τριῶν ἐκατομμυρίων λιρῶν. Μεταξὺ τούτων ἤσαν 4.500 τόννοι κινέατος καὶ 163.000 βαρέλια βραστίμου ἐλα-

**COWASJEE & SONS**  
ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΟΣΕΩΝ  
ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ  
KARACHI, INDIA  
LONDON AGENT:  
HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.  
LONDON HOUSE, CRUTCHED FRIARS  
LONDON E.C. 3  
TELEPHONE : ROYAL 1534

ον, τὸ δόποιον θὰ χρησιμοποιηθῇ, κυρίως, διὰ τὴν παρασκευὴν μαργαρίνης, σάπωνος, καλλυντικῶν κλπ. "Άλλα ὑποποιοῖσαν θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν παρασκευὴν κτηνοτροφικῶν τροφῶν.

## Νορβηγία

Ναυτιλιακή Ακαδημία

"Ολίγον πρὸ τῆς ἐργήσεως τοῦ πολέμου ἥρχοσε λειτουργοῦσα εἰς τὸ 'Οστο Ναυτιλιακή' Ακαδημία, ίδρυθεῖσα πρωτοβουλίᾳ καὶ δαπάναις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυλομεσιτῶν, διὰ τὴν ἀνωτέραν μόρφωσιν τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὴν Ναυτιλίαν.

Αἱ ἔργασίας τῆς 'Ακαδημίας, διαποτέσσαν κατὰ τὴν πατοχὴν τῆς Νορβηγίας, ἐπανελήφθησαν μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν καὶ κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα ἀπενεμήθησαν τὰ πρῶτα διττώματα εἰς 100 ἀποφοίτους τῆς σχολῆς.

Οἱ σπουδασταὶ τῆς Ναυτιλιακῆς 'Ακαδημίας πυρακολούθουν σειρὰν μαθημάτων ἐπὶ ἔξαμνην, μὲ δύο μαθήματα διαρκεῖας μῆς ὡρας καθ' ἔπιστην ἐπὶ τέσσαρας ἡμέρας ἐβδομαδιαῖς. Τὰ μαθήματα δίδονται τὰς ἑπερινὰς ὡρας, ὁ δὲ ἀριθμὸς τῶν σπουδαστῶν δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τοὺς ἑπατὸν δὲ ἐκάστην σειρὰν μαθημάτων, καίτοι αἱ ἀπήνεις πρὸς φοίτους ὑπερβαίνουν κατὰ πολὺ τὸν ἀριθμὸν τοῦτον. Διὰ νὰ λάθῃ τις μέρος εἰς τὰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησην διττώματος, πρέπει νὰ ἔχῃ πυρακολούθηση τοιλάχιστον τὰ 90 οἱ τῶν μαθημάτων.

## Παλαιστίνη

Τὰ πετρέλαια

Λόγῳ τῆς πολεμικῆς καταστάσεως εἰς τὴν Παλαιστίνην, ἀνεκόπη οὐσιαστικῶς πᾶσα παραγωγὴ ἐργασία διὰ τὴν Ἐταιρίαν τῶν πετρελαίων τοῦ 'Ιράκ. Οἱ ἀμόδιοι τονίζουν, διὰ ἄγνωστον εἶναι πότε ἡ ἀντλησις, η διύλισις καὶ η φόρτωσις πετρελαίων θὰ ἐπαναρχίσονται. 'Εκεῖθεν ἐξηγεῖται η σημειούμενη τῷρα σπάνις πετρελαίων εἰς ὅλην τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον.

Πρὸ τοιῶν ἔβδομάδων τὰ διύλιστήρια τῆς Χάϊφας ἐπλεισαν. Τὸ διοικητικὸν προσωπικόν, περὶ τὰ 200 πρόσωπα, ἀνεγκύρωσαν ἐκεῖθεν διὰ Τρίπολην. Η ἀντλησις ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπὸ τὸ 'Ιράκ διὰ τὸν νοτίου κλάδου τοῦ διπλοῦ ἀγωγοῦ ἐσταμάτησε. Μία ἐν συνεχείᾳ ἀπεργία εἰς τὰ φρέστα τοῦ 'Ιράκ ἐπέφερε τὴν πλήρη ἀνακοπὴν τῆς ἀντλήσεως πετρελαίων καὶ διὰ τὸν βόρειον κλάδον τὸν ἀγωγοῦ, διτις καταλήγει εἰς τὴν Τρίπολην.

Ταύτοχρόνως ἀνεστάλη η κατασκευὴ τοῦ νέου ἀγωγοῦ τῶν 16 Ιντσῶν πρὸς τὴν Χάϊφαν, ητὶς διάγονον ἔβδομάδων ἐργασίαν ἔχοιται διὰ νὰ ἀποτεραστοῦ. 'Ο ἀγωγὸς αὐτὸς θὰ ἐπέτρεψεν εἰς τὴν Ἐταιρίαν Πετρελαίων τοῦ 'Ιράκ νὰ διπλώσῃ τὴν παραγωγὴν τῆς ἀπὸ τὰ ἐκεῖθεν φρέστα. 'Ανήχετο αὐτὴ τελεντώις εἰς 4 ἑκατομμύρια τόννων. Θὰ ἐδιπλασιάσθετο, διταν ἐτίθετο εἰς κρήπην δὲ νότιος ἀγωγὸς καὶ θὰ ἐτριπλασιάσθετο, διταν καὶ διὰ δέρειος κλάδος ἐλειτούργη.

Σημειωτέον, διτις τὰ πετρέλαια τοῦ 'Ιράκ ἐκάλυπτον τὰς ἀνάγκας τῆς Παλαιστίνης καὶ τῶν πλησιωδῶν κρατῶν. Μόνη η Παλαιστίνη κατηνάλωσεν 690 χιλ. τόννων.

"Αν η σημερινὴ κατάστασις τοῦ περιορισμοῦ τῆς παραγωγῆς θῆτει συνεχισθῆ, θὰ προκληθῆσῃ πραγματικὴν ἀναταραχὴν εἰς τὴν κίνησην τῆς Ναυτιλίας, δισον καὶ τὰς συγκοινωνίας δῶν τῶν χωρῶν τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου, κυρίως δῆμος τῆς Παλαιστίνης.

## Σοβ. Ρωσία

Η ναυτιλιακή δραστηριότης

Κατὰ τὸ 'Αμερικανικὸν 'Ινστιτούτον τῆς Ναυτιλίας, μυστήριον καλύπτει καὶ τὴν Ρωσικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. Η Ρωσία λέγεται, διτις εἰναι η τετάρτη ναυτικὴ δύναμις τοῦ Κόσμου. Κατέχει ηδη ἔξακούσια ἐμπορικὰ πλοῖα, ἐκ τῶν δύοιν, δημος, μόνον 110 ἀναφέρονται εἰς τὸ Βιβλίον τοῦ Λόδης Ρέτζιστερ. Διαπιστῶται ἀκόμη, διτις ἐκ τῶν 87 'Αμερικανικῶν σκαφῶν, τῶν παραχωρηθεῖστων εἰς τὴν Ρωσίαν δάσει τὸν νόμον περὶ μοδώσεως καὶ δανεισμοῦ, 23 μόνον ἐμπαντίζονται ὑπάρχοντα.

Τὸ 'Αμερικανικὸν 'Ινστιτούτον ἀναφέρει εἰς τὴν ἀνακοίνωσίν τοῦ διτις ὑπῆρχον ὑπόνοιαι, διτις πλείστα φωσικά σκάφη κινοῦνται ἀνά τὰ διάφορα σημεῖα τῆς 'Υδρογείου, οὐχὶ στενῶν πρὸς ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν, ἀλλὰ δὲ ἐπακεδευτικῶν καὶ γενικωτέρων ἀλλοιούσκοτοι.

Κατὰ τὴν ἴδιαν ἔρευναν τοῦ 'Αμερικανικοῦ 'Ινστιτούτον τῆς Ναυτιλίας, η Ρωσία ἐπιδιώκει, δάσει εἰδικοῦ πεντατοῦς σχεδίου, νὰ καταλάβῃ τὴν τοτὶν θέσιν μεταξὺ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Εἰς τέσσαρα ἑκατομμύρια τόννων γκρός ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ η δύναμις τῆς ναυτιλίας της, εἰς ἑπτατηγά, μικτὰ φορτηγὰ σκάφη, μὲ γραμμὰς τακτικὰς πρὸς δύο τὰ σημεῖα τῆς 'Υδρογείου. 'Εξ δυον ἐν τῷ μεταξὺ πληροφοριῶν οἱ 'Αμερικανοὶ συγκεντρώσαν, καταδικεύεται, πάντως, η ἀναπότητη τῶν Ρώσων εἰς τὴν ἀπόδοτικήν τῶν πλοίων τῶν ἐκμετάλλευσιν. Συγχριν καὶ μαρτιῷ εἰναι αἱ καθυτερήσεις τῶν σκαφῶν εἰς τὸν λιμένα,

## 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

φωσικῶν καὶ ξένους, δι' ἐπισκευάς ἀποβλέπτους, ἐνῷ η κρατικὴ τῶν διαχείρισις παρεμποδίζει τὴν ἐπιμορφική συναγωνιστικής βάσεως κινητινῆς τῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν.

## Σουηδία

Ναυπηγική παραγωγή

'Αθρόα ἔξερχονται ἐπὶ τῶν πουηδίδων ναυπηγείων διάφορα πλοῖα, ἀσίτης κατασκευῆς καὶ ἐντελῶς συγχρονισμένα, διὰ λογαριασμὸν ἰδίων ξένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Μεταξὺ ἄλλων καθεύλκυσθη τὰς τελευταῖς ἡμέρας τὸ φορτηγὸν «Pio II ομέρα», παραγγελθὲν ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῆς 'Αργεντινῆς. Πρόσκειται περὶ πλοίου 9.100 τόννων, δηξελονήσιτον, διαδέστοντος κινητινῶν 560.000 κιβώτων, ποδῶν διὰ φορτίου δημητριακῶν καὶ 72.000 κιβώτων. ποδῶν διὰ πατεψυγμένα φορτία. Η μηχανή τοῦ ἀναπτύσσει δύναμαν 7.100 ίππων, κατὰ δὲ τὰς δοκιμὰς η ταχύτης τοῦ πλοίου ἔφθασε τὰ 16 μῆλα.

Ἐπίσης παρεδόθησαν εἰς νορβηγοὺς ἐφοπλιστὰς δύο φορτηγὰ τῶν 3.000 τόννων, δηξελονόκινητα, εἰδίκως ἐνισχυμένα ἐναντίον τῶν πάγων. Ετεροφορτηγὸν γραμμῆς τῶν 9.800 τόννων, ἐξ ὀλοκλήρου ἡλεκτροσυγκεκριλλημένον καὶ εἰδίκως ἐνισχυμένον κατὰ τὸν πάγων, μὲ μηχανήν δυνάμεως 8.100 ίππων καὶ ταχύτητος 16 μῆλλων, παρεδόθη εἰς νορβηγοὺς ἐφοπλιστάς. Εἰς νορβηγοὺς ἐπίσης παρεδόθη καὶ ἕνα φορτηγὸν γραμμῆς 10.500 τόννων, ἐπίσης δηξελονόκινητον, ἐξ ὀλοκλήρου ἡλεκτροσυγκεκριλλημένη ηληνική σημαία ἦλθεν ἐνάπτη, μὲ 14 πλοΐα, 26.238 τ. νέτ.

## Touρκία

Η ναυτιλιακή κίνησις τῆς Κωνσταντινούπολεως

Συμφόρων πρὸς τελευταῖαν στατιστικήν, η ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κωνσταντινούπολεως κατὰ Μάρτιον ἐ. ζ. ἀνήλθεν εἰς 271 πλοΐα, 869.236 τόννων γκρός. Εξ αὐτῶν 143 πλοΐα, 485.253 τ., προήρχοντο ἐξ Δαρδανελίων καὶ 128 πλοΐα, 383.984 τ., ἐπὶ Βοσπόρου. Τὴν πρότην θέσιν εἰς τὸν δῆλην κύριον κατείχεν η τουρκικὴ σημαία μὲ 98 πλοΐα, 207.387 τ., τὴν δευτέρην η ἀγγλικὴ μὲ 31 πλοΐα, 165.322 τ., τὴν τρίτην η ἀμερικανικὴ μὲ 16 πλοΐα 115.592 τ. καὶ τὴν τετάρτην σοβιετικὴ μὲ 21 πλοΐα 88.292 τ. Η ἡληνικὴ σημαία ἦλθεν ἐνάπτη, μὲ 14 πλοΐα, 26.238 τ. νέτ.

## Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ελλήνων

Καὶ κατὰ τὸ 6<sup>ο</sup> 15θήμερον τοῦ Μαΐου ἐπραγματοποιήθησαν νέα τινὲς ἀγοραὶ σκαφῶν παρ' 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, τόσον εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν, δισον καὶ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Οὕτω, εἰς Βόρ. Αμερικὴν ἡγοράσθη ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον 8.500 τόννων δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1918 ἀντὶ τιμῆς 485.000 δολαρίων, μὲ παραλαβὴν, δημος, ὑπὸ τοῦ ἐπιφύλαξιν ἀλλαγῆς τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας διὰ τῆς παναμαϊκῆς.

Εἰς τὴν 'Αγγλίαν ἀφ' ἑτέρου ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «IMPERIAL VALLEY», μὲ ἀνοικτὸν «σέλτερ-ντέξ», 4.701 τόν. γκρός, 850 τόν. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ ἵσχυνσαν τετραετὴ ἐπιθεώρησιν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος καταναλίσκει διὰ τὸν πόδων τοῦ πετρελαίου, ἡγοράσθη δὲ ἀντὶ τιμῆς 123.000 λιρῶν. 'Επίσης, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 300.000 λιρῶν καὶ τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «REAVELEY», μὲ ἐν καταστρώμα καὶ «σέλτερ-ντέξ», 4998 τόν. γκρός, 9.000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1940.

Εξ ἄλλου παρὰ τῆς νεοσυστάτου παναμαϊκῆς ναυτικῆς ἱταλίας «Alessio» ἡγοράσθη ἀντὶ 45.000 λιρῶν τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «AISNE», μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ-ντέξ», 3634 τόν. γκρός, 6800 τόν. φορτίου, μὲ ἵσχυνσαν δύναμις 22.8 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1914 εἰς τὸ Λύμπεικ, μὲ ἐπιθεώρησην λιγότερην εἰσέπι δὲ ἐνα ταξίδιον. Τὸ σκάφος διεισέπει καθόν 410.000 κ. π. διὰ φορτία εἰς χύμα καὶ 387.000 κ. π. διὰ φορτία εἰς δέματα. Θὰ παραληφθῇ περὶ τὰ μέσα 'Ιοννίου εἰς τὴν Χάδρην καὶ τιμένενον ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν θέλει μετονομασθῆ «Μάσοντ Μυκάλη», θὰ δὲ πλεύσῃ δὲ εἰς Πειραιᾶ, δισον καὶ θὰ ἐπελέσῃ διαφόρους ἐπισκευανές.

## Αἱ πωλήσεις τῶν κρατικῶν πλοίων

Τὴν 29ην Μαΐου διεξήχθη εἰς τὸ ὑπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας η ἐπαναληπτικὴ δημοπρασία διὰ τὴν ἐποικίσιν τῶν κρατικῶν φορτηγῶν «Β ο ει ος Ε' λ λ ά ζ» καὶ «Ρ ο δ ο π η» 1923 τόν. γκρός, 3300 τόν. φορτίου ἐπαστόν καὶ ναυπηγήσεως 1944. Δι' ἀμφότερα τὰ πλοΐα ὑπέβαλε προσφορὰν μόνον η «Ελληνική Α. Ε.», τοῦ κ. Περ. Καλλιμανοπόλου, διὰ τὸ ποδῶν τῶν 140.000 λιρῶν κατὰ σκάφος.

## ROGER MARGOSCHES

SHIPPING, CHARTERING, FORWARDING

& INSURANCE AGENT

SALE & PURCHASE BROKER

HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE «NEPTUNIA»

Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli

Telegrams NEPTUNIA Phone: 40-618

P.O.B. 20

Sub Agencies in all the Hellenic Ports

**"NAYTIKA XRONIKA,"**  
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658  
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «XRONIKA»  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΑΡΟΜΗΣ  
Συνδομαὶ Εξωτερικοῦ Δ. 'Αγγλ. 5.15.0 'Εσωτερικοῦ Δ. 50.000.  
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ ωλ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
'Αντιπόσωπός μας εἰς τὴν 'Αγγλίαν:

A. E. SHEPPARD  
«ETHELBURGA HOUSE»  
913 BISHOPSGATE  
LONDON E. C. 2

# Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

## Αἱ «Ελληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαὶ»

Γράφει τὸ «Fairplay» τῆς 20ῆς Μαΐου τὴν κάτωθι ἐκ Γένοβας ἀνταπόχουν, ἀναφερομένην εἰς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα:

«Μία ἐκ τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναπτύξεων ποὺ ἐσπειρώθησαν τελευταῖς εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας, εἰνε ἡ ἀναγγελία τῶν «Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν» διὰ τὴν ἐπαναδρομολόγησην τῆς «Κορινθίας» εἰς τὴν γραμμὴν Μασσαλίας, Γένοβας, Ἐγγὺς Ἀνατολῆς, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ μεγαλύτερον τῆς ἀνωτέρῳ γραμμῆς σύναρξις «Κυρήναια». Τὸ «Κορινθία» ὑπέστη ἐπετεμένας αὔτινες ἑστούσισιν 100 περίπου τζιλάδας λιοντ. Ἀνεχόμοσεν ἐκ Γένοβας τὴν 3ην Μαΐου διὰ τὸ πρῶτον του ταξίδιον διὰ Πειραιᾶ, Ἀλεξανδρειαν, λιμένας Σεργίας καὶ Κύπρου.

»Ἐνα τρίτον «έλάνερ», τὸ «Ιωνία», ὅπερ τώρα ἐκτελεῖ τὰς τελευταίας ἐποκενάς του εἰς τὰ βρετανικὰ ναυτηργεία, θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν γραμμὴν τὸν Ιούλιον.

»Θὰ εἰνε ἐφωδιασμένον μὲ δῆλα τὰ σύγχρονα μέσα ναυτιλοίας, μὲ δῆλας τὰς νεοτέρας βελτιώσεις, περιλαμβανομένου καὶ τηλεφωνικοῦ δικτύου διὰ τὰ διαμερίσματα τοῦ σκάφους.

»Οὕτω αἱ «Ἐλληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαὶ», μετὰ τὴν προσθήκην τῆς «Ιωνίας», θὰ ἔχουν ἔβδομαδιαῖα δρομολόγια ἀπὸ τὴν Γένοβαν διὰ τὴν Ἀνατολήν. Πέρσαν πάσης ἄλλης συγκοινωνιακῆς ἀνάγκης, ὁ τουρισμὸς τὰ μέγιστα θὰ ἔχουστεται. Θὰ ἥμαροι τις νά ἐκτελέσῃ ἓνα ταξίδιον ἀναψυχῆς τριῶν ἔβδομάδων πόρος τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολῆν, μὲ ἡμεροσίαν στάθμευσιν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας.

## Νέα παραγγελία φορτηγοῦ

Πληροφορούμεθα, διὰ ο. κ. Αδελφοὶ Γούλανδρος προέβησαν εἰς τὴν παραγγελίαν ἑνὸς δηζελονήτην φορτηγοῦ, χωρητικότητος 12.000 τόννων, ταχητήτος 12 μιλλών, εἰς τὰ γνωστά ἀγγλικά ναυτηργεία «Ντόξφορτ». Βασικὴ τιμὴ 380 χιλ. λιρῶν. Παράδοσις τῷ 1951.

## Ἡ σημαία μας εἰς τὴν Ἀμβέρσαν

Εἰς τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης κατὰ τὸ 1947 ἡ «Ἐλληνικὴ σημαία» ἔρχεται ἔκτη κατὰ σειράν. Ἀντιπροσωπεύει τὰ ἔξι τοῖς ἔκατον τοῦ καταπλεύσαντος τοννάς, ἔναντι μόνον 2 τοῖς ἔκατον διὰ τὸ 1938.

## Τὰ εἰς χεῖρας ιταλῶν ἀπολεσθέντα πλοϊά μας

Πληροφορούμεθα, διὰ τὸ ὑπουργεῖον «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» ἐν συνεννόησι μετὰ τοῦ ὑπουργείου «Ἐξωτερικῶν» συγκεντρώνει στοιχεία περὶ τῶν εἰς χεῖρας τῶν Ιταλῶν ἀπολεσθέντων κατὰ τὸν πόλεμον ἐλλην. ἀτμ) λοιών, πετρελαιοκήπων καὶ ιστιοφόρων σκαφῶν καὶ τῶν ὀπωρήποτε παρ' αὐτῶν κατασχεθέντων πλοίων, προκειμένου νὰ προβληθῶσι διὰ λογαριασμῶν τῶν πλοιοκτητῶν ἀπατήσεις ἀποζημιώσεως κατὰ τῆς Ιταλικῆς κυβερνήσεως, συμφόνως πρὸς τὰς σχετικὰς διατάξεις τῆς συνθήκης εἰρήνης μετὰ τῆς Ιταλίας.

Σχετικῶς πληροφορούμεθα, διὰ τὸ ὑπουργεῖον «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

ἀπρόθυνεν ἔγγραφα πρὸς τὴν «Ἐνωσιν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν» καὶ τὴν «Ἐνωσιν 'Ιδιοκτητῶν Πετρελαιοκήπων καὶ 'Ιστιοφόρων», δι' ὃν γνωστοῖς εἰς αὐτάς, διὰ αἴ ἀπατήσεις δύνανται νὰ ἀφοροῦν:

α) Πλοῖα ἀνασφάλιστα κατασχέθεντα παρὰ τῶν Ιταλῶν καὶ ἀπολεσθέντα εἰς χεῖράς των.

β) Πλοῖα ἀσφαλισμένα παρὰ τῷ Εἰδικῷ Ταμείῳ τὸν Α. Ο. Κ. Π.: Αἱ ἐν προκειμένῳ ἀπατήσεις διὰ προβληθῶν εἰς τὸ ἀκέραιον διὰ λογαριασμῶν τῶν πλοιοκτητῶν, ἐκ δὲ τῆς ἐπιτευχημένης ἀποζημιώσεως θὰ ζητηθῶν παρὰ τὸν Α. Ο. Κ. Π. τὰ παρ' αὐτῶν καταβληθέντα καὶ καταβληθούμενα ἔναντι ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ποσά.

γ) Πλοῖα ἀσφαλισμένα εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, διὰ τὰ ὅποια εἰσεπράχθη παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀσφαλιστική ἀποζημιώσις: Αἱ ἐν προκειμένῳ ἀπατήσεις δύνανται νὰ ἀφοροῦν τυχόντας διαφοράς μεταξὺ τῆς εἰσπραχθεῖσης ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως καὶ τοῦ πραγματικῶς ἀπατουμένου σήμερον ποσοῦ διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἀπολεσθέντος πλοίου. Κατὰ τὸ ἀριθμὸν 78, παραγγ. 4 τῆς συνθήκης, η Ιταλικὴ κυβερνήσις ὑποχρεούται νὰ καταβληθεί ἀποζημίωσις ἵσην πρὸς τὰ 2/3 τοῦ ποσοῦ που ποσοῦ διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἀπολεσθέντος πλοίου.

δ) Πλοῖα, ἀπανταχθέντα παρὰ τὸν Ιταλικὸν μετερέθησαν εἰς τὴν Ιταλίαν, ἔχοντας ποσούμιαν ἀποζημιώσεως: Η 'Η προβολὴ ἀπατήσεως διὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας θὰ ἔχῃ ώς βάσιν τὴν κατάστασιν εἰς τὴν τοῦ πλοία εὑρίσκοντο μεταξὺ τῶν ἀνέλκυστων τον καὶ δὴ τοῦ χρόνου τοῦ κατάπλου τῶν εἰς τὰ Ιταλικὰ ὄδατα. Κατὰ συνέπειαν, αἱ ἀπατήσεις θὰ συνιστανται εἰς τὰ 2/3 τοῦ ποσοῦ τοῦ ἀπολεσθέντος πλοίου εἰς τὰ Ιταλικά ὄδατα.

ε) Πλοῖα κατασχέθεντα ὄποιδηποτε παρὰ τὸν Ιταλόν καὶ τὰ ὅποια ἀνελκυσθέντα παρὰ τὸν Ιταλόν καὶ ἀπολεσθέντα πεταγενετέρος: Η 'Η προβολὴ ἀπατήσεως διὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας θὰ ἔχῃ ώς βάσιν τὴν κατάστασιν εἰς τὴν τοῦ πλοία εὑρίσκοντο μεταξὺ τῶν ἀνέλκυστων τον καὶ δὴ τοῦ χρόνου τοῦ κατάπλου τῶν εἰς τὰ Ιταλικά ὄδατα. Κατὰ συνέπειαν, αἱ ἀπατήσεις θὰ συνιστανται εἰς τὰ 2/3 τοῦ ποσοῦ τοῦ ἀπολεσθέντος πλοίου εἰς τὰ Ιταλικά ὄδατα.

## Ἡ ἀνανέωσις τῶν φύλλων ἀποδημίας

Τὸ Γενικὸν Ἐπιτελεῖον Στρατοῦ παρέσχε τὴν συγκατάθεσίν του, ὅπως γίνεται ἀνανέωσις ἐπὶ δῆμην τῶν φύλλων ἀποδημίας τῶν ναυτεργατῶν, χωρὶς οὗτον νὰ ὑποβάλλονται ἐξ ἀπαρχῆς δῆλα τὰ ἐπιτομένα δικαιολογητικά πρὸς ἀπόκτησιν του. Θὰ ἀρχῇ πρὸς τοῦτο ἀπλοῦν εῆμα τῆς ἀρμοδίας τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρὸς τὸ Γ.Ε.Σ.

## Αἱ ναυτολογήσεις εἰς τὸ ἔξωτερικόν

Πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς διεβιβάσθη ἐγκύρωλις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, διὰ τὴς ὅποιας δοξεῖται, διὰ οἵ ναυτικοί, οἵτινες ἀποστέλλονται εἰς τὸ ἔξωτερον πόρον πόρον ναυτολόγησην εἰς πλοῖον ταξιδεύοντας εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, δέοντας νὰ ἐφοδιάσσωνται ἀντιστοίχως παρὰ τὸν Γ.Ε.Ν.Ε. η παρὰ τῶν ναυτολογουσῶν τούτους λιμενικῶν ἀρχῶν ἐσωτερικοῦ δι' ἀντιγράφων ἀδειῶν ἀποδημίας.

Τὸ μέτρον δέοντας νὰ τηρηθῇ αὐτητῷδε πρὸς διευκόλυνσι τῶν ναυτικῶν, καθόσον πολλοὶ τούτων τυχόντες ἀδειῶν ἀποδημίας ἐμποδίζονται παρὰ τὸν προξενικὸν λιμεναρχῶν ἢ προξενικῶν ἀρχῶν νὰ ἀπολεσθῶσι διὰ τὸν πόρον τούτον, δέοντας νὰ ἐφοδιάσσωνται ἀντιστοίχως παρὰ τὸν Γ.Ε.Ν.Ε. η παρὰ τῶν ναυτολογουσῶν τούτους λιμενικῶν ἀρχῶν ἐσωτερικοῦ δι' ἀντιγράφων, ήτις δικαιολογητικὸν τῆς ἀποδημίας των ναυτεργατῶν, ητούς ἐντηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας πρὸς τὸ Γ.Ε.Σ.

## Παρά τῷ Ν.Α.Τ.

Κυβερνητικὸς Ἐπίτροπος τοῦ Ν. Α. Τ. ὡφεληνή ὁ πλοίαρχος-λιμενικὸς καὶ Ἀθαν. Τσεμπερόπουλος καὶ ἀναπληρωτὴς αὐτοῦ ὁ κ. Πολτάκης.

## Τὰ πιστοποιητικά ὑπηρεσίας ἐπὶ ξένων πλοίων

Ἐξ ἀρρεφοῦς ὑποβολῆς δικαιολογητικῶν πρὸς διευκόλυνσι τῶν ναυτικῶν, καθόσον πολλοὶ τούτων τυχόντες ἀδειῶν ἀποδημίας ἐμποδίζονται παρὰ τὸν προξενικὸν λιμεναρχῶν ἢ προξενικῶν ἀρχῶν νὰ ἀπολεσθῶσι εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἐπειδὴ δὲ δύνανται ἀμέσως εἰς τὸν πόρον τούτον, διότι ἔτιχον ἀδειῶν ἀποδημίας, δεδομένου διὰ τὴν ἀντηποτήσεις της κρατητῆς παρὰ τὴν πρώτης ἀρχῆς, ητούς ἐν τηρησίᾳ ἔχῃ διανοτή, δέοντας νὰ τηρηθῇ εἰς τὸν πόρον τούτον, εἰς τὴν πιστοποιητικὴν ὑπηρεσίαν, ὡς δικαιολογητικὸν τῆς ἀποδημίας των ναυτεργατῶν τῶν πλοίων τούτων. Εἰς τὰ πιστοποιητικὰ ταῦτα δέοντας νὰ ἀναγράφηται τὸ ὄνο-

## FOR ITALY

# GREGOS & Co.

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT  
(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI N° 4

Telegrams: «GREGOS-Genoa»

Telephones:

Genoa 22827-28377

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

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:  
YANNOULATOS BUILDING  
Tel. GRE GAV.—Piraeus  
Teléphone 40.259

μα, τὸ εἰδος, ἡ χωρητικότης καὶ ὁ λιμὴν ναυτολογήσεως καὶ ἀπολύσεως τοῦ ἐνδιαφερομένου, ὃς καὶ ὁ βαθὺς καὶ ἡ εἰδικότης ὑπὸ τὴν δύναν οὐτος ὑπορέτησεν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο δέον νὰ ἔχῃ ἐκδοθῆναι ἐξάστην ναυτολόγησιν ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἀπολύσεως. Τὸ γνήσιον τοῦ πιστοποιητικοῦ καὶ τῆς ἱπογραφῆς τοῦ πλοιάρχου ἡ κυβερνήτου δεβαιοῦντα ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας λιμενικῆς ἡ προξενικῆς ἀρχῆς τοῦ λιμένος τῆς ἀπολύσεως, ἥμα τῇ ἀπολύσει.

'Ἐν τῇ δεβαιώσει ταῦτη δέον νὰ γίνεται δρητὴ μνεία, διὰ τὸ περιεχόμενον τοῦ πιστοποιητικοῦ συνάγεται ἐκ τῶν ἐγγάφων τοῦ πλοίου. 'Ἐν περιπτώσει ἀπολύσεως ἔξι ἀλλοδαποῦ πλοίον ἐν Ἑλλάδι, ἡ ἀνωτέρῳ πιστοποίησις δύναται νὰ ἐνεργηθῇ ἢ ὑπὸ τοῦ προσταμένου τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἡ τῶν Μητρώων Ἐργατῶν Θαλάσσης.

'Ἐπει τέλον τὸν ἀνωτέρῳ, ἐν τῇ δεβαιώσει τῆς λιμενικῆς ἡ προξενικῆς Ἀρχῆς δέον νὰ γίνεται μνεία, διὰ ταῦτα τὸ ἀναφερόμενον χρονικὸν διάστημα τὸ πλοίον ἔτελει ἐν ἐνεργείᾳ.

### Τὸ πρῶτον δι' Ἑλλάδα φορτίον τοῦ σχεδίου Μάρσαλ

Τὴν πρώιαν τῆς 28ης Μαΐου ἔλαβε χώραν εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα ἡ συμβολικὴ τελετὴ τῆς παραλαβῆς τοῦ πρώτου διὰ τὴν Ἑλλάδα φορτίου βοηθείας, ὅπερ ἐκομισθη ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Ἐπρόσκεπτο περὶ 8.500 τ. σιταλεύρων μεταφερθέντων ἐκ Νέας Ορλεάνης διὰ τοῦ ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ «GOVERNOR MILLER». Εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν πολλοὶ ὑπαρχογοί, ὁ ἀμερικανὸς ἐπιτετραμένος κ. Ράνκιν, ὁ ἀναπληρωτὴς τοῦ κ. Γκρίσονοντεν τ. Χάροντεν, ἐκπρόσωποι τῆς AMAG κλπ. Μετά τὸν ἀγιασμὸν ὡμίησεν ὁ ὑπονυγός τοῦ Ἐφοδιασμοῦ κ. Κωστόπουλος διεμηνίσας τὴν εὐγνωμοσύνην τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ πρὸς τὸν ἀμερικανικὴν Κυβερνήσειν καὶ τὸ Κογκρέσον διὰ τὴν παρεχουμένην εἰς τὴν Ἑλλάδα πολύτιμον βοήθειαν.

'Ἀπότινησεν δι. κ. Χάροντεν τονίσας μεταξὺ ἄλλον διὰ τὸ φορτίον ἀπότελει μίαν ἀκόμη ἔνδειξην τῆς ἀμερικανικῆς φιλίας καὶ τῆς ἐπιθυμίας τῆς Ἀμερικῆς νὰ βοηθήσῃ τὴν Ἑλλάδα, εἰς τὸν λιμένα τῆς ὁποῖας ἀφίχθησαν μέχρι τοῦδε βάσει τοῦ προγράμματος τῆς Ἀμερικανικῆς Βοηθείας 248 φορτία διὰ τὴν διατήρησην τῆς ἐλευθερίας της καὶ αὐτοκυριαρχίας της ὡς ἀνεξαρτήτου ἔθνους. Σκοπὸς τῆς νέας αὐτῆς προσπάθειας είναι ἡ βοήθεια πρὸς τὰς ἐφωπατάς χώρας. Καὶ διοικ., καὶ διατήξειν, ὑπάρχουν ἔχθροι τοῦ προγράμματος αὐτοῦ, οἱ δοῦλοι ταρακοπίζουν τοῦτο διὰ ἡμεριαλιστικὸν σχέδιον ποὺ καταστέφει τὴν ἀνεξαρτησίαν καὶ αὐτοκυριαρχίαν τῶν ἔθνων τὰ δυοῖς συμμετέχουν εἰς αὐτό.

### Ο ισολογισμός τοῦ NAT.

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνεργήθη ὁ ισολογισμός τοῦ N. A. T. τῆς χρονίας 1946—1947. Ο ισολογισμὸς παρουσίασε ἔσοδα δρ. 5.776.145.756.05, ἔξοδα δρ. 5.662.373.619.90 καὶ ἀποθεματικὸς δρ. 113.772.139.15.

Τὰ πραγματοποιηθέντα ἔσοδα προέρχονται ἐκ τοῦ ἐστερεοκοῦ δραχ. 4.669.298.337.75 καὶ ἐκ τοῦ ἐστερεοκοῦ λ. A. 53.242 καὶ δολ. 8.759.19.

Τὰ ἔσοδα κατανέμονται ὡς ἀκολούθως: Εἰσφοραὶ ἡστατικέμενον δραχ. 1.252.004.35, εἰσφορὰ ἐργοδοτῶν 1.285.139.320.50 δρ., εἰσφοραὶ κοινωνικοῦ συνόλου 3.091.099.649.40 δρ., καὶ πρόσδοτοι περιουσίας δραχ. 147.902.451.15. Διὰ τὴν καταβολὴν συντάξεων ἐδιατάχθησαν δραχ. 5.340.267.974, ἦσαν τὰ 94.3 οἱ τῶν ἔσόδων.

### Η ἄνευ ἔξετάσεων ἀπόκτησις διπλωμάτων

'Ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως Β. Δ. τροποποιῶν καὶ συμπληρῶν τὸ Β. Δ. τῆς 13ης Ιουνίου 1946 επερὶ ὑγειονομικῆς ἔξετάσεως τῶν κεκτημένων τὰ προσόντα πρὸς λῆψη ἀνευ ἔξετάσεων διπλώματος, πτυχίου ἡ ἀδείας ναυτικῆς Ικανότητος, εὑρισκούμενον δὲ ἐν τῇ ἀλλοδαπῷ. Οὕτω, τὸ ἄρθρον 1 ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης:

«Ἐργάται Θαλάσσης κεκτημένοι κατὰ τὰς ισχνούστας ἔκαστοτε διατάξεις τὰ προσόντα πρὸς ἀπόκτησην ἀνευ ἔξετάσεων διπλώματος, πτυχίου ἡ ἀδείας ναυτικῆς Ικανότητος ἐν τῷ Ε. N., ἐφόσον οὗτοι διαμενοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ἡ εἰλικρινή της ναυτολογίην ἔχει πλοίον μὴ προσεγγίζοντας εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα, δύναται νὰ ἐφοδιασθῶσι διὰ τοῦ διπλώματος, πτυχίου ἡ ἀδείας, οὐτινος δικαιωμάτων, μέσον οἰασθήσθετος Ἑλληνικῆς προξενικῆς ἀρχῆς παρὰ τῇ δοπίᾳ ἐδρεύει προξενικὸς λιμενάρχης ἡ μᾶς τῶν πάτωθι Ἑλληνικῶν διπλωματικῶν ἡ προξενικῶν ἀρχῶν: 'Οττάβας, 'Αγ. Φραγκίσκου, Ρίον Ιανείρου, Μπουνέος 'Αθηές, Λισταδόνος, Σλινεύ καὶ Πρωτορίας».

Ἡ παράγο. 3 τοῦ ἄρθρου 2 τροποποιεῖται οὕτως: «Ἐάν οἱ διὰ τὸν διῶτα λατροὶ κρίνουν, διὰ τὸς μόρφωσιν γνώμης περὶ τῆς σωματικῆς καὶ πνευματικῆς ὑγείας τοῦ ἔξεταζομένου, ἀπαιτεῖται ἡ ἔξετάσις του καὶ παρ' ἑτέρων λατρῶν διρισμένων εἰδικεύσεων, δοκίζονται καὶ τοιοῦτοι παρὰ τῆς αὐτῆς ἀρχῆς ἐκ τῶν ἐν τῇ πόλει, δονοὶ ἡ ἔδρα της, ὑπαρχόντων λατρῶν τῆς εἰδικεύσεως ταύτης».

Τέλος, ἡ παράγο. 5 τοῦ ἄρθρου 2 ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης: «Μετὰ τὸ πέρας τῆς ὑγειονομικῆς ἔξετάσεως, οἱ ἔξετάσαντες λατροὶ δεβαιοῦν ὑπενθύνως τὴν γνωμάτευσιν τῶν ἐνώπιον τοῦ προσταμένου τῆς δρισάσης τούτους ἀρχῆς, συντασσούμενον πρὸς τοῦτο εἰδικοῦ πρακτικοῦ».

### Ο ΟΛΠ. ἡγόρασε φορτηγίδας καὶ ρυμουλκά

Ο 'Οργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς προέβη εἰς τὴν ἀγοράν 145 φορτηγίδων καὶ 5 ρυμουλκῶν, τὰ δυοῖς είλον μεταφερθῆ εἰς τὴν Ἑλλάδα παρὰ τῶν 'Αγγλῶν διὰ τὴν ἔξυπηρότηταν τῶν διαφόρων λιμένων.

Ἐπει τούτων δ. Ο. Π. θὰ κρατήσῃ διὰ τὴν ἔξυπηρότηταν τῶν φορτηγίδων ἀνάγκην τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὰς 96 καὶ τὰς ὑπολοίπους δύο τὰς μεταπλατήση εἰς τοὺς ἀλλοὺς λιμένας διὰ τὰς ἀνάγκας των.

Διὰ τὴν ἀγοράν τῶν φορτηγίδων καὶ τῶν ρυμουλκῶν δ. Ο. Λ. Π. διέθεσε τὸ ποσό τῶν 76.000 λιρῶν 'Αγγλίας.

### Καταγγελία συμβάσεως

Οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο. παρουσιασθέντες εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατίγγειλαν τὴν σύμβασιν μισθολογίου διὰ τὰ ἀποτέλεσμα σκάφη, τὰ πετρελαιοκίνητα καὶ τὰ ιστιοφόρα. Κατόπιν τούτου ἐκλήθησαν ἐκπρόσωποι τῶν δύο παρατάξεων διὰ νὰ συζητήσουν ἐπὶ τοῦ καταρτισμοῦ νέας συλλογικῆς συμβάσεως.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατῶν ἐδήλωσαν, διὸ δὲν εἶναι διατεθεμένοι νὰ ὑπογράψουν νέαν σύμβασιν, ἐφ' ὅσον δὲν τὸν χορηγηθῆ αὔξησης 30ο)

### Τὸ ἐπίδομα ἀσθενείας τῶν φυματικῶν

Κατηρητίσθη κοινὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργείων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, διὰ τῆς διοίσις καθορίζεται τὸ ἐπίδομα ἀσθενείας εἰς τὸν ἔξερχομενούς τῶν σανατορίων μετὰ τὴν 1ην Ιουνίου ἐ.ξ., κατατασσομένους δὲ εἰς τὴν γ' κατηγορίαν τῶν κατ' ίδιαν νοσηλευομένων φυματικῶν ἐργατῶν θαλάσσης, μετὰ τὴν νοσηλείαν ἐν σανατορίῳ, πραγματοποιηθεῖσαν μετὰ τὴν 1ην Απριλίου 1948, εἰς δραχμὰς 25.000 ἡμερησίων.

Τὸ ὡς ἄνω ἐπίδομα θὰ καταβάλλεται ἀντὶ τοῦ μέχρι τοῦδε ἐπιδόματος φυματικῶν, ὑπὸ τὸν δρόμον τῆς διαμονῆς τοῦ ἀσθενοῦς εἰς κατάλληλον πόδος ἀροθεραπείαν τόπον, καθορίζομένον ἐξάστοτε ὑπὸ τῆς Υγειονομικῆς Επιτροπῆς τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

Η μὴ διαμονὴ τοῦ δικαιουόντος ἀσθενοῦς εἰς κατάλληλον πόδος ἀροθεραπείαν χρόνον, θὰ συνεπάγεται δι' ἀποφάσεως τῆς Δ. 'Επιτροπῆς τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου την διακοπὴν τοῦ ἐπιδόματος.

Τὸ ἐπίδομα θὰ καταβάλλεται ἐπὶ χρονικὴν περίοδον μέχρι τριῶν μηνῶν δυναμένην' ν' ἀνανεωθῇ διὰ τρεῖς εἰσέτη μῆνας καὶ διὰ διληπτού, μετ' ἀπόφασιν τῆς ὑγειονομικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ἐν οὐδεμῆς διεργάτησι πλέον τῶν 12 μηνῶν ἐν συνόλῳ.

Εἰς τὴν παρόνταν ἀπόφασιν ὑπάγοντα καὶ οἱ κατὰ τὴν δημοσίευσιν αὐτῆς τελοῦντες ὑπὸ νοσηλείαν, κατ' ίδιαν, ὡς ἐξελθόντες τῶν σανατορίων καὶ τούχοντες ἐπιδόματος μετασανατολικῆς περιθάλψεως.

### Η φορολογία τῶν Ανωνύμων 'Εταιρειῶν

Τὸ ὑπουργείον Οἰκονομικῶν ἀπέστειλε τὸ κάπωθι τηλεγράφημα πρὸς τοὺς Οἰκονομικοὺς 'Εφόρους καὶ Ταμίας τοῦ Κράτους:

«Ἀηλώσεις ἀνώνυμον ἐταιριῶν, ὑποβαλλόμενα δύσει τοῦ ἀρχοντοῦ πέμπτου Ν. Δ) τος 674) 1948 περὶ φορολογίας κεφαλαίου 'Ανων. 'Εταιριῶν, εἰνε ἀπόδεκτα καὶ διὰ δέν δυνατεῖνται μὲν ἀμεσον καταβολὴν ἀπατητοῦ τὴν 51 Μαΐου 1948 ποσοῦ φόρου. 'Ο δύσει τῶν τοιωτῶν δηλώσεων φόρος, δέον νὰ δεβαιωθῇ εἰσποτέσσος, ἀποκειμένης τῇ Γαμειακῇ 'Υπηρεσίᾳ τῆς κατὰ τὰ κεκανονισμένα εἰσποτέσσος τοῦ καταβλητού μέχρι τέλους Μαΐου 1948 ἐνὸς τριῶν καὶ τοῦ ὑπολοίπου ποσοῦ εἰς τὰς ἔφεξης δόσεις».

### Καταδίκη πλοιάρχων

Τὴν 14ην Μαΐου κατεδικάσθησαν ὑπὸ τοῦ Πτωματοδοτείον τοῦ Νόρφολκ οἱ «Ἐλλήνες πλοιάρχοι τῶν «Δίμπετον» «Δημησθένης» καὶ «Ἐρατώ», εἰς πρόστιμον 1.500 δολ. ἔκαστος καὶ φυλάκισιν 30. ἡμερῶν, διότι ἀπεριέλθησαν τῶν ἀνωτέρῳ σκαφῶν ἀκάθαρτα ἔλαια διάστημα ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Νόρφολκ. 'Ο δικαστὸς μέντοι εἰστείλει τὴν ἐκτέλεσην τῆς ποινῆς τῆς φυλακίσεως, μετὰ τὴν καταβολὴν τῶν προστίμων δηλώσαντον τῶν ἀπιτητούμενων δικαιολογητικῶν μέχρι καὶ τῆς 23 Αύγουστου.

—'Επίσης προεκρήνθησαν ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλώματος πλοιάρχου α' καὶ β' τάξεως διὰ τὴν 15ην Οκτωβρίου. Τὰ δικαιολογητικά τῶν ὑποψηφίων δέον νὰ διοβληθοῦν εἰς τὸ τμῆμα Ναυτικῆς 'Επαι-



STOCKS IN MAIN HARBOURS  
ALL OVER THE WORLD

8 AMALIEGADE — COPENHAGEN-K, DENMARK  
PHONE: 3842 CABLE: HEMPATURI



λώνησαν τὸ πλεῖστον Ἀμερικανικά. Ξένα ἐλάχιστα ἀπασχολοῦνται. Ζήτησις ἐπίσης καὶ διὰ σιτηρά σημειοῦται ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ, χωρὶς, δέβασι, νὰ περιμένουν τι καὶ ἀπὸ τὴν ζήτησιν αὐτὴν τὰ Ἑλληνικά σκάφη.

Δύο ίδια μας φορτηγά ἐξεισθήσαν διὰ ζαχάρεις ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν διὰ Κονσταντινούπολιν καὶ ἔνα ἀπὸ Ρωσίαν σιτηρά δι' Ἀγγλίαν.

Οἱ Ἀγγλικοὶ γιανόνθρωποι μὲ κάποιαν κίνησιν. Ἐπληρωθήσαν 30 σελ. ἀπὸ Κάρδιφ καὶ Σουάνδι διὰ Ρίον Ἰανέρφον, ἄλλα καὶ 25 σελ. διὰ Μπούντον· "Άρδες καὶ 19 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν.

Μία ἐλλοὶ διὰ τὴν πλέον ἐντυπικὴ ἀπασχόλησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου είναι ἡ ἀναγγελλομένη ἀπεργία τῶν Ἀμερικανῶν ναυτικῶν. "Ἄν τὴν 15ην Ἰουνίου τὰ Ἀμερικανικά σάφην ὑποχρεωθῶσιν εἰς ἀργίαν, τὰ ἔνα πιθανῶν νὰ ἀνεύρουν τὴν ἀπασχόλησιν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Αἱ νεότεραι ἐν Λονδίνον πληροφορίαι ὑπὸ ἡμερομηνίας 29 καὶ 31 Μαΐου ἀναφέρουν ἐλαφράν τινα βελτίωσιν τῶν ἐν Βρ. Ἀμερικῆς τιμῶν διὰ γιανόνθρωπος καὶ τὴν ναύλωσιν δέκα καὶ πλέον ἐλληνικῶν καὶ παναμαϊκῶν εἰλίμπετρων διὰ Βρετανὸν Γάλλιαν εἰς τὰ δολ. 8.45, διὰ Ρόττερνταμ δολ. 7.20 καὶ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 8, μὲ φόρτωσιν Ἰουνίου. Δύο ἀμερικανικὰ σάφη ἐξεισθήσαν ἐκ Πενσακόλας (γιανόνθρωπος) διὰ Βρ. Γαλλίαν εἰς τὰ δολ. 11.25 καὶ ἐκ Κόλπου (γεννήματα) δι' Ολλανδίαν δολ. 11.45, Ἰουνίου. Διὰ γεννήματα ἐκ Νόρδερν φέντες ἐπληρώνονται αἱ τιμαὶ τοῦ σχεδίου διὰ φορτώσεις καὶ μέχρις Αὐγούστου δι' Ἀγγλίαν ἡ Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον, μὲ προτιμήσιν τῶν ἀγγλικῶν σκαφῶν, ἐνῷ ἐκ Μόντφεραλ (γεννήματα) δι' Ἀγγλίαν — Βρ. Ἰολανδίαν ἐξεισθήσαν ἡμέραν 7 1/2 πέννας ὀλιγότερον.

Τὸ Πλέον μὲ σποραδικὰ διαταγάς. Ἀπὸ ἄνω λιμένας, μὲ συμπλήρωσιν τῆς Μπούντον· "Άρδες, ἐξεισθήσαν ἔνα ἡ δύο πλοῖα (χειρὶδην) διὰ Δυτικὴν Ἰταλίαν εἰς τὰ δολ. 10.50, Μάιον — ἀργά τοῦ Ἰουνίου. Ἡ Αντστραλία μὲ συνεχῆ ἔργασίαν. Ἐπληρωθῶντο ἀπὸ νότιον ἀπὸ τὴν (σιτηρά) δι' Ἀγγλίαν 110/— δι' Λύγοντον—Σεπτέμβριον καὶ ἀπὸ δυτικὴν ἀπὸ τὴν (ἄλευρα) διὰ Βηρυττὸν 102/6, Ἰούλιον. Ἀπὸ Μαρόκου (ζαχάρεις) ἐξεισθήσαν ἀγγλικὰ τινα σάφη δι' Ἀγγλίαν 70/—, Ἰούλιον—Αὐγούστον καὶ ἀπὸ Ντωρμπαταν (γιανόνθρωπος) δι' "Ἄντες 53/—, Ἰουνίου.

Τὰ μεταλλεύματα μὲ συνήδη ἔργασιαν. Ἐπληρώνοντο ἐν Πέπελο διὰ Μίδδλεσετρο 38/6, ἐκ Κύπρου διὰ Ρουέν 35/—, ἐκ Μελλύλας δι' Ἀγγλίαν 27/6, ἐκ Μπόνας διὰ Δυτ. ἀπὸ τὴν Ἀγγλίας 28/—, Ἰουνίου καὶ ἀπὸ Νάρδικ διὰ Βαλτικούρην δολ. 3, Ἰουνίου—Ιούλιον. Διὰ ἔκτεινας ἐξεισθήσαν δύν σκάφη ἀπὸ Νότιον Φινλανδίαν διὰ Τουρκίαν, τὸ ἔνα 850 φάδομες διὰ Ζογκούλαδην, 280/— καὶ τὸ ἔτερον 1.200 φάδομες διὰ Σμύρνην 265/— κατὰ φάδομ, Ἰουνίου. Ἡ Μαρόκη Θάλασσα (σιτηρά) μὲ ἐλαφράν κάμψην. Ἀγγλικὰ σάφη ἐδέχθησαν 51/3 δι' Ἀγγλίαν, μὲ 2/6 ἐπὶ ἔλαττον, ἐκ τῆς δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, Ἰουνίου.

Δι' ἀγγλικοὺς γιανόνθρωπος ἐπληρώνοντο ἐκ Νοτ. Οδαλλίας διὰ Πόρτ Σατδ 25/— καὶ διὰ Γιβραλτάρο εἰς μικρὸν φορτηγὸν 17/—.

### Οἱ ναῦλοι τῶν «τάνκερ»

Εἰς τὸ κατώτατον ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν ἐπίπεδον ἔφθασαν οἱ ναῦλοι τῶν τάνκερος. "Ἐναντὶ τῶν 200 τοῖς ἔκατὸν ὑπὲρ τὸ ναυλολόγην τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», ποὺ ἐπληρώθησαν τοὺς τελευταῖς μῆνας τοῦ 1947, ἀναφέρονται πρόσφατοι ναυλώσεις μεγάλων σκαφῶν «T.2» δι' ἔνα ταξίδιον ἀπὸ Κόλπου δι' Ἀμερικανικὸς λιμένας Ἀτλαντικοῦ ἡ δι' Ἀγγλίαν, ἀκόμη δὲ καὶ ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου διὰ τὸν Βρετανὸν Ἀτλαντικὸν μὲ ναῦλους τοῦ ἀπεισήμου ναυλολογίου.

"Υπένθυνος ναυλωμεσίτης τῆς Νέας Υόρκης ἐδήλωσε πρὸ ἡμερῶν, ὅτι οἱ ναῦλοι δὲν ἔφθασαν τὸ κατώτατον σημεῖον. Μετά τινα χρόνον, ἵστως καὶ κάτω τοῦ ναυλολογίου νὰ κατέλθουν.

"Εἴς ἀντιθέτον, οἱ ἐφοπλιστὲς δὲν διέλευσον μὲ τόσην ἀπασιοδοξίαν τὴν ἔξελιξιν. Ἀναφέρονται καὶ αὗτοὶ ναυλώσεις μὲ πρόσμιον 30 τοῖς ἔκατὸν ἄνω τοῦ σχεδίου, θεωροῦν, ὅμως, παροδικὴν τὴν κρίσιν, μέχρις ὅτον ἀναπτυχθῶν αἱ φορτώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Ἀπὸ τοῦ Αὐγούστου καὶ ἐντεῦθεν προβλέπουν μίαν ἀνακονφιστικὴν σταθερότητα τῆς ναυλαγορᾶς.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΑΟΣ» ἐκ Νόρδερν φέντες 9000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Σαδόνα δολ. 7.60 ἄ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) ἐκ Μπόνας 10.000 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀγγλίαν 28/—, ἐκ τοῦ Μίδδλεσετρο 29/—, φόρτωσις 10—20 Ἰουνίου.

«ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ» (παναμ.) ἀπὸ ἔνα ἡ δύο λιμένας Νοτίου Αντστραλίας 8.500 τ. καιρῆς εἰς σάκκους διὰ γαλλικοὺς λιμένας Μεσσηγείου δολ. 21, διὰ Βρετανοῦ Γαλλίαν 21.75, ἐκ τῆς οἵμα δολ. 1.50 διλυγότερον, φόρτωσις 5—30 Ἰουνίου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ (λίμπετρο) ἐκ Νόρδερν φέντες 9000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Βρ. Γαλλίαν δολ. 7.15, διὰ Βρ. Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ, Ζεεμπούργκε δολ. 6.50, ἄ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) ἐκ Νόρδερν φέντες 9000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Βρ. Γαλλίαν δολ. 7.65, ἐκ τῶν φόρτωσιν διάφορων δολ. 8.15, ἐκ τῶν φόρτωσιν διάφορων.

«ΕΛΕΝΗ Δ.» ἐκ Νόρδερν φέντες 9000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 8.50, διὰ Αδριατικῆς δολ. 9, φόρτωσις 27 Μαΐου — 5 Ἰουνίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» ἀπὸ Βασιλικὸν 10.500 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμβούργον, Βρέμην, «Εμδεν 36/—, διὰ Βρ. Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 34/6, καντσέλλο 7 Ἰουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθύμνη—Κουλουκούντη) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 9.50, διὰ Βρ. Αδριατικῆς δολ. 10.15, φόρτωσις 10 Ἰουνίου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ (λίμπετρο) ἐκ Μόμπιλ ἡ Πενσακόλας 9000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 9.50, διὰ Αδριατικῆς δολ. 10.10, καντσέλλο 2 Ἰουνίου.

«ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΟΝ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ ἔνα ἡ δύο λιμένας Κούνας δι' Ἀγγλίαν — Βρ. Ιολανδίαν 71/3, Ἰουνίου 14—28.

«ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ» (παναμ.) ἐκ Κόρδοβας 8000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δουνγκέρητα 35/—, καντσέλλο 10 Ἰουνίου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ (λίμπετρο) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Βρ. Γαλλίαν δολ. 9.75, φόρτωσις Ιούνιον.

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» ἐκ Ρίβερ Πλέιτ 9.000 τ. γιανόνθρωπον δι' Ιολανδίαν δολ. 11, φόρτωσις τέλη Μαΐου — ἀρχὰς Ιουνίου.

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» ἐκ Μαρώκη Θαλάσσης 8000 τ. γιανόνθρωπον δι' Ἀγγλίαν — Βρ. Ιολανδίαν 52/6, διὰ Βρ. Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 50/—, φόρτωσις 20 Ἰουνίου—10 Ιουλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἐκ Λίβερπολ 7000 τ. ζαχάρεως διὰ Κονγκού πολὺ 54/— ἀμεσος φόρτωσις.

«ΦΑΙΑΞ ΙΙ.» ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Βρ. Γαλλίαν δολ. 9.65, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐκ Νόρδερν φέντες 9000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Βρ. Γαλλίαν δολ. 7.65, φόρτωσις ἔως μέσα Ιουνίου, διδολάρια 8.15, ἐὰν φόρτωσιν μετὰ τὴν 15ην Ιουνίου.

«ΣΤΥΔΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» ἀπὸ Κάλλιαρι 9000 τ. ἀλατος δι' ιδιαίτερον 60/—, ἐὰν δύο λιμένας 62/6, φόρτωσις Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) ἐκ Νόρδερν φέντες 9000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Ρίον Ιανείρων δολ. 8.50, Ιουνίου.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» ἐξ Ιμαγγελιανού 9000 τ. ζαχάρεως διὰ Κονγκού πολὺ 48/6, ἐὰν παραλάβῃ τημῆτα μόνον ἐξ 7888 τόννων σελ. 52/6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούντον· "Άρδες 9000 τ. γεννημάτων διὰ Βαρκελώνης δολ. 11 (δι ναῦλος καταβλητος εἰς πέντος Ἀργεντινῆς), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΡΗΤΗ» ἀπὸ Νεκοτέα μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν 9.400 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 10.25, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ» ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Βρ. Γαλλίαν δολ. 9.65, φόρτωσις 14—21 Ιουνίου.

«ΕΥΘΑΛΙΑ» ἐξ Μόρφων Μπάιν 4800 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμβούργον καὶ ἡ Χάροποντογχ 37/—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Χούμπετ 2750 τ. γιανόνθρωπον δι' Αάρονσον ἡ Κόρδοσ 15/6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Δάντοιγκη ἡ Γδύνιας 2650 τ. γιανόνθρωπον διὰ Δουνγκέρην — Βρέστην 25/1 1/2, διὰ Ρούνεν 26/1 1/2, ἐὰν διάντην 27/10 1/2, φόρτωσις 1—10 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ἐλληνικὸν) ἐξ Δάντοιγκη ἡ Γδύνιας 2500 τ. γιανόνθρωπον διὰ Δουνγκέρην — Βρέστην 25/1 1/2, διὰ Ρούνεν 26/1 1/2, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» ἐξ Δάντοιγκη ἡ Γδύνιας 3400 τ. γιανόνθρωπον διὰ Δουνγκέρην — Βρέστην 25/—, διὰ Ρούνεν 26/—, ἐὰν δύο διά Νάντην — Βορδ 27/9, φόρτωσις 10—25 Ιουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» ἐξ Σάντος 6.600 τ. μακούχας διὰ Δανίεν 65/— τοὺς 60 κ. π., μὲ 2/6 ἔξτα δι' ἔκαστον πρόσθετον λιμένα ἐκφράστεσ, μέχρι τοιῶν τοιούτων, ἐλεύθερον ἐκφράστεικῶν, φόρτωσις 14—30 Ιουνίου.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» ἐξ Νόρδερν φέντες 9.000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Ρίον Ιανείρου δολ. 8.50, Ιουνίου.

«ΧΡΥΣΗΣ» ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.000 τ. γεννημάτων δι' Ολλανδίαν δολ. 10.15 (τὰ 25 o/o τοῦ ναῦλου εἰς ἀγγλικάς λίρας), φόρτωσις 5—10 Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) ἐξ Νάρδικ 9000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτικούρην δολ. 3, Ιουνίου 25 — Ιουλίου 10.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (ἐλληνικὸν) ἐξ Νόρδερν φέντες 9000 τ. γιανόνθρωπον διὰ Βρ. Γαλλίαν δολ. 8.45, Ιουνίου.

### Χρονοναυλώσεις φορτηγῶν μας

«ΩΡΙΩΝ» 7750 τόν. d. w. «τάξιμο τοσφότερο» διὰ πέντε μῆνας (ταξίδια Λαμπταδὸς — Κόντινεντ) σελ. 18/— κατὰ τόννον d. w. μηνιαίως, παράδοσις εἰς Κάρδιφ Ιούνιον, ἐπαναπαράδοσις εἰς Ἀγγλίαν.

### Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΕΒΗ ΣΤΑΡ» ex «Cyrus K. Holliday» (σημ. Ἀμερικανική) ἐκ Κούβας 9.000 τ. μελάσσης δι' Ηνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) 75 o/o ἄνω τοῦ σχεδίου, ἐνάριστης Αὔγουστον.

«TPINITY» ex «Washita» (σημ. ἀμερικανική) 15.000 τ. d. w. (πετρέλαια) διὰ δέκα συνεχῆ ταξίδια Δυτικοῦ Ημισφαιρίου, 50 o/o ἄνω τοῦ σχεδίου, ἐναριστής Αὔγουστον.

«KATE N. A.» (ex «GRANDE RONDE») 15.000 τ. d. w. τάξιμο τοσφότερο διὰ συνεχῆ ταξίδια Δυτικοῦ Ημισφαιρίου (μεταφορὰ πετρελαίου) μέχρι τέλους Μαρτίου 1949, τιμὴ 50 o/o ἄνω τοῦ σχεδίου, ἐναριστής Ιούνιον—Ιούλιον.

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

### ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γχο.
Αγία Βαρθάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453
Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνης	11	3508
Αγιοι Βίκτωρες	νίοι Ν. Ι. Πατέρας	19	4344
Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρή	18	2974
Αγιος Γεώργιος Β. (τάνκερ)	έ. Γ. Νικολάου	44	10448
Αγιος Γεώργιος	νίοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248
Αγιος Νικόλαος	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176
Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180
Αης Γεώργης	νίοι Γ. Σιγάλα	08	2098
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Κουμάνταρος	17	7777
Ακτή	άδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7194
Αλέξανδρος Κοριζῆς	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207
Αλιάκμων	Θεοφανώ Α. Ε.	43	7176
Αλίκη	Θεοφανώ Α. Ε.	43	7176
Αλφείδης	άδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7194
Αμερική	Α. Λούζης	43	7176
Αμφίαλος	Άν. Καλλίνικος	22	578
Αμφίπολις	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	21	325
Αναστ. Πατέρας	Λαμός καὶ Πατέρας	43	7177
Αντικλεία	Π. Τζανετάπος	92	951
Αννα	Ν. Αυκαρδόπουλος	19	5173
Αννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358
Αννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλη	42	7191
Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685
Αξιδός	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176
Αντώνης	Λαμός καὶ Πατέρας	43	7176
Αργολικός	Μαρῆς Επειρόνες	21	4786
Αργώ	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	18	5532
Αριέττα	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460
Αρμάθια	άδ. Γιανναγῆ καὶ Σία	19	4683
Αρχάγγελος	Θεοφανώ Α. Ε.	17	5692
Ασπασία Νομικοῦ	Θηραπήνη Α. Ε.	38	4854
Αστερίς	Έπιτωρ Δρακούλης	43	7176
Αταλάντη	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176
Βασιλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντή	43	7176
Βερνίκος Νικόλαος	Κωνστ. Ν. Βερνίκος	20	7744
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκης	44	7176
Βόλλιν (τάνκερ)	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	17	2564
Βόρειος Έλλας	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	44	1923

Γεράσ. Βεργωτής

Γεώργιος Γ.

Γεώργιος Ρ.

Γεώργ. Δ. Γράτσος

Γεώργ. Ποταμιάνος

Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος

Γεώργ. Πανώρας

Γεώργ. Φ. Ανδρεάδης

Γρηγόριος Κ. III

Δάναπτρις

Δέσποινα

Δημ. Ιγγλέσης

Δημ. Α. Κυδωνιεὺς

Δημοσθένης

Δημοσθένης Πανταλέων

Διαμαντής

Δίρφυς

Δωρίς

Έθη Λιθανοῦ

Έθρος

Έθρος

Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου

Ελένη Δ.

Ελένη Κουλουκουντῆ

Ελένη Σταθάτου

Ελευσίς

Ελισάβετ

Έλλας

Έλλας

Έλληνική Ακτή

Έλληνικός Αστήρ

Έλληνικόν Κύμα

Έλληνικός Ούρανδς

Έλπις

Έλπις

Ενωσίς (ψυγεῖον)

Επτάνησος

Έρμούπολις

Εύανθια

Εύγενία Χανδρῆ

Εύηνος

Εύθαλια

Εύρυμέδων

Π. Καδίων

Π. Σιγάλα

Π. Γουλανδρῆ

Π. Μαρκεσίνης

'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής . . . . .	άδ. Κουλουκουντή . . . . .	38	5548	διῆλθε Τζιμπούνι 25 Μαΐου διὰ Βορδώ
'Ηπειρος . . . . .	'Αρ. Σταυρίδης κλπ. . . . .	18	5572	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 'Οκτ.
'Ηράκλειον . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	25	964	εἰς πειραιεύκην γραμμήν Αίγαλον
Θεμιστοκλῆς . . . . .	έτ. «Ιόνιον» . . . . .	44	7198	ἀνεγ. Ρόττερντα 26 Μαΐου διὰ Νάρδικ
Θεμώνη . . . . .	«Κάσσες Α. Ε. . . . .	44	7198	ἔφθ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου
Θεοδώρα (τάνκερ) . . . . .	'Ελευθεριάδης-Σχοιβάνος . . . . .	10	5237	ἀνεγ. 'Αμπαντάν 21 Μαΐου δι' Ιταλίαν
Θεοκυήτωρ . . . . .	Μιχ. Σπ. Πολέμης . . . . .	42	2865	ἀνεγ. Μπότγουντ 20 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υδρανη, ἔφθ. 26
Θεομήτωρ . . . . .	νιοί Σπ. Πολέμη . . . . .	10	4427	φθ. Λονδίνα 25 Μαΐου
Θεοφανώ Λιθανοῦ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	37	4815	διῆλθε Μπλαμπά 23 Μαΐου διὰ Μεσόγειον
Θέτις . . . . .	'Ηλ. Χατζηλιάς . . . . .	30	4123	ἔφθ. Καλκούνταν 14 Μαΐου
Θηρασία Νομικοῦ . . . . .	«Θηραϊκή» Α. Ε. . . . .	88	1356	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Μαΐου
'Ιάκωβος . . . . .	Γ. 'Αγγελίδης . . . . .	01	2107	ἔφθ. Ρουέν 24 Μαΐου
'Ιγόρ . . . . .	Λόδς καὶ Πεζᾶς . . . . .	43	7176	ἔφθ. Ρουέν 20 Μαΐου καὶ ἀνεγ. 28 διὰ Χάμπτον φόδς
'Ιθακος . . . . .	«Έκτωρ Δρακούλης . . . . .	06	3916	ἔφθ. 'Αμβούργον 22 Μαΐου
'Ιλισσός . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	15	4724	ἔφθ. Γένοβαν 17 Μαΐου
?Ιρις . . . . .	'Ιο. Παλαιοκρασσᾶς . . . . .	11	1881	ἔφθ. Θέονταν 20 Μαΐου καὶ Λίβερπούλ 27
'Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	44	7176	ἔφθ. Σαίγκον 17 Μαΐου
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς . . . . .	οίκογ. Γουλανδρῆ . . . . .	44	7176	διῆλθε Σονέξ 20 Μαΐου διὰ Βανδάρ Σαπούνη
'Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Αθηνᾶς κλπ. . . . .	44	10441	διῆλθε Σαΐδ 24 Μαΐου δι' Ενδόπολην
'Ιω. Φράγκος . . . . .	Μάρκ. Φράγκος . . . . .	12	3442	ἀνεγ. Φόβεύ 21 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
'Ιω. Χανδρῆς . . . . .	«Χανδρῆς» Α. Ε. . . . .	42	7035	ἔφθ. Κάρδιφ 27 Μαΐου
'Ιωνία (ἐπιβατ.) . . . . .	Έλλην. Μεσογ. Γραμματ . . . . .	13	4916	εἰς Γλασκώδην 30 Μαΐου, διασκευὴ
K. Χατζηπατέρας . . . . .	'Ιο. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7244	ἀνεγ. Νάρδικ 26 Μαΐου διὰ Νιούπορτ
Καθαρίωτισσα . . . . .	'Ιο. Παράσος κλπ. . . . .	13	1877	ἔφθ. Σούλλ 22 Μαΐου (διὰ Δανίαν)
Κάπταιν I. Ματαράγκας . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	44	7240	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 13 Μαΐου διὰ Βόρ. Γαλλίαν
Κάπταιν K. Παπάζογλου . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	45	7240	ἀνεγ. Χάμπτον διὰ Βόρ. Γαλλίαν
Κάπταιν Φαρμακίδης . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Σαΐν Τζόν 22 Μαΐου διὰ Τάιν
Κάσσος . . . . .	«Κάσσες Α. Ε. . . . .	39	5215	διῆλθε Ντότζενες 25 Μαΐου διὰ Χάμπτον φόδς
Καστοριά . . . . .	Λουάς Νομικός . . . . .	20	844	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Μαΐου. Μετωνυμ. «ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Κάστωρ . . . . .	άδ. Γράπτους . . . . .	44	7198	ἔφθ. Κουβάτ 15 Μαΐου
Κάτε Ν. Λ. (τάνκερ) . . . . .	N. Λυκιαρδόπουλος . . . . .	43	10448	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Μαΐου διὰ Καζαπτλάγκαν, ἔφθ. 26
Κατίγκω Χατζηπατέρα . . . . .	νιοί Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Μαΐου
Κεχρέα . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	44	7176	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 25 Μαΐου
Κοζάνη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	30	255	εἰς κρατικάς μεταφοράς ἐν Έλλάδι
Κονιστρα . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Μελβούνθην 3 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Κόνιτσα . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	22	269	άργει Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Κορινθία (ἐπιβ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ . . . . .	11	3874	ἀνεγ. Πειραιᾶ 27 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
Κρήτη . . . . .	Γ. Μοάτσος . . . . .	44	7244	εἰς λιμένας Αργεντινῆς 25 Μαΐου
Κρίδος . . . . .	M. Έμπτειρίκος . . . . .	45	3805	ἀνεγ. Γκάλβεστων 21 Μαΐου διὰ Κρίστομπαλ, ἔφθ. 27
Κυθερήτης . . . . .	Δ.Πατέρας & Υἱοί . . . . .	27	4950	ἔφθ. Νικολάεφ 27 Μαΐου
Κῦμα . . . . .	«άδ. Λιθανοῦ» Α.Ε. . . . .	43	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Λίβερπούλ
Κωνσταντῆς . . . . .	άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Καλκούνταν 22 Μαΐου διὰ Μαντράκης, ἔφθ. 27
Κωνσταντίνος Η. . . . .	Γ. Ήλιόπουλος . . . . .	05	2527	διῆλθε Σονέξ 27 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Κώστας Μίχαλος . . . . .	N. Απόδιακος . . . . .	45	7176	ἀνεγ. Νέαν Ύδρων 21 Μαΐου διὰ Σαβόναν
Κώστης Λαυδής . . . . .	νιοί Κ. Η. Λαυδοῦ . . . . .	43	7176	διῆλθε Θέονταν 21 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Κώστης Λῶς . . . . .	άδ. Λ. & Α. Πεζᾶς . . . . .	44	7176	ἀνεγ. Μπανάρι 24 Μαΐου, Γιβραλτάρ 27 διὰ Χάμπτον φόδς
Κέδης . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	900	εἰς πειραιεύκην γραμμήν Αίγαλον
Λεόντιος . . . . .	Θεόδ. Τεργμάζος . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 20 Μαΐου διὰ Βόρ. Γαλλίαν
Λεωνίδας . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	εἰς Νικολάεφ 20 Μαΐου
Λεωνίδας Μίχαλος . . . . .	«Μίχαλινός» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 22 Μαΐου καὶ ἀνεγ. 24 διὰ Χάμπτον φόδς
Λούλα Νομικοῦ . . . . .	Ενάγγ. & M.Νομικός . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Σάρφι 18 Μαΐου διὰ Τέμπητ Μπαή
Λύρας . . . . .	Π. καὶ Μ. Λύρας . . . . .	18	5686	ἀνεγ. Νιούπορτ 22 Μαΐου δι' Αμβέρσαν, ἔφθ. 24
Μαίανδρος . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	45	7177	ἀνεγ. Χάμπτον φόδς 21 Μαΐου διὰ Ρίον Ιανέριον
Μαϊδίτις . . . . .	άδ. Συνοδινοῦ . . . . .	19	3911	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Απρ.
Μακεδονία . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	διῆλθε Θόροντεϋ 'Αλιαντ 14 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Μαλιακός . . . . .	Μαρῆς Έμπτειρίκος . . . . .	12	3903	ἀνεγ. Γένοβαν 25 Μαΐου, Γιβραλτάρ 28 διὰ Νέαν Ύδρων
Μαργαρίτα . . . . .	Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	ἔφθ. Σφάξ 14 Μαΐου
Μαργ. Χανδρῆ . . . . .	Ένγ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	ἔφθ. Ροζάριο 22 Μαΐου
Μαρία Λ. . . . .	Κ. Η. Λαυδοῦ . . . . .	12	4707	άργει Τάιν ἀπὸ 12 'Απρ.
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆ . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ . . . . .	43	7176	εἰς Βαλτιμόρην 30 Μαΐου
Μαρία Σ ταθάτου . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 16 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Μαριάμ . . . . .	Μανδοφίλιππας-Πατέρας . . . . .	44	7176	ἔφθ. Μπονέρος Αὔρες 20 Μαΐου
Μάριος ΙΙ. . . . .	Μιχ. Καραγεώργης . . . . .	23	1175	εἰς ταξίδιον Πειραιῶς—Αιγάπτου
Μάρπησσα . . . . .	N. Εύσ.αθίον . . . . .	19	5476	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διὰ Λονδίνον
Μάστερ Ηλ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	ἔφθ. Μαγιονίκα 19 Μαΐου
Μεγαλόχαρη . . . . .	I. Θεοδωρακόπουλος . . . . .	44	7198	ἔφθ. Νιούπορτ 13 Μαΐου
Μέμφις . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	18	1996	άργει 'Αμβέρσαν ἀπὸ 8 'Οκτ., ἐπισκεψή
Μέντωρ . . . . .	Έκτωρ Κ.Δρακούλης . . . . .	41	7157	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαΐου διὰ Χάρονην
Μέρκιουρ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	22	269	"Ιδε: «ΚΟΝΙΤΣΑ»
Μέτσοβον . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	33	486	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαΐου. Μετωνυμ. «ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Μίνα Λ. Καμπάνη . . . . .	κληρο. Α. Καμπάνη . . . . .	20	5227	ἔφθ. Κάρδιφ 25 Μαΐου
Μιχάλη . . . . .	Κωνατ. Λαυδοῦ . . . . .	43	7207	ἀνεγ. Μπότγουντ 19 Μαΐου δι' Αμβέρσαν, ἔφθ. 29
Μιχαλάκης . . . . .	N. Εύσταθίον . . . . .	44	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 14 Μαΐου
Μιχ. Λ. Έμπειρίκος . . . . .	έτ. Σ.Γ.'Εμπτειρίζον . . . . .	18	5202	ἔφθ. Σίδνεϊ (Καναδᾶ) 24 Μαΐου
Ναύαρχος Κουντουριώτης . . . . .	Ίω. Καρδρᾶς . . . . .	45	7247	ἀνεγ. Ντωμπιταν 14 Μαΐου διὰ Πόρτ Σονδάν
Νέα Ελλάς . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Μαΐου καὶ άναχωρεῖ 2 Ιουνίου διὰ Νέαν Ύδρων
Νέδων . . . . .	«Λιθανός» Α.Ε. . . . .	43	7176	ἀνεγ. Ρόττερντα 22 Μαΐου διὰ Σπέτζιαν, ἔφθ. 30.
Νέστος . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	διῆλθε Σονέξ 26 Μαΐου δι' Αντσραλίαν
Νηρεύς . . . . .	'Εμι. Χατζηλίας . . . . .	37	5205	ἀνεγ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Μαΐου δι' Αντσραλίαν
Νικόλας . . . . .	X. Πατέρας & Σια . . . . .	43	7176	ἔφθ. Κάρδιφ 18 Μαΐου καὶ Νάρδικ 29
Νικόλας . . . . .	B. Σ. Ρωσόλυπος . . . . .	10	4540	ἀνεγ. Βούβανη 26 Μαΐου διὰ Καλκούνταν
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	«Ατλαντικός» Α. Ε. . . . .	43	7244	διῆλθε Ντωμπιταν 27 Μαΐου διὰ Ντακάρ
Νικ. Καΐρης . . . . .	E. Κουλουκ. -Ι.Καΐρης . . . . .	43	7244	ἔφθ. Λίβερπολη 21 Μαΐου
Νικ. Μίχαλος . . . . .	K. Μίχαλος . . . . .	13	4342	ἔφθ. Σφάξ 18 Μαΐου
Νικ. Πατέρας . . . . .	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε. . . . .	43	7194	ἔφθ. Φορτάουν 27 Μαΐου (διὰ Πέπελ)

Νικολάου Γεώργιος . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	άνεγ. Χάροην 21 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
Νικολάου Ζωγραφία . . . . .	έτ. Γ. Νικολάος . . . . .	44	7207	άνεγ. Ντιέγκο Σοναρές 10 Μαΐου διὰ Σαϊγκόν
Νικολάου Μαρία (τάνκερ) . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	Έφθ. Χάροην 28 Μαΐου
Νίκος Τ. . . . .	«Καφησεύς» Α.Ε. . . . .	19	5175	Έφθ. Δάντσιγκ 22 Μαΐου
Ξάνθη . . . . .	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	41	674	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Φεβρ.
"Οθών . . . . .	Φαφαλιοὶ καὶ Σια . . . . .	44	7176	Έφθ. Βενετίαν 18 Μαΐου
"Ολγα . . . . .	'Εμπορ.-Έφοπλιστική . . . . .	43	7244	άνεγ. 'Αδελαΐδα 13 Μαΐου διὰ Κόντινεντ
"Ολυμπίος . . . . .	Κούνονθρος - 'Εμπειρ. . . . .	18	5216	άνεγ. Καλκούταν 27 Μαΐου διὰ Καράτοι
"Οντρι . . . . .	Κ. Γράτσος . . . . .	45	7176	άνεγ. Πενσακόλαν 16 Μαΐου διὰ Χάροην
"Ορος "Αθως . . . . .	Κων. Β. Σκαρδέλης . . . . .	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 24 Μαΐου διὰ Γένοβαν
"Ορος Αίτνα . . . . .	«Ατλαντικός» Α. Ε. . . . .	29	4230	άργει Σίενταν ἀπὸ 9 Μαρτ.
"Ορος Ελικών . . . . .	«Τράπου» Σο . . . . .	18	5525	Έφθ. Μαντράς 18 Μαΐου
"Ορος Κυλλήνη . . . . .	Ρεθύμν. - Κουλονκουντής . . . . .	17	3704	Έφθ. Κοσσίν 24 Μαΐου
"Ορος Ροδόπη . . . . .	«Ωκεανός» Α. Ε. . . . .	19	5182	Έφθ. Μασσαλίαν 24 Μαΐου
"Οχι . . . . .	Ίω. Λυκίδης . . . . .	09	888	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
Παναγῆς . . . . .	Ν. Λυκιαρδόπουλος . . . . .	20	5194	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διὰ Μίδδλεσμπρο, έφθ. 29
Παναγία Καθαριώτισσα . . . . .	Α. Καραδίας . . . . .	43	7176	Έφθ. Λορέντζο Μαρζέ 17 Μαΐου
Παναγιώτης . . . . .	Ίω. Λιβανός . . . . .	43	7176	Έφθ. Καζαμπλάγκαν 28 Μαΐου
Παναγιώτης Ν. (Ψυγείον) . . . . .	Π. Νυκλαΐδης . . . . .	21	601	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Παναγ. Κουμάνταρος . . . . .	Π. Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	Έφθ. 'Αμβέρσαν 13 Μαΐου
Πάργα . . . . .	Γ. Σκριβάνος καὶ Σια . . . . .	15	999	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 14 'Ιαν.
Πάτμος . . . . .	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	31	200	εἰς ἀποπλοίας μεταφοράς
Παῦλος Γ. . . . .	άδ. Γιαννακαρώνη . . . . .	20	1130	παρέμενε Γένοβαν 28 Μαΐου διαταγάς
Πειραιεὺς (ἐπιθετ.) . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	29	1493	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
Περικλῆς . . . . .	«Ιόνιον» Α. Ε. . . . .	43	7176	άνεγ. Μόρπιλ 28 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
Περσεφόνη . . . . .	Ίω. Μ. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	Έφθ. Ραγγοΐν 22 Μαΐου
Πεταλοί . . . . .	Μαρ. 'Εμπειρίκος . . . . .	45	3822	Έφθ. Νέαν 'Υόρζην 20 Μαΐου
Πετράκης Νομικός IIII (τάνκερ)	Μ. Νομικός . . . . .	43	10448	Έφθ. Ρούνεν 22 Μαΐου καὶ Χάροην 25
Πέτρος (τάνκερ) . . . . .	νιοί Π. Γουλανδρῷ . . . . .	43	10448	διῆλθεν "Άδεν 26 Μαΐου δι' 'Αμπαντάν
Πέτρος I. Γουλανδρῆς . . . . .	άδ. Γουλανδρῷ . . . . .	23	4693	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διὰ Κάμπτεν
Πέτρος Νομικός . . . . .	Μάρκος & Ε. Νομικός . . . . .	43	7176	ἔδεξαιμενίσθη εἰς Λοξόν 22 Μαΐου
Πήγασος . . . . .	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	43	3610	Έφθ. Πειραιᾶ 27 Μαΐου
Πηγείδης . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	44	7207	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 22 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
Πολυτίμη 'Ανδρεάδη (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης . . . . .	43	10193	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
Πότη . . . . .	Μιχ. Βερνίκος . . . . .	96	1594	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Οκτ.
Πρέντον . . . . .	Καττούλας καὶ νιοί . . . . .	06	2088	Έφθ. Ρούνεν 25 Μαΐου
Ριχάρδος Δ. Λάζιονς . . . . .	έτ. «Γαλαξίας» . . . . .	45	7176	Έφθ. Τάιν 8 Μαΐου
Ροδόπη . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	44	1923	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
Ρόδος . . . . .	έτ. «Τρανσπετρόλ» . . . . .	17	4908	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
Σαλαμινία . . . . .	Ε. Πετρούτος - Γ. Τάνες 01	3634		άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Φεβρ.
Σάμος . . . . .	νιοί Δ. 'Ιγγλέση . . . . .	43	7177	Έφθ. Χάϊφαν 17 Μαΐου
Σαντορίνη . . . . .	Σιγάλα - Κουλονκουντή . . . . .	43	7207	Έφθ. Λιβόρνο 24 Μαΐου
Σέρραι . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	21	725	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Μαΐου
Σίλιων φὸν Ούτρεχτ . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	22	4949	άργει Τάιν ἀπὸ 17 Φεβρ.
Σκρᾶ . . . . .	Θ. Σταφυλοπάτης κλπ. . . . .	27	727	"Ιδε: «ΦΡΑΓΚΙΣ»
Σουλιώτης . . . . .	«Ναυτίλος» Α. Ε. . . . .	17	4300	άργει Νιούπορτ ἀπὸ 13 'Απρ.
Σούνιον . . . . .	Μάνθος - Χατζηλίας . . . . .	43	7244	άνεγ. 'Αλγέριον 22 Μαΐου, Γιβραλτάρ 24 διὰ Χάμπτον ρόδος
Στάθης I. Γιάνναγας . . . . .	Μιχ. Κουλονκουντής . . . . .	44	7176	Έφθ. Τάιν 26 Μαΐου
Στάμος . . . . .	Δ. Φαφαλίδης . . . . .	14	3801	Έφθ. Χούλλ 18 Μαΐου
Σταυρός . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	25	4853	εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν ἀπὸ 23 'Απρ.
Σταύρος Κουμάνταρος . . . . .	'Ιω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	άνεγ. 'Αιμέρσαν 23 Μαΐου διὰ Νάρδικ
Στέφανος Σ. . . . .	Π. καὶ 'Ιω. Σαμονᾶ . . . . .	04	646	Έφθ. Χούλλ 22 Μαΐου
Στρυμών . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	19	5250	Έφθ. Καλκούταν 28 Μαΐου
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος . . . . .	άδ. Βλασσόπουλος . . . . .	43	7244	άνεγ. Χούλλ 20 Μαΐου διὰ Σαδόναν, έφθ. 28.
Σύρος . . . . .	Δ. Γεωργόπουλος . . . . .	43	7176	Έφθ. Κάρδιφ 23 Μαΐου
Τάκης Κ. . . . .	Κατσονλάκος . . . . .	20	471	εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Βορ. Αιγαίου
Ταξιάρχης . . . . .	άδ. Λαμπού . . . . .	13	4221	άνεδ. 'Αιμέρσαν 20 Μαΐου, Γιβραλτάρ 28 διὰ Πειραιᾶ
Ταύγετος . . . . .	Κουλούθρου - 'Εμπειρίκου . . . . .	18	5687	Έφθ. Γρεεντίζενγκάουθ 15 Μαΐου
Τζών Χανδρῆς (τάνκερ) . . . . .	Δ. I. Χανδρῆς . . . . .	43	11448	διῆλθε Σαΐνες 26 Μαΐου δι' 'Αμπαντάν
Τηλέμαχος . . . . .	Έκτωρ Δρακούλης . . . . .	11	3658	Έφθ. 'Αιμέρσαν 26 Μαΐου
Τήνος . . . . .	Ποθ. Μπάκιας κλπ. . . . .	11	1459	Έφθ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου
Τρίτων . . . . .	άδ. Γράτσοι . . . . .	44	7207	εἰς λιμένας "Απο 'Ανατολῆς 1 Μαΐου
Υδραίος II . . . . .	Άθαν. Κουλούρας . . . . .	30	4557	διῆλθε Κων. πολὺ 28 Μαΐου διὰ Μαύρην Θάλασσαν
Υδρούσσα . . . . .	Π. Χριστόπολης . . . . .	22	2038	άνεγ. 'Αιμέρσαν 26 Μαΐου διὰ Καζαμπλάγκαν
Υπερίων . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	43	9539	Έφθ. Γένοβαν 25 Μαΐου
Φλόγα . . . . .	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδ»μοι . . . . .	05	480	εἰς ἀποπλοίας μεταφοράς
Φλώρα Νομικός . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	21	1783	Έφθ. Βενετίαν 14 Μαΐου
Φλώρινα . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	20	985	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Φραγκίκης . . . . .	Θερ. Σταυρολοπάτης . . . . .	27	757	Έφθ. Πειραιᾶ 18 Μαΐου
Φρέδη . . . . .	Κ.Δ.Καλαφάτης . . . . .	07	4043	Έφθ. Νικολάεφ 15 Μαΐου
Φωτεινή . . . . .	I. M. Καροζᾶς . . . . .	44	7176	άνεγ. Νταζάρ 21 Μαΐου διὰ Ντουνάλα
Χαδιώτης . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	45	7247	διῆλθε Σονές 25 Μαΐου διὰ Σαϊγκόν
Χάλκη . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	45	470	εἰς πρατικάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Χαλκιδική . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Δωδεκανήσουν
Χέλατρας . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	44	7176	άνεγ. Μπρισμπάνη 28 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Χίος . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	39	5643	διῆλθε Κιονοδαύο 6 Μαΐου διὰ Ντρόμπιαν
Χρυσῆ . . . . .	νιοί Π. Γουλανδρῷ . . . . .	44	7176	Έφθ. 'Αιμέρσαν 28 Μαΐου
Ψαρά . . . . .	Άναστασίου - Φαφαλίδης . . . . .	45	7247	άνεγ. 'Οφάν 20 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
Ωκεανός . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	43	9539	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου δι' 'Αιμέρσαν
Ωρίων . . . . .	Πολ. Λύρας . . . . .	09	4793	άνεγ. Χουνέλβαν 20 Μαΐου δι' 'Αιμέρσαν, έφθ. 27

### Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

'Αγγελική (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	ἀνεγ. Ἀμπαντάν 24 Μαΐου διὰ Καζαπλάγκαν
'Αθάμας II	έτ. «Αθάμας»	19	3537	ἀνεγ. Νέαν 'Υόρζην 19 Μαΐου διὰ Γένοβαν
'Αζουέρο	έτ. «Αζουέρα»	44	7176	ἔφθ. Ντακάρ 22 Μαΐου
Αίτζιαν Στάρ (ἐπιθατ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκ.
'Αναστασία	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	διῆλθε Κολόμπο 21 Μαΐου δι' "Αδεν"
'Ανδαλουσία	έτ. «Τρανσατλάντικα»	18	7717	διῆλθε 600 μίλια βορείως Ρίον 'Ιανείρον 26 Μαΐου δι' "Ιταλίαν
'Ανδρέας	έτ. «Σάμισκ»	44	7207	ἀνεγ. Σητατή 1 Μαΐου διὰ Πικοχάμαν
'Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	εἰς ταξίδια Κεντρώας 'Αμερικῆς
'Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονούπα»	04	4784	ἀνεγ. Χονέλβαν 24 Μαΐου δι' "Ειδεν
'Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	ἀνεγ. 'Αλγέριον 22 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
'Αριστείδης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἀνεγ. Χάμπτον φόδος 18 Μαΐου διὰ Βόρ. Γαλλίαν
'Αριστογείτων	έτ. «Αριστομένης»	42	7176	ἀνεγ. Χάβρων 27 Μαΐου διὰ Χάμπτον φόδος
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἔφθ. Σαΐν Ναζαρ 25 Μαΐου
'Αριστομένης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἔφθ. Χάβρων 28 Μαΐου
'Αριστοτάκης	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἔφθ. Σαΐν Ναζαρ 20 Μαΐου
'Αριστοτέλης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	ἀνεγ. Βαγκούδεο 25 Μαΐου διὰ Θεσσαλονίκην
'Αρόζα	έτ. «Πόνκα»	22	1979	ἔφθ. Γκέφλι 19 Μαΐου
'Αρτύγια	«Παναμένια Τράπτε	25	5531	ἔφθ. Κάρδιφ 6 Μαΐου. Μετωνυμ. «ΝΤΟΜΙΝΑ»
'Ατλάντικ II. (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ 'Αμερικαν»	21	8206	ἔφθ. Ποιγάλ 25 Μαΐου
'Ατλάντικ Γουαίνη	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 12 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
'Ατλάντικ Γουίντ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἔφθ. 'Άδελαΐδα 8 Μαΐου
'Ατλάντικ "Είρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Γιθαφλάταρ 16 Μαΐου διὰ Κιουφασάο
'Ατλάντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Νιούκαστλ Νιούζ 27 Μαΐου
'Ατλάντικ Κόστ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	διῆλθε Παναμᾶν 20 Μαΐου διὰ Βαγκούδεο
'Ατλάντικ Μπρίς	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	ἔφθ. Σίδνευ (Αύστραλιας) 10 Μαΐου
'Ατλάντικ "Οσεαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς 'Αλεξανδρειαν 30 Μαΐου, ὑπὸ ἐγκατάλειψην
'Ατλάντικ Πάιλοτ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεγ. Βιττορίαν (Βρετ. Κολομβ.) 21 Μαΐου διὰ Ν. 'Αφρικήν
'Ατλάντικ Σήμαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεγ. Φρήμαντλ 10 Μαΐου διὰ Ρότερνταν
'Ατλάντικ Σίι	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Βενετίαν 16 Μαΐου
'Ατλάντικ Τρέντερ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διῆλθε Κιουφασάο 19 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρειαν
'Αφρικάνα	έτ. «Αριτούρους»	27	4889	ἀνεγ. Τάν 12 Μαΐου διὰ Ταχαράντι
Βαϊμέα	έτ. «Κρούζες»	19	5670	ἀνεγ. Φρήμαντλ 8 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Βαλερόζο	έτ. «Τριντέντε»	20	2310	ἔφθ. Βαλτιμόρην 9 Μαΐου
Βικτώρια	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 25 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
Βιράγκο	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	ἔφθ. Κάρδιφ 21 Μαΐου
Βύρων	έτ. «Βυζόνας	05	339	ἔφθ. Κοπεγχάγην 27 Μαΐου
Γαρουφαλιά	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Μαΐου
Γεροδῆμος	έτ. «Αταλάγια»	99	3076	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπὸ 1 'Απρ.
Γεώργιος	έτ. «Λεβάντε»	17	5915	ἀργεῖ Βαλτιμόρην ἀπὸ 24 'Ιαν.
Γεώργιος Π.	N. Παπαλίδης	19	611	ἔφθ. Καλάμας 28 Μαΐου
Γιάγκος	"Ελληνες ἄγορασται	93	619	εἰς Λονδίνον 30 Μαΐου. ΕΠΙΩΛΗΘΗ
Γκλόρια	έτ. «Αράουκος»	12	6348	ἀνεγ. Μπουένος "Αιρές 19 Μαΐου διὰ Περγαμπούκον
Δέσποινα	έτ. «Σάμισκ»	44	7216	ἀνεγ. Σαγκάνη 18 Μαΐου διὰ Μανιλλαν
Δημοσθένης (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	εἰς Κιουφασάο 20 Μαΐου
Διώνη	έτ. «Πλάξ»	20	6157	ἀνεγ. Χάμπτον φόδος 15 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	ἀργεῖ Σύρον 28 Μαΐου
Έκουαστρο	έτ. «Αλμπρόζος»	20	5107	ἔφθ. Χάμπτον φόδος 13 Μαΐου
"Ελλενικ (Χονδ.)	έτ. «Ατιπολίδα Λιεθνής	20	7631	ἔφθ. Ρόττερνταν 24 Μαΐου
"Ελλενικ Νύμφη	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	εἰς Πλάκουντ ἀπὸ 24 'Απρ., ζημίαν
"Ελλενικ Χρυσούλα	έτ. «Αταλάγιας	10	1441	ἀργεῖ εἰς Χάρολεϋ 26 Μαΐου
'Εμανουΐτερ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43	7207	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 28 Μαΐου
'Ενσενάντα	έτ. «Ενσενάτω	44	7207	ἔφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου
'Εντερπράζ	έτ. «Πομαρόζας	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 25 Μαΐου
'Ερατώ	έτ. «Λιεθνής»	43	7225	ἀνεγ. Γλασκώβιν 11 Μαΐου διὰ Χάμπτον φόδος
Εύριπιδης	έτ. «Σάν Νικόλας»	20	7582	ἀνεγ. Χάμπτον φόδος 25 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
Εύρυθιάδης	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	ἀνεγ. Σιγκαπούρην 25 Μαΐου δι' 'Αδελαΐδα
Εύρυσθεύς	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	ἔφθ. Ρίον 'Ιανείρον 10 Μαΐου
"Ηθη Γ.	έτ. «Καρμπάνα»	43	7176	"Ιδε: «ΛΙΜΠΙΕΡΤΑΝ», σημαία Παναμᾶ.
Θεοδώρω	έτ. «Θεοδόρω	19	5524	εἰς Κολόμπο ἀπὸ 7 Μαΐου (διὰ Καλκούταν)
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 22 Μαΐου
Ίντιάνα	Τέδων Λιθανός	15	5751	"Ιδε: «ΝΤΕΡΝΑ», σημαία Παναμᾶ
Ίόνιαν Λήντερ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου διὰ Χάροην
Ίόνιαν Τρέντερ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	ἐν πλήρῃ έκ Νέας 'Ορλεάνης διὰ Σπέτζιαν 25 Μαΐου
Ίσπαχάν	Σ. Α. 'Αγκιλίδης	19	5636	ἀνεγ. Μπόνιαν 20 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
Ίωάν. Λιθανός	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	ἔφθ. Μασσαλίαν 9 Μαΐου
Καλλιρρόη (τάνκερ)	έτ. «Αριόνας	22	8432	ἀνεγ. Κιουφασάο 16 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
Καμπέρρα	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	7710	ἀνεγ. Βορδό 22 Μαΐου διὰ Καζαπλάγκαν, ἔφθ. 26
Καντούλη	έτ. «Ντέλ. Ρέιν»	12	3923	εἰς 'Αμβούνγον 20 Μαΐου
Κάπταιν Θέλ (τάνκερ)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 Μαΐου
Κάπταιν Μικές	έτ. «Λουτσίντας	18	480	εἰς μεταφοράς πετρελαίων ἐν Ἑλλάδι
Κάπταιν Τζόν	έτ. «Στάρ»	19	3332	ἔφθ. Χάμπτον φόδος 27 Μαΐου
Κατερίνα	έτ. «Κατερίνα»	03	491	ἀνεγ. Γρούμπουτο 27 Μαΐου διὰ Βρέμην
Κατίνα	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	ἔφθ. Μασσάβαν 22 Μαΐου
Κατούμπα	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	9424	ἀνεγ. Πόντη—ἀ—Πίτρ 21 Μαΐου διὰ Χάροην
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	ἔφθ. Ν. 'Υόρζη 17 Μαΐου
Κλειώ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 28 Μαΐου
Κέφαλος	έτ. «Τρανσασεάνικα	17	3804	ἀργεῖ Πόρτλαντ (B. 'Αμερ.) ἀπὸ 1 'Απρ.
Κνόζα	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	ἔφθ. Σίδνευ (Αύστραλιας) 26 Μαΐου
Κοκερέλ	έτ. «Κάντιας	04	3479	ἔφθ. Δάντσιγκ 21 Μαΐου
Κόρα	Π. Γασπαρινάτος	06	817	ἔφθ. Πόρι Σαΐδ 20 Μαΐου
Κουλέμπρα	έτ. Πορτούπελλο	19	5261	ἔφθ. Δάντσιγκ 20 Μαΐου
Κύλεμουντ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 17 Μαΐου
Κυρήνεια	Παναμᾶκη ἔταιρο	11	7527	ἀνεγ. Πειραιᾶ 20 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρειαν
Λέανδρος	έτ. «Μπενβενίτος»	10	610	ἔφθ. Μπέρεταν 27 Μαΐου

Λίλα	έτ. «Ρίβω»	09	655	έφθ. Λονδίνον 27 Μαΐου
Λιμπερέιτορ	έτ. «Παναυσερικάνα»	44	7176	άνεξ. Ἀμβέρσαν 25 Μαΐου διὰ Νάρβικ
Λιμπερτάντ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άνεξ. Ἀμβέρσαν 16 Μαΐου διὰ Νάρβικ, ἔφθ. 21
Λοίντα (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικού'	16	5505	άνεξ. Ἀρσηντα 16 Μαΐου διὰ Παναμᾶν, ἔφθ. 20.
Λοϊντέστε (τάνκερ)	έτ. «Αντόρ»	21	8206	διηλθε Σονέζ 27 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
Λούζορ (έπιβατ.)	έτ. «Βικτώρια»	15	5544	ἀργεῖ "Αμετερνταμ" ἀπὸ 17 Μαρτ.
Μαίρη Γ.	έτ. «Σεντραμερικάνα»	43	7176	άνεξ. Κιουρασάο 17 Μαΐου διὰ Χάιφαν
Μακκίκι	έτ. «Κρούζες»	17	5924	διηλθε Μομπάσσα 24 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Μαντόννα	Π. Φιλίνης	42	855	άνεξ. Γλασκώβην 26 Μαΐου δύ' Ισλανδίαν
Μάντω	τ. «Φωσίαν»	42	7176	άνεξ. Μπόναν 25 Μαΐου, Γιβραλτάρ 28 διὰ Γλασκώβην
Μάρθελ	έτ. «Ούλτραμαρίνο»	08	1763	ἔφθ. Παλέρμο 12 Μαΐου
Μάρχορυ	έτ. «Πούντα "Άλτα»	19	2660	ἀργεῖ Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 20 'Απρ.
Μαρία Γ.	έτ. «Εκρυστάλλη»	20	3326	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 11 Μαΐου
Μαρκέλλα	έτ. «Σάν Γκρεάσμιο»	20	3483	άνεξ. Λονδίνον 23 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
Ματθαίος (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	διηλθε Σιντράταρ 26 Μαΐου διὰ Τρίνινταν
Μάουντ Μυκάλη	έτ. «Αίσνα»	14	3634	εἰς Χάδονην ὑπὸ παραλαβήν
Μεγαλόχαρη	έτ. «Πλώρας»	01	3568	άνεξ. Μπουνένος "Άρδες" 20 Μαΐου δύ' Εὐρώπην
Μερίντιαν	έτ. «Μοντίζο»	19	4993	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 12 Μαΐου
Μερόπη (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	ἔφθ. Φρετάνον 24 Μαΐου
Μολντόβα	έτ. «Ιθάνη»	11	4083	διηλθε Κριστούπαλ 18 Μαΐου διὰ Μαζάττιλαν
Μπελλασίστα	έτ. «Ειρήνη»	17	3517	άνεξ. Τάιν 23 Μαΐου διὰ Νάρβικ
Μπιενθενίντο	έτ. «Ζαράτη»	18	4965	άνεξ. Σιγκαπούρην 21 Μαΐου διὰ Χόγκ Κόγκ
Μπονασθεντούρα	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	διηλθε Φάλμουν 15 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
Μπούντυ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	διηλθε Κριστούπαλ 11 Μαΐου διὰ Γκολφίτο
Μύριαν	έτ. «Χάρο»	43	7196	άνεξ. Σαιν Ναζαρίο 14 Μαΐου διὰ Τσάρλεστον, ἔφθ. 26.
Μυρτώ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεξ. Κοβένας 19 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
Ναθιγκέίτορ	έτ. «Καρρόμπιαν»	43	7176	έφθ. 'Αγκόνα 22 Μαΐου
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλη»	20	6416	διηλθε Σονέζ 22 Μαΐου δύ' Εὐρώπην
Νήσος Πάτμος (άμερ.)	έτ. «Πανορμύτης»	19	2592	ἔφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου
Νόρα	έτ. «Ηστερον Σύμφρογκ»	43	7176	εἰς Μπάζιαν Μπλάγκαν ἀπὸ 27 Μαρτ.
Νορίτα	έτ. «Σόν»	43	7176	άνεξ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαΐου διὰ Καριπίτο
Νορλάντια	έτ. «Σίλετ»	42	7191	ἔφθ. Καρταγκένα (Κελορβίας) 15 Μαΐου
Νορλάγκο	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαΐου
Νόρμα (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλη»	20	7030	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 26 Μαΐου διὰ Πόρτ ντε Μπούζ.
Νουέθα 'Εσπερτάντζα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	ἔφθ. Πόρτ "Αλφρεντ" 18 Μαΐου
Νουέθα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	ἔφθ. Μπουνένος "Άρδες" 19 Μαΐου
Ντέρνα	έτ. «Γάρανο»	15	5751	εἰς Μασσαλίαν 25 Μαΐου, ἐποκενή.
Ντοράντο	έτ. «Γκαπλόνας	44	7244	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 13 Μαΐου δύ' 'Ιταλίαν
"Οντζαρ 1 1	έτ. «Μιραφλόρα»	18	1897	εἰς λιμένας Νέας Σπωτίας 25 Μαΐου
Ούρανια Γούναρη	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άνεξ. Νέαν Ορθιάνην 24 Μαΐου διὰ Σαγκούνα
Ούτσαχν	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 25 Μαΐου
"Οσεαν Γουαλή	έτ. «Στέιτζ»	19	4990	διηλθε Περιαπούδον 21 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Τζένεραλ»	19	4988	άνεξ. Νέαν 'Οφελάνην 22 Μαΐου διὰ Κούβαν
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Στέιτζ»	19	5101	ἔφθ. Νέαν 'Οφελάνην 19 Μαΐου
Πάν	έτ. «Αμαρούλλις»	20	5595	άνεξ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Πάρσλος 1 1	έτ. «Πάραλος»	18	6049	διηλθε Πιβραίταρ 27 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Παρίτα Μπαίη	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	18	6049	ἔφθ. Κύπρον 24 Μαΐου
Παρίτα Σούν	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	19	5555	ἔφθ. 'Οράν 28 Μαΐου (διὰ Γένοβαν)
Πασίφικ "Οσεαν	έτ. «Πασιφίκ»	44	7212	διηλθε Τρίνινταν 19 Μαΐου διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
Πέρλα	έτ. «Ναβιέρας	19	6040	άνεξ. 'Αμβούργον 23 Μαΐου δύ' 'Αγγλίαν
Πηγελόπη	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεξ. Μπουνένος "Άρδες" 21 Μαΐου διὰ Ντεμεράρα
Πίντα	έτ. «Ναβιέρα»	20	2606	διηλθε Πιβραίταρ 23 Μαΐου διὰ Χάρμπουντ Γκρείτις
Πόδιντ Σάν Πάμπτο	έτ. «Γιωνάτεντ»	20	3280	ἀργεῖ Μπόστον (Βόρ. 'Αμερ.) ἀπὸ 18 Μαρτ.
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 22 'Ιαν.
Πράντο	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	ἔφθ. Μασσαλίαν 15 Μαΐου
Πριμαθέρα	έτ. «Σάμισον»	18	5695	ἔφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου
Πρόσπερο	έτ. «Μπενενίντο»	19	5055	ἔφθ. "Αγ. Βικέντιον 25 Μαΐου (διὰ Γένοβαν)
Πρωτεύς	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	εἰς Τεργέστην ἀπὸ 6 Μαΐου
Ρεζολούτ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσων	42	7176	ἔφθ. Μπουνένος "Άρδες" 26 Μαΐου
Ρένα (έπιβατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	ἀργεῖ 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 30 Αύγ. π. ξ.
Ρένα	έτ. «Πάξ»	20	5686	άνεξ. Μοντεβίδεο 17 Μαΐου δύ' 'Ιταλίαν
Ριζάκουνα	έτ. «Ριζάκουνα»	21	1925	ἔφθ. Βεγγάζην 19 Μαΐου
Ρόμπερτ	έτ. «Βέριτος»	19	2632	ἀργεῖ Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 7 'Απρ.
Ρούλ (παναμ.)	'Ι. Πελετέκης	99	1109	εἰς 'Αλεξάνδρειαν 20 Μαΐου
Σαλαμίς Βίκτορυ	έτ. «Σάτελ»	45	7604	διηλθε Πιβραίταρ 21 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην. ΕΠΩΛΗΘΗ.
Σάν Γιώργιε	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεξ. Χάμπτον ρόδις 21 Μαΐου διὰ Μόριταλ
Σάν Λεονάρδο	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	άνεξ. Χάλιψας 25 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
Σάν Νικόλας	έτ. «Ούλτραμάρε»	08	2229	ἀργεῖ Μίδδλεσμπρο ἀπὸ 16 Μαρτ., ζημιαί.
Σάν Τζεόρτζιο	έτ. «Γαλανός»	16	4818	ἔφθ. Βομβάνη 11 Μαΐου
Σάντα "Αννα	έτ. «Φόρντον»	44	7220	διηλθεν Αγ. Βικέντιον 21 Μαΐου δύ' 'Ιταλίαν
Σαντιάγκο	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεξ. Νιούπορτ 14 Μαΐου διὰ Παλέρμο
Σάντουιτς	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεξ. Χάμπτον ρόδις 19 Μαΐου διὰ Κωσταρίκαν
Σαπφώ	έτ. «Σούντη 'Αμερικάνα»	44	7212	άνεξ. Λός 'Αντζελες 24 Μαΐου διὰ Γκουαγιάμας
Σαράγια	«Ναβ. Σούντη 'Αμερικά»	44	7176	εἰς λιμένας Αντραμίας 20 Μαΐου
Σίγκνετ	έτ. «Αρένας»	11	3726	ἔφθ. Ρονέν 25 Μαΐου καὶ ἀνεξ. 27
Σίμων	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διηλθε Πιβραίταρ 27 Μαΐου δύ' 'Ιταλίαν
Σόνια	έτ. «Μαράτο»	19	5354	ἔφθ. Βορδώ 23 Μαΐου
Σορδλ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	άνεξ. Λός 'Αντζελες 15 Μαΐου διὰ Χάιφαν
Σουέρτε	Κομπ. «Βαπτόρες»	10	3649	άνεξ. 'Αγκόνα 26 Μαΐου δύ' 'Αρζεβ
Στάμιο	έτ. «Πούντα "Άλτα»	18	2858	εἰς Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 2 Μαΐου
Σωκράτης	έτ. «Αριόνα»	21	7409	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 12 Μαΐου δύ' 'Ιταλίαν
Τερψιχόρη	έτ. «Μπλού Λάνη»	30	2480	ἀργεῖ 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 13 'Οκτ.
Φαίας 1 1	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεξ. Χάμπτον ρόδις 25 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλεντικ»	02	10375	διηλθε Λάς Ηλαμάς 21 Μαΐου διὰ Γένοβαν, ἔφθ. 27
Φοῖνιξ	έτ. «Ινσουλάρ»	15	1255	ἔφθ. Μασσαλίαν 16 Μαΐου
Χρυσή Χονδρούλη	άδ. Χονδρούλη	44	1075	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι