

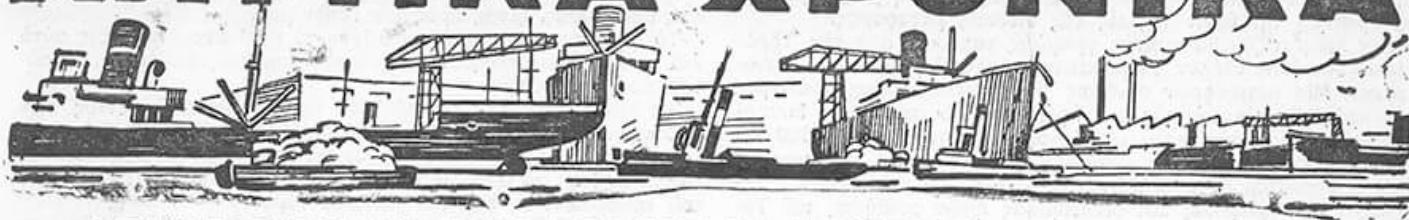
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1948

Αρ. Φύλλου 313/72

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)
ΑΡΙΘΜΟΣ 313(72)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1948

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'Ημεīς καὶ οἱ ἄλλοι'

Φίλος ἐκ Λονδίνου ἔφοτοιστής μᾶς ἀποστέλλει τὴν κάτωθι ἐπιστολήν, τὴν ὁποίαν καὶ εὐχαριστώς δημοσιεύομεν. Ἡτο γραμμένη εἰς τὴν Αγγλικήν. Τὴν ἀποδίδομεν κατὰ πιστήν μετάφρασιν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τώρα τελευταίως κάποια Ἀθηναϊκή ἔφομερίς είχε τὴν καλωσύνην νὰ τονίσῃ τὸ ἐπιχειρηματικὸν τοῦ "Ἐλληνος" δαιμόνιον εἰς τὰ ἔργα τῆς Ναυτιλίας. Ἔστηρίχθη εἰς τὴν ἀθρόαν μεταπολεμικῶν ἀγορῶν σκαφῶν φορτηγῶν ὑπὸ τὴν Ἐλληνικήν καὶ τάς ξένας σημαίας διὰ νὰ συμπεράνῃ, ὅτι εἰπαράμιλλοι εἰς κατακτήσεις τοῦ θαλασσίου στίθου εἰμεθα οἱ "Ἐλληνες" ναυτικοὶ ἐπιχειρηματίαι.

"Ἐπρεπε νὰ κολακεύουσαν καὶ τὸν ὑποφανόμενον οἱ θερμοὶ τῆς καλῆς ἔφομερίδος Ἐπιστολοῖ. Παρὰ ταῦτα δύμως ριζίκῶν διαφωνῶν μὲ τὰ ἀπὸ καιρού εἰς καιρὸν περὶ «δαιμονίου» κλπ. λεγόμενα ἢ γραφόμενα, ὅπως θὰ διαφωνήσωσαν καὶ μὲ τὰς στήλας ποὺ φιλοξενοῦν τώρα τάς παραπτήσεις μου, ὅταν καὶ αὐταὶ ἀναφέρωνται συχνά εἰς τάς «ἀπαραμίλλους» τοῦ "Ἐλληνος" ἔφοτοιστοῦ Ικανότητας.

"Ἐγὼ τὰ διντίθετα τῶν δυσανέξιρονται πιστεύω. Ἀμφισθήτω τὸ διτὶ ἐπετέλεσαμεν θήματα πρόδοσον ὑποδειγματικῆς εἰς τὰ θαλασσιαὶ ἔργα, ὅπως κοινῶς πιστεύεται, ζωηρῶς ἀμφιθάλλω ἀν μέχρι τοῦδε ἔδημιουργήσαμεν ἔργον τι ἀξιον θαυμασμοῦ, παραπλήσιον πρὸς διτὶ οἱ ἄλλοι ναυτικοὶ λαοὶ ἐπετέλεσαν κατὰ τὴν τελευταίαν τριακονταετίαν.

Οἱ Νορθηγοί, οἱ Σουηδοί, οἱ Δανοὶ καὶ οἱ Ἰταλοὶ περισσοτέρας ήμαντον ἔχονται νὰ ἐπιδείξουν κατακτήσεις. Αὐτούς καὶ μόνον θὰ ἀναφέρω καὶ δχι τοὺς μεγάλους καὶ πλουσίους "Αγγλοσάξωνας, οὔτε τοὺς Γερμανούς καὶ τοὺς Ἰάπωνας προπολεμικῶς, διὰ νὰ ἀποδείξω τὸ θάσιμον τῶν παραπτήσεών μου.

"Ηγοράσαμεν πράγματι κατὰ τὴν τελευταίαν διετίον μὲ ὀχρακτήριστον καὶ ἐπικίνδυνον ὑπερβολὴν πλοία πολλά, πάμπολλα μάλιστα. Δὲν ἦτο κάτι τὸ δυσκατόρθωτον. Ἐπωλοῦντο ἀπὸ τὰς "Ην. Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν ἐπὶ πιστώσει. Ἡσαν τόσα ποὺ δλοι, ήμεις καὶ οἱ ξένοι, ἡμπορούσαμεν νὰ ἰκανοποιήσαμεν τὰς ἐπιχειρηματικὰς μᾶς δρεξεις. Διὰ τοὺς ξένους ἄλλως τε, τοὺς "Αγγλούς, τοὺς Σκανδιναύους καὶ τοὺς Ὀλλανδούς, τὰ «Λίμπερτος» καὶ τὰ καναδικὰ δὲν ήσαν καὶ πολὺ ἐπιθυμητά. Σκάφη τῆς περιστάσεως ἔθεωρούντο. Λίρας ἐπίσης διεθέταμεν ἀρκετάς διὰ νὰ ἀγοράσωμεν τὰς ἀγγλικὰς "Ἐμπάτρις".

"Ολος ἀυτὸς δ ὅγκος τῶν δμοιοτύπων καὶ τῆς αὐτῆς χωρητικότητος φορτηγῶν σκαφῶν ἡγοράσθη χωρὶς κανένα θετικὸν διὰ τὸ μέλλον ὑπολογισμόν, χωρὶς καμμίαν προοπτικὴν διὰ τὴν ἔξειδιν τοῦ παγκοσμίου μεταφορικοῦ ἐμπορίου, χωρὶς καμμίαν μελέτην διὰ τὴν ἀνταγωνιστικὴν ικανότητα τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἔναντι τῶν ναυπηγουμένων μεταπολεμικῶν. Ἡ σύγκρισις εἶνε, νομίζω, περιττή. "Ολοι γνωρίζουν τὰ πλεονεκτήματα τῶν δηζελοκινήτων μὲ τὴν μικράν κατανάλωσιν, τὸν πολὺν κυβισμόν, τὸ μικρὸν θύθισμα καὶ τὴν μεγάλην ταχύτητα.

Κατέχει τώρα δ ἔλληνικὸς ἔφοπλισμὸς περὶ τὰ τριακόσια «τράμπες» τῶν 10 χιλ. τόννων, ἀτινα ὑπὸ διμαλάς συνθήκας ἔργων τοὺς δυσκόλως θὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀπασχόλησην τῶν εἰς δόλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς. Εἰς τὸ Πλέιτ δὲν εἶνε καὶ τόσον κατάλλα λόγῳ τοῦ θυμισμάτος των, εἰς τὴν Μ. Θάλασσαν ἐπίσης. Διὰ τὰ μεταλλεύματα προτιμῶνται τὰ μικροτέρας χωρητικότητος. Ἡ κατανάλωσίς των δὲν εἶνε καὶ χαμηλή. Τὰ «Λίμπερτος» κυρίως εἰνε σκάφη δαπανηρά εἰς τὴν συντήρησιν των.

Δὲν πρέπει νὰ πιστεύσωμεν ὅτι μὲ τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ κερδίσωμεν τὴν θέσιν μας εἰς τὸν θαλάσσιον στίθιον, πολὺ δὲ περισσότερον δὲν ἐπιδέχονται σύγκρισιν τινα τὰ πεπτραγμένα τοῦ ίδικοῦ μας ἔφοπλισμοῦ, μὲ τὰ δσα οἱ ξένοι, οἱ Σκανδιναύοι λ.χ. ἐπετέλεσαν προπολεμικῶς καὶ τώρα ἐπιτελοῦν.

Δὲν ήσαν εἰς καλυτέραν μοῖραν οἱ Σκανδιναύοι ἔφοπλισται ἀπὸ τοὺς ίδικούς μας μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον. Περισσότερα ίσως νὰ είχαν κεφάλαια, λόγῳ τῆς ουδετερότητος τῶν

χωρῶν των, δὲν είχον δύμας καὶ πλοῖα ἀκόμη καλύτερα. Ἐχροσιμοποίησαν δύμας τὰ κεφάλαιά των προσφορώτερον. Χωρὶς τὴν κρατικὴν ἔνισχουσιν, σκάφη λαμπτρά, ὑποδειγματικά ἡρχισαν ναυπηγοῦντες, σκάφη εἰδικά διὰ κάθε εἶδους μεταφοράν, σκάφη γραμμῶν, σκάφη ἀσυναγώνιστα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν των. Είχαν τὴν μεταφοράν των συνεργασίαν ἀναγάγει εἰς δόγμα. Δὲν ὑπέθλεπεν δὲ εἰς τὸν ἄλλον. Τὰ πληρώματα ήσαν καὶ είνε οἱ συνεργάται καὶ δχι οἱ ἀντίδικοί των.

Οἱ Νορθηγοί, οἱ Σουηδοί καὶ οἱ Δανοὶ ὅλιγον κατ' ὅλιγον ἐγταλείπουν τὰ «τράμπες». Διέθλεψαν τὸν περιορισμὸν τῶν εἰς χῦμα φορτίων λόγῳ τῆς πρὸς ἐκβιομηχανοποίησιν καθολικῆς ἐπιδιώξεως. Τὰ πλοῖα γραμμῶν, τὰ φορτηγά μὲ τὰ πολλὰ πλεονεκτήματα, τὰ ψυγεῖα, τὰ φαλαινοθηρικά καὶ τέλος τὰ δεξαιμενόπλοια, αὐτὰ εἰλικρινά τὸ ἐνδιαφέρονταν. Ἐκέδισαν τὴν μάχην καὶ τώρα αἱ Σκανδιναύοι καὶ ναυτιλίαι, μὲ πληρώματα ἐν σχολαῖς εἰδικευθέντα, ἀνήκουν εἰς ισχυρά ἑταρικά συγκροτήματα, διαθέτουν σκάφη ἀπαράμιλλα, ἀφθόνως καὶ σταθερῶς ἀποδίδουν. "Οταν θὰ ἐπέλθῃ η κρίσις, ἐλαχίστας θὰ προκαλέσῃ εἰς αὐτάς ζημιάς. Οἱ ἄλλοι – πρῶτοι ήμεις οἱ "Ἐλληνες" – θὰ παροπλίσουν τὰ σκάφη των. Αὐτοὶ θὰ ἐργάζωνται, θὰ κερδίσουν ίσως.

Ἐπιδέχεται, λοιπόν, σύγκρισιν τινα ή ίδικη μας δραστηριότης μὲ τὴν Σκανδιναύην; Ἡ Ναυτιλία μας κατά τὸ 1914 εἶχε καλυτέραν συγκρότησιν ἀπὸ τὴν σημερινήν, ἀπέδιδε περισσότερα εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας, ή διάπτυξις της ήτο φυσιολογική.

Τώρα εἰμεῖδα κατεσπαρέμονι εἰς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς "Υδρογείου. Σημαῖα πολλαὶ καλύπτουν τὴν δραστηριότητά μας, τίποτε τὸ καλύτερον ἀπὸ τὸ προπολεμικὸν καθεστώς δὲν ἔδημιουργήσαμεν. Τούναντίον μάλιστα ἔχομεν νὰ ἐπιδείξωμεν μίαν μονόπλευρον, ἐπικίνδυνον διὰ τὸ μέλλον, πρὸς μόνα τὰ «τράμπες» προστίλωσιν. "Ηγονήσαμεν τὰ παραδείγματα τῶν ἄλλων, στερρά ἐκρατήσαμεν τὴν κατωτάπην θαμμίδα εἰς τὰ μέσα τῶν θαλασσών μεταφορῶν. "Έχομεν δύμας καὶ τὰ δεξαιμενόπλοια. "Ολοι πρὸς αὐτά τελευταίως ἐστράφημεν. "Ιδωμεν τὰ ἀποτελέσματα. Κάθε ἐπιφύλαξις δικαιολογεῖται.

Δὲν θέλω νὰ συνεχίσω. Θὰ ἐπρεπεν ίσως ή σύγκρισις νὰ περιλάβῃ καὶ τὰ τῆς ἐσωτερικῆς δργανώσεως τῆς Ναυτιλίας. Ή πλευρά ή διοικητική, ή ἀσφαλιστική, ή τῆς γενικωτέρας καταστάσεως τοῦ ἔφοπλισμοῦ μέσα εἰς τὸν κύκλον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, θὰ ἐπρεπε νὰ μᾶς ἐνδιαφέρει. "Αν καὶ πρὸς τὰ σημεῖα αὐτὰ ἐκτείνω τὴν σύγκρισιν, ἀριστα τὸ πάρουν οἱ ξένοι, μηδὲν ή ίδικη μας δραστηριότης. "Υποχωροῦμεν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, ἀντὶ νὰ προσδέωμεν. Αὐτὴ είνε η πικρὰ ἀλήθεια.

Δὲν ἔχει καμμίαν σημασίαν τὸ γεγονός, διτὶ πέντε ή δέκα τὸ πολὺ "Ἐλληνες" ἔφοπλισται ἔγιναν πλούσιοι, κατά τινας ζάπλουτοι. "Οις ἐπιχειρηματίαι, μέσα εἰς τὸ γενικώτερον πλαίσιον τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου, τίποτε τὸ ἀποδοτικότερον δὲν ἔδημιουργήσαν. Δὲν εἰμεθα σύνεπων οἱ «ἀπαράμιλλοι». Μία κρίσις λοχυρωτέρας πως εἶντάσεως ἀπὸ τὴν σημερινήν θὰ σαρώσῃ τὰ πάντα.

"Ολιγώτερα καὶ καλύτερα πλοῖα θὰ ἐπρεπε νὰ είχον οἱ "Ἐλληνες" ἔφοπλισται, ἀπόδοσεις πλέον θετικής, μὲ ίκανότητα ἀντιμετωπίσεως τῶν κρίσεων μεγαλυτέραν.

"Ιδού τώρα καὶ τὸ συμπέρασμα: Μᾶς λείπουν αἱ κατευθύνσεις. "Ενστικτωδῶς δλοι μᾶς, μὲ μίαν ἀκαταλόγιστον αἰσιοδοξίαν, ἀκολουθεῖ δ εἰς τὸν ἄλλον, χωρὶς ποτὲ νὰ θελήσωμεν κατὰ τὸ σταθερῶς παραγωγικόν, νὰ δημιουργήσωμεν.

Δὲν ἔχω τὴν δεῖξιν νὰ δημιουργήσετε τὰς παραπτήσεις μου. "Ισαν νὰ μη συμφωνοῦν πλήρως μὲ δσα τὰ «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν. Δὲν θὰ θλάψουν δύμας. "Η συζήτησις προάγει κάθε υπόθεσιν. Εὔχομαι νὰ ἀκουσθοῦμεν καὶ ἄλλων αἱ γνῶμαι καὶ νὰ συντελέσουν εἰς τὴν προσγωγήν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑπόθεσεως.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Β. M.

'Ολιγώτερα καὶ καλύτερα

Γράφει εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολήν του δ ἐκ Λονδίνου ἔφοπλιστής, διτὶ δλιγώτερα καὶ καλύτερα πλοῖα θὰ ἐπρεπε νὰ είνε η σταθερά ἐπιδιώξεις τοῦ ἔλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ. Θὰ συμφωνήσωμεν πλήρως μὲ τὴν ἀποψιν αὐτῆν. Τὰ πολλὰ πλοῖα, προσθέτομεν, κυ-

ρίως δέ τά διμοιδύτη πα «τράμπι» δέν είνε τά μόνα, πού θά συγκροτήσουν την δύναμιν μιᾶς Ναυτιλίας, δύναμης ή ιδική μας, άξιούσης νά κρατήσῃ την θέσιν της εις τάς διεθνεῖς μεταφοράς.

Δέν δραματιζόμεθα πυκνάς γραμμάς τακτικάς ἀνά την "Υδρόγειον, οὔτε καὶ στόλον υπερωκεάνιον πολυτελή ὑπό τὴν Κυανόλευκον. Μία μετριόφρων σύνθεσις τῆς Ναυτιλίας μας, ἀνάλογος καὶ πρός τάς οἰκονομικάς τοῦ ἐφοπλισμοῦ δυνατότητας, δικαιολογεῖ ἀπολύτως τὴν συνολικήν δύναμιν χωρητικότητος 1.500.000 τόννων γκρές, ίσορρόπως κατανεμημένην εἰς δλας τάς κατηγορίας τῶν πλωτῶν μεταφορικῶν μέσων, σύμφωνα καὶ πρός τάς ιδιαίτερας γεωγραφικάς καὶ οἰκονομικάς ημῶν συνθήκας τοῦ Τόπου.

Μᾶς χρειάζονται ἀπαραίτητας δλίγα καλὰ ἐπιθατηγά ἔξωτηρικῶν γραμμῶν, μὲ τὴν ἐκ παραλλήλου δλοκλήρωσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ δικτύου καὶ τρία τούλαχιστον ὑπερωκεάνια διά τάς γραμμάς Βορείου καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς. Τὰ φορτηγά γραμμῆς, μὲ τὴν ειδικήν συγχρονισμένην διασκευὴν των, τὰ δυνάμενα νά ἐπιπρεπήσουν τὰς πέρας τοῦ Γιθραλτάρ μεσογειακάς καὶ ιδικάς μας μεταφοράς πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, τὸ εὐρωπαϊκὸν Κόντινεντ καὶ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν είνε δργανα, πρωτίστης, ζωτικῆς ἀνάγκης διά την Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου καὶ διά την συμπλήρωσιν τοῦ ἐμποροναυτικοῦ μας ἐξοπλισμοῦ. "Επονται τὰ δεξαμενόπλοια, δχι μόνον τὰ ἐπτά, ἀλλὰ τριάκοντα περίπου διαφόρων μεγεθών. Τὰ μικρά καὶ τὰ μετρίων διαστάσεων φορτηγά «τράμπι», τοῦ μεσογειακοῦ καὶ τοῦ ἐνδιευρωπαϊκοῦ τύπου καὶ τὰ ὠκεανοπόρα τῶν 10 χιλ. τόννων «Λίμπερτος» καὶ «Ἐμπάρις». Αὕτα θά ἀποτελέσουν θεσαίως τὸν κύριον κορμὸν τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως. Μία σύνθεσις, δύναμης ή ἀνωτέρω διχυραφομένη, θά καταστήσῃ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀνθεκτικήν εἰς πᾶσαν κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς, περισσότερον ἀπόδικην, δργανον ἀναπτύξεως παραγωγικῆς, γενικώτερα διά τὸν Τόπον μας.

Παράδειγμα πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Αὕτην μελετῶντες ἡμποροῦμεν πολλὰ νά ἀποκομίσωμεν τὰ διδάγματα. "Η σύνθεσις τῆς ὑγίης, προσηρμοσμένη στενώτατα εἰς τάς ειδικάς ἐπιτοπίους συνθήκας, περιλαμβάνει δλας τάς ἀνωτέρω δικτυογρίας εἰς πλοῖα, ἀνωτάτης κλάσεως, ειδικευμένη καὶ ἀπόλυτον λόγον εἰς τάς μεταφοράς δι' ἄς καὶ προσορίζονται.

Παραπλήσιοι θά ἔπειτε νά ἥσαν καὶ οἱ ἐπιδιώξεις τοῦ ιδιού μας ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου. Τὸν πυρῆνα τῆς προσπαθείας κατέχομεν ἡδη. Τὴν δλοκλήρωσιν θὰ ἐπιδιώξωμεν καὶ πρὸ παντὸς τὴν ποιοτικὴν θελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ. Μέσα εἰς τὰ στενά δρια ἐνός σημειώματος δέν ἡμπορεῖ τὸ θέμα τῆς ποιοτικῆς καὶ ποσοτικῆς συνθέσεως τῆς Ναυτιλίας μας νά ἀναπτυχθῇ. Θὰ ἐπανέλθωμεν ἐν καιρῷ, ἀναλύοντες τάς σκέψεις μας, τάς ὑπαγορευμένας ἀπὸ τὴν ἀνάγκην, δύναμης δημιουργήσωμεν τάς προϋποθέσεις μιᾶς ὑγιοῦς ἐμποροναυτικῆς ἀναπτύξεως, δύναμης φέρωμεν, κατά τὸ δυνατόν, ἔγγυτερα τὴν ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα πρὸς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου.

"Αμεσος ἡ ἀπόδοσις

Μίαν ἀκόμη δόσιν, ισόποσον πρὸς τὴν καταβληθεῖσαν θάσει τοῦ παλαιοῦ νόμου περὶ φορολογίας τῆς Ναυτιλίας, ζητεῖ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς ἔναντι τοῦ φόρου τοῦ 1947, παρατεῖναν ταυτοχρόνως καὶ τὴν ὑποχρέωσιν ὑποβολῆς δηλώσων κερδῶν εἰς τὸν ἔφορον μέχρι τοῦ Ιουλίου. Θὰ δεχθοῦν, πιστεύομεν, καὶ τὴν προσωρινὴν αὐτὴν λύσιν οἱ ἐφοπλισταί, μέχρις δύτου οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν πεισθοῦν ἐκ τῶν πράγματων, δτι ἡ κατ' ἀποκοπὴν φορολογία ἡτο ή μόνη ἐνδεδειγμένη, ή κατοχυρώνουσα τὰ κρατικά συμφέροντα, ή ἀμέσως ἀπόδιδουσα, θεσαίωμένην ἐκ τῶν προτέρων, τὸ ἔσοδον εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον, ή ἀπαλλάσσουσα καὶ τὸν ἐφοπλιστὴν ταλαιπωρίων καὶ γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, μὴ προσαριζομένων πρὸς τάς συνθήκας ἐργασίας τοῦ φορτηγοῦ κυρίως πλοίου.

Αἱ δηλώσεις, δ προσωρινὸς φόρος, αἱ παρεμβάσεις τῶν ἐφορειακῶν ὑπαλλήλων, ἀναζητούντων ἀνύπαρκτα, μὴ διαθέσιμα εἰς Ἐλλάδα στοιχεῖα θεσαίωσεως τοῦ φόρου, αἱ γνωμοδοτικαὶ ἐπιτροπαὶ, τὰ τεκμαρτά καὶ μεταχήτα κέρδη, αἱ σχετικαὶ ἀποφάσεις τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργῶν, δλος αὐτὸς δ σγκος τῶν διατυπώσεων καὶ τῆς περιπλόκου διαδικασίας, τῆς καθορισθεῖσας διά τοῦ νέου νόμου, δέν ἔχουν τὴν θέσιν των εἰς μίαν ἐπιχειρησαν, ἐργαζομένην

καὶ ἀποδίδουσαν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, μὴ δυναμένην ὑπωδήποτε νά τεθῇ ὑπὸ τὸν ἐφορειακὸν ἔλεγχον, δημοποιεῖσαν ὑπὸ συνθήκας δλῶς ιδιαίτερας, ζένας πρὸς τὸν Τόπον μας.

Τὸ σοφώτερον σύστημα ἀπεδείχθη τὸ κατ' ἀποκοπήν. Εἰς αὐτὸ καὶ πάλιν θά καταλήξουν οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι, πιεζόμενοι ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων.

Τὰ κέρδη τὸ πολλὰ διά τὸ 1947 θὰ διακριθωθοῦν ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν. Κάποια θάσιας θεσαίωσες τοῦ φόρου διά τὸ ξετος τοῦ πακτωλοῦ τῶν δολλαρίων θὰ ἐξευρεθῇ. Τὸ Δημόσιον θὰ εἰσπράξῃ ισως τὸ διπλοῦν ή καὶ τὸ τριπλοῦν τοῦ θεσαίκου φόρου, τοῦ καθορισθέντος διά τοῦ παλαιοῦ νόμου.

Αὕτα διά τὸ παρελθόν ἔτος. Διερωτώμεθα δύμας, θάσει τῶν τεκμαρτοῦ καὶ ἀμαχήτου κέρδους, τί πρόκειται νά ἐσοδεύσῃ τὸ Κράτος διά τὸ τρέχον ἔτος. Ἡμεῖς, τούλαχιστον, γνωρίζοντες καλῶς τὰ πράγματα καὶ τάς τωρινάς ἀποδόσεις τῶν πλοιών, πιστεύομεν δτι μη δὲν ἐν θά πρέπει δ προϋπολογισμὸς τοῦ κ. Χέλην νά ἀναγράψῃ ὡς ἔσοδον ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν. Διά τὸ 1949 δέν προθλέπεται καλυτέρα κατάστασις.

Τί λοιπόν, συνέφερε τὸ Δημόσιον; "Ο φόρος ἐπὶ τῶν θεσαίωμένων κερδῶν ή δ κατ' ἀποκοπήν, ηδημένος ἔστω διά τὸ 1947; Οι καλοὶ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν θὰ μᾶς δώσουν εν καιρῷ τὴν ἀπάντησιν, δταν θὰ προσγειωθοῦν εἰς τὴν πραγματικότητα.

Τὸ παρακράτημα

"Ἐπανειλημένως παρέσχε τὴν διαθεσαίωσιν τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας δτι διά νόμου θὰ τακτοποιήσῃ τὸ ζήτημα τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ παρακρατήματος εἰς τοὺς δλίγους μικρομετόχους, τοὺς μὴ ἀναφερομένους εἰς τὰ ἀρχικά συμβόλαια τῆς ἀγορᾶς τῶν «Λίμπερτος». "Ἐξεπλήρωσαν καὶ αὐτοὶ τὴν πρὸς τὸν νόμον 545 ὑποχρέωσιν τῶν. "Αντικατέστησαν κατ' ἀνάλογον ποσοστὸν τὰ ἐκκατοστά, ποὺ ἐκέπληκτον εἰς τὸν πόλεμον σκάφος καὶ τώρα δικαιοῦνται νά ἀναλάθουν τὸ παρακράτημα.

Ἐίνε πράγματα δλίγοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ἀλλὰ καὶ οἱ ἀφελέστεροι, δύναμης ἀποδεικνύεται, διότι αὐτοὶ ἔσπευσαν ἀρχικῶς νά συμμορφωθοῦν πρὸς τὸν νόμον 545, ἐδέχθησαν νά καταθάλουν τὸ παρακράτημα, τοῦ δποίου τώρα διά λόγους τυπικούς δλως, ἀπρόθυμον είνε τὸ Κράτος νά διατάξῃ τὴν ἀπόδοσιν. "Αλλοι, διότι ἡγύνθησαν τὸν νόμον, είνε τώρα ἀπλλαγμένοι κάθε σχετικῆς φροντίδος. Συνέθη δηλαδή καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν διά, τι ἀνέκαθεν διαπιστοῦται παρ' ήμιν. Οι προσηλωμένοι εἰς τὸν νόμον, αὐτοὶ ζημιώνονται, αὐτοὶ πληρώνουν τὰ σπασμένα.

"Ο κ. Κιζάνης παρακαλεῖται δπως ἐπιληφθῇ προσωπικῶς τῆς θυτόθεσεως. Είνε δικαία καὶ πρέπει τὸ θυτότερον νά τακτοποιηθῇ.

'Η ἀδικία συνεχίζεται'

Μᾶς πληροφοροῦν ἀπὸ τὸ Λονδίνον, δτι ἡ Τράπεζα τῆς Αγγλίας δέν ἔγκρινε τὸν λοιπὸν τὴν σύστασιν ἀγγλικῶν έταιρειῶν Λιμενῶν μὲ κεφάλαια προερχόμενα ἀπὸ τάς πολεμικάς ἀσφαλιστικάς ἀποζημιώσεις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Μὲ ἀλλούς λόγους δέν ἔπιπρέπει τοῦ λοιποῦ τὸν ἀγοράν πλοίων ὑπὸ ἀγγλικήν ἔστω σημαίαν ἀπὸ τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστάς".

Μέχρι τοῦδε, ἐφόδους ἀδειαὶ ἀλλαγῆς σημαίας δέν παρέχετο, πολλοὶ ζένονται ἐφοπλισταί, "Ἐλλήνες κυρίως, ὑπερχρώθησαν νά ἀγοράσουσαν πλοῖα ἀγγλικά, συνιστώντες εἰς τὸ Λονδίνον μίαν ἔταιρισαν, μὲ τὴν συμμετοχὴν καὶ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν "Αγγλῶν. Τώρα καὶ ἡ διευκόλυνσις αὐτῆς, ήτις ἐνῷ δέν ἐξημιώνει τὸ ἀγγλικὸν δημόσιον ἀπὸ φορολογικῆς πλευρᾶς καὶ ἐνῷ τοντάς δέν πειρήρχετο εἰς ἀλλην σημαίαν, ἔστω καὶ τὴν σύμμαχον ἐλληνικήν, δημοκολύνοντο οἱ ἐφοπλισταί μας νά ἐπανέλθουν εἰς τὸ ἐπάγγελμά των, κινούντες τάς δεσμευμένας λίρας καὶ ἀποφεύγοντες τὸν πληθωρισμόν, ίσως δὲ καὶ τὴν υποτίμησην τοῦ ἀγγλικοῦ νομίσματος.

Πλοῖα, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν θυτούσεων διά τὴν κοινὴν συμμαχικήν ὑπόθεσιν, δέν μᾶς παρεχώρησαν οἱ "Αγγλοι". Τὰ χρειάζονται διά τὰς ιδίας τῶν μεταφοράς καὶ διά νά εἰσπράξουν ναύλους εἰς μίαν ἀνεπλήρωμας τάς ζημίας τοῦ πολέμου, "Η Ναυτιλία της ἀποκαθίσταται δσονούπω εἰς τὴν προπολεμικήν της δύναμιν. "Η Ελλάς, τούναντίον, δέν τὸ κατωρθώσει, διότι ἀκριθῶς οἱ μεγάλοι της Σύμμαχοι —ή "Αγγλία κυρίως— δέν τὴν ἔθοβηθήσαν, δπως θὰ ἔπειτε καὶ δπως ὑπεσχέθησαν.

Τὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια παραμένουν νεκρά, δεσμευμένα ἐντὸς

Telegrams:

"GENICOLAOU,"
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

AΘΗΝΑΙ

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΟΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας. Νά αγοράσωμεν πλοῖα ώπδ ἀγγλικήν οημαίαν, διὰ νά τά μεταφέρωμεν εἰς τὴν ἑλληνικήν, δταν τοῦτο ἐπιτραπῇ, δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται. Νά ναυπηγήσωμεν ἀκόμη πλοῖα μὲ τά κεφάλαια αὐτά ίσως μᾶς ἀπαγορεύσουν. Διερωτώμεθα, λοιπόν, πῶς θά ἀποφύγουν τά κεφάλαια αὐτά τὴν ὑποτίμησιν και πότε θά εύδοκήσουν οι καλοί μας σύμμαχοι νά ἀντιληφθοῦν τὴν ἄδικον μεταχείρισιν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεων. Κάποιος ἀρμόδιος, δ. κ. Κιζάνης λ.χ., δὲν θά ἔπρεπε και διὰ ζώσης εἰς τὸ Λονδίνον νά διατυπώῃ τά παράπονα τῆς ναυτιλομένης "Ἐλλάδος; " Ἐπιβεβλημένον καθήκον είνε διὰ τὴν Κυθέρην.

Τὰ παρήλικα

Υπέρογκα είνε τά δσα ἔδαπανηθσαν και θά δαπανηθοῦν κατό τρέχον ἔτος εις ἐπισκευάς τῶν παρηλίκων ἑλληνικῶν φορτιγών. Ἐσμειώθησαν περιπτώσεις, καθ' ἃς τὸ κόστος τῆς ἀνακτήσεως τῆς κλάσεως διὰ τινα σκάφη ἔφθασε τὰς 60 χιλιάδας λιραρίσις και τὸ Ὅρτερνταμ δύο φορτηγά μας—τὸ «Δωρία» και τὸ «Δημ. Ἰγγλέσης»—και ἄλλο εἰς τὸ Ταΐν—τὸ «Μαρία»—φύστανται τὴν δαπανηρίαν ταλαιπωρίαν ριζικῶν ἐπισκευῶν μὲ ἄγνωστον ἔκτασιν τῆς δαπάνης. Δὲν είνε τὰ μόνα Πολλὰ ἄλλα, εἰς ἄλλους ξένους λιμένας θαρρὸς τώρα «αταβάλλουν τὸ τίμημα τῆς πολεμικῆς περιπετείας. Φθοράς θαρυτάτης μορφῆς ἔχουν υποστῆ. Ἡ ταξινόμησίς των εἰς τοὺς νηογνώμονας σημαίνει δαπάνην, μὴ δικαιολογούμενην ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα. Δὲν πρέπει νὰ λησμονήσται ὅτι πρόκειται περὶ σκαφῶν τριακονταετῶν καὶ ἄνα ἡλικίας. Ἰσως ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους νὰ δαπανηθοῦν δύο ἔκατον μύρια λιρῶν εἰς ἐπισκευάς τῶν παρηλίκων μόνον φορτηγῶν μας.

三一七

Εις τὴν δύναμιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας καταλέγονται 88 σκάφη, 290 χιλιάδων τόνων γκρός ήλικίας 30 ἑτῶν καὶ ἄνω. Αὐτά δὲ θὰ χρειασθοῦν ἐντὸς τοῦ 1948 καὶ τοῦ ἔρχομένου ἔτους νὰ ἀναλάβουν τὴν κλάσιν των. Κατὰ μέσον ὅρον θὰ διστανθοῦν 40 χιλιάδες λιρῶν δι' ἕκαστον. Μετὰ τὴν ἐπισκευὴν των θὰ ἔχωμεν πάλιν τόσα καὶ τόσα σκάφη παρήλικα, διὰ τὰ ὅποια κατεργήθη τὸ ἀνωτέρῳ ύπερογκού ποσόν, ὅχι διὺς νὰ θελτιώσῃ τὴν ποιοτικήν των κατάστασιν, ἀλλὰ διὰ νὰ δοθῇ εἰς αὐτά τὸ δικαίωμα νὰ παρατείνουν τὴν ὑπαρξίν των. Ὁπωσδήποτε ὅμως εἰνὲ καταδικασμένα. Μὲ τὴν πρώτην ἐπὶ τὰ χείρω στρουφήν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τῶν τιμῶν τῶν πλοιών θὰ λάθουν τὴν ἀγούσαν πρός τὴν διάλυσιν. Τὰ χαλυθουργεῖα ἔχουν τόσην ἀνάγκην παλαιοιστήρων!

Διερωτώμεθα συνεπώς καὶ τὸ ἔρωτημά μας πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀπευθύνεται κυρίως, υἱοφέρει νὰ ἔξιδευσῃ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτικὴ ἐπιχείρησις τά τρία καὶ πλέον ἐκατομμύρια λιρῶν εἴνα ἀμφιβόλου ἐκβάσεως ἔγχειρημα, εἰς τὴν ἐποικεύμανταν παλαιῶν σκαφῶν ἐκ τῶν πραγμάτων καταδικασμένων; Δὲν θὰ ἥτο Ἰωας ἐπιβεβλημένη ἡ κατὰ τὸ δυνατὸν ἀπαλλαγὴ τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὸν τεράστιον αὐτὸν δύκον παλαιοσιδήρων, τώρα ποὺ αἱ τιμαὶ δικαιολογοῦντὴν ἐκποιήσιν των καὶ χρυσασταὶ τίνες, Κινέζοι, Φινλανδοί, Νοτιοαμερικανοί καὶ Τσούρκοι, ζητοῦν ἀκόμη τὰ παλαιά αὐτά σκάφη; Μετά τινα χρόνον Ἰωας νὰ είνε ἀργά. Πιθανὸν οἱ Ἀγγελοί καὶ οἱ Νορθηγοί νὰ πωλοῦν τὰ Ιδικά των παρήλια σκάφη.

Ἔπιθάλλεται, νομίζουμεν, νά μελετηθῇ ἐπισταμένως ἀπό τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ τὸ Κράτος τὸ ζῆταν τῶν παρηλίκων σκαφῶν. Οἱ ισχύοντες περιορισμοὶ διά τὴν ἐκποίησίν των πρέπει ὅχι νά χαλαρωθοῦν, ἀλλὰ νά ἔκλεψουν. Νά ἐπιτραπῇ δηλαδή ἡ ἐλευθέρα πώλησις εἰς ξένους τῶν τριακονταετοῦς καὶ ἄνω ἡλικίας φορτηγῶν, ὑπὸ τὴν μόνην ρητὴν προϋπόθεσιν τῆς καταβολῆς εἰς κοινὸγαρισμὸν—Δημοσίου· καὶ ἐφοπλιστοῦ—ἐνὸς παρακρατήματος 30 ἢ 40 ἔστω τοῖς ἑκατὸν ἐκ τοῦ τιμήματος τῆς πωλήσεως. Τὸ παρακράτημα αὐτὸ θά ύποχρεώνη τὸν πωλητὴν νά διανεῳσῃ τὸ ἐκποιηθὲν σκάφος του ἐντὸς μιᾶς τριετίας. Παρερχομένης τῆς προθεσμίας αὐτῆς τὸ ἥμισυ τοῦ παρακρατήματος θά ἐκπιτάῃ υπὲρ τοῦ Δημοσίου, ὡς φόρος. Αὐτὸς ὁ συνθύσασμός πωλήσεως καὶ ἀνανεώσεως εἶνε, νομίζουμεν, δ προσφύεστερος. Διὰ τὴν ἀποφυγὴν καταστρατηγήσεως δύον ἀφορᾶ τὰς τιμάς τῆς ἐκποιήσεως καὶ τοῦ ποσοῦ συνεπῶς τοῦ παρακρατήματος, διὰ προκαθορίζωνται κατὰ περιόδους θασικῶς αἱ κατὰ τόννον καὶ ἡλικίαν ἀξια. Μόνον οὕτα δ ἐφοπλιστῆς ἀπαλλάσσεται τῶν περιορισμῶν τῆς ύποθολῆς ἐκ τῶν προτέρων αἵτισεων πρὸς τὸ ύπουργεῖον παροχῆς ἀδείας πωλήσεως, κατονομαζούμενον καὶ τοῦ ἀγοραστοῦ. “Αν ήμας, θά διηκολούνετο ἡ ἐκποίησίς τῶν παρηλίκων σκαφῶν, δεδομένου ὅτι δὲν εἰνε εὔκολον ἡ μάλλον ἀκατόρθωτον, νά περιμένῃ ἕνεος ἀγοραστῆς πότε τὸ ύπουργεῖον, ή Ναυτιλιακή Ἐπιτροπή καὶ οἱ λοιποὶ ἀρμόδιοι θά ἀπαντήσουν εἰς τὴν αἵτησην περὶ παροχῆς ἀδείας, ἐκτιμῶντες μὲ δὲν των τὴν ἄνεσιν τὰ περιστατικά κάθε αἵτισεως.

Πρέπει —είνε άναγκη δρυσανική της Ναυτιλίας μας— νά αποθάλλωμεν μέρος του φόρτου τῶν παλαιοσιδήρων. Καμία πρόθεψις

ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



'Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθείσα τὸν Ἰούλιον τοῦ
1938, διανύει τὸ δέκατον ἔτος τῆς δράσεώς της

Ανέκαθεν ειδικεύεται εἰς τὴν ἀστρολογίαν [Εντοπισμός]

‘Η “ΑΡΓΩ”, έξακολουθεῖ νὰ συμμετέχῃ προθύμως καὶ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν ἀσφάλειαν παντὸς Ἑλληνικοῦ πλοίου.

ARGO INSURANCE CO. LTD.

MANAGERS A. LUSI LTD

14 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.

δέν δικαιολογεῖ τὴν μὴ ἐκποίήσιν τῶν καὶ οὐδεμία ἐπιχειρηματικῆ
ἀποψίς δὲν ἀντισταθμίζει τὴν δαπάνην δεκάδων χιλιάδων λιρῶν
διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν παρηλίκων σκαφῶν. 'Υπὸ τὰς αἰσιωτέρας
τῶν προβλέψεων δέν θά ἀπόδωση ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων
αὐτῶν τὰ δαπανώμενα διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν.

ΑΙ ἐΠΙΣΚΕΥΑΙ

Διὰ τοὺς μὴ παρακολουθοῦντας ἔγγυτερα τὰ πράγματα τῆς
Ναυτιλίας μας θὰ φανῇ ἵσως ὑπερβολικὸν τὸ ποσὸν τῶν τριῶν
περίπου ἐκατομμυρίων λιρῶν, δόπερ προβλέπομεν ως πιθανόν νὰ
δαπανηθῇ κατὰ τὸ τρέχον καὶ τὸ ἐπόμενον ἕτος διὰ τὰς ἐπισκευὰς
τῶν Ἑλληνικῶν πλοιῶν. Διὰ τοὺς ἐντὸς τῆς ναυτιλιακῆς πραγμα-
τικότης κινουμένους δὲν εἰνε πάντως κατέτερον τῶν διαπιστου-
μένων ἀναγκῶν τῶν παρηλίκων φορτηγῶν μας. Αἱ ἐπισκευαὶ τώ-
ρα στοιχίζουν ἀκριθά, τὸ τριπλάσιον καὶ πλέον τῶν προπολεμι-
κῶν καὶ τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη εἰνε κατάκοπα ἀπὸ τὴν ἐντατικὴν κί-
νησιν τῶν πολεμικῶν μεταφορῶν.

Τὰ τρία, λοιπόν, αὐτὰ ἐκατομμύρια λιρῶν, κεφάλαια ρευστά
Ἑλληνικά, πρόκειται γὰρ δαπανηθῶν κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῶν πο-
σοστὸν εἰς τὴν ξένην. 'Ο τόπος μας καμμίαν ἡ ἐλαχίστην θὰ ἀπο-
κομίσῃ ώφελειαν. 'Η Ἀμερικα, τὸ Ρότερνταμ, τὸ Τάιν καὶ η Γέ-
νοβα ἀκόμη, θὰ εἰνε οἱ λιμένες εἰς τοὺς δόποις τὸ σημαντικὸν
αὐτὸ διαπιστουμένων κεφάλαιον θὰ δαπανηθῇ. 'Ο Πειραιεὺς καὶ η Σύ-
ρος μὲ τὴν ἄλλοτε ἀνθοῦσαν σιδηροδιοίχανταν τῶν, ψυχία μόνον
θὰ λάθουν ὡς πτωχὸν μερίδιον. Δὲν εἰνε δυστυχῶς εἰς θέσιν νὰ
ἐξυπερτήσουμενος μίαν τοιωτὴν κίνησιν ἐπισκευῶν. Τὸ ἔμψυχον ὑ-
λικόν, εἰδικευμένον, πρόθυμον, ἐν ἀφονίᾳ διατίθεται. Λείπουν τὰ
διπωδήποτε συγχρονισμένα μέσα, τὰ κατάλληλα ἐργαλεῖα ποὺ
ἐπιταχύνουν τὴν ἐργασίαν, λείπουν πρὸ παντὸς αἱ δεξιαιμεναὶ καὶ
τὰ ὑλικά. "Οπως δλα εἰς τὸν πόνον μας εἰνε κατερειπωμένα, πα-
ρημελημένα, εἰς κατάστασιν νάρκης ἔτοι καὶ δολύτιος, δι πα-
ραγωγικὸς κλάδος τῆς διοίχησιας τῶν ἐπισκευῶν παρέμενεν
ἀδρανῖται, ἐστρημένος τῶν μέσων καλῆς ἀποδόσεως. Πολλοὶ ἐφο-
πλισταὶ θὰ ήσαν πρόθυμοι νὰ φέρουν τὰ σκάφη τῶν εἰς τοὺς Ἑλ-
ληνικούς λιμένας πρὸς ἐπισκευὴν. Φοθοῦνται δύμας τὰς καθυστε-
ρήσεις, τὰς προερχομένας κυρίως ἀπὸ τὴν τεχνικὴν ἀνεπάρκειαν,
ἀπὸ τὴν Ἑλλειψιν ὑλικῶν. Ζήτημα κόστους ὑψηλοτέρους δὲν τίθε-
ται. 'Απὸ τὴν σύγκρισιν τῶν τιμῶν ἀποδεικνύεται, δτὶ δι Πειραι-
εὺς δὲν εἰνε καὶ πολὺ ἀκριθός. Ζήτημα χρόνου παραδόσεως ὑφί-
σταται.

'Απὸ τεχνικῆς ἀπόφεως, προκειμένου μάλιστα περὶ γενικῶν ἐ-
πισκευῶν σκάφους, λεβήτων καὶ μηχανῆς, η ἀπόδοσις τοῦ Πει-
ραιῶς θεωρεῖται ίκανονοτικὴ παρὰ τὴν πτωχείαν τῶν μέσων.
Αἱ τελευταῖαι ἐπισκευαὶ τῆς «Κορινθίας» καὶ τοῦ «Κεφαλλονία» καὶ
η πρὸ ἔτους τῆς «Κυρηνείας» ἀποδεικνύουν τὰς δυνατότητας τῆς
πειραικῆς θιομηχανίας.

'Ο τεχνικὸς ἔξοπλισμὸς τῶν ἐργοστασίων, νομίζομεν, δτὶ ἐπι-
θάλλεται καὶ η εἰσαγωγὴ ὑλικῶν, ἔλασμάτων, γωνιῶν κτλ. προ-
ϋποτίθεται, ίνα κερδίσωμεν ἔστω καὶ καθυστερημένοι ποσοστὸν τι
διπωδήποτε σημαντικός, ἀπὸ τὰ μέλλοντα νὰ δαπανηθῶν εἰς τὸ
Ἑλληνικόν εἰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων μας.

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν, ἔξ δισων γνωρίζομεν, πέραν τῆς ριζικῆς ἀ-

νακατασκευῆς τῆς «Ιωνίας» εἰς τὴν Γλασκώθην, ἔξοδεύονται πε-
ρὶ τὰς διακοσίας χιλιάδας λιρῶν εἰς ἐπιθεωρήσεις ἐλληνικῶν φο-
ρτηγῶν εἰς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Ἀγγλίαν.

Κάποιος θὰ ἐπρεπε νὰ συγκινηθῇ ἀπὸ τὴν τόσην διαρροὴν Ἑλ-
ληνικῆς ἐργασίας εἰς τὸ Ἑστερικόν. 'Ο κάποιος αὐτὸς μέσα εἰς
τὸ κυθερητικὸν πάνθεον δὲν μᾶς εἰνε γνωστὸς διὰ τὰ ἐπικαλε-
σθῶμεν τὴν παρέμβασιν του. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι τούλαχιστον δὲν
θὰ ἡμπορούσαν νὰ τὸν ἀνακαλύψουν καὶ νὰ κινηθοῦν πρὸς τὴν
μελέτην τῶν προσφορωτέων μέσων ἀναπτύξεως μιᾶς τόσου ζω-
τικῆς διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας ὑπόθεσεως;

ΔΙΑ τὰ ἙΛΛΗΝΙΚΑ «ΤΑΝΚΕΡΣ»

Γνωστὴ εἰνε ἡ συμφωνία, ποὺ ὑπεγράφη, ὅχι πρὸ πολλῶν μη-
νῶν, εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα διὰ τὴν συμμετοχὴν καὶ τῶν ἐπτὰ δε-
ξαμενοπολοιῶν εἰς τὰς μεταφοράς τῶν πετρελαίων εἰς 'Ελλάδα ἔξ,
'Αμερικανῶν καὶ 'Αρούμπας. 'Ολοι, τότε, πρῶτοι οἱ 'Αμερικανοί,
ποὺ διείχγανον τὰς διαπιστωματεύσεις, ἔξέφρασαν τὴν ίκανοποί-
τσιν των. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀνέγνωρίσθη, δτὶ ἐπραξαν τὸ καθήκον
των.

'Η συμφωνία ἐκείνη, ητὶς ἐπετεύχθη ἀδεία τῶν ξένων ναυλω-
τῶν, εἰς τοὺς δόποις ήσαν ὑποχρεωμένα διὰ μακροχρονίων συμ-
βολαίων τὰ Ἑλληνικά σκάφη, ἐπιστεύθη, δτὶ ἐπέτρεψε πλέον τὴν
ἀνεύολητον μέχρι τοῦ 'Οκτωβρίου τούλαχιστον ἐκμετάλλευσιν
την σκαφῶν. 'Εκαστον σκάφος θὰ ἔξετέλει ἔνα ταξίδιον εἰς 'Ελ-
λάδα μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου, διὰ τὴν συμπλήρωσιν δὲ τῶν ἀναγ-
κῶν ἐναυλώθη καὶ 'Αμερικανικὸν «Τ. 2», μὲ νάυλον ἀνάτερον τοῦ
πληρωνομένου ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Κυθέρην. Τὴν διαφοράν ἐ-
πιλήρωσαν ἔξ ιδίων οἱ ἐφοπλισταί.

Οὐτως είχον τὰ πράγματα, δτὶ αἰφνίδιως πρὸ ημερῶν οἱ 'Αμε-
ρικανοί ἀρμόδιοι ἐπανέφερον τὸ ζῆτημα ἐπὶ τάπητος. 'Εζήτησαν
καὶ δεύτερον ταξίδιον ἀπὸ τὰ Ἑλληνικά «τάνκερς» δι 'Ελλάδα
μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου, παρὰ τὴν κρατούσαν συμφωνίαν, παρὰ
τὰς ὑποχρεώσεις τῶν πλοίων εἰς τοὺς ξένους ναυλωτάς.

'Η Πρεσβεία μας εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα, ἀκατανοήτως πρόθυμος
εἰς δτὶ τὸ Greek Desk τοῦ State Department ὑποδεικνύει, ἐσπεύσαν
ἀσυζητητὴν νὰ καλέσῃ τὸν πλοιοκτήτας εἰς σύσκεψιν, ἀξιούσα τὸ
δεύτερον ταξίδιον, ἐν πλήρει ἀδιαφορίᾳ πρὸς δτὶ αὐτὴ συνεφώνη-
σεν διὰ ἐκπρόσωπος τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους πρὸ μηνῶν μόλις.

'Υπεδείχθη εἰς τοὺς καλούς μας διπλωμάτας, δτὶ κάθε ὑπαν-
χωρησις ἀπὸ τὰ συμφωνηθέντα δθὰ σημάνῃ ἀκύρωσιν τῶν ναυλω-
συμφώνων μὲ τοὺς ξένους ναυλωτάς. Θὰ ἔχανοντο, δηλαδή, ναυ-
λώσεις ἀποδοτικαὶ, ποὺ ὑπωδήποτε θὰ ἥτο ἀδύνατον νὰ ἐπανα-
ληφθοῦν εἰς μίαν ναυλαγοράν ἀπρακτούσαν ήση. 'Ετονισθη εἰς
αὐτούς, δτὶ η δυσφήμησις τοῦ καλοῦ ὀνόματος τῶν 'Ελληνικῶν
σκαφῶν, η ἀπώλεια τῆς πρὸς αὐτὰ ἐμπιστούσης τῶν ναυλωτῶν,
θὰν δις σημειούται κατὰ μίαν καὶ μόνην ναυλωσιν παράθασις
τῶν ὅρων τοῦ συμβολαίου καὶ θὰτ διὰ τὴν τήρησιν τῶν συμπεφω-
νημένων, ἀγνωστὸς ὑπεισέρχεται παράγων, ποὺ πρὸς τὸ 'Ελληνικὸν
Κράτος δῆδηλοι ὑποχρεώσεις περὶ μεταφορῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα.
'Υπὸ τοιαύτας προϋποθέσεις ἀμφισβόλον εἴνε ἀν τὰ 'Ελληνικά σκά-
φη θὰ ναυλώνωνται εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν. 'Εκάφευσε,
δυστυχῶς, η πρεσβεία μας εἰς τὰς ὑποδείξεις αὐτάς. 'Απειλεῖ νὰ
ἐπιτάξῃ τὰ σκάφη, δυσφορούν διὰ τὰς ὑποδείξεις οἱ διαχειρίζομε-
νοι τὸ ζῆτημα ὑπάλληλοι τῆς.

'Αποτέλεσμα: Ίενῷ εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν προσφέρον-
ται ἀθρώδας διαθέσιμα τὰ σκάφη, καὶ ναύλους χαμηλούς, κινδυνεύει
η ἐκτέλεσις τῶν καλῶν ναυλουσυμφώνων τῶν 'Ελληνικῶν σκαφῶν,
διότι προθάλλεται η ἀξιωσίς, η μη εἰς δίκαιον εύσταχθωσα, δπως
τὰ 'Ελληνικά δεξαμενόπλοια ἐκτέλεσουν τὸ δεύτερον πρὸς τὴν
'Ελλάδα ταξίδιον. 'Αδιάφορον ἀν αὐτὰ ὑποστούν μίαν δυσαν-
πλήρωτον ζῆμιαν.

'Αναφερόμεθα εἰς ἀναμφισθήτητα γεγονότα. 'Απὸ αὐτὰ ἔνα καὶ
μόνον θλιβερὸν συμπέρασμα δικαιούται τις νὰ συναγάγῃ. 'Ιδού
αὐτό: Εἰς δτὶ κατάντημα ἔθθασε πλέον η κρατικὴ μας ὑπόστασις,
ἀλλὰ καὶ η κρατικὴ μας, δυστυχῶς διοίκησις, ἀποτελεῖ πρᾶξιν ή-
ρωτικὴν η τοποθέτησις κεφαλοίων δοιλαρίων εἰς ένα 'Ελληνικὸν πλοίον.
Ποτὲ δ ἐφοπλιστής του δὲν ἡμπορεῖ νὰ γνωρίζῃ τὶ τέξεται η ἐπιούσα ἀπὸ τὰς παρεμβάσεις τοῦ οἰου-
δήποτε τρίτου, τοῦ ὑπὸ οἰανδήποτε ιδιότητας ἐμφανιζομένου.

'Ως διστερόγραφον, ἀρκετὰ χαρακτηριστικὸν δείγμα τῆς κρα-
τούσης νοοτροπίας, ἀναφέρομεν καὶ τὸ ἔξης. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι
ἐφοπλισταὶ ἀπηυθύνθησαν ἐν καιρῷ πρὸς τὸν προϊστάμενὸν τῶν
κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, διαμαρτυρόμενοι διὰ τὴν ὑπαναχώ-
ρησιν ἀπὸ τὰ συμφωνηθέντα καὶ διεκτραγωδοῦντες τοὺς κινδύ-

LESTER GREEN & CO. LTD.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΚΑΙ ΥΛΙΚΩΝ

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ

ΤΟΥΡΜΠΑΝ - ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗΣ

Έλληνικὸν Τμῆμα διαχειρίζομενον
ὑπὸ ΜΑΝΩΛΗ Α. ΚΙΕΠΠΑ

Ταχεῖα καὶ ἔντιμος
ἐξυπηρέτησις:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΡΦΑΡΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

CASE POSTALE 346

S F A X

PROVISION & SHIPSTORE MERCHANT

νους της άκυρωσεως τῶν ναυλοσυμφώνων. Ό ο. Κιζάνης ἔσπευσε νὰ γνωρίσῃ εἰς τοὺς ἀνωτέρους ἐφοπλιστάς, διὰ τὸν Πρεσβεῖαν καὶ ἐγνώρισεν εἰς αὐτὴν τὰς ἀπόψεις του, τὰς ἔξυπηρτεικάς του δικαίους καὶ τῆς λογικῆς. Οἱ ἀρμόδιοι τῆς Πρεσβείας τῆς Οὐασιγκτώνος, κατὰ τὴν πρὸ ημερῶν συνάντησί των μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἡγνόσουν, δηπότων ἀδήλωσαν, παντελῶς τὰς ἀπόψεις του 'Υπουργεῖου. Κατ' αὐτούς, τηλεγράφημα σχετικὸν τοῦ Κ. Κιζάνη δὲν ἐλήφθη. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἀπειλὴ τῆς ἐπιτάξεως ἐπανελαμβάνετο. Χρειάζονται μῆπας σχόλια;

Τὰ δεξαμενόπλοια

Εὐτυχεῖς οἱ ἐφοπλισταὶ οἱ προναυλώσαντες διὰ μακράν χρονικὴν περίοδον τὰ δεξαμενόπλοια τῶν. 'Ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται, διὰ τὸν Εὐτυχεῖς οἱ ἐφοπλισταὶ οἱ προναυλώσαντες διὰ μακράν χρονικὴν περίοδον τὰ δεξαμενόπλοια τῶν. 'Ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται, διὰ τὸν Εὐτυχεῖς οἱ ἐφοπλισταὶ οἱ προναυλώσαντες διὰ μακράν χρονικὴν περίοδον τὰ δεξαμενόπλοια τῶν.

Αἱ μεγάλαι ἑταῖραι πετρελαίων δὲν ἔχουν, θεοῖς, κανένα λόγον νὰ ύψωσυν τὰς τιμᾶς τῶν ναυλῶν. Συμπιέζουν τώρα τὴν κατάστασιν διὰ τῆς μὴ ζητήσεως τοννάς καὶ ἀναγκάζουν τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ δεχθοῦν μακροχρόνια συμβόλαια μὲ μικρὸν «πρέμιον» πέραν τοῦ ναυλολογίου τῆς Ναυτιλιακῆς 'Ἐπιτροπῆς». 'Ολαιοι αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις δὲν ὑπερέθησαν τὸ «πρέμιον» τῶν 50 τοῖς ἑκατόν. Αἱ πλεῖσται ἐπετεύχθησαν κάτω καὶ τῶν 50 τοῖς ἑκατόν, τινὲς δὲ καὶ εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ ναυλολογίου δι' ἔνα ταξίδιον.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐλπίζουν, διὰ τὸν Εὐτυχεῖς οἱ χειμερινοὶ μῆνες θὰ εἰναι ζωηρότεροι εἰς ζήτησιν χωρητικότητος καὶ ναῦλοι καλύτεροι θὰ πληρωθοῦν. Λημονεύεται, δημοσίᾳ, διὰ τὰς τιμὰς τῶν περισσότερα, ἀφοῦ ἐξῆλθον τοῦ παροπλισμοῦ διὰ τὰς τιμὰς τῆς Αμερικανικῆς «Τ. 2» καὶ «Λίμπερτος» καὶ διὰ τὴν νευρικότητας περὶ τὴν ἐπάρκειαν πετρελαίων καὶ μεταφορικῶν μέσων, ή ἐπιδειχθεῖσα κυρίως ἀπὸ μέρους Εὐρωπαϊκῶν τινῶν χωρῶν κατὰ τὸν παρελθόντα χειμῶνα, προεξαρχούσης τῆς Γαλλίας, αὐτῆς, κυρίως, ὑπῆρξεν ὑπεύθυνος τῆς ἀνατιμῆσεως. Μία τοιαύτη κατάστασις ἐκτάκτου ζητήσεως δὲν πρόκειται, κατὰ τοὺς εἰδικούς, νὰ σημειωθῇ καὶ πάλιν. 'Η Γαλλία ἔχει πλήρως ἐφοδιασθῆ μὲ πετρελαία καὶ διαθέτει ἐπαρκές τοννάς, ή 'Αγγλία ἔκαλυψε πλήρως τὰς ἀνάγκας τῆς, ἐνῷ καὶ τὸ διαθέσιμον τοννάς εἰναι πλέον καλῶς κατανεμημένον.

Ζήτησις θὰ σημειωθῇ, θεοῖς, μεγαλυτέρα κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας, οἱ ναῦλοι, δημοσίᾳ, κατὰ τοὺς μικρὸν ποσοστὸν ἔναντι τῶν κρατούντων θὰ ὑψωθοῦν.

Τὸ κλείσιμον τὸ ἀγγαγοῦ τῆς Χάιφας δημιουργεῖ πολλὰς δυσχερίας, ἐλπίζεται, δημοσίᾳ, διὰ τὸ πόλεμος δὲν συνεχισθῆ εἰς τὴν Παλαιστίνη, συντόμως νὰ ἐπαναρχίσῃ ή λειτουργία του.

* * *

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ ἐλληνικὸν ἔγχειρομα τῆς στροφῆς πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια δὲν φαίνεται πλήρης ἀπόδιδον τὴν ἐπιτυχίαν. 'Αρχίζουν αἱ ἐπιφυλάξεις.

Τὰ «Λίμπερτος» τάνκερς ὑπὸ Αμερικανικῶν σημαίαν ἡγοράσθησαν τοῖς μετρητοῖς, μὲ θραχυπρόθεσμα δάνεια. 'Η ἔκμετάλλευσίς των δὲν εἰναι καὶ τὸσον ἀπόδοτική. Πολλά, τὰ περισσότερα, ἐκλείσθησαν μὲ «πρέμιον» 50 τοῖς ἑκατόν διὰ συνεχῆ ταξίδια ἔτους καὶ πλέον. 'Ελάχιστα εἰναι τὰ κέρδη των, λαμβανομένης ὑπὸ δημοσίᾳ τῆς Αμερικανικῆς φορολογίας. 'Ελπίς σοθαρά τὸ συζητούμενον νομοσχέδιον περὶ φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν καὶ ἀποσθέσεων. 'Ο-

πωσθήποτε, δημοσίᾳ ἀφθόνων κερδῶν, δημοσίᾳ εἰς τὴν ἀρχὴν πρὸ ἔξαμηνον διεφαίνετο, δὲν πρόκειται νὰ εἶναι.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς «Τ. 2», ή κατάστασις εἰναι ὁ πωσθήποτε διάφορος. 'Ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς «Λίμπερτος» δὲν διαφέρουν καὶ πολὺ εἰς τὰς «Εξοδα» ἔκμεταλλευσεως, μὲ διαφοράν μεγάλην φορτίου καὶ ταχύτητος. Αὐτῶν θετική πρέπει νὰ θεωρήται ή ἀπόδοσις. Τὸ κέρδος θὰ εἰναι ή δέξια τοῦ σκάφους, μετὰ πενταετῆ ή καὶ ἔξαετη ἔκμεταλλευσιν. "Ισως τότε νὰ ἔχουν ἀποσθέσθη αἱ δέξιαι των. Θά ἔχουν, δημοσίᾳ, ἡλικίαν ὀκταετῆ.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς νεοναυπηγούμενα, αἱ δέξιαι τῶν 1949, τῶν 1950 καὶ τῶν 1951 ἀκόμη. 'Υγιεστέρα εἰναι, μὲ μικρότερα τὰ προθλεπόμενα κέρδη, ή ἐπιχειρησίας των.

Διὰ νὰ τελειώνωμεν τὴν τακτικήν μας πλέον ἀνασκόπησιν ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, παραθέτομεν κατωτέσσον, στατιστικήν τῶν υπαρχόντων κατὰ σημαίας σκάφων. 'Η χωρητικότης δὲν εἰναι μεγαλυτέρα τῆς πρὸ διετίας, μὲ μίαν, δημοσίᾳ, ἀξιοσημείωτων διαφοράν, διὰ δέκα τὰ τάνκερς εἰναι τώρα ἐν κινήσει καὶ διὰ τὸν παρηγορούντα σκάφη ἐνδός καὶ πλέον ἐκατομμυρίου τόνων εἰς τὴν Αγγλίαν καὶ πέραν τῶν 500 χιλ. τόνων εἰς τὴν Αμερικήν, μὲ πρόθλεψιν αὐδήσεως σημαντικῆς τῶν περαιτέρω ναυπηγήσεων.

Ἐίς τὸ τέλος, λοιπόν, τοῦ Απριλίου τρέχ. Ἔτους ή κατὰ σημαίας χωρητικότης τῶν «τάνκερς» εἰλένε ως δέξιας εἰς τόνους d. w.:

'Ηνωμένα	Πολιτεῖα	τόν.	9.637.969
'Αγγλία		»	5.437.539
Νορβηγία		»	2.369.649
Παναμᾶς		»	1.531.924
Γαλλία		»	658.958
'Ολλανδία		»	600.980
'Ιταλία		»	648.825
Σουηδία		»	520.317
Ρωσία		»	149.271
Λαϊκά Χώρα		»	1.796.790
Σύνολον τόν. d. w.			23.352.222

Ἀπεργίαι καὶ ναυλαγορά

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην: Πολλὰ ἔξαρτῶνται διὰ τὴν ἀπασχόλησιν καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀπὸ δύο γενικωτέρου πράγματι, παγκοσμίου ἐνδιαφέροντος γεγονότα: 'Απὸ τὴν ἀπεργίαν τῶν Αμερικανικῶν ναυτεργατῶν, τὴν ἀναμενομένην νὰ κηρυχθῇ τὴν 15ην Ιουνίου, καὶ ἀπὸ τὴν πιθανολογουμένην πάλιν ἀπεργίαν τῶν γαιανθρακωρύχων.

"Αν τὰς ἀμερικανικὰ πλοῖα ὑποχρεωθοῦν νὰ ἀργήσουν ἐπὶ τίνα χρόνον, τοῦτο θὰ σημάνῃ ζωηροτέραν τῶν ἐνέων πλοίων κίνησιν εἰς τὰς ἀμερικανικὰς μεταφοράς. 'Αν ἔξι ἀντιθέτου ἔχωμεν ἀπεργίαν εἰς τὰ δρυχεῖα θὰ σταματήσῃ κάθε φόρτωσις γαιανθράκων καὶ ἀπὸ προκληθῆ δι' ἀρκετὸν χρόνου πλήρης διαταραχῆ εἰς τὴν κίνησιν τοῦ φορτηγοῦ πλοίου. Καὶ ἀν ἀκόμη διλγόνη διαρκέσιν διὰ περγίας τῶν γαιανθρακωρύχων, διὰ πολλούς μῆνας διάτικτους αὐτῆς θὰ συνεχισθῇ εἰς τὰς ἔξαγωγάς τῶν γαιανθράκων. 'Εν τῷ μεταξὺ ή ναυλαγορά, παρὰ τὴν ζωηροτέραν κίνησιν τῶν ἔξι 'Αμερικῆς φορτίων διὰ τὰ σητηρά καὶ τοὺς γαιανθράκας, δὲν ἐπέδειξε καμμίαν ἀνατιμητικήν ίκανότητα. Οι ναῦλοι διετηρήθησαν χαλαροί, μολις ἀντικρύζοντες αὐτὰ τὰς «Εξοδα» τοῦ ταξιδίου. Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν κυκλοφορίας διαταγῶν τινῶν ή προσφερομένη χωρητικότης ἀνωτέρα εἰναι τῆς ζητήσεως, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου κάθε προσάθεια καταβάλλεται ἀπὸ τοὺς διαχειριζομένους τὰς φορτώσεις

Telephone: WHitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,"

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

AGENTS

BROKERS

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

ΑΠΟΦΕΙΣ ΑΝΤΛΗΘΕΙΣΑΙ ΕΚ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΣ

ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΜΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Τοῦ κ. Ν. ΣΤΑΜΠΟΛΗ, πλωτάρχου—λιμενικοῦ

‘Η σημασία τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτεργατικοῦ προδρήματος ἔχει τόσον ἀπασχολήσει κατά τὸ παρελθόν τὴν κοινὴν γνώμην καὶ ιδιαιτέρως τὰς στήλας τῶν Ἕνωντων Χρονικῶν, ὡστε ἡ ἀνάπτυξις εἰς τὴν παρόντα σύντομον μελέτην τῆς σπουδαιότητος τοῦ θέματος τούτου νὰ δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐπίδειξις περιττῆς ἐπιχειρηματολογίας.

Ἐὰν ἀπεφασίσμεν νῦν φέρωμεν εἰς τὴν δημοσιότητα ὁρισμένας ἀνησυχίας καὶ σκέψεις μας, τοῦτο ἐπούλαμεν κατόπιν ἐγκρίσεως τοῦ Σεβαστοῦ καὶ Προϊσταμένου ἡμῶν Ὑπονομείου, διότι ἐξολίναμεν, ὅτι κατὰ τὴν κοινωνικήν τανόντην καυτήν, ἦν διεργόμενα, ἐπιβάλλεται, ὅπος ἡ κοινὴ γνώμη φωτισθῇ καὶ γνωρίζῃ ὁρισμένα πρόγυματα. Ἐπόπης, διότι ποτεύομεν, ὅτι ἐνδείκνυνται, ὅπως τὸσον τοῦ Εὐληνῆς ἔφοιται, ὅσον καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ τάξεις, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ Κράτους, λάβουν ἐπειγόντως ὁρισμένα μέτρα, ἄκεν τῶν ὅποιών, ὅχι μόνον δὲν ὑὰ καταστῇ δυνατή, καθ' ἡμᾶς, ἐν τῷ μέλλοντι ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡ βελτίωσις τῆς θέσεως τοῦ ναυτεργάτου, ἀλλὰ νῦν κινδυνεύει ἀτῇ ἀτῇ ἡ ὑπαρξίας τοῦ πλουτοπαραγωγικοῦ τούτου κλάδου τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας.

"Οταν, ποδ' ένδις περίπου έτοντος, έποισθετήθημεν, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Υ. Ε. N., εἰς τὴν θέσον τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Κάρδιτφ, τοῦ κατ' ἔξοχην ναυτεργατικοῦ τούτου κέντρου, ἥλθομεν μὲ τὴν στερρὰν ἀπόφαινον νὰ συντελέσουμεν, μὲ τὰς ἀσθενεῖς μας δυνάμεις, εἰς μίαν κατευναστικήν προσπάθειαν ἀμοιβαίνουσαν συνεννοήσεως τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων, ἀσχέτως οἰλανδήποτε ἀπολογώσουν καὶ ἰδεολογιῶν αὐτῶν, μετὰ τὴν ἐργοδοτικῶν κύκλων. Τούτο ἐπεδύωξαμεν διὰ τῆς ἀπολύτου ἀρ' ἔνδις προσηλώσεως μας εἰς τὸν ὑψησταμένους νόμους καὶ κανονισμούς, τὸν ἀφορῶντας τὴν Ναυτικὴν Ἐργασίαν καὶ τῆς ἐπιδείξεως ἀρ' ἔτερον παρ' ἡμῖν πνεύματος κατανοήσεως καὶ συνεργασίας πρὸς πάντας. Καθ' ὅλους τὸν διαφορεύοντας μέχρι τοῦδε μῆνας προσπειθήσαμεν παντὶ σθένει νὰ σταθμεύειν εἰς τὴν γραμμὴν αὐτῆν, ἵκανοποιούντες πάσαν λογικὴν καὶ δικαίαν ἀτέντων τῶν ναυτεργατῶν καὶ φροντίζοντες ἐντὸς τῶν διόρων τῶν νόμων καὶ τῶν κανονισμῶν διὰ τὴν λῆψιν παντὸς μέτρου συντελεστικοῦ διὰ τὴν ἡδύκην καὶ ὑλικὴν ἔξηνθωσιν τοῦ "Ελληνος ναυτεργάτου. Παροχολουσθήσαμεν ἐκ τοῦ σύνεγγυς μετὰ πάσης στοργῆς τοὺς δρόους ἐργασίας καὶ τὴν ζωὴν τῶν ναυτεργάτων μᾶς ἐπὶ τῶν πλίων, ἥκουσαμεν ὅλους αὐτῶν τὰ παράπονα καὶ τὰς ἀξιώσεις καὶ ἐπεδύωξαμεν πάντοτε πνεῦμα καλῶς ἐννοούμενης προστασίας αὐτῶν, ἐπιβάλλοντες παντοῦ καὶ πάντοτε πνεύματι ὅλων, ἄνευ οὐδεμιᾶς διακρίσεως, τῶν σεβασιμῶν πρὸς τὸν νόμον.

Πούα είνε τὰ συμπεράσματα τῆς κτηθείστης ταύτης πείρας καὶ τῶν παραστησέων μας;

Ποιοί έχουν, ἀφα γε, περισσότερον δίκαιον; Οἱ ναυτεργάται, ἦ, μήπως οἱ ἐφοπλισταί; Ποῦ δρεπίλονται αἱ ἀλεπάλληλοι τελευτάίως στάσεις καὶ μεμνονομέναι ἀπεργίαι ἐπὶ τῶν πλοίων μας; Εἴνε αὗται δικαιολογημέναι; Μήπως πταίουν αἱ Ἑλληνικαὶ Ἀρχαὶ; Τὶ συμβαίνει, ἐπὶ τέλονς, μὲ τὴν Ἑλληνικὴν Ἐμπορεύην Ναυτιλίαν;

Εις τὰ ἀγωνιώδη αὐτὰ ἐφωτήματα, τὰ δόπια ἀπασχολοῦν τὴν κοινὴν γνῶμην δικαιως, δοθείσες τῆς οπουδαπήτητος τοῦ πλουτοπαραγωγικοῦ κλάδου τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ προσταθήσουμεν νὰ ἀπαντήσωμεν ἐν συντομίᾳ, φειδόμενοι τῆς εὐθενοῦς φιλοξενίας τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Κατ' ἀρχήν, ή κοινή γνώμη θὰ πρέπει νὰ γνωρίζῃ, διότι η θέσης του "Ελληνος ναυτεργάτου, ἀπὸ ἀπόφεως διατροφῆς καὶ ἐνδιαιτήσεως ἐπὶ τῶν πλοίον, εἰνε σήμερον πάρα πολὺ δελτιωμένη, ἐν σχέσει μὲ τὸ παρελθόν, ὃπο τινας δὲ ἀπόφεις, εὐνόηκατέρα, ἐν σχέσει μὲ τοὺς συναδέλφους των ἄλλων Ναυτιλιῶν, ὃπως τῆς Ἀγγλικῆς καὶ τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν. Διὰ τοῦ τελευταίως ὃπο τοῦ Y. E. N. ἔγχριθεντος ἐδεσματολογίον, Ικα-

νοτοιοῦνται καὶ καὶ πλέον δύσκολοι ἀπατήσεις εἰς τὴν διατροφήν. 'Εξ ἄλλον, τὰ ἐνδιαιτήματα τῶν νεοαγορασθέντων «Λιμπερτού», δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς σημερινάς ἀξιώσεις μᾶς εὐτρεπούς διαβιόσεως τῶν ναυτεργατῶν ἐπὶ τὸν πλοίον. 'Αλλὰ καὶ τὰ παλαιά μας σχάρη, κατόπιν τῶν ἐπανειλημένων ἐπιδεωρήσεων παρὰ τῶν Λιμενικῶν 'Αρχῶν ἔχωτερικοῦ ὑπέστησαν φιλικάς βελτιώσεις, ἐποκεντάς καὶ ἀνακανθίσεις, εἰς τοόπον ὥστε τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος νὰ είνε τεντρόσπουτα.

Τέλος, δύσον ἀφορά τὸ μισθολόγιον τῶν ναυτῶν καὶ θεομαστῶν καὶ τοῦτο εἶνε ἀνώτερον κατὰ 3—5 λίρας τοῦ ἄγγλικον. Εἶναι ἀληθές, διὸ ὁ "Αγγλός ναυτεργάτης ἔχει ἄλλας εἰκολίας, ἃς δὲν ἔχει ὁ "Ελλην, ως, π. ζ., ἐπιδόματα ἀνεργίας, ιστρική περιθάλψιν πλήρη, περισσότερον ἀνεπτυγμένην κοινωνικὴν πόρνουσαν, ψυχαγογίαν πλ.τ. Εἶναι, ἐπίσης, ἀληθές, διὸ ἡ ἀγοραστικὴ δύναμις τῆς λίρας εἶνε ἀνωτέρα ἐν Ἀγγλίᾳ, ἔνθα διαιμένει ἡ οἰκογένεια τοῦ "Αγγλον ναυτεργάτου, ἣν ἐν Ἐλλάδι, ἔνθα διαιμένει ἡ οἰκογένεια τοῦ "Ελληνος. Παρὰ ταῦτα, παραπέμπει ἀναμφισβήτητον τὸ γεγονός, διὸ τὰ ὅσα ἀνώ μειονεκτήματα διὰ τὸν "Ελληνα ναυτεργάτην, ἀντισταθμίζοντα τόσον ἀπὸ τὴν ἐπὶ πλέον διαφορὰν τοῦ μισθολόγιον, δύσον καὶ ἐπὶ τῶν ὅστων λαμβάνει ὁ "Ελλην ναυτεργάτης ἀπὸ ὑπεροφοίας καὶ ἀμοιβῶν ἔξτρα. Εἰς 8—10 λίρας μηνιαίως ὑπολογίζονται τοὺν ἄχιστον αἱ ἀμοιβαὶ τοῦ "Ελληνος ναυτεργάτου ἐξ ὑπερωφιῶν καὶ ἐργασιῶν ἔξτρα. Δὲν φθάνουν εἰς τὸ ποδὸν τοῦτο τὰ ὅσα λαμβάνει ὁ "Αγγλός συν-ἀδελφός του διὰ τὰς ἐργασίας ταύτας. Αἱ ἐν συνόλῳ, τέλος, ἀποδοχαὶ τοῦ "Ελληνος ναυτεργάτου μηνιαίως ἐκ μισθοῦ, ὑπερωφιῶν, ἔξτρα καὶ τροφοδοσίας, ἀνέρχονται εἰς λίρας 55 περίπου. Η θέσις, λοιπόν, τοῦ "Ελληνος ναυτεργάτου σήμερον πάντα ἄλλο ἡ μειονεκτικὴ δύναται νὰ θεωρηθῇ, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς συναδέλφους τον ἄλλον ναυτικῶν χωρῶν καὶ δὴ περισσότερον προηγμένον ναυτικῶν.

Παρὰ ταῦτα, δὲν ύποστησέται ἐνταῦθα, ὅτι η θέσις τοῦ "Ελληνος ναυτεργάτου είνε τόσον ικανοποιητική, ώστε νὰ πρέπει ν' ἀποκλεισθῇ οἰα-
δήποτε πρετατέον βελτίωσις. Οδέονται ἀντιτίθεται εἰς τὴν ἡμετέρην καὶ ὑλι-
κήν ἔξυπνωσιν τοῦ "Ελληνος ναυτεργάτου ἐν τῷ μέλοντι. Ή βελτίωσις,
ὅμως, αὕτη θὰ πρέπει νὰ είναι ἔξειλική καὶ νὰ συμβαδίζῃ τόσον μὲ τὴν
ἀπόδοσιν τῆς Ναυτιλίας μας, δύον καὶ μὲ τὴν ἔξειλιξιν προόδου τοῦ ναυ-
τεργάτου εἰς τὰς ἄλλας Ναυτιλίας τοῦ κόσμου.

‘Ως γνωστόν, ή Ναυτιλία είνε μία ιδιότητος ἐπιχείρησις, ή δοιά, ἐργαζομένη ἐν τῷ διεθνεῖ στίῳ, πρέπει νὰ συναγωνίζεται διαρκῶς καὶ πολλάκις συλληφτῶς, τὰς Ναυτιλίας ἄλλων χωρῶν, ἵνα κατορθώῃ νὰ κινήται. Εξ ἄλλου, οὐδεμία σταθεροῦ πρόβλεψις είνε δυνατή διὰ τὴν ἐπιχείρησην τούτην, ὡς συμβαίνει μὲ τὰς λοιπὰς ἐπιχείρησίτες, τὰς χερούλας. Ή Ἐργασία καὶ ή ἀπόδοσις τῆς Ναυτιλίας ἔξαρταται ἐν συντελεστῶν ἀσταθμάτων καὶ μεταβλητῶν. Αὗτη πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζῃ τὸ ἐνδεχόμενον κρίσεως ἀνά οἰανδήποτε στιγμήν. Ἰδιαίτερος ή Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, αὐτοδημούργητος καὶ ἐκ τοῦ μηδενὸς ἐξελίχθεισα, ἔχει νὰ ἀντιπαλαίσῃ πρὸς μνίας δύσας δυοχερείας. Πρέπει αὕτη, κυριολεκτικῶς, νὰ ἀγνοιζεται συγχέσις, ἵνα ἀντέπεξερχεται πρὸς Ναυτιλίας ἄλλας, λογχοτερέστας καὶ αἱ πολλῶν αἴσιων ὠργανωμένας. Ἔπιβάλλεται, δινε, τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ νὰ είνε κατὰ πολὺ περιωρισμένα. Ἐν τόντοις, ταῦτα είνε ἀνώτερα τοῦ ἄγγικον. Ἐπιρροσθέτως, βαρεῖται φρονολογικῶν ὑποχρεώσεως καὶ δυσμενεῖς ἐπεβλήθησαν τελευταῖς ὑπὸ τοῦ Κράτους εἰς τοὺς ‘Ἑλλήνας ἐφοπλισταὶ πρὸς ἀντιμετώπισην τῶν εἰκονομικῶν δυοχερεύειν τῆς ϕώτας. ‘Εάν ὑπὸ τὸ βάρος τῶν ὑποχρεώσεων τούτων ή Ἑλληνικὴ Ναυτιλία καυσθῇ μίαν ἡμέραν, τοῦτο θ’ ἀποθῆ, δρά γε, ἐπ’ ἀποδοχὴν τῶν ναυτεργατικῶν μας τάξεων, αἱ δοταὶ θὰ στερηθοῦν τῆς Ἐργασίας αὐτῶν καὶ τῶν ἀποδοχῶν των; ‘Ασφαλῶς, δρ. Τοῦτο καλῶς ἀντιλαμβάνονται καὶ γνωρίζουν τοὺς ‘Ἑλλήνες ναυτεργάτας. Διατι, τότε, αἱ τόσαις ἀπεργίαι καὶ στάσεις, αἱ τόσαις καθυστερήσεις τῶν πλοίων μας καὶ ἀνωμαλίαι, αἱ διατάξιες πολλοῖς ἔτι διαγενέστερον τὸν ἀνώνυμον τῆς Ναυτιλίας να-

Πρό πής ἀπαντήσεως εἰς τὸ ἐρώτημα τοῦτο, ἡ οἵη γνώμη πρόπει νὰ γνωρίζῃ, διὰ τὸ πλειονότητα τῶν ναυτεργατῶν μας ἀποτελεῖται ἀπὸ ναυτικοὺς νομοταγεῖς, συντηρητικούς, μὲ ναυτικὴν τρινείδησαν, ἀποβλέποντας, ὃς καὶ ἀντότερος ἔξετέθη, εἰς τὴν βαθμαίαν δεκτίωσαν τῆς θέσεος τῶν ἐντὸς τῶν ὅριον τὸν παρεχομένων ἔκαστοτε δυνατοτήτων καὶ τῆς ὑπὸ τῶν νόμων καὶ τῶν κανονισμῶν παρεργούμενης προστασίας. Δὲν εἶνε, ὅμως, ἡ πλειονότης τῶν ναυτεργατῶν, ἡ ὅποια δημιουργεῖ τὰς ἀνομαλίας καὶ ποκαλεῖ τὰς καθυστερήσεις τῶν πλοίων. Τὴν εὐθύνην τῶν ἀντέτοι δυσμενῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας γεγονότων καὶ τῆς δυσφρήμασεως τοῦ Ἑλληνικοῦ ὄνυματος ἐν τῷ ἔξωτερῳ ἔχει μία μικρὰ μειονότης ἀναρχικῶν τύπων, οἱ ὅποιοι πᾶν ἄλλο ἢ ναυτικοὶ δύνανται νὰ χαρακτηρισθοῦν. Οὗτοι, ἔχοντες διειδόντες εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, κατώφθισαν, δργανωθέντες, νὰ ἐπιβάλλωνται δυναμικῶς ἐπὶ τῶν λοιπῶν ναυτεργατῶν διὰ τῶν ἀπειλῶν, τοῦ φόβου, τῆς ψυχολογικῆς βίας, τῆς τρομοκρατίας καὶ ἐνίστε διὰ τοῦ συμφέροντος. Προσαλούοντο οὗτοι τὰς ἀνομαλίας ἐπὶ τῶν πλοίων, διατυπωντες διαρκῶς καὶ δλονέν τέλας παραλόγους ἀξιώσεις καὶ ἐκδιά-
ζουν τοὺς πάντας, ταῦτα δὲ ὅχι διὰ νὰ βελτιωθῇ ἡ θέσις τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτεργάτου, ἀλλὰ μὲ τὸν ἀποκλειστικὸν σκοπὸν νὰ καταστραφῇ ἡ Ναυτιλία μας, ὃς ὑπολογίσιμος ἐπιχείρησις καὶ ὃς κλάδος πλουτοποραγωγή-
κός· Ἀποτέλεσμα τούτου θὰ ἥτο τὸ πρόσληπτος ἀνεργίας εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτικῶν μας καὶ ἡ ἀποστέρησης τῆς χώρας ἀπὸ τοῦ εἰσοδήμους καὶ τοῦ συναῦλαγματος, ὅπερ εἰσρέει ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ ὑπαρξία μεγάλου ἀριθμοῦ Ἑλληνικῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σηματας, ἀποδο-

West Elliot & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GARFIELD 3159
GARFIELD 3160

501 DAVIS STREET.
Cor. Jackson St.

Cable address :«WESCO»

τέα κυρίως εἰς τὰς ἀνοτέρῳ ἐκτεθείσας ἀφοριάς. Ποιοὶ οἱ ἀπότεροι σκοποὶ τῶν ἐπιδιώξεων τούτων ἀφίνομεν εἰς τὸν ἀναγνώστην νῦν κρίνην. Πάντως, οἱ σκοποὶ αὐτοὶ τῶν ἀναρχικῶν τούτων, ὀργανωμένων ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν τῆς Ο. Ε. Ν. Ο., ('Ομοσπονδία Ἑλληνικῶν Ναυτεργατικῶν 'Οργανισμῶν), εἰναι καὶ αὐτῷ πολιτικοὶ καὶ δικαιολογοῦσιν οὐτοὶ καὶ προτείνουν φευδός, ἀποβλέποντες κυρίως καὶ πρὸ παντὸς εἰς τὴν πολιτικὴν δργάνωσιν τῶν ναυτεργατῶν καὶ τὸν προστηλήσιμον αὐτῶν εἰς τὰς κοινωνικὰς καὶ ἀνταρεπτικὰς θεωρίας καὶ μεθόδους. Πολλοί, δυστυχῶς, ἀπῆκαν οἱ ἐκ τῶν ναυτεργατῶν μας παρασυρθέντες ἀπὸ τὰς φευδές ἐπαγγελίας τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. περὶ βελτιώσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς αὐτῶν θέσεως. Ἀλλὰ καὶ πολλαὶ ξέναι ἐργατικαὶ δργάνωσις ἔχουν ἐν πολλοῖς παρασυρθῆ, θεωροῦσαν αὐτὸν τὴν Ο. Ε. Ν. Ο. ὡς συνδικαλιστικὴν δργάνωσιν ἐν τῷ ἔξτερηκῷ καὶ μὴ ἔχουσαν εἰσέτι ἀντιληφθῆναι τὴν πρόκειται ἀποκλειστικῶς περὶ πολιτικῆς τρομοκρατικῆς δργάνωσις μὲν σκοποὺς ἀνταρεπτικούς. Καὶ ἐκ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας, τέλος, κόσμον καὶ ἐξ αὐτῶν ἀκόμη τὸν Κρατικὸν μας λειτουργῶν, πολλοὶ σίδιον πίστιν μέχρι πορ τινος εἰς τὰς δῆθεν συνδικαλιστικὰς ἐπιδιώξεις τῆς ἐν λόγῳ δργάνωσεως. Σήμερον τὰ πράγματα ἥχισαν πλέον νὰ ἀποσφρινθούνται. Θὰ χρειασθῇ, δικαὶος, στιληθὸς ἄγονος διλον τῶν συντελεστῶν τῆς Ναυτιλίας, ητοι ἐφοπλιστῶν — ναυτεργατῶν καὶ Κράτους, διὰ νὰ ἀπαλλάξουμεν ὁριστικῶς ἀπὸ τὴν ἀσθένειαν, ή ὅποια μαστίζει τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ λέγεται Ο.Ε.Ν.Ο. Είναι ἀμάνταστοι αἱ ὑποχρεώτακαὶ καὶ καταχθόνιοι μεθόδοι, ἀς μετέχεται ή δργάνωσις αὕτη πρὸς ἐπιτυχίαν τῶν σχεδίων της. Κατ' οὐδὲν διαφέρει τῆς ἐλλάδι οὐριστικής ἀνταρσίας, μεθ' ής ἄλλως τε προφανῶς εὑρίσκονται εἰς ἐπαρχήν καὶ συνεργασίαν. Μὲ ἀπεργατικούν κακίαν, μικρότητα φυγῆς καὶ κατωτερότητα αἰσθημάτων, ἔχουν ἐπιδοθῆν τὰ στελέχη τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. εἰς τὸ καταστρεπτικὸν ἔργον των. Η καταστολὴ τῆς ἐπὶ τῶν φροτηγῶν μας ἀνταρσίας ταῦτης δὲν είναι ὑπόθεσίας αὐτῆς. Ή χρειασθῇ πολύνοιχθος, συστηματικὴ καὶ συνδιασμένη προστάθεια διλον δοσοὶ ἐνδιαφέρονται διὰ τὸ καλὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Τεράν Σιμωνίχιαν ἀποταλούν ή γέγεται τῆς ἀνοτέρω δργάνωσεως, χαριτολογοῦντες, τὴν κατ' αὐτῶν σημειούμενη τελευταῖς ἀντίδρασιν Ἐφοπλιστῶν — Ναυτεργατῶν καὶ Κράτους. Αποδεκτὸς εἰναι όχι χαρακτηρισμός, ἀποῦ πράγματι, εἰδοῖς εἰναι ὁ σκοπός, ή διάσωσις τούτεστιν ἐνδος ἐπ τῶν πλέον ἀποδοτικῶν καὶ πολυτίμων κλάδων τῆς Οἰκονομίας μας. Πρέπει νὰ καταστῇ σαφῶς ἀντικτύοντὸν εἰς δόλους μας, οὗτοὶ ἐὰν δὲν ἀπομαρτυρήσουν ἐπ τῶν πλοίων μας καὶ ὁ τελευταῖος συνειδητὸς διπλαὸς τῆς ἀντιναυτιλιακῆς καὶ ἀντιναυτεργατικῆς ταύτης δργάνωσεως, οὔτε ή Ναυτιλία μας θὰ ἀνατνέψῃ καὶ θὰ ἀναπτυχθῇ, οὔτε καὶ ή θέσις τῶν ναυτεργατῶν μας θὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ βελτιωθῇ προσεχῶς. Τὸ Κράτος δὲν είναι διατεθεμένον πλέον, οὐδὲ εἰναι ἐπιτεργαμένον ἄλλοις τε, ἀποκαλύψθεισης τῆς πολιτικῆς ἐπαναστατικῆς μορφῆς τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., νὰ συζητήσῃ μετὰ τῶν ἡγετῶν αὐτῆς, πολλὴ δὲ μᾶλλον νὰ συνεργασθῇ μετ' αὐτῶν ἐν τῷ μέλλοντι. Τὸ Κράτος καὶ αἱ Ἀρχαὶ κατὰ τόπους δὲν πρόκειται νὰ ἀποστοῦν τῆς χαραχθείσης γραμμῆς. Χωρὶς ἀμφιταλανεύσεις καὶ ὑποχρονητικότητας, πρέπει νὰ προχωρήσουν σταθερῶς, μὲ δῆλα τὰ μέσα, τὸ δόμιο διαβέτουν, εἰς τὴν ἐπιβολὴν τοῦ σεβασμοῦ πρὸς τὸν Νόμον. Τούτο, όμως, μόνον δὲν ἀρκεῖ. Διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τοῦ ἀπειλοῦντος αὐτήν κινδύνου, πρέπει νὰ ἐνδιαφερθοῦν κυρίως, τόσον οἱ ἐφοπλισταί, δοσοὶ καὶ οἱ Ναυτεργάται μας.

"Οσας προσπάθειας και μη καταβάλλει τὸ Κράτος πρὸς ἀπάλλαγην τῆς Ναυτιλίας μας ἐς τῶν ἀναρχικῶν, δὲν θὰ ἐπιτευχθῇ ταχέως τὸ ἑπιδωμό-
μενον ἄποτελέσμα, ἐὰν δὲν συνεργασθούν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον καὶ δὲν
παράσχουν ἀμέριστον τὸν συνδρομήν των αἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμεναι μὲ
τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς τάξει τῶν ἐργολιπτῶν καὶ ναυτεργατῶν. Οἱ πρῶτοι
τῶν ὅποιον ἡ ἐπιχείρησις καὶ η περονούσια κινδυνεύει, οἱ δεύτεροι, τῶν β-
ποίων αὐτὴ ἡ ἔργασια καὶ τὸ ἐπάγγελμα ποδεύεται νῦ γαθοῖν. Ελε-

δικαίωμα και συνάμα ιποχρέωσις τῶν πρώτων νὰ προσέχουν ποίους προστατεύουν ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν. Ν' ἀποφεύγοντ, ἐπίσης, τὰς προχειρόλογους και εὐκόλους λύσεις τῶν οικισμασμῶν πρὸς τὴν ἀνταρσίαν και νὰ προτιμοῦν τὴν τιμίαν και εὐθείαν ὅδον τῆς ὑπὸ τὴν προστασίαν τῶν 'Ἄρχων ἔφαριογῆς τῶν νόμων, ἐστο ἄν τοῦτο συνεπάγεται διπάνας και ἐπιβαρύνσεις. Αἱ διπάναις και ἐπιβαρύνσεις αὗται ἢν εἰνε κατὰ πολὺ μικρότερα τῶν δισσῶν τελικῶν θὰ ζημιωθοῦν ἐπειδήσεων τῶν πλοίων και λοιπῶν ἀντιπειθαρχικῶν τράξεων, προσκαλουμένων ὑπὸ τῆς διὰ τῆς ιποχωρητικότητος τονομένης ἀνταρσίας. 'Εξ ἀλλοῦ, θὰ πρέπει νὰ ἔχουν ὕπηρν τῶν οἱ 'Ἐλληνες ἐφοπλισταί, διτι καθ' ὃ μέτρον ἐνσηνήτων ἡ Ο.Ε.Ν.Ο. ἐκ τῆς ἐνίστητος ιποχωρητικότητος αὐτῶν, κατὰ πολὺ μεγαλυτέρων κλίμακα ἐπιτυγχάνεται ἐπίσης τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο, διὰ τῶν ἀδικιῶν, αἵδηστα λαυδάνουν χώρας συχνά εἰς βάρος εὐσυνειδήτων και νομοταγῶν ναυτεργατῶν. Αδόηται, λοιπόν, ὁδηγία νὰ δοθοῦν πρὸς τὸν πλοιάρχους και πρόγραμμα ἔνιαίς κατενθύνσεως πλάνων τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ προηγήθῃ πρὸς ὃ και νὰ πειθαρχήσουν διοι ἀνεξιαρέτως. Μὲ τὴν σειρά των και οἱ ναυτεργάται, οἱ νομοταγεῖς και τίμοι, νὰ δοθῆσονν. Αὐτοὶ κυρίως, πρόκειται νὰ διφεληθοῦν. 'Εξουδετερομένης τῆς ἀνταρσίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ὅχι μόνον ἡ ἔργασία και τὸ ἐπάγγελμά των θὰ ἀσφαλισθοῦν, ἀλλὰ, ἐπὶ πλέον, περιοριζομένων τῶν καθυτερήσεων και ἀνωμαλιῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, θὰ ὑπάρξουν τὰ πειθώρια καλλιτέχναις Ικανοποιήσεως τῶν λεγικῶν και δικαίων αὐτῶν αἰτημάτων. Τὰ ζητηταὶ των θὰ εἴρουν τὴν ὅδον τῆς ἐπιλύσεως παρὰ τῆς ἀπειροστάτου Κρατικῆς ὑπηρεσίας. 'Ο ἐμπορικός μας στόλος θὰ πλουτισθῇ μὲ νέα σκάφη και ζήτησις ἔργασιας θὲ ὑπάρξῃ. 'Η Κυανόλευκος θὰ κυατίσῃ και πάλιν ἐπὶ μεγάλου ἀριθμοῦ 'Ελληνικῶν πλοίων, φερόντων σήμερον ξένας σημαῖας. Κυρίως, δῆμος, οὐ πρωτίστως, θὰ δύναται οἱ ναυτεργάται μας νὰ ἔργαζονται ἀνέτος και ἀνευ πέσεων και ἀπειλῶν. Τὸ Κράτος τοῦ τρόμου θὰ ἐκλείψῃ και τὸ Κράτος τοῦ Νόμου και τῆς Δικαιοσύνης θὰ ἐπιβεληθῇ. Πρὸς τοῦτο, δῆμος, θὰ χρειασθῇ ἀμέριστος η δονήθεια τῶν ναυτεργατῶν μας. Εἰς τὰ κηρύγματα τῆς ἀντεργατικῆς Ο.Ε.Ν.Ο., ἂς ἀντιταχθῶν σύστωμοι, ἰγνοεῖν και μη πεφασιστικοί. 'Ας πονώσουν τὰς τάξεις τῆς νομίμου αὐτῶν συνδικαλιστικῆς ὀργάνωσεως Π. Ν. Ο. (Πανελλήνιον Ναυτικῆς Όμοιοπονδίας), ἡς ἐκλέξουν ἐλευθέρως ποὺς ἀντιπροσώπους αὐτῶν και ἂς ἀνάλαβουν και αὐτοὶ σθεναράν στάσιν. Είνε οἱ περισσότεροι και ἔχουν τὸ Δίκαιον, τὸν Νόμον και τὰς 'Ἄρχας μὲ τὸ μέρος των. Διὰ τῆς σθεναρᾶς αὐτῶν στάσεως, ἀσχέτως τῆς ἔξιντητήσεως τῶν καθαρῶν ἐπαγγελματικῶν αὐτῶν συμφερόντων, και τοῦ Κράτους και τὴν ίδιαν τῶν ὑπόθεσιν θὰ ὑποτηρίξουν. Τὸ Κράτος, ὅχι μόνον δὲν ἀντιτίθεται πρὸς τὸν συνδικαλισμὸν, ἀλλὰ ἀπενταίς τὸν δέχεται εὐχαρίστως και εὐνοεῖ τὴν ἀνάπτυξήν του. 'Υπὸ τὴν προϋπόθεσην μόνον, διτι ὁ συνδικαλισμὸς κινεῖται ἐντὸς τῶν δρῶν τῶν ἔθνεων νόμων, ως διέζοντων αἱ Διεθνεῖς Συμβάσεις και ἔχει ὡς σκοπὸν τὴν ήττικήν και ὑπικήν ἔξινθρωσιν τοῦ ἔργασμένον και ὅχι τοῦ Κράτους τὴν κατάλανσην και τῆς Κοινωνίας τὴν ἀναποστολήν.

Εάν, τόσον οἱ ἐρωτισταὶ, δοὺς καὶ οἱ ναυτεργάται, ἀντίληφθοῦν, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, τὰ χρέη των καὶ λάβουν σαρῆ καὶ ἀποφασιστικήν στάσιν, εἰμεθα βέβαιοι, διτὶ ή ὑπόθεσις τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. ταχέως καὶ δριστικῶς θὰ γαθῇ. Έξ παραλήπη θὰ συνεχισθῇ η βοήθεια τῶν Ἀρχῶν ἐν τῇ προσπαθείᾳ ταύτη. Ενδέ εἶναι βέβαιος δινατόν ἐν τῇ παρούσῃ ν' ἀποκαλυφθοῦν τὰ μέτρα, τὰ δόπια λαμβάνουν καὶ θὰ λάβουν τὸ Κράτος καὶ τὸν Ἀρχαῖον πόρος πάταξιν τῆς ἀνταρσίας εἰς τὰ φορητά μας. Πολλὰ καὶ τάπιοι ἐπετεύχθησαν κατὰ τὸ τελευταῖον χρονικὸν διάστημα διὰ τὴν ἀναστάλωσιν τῆς τάξεως καὶ πειθαρχίας ἐπὶ τῶν φορητῶν μας. Τὸ πρᾶγμα δὲν ήταν τόσον εὐχερές ἢν ληφθῇ ὑπὲρ δόψη, διτὶ ή Ναυτιλία μας ἔργαζεται κυρίως εἰς τὸ ἔξτερηκον καὶ πλεῖστα, ώς ἐκ τούτου, ζητήματα γεννώνταν ἐν σχέσει μὲν τὸν ἐφαρμοστέον νόμον. Ή κυρία δυσκολία ήτο ἡ ἐπιφυλακτικότης ωριμένων τοπικῶν Ἀρχῶν, ὃπος τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ, νὰ ἐπεμβάνουν εἰς περιπτώσεις ἀντιπειθαρχικῶν ἐκδηλώσεων πληροφοράτων. Αἱ Ἑλληνικαὶ Ἀρ-

Telephone: Digb 4-5900

Cable Address: POSEIDON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET
NEW YORK 4, N.Y.

χαὶ περιωρίζοντο οὕτω εἰς τὸν ἄχαριν φύλον τῷν θεατῶν. Τοῦτο καλῶς γνωρίζοντες οἱ ἡγέται τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., ἔξωθυν τοὺς διπάδους αὐτῶν τὰς δὲ λόγουν ὑφασμάτας ἐκδηλώσεις. Τὸ ζῆτημα τοῦτο τῆς ἐφαρμογῆς τούτου στοῦ Ἑλληνικοῦ Νόμου εἰν' Ἀγγλιᾳ, ἔλαβε πλέον τὴν ἐνοντικὴν τροπήν, ἐξ ἀφορμῆς λογισμῶν τελευταῖος ἀντιτείμασκιν ἐκδηλώσεων ἀπὸ μέρους τοῦ πληρώματος τοῦ ἀλίπαντος. Τὸ ἀγγλικὸν δικαστήριον, εἰς τὸ διόπτην ἥκητη τελικᾶς ἡ ὑπόθεσις, κατόπιν τῆς ἀρνήσεως τῶν ἀπολυθέντων πορὰ τῆς Διαιτηκῆς Ἀρχῆς νά ἐγκαταλείψουν τὸ σκάρος, διέταξε τὴν διαιτάν τοῦτον ἔξισιν. 'Ο "Ἀγγλος δικαστῆς σαφῶς ἐδήλωσεν, διτὶ ἀπολυθέντων γενικῶς παρὰ τῶν Ἑλληνικῶν Ἀρχῶν ναυτεργάται εἴς Ἑλληνικῶν πλοίων, δὲν ἔχουν ἐπ' οὐδεμὲνα δικαιολογίαν πλὸ δικαιαμάτων τῆς ἀνθρακίτου παραμονῆς αὐτῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, προτείνοντες οἰασδήποτε φύσεως ἀξιώσεις κατὰ τῶν πλοιοτητῶν. Διὰ τὴν ἐκδίκαιαν τῶν ἀξιώσεων τούτουν δικαστήρια. 'Η νομικὴ θεωρία, ἐπὶ τῆς διόπτης ἐστηρίχθη ὁ "Ἀγγλος δικαστῆς διὰ τὴν ἔδοσιν τῆς ἀποφάσεως ταῦτης, εἰνε, διτὶ τὸ πλοῖον ἀποτελεῖ ἐν τῇ Παγκοσμῷ Οἰκουνομίᾳ, οἰκονομικὴν μονάδα, τῆς διόπτης τὴν ἔδοσιν οὐδεὶς δικαιούεται καθ' οἰονδήποτε τρόπῳ νά παρεμποδίσῃ ἐπὶ τῇ δικαιολογίᾳ οἰκονομῆποτε τυχόν ἀξιώσεων. 'Η ἐν τῷ πλοίῳ αὐθαίρετος παραμονὴ τοῦ ἀπολυθέντος ναυτεργάτου ἀποτελεῖ ἀναφισθητήτως παρεμβολὴν διοχερειῶν εἰς τὴν τακτοποίησιν τοῦ πληρώματος καὶ συνεπῶς εἰς τὰς κινήσεις τοῦ πλοίου. 'Εάν ὑπάρχουν ἀξιώσεις οἰασδήποτε μορφῆς τῶν ἀπολυθέντων μελῶν τοῦ πληρώματος κατὰ τὸν πλοῖον, ὑπάρχουν καὶ δικαστήρια ἀρμόδια νά τὰς ἐκδικάσουν. 'Αλλὰ μέχρι τῆς ἐκδικάσεως ή ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμονὴ ποῦ καλῶς ή κακῶς, τοῦ δικαιωτὸς ή ἀδίκων ἀπολυθέντος παρὰ τῶν Ἑλληνικῶν Ἀρχῶν ναυτεργάτων, ὃς ἀδικούλογης τοῦ παράνομος δέον νά θεωρηθῇ. Τοὺς οὕτω ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμένοντας, ὃς καταπατήτας ζένης περιμονιάς (trespassers) ἔχαρακτηρίσειν ὁ "Ἀγγλος δικαστῆς καὶ ὑπέμνησε τὰς ἐπὶ τῆς συστάσεως ἐνδέ τοιούτων ἀδικημάτων συνεπειας. 'Η δηλ ὑπόθεσις τῶν ἐπὶ τοῦ ἀλίπαντος πληρώματος Ἐλλῆς διὰ τῆς ἀπομαρτύρους αὐτῶν ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐδάφους, κατόπιν διαταγῆς τῶν ἀρμόδιων ἀρχῶν, δεδομένου, διτὶ τὰ ναυτικά αὐτῶν φυλλάδιον εἰχον καταχειρίη παρὰ τῆς Προξενικῆς Διαιτηκῆς Ἀρχῆς, μία τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπολύτη.

Ούτω, έν σοφαράτωτος ζήτησε, δηρε πάτησχε πάντας ἐν 'Αγγλίᾳ, Ελλησεν ἐπὶ μεγίστῃ ώφελειᾳ τοῦ κύρους καὶ τοῦ γοήτρου τῶν 'Ελληνικῶν 'Αρχῶν. Δέν θα είνε πλέον δυνατὸν μελλοντικῶς ἀσφησις ἔκβισμον οὐδῆποτε εἰδον, ἐφόσον ἀνεγνωρίσθη πλέον σωφρῶς ἐνταῦθα τὸ δικαίωμα εἰς τὴν 'Ελληνικὴν 'Αρχὴν νῦν ἀπολῦν οἰνδῆποτε ἐκ τοῦ πληρώματος, συμφένων τῷ 'Ελληνικῷ Νόμῳ.

Τηλέφωνα: | Middlesbrough 2140 (Γραφείον)
| Linthorpe 88602 ('Ιδιαίτερον)

J. R. FOSTER & SONS, 7, EAST ST. MIDDLESBROUGH.

Προμηδευταὶ κρεάτων καὶ
γνωπῶν τροφίμων διά τὰ πλοῖα

Κυριώτεροι προμηθευταί τῶν μεγαλυτέρων

ΑΓΓΛΙΚΩΝ, ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

τάς Ὕνωμένας Πολιτείας, ἐξεδόθησαν παρόμιοια δικαιικαὶ ἀποφάσεις. Τέλος, ἀλλαχοῦ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ καὶ ἄνευ ἀποφάσεων δικαστηρίων, αἱ τοπικαὶ ὑπρᾶγες ἐπενέθησαν τῇ αἵτησι τῶν Ἑλληνικῶν Ἀρχῶν πρὸς καταστολὴν ἀντιπειθαρχικῶν πράξεων ταραχοποιῶν μελῶν πληρωμάτων ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων. Οὕτω, ἡ Ἐλληνικὸς Νόμος κατὰ τὸ τελευταῖον χρονικὸν διάστημα εὑνέψει εἰδόταντον πεδίον ἐφαρμογῆς ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, δύσον ἀφορρῇ τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων τάξιν καὶ πειθαρχίαν. Ὁ ωρὸς τῶν Ἑλληνικῶν Ἀρχῶν (Προξενικῶν Λιμεναρχείων) δὲν ὑπῆρχε διακοσμητικός, ὃς κακῶς διετυπώθη καὶ ὑπεστρέψθη κάποιον, ἀλλὰ φύσιστικός καὶ πλήρης περιεχομένου. Πλεῖστον δύσαν περιττώσεις ἀπειθαρχιῶν ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ἐπατάχθησαν κυριολεκτικῶς καὶ σαφῆς ἀπογράφεται πλέον εἰς τὸν δῆλοντα, ἡ νέα περίοδος τῆς Ναυτιλίας μας, καὶ¹ ἦν ὁ Νόμος καὶ ὅχι ἡ δία τὴν ἐπιβάλλεται. Ἡ πολιτικὴ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ ζητήματος ὑπῆρξεν ἐπίμονος, σταθεροῦ, σαφῆς, ἀκαμπτος, θαρραλέα, ἄνευ ἐνδοιασμῶν πρὸς ἀντιμετώπιστον τῶν ἀνομάλων καὶ ἐπτὸς παντὸς Νόμου στασιαστικῶν ἐκδηλώσεων εἰς τὰ πλοῖα μας. Ἐν τούτοις, παρὰ τὰ ἀναμφισθῆτα ταῦτα, χάρις εἰς τὰς ἕνεργειας τοῦ Κράτους ἐπιτευχθέντα εὐνοϊκά ἀποτελέσματα, δὲν πρέπει νὰ ἐφησηχθῶμεν οὐδὲ² ἐπὶ στιγμήν. Ἡ ἀποφασικὴ καὶ σταθερὴ στάσις ὅλων μας δέον νὰ συνεχισθῇ ἄνευ ἀναταύλας καὶ διστακτικότητος. Ο γυθμὸς τῶν κατὰ τῆς ἀγωγίας ἐπὶ τῶν πλοίων ἐνέργειῶν ἐξ μέρους ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων καὶ ὅχι μόνον τοῦ Κράτους, μέχρι πλήρους συντομίης τῶν ἀντεθνικῶν δργανώσεων καὶ ὀλοληρωτικῆς ἐκταχαρίσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἀπὸ τῶν ταραχοποιῶν στοιχείων. Οὐδεμία ὑποχωρητικότης, οὐδεμία ευποστία, οὐδεὶς ομηρικός, οὐδεμία ἀμφιταλάντευσις, οὐδεμία λιπονηγία καὶ ἐπεικεία ἐπιτρέπεται. Ἀντιθέτως πάσις, ἐπιμονή, θέλησης, θάρος, δύναμις καὶ ἀποφασιστικότης ὅλων μας μέχρι τῆς ἐκτήληρσός του ἀντέθεφον σπουδοῦ.

Το σταύρον της κατά τα ανωτέρω αντιμετωπίσεως της αναρρίχησης επιτῶν πλοίων μας θὰ πρέπει νά είνει η πρώτη φάσης αντιμετώπισεως τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος. Ή έπιτυχία τῶν κατά τὰ ἀνωτέρω αντικειμενικῶν σχολῶν, κατά τὴν φάσην τάντην, πρέπει νά ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν (*conditio sine qua non*) πάσης ἄλλης εὐθυτέρως ὑπὸ τοῦ Κράτους ναυτεργατικῆς πολιτικῆς ἐν τῷ ἀμέσως προσεχεῖ ή ὑποτέρῳ μέλλοντι.

Η δευτέρα φάσης άντιμετωπίσεως τοι ναυτεργατικού προβλήματος θα έπειτα νύ είναι η λήψη μέτρων τινών έγγνωμένων, διτί δὲν θα καταστῆ δυνατή καὶ ανεκτή έν τῷ μέλλοντι η δημιουργία παρομοίας καταστάσεως, ώς η οφισταμένη σήμερον έν τῇ Ναυτιλίᾳ μας.

Α) ΚΑΛΗ ΕΠΙΔΟΓΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΗΣ
ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΑΝΤΩΝ

ΔΙΑΦΩΤΙΣΙΣ ΑΥΤΟΥ.
Β) ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΤΟΥ ΚΑΛΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥ ΚΑΚΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΡΙΟΥ
ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΙΚΗ ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙ-
ΣΙΣ ΕΚΑΣΤΟΥ.
Γ) ΣΑΦΗΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟ-

Δ) ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΝΕΙΓΥΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΙΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑ-

ΤΟΥΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ.

Θὰ προσπαθήσουμεν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς νὰ ἔχωνται τὰς ἀπόψεις μας ἐπὶ τῶν ἀνιστέοι σημείων. Ἐπὶ τοῦ πρώτου θέματος, ἐξαιρετικῇ προσοχῇ νὰ δοθῇ εἰς τὴν καλὴν προέλευσιν τῶν ναυτεργάτων μας ἐν τῷ μελλοντικῷ. Ἐκτὸς τῶν τυπικῶν προσόντων, νὰ ἔργενται τὸ ὑπόση καὶ ὁ χαρακτήριος, καθὼς καὶ ἡ καταγωγὴ ἐπὶ περιφερειῶν μὲ ἀναμφισβῆτην ναυτικὴν παράδοσιν. Ἐξ ἄλλου, μία διαφορῆς καὶ ζωτανὴ προσπάθεια διαφορίσεων τοῦ ναυτεργάτου ἐνδέκινυται τόσον ἐπὶ τῶν ἐπαγγελματικῶν ζητημάτων, ποὺ τὸν ἐνδιαφέρουν, δύσον καὶ ἐπὶ τῶν γενικωτέρων ζητημάτων τῆς χώρας του.

Ο ναυτεργάτης, λόγω της φύσεως τοῦ ἐπαγγέλματός του, είνε ἡγα-
κασμένος νὰ εὑρίσκεται ἔκτος τῆς πατρίδος ἐπὶ μακρὸν καὶ ἔτη
πολλάκις. Είνε, δὲν, πολὺ φυσικὸν οὗτος, μακρὰν τοῦ περιβάλλοντός του,
νὰ ψήσταται ἀσυνειδήτως τὴν ἐπίδρασιν προπαγανδῶν ήπόπτων προσώ-
πων καὶ ἔξιντων πρακτόδων. Μετὰ ἴδιαιτέρας, ὃς εἰς τούτον, χαρᾶς πρέπει
νὰ χρειασθοῦν αὐτὸν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ἐπιτορικῆς Ναυτιλίας ἐγ-
καινιασθεῖσεν φαρισαϊκαὶ δύμιλαι διὰ τὸν ναυτικὸν μας ἐκ τοῦ σταθ-
μοῦ Ἀθηνῶν. Αἱ δύμιλαι αὐταὶ πρέπει νὰ συνεχισθοῦν καὶ πᾶν ἄλλο μέ-
τοιον διαφωτίσεισον τῶν ναυτικῶν μας, ἐκ πασαλήλουν, νὰ ἐφαρμοσθῇ.

"Ἐπι τοῦ δευτέρου, κατά τι ἀνωτέρῳ, σημείου παρατηροῦμεν, ὅτι μέν
χρι σήμερον οὐδεμία διάκρισις μεταξὺ τοῦ καλοῦ, τοῦ μετρίου καὶ τοῦ
κακοῦ ναυτεργάτων ὑφίσταται. "Ἀπαντεῖς ἀμείβονται κατά τὸ έδιον μέτρον.
Καὶ ὅχι μόνον τούτῳ, ἀλλὰ συμβαίνει, ὅπερ εἰς τὸ μὴ ἀποδοτικός, πλὴν ὃμως
ζητηθεὶς καὶ ἀτίθασος ναυτεργάτης νὰ βλέπῃ τὰς πλαφόγους ἀξιώσαντος
αὐτοῦ Ικανοποιημένας, λόγῳ ὑποχωρητικότητος τοῦ πλαιάρχου, πρὸς ἀ-
περγνήν καθυστερήσεων καὶ ἀνωμαλιῶν. 'Αντιθέτως, ὁ καλὸς καὶ εὐνο-
είδητος, πλὴν ὅμως συντηρητικὸς ναυτεργάτης, βλέπει τοῦς πάντας ἀδια-
φοροῦντας διὰ τὴν Ικανοποίησην λογικῶν καὶ δικαίων αὐτοῦ παραπόνων
καὶ ἀξιώσεων. 'Εάν τοῦ τελευτάτου τὰ αἰτήματα Ικανοποιοῦντο κάποτε,
τοῦτο συνέβαινε, χάρις εἰς τὰς ἐνεργείας τοῦ, πατὰ τὰ ὡς ἄνω, ταροχο-
ποιοῦ συναδέλφου του. Τὰ ἀνωτέρα ἀποτὰ λαμβάνοντας χόρων, λόγῳ τῆς
ἐλλείψεως συστήματος διακρίσεως τῶν ναυτεργατῶν. Κατὰ ταῦτα, οἷςκαὶ
μεταβολὴ τοῦ ὅλου συστήματος ἀμοιβῆς καὶ μεταχειρίσεως τῶν ναυτεργα-
τῶν ἐπιβάλλεται, ἐάν θέλουμεν νὰ μὴ δημιουργηθῇ καὶ πάλιν εἰς τὸ μελ-
λον ἀνταρτία ἐπὶ τῶν πλοίων μας. Οἱ 'Αγγλοι δοθότατα ἔχοντες καθιερώ-
σει τὴν βαθμολογίαν κατὰ τὴν ἀπόλυτην, καθὼς ἐπίσης; καὶ τὸ ἐπόδιον
ἀνοιάστητος ἐν τῷ πλοίῳ.

Θὰ ηδυνάμεθα καὶ ήμεις νὰ καθιερώσωμεν τὰς διακρίσεις ταύτας μὲν

άποτέλεσμα πρακτικὸν τὴν καλλιέργειαν ἀμοιβὴν τοῦ ἔχοντος καλᾶς βαθμολογίας καὶ μαρχορόδιουν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἣ ἐν τῷ ἐπαγγέλματι. Ἀντιθέτως, οἱ κατὰ σύστημα ἔχοντες κακάς βαθμολογίας ναυτεργάται θὰ ἔδει νὰ ἐκκαθαρίζωνται ἐγκαίρως ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος πρὸς πόληρην οἰασδήποτε φθοροποιοῦ ἀντὸν δράσεως ἐπὶ τῶν πλοίων.

Ἐπὶ τοῦ τρίτον σημείον είναι ἐξόφθαλμον, ὅτι δέοντας νὰ ἀπαιτῶμεν πάρα τοῦ ναυτεργάτου νὰ είναι πειθαρχικός, πρέπει βασικῶς οὗτος νὰ γνωρίζῃ κατὰ τρόπουν σαφῆ καὶ ἀνεπίδεκτον ἀμφισθήτησεως τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα αὐτοῦ. Πρὸς τοῦτο δὲ πρέπει, ἀπλούστερον τῶν πολλῶν καὶ ποικίλων ἴσχυνον τὸν πλειονὸν διατάξεων, τὸν ἀφορῶσαν τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίαν τῶν ναυτικῶν καὶ συγχεντρωμένων εἰς ἕναν συνοπτικὸν καὶ εὐληπτὸν κείμενον, νὰ ἀποτελεσθῇ ἡ βάσις τῶν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων τῶν ναυτικῶν κατὰ τὴν ναυτολόγησιν, διαφοροποίησης τῆς ἐπὶ τῷ πλοίῳ παραμονῆς καὶ ἐργασίας αὐτοῦ καὶ κατὰ τὴν ἀπόλυτον. Τὸ κείμενον τοῦτο θὰ ἡδύνατο νὰ είναι καταχωρισμένον ἀγγλιστὶ καὶ ἐλληνιστὶ ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου τοῦ πλοίου, ἢ δὲ ναυτολόγησις οἰνοθήποτε ναυτικοῦ νὰ ἀναφέρεται εἰς τὰ κείμενα ταῦτα εἰς τρόπον ὥστε οὐδεμία ἀμφισθήτησις νὰ γεννᾶται ἐπὶ τοῦ τοῦ δρεῖται καὶ τὸ δικαιοῦται ὁ ναυτικός.

Τέλος τὸ Κράτος νὰ ἐντείνῃ πρέπει τὴν ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακολούθησιν τῆς ζωῆς καὶ ἐργασίας τῶν ναυτικῶν μας καὶ νὰ λαμβάνῃ ἐγκαίρως τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα προστασίας καὶ προφυλάξεως αὐτοῦ.

Οὐθεμός τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχουν ἀν καὶ ἀπρωρῶν ἐλληνιστ., ὃς ἐλέχθη πάπτων, πρέπει νὰ τονωθῇ. Δὲν είναι ὁ μοναδικὸς ἀπρωρῶν ἐλληνικὸς θεομός. Πολλοὶ τὸν ἐπὶ τῷ Ἐλλάδα θεομόν δὲν ὑφίστανται ἐπὶ τῷ ἐξωτερικῷ καὶ ἀντιστρόφως. Οἱ θεομοὶ είναι δημούργημα τῶν εἰδικῶν ουνθηκῶν ἐκάστης χώρας. Μήπως ἡ Ναυτιλία μας ἔχει τὰς προϋποθέσεις, ἢς ἐδούν αἱ λοιπαὶ ψωγανωμέναι Ναυτιλίαι τοῦ Κόσμου καὶ ἰδιαίτερως ἡ ἀγγλική; Καὶ ὅμως ἡ Ναυτιλία μας ἐργάζεται ἐπιτυχῶς καὶ κατορθῶνται νὰ ἐπιτέλη. Διὰ νὰ ἐπανέλθουμεν καὶ πάλιν εἰς τὸ θέμα μας, ἡ πολεμικὴ κατὰ τοῦ θεομοῦ τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου είναι τελείως ἀδικιαλόγητος. Οἱ ὑπηρετοῦντες εἰς τὰς θέσεις ταύτας πολυτιμῶν προσφέρουν σήμερον ὑπηρεσίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ "Εθνος". Μεμονωμένα σφάλματα ἵνως νὰ διεργάζησαν κατὰ τὸ παρελθόν καὶ νὰ διαπράττωνται καὶ σήμερον. Δὲν είναι ὅμως αὐτὸς ἡρόος νὰ ἔχαγονται γενικά συμπεράσματα καὶ νὰ κατηγορῆται ὁ θεομός. "Υπὸ τὰς κρισίμους στιγμὰς ἡς διερχόμενα, ἢς πανσύν αἱ φιλοδοξίαι τῶν διαφόρων «εἰδικῶν» καὶ διαφόρων λιγνατιδίων περὶ τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίων. "Ἐπει τοὺς πειραματισμῶν μόνον κακὸν καὶ ζημία θὰ προέκυψεν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας. "Ἄς γνωρίζουν δὲ πάντες διὰ τὰς θέσεις τῶν Προξενικῶν Λιμενάρχων δὲν είναι θέσεις ἀνέστος καὶ εὐημερίας. "Άγωνας δεινοῦς καταβάλλουν καὶ ἀπογοντεύεταις ἀποκομιζούν οἱ ὑπηρετοῦντες εἰς τὰς θέσεις ταύτας, σήμερον μάλιστα δὲ τοιμαζατικὴ μάχη διεξάγεται κατὰ τὴς ἀνταρσίας ἐπὶ τῶν πλοίων. "Ἄς ἄφοισον λοιπὸν οἱ μεμφικούριοι τὴν κριτικὴν καὶ ἡς ἐνσυνῆ καὶ τονισθῇ ὁ θεομός ἐπ' ἄγαθῷ τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τοῦ γενικωτέρον συμφέροντος τῆς Χώρας. "Ως ἐξειλίχθησαν τὰ πράγματα ὁ ἀπαιτηθῆ παρὰ τοῦ Κράτους ἡ λῆψις μέτρων ἐκτάστων καὶ ἐξαρετικῶν. Κατὰ τίνα τρόπον καὶ πάρα τίναν θὰ ληφθοῦν τὰ μέτρα ταῦτα καὶ διαί δὲν δὲ πρέπει νὰ κροσποιούντων εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταῦτην οἱ μόνοι εἰδικοί, οἵτινες ἀν μὴ τι ἄλλο ἡγάλωσαν καὶ ἀναλίσκουν ἀφιλοκερδῶς τὴν ζωὴν τῶν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας;

Καθ' ἡμᾶς ἐνδέκινται ἐκτὸς τοῦ θεομοῦ τῶν μονίμων καὶ σταθερῶν Προξενικῶν Λιμενάρχων, ἡ διάθεσις μικροῦ ἀριθμοῦ λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, οἵτινες νὰ συνοδεύουν τὰ φορτηγά μας ἐπὶ περιτροπῆς καὶ νὰ παρακολουθοῦν ἐπὶ τοῦ σύνεγγυς τοὺς ὄρους ἐργασίας καὶ διαβιώσεως τῶν ναυτικῶν μας καὶ ἐγκαίρως νὰ εἰσηγοῦνται καὶ νὰ λαμβάνουν τὰ ἀπαραίτητα μέτρα ἐφαρμογῆς τῶν Νόμων καὶ τῶν Κανονισμῶν. Πολλὰ οὕτω ἀνωμαλίαι θὰ προελαμβάνονται ἀλλὰ καὶ οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ θὰ ἐξειδεύσουν περισσότερον εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν.

Διὰ τῶν ὡς ἄνω ἐκτεθέντων μέτρων συμπληρώσουται ή δευτέρᾳ φάσις

ἀντιμετωπίσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος. Ἡ τρίτη φάσις θὰ πρέπει νὰ είναι καθ' ἡμᾶς ἡ χάραξις καὶ ἡ τήρησις ὑπὸ τοῦ Κράτους μᾶς σταθερῶν καὶ ὑγιῶν ναυτεργατικῆς πολιτικῆς βασιζούμενης ἐπὶ τῆς ἀντιλήψεως ὅτι ὁ ναυτεργάτης είναι ὁ ἔτερος ἀπαραίτητος συντελεστής τῆς Ναυτιλίας καὶ συνεπῶς σειρά θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ μέτρων ἐγγυωμένων τὴν προστασίαν τοῦ ναυτεργάτου ἀπό πάσης πλευρᾶς. Ζητήματα ὑγιεινῆς καὶ εὐπρόσωπου καὶ ἀνέτου ἐνδιαιτήσεως ἐν τῷ πλοίῳ, μὴ ἀδικίας αὐτοῦ κατὰ τὴν ἐργασίαν καὶ κατὰ τὸν ἀπόλυτον, πνευματικὴ καὶ θήμη τοῦ αὐτοῦ ἐξιψωσις, ὑλικὴ ἐπάρκεια, ἐξαιράσιμης κατὰ τὸ γῆρας, τὴν ἀσθένειαν καὶ περίστατος ἀτυχήματος, ἔπειτα νὰ τούχῃ προσεκτικῆς μελέτης καὶ δικαίας ουθεμίσεως ἀπό τῶν διεθνῶν ὑποχρεώσεων, τῶν παρεχούμενων δυνατοτήτων καὶ τῶν σημειωνών ἀνθυποποιητικῶν ἀντιλήψεων.

Τοιδιαίτερος ὅσον ὑφορῷ τὸ μισθολόγιον, τοῦτο πρέπει καθ' ἡμᾶς νὰ ουθμασθῇ κατὰ τὸ τρόπον τοιοῦτον ὥστε ὁ ναυτεργάτης νὰ θεωρήσῃ οἶνει μέτοχος τῶν τυχῶν τῆς Ναυτιλίας μας. Θύ δύνατο νὰ καθορισθῇ καθ' ἡμᾶς ἐν κατόπταν καὶ ἐπαρκὲς διογον συντηρησίας τὸ δοῦλον νὰ είναι σταθερὸν καὶ ἀμετάβλητον. Ἐπειδὲ δὲ τοῦ μέρους τούτου ὁ μισθὸς νὰ συμβέληται καὶ ἡ ἐπέραση τοῦ μεταβλητοῦ τοῦτο μέρους τοῦ μισθοῦ θὰ συντέλεται καὶ θὰ είναι επιτέρερον. Οἱ ὑπολογισμοὶ τοῦ μεταβλητοῦ τούτου μέρους τοῦ μισθοῦ θὰ γίνεται διὰ περιόδου χρονική π.χ. ἐξαμηνον μὲ σταθερὸν συντελεστὴν πολλαπλασιαζούμενον ἐπὶ τὸν ναυτοτιμάριθμον (μέσον δρον) τῆς προηγούμενης χρονικῆς περιόδου. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον οἱ μὲν ναυτεργάται θὰ συμμετέχουν ἐν τινὶ μέτρῳ εἰς τὴν δυτικήν ή τὴν εὐτυχίαν τῆς Ναυτιλίας μας οἱ δὲ ἐφοπλισταί μας ἀντιστοιχίων θὰ επιβαρύνωνται περισσότερον ή διλιγώντερον ἀναβάθμων τῆς καλῆς ή κακῆς ἀποδόσεως τῆς ἐπιχειρήσεως. Περισσότερά ἐλαστικότης πάντων θὰ δοθῇ εἰς τὸ ζητήμα τοῦ μισθολογίου καὶ δικαιοτέρα βάσις θὰ τεθῇ.

Τὸ πνεῦμα τῆς ἀμοιβαίας κατανοήσεως καὶ συνεργασίας θ' ἀναπτυχθῇ μὲ τὴν ἀντιλήψην τῆς κοινότητος τοῦ συμφέροντος Κεφαλαίου καὶ Ἐργασίας. Τὸ θέμα δεῖται δεβαίως καλλιέργειας μελέτης καὶ ἐξουνιστικῆς ὑπαντικής. Δὲν είναι δεῖται δεβαίως κατανοήσεως τῆς κοινότητος. Τέλος εἰς τὸν κύκλον τῶν ληπτέων μέτρων ὑπὸ τοῦ Κράτους δέοντο νὰ είναι καὶ ἡ ἐξιγιανούση τοῦ κλάδου τῶν ἀξιωματικῶν "Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ". Οὗτοι πρέπει νὰ προερχούνται μόνον ἐκ Σχολῶν Κρατικῶν μετ' αὐτηροτάτην ἐπιλογήν. Υποδειγματική πρέπει νὰ είναι ἡ συμπεριφορὰ αὐτῶν διὰ νὰ ἐμπνεύσουν ἐν τῷ πλοίῳ τὸν σεβασμὸν καὶ τὴν πειθαρχίαν τῶν κατωτέρων πληρωμάτων.

Διὰ τῶν ἐκτεθέντων μέτρων ὑπὸ τοῦ Κράτους δέοντο νὰ είναι καὶ ἡ ἐξιγιανούση τοῦ κλάδου τῶν διαφόρων "Εμπορικῶν Λιμεναρχών". Οὗτοι πρέπει νὰ προερχούνται μόνον ἐκ Σχολῶν Κρατικῶν μετ' αὐτηροτάτην ἐπιλογήν. Υποδειγματική πρέπει νὰ είναι ἡ συμπεριφορὰ αὐτῶν διὰ νὰ ἐμπνεύσουν ἐν τῷ πλοίῳ τὸν σεβασμὸν καὶ τὴν πειθαρχίαν τῶν κατωτέρων πληρωμάτων.

Διὰ τῶν ἐκτεθέντων μέτρων θὰ δοθῇ εἰς τὴν πολιτική της Ναυτιλίας δέοντο νὰ είναι καὶ τὰς θέσεις τῶν ιεράρχων μικρῶν πείρας μὲ μόνην φιλοδοξίαν διὰ τὸν πολιτικό της Ναυτιλίας μεταξύ της κατανοήσεως τοῦ δικαιουμένου πολιτικοῦ τούτῳ κέντρῳ τριβῆς ήμον μὲ τὰ ναυτεργατικά ζητήματα, νὰ φέρωνται εἰς τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος τὰ πορίματα τῆς μικρᾶς ήμον πείρας μὲ μόνην φιλοδοξίαν διὰ τὸν πολιτικό της Ναυτιλίας μεταξύ της κατανοήσεως τοῦ δικαιουμένου πολιτικοῦ τούτῳ τὸ δυνατόν τόσον εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς θέσεως τοῦ ναυτεργάτου διογον συντηρησίας καὶ εἰς τὴν ἀπάλλαγήν τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὸν σημειωνόν ἐνιάτην τῆς ναυτεργατικῆς ἀναταραχῆς, διότι νὰ δυνηθῇ αὐτῇ νὰ λάβῃ ἀπερίσπαστος τὸν δρόμον τῆς προδοσίας καὶ τῆς ἀντιτελίξεως.

Δὲν γνωρίζουμεν κατὰ πόσον ἐπετίχουμεν τοῦ σκοποῦ μας. Η πρόθεσίς μας πάντως ὑπῆρχεν εἰλικρινής, τιμά καὶ ἀντικειμενική.

N. ΣΤΑΜΠΟΛΗΣ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

HOLLAND HOUSE, 114 BURY STREET

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2, Τηλ. 40-628.

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS-BROKERS FOR THE

SALE, PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.

Tel. AVENUE 3733.

BRANCH AT PIRAEUS: RETHYMNIS & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.

IPPOKRATOUS 2, TEL. 40-628.

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

ΑΙ ΠΛΟΥΤΟΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΙ

ΤΑ ΚΗΤΗ

"Από τὰ συγγράμματα καὶ περιοδικά ποὺ ἔχω ἐν' ὅψει μου καὶ εἰς τὰ ὄποια ἀνατρέχω εἰς κάθε στιγμήν, διὰ νὰ ἀρνοῦθαι τὰς ἐπὶ τῶν φαλαίνων πληροφορίας, ποὺ δίδω, σταχνολογῶ διὰ τὸ σημειωμά μου τὰ ἑξῆς:

Εἰς τὸ λιαν ἐνδιαφέρον βιβλίον του «Κυνῆγι φαλαίνων καὶ ἄρκτων», ὁ BURN MURDOCH, ἀναφέρει, στὶς πρὸ τινων ἑταῖς, Νορβεγοὶ φαλαίνοθηραι ἔξηγαν ἀπὸ ἕνα τεράστιον φυσητῆρα, ποὺ ἐφόνευσαν εἰς τὰ παράλια τῆς Αὐστραλίας, ἔνα δύκον ἀμβάρεως, (ἄγριον AMBER, γαλλ. «AMBRE GRIS», τὸ ἄμπαρον, ή ἡ ἄμβαρις), ποὺ ἔχει 420 χιλιόγραμμα. Τὸ μεγάλο αὐτὸ κομμάτι «ἄγνωστον διὰ τὸ πολὺ κόσμον» ὢντος, μὲ τὴν ἀποκρούστικὴν μυριδιά του, ἐπωλήθη πρὸς 27.000 στερλίνας. Αὐτὸ εἶναι τὸ μεγαλύτερον τεμάχιον ἀμβάρεως, ποὺ ἔχει ἔχει ποτὲ ἀπὸ φυσητῆρου μέχρι σήμερον.

Τὰ χρονικὰ τῆς φαλαίνοθηρίας καὶ δὴ τῆς θήρας φυσητῆρων, ἀναφέρουν στατιστικῶς μυρίας περιπτώσεις καθ' ἣς ἔξηγαν ἀρκετά μεγάλοι δύκοι ἀμβάρεως ἀπὸ τὰ κήπη αὐτά, πλὴν διὰ τὴν ἀρκείεν τῶν γεγονότων ἔχωνται τὰς χρονολογίας, τὰς ἐποχὰς καὶ τὰς περιοχὰς εἰς ἃς τὰ κήπη ἐφορεύθησαν, οὗτος ὥστε νὰ είναι δυνατὴ μία σύγκρισις τοῦ βάρους, τῆς ποιότητος καὶ τῆς ἀξίας τῆς πολυτίμου ταύτης ὄλης. Οὕτω, ή πρώτη φορὰ ποὺ εὑρέθη συμπαγής ποσότης ἀμβάρεως, χρονολογεῖται εἰς τὰ 1716, πλησίον τῆς νήσου «Άγιας Ἐλένης», δῶλος τυχαίως, ποσότης τεραστία διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνη, ποὺ ἡτο ἄγνωστος ἀκόμη εἰς τὸν ἀλεῖς καὶ τὸν φαλαίνοθηρας ἡ ἀξία τῆς ἀμβάρεως.

Ἀναφέρω τὰς δύο αὐτὰς περιπτώσεις, διὰ νὰ σημειώσω τοὺς σταθμούς, οὗτος εἰτέν, ἔξειρέσεως μεγάλων δύκων ἐπὶ τῆς πολυτίμου αὐτῆς οὐσίας, καὶ νὰ προσδοσω τὴν τὴν διατείρησην μον, δχι μόνον πληροφοριακὴν μορφὴν, ἀλλὰ καὶ οἰκονομικήν, ἡς ποιόν, χρονικά. Εἶναι εινόνητο, δηποὺ ποτὶ ἡ διάνθρωπος ἐπιδοθῇ εἰς τὴν φαλαίνοθηρίαν καὶ δὴ εἰς τὴν θήραν τῶν φυσητῆρων, ἡ ἄμβαρις διὰ μέσου τῶν αἰώνων ἔχαντο ἡ ἐπορτούστο ἀνά τὰς θαλάσσας καὶ τὸν ὄπειρον.

Όπως καὶ σήμερον εὐδικούνται εἰς τὰ στήλαι καὶ εἰς διαφόρους ἐπιχειμάτως σκελετούς καὶ ἔχνη διαβίστων προϊστορικῶν ζώων, οὗτοι καὶ εἰς τὸν ἀχανές ὄπειρον, ἡ πλημμυρὶς συνεσάρενσεν εἰς τὰς ἀκτὰς δύκων ἀμβάρεως, μικρῶν καὶ μεγάλων, ίσως δὲ καὶ ἀποτεύτως τεραστίους, ποὺ μόνον οἱ ἀποκτήσαντες πειραν εἰς τοιαύτας ἔρευνας φυσιοδηματικούς καὶ οἱ πραγματικῶς εἰδικευμένοι ἀλεῖς δύνανται νὰ διαγνώσουν καὶ ἔξειρον. Πολὺ συχνά οἱ ιθαγενεῖς ἀλεῖς τὸν ἀνά τὸν Ελληνικὸν ὄπειρον νησίδων εύρισκον εἰς τὰς ἀκτὰς τεμάχια ἀνθάρεως, τὰ δούλια παραδίδονται εἰς τὸν Εδρωπάνιον ἐπ' ἀνταλλαγὴν ἀντικειμένων ἀνεν ἀξίας. Χωρὶς δὲ νὰ μεθολογῶ, θὰ ἀναφέρω, δηποὺ εἰς τὰς πλήσιον τοῦ Ισημερινοῦ νήσους Καλαπάγος, ὑπάρχει ωρανομένη ἐπιχείρησις, ποὺ ἀσχολεῖται εἰ-

δικῶς εἰς τὴν ἀνά τὰς ἀκτὰς ἔρευναν τῆς πολυτίμου αὐτῆς οὐσίας, τὴν ὄποιαν πολεῖ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πόλιτείας εἰς μυθώδεις τημάς.

Ἐπειδὴ δὲλαι αὐταὶ αἱ πληροφορίαι εἰναι ἀνεν σημασίας διὰ τοὺς ἀμύτους, ίσως δὲ νὰ προκαλέσουν καὶ φαιδρότητα μεταξὺ τῶν κύκλων τῶν μη, ἔστο καὶ ἄπορος δακτύλων, ἀγαμένον τοῦ τῆς ἀλειας πλούτου, θὰ προσθέσω, δηποὺ εἰς τὰς ἀνυπεπταμένας ἀκτὰς τῆς Χιλῆς, λειτουργοῦν ἡδη δύο μεγάλαι δργανώσεις τοιούτων ἔξειρενος, μὲ λίαν ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Έσχάτος δὲ Πορτογάλοι ἀποικοι τῆς πλονσίας εἰς ἀλιγματα πορτογαλικής; Ἄγκολας, ὑδρυσαν ἐταφίαν εἰς Λομπίτο πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπόν.

Ἄπο τὰ διάφορα συγγράμματα, ποὺ ἐμελέτησα, ἀπεκόμισα τὴν ἐντύπωσιν, δηποὺ σήμερον μόνον οἱ Ἰνδοὶ κατέχουν μεγάλας ποσότητας ἀμβάρεως καὶ κατὰ δεύτερον λόγον οἱ Κινέζοι. Οἱ μυστηριώδεις αὐτοὶ λαοὶ, ποὺ εἰς δύκον ἀποτελοῦν σχέδον τὸν ήμισυν πληθυσμὸν τῆς Υδρογείου, χρησιμοποιοῦν τὴν δυσέρετον αὐτὴν πρώτην ὄλην διὰ θεραπευτικὸν σκοπούς, δηποὺ τὴν παράτασιν τῆς ζωῆς, ὡς λέγουν καὶ ποτείνουν, δηποὺ διεγερτικὰ καὶ διὰ τὴν παρασκευὴν μεθυστικῶν ἀρωμάτων.

Εἰς τὸ σύγχρονά του «ANATOMIE DE LA MELANCOLIE», ὁ ROBERT BURTON (1576—1639) ἀναφέρει πολλὰ καὶ διάφορα διὰ τὴν φραγμακευτικὴν ηγησιμότητα τῆς ἀμβάρεως καὶ ἔξαιρει τὰς θεραπευτικὰς τῆς ἰδιότητας. Δὲν εἶμα ἀρμόδιος νὰ κρίνω ἐάν αἱ δημητρίαι καὶ συνταγαὶ ποὺ δίδει εἰναι καλαὶ ή κακαὶ, πληροφοριακῶς μόνον ἀναφέρω, δηποὺ λέγει, μετὰ τὴν ἔξαντλησην τοῦ δργανισμοῦ, κατόπιν ἐνὸς δραστικοῦ καθαρισμοῦ ἡ κοπώσεως, ἐλαχίστη δόσις —2-3 κόκκοι ἀμβάρεως — ἐντὸς δύτετος, δηποὺ ἔχει ἀποσθεσθή χρονού, ἐπανορθώνον τελείως τὸν δργανισμόν.

Ἄλλα καὶ ἔναν ἀνατρέξιμον εἰς τὴν ἀκράσασαν τῶν Ἀράβων ιατρικὴν ἐπιστήμην, θὰ παρατηρήσωμεν, δηποὺ η ἄμβαρις ἔχησιμοποιεῖτο εἰς πλειστηραία. Σήμερον ἀκόμη εἰς τὰς διαφόρους Ἀραβικὲς μεγαλοπόλεις τὴν Μέκκαν, τὴν Μασκάτην καὶ τὴν εὐδαίμονα Υεμένην, ἐξ κληρονομίας ζησιμοποιοῦνται παλαιαὶ τὸν ἀλχημιστῶν ιατρικαὶ συνταγαὶ (γιατροσφραγία), ποὺ εἴχονται ὡς βάσιν παρασκευῆς τὴν ἄμβαριν, ποὺ περιστύλλεται εἰς τὰς ἀχανεῖς τῆς Ἀραβίης χερσαίησον ἀπτάζ.

Η σπουδαία μάτη ὡνία ήτο γνωστὴ καὶ παρὰ τοῖς ἀρχαῖοις "Ελληνισμοῖς". Επειδὴ φυσητῆρες ὑπῆρχον ἄφονοι εἰς τὴν Μεσόγειον πρὸ πολλῶν ἔκατον τατηρίδων, ὑπάρχονταν δὲ καὶ σήμερον, εἰναι εὐνόητον, δηποὺ οἱ Μεσογειακαὶ λαοὶ ἔγνωσαν τὴν ἄμβαριν καὶ τὴν ἀξίαν τῆς ἀπὸ παλαιοτάτων χρόνων. Οἱ Φοίνικες, μάλιστα, ἐμπορεύοντο τὸ είδος τοῦτο, ἐπ' ἀνταλλαγὴν ἄλλων πρώτων ὄλων, εἰς τὰς διαφόρους τῆς Μεσογείου λιμένας. Εἰς τὰ χρονικὰ δὲ τῆς πειρατικῆς ιστορίας, κατὰ τὸν μεσαίωνα, ἀναφέρεται, δηποὺ λακάρις ἔγινετο ἀπολύτως αἰχμαλώτων καὶ δούλων ἐπὶ καταβολῆ πολυτίμου λίθων καὶ ἀμβάρεως, ἀντὶ τιμήματος λότρων.

"Ηρχίσα τὸ σημείωμά μου μὲ αὐτὰς τὰς συντόμους πληροφορίας, διὰ νὰ χρωματίσω κατά τι τὴν κονδυλοτικὴν διὰ τοὺς ἀναγνώστας περιγραφὴν τῶν διαφόρων κητῶν, εἰς ἣν ὑποχρεωτικῶς θὰ καταλήξω. Τι εἶναι, δημος, ἡ ἄμβαρις ἔχησιμη εἰς τὰς ἀκτὰς τεμάχια τεμάχιας, τὰ δούλια παραδίδονται εἰς τὸν Εδρωπάνιον ἐπ' ἀνταλλαγὴν ἀντικειμένων ἀνεν ἀξίας. Χωρὶς δὲ νὰ μεθολογῶ, θὰ ἀναφέρω, δηποὺ εἰς τὰς πλήσιον τοῦ Ισημερινοῦ νήσους Καλαπάγος, ὑπάρχει ωρανομένη ἐπιχείρησις, ποὺ ἀσχολεῖται εἰ-

"Η ἄμβαρις εἶναι μία οὐσία, δηποὺ παράγεται διὰ πεπηγμένη μάζα ἀπὸ ἔκκρισιν τῶν ἐντέρων εἰς ὄφισμένα κήπη. Η λαϊκὴ ἔξηγησις ποὺ ἐδόθη ἀπὸ τῶν ἀλχαυτῶν χρόνων εἰς τὴν οὐσίαν ταύτην, εἶναι, δηποὺ λαϊκαὶ ἀλλαγαὶ εύρισκον τὴν ἄμβαριν καὶ τὴν ἀξίαν τῆς ἀπὸ παλαιοτάτων χρόνων. Οἱ Φοίνικες, μάλιστα, ἐμπορεύοντο τὸ είδος τοῦτο, ἐπ' ἀνταλλαγὴν ἄλλων πρώτων ὄλων, εἰς τὰς διαφόρους τῆς Μεσογείου λιμένας. Εἰς τὰς ἀκτὰς τεμάχια τεμάχιας, τὰ δούλια παραδίδονται εἰς τὸν Εδρωπάνιον ἐπ' ἀνταλλαγὴν ἀντικειμένων ἀνεν ἀξίας. Χωρὶς δὲ τὴν πειρατική ιστορία, κατὰ τὸν μεσαίωνα, ἀναφέρεται, δηποὺ λακάρις ἔγινετο ἀπολύτως αἰχμαλώτων καὶ δούλων ἐπὶ τημήματος λότρων.

"Μόλις ἔξαχθῇ ἀπὸ τὸ σῶμα τοῦ ζώων ἔχει ἀπορρούστικὴν δύσην, σὺν τῷ χρόνῳ, δημος, η βαρεῖα δομὴ κάνεται δόλοτελῶς καὶ ἀρχίζει βαθμηδόν νὰ ἀναβιδέται μὲν εὐχάριστος δομῇ, δημος, δοσον περονοῦν τὰ χρόνια, τόσον ἔντονος καὶ μεθυστική γίνεται. Αὔτη η παρατήσης ισχύει ἐφόσον τὸ κήπον φονεύθῃ δὲ τὸ χονδροκέφαλος. Εἶναι οὐσία σπληνή, χρώματος φαινοῦ πρὸ τὸ εμάρνον, ἐλαφρότερά τοῦ δύτατος καὶ συμπανούντική ἔντος τοῦ κήπου, προσλαμβάνει, δημος λέγουν, σχῆμα στρογγύλον η δοειδές, πολλάκις δὲ τεμάχισται.

"Μόλις ἔξαχθῇ ἀπὸ τὸ σῶμα τοῦ ζώων ἔχει ἀπορρούστικὴν δύσην, σὺν τῷ χρόνῳ, δημος, η βαρεῖα δομὴ κάνεται δόλοτελῶς καὶ ἀρχίζει βαθμηδόν νὰ ἀναβιδέται μὲν εὐχάριστος δομῇ, δημος, δοσον περονοῦν τὰ χρόνια, τόσον ἔντονος καὶ μεθυστική γίνεται. Αὔτη η παρατήσης ισχύει ἐφόσον τὸ κήπον φονεύθῃ δὲ τὸ χονδροκέφαλος. Εἶναι οὐσία σπληνή, χρώματος φαινοῦ πρὸ τὸ εμάρνον, ἐλαφρότερά τοῦ δύτατος καὶ συμπανούντική ἔντος τοῦ κήπου, προσλαμβάνει, δημος λέγουν, σχῆμα στρογγύλον η δοειδές, πολλάκις δὲ τεμάχισται.

"R. S. STERN
BALTO. SALES & SUPPLY Co.
JOS. J. KEEGAN & C^o.
(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.

Τὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,"

Κατέπιν τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων χρησιμοποιοῦνται ηδη καὶ παρὰ πλείστων 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν

**Διὰ τὰ FORE καὶ AFTER PEAKS
DOUBLE BOTTOM, TANKS & BILGES**
μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

**"CAMREX," NON-OXIDIZING
· PRESERVATIVE**

Εἶναι μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἀλασμάτων εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

"CAMARINE," Ιδιαιτέρα συσκευασία πρὸς διατήρησιν τῶν DEEP TANK

**ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS
ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ**

'Αποθήκαι χρωμάτων τοὺς ἐν ROTTERDAM & ANTWERP καὶ κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξτερικῷ λιμένας.

Άντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
Harrowby Street, CARDIFF.

'Ιδιαιτέρα δύνσις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF
Τηλεγραφήματα : «CAMREX» Cardiff ή Sunderland

Κεντρικὰ Γραφεῖα: Hudson Road, Sunderland.

εἰς τὸ μοιράσιον, τότε, τοῦ σώματος τῶν ἔξαρανιζομένων, ἀπομένει ὁ σπλέτος, ὁ ὄποιος ἡ μένει εἰς τὸν πυθμένα, ἡ ἐκβάζεται εἰς τὰς ἀκτὰς συνότατα, ὅπως τοῦτο παραπέραται εἰς τὴν χώραν τῶν ιχνοφύγων, νῦν Βελουχιστάν. Ἡ ἐκ τοῦ σώματος ἀποντρυμένη μᾶς τῆς ἀμύάρεως, πλέον εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης καὶ μὲ τὰ κύματα ἐκβάζεται εἰς τὰς ἀκτὰς, δοῦ, σὺν τῷ χρόνῳ, θάτεται εἰς τὴν ἄμμον.

Ἡ πολυκαρία περιβάλλει τὴν δλην μᾶς μὲ ἑνα φλοιὸν (αὐτὴ εἰνε ἡ ἔξηγης τοῦ πλαίσιου YOUNG, ποὺ ἥσχοληθή μὲ τὸ ζῆτην τοῦτο). Πρέπει, λοιπόν, νὰ εἶνε κανεὶς εἰδίκευμένος καὶ νὰ γνωρίῃ ὅλας αὐτὰς τὰς λεπτομερεῖας, διὰ νὰ διαγνώσῃ ἀμέσως εἰναὶ εὐτὸν ποὺ θὲν εἴη εἰς τὰς ἀκτὰς εἰνε πράγματι ἡ πολύτιμη πρώτη ὥλη, ποὺ θὰ τὸν κάμη πλούσιον. Ἡ διάγνωσις καθίσταται εὐχολωτέως, διατηνέται ἀποζηθῇ ὡς φλοιὸς καὶ ἀρχιζει νὰ ἔμφανιζεται ἡ ἄμμαρις, ποὺ πολλάκις περιέχει θρύμματα φαμών σημαντικά, ἐκ τῶν ὧδιον οἱ φυσητῆρες, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, τρέφονται.

Ἄστρα τὰ δλίγα περὶ ἀμύάρεως, τῆς μεγάλης ἀξίας αὐτῆς πρώτης ὥλης, τῆς πολυμένης, συνήθως, ἀπὸ 30 ἕως 50 λίρας τὸ χιλιόγραμμον. Καὶ τώρα ἂζει ἐπανέλθει εἰς τὴν περιγραφὴν τῶν κητῶν, διὰ νὰ συνεχίσω τὴν ἐπὶ τούτων διατυπίην μον.

Καθὼς ἀνέφερα εἰς τὰ προηγούμενα σημειώματά μον, ὑπάρχουν δύο μεγάλαια κατηγορίαι φαλαινῶν, αἱ μπαλαινοφόροι καὶ αἱ ὀδοντοφόροι. Τὴν πρώτην κατηγορίαν ἀρχούντως πειριγραφαὶ εἰς προηγηθεῖσας πέντε κατὰ σειρὰν μελέτας μον. Σήμερον θὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὰς ὀδοντοφόρους φαλαιναῖς, ποὺ ἀποτελοῦν καὶ αὐταὶ, μὲ τὰ πολλαπλὰ εἰδῆ καὶ τὰς διακλαδώσεις των, μίαν μεγάλην κατηγορίαν κητῶν. Τὰ ὀδοντοκήτη «ODONTOCETES», ἡ δευτέρα αὐτῆς ὥλης τῶν κητῶν περιλαμβάνει ὅλας τὰς φαλαιναῖς, ποὺ δὲν ἔχουν μπαλίνας, ἀλλ᾽ ὀδόντας μόνον, ἀπὸ τὸν φυσητῆρας, τὰς φαλαιναῖς μὲ μεγάλο ψύγκος, μὲ τὰς διακλαδώσεις των, τὰς ὄρκιας, ἐν τοῖς δελφίναις καὶ τὰς φώκας.

Θά ἀρχίσει ἀπὸ τὸν φυσητῆρας. «Υπάρχουν δύο εἰδη γνωστὰ φυσητῆρων. Ὁ Μακροκένταλος ἡ Κατόδιον «PHYSETER MACROCEPHALUS — CATODON» καὶ φυσητῆρ ὁ πυγμαῖος «KOGIA BREVICEPS». Ἐπ τούτων, ὁ πρῶτος εἰνε τὸ πλέον γνωστὸν ἀπὸ τὰ γιγαντιαὶ κήτη, συναντώμενον εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας καὶ τὸν ὄγκονός. Ἡ πρώτη του ὄνομασία εἰς τὸν «SPEMACETUS» ἐπ τὸν «SPERMACETUS» ἀγγλ. «SPERM WHALE», ὄνομασία ἡτὶς καθιερώθη ἐπ τὸν διαφανοῦς ἔλαιον, ποὺ εὐρίσκεται ἐν ἀφθονίᾳ ἐντὸς τῆς τεραστίας; τοῦ ἡδῶν κεφαλῆς.

Τὰ καρκαντηριστικὰ τοῦ φυσητῆρος μακροκεφάλου εἰνε τόσον διάφορα ἀπὸ τὰ τῶν ἄλλων κητῶν, ὅστε εἶνε δύσκολον νὰ ἐπελθῃ σύγχυσις εἰς τὴν ἀναγνώρισιν του. «Εχει ἔνα τεράστιο κεφάλι, ποὺ προβάλλει σὰν ἔνα τετράγωνον κεφαλίον μὲ ἀλεφόδων καυτιλομένας γονίας. Τὸ κεφάλι αὐτὸς ἀποτελεῖ τὸ 1/3 σχεδὸν τοῦ διονύσου τοῦ κήτους καὶ ἔχει μίαν παράδοξην καὶ ἀποφρωτικὴν ὄντων ἔμφανσιν. Εἰς τὸ κάτω μέρος ἀνοίγεται, δίκην φαλλίδος, μία στενόμαρξος σπαγών, ἐφωδιασμένη μὲ σούβλερά δοντια. Τὸ ἄνω μέρος δὲν φέρει ὀδόντας, ἀλλὰ μίαν σκληράν ἴνοδόν ἐπιφάνειαν, δους ἐμπηγνύονται οἱ ὀδόντες. Εἰς κάθε πλευράν της κάτω σιαγόνος ἐφίσκονται 18—20 ὀδόντες, μήκους 20 σχεδὸν ἵκατοστῶν, Ισχυροὶ προσθομοσένοι εἰς τὸ δόστον της σιαγόνος. «Οἶον τὸ ἑστερικὸν τοῦ στόματος, ὡς καὶ ἡ μαρզά γίδασα, εἶνε κατάλευκη.

Οἱ φυσητῆρες δὲν ἔχουν πειρύγιον εἰς τὴν φάριν του, ἀλλὰ σαρκώδη τινὰ καυτιλόματα, μεγάλα εἰς τὸ κέντρον καὶ μικρότερα εἰς τὴν ρύγαν. Τὸ δέρμα τοῦ ἡδῶν εἰνε λεῖον καὶ μόνον εἰς τὰ προχωρημένα εἰς ἡλικίαν κήητατικὲς μεγάλες καροφατιές. Τὸ κεφάλια τοῦ σώματος εἰνε μελανόν εἰς τὴν κεφαλήν, τὴν φάριν καὶ τὴν οὐράν, φαύλορον πρὸς τὰ πλάγια καὶ λευκόν εἰς τὴν κοιλίαν. Διερχούσιν ἐπίσης σημείον τοῦ κήτους εἰνε ὅτι ἔχει ἀπὸ τὴν ἄνω σιαγόνα καὶ ἀκριβῶς εἰς τὸ κέντρον τῆς τεραστίας κεφαλῆς του φέρει κηλίδας φαύλεντος.

Τὸ μῆκος τοῦ ἡδῶν φθάνει τὰ 23 μέτρα, πλὴν ὁ BEALE εἰς τὸ θεριόν του «HISTOIRE NATURELLE DU CACHALOT» ἀναφέρει, ὅτι ἔπλαχον κήητη μήκους 25 μέτρων καὶ ἄνω. Αἱ τελευταῖαι στατιστικαὶ δίδουν μικρότερους ἀριθμοὺς ὡς πρὸς τὸ μῆκος καὶ βάρος των. Οἱ μεγαλύτεροι φυσητῆρες δὲν ὑπερβαίνουν τὰ 18—20 μέτρα καὶ τὸ βάρος των φθάνει τοὺς 50—60 τόνους. Σημειωτέον, ὅτι ἔννοι εἰς τὰ ἄλλα εἰδη τῶν μπαλαινοφόρων φαλαινῶν αἱ θήλεις εἰνε κατὰ τη μεγαλύτεροι καὶ βαρύ-

τεραι τῶν ἀρρένων, εἰς τοὺς φυσητῆρας συμβαίνει ἐντελῶς τὸ ἀντίθετον. Τὰ κήητα αὐτὰ τρέφονται, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, μὲ μαλάκια, ίδια δὲ τὰς σηρίας, μὲ τὰς ὄποιας ἐμπλέκονται εἰς τρομεροῦς ἀγάντας. Εἰς τοὺς φυσητῆρες φυσητῆρας εἶνε ἔμφανη τὰ ἔγχη τῆς πάλης των μὲ τὰ τεράποδα μαλάκια, ἀπὸ τὰς φαύλωσεις, ποὺ φέρουν εἰς τὴν κεφαλήν των, τὰς προερχομένας ἀπὸ τὸ δυνατὸ σφίξιο τῶν πλοκάμων τῶν σηριῶν, δικτύων καὶ καλαμαρίων. «Ενας μεγάλος φυσητῆρας, ὡς ἀναφέρει ὁ F. D. BENNETT, κόλις ἐπιληγόνθη ἀπὸ τὸ ἀκόντιον, ἔχημεσε 75—100 μαλάκια μαρῶν καὶ μεγάλων διαστάσεων.

Μολονότι οἱ φυσητῆρες τρέφονται, ὡς προετοπον, μὲ μαλάκια, ἐν τούτοις καὶ τὰ φάρια ἀποτελοῦν μέρος τῆς καθημερινῆς τροφῆς των. Εἰς τὸν στόμαχον ἔνος μεγάλου τοιούτου κήητους εἰσέθη ἀχρόνεντος ἔνας πελώριος καρχαρίας τριῶν μέτρων. Αὐτὸς ἀποδεικνύει, λέγοντας οἱ φυσητῆρες, τὴν Ικανότητα τοῦ θηρίου νὰ καταπίνει μεγάλα σώματα, χωρὶς καμιανά δυσκολίαν. Λι 'δοσος ἐνδιαφέρονται εἰς τὴν ἐκκλησιαστικὴν ιστορίαν, λέγεται, ὅτι τὸν Ἰωνᾶν κατέπιεν ἔνας φυσητῆρας κατόδιον, ἀπ' αὐτοὺς ποὺ συγχάρησαν τοὺς φυσητῆρες τρέφονται.

Οἱ φυσητῆρες ἔχουν γνωστὰ σὸν ἀφορᾶ τὴν ἀναταραγγωγὴν τῶν θηλαστικῶν τούτων καὶ τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔρωτος δργασμοῦ των. Ο Σκάμιον διατείνεται, ὅτι ἡ κυνοφορία εἶνε δέκα μηνῶν, ὁ δὲ Σεδνεὺς Χάριερ, ὅτι ἡ περίοδος αὐτῆς εἶνε δώδεκα μηνῶν, ίσως καὶ περισσοτέρων καὶ ὅτι ἔνα νεογνόν γεννᾶται. Εἰνε σπάνιον νὰ γεννηθοῦν μαζὶ δύο φυσητηράκια. Τὰ μικρὰ μόλις γεννηθοῦν εἶνε 3 1/2 ἕως 4 μέτρων, θηλάσσιον ἐπὶ μικρὸν χρονικῶν διάστημα, τὸ διότον δὲν είνε καθημερινένον καὶ κατόπιν ἀσπλάγχνως ἐγκαταλείπονται εἰς τὴν τύχην των. «Η θὰ γίνουν εἰκολος βοράτων καρχαρίων, ἡ θὰ ἐπέζησουν, θὰ ἀνατυχθοῦν, διὰ νὰ φονευθοῦν θάτον τὴν ὄρδινον υπὸ τῶν φαλανοθηρῶν.

Οἱ φυσητῆρες ἔχουν μεγάλην οἰκονομικὴν ἀξίαν τόσον διὰ τὴν ἄμμαρι, ποὺ παράγουν, δοσον καὶ διὰ τὰ ἔλαια καὶ λίτη, ποὺ ἀποδίδονται. «Η δύγκωδη κεφαλὴ των είνε μία πελωρία δεξαιενή γεμάτη ἀπὸ τὸ καθαρόν, διαφανὲς ἔλαιον, ποὺ χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν κατασκευὴν κηρίων. Ο Σκάμιον λέγεται, ὅτι ἡ δεξαιενή αὐτῆς τῆς κεφαλῆς δύναται νὰ ἀποδώσῃ τὸ βαρέλια ἔλαιον, ὁ δὲ BEALE δεσμοί, ὅτι ἔνα μεγάλο κῆπο δύναται νὰ ἀποδώσῃ, ἀπὸ τὴν κεφαλήν μόνον, ἔνα τόνον ἔλαιον «SPERMACE-TI». Τὸ πολλάκιον αὐτὸς ἔλαιον χρησιμοποιεῖται, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν κατασκευὴν κηρίων, εἰς τὴν ὄφραντον γιαντίνων, εἰς τὴν φαρμακολογίαν καὶ διὰ τὴν παρασκευὴν καλλυντικῶν.

Κατὰ τὸν 18ον καὶ 19ον αἰώνα, διάποτε ὁ ἄνθρωπος ἐχρησιμοποιεῖ διὰ τὸν φωτισμὸν κηρία, ἡ θῆρα φυσητῆρων είχε φθάσει εἰς τὸν ἀνάτοταν βαθμὸν καὶ τὰ κήητα αὐτὰ είχον πολὺ μεγάλην οἰκονομικὴν ἀξίαν. «Η βιομηνία τοῦ πετρελαίου, ποὺ ἐπεβλήθη εἰς τὸν φωτισμὸν ἀπὸ τὸν 1859 καὶ ἀργότερον τὸ φωταέριον καὶ δὲν ἔλεγχοισι μόνον τὸν τύχην τῶν φυσητηρῶν ἀπὸ τελικὴν ἐξόντων. Διὰ νὰ φαντασθῇ κανεὶς πόσον τροφερὰ ἦτο ἡ καταστροφὴ τῶν θηλαστικῶν τούτων, δέον νὰ λάβῃ ὑπὸ δήμην, ὅτι μόνον οἱ Ἀμερικανοὶ φαλανοθηροὶ ἀπεξώσαν ἐντὸς μᾶς δεκατίας, ἀπὸ τὸν 1840, 187.379.890 λίτρες σπερματελαιοί.

«Ἐαν εἰς τοὺς ὡς ἄνω ἀριθμοὺς προστεθῇ καὶ ἡ παραγωγὴ τῶν Εδρωπάνων φαλανοθηρῶν, τότε ἡ καταστροφὴ παρουσιάζεται ἐν ὅλῃ της τῆς ἐκτάσει. «Οπως καὶ αἱ λοιπαὶ φάλαινα, οὕτω καὶ οἱ φυσητῆρες διαφορῶν μεταποιοῦνται, προτιμῶν, ὅμως, ὡς φαίνεται, τὰς τροπικὰς θαλάσσας. Τὸ «NORSK HVALFANG TIDENDE» μᾶς δίδει ἀριθμοὺς πληροφορίας δοσον ἀφορᾶ τὴν κίνησην, θήραν καὶ ἀπειρούσῃ ἀξίαν τῶν φυσητηρῶν. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν στατιστικῶν εἰνε ἐκτιμούνται, πλὴν ὁ τύχος δέν μοι ἐπιτρέπει νὰ τὸν δημιουρεύωνται.

«Ἐπειδὴ φυσητῆρες ἀφορῶν εἰς τὸν Ἰνδικὸν ὄφεανδον καὶ τὸν Ερυθρὸν Θάλασσαν, ίσως ἀπὸ ἀλληλικῆς πλευρᾶς τὸ ζῆτημα νὰ παρουσιάζεται ἐντελῶς ἀντίθετον. Θὰ ἔλθῃ, ἀσφαλῶς, ἡ δῶμα καὶ λίλαν συντόμως, μάλιστα, ποὺ οἱ Ἑλληνες ἔχουν ἀφεντισθοῦν καὶ θὰ ἔννοιησουν ποδὸς ἀκριβῶς εἰναὶ κατεστοτεῖται ἡ ἀληθεία καὶ τὸ συμφέρον των εἰς τὴν ὑπόθεσην τῆς ἀλειφάντας. Θὰ παύουν τότε νὰ ματαιωτοῦν εἰς τὰς ἀκτὰς καὶ γύρω τῶν νήσων καὶ θὰ ἔχουμενον εἰς τὰς πλουσίας ἐπειναὶ ἀλειφάντας περιοχάς, δους ὑπάρχουν ἄφορα φάρια, μικρὰ καὶ μεγάλα, καὶ ἀπειράθημοι ἀγέλαι κητῶν.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΝΑΓΚΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

WORTH LINEN ETREPRISES

ΤΗΛΕΦ: WALKER 5-0696

89 WORTH ST.

NEW YORK U.S.A.

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΑΜΕΣΟΣ



Αίγυπτος

Η κίνησις της διώρυγος του Σουέζ

Είχε 36.577.000 τόννων νέτ ανήλθεν ή κίνησης της διώρυγος τον Σουέζ πατά το 1947, αντιτέρα κατά 6.3 τοις έκαπον έναντι του 1946. Την διώρυγα διέπλευσαν 5.972 σκάφη.

Την πρώτην θέσην είς την κίνησην κατέχει η Βρετανική σημαία, με 17.252.000 τόν., με πτώση, όμως, τού ποσοστού συμμετοχής από 62.6 διά το 1946 είς 47.2 διά το 1947.

Το 'Αμερικανικό ποσοστόν συμμετοχής ηγεύθη είς 20 τοις έκαπον, έναντι 18.2 διά το 1946.

'Η Νορβηγική σημαία έχεται τρίτη με ποσοστὸν 7.3 τοις έκαπον ἐπά της δῆλης κινήσεως, μετ' αὐτήν ή 'Ολλανδική με 6.5 τοις έκαπον, ή Παναμαϊκή με 4.4 και ή Γαλλική και ή Ιταλική με 3.9 τοις έκαπον. Το σχετικὸν τηλεγράφημα του Ρώμου δέν άναφέρει την συμμετοχὴν τῶν ἄλλων σημαίων, ούτε καὶ τῆς Έλληνικῆς.

'Αξιοσημείωτον γεγονός ή διὰ πρώτην φορὰν ιντόδειξις καὶ 'Αμερικανοῦ διευθυντοῦ εἰς τὸ διευθυντήριον τῆς 'Επαρχίας τῆς Διώρυγος.

Γερμανία

Βρέμη—'Αμβούργον

Ιοξύταος ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν λιμένων Βρέμης καὶ 'Αμβούργου. Ο πρότος κατέχεται ἀπὸ τοὺς 'Αμερικανοὺς, δὲ δεύτερος ἀπὸ τοὺς 'Αγγλούς. 'Η Βρέμη, χάρις εἰς τὴν χαλάρωσιν τοῦ ἐλέγχου, τὴν ἐλευθερίαν ποὺ ἀπέδοθε εἰς τὸν Γερμανὸν διοικητᾶς καὶ ἔργατος τοῦ λιμένος καὶ εἰς τὴν καλὴν τροφὴν συνεκεντρώσων κίνησην μεγάλην, ἔχειται εἰς τὰ προπολεμικὰ ἐπίπεδο τοῦ 1936. Αἱ καθυτεροφήσιες τῶν πλοίων είναι μικραὶ, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ 'Αμβούργον, ὅπου η ἕργασια διεξάγεται μὲν ρυθμὸν δραδὸν καὶ ὑπὸ πλήρεος σύστημα ἐλέγχου. 'Η λιμενικὴ κίνησις τῆς Βρέμης ἔφθασε τὸν 'Απριλίου τὸ 1.300.000 τόν., καὶ τοῦ 'Αμβούργου 900 χιλ., τόννων. 'Αν καὶ οἱ ἐπόμενοι μῆνες βαδίσουν μὲν τὸν ὑψηλὸν ή Βρέμην θὰ ὑπερβῇ κατὰ πολὺ τὴν προπολεμικὴν κίνησιν τῶν 8.500.000 τόννων.

Τοῦ 'Αμβούργου πάντως ή θέσις κρίνεται δυσχερής. 'Έχει τὸν ἀνταγωνισμὸν τῆς 'Αμβέρσης καὶ τοῦ Ρότερνταμ καὶ ἔχει τὴν κίνησην μεγάλην ἀπὸ τὴν κατεχομένην ὑπὸ τῶν Φώστων 'Αναστολικὴν Γερμανίαν. Βραδὸς θὰ είναι ὁ ρυθμὸς τῆς ἀναρρόσεως τοῦ.

Οι ἀνεργοὶ ναυτικοὶ

Ἐξήκοντα χιλιάδες Γερμανοὶ ναυτιλλόμενοι, ἀνεργοὶ ήδη ἀπὸ τοῦ τέοματος τῶν ἔχθροπραξιῶν, ζητοῦν τὴν ἐπάνοδον τῶν εἰς τὸ ἐπάγγελμα. 'Εκπόστωπός των, δὲ πλοιαρχὸς Βάγνερ, ἐδήλωσε πρὸς ἡμερῶν, διὰ ἀπηθύνθη εἰς τὰς ἀρχὰς κατοχῆς καὶ ζητεῖ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ναυτικοῦ κόσμου:

—'Ἄλλον δὲ καιόδος, κατέληξεν εἰς τὰς δηλώσεις τοῦ δ. κ. Βάγνερ, νὰ εἰσφέρωμεν καὶ ἡμεῖς τὰς δυνάμεις μας διὰ τὴν ἀνασυγχρότησιν τῆς Γερμανίας.

Έλβετία

Μία νεαρὰ ναυτιλία

Η ἔλβετικὴ ναυτιλία είναι πλέον τετελεσμένον γεγονός. Διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ χώρα ήδεν θαλασσίας διεξόδον ἀποτελεῖ διεπανοπόρα σκάφη. 'Η περία τῶν δύο πολέμων καὶ αἱ ἀνάγκαι τοῦ ἀπὸ θαλασσῆς εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς 'Ελβετίας —ἀνήρχετο τοῦτο προπολεμικῶς εἰς 2.200.000 τόννων ἐμπορεύμάτων — ὑπέδειξαν τὴν ζωτικὴν ἀνάγκην τῆς ίδιας Ναυτιλίας.

Τὸ ιστορικὸν τῶν πρώτων ἔλβετικῶν πλοίων είναι ἀρκετὰ ἐνδιαφέρον. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου 15, ὡς γνωστόν, ἐλληνικὰ 'επάματε, 120 περίστον χιλιάδων τόννων φορτίου, ἔξυπηρέτησαν τὰς ἔλβετικὰς μεταφορὰς, κατ' ἀρχὰς μὲν μέσῳ Γενοβαῖς καὶ Σαβόνας, μετὰ δὲ τὸν 'Ελληνοϊταλικὸν πόλεμον μέσῳ Λισσαβῶνος. Θὰ ἐποπτεύει τὴν ζωτικὴν τῆς παρούσας τοῦ φορτία εἰς Μασσαλίαν ή Γενοβαῖς δὲ οὐδετέρων μικρῶν πλοίων. Τουατά δὲν ὑπῆρχον διαδέσμοι. Αὐτὴν η ἀνάγκη ἐγένετο καὶ τὴν ίδεαν τῆς ἀποκτήσεως τῶν ἔλβετικῶν σκαφῶν.

Τὸ ζητήμα τῆς δυνατότητος δι' ἓνα Κράτος, δηπερ δὲν ηγήτησε νῦ. Εχει διεξόδον πρὸς τὴν θάλασσαν, νὰ κέντηται ίδιον ἐμπορικὸν στόλον συνεχῆτεο ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν. 'Απὸ τοῦ 1864 ή 'Ελβετία προσεπάθησε νὰ δημιουργήσῃ ίδιαν ναυτιλίαν. Τότε ωρισμέναι ναυτικαὶ χώραι ἡρητήσαν νὸν παραχωρῶσαν τὸ προνόμιον τῆς θαλασσίας ἐμπορείας εἰς κράτη μὴ συνορεύοντα μὲ τὴν θάλασσαν. Κατὰ τὸ 1921 εἰς τὴν Διάσκεψιν τῆς Βαρκελώνης τὸ δικαίωμα αὐτὸν ἀνεγνωρίσθη εἰς ὅλα τὰ κράτη ἀδιακρίτως, διὸ κυριαρχικὸν δικαίωμα σημάσιον.

Ἐπὶ τῆς διεθνοῦς αὐτῆς ἀποφάσεως ἐστοιχίθη η 'Ελβετία διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου. 'Ωρισμέναι δυσχέρειαι ἀνέκυπαν,

διότι η 'Ελβετία δὲν εἶχε, καθ' ὅ μὴ ναυτικὴ χώρα, προσχωρήσει εἰς τὰς σημειαὶς μὲ τὸ ναυτικὸν δίκαιον διεθνεῖς συμβάσεις. Εντὸς τοῦ 1941 εἶχον τὰ πάντα θεωρηθεῖται καὶ η ἔλβετικὴ σημαία ἀνεγνωρίσθη εἰς τὰς θαλάσσας.

'Εχοιείζοντο διμοις πλοῖαι. Νῦ ναυπηγηθοῦν ἵπο τὸ ἀδύνατον. Τὰ ναυπηγεῖα δὲν χωρῶν ἵσαν τότε ἀπτοσχολημένα. 'Επερε νῦ ἀγορασθοῦν μεταχειρισμένα. Καὶ τοῦτο ἵπο δύσκολον. Καμμία χώρα δὲν ἐπέτρεπε τὴν πώλησιν εἰς ἀλοδαπούς. Παρὰ ταῦτα 11 σκάφη τελικῶς ἡγοράσθησαν εἰς ὑψηλὰς τιμὰς, τόννων φορτίου 61 χιλιάδων. 'Ησαν σκάφη παλαιά. 'Εταξίδευον μεταξὺ Νοτίου καὶ Βορείου 'Αμερικῆς, 'Αφρικῆς καὶ τῶν λιμένων τῆς Γενοβαῖς καὶ τῆς Μασσαλίας.

'Ἐπει τὸν 15 ἑλληνικὸν, πέντε ἐπιστράφησαν περὶ τὰ μέσα τοῦ πολέμου εἰς τὴν ἑλληνικὴν κυβέρνησιν, ἔνα ἀπωλέσθη καὶ τὸ 'Χαδιώτης' ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑλβετικὴν κυβέρνησιν καὶ μετωνομάσθη 'Eiger'. Τὰ διπτὸν ὑπόλοιπα ἔχορισμοποιήθησαν μέχρι πέρατος τοῦ πολέμου. 'Ησαν χωρητικότητος φορτίου 66 χιλ., τόννων. Αὐτὰ τὰ ἑλληνικά, ἐν συνδυασμῷ καὶ πέρδε τὰ ἑλβετικά μετέφεραν ἐπηρεός 600 χιλ., τόννων φορτίου, τροφίμων κυρίως, διὰ τὴν 'Ελβετίαν. Τὸ πόστος τῆς μεταφορᾶς ἵπο δύοσδηποτε συγκρατημένον εἰς ἐπίπεδο κατέτερα τῶν τοῦ προηγούμενον πολέμου.

Μετὰ τὴν κατάπτωσιν τῶν ἑχθροπραξιῶν η 'Ελβετία ἀπεφάσισε νὰ συνεχίσῃ τὴν προσπάθειαν. Μὲ τὰ πλανά πλοῖα θὰ ἵπο ἀδύνατος η ἐπιτυχία. 'Εποιήθησαν τὰ πρόγλυκα καὶ νέα, προσφρότερα διὰ τὰς μεταφορῶν ποὺ ἐπέκειται νὰ ἔχειται φέρεισσον, παρηγέλθησαν. Μερικά ἔντοντα παρελήφθησαν, ἀλλὰ τελοῦν ὑπὸ κατασκευῆν. 'Απὸ ιδίωτας ἐπίσης 'Ελβετούς ἐφοπλιστὰς ἡγοράσθησαν σκάφη τινὰ μεταχειρισμένα εἰς ἀρίστην διμοις.

Αὗτη είναι ἐν συντόμῳ η ιστορία τῆς νεαρᾶς ἔλβετικῆς Ναυτιλίας. 'Αριθμεῖ τόρα δύναμις σκαφῶν 32 χιλ., τόν. νεοναυπηγήτων, 28 χιλ. πλ. παλαιοτέρας ήλικιας καὶ 18.500 τόν. τάνκερς.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Η ἀπεργία τῶν πληρωμάτων

'Ο Πρόεδρος Τρούμαν, ἐνασκῶν τὸ ἐπὸν νόμον Τάφτ περὶ ἀπεργιῶν διαιώνιμα του, θὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν Γενικὸν Εἰσαγγελέα νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ἀπεργίαν ποὺ τὰ πρόγλυκα καὶ νέα, προσφρότερα διὰ τὰς μεταφορῶν ποὺ ἐπέκειται νὰ ἔχειται φέρεισσον, παρηγέλθησαν. Μερικά ἔντοντα παρελήφθησαν, ἀλλὰ τελοῦν ὑπὸ κατασκευῆν. Κατὰ τὸν χρόνον αὐτὸν θὰ ἔπιδωσῃ 'ένων ψυχρῷ' ἢ ἔξεισθεισαν συμβιβαστικῆς λύσεως τῶν διαφορῶν μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ πληρωμάτων.

'Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ναυτεργατικαὶ δργανώσεις τὴν ἀποφρήνην κηρύξεως ἀπεργίας διὰ τὸ καθοριζόμενον ὑπὸ τοῦ νόμου διάστημα τῶν 80 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς 15ης Ιουνίου καὶ ἐντεῦθεν. Κατὰ τὸν χρόνον αὐτὸν θὰ ἔπιδωσῃ 'έπιδωση' τὸν 20 χιλιόμετρον τῆς απεργίας.

Ἐπιχορηγήσεις

'Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ναυτεργατικαὶ δργανώσεις προετοιμάζονται διὰ τὴν ἀπεργίαν. Αἱ διαφοραὶ των μὲ τὸν ἐφοπλιστὰς θεωροῦνται βασικαὶ καὶ δυσεπιλύτων. Τὸ σοβαρώτερον ζητήμα είναι τὸ τῆς προσλήψεως τῶν πληρωμάτων ἀπὸ τὸν οποιοῦν παραχορτιστικὸν μέσον. 'Η τρέπηση τῆς παρούσας τοῦ νομοθετήματος: Πρότον η παροχὴ ἐπιχορηγήσεως μέχρι 50 τοῦ έκαπον τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ὡς διαφορᾶς τοῦ κόστους ναυτηργήσεως μεταξὺ 'Αμερικανικῶν καὶ Εὐρωπαϊκῶν πατασκευῶν. 'Η ἐπιχορηγήσης θὰ προσέχεται ἀδιακρίτως τοῦ προστίμου τοῦ πλοίου εἰς τὰς ἀποτολομένας ή τὰς ὑπεροντίους μεταφορῶν. Λεύτερον η παροχὴ ἐκτάκτων ἐπιχορηγήσεως εἰς ναυτηργόμενα πλοῖα μὲ χρωκτηριστικὰ καὶ ταχητάτη έξιντητοῦντα τὴν ἔντικην ἀμονα, ὑπὲρ τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν ἐμπορικὴν τοῦ σκάφους ἐκμετάλλευσιν.

Home Tel: Tr. 2-9427

Cable: MEDEXPRES

MEDITERRANEAN EXPRESS CO.

SHIP CHANDLERS
IMPORT — EXPORT

G. AUGUSTATOS—C. MARKESINIS

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

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

καὶ τρίτον, τὸ καὶ κύριότατα ἐνδιαιρέον τὸν ἑροποιητικὸν κόσμον ἐν τῷ συνόλῳ του, ἀναγνωρίζεται τὸ δικαίωμα εἰς τὸν ἑροποιητὴν τῆς ἔκταξον ἐν τῶν περδῶν ἀποσένεως 20 τοῖς ἑκατόν τῆς ἀξίας ἐκάστου πλοίου, πέραν τοῦ καθισμένου ποσοστοῦ 5 τοῖς ἑκατὸν, κατὰ τὸ Ἀγγλικὸν καὶ τὸ Καναδικὸν σύστημα.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἐπὶ τῶν πιστώσεων ἐπιφορὴ τοῦ Κογχρέσου ἐνέκρινε τὴν πίστωσιν 104 ἑκατομμύριών δολλαρίων εἰς ἐπιχορηγήσεις διὰ τὸ ναυτηγικὸν πρόγραμμα τοῦ νέου οἰκονομικοῦ ἔτους.

Αἱ ναυπηγήσεις

Πέντε ἀκόμη δεξαμενόπλοια 28 χιλ. τόννων ἔκαστον, συνολικοῦ κόσμου 30 ἑκατομμύριών δολλαρίων, θὰ ναυπηγηθοῦν διὰ λογαριασμὸν τῆς Στάνταρ "Οὐλ. Κόμπαν" ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ. Παράδοσις κατὰ τὰ ἔτη 1950 καὶ 1951. Προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων ἀπὸ τὴν Βενεζούελαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πόλεις.

Τὰ μεγάλα αὐτὰ σκάφη, τὰ μεγαλύτερα ἐκ τῶν ναυτηγικούμενων ἥδη εἰς τὴν Ἀμερικὴν, θὰ ἔχουν μῆκος 595 ποδῶν, πλάτος 84 ποδῶν καὶ ὕψος 44 ποδῶν. Ἡ ὑπόρεστωκή των ταχύτητας προβλέπεται 15 3/4 μιλλίων, μὲ μεγίστην 16 3/4. Μηχαναὶ προσθέσεως ἀτμοστροβίλοι ὑψηλῆς πέσεως, ἵπποδυνάμεως 12.500 ἵππων, μὲ μειωτῆρας στροφῶν καὶ μίαν ἔλικα.

Τὸ ναυτηγικὸν πρόγραμμα τῆς Στάνταρ περιλαμβάνει 19 ἐν ὅλῳ σκάφη, 26–28 χιλ. τόννων ἔκαστον.

Τὰ νέα δεξαμενόπλοια

Τὴν ναυτηγίην δεξαμενοπλοίων 30 καὶ 40 χιλ. τόνν. ἥρχισαν ἥδη ἀντιμετωπίζονται αἱ μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι πετρελαίων. Τὰ σχέδια τοιούτων σκαφῶν εἰνὲ ἥδη ἔτοιμα ἀπὸ τὸν τεχνικὸν τῆς "Στάνταρ" "Οὐλ. Κόμπαν". Πρόβλημα ναυτηγικὸν δὲν τίθεται, πρόβλημα δύος τῶν λιμένων φορτώσεως ιδίᾳ ἀνακύπτει. Προσποτίθενται ἀνάλογοι πρὸς τὰ δυθισμάτα τῶν κολοσσαίων αὐτῶν τάνκερς λιμενικαὶ εἰδούλιαι κατὰ τὴν φορτεγρήστωσιν τῶν.

Μελέται ἀπριθιδιώμενα τῶν τεχνικῶν διαποτώννον τόφα ὅτι ἡ μεταφορὰ κατὰ τὸν νότον καὶ μίλιον διὰ τὸν νέον δεξαμενοπλοίων τὸν 26 χιλ. τόννων θὰ στοιχίσῃ κατὰ 20 περίπου τοῖς ἑκατὸν εὐθητότερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ τάνκερς τὸν 16 καὶ 12 χιλ. τόννων.

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ "Στάνταρ" "Οὐλ." ναυπηγεῖ εἰς τὴν Ἀμερικὴν 25 τάνκερς τὸν 26 χιλ. τόννων, ἐκτοπίσματος 34.100 τόννων, μὲ ταχύτητα 16 μιλλίων. Ἡ ἵπποδυνάμη τῶν μηχανῶν ἀτμοστροβίλων ὑπολογίζεται εἰς 12.500, μὲ 112 στροφῶν τὸ λεπτόν. Ἐναὶ χαρακτηριστικὸν τῶν ἀντέρεων σκαφῶν εἰνὲ ἡ μεταξὺ ἐκτοπίσματος καὶ χρονιτούτης d. w. διαφορά. Ἀνέρχεται αὐτὴ εἰς 0.83, ἐνῷ εἰς τὰ τόπου T2 είνε μόνον 0.76.

"Ἄς σημειωθῇ ὅτι δύο σκάφη τὸν 26 χιλ. τόννων ναυτηγοῦνται ἥδη εἰς τὴν Ἀμερικὴν διὰ λ. σημὸν τὸν κ. κ. N. Λιβανοῦ καὶ Σταύρου Νιάρχου.

Νέα «κλάΐνερχ» διὰ τὴν Μεσόγειον

Ἀνεκοινώθησαν πρὸς ἡμέραν αἱ προσφοραὶ τῶν ναυτηγίων διὰ τὴν κατασκευὴν δύο ὑπερφορεάνων σκαφῶν τῶν «Αμερικανῶν» "Εξπροτ Λάνες" διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Μεσογείου. Ἡ χρονητικότης τῶν θὰ εἴναι 20 χιλ. τόννων μὲ διαμερίσματα διὰ 935 ἐπιβάτων. Δύναμις μηχανῶν 47 χιλ. τόπων. Βάσει τῆς μικροτέρας προσφορᾶς τῶν ναυτηγίων Μπέθλεμ θὰ στοιχίσουν 46.332.000 δολ. (βασικὴ – ψῆφοι) μὲ χρόνον παραδόσεως μίαν διετίαν διὰ τὸ πρώτον καὶ 850 ἡμέρας διὰ τὸ δεύτερον.

Τὰ σχέδια τῶν σκαφῶν προβλέπουν γραμμὰς ἀεροδυναμικάς, δύο καπνοδόχους, ὀπτὸν καταστροφήματα, κοινοχρήστους χώρους καὶ διαμερίσματα διὰ 314 ἐπιβάτων εκάπιτνον θέσεως, 318 τοῦριστ θέσεως καὶ 305 α' θέσεως.

"Ἡ πλοιοτήτηρια ἔταιρα ξητεῖ τὴν κατὰ τὸ ήμισυ κρατικὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς διατάξας ναυτηγίησεως. Σχετικὴ νομοθεσία τελεῖ τόφα ὑπὸ συζήτησιν εἰς τὸ Κογχρέσον.

Οἱ ἐπιβάται τοῦ 1947

Στατιστικὰ τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως μεταξὺ Ἡνωμένων Πόλεισ τοῦ Ενόδωτος κατὰ τὸ 1947 ἀναφέρουν, ὃν 452 χιλιάδες ταξιδιωτικῶν διέπλευσαν τὸν Ἀτλαντικὸν ἐν τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βόρ. Ενδόπτης πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πόλεις καὶ τάναταλιν.

Τὸ ἀεροπλάνον ἔξησφάλιον κίνησον τὸν 193 χιλιάδων ἐπιβατῶν. Ἐκ τούτων 119 χιλιάδες ἔφθασαν εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ 74 χιλιάδες ἀνεχώρησαν.

Ἐδικώτερον ἡ κίνησις τῆς Βόρ. Ενδόπτης ἀνήλθεν εἰς 308.000, τῆς δὲ Μεσογείου ὑπολογίζεται εἰς 82 χιλιάδας ἐπιβατῶν καὶ διὰ τὰς δύο κατευ-

θύνσεις. Ἐκ τούτων 73 χιλιάδες μετεφέρθησαν διὰ τῶν σκαφῶν τῶν «Αμερικανῶν» "Εξπροτ Λάνες", κυρίως δὲ μὲ τὰ δύο ιταλικὰ ὑπερφορεάνων «Σατούρνια» καὶ «Βούλκανια».

Ἡ κίνησις τοῦ παρελθόντος ἔτους εἶναι ἀπόμη αἰσθητῶς κατωτέρᾳ τῆς προπολεμικῆς. Ἡ τοῦ τρέχοντος ἔτους προβλέπεται μεγαλυτέρᾳ, χωρὶς δύος νάρας φύσης τὰ δραγματά 13.700.000 τόννων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 53 τοῖς ἑκατὸν μετεφέρθησαν διὰ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Τὸ ρεόδη τῆς προπολεμικῆς περιόδου ἀναφέρεται εἰς τὸ 1920. Τότε 904.601 ἐπιβάται, τὸ πλειστὸν μετανάσται (560.831) μετεφέρθησαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πόλεις καὶ 605.121 ἀνεχώρησαν ἔκειθεν.

Ἡ κίνησις τῶν φορτώσεων

Στατιστικὰ τελευταίων ἐκδοθέσαι ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ ἐξωτερικοῦ (ἐξαγωγὴ—εἰσαγωγὴ) τῶν Ἡνωμένων Πόλειδων τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου 1948 ἀναφέρουν ὅτι αἱ συνολικαὶ φορτώσεις ἀνήλθον εἰς 9.800.000 τόν. ἐκ τῶν ὅποιων ὡς 5.500.000 τόννων μετεφέρθησαν ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων. Κατὰ τὸ 1947 ὁ μέσος μηνιαίος ὄρος τῶν φορτώσεων καὶ ἐπιφορτώσεων ἀνήλθεν εἰς 13.700.000 τόννων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 53 τοῖς ἑκατὸν μετεφέρθησαν διὰ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Ἀπὸ τὴν κίνησιν τοῦ ἐφετεινοῦ Ιανουαρίου τὰ 55 τοῖς ἑκατὸν τῶν ἔχοντων φορτίων καὶ τὰ 62 τοῖς ἑκατὸν τῶν ὑγρῶν τοιούτων ἐφορτώθησαν ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων.

Ἐδικώτερον διὰ τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου, Μαύρης Θαλάσσης διαποτῦται κίνησις ἐνὸς ἐκαπτωματοῦ τόννων, μὲ συμμετοχὴν κατὰ τὰ 62 τοῖς ἑκατὸν τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας.

Αἱ ἀνωμαλίαι τῆς Παλαιοτίνης

Δέκα ἑπτὰ ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι τακτικῶν γραμμῶν ἐκ Νέας Υόρκης διὰ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν ἔλαβον πρὸς ἡμέραν διὰ τοῦ ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν τῆς Οὐασιγκτόνος γνῶσην τῶν αὐτητῶν μέτρων ἐλέγχου τῶν μεταφερόμενῶν εἰς τὴν Παλαιοτίνην φαρτίων. «Ημιορεῖν» κατὰ τὴν ἀναζούντων τοῦ Καΐρου νὰ κατασχεθῶν ἐμπορεύματα κρινόμενα παράνεμα ἀπὸ τὰς αἰγαπτιακὰς ἀρχὰς τῶν λιμένων Ἀλεξανδρείας, Σούες καὶ Πόρτ—Σαΐδ.

Σημειωτέον διὰ τὸ μέτρον τῆς κατασχέσεως ἔπειτα τῶν προγονυμένων περὶ ἀποκλεισμοῦ τῶν παραλίων τῆς Συρίας καὶ Παλαιοτίνης καὶ περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰ αἰγαπτιακὰ ὄρθα κατὰ τὴν διάφρειαν τῆς νικτός.

Οἱ Ἀμερικανοὶ ἑροποιηταὶ διερωτῶνται ποίαν ἐν προκειμένῳ στάσιν νὰ τηρήσουν, δεδομένον διὰ τὸ Στεῖτ Νιεράρτμεντ ἀπέφυγε μέχρι τοῦδε ἐπιμέλως νὰ ὑπεριέξῃ εἰς αὐτὸν, ἂν θὰ ἔπειτε νὰ διακόψουν τὰς πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν γραμμὰς τῶν η νὰ ἀγνοήσουν τὰς αἰγαπτιακὰς διακονίες.

Καὶ «Μαῦρος πίναξ»

«Αμερικανὸς πλοίαρχος ἀνεφέρθη εἰς τὴν ἐπὶ τῆς ἐργασίας κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν διὰ νὰ ζητήσῃ τὴν νομοθετικὴν τῆς παρέμβασιν καὶ ἐπιβλητὴν εἰς τὰς ναυτεργατικὰς δογματῶνεις η ἐλευθέρα πρόσληψίς του εἰς τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα. Τὸν ἐν λόγῳ πλοίαρχον ἔχοντα ἔγγοναί του διατίθεται τὸν ἀντιδραστικὸν διαρισμόν των ὡς «ἀντιδραστικὸν πάντας» τῶν διαρισμένων ναυτεργατικὰς δογματῶνεις καὶ δὲν δέχονται τὰ πληρώματα νὰ ὑπηρετήσουν ὑπὸ αὐτῶν.

Ἀναπτύσσων τὰ τῆς ὑπόθεσεως τοῦ ἐνώπιον τῆς ἐπιτροπῆς ὁ πλοίαρχος Ρόμπερτ ἀνέφερεν διὰ τὰς διατίθεται τοῦ τάναξ, ὅπερ ἐκνέρων, ἡλθεν εἰς τὸν θέρητον θέρητον τοῦ πληρώματος. Λύτοι καὶ τὸν ἐνέγραψαν εἰς τὸν εμαῦρον πάνακα.

—"Οταν θὰ ἔλθῃ—ἔλεγαν οἱ ἐκπρόσωποι τῆς ἐπιτροπῆς τῆς «πλώων»—τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου θὰ ἐκμεταλλεύμεθα τὰ σκάφη, χωρὶς ἐκείνους ποὺ δὲν θὰ θέλησουν νὰ συνεργασθῶν μαζὶ μας.

Ο πλοίαρχος Ρόμπερτ ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην λήψεως δραστικῶν μέτρων, ἵνα ἀποκαταστῇ διάνυσκος τόφα διοικητικὸς ωθημός ἐπὶ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων.

Ιαπωνία

Ἡ ἐμπορικὴ τῆς ναυτιλία

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1947 ἡ ιαπωνικὴ Ναυτιλία κατεῖχε χωρητικότητα 1.300.000 τόννων. Τὰ 70 τοῖς ἑκατὸν διάνυσκος διάπελοντες ἀπὸ σκάφη κατωτέρας ποιοτικῆς καταστάσεως ναυτηγηθέντα κατὰ τὴν διάφρειαν τοῦ πληρώματος καὶ τὰ λοιπὰ 30 τοῖς ἑκατὸν ἀπὸ προπολεμικὸν

ATLANTIC STEAMERS SUPPLY CO

PROVISIONS
CABIN, DECK & ENGINE SUPPLIES

E. D STAMATIOU
ATHAN. DIFONIS
K. PETICHAS

NEW YORK OFFICE
2 South St.
Phone DI 8-3472

212-214 B) BOOSCH STREET
NORFOLK 10 VA

OFFICE PHONE
NORFOLK 31.449

ANDROS SHIP SUPPLY Co

ENGINE & DECK SUPPLIES
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET
NEW YORK N.Y.

τονιάς, μέσης ήλικίας 25 έτών.

Τὰ διὰ πολεμικάς ἐπανορθώσεις προσοργίζονται πλοῖα ύπολογίζονται εἰς 8 τὸν ἀριθμὸν τὸν 59.552. Λί θνάμεις κατοχῆς ἀπεφάσισαν, διός σχάρη κάτω τὸν 6 χιλ. τόννων καὶ ταχύτητος μικροτέρας τὸν 15 μιλῶν, μὴ περιληφθοῦν εἰς τὰς ἐπανορθώσεις. Τὰ ἔπειτα θὰ κατανεμηθοῦν μεταξὺ τῶν Συμμάχων. Ή Ρωσία καὶ ή Κίνα θὰ λάβουν τὰ περισσότερα.

"Η ναυπηγική ἔξι ἄλλου Ιανόντης τῆς Ἰαπωνίας, ἥν καὶ προπολεμικῶς είχε φθάσει εἰς τὰς 800 χιλιάδας τόννων, δὲν προβλέπεται νὰ ἀποδόθῃ τῷρα πέραν τὸν 400 χιλ. τόννων εἰς νέας κατασκευάς. Η βιομηχανία θὰ ἀπασχοληθῇ εἰς τὴν ναυπηγησιν πλοίων διὰ ἔνεον λογαριασμόν, μὲν ὑπεριαγόντα.

Λί θνάμεις τῆς κατοχῆς ὑποδεικνύουν τὴν ἀνάγκην τῆς διατηρήσεως τῆς παραγωγικῆς Ιανόντης τῆς Ιαπωνίκης ναυπηγικῆς εἰς τὸ ἐπίτευδον τὸν 400 χιλιάδων τόννων, ἵνα οὕτω δυνηθῇ η Ἰαπωνία νὰ ἀνακατασκευάσῃ ἔνα ἐμπορικὸν στόλον 4 ἔκατομμαρίων τόννων. Προτείνεται τέλος η παραχώρησης μερικῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως ἀμερικανῶν πλοίων.

Η ναυπηγική δραστηριότης

Σκάφη 120 χιλ. τόννων, 15 τὸν ἀριθμὸν, θὰ ναυπηγηθοῦν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ ἔτους εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Ἀμερικανοί, Νορβηγοί, Δανοί, Ἐλβετοί καὶ Φλιλιππίνοι ἐφοπλίσται προσέβησαν ἥδη εἰς παραγγελίας. Ἐλυστικαὶ εἰνεὶ αἱ ταχεῖαι ἡμερομηνίαι παραδόσεως. Τὸ τίμημα θὰ πληρωθῇ εἰς δολλάρια.

Πρῶτοι οἱ Νορβηγοί μὲ τὴν παραγγελίαν ἐνὸς φαλανθρωποῦ καὶ ἑνὸς τάκηρ τὸν 18 χιλ. τόννων ἐπέδειξαν ἐνδιαφέροντα διὰ τὴν Ιαπωνικὴν ναυπηγικήν. Πλὴν τῆς παραγγελίας τὸν ἀνωτέρῳ σκαφῶν ἀνεξονόθη τελευταίως η ἔκδοσις ἀδείας ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τῆς κατοχῆς διὰ τὴν ναυπηγησιν διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν καὶ τοῖν φορτηγῶν τὸν 10 καὶ τὸν 8 χιλ. τόννων φορτίου.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ πωλήσεις εἰς ξένους

"Ἐπιφοτήθη τελευταίως εἰς τὴν Βουλὴν τὸν Κοινοτήτων ὁ Ἀγγλος ὑπονομῆς ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν διὰ τὴν πώλησιν ἐνὸς παλαιοῦ μικροῦ σκαφοῦ εἰς ἀλλοδαπούς. Η ἀπάντησις τοῦ εἰνεὶ ἀρκετά ἐνδιαφέροντα, δηλωτικὴ τῶν κρατουσῶν ἀπόψεων διὰ τὴν πόλησιν πλοίων μὲ ἀλλαγὴν σημαίας.

—Η ἀνεπάρκεια —ἐδήλωσεν δ' Ἀγγλος ὑπονομῆς— τῆς ὑπὸ τὸν ἀγγλικὸν ἔλεγχον χορηγικότητος μᾶς ὑποχρεώνει νὰ κρατήσουμεν τὴν ἀγγλικὴν πλοιοκτησίαν ἐπὶ οἰουδήποτε δυναμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ σκαφοῦς. Τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἐπερώτησιν πλοῖον ἦτο παλαιόν, λεια πολέμου καὶ ἐν καταστάσει, ητὶς δὲν ἐδίκαιωλογεῖ τὰς δαπάνας ἐπισκευῆς τοῦ.

'Ο "Ἀγγλος ὑπονομῆς κατέληξε μὲ τὰ ἕξης: "Ἐχομεν πάντως ἀνάγκην καὶ τὸν νέον καὶ τὸν παλαιὸν πλοίον. Πρὸς τὸ παρόν δὲν ἀντιμετωπίζεται ητὶμη χαλαρόσεως τῶν περιοριστικῶν μέτρων.

Τὰ δεξαμενόπλοια

Γενικῶς εὐνοιαρέον εὐέρχονται αἱ προστικές τοῦ "Ἀγγλος ὑπονομῆς ἐπὶ τῶν Καναρίων διὰ τὸ ὅλον ητὶμη τῆς ἐπαρχείας τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν ἐπ' αὐτῆς προβλέψεων.

Κατὰ τὸ 1951, θὰν η κατανάλωσις τοῦ πετρελαίου ἀκολουθήσῃ τὴν προβλεπομένην ἀνίσθιαν, η ητὶμης τονιάς θὰ εἰνε ἐκτὸς πάσης ἀναλογίας πρὸς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας. Αἱ ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι πετρελαίουν ἔχουν ἥδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔνα εἰρηνήταν πρόγραμμα ναυπηγήσεων, ἐνῷ ἐν παραλήπτοιν ἐναῦλωσαν καὶ νανίλωντον νορβηγίδων καὶ ἄλλο ξένον τονιάς, βάσει μακροχρονίων σημειώσαν.

Μία πρόσφατος ἐκτίμησις τῶν προβλεπομένων μεταφορικῶν ἀναγκῶν ὑποδεικνύει, διὰ τὸ διαθέσιμον παγκοσμίως τονιάς κατὰ τὸ 1951 θὰ εἰνε κατέπειρον τῆς ητὶμης εἰς 100 σκάφη τοῦ τύπου T2, ἐφόσον οἱ νέοι ἀγωγοὶ πετρελαίου εἰς τὴν Μέσην ἀνατολήν πρὸς τὴν Μεσσηγείον θὰ ξέχουν τοποθετηθῆναι καὶ κατὰ 250 σκάφη T2, θὰν οἱ ἀγωγοὶ δὲν ξέχουν μέχρι τότε λειτουργήσει.

Η ἀνασυγκρότησις

Κετὰ τὰς ἐποιήσιμες στατιστικὰς η δύναμις τῆς Βρεταννικῆς Ναυτιλίας τὴν 30ήν Απριλίου ἀνήρχετο εἰς 18.898.000 τόν. γρόδες διὰ σκάφη ἄνω τὸν 500 τόννων. Τὰ δεξαμενόπλοια ὑπελογίζονται εἰς 3.621.000 τόν. καὶ τὰ φορτηγά, τὰ μικτά καὶ τὰ ἐπιβατηγά εἰς 15.166.000 τόν. Τὸ ναυπη-

γούμενον ἥδη εἰς τὴν Μεγ. Βρεταννίαν τονιάς ἀνήρχετο εἰς 1.943.000 τ. Εἰς τούτον σκάφη 644 χιλ. τόννων προσοργίζονται διὰ ξένας σημαίας.

Τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων

Μεγάλας ἀντιμετωπίζει δυσχερείας η Βρεταννικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία διὰ τὴν διεκτεράωσιν τοῦ ἔργου της. "Ολοὶ οἱ θνάμεινοι ἔχουν νὰ ξέχουν γνώμην διεκτραγωδοῦν μὲ τὰ μελανώτερα χρώματα τὴν κατάστασιν. "Ελλειψις ὑλικῶν σημειοῦται, καθυστερήσεις εἰς τὰς παραδόσεις, ἐνῷ τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων συνεχῶς αὔξανται.

Παραδείγματα πολλά, καταδεικνύοντα τὰς δυνοκίας ἀναφέρονται ἐκάστοτε. Οὕτω, τὸ γένον ἐπιβατηγὸν σκάφος τῆς Ρουάγιαλ. Μαΐην, «Μαγδαλένα» προβλέπεται νὰ παραδοθῇ εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους. Δύο ἔτη καὶ 3 μῆνες θὰ χρειασθοῦν διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ. 'Ο χρόνος θεωρεῖται ἔξαρτηκα πολὺς, παραλόγως παραταθεῖς, λόγῳ τῆς περιωρισμένης ἐργατικῆς ἀποδόσεως καὶ τῆς καθυστερήσεως τῶν ὑλικῶν.

Τελευταίας ὁ ς. Ράνσμαν τῆς "Αγνοο Λάιν" ἀνέφερε χαρακτηριστικῶς, διὰ διὰ νὰ ναυπηγηθῇ ἔνα δεύτερον σκάφος, παρόμοιον πρὸς ναυπηγηθὲν τῷ 1946, μὲ κόστος 2.400.000 λιρῶν, θὰ χρειασθῇ ἔνα ἐπὶ πλέον ποσὸν 520 χιλιάδων λιρῶν.

"Άλλος Βρεταννὸς ἐφοπλιστής, κατὰ τὰ ἔγκαινα τοῦ «Καλκντόνιαν Μόναρχ» ἐδήλωσεν, διὰ τὸ ναυπηγικὸν κόστος ἔξαπλασίας κατὰ τὰ τελευταία 40 ἔτη. 'Εκ παραλλήλων τὰ ἔσοδα ὑπολογίζονται τόρων κατὰ 250 τοῖς ἔκαπτον περισσότερα ἐκαπτάσσονται τοῦ 1938, αἱ δαπάναι ἐποκενῶν καὶ συντηρήσεων κατὰ 400 τοῖς ἔκαπτον καὶ τὰ ἀσφάλιστρα καὶ τὰ καύσμα κατὰ 300 τοῖς ἔκαπτον, ἐντὸς τῆς τελευταίας δεκαετίας.

Αἱ καδυστερήσεις εἰς τοὺς λιμένας

Εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων κατέτεθη πρὸς ημερῶν η ἔκθεσις τῆς ἀπὸ μηνῶν συσταθείσης ἐπιφοτῆς διὰ τὴν μελέτην τῶν συνθηκῶν ἐργασίας εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας καὶ τὴν ὑπόδειξην τῶν ἐνδεικνυόμενων μέτρων, πρὸς ἀποργυγή τῶν μεγάλων καθυστερήσεων τῶν πλοίων.

"Ομιλῶν ἐπὶ τῶν ὑποδείξεων τῆς 'Ἐπιφοτῆς' ὁ ὑπονομῆς τῶν Μεταφορῶν κ. Μάρανες, ἐδήλωσεν, διὰ τὴν Βρεταννικὴ Ναυτιλία παρεμποδίζεται ἀπὸ τοῦ νὰ ἐπιτελέσῃ πλήσιος τὸ μεταφορικόν της ἔργον, λόγῳ τῶν τεραστίων ἡμιών ἐκ τοῦ πολέμου αἵτινες ἐφθασαν τὰ 11 ἔκαπτον τόννων. Μέχρι τοῦδε οηματικῶν ὑπῆρχε ιδὲ ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως. 'Η ἐπιφοτή, ἀριθμός, ἐποκέφθη τοὺς διαφόρους λιμένας καὶ ἐμελέτησε τὰ μέτρα, ποὺ δὲ διευκολύνουν τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς ἀποφυγῆς τῶν καθυστερήσεων, διὰ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας.

"Αἱ γενικότεραι, δυστυχῶς —συνέχισεν δ' Ἀγγλος ὑπονομῆς— ἀνάγκαι δὲν μᾶς ἐπέτρεψαν τὴν εἰς μεγαλυτέραν ἔκτασιν ἀποδοχὴν τοῦ προγράμματος ἀναδιοργανώσεως καὶ ἀποταπατάσεως τῶν λιμένων. 'Η Μεγάλη Βρεταννία εἰσῆλθεν εἰς τὸν πόλεμον μὲ πλοῖα 16.900.000 τόννων γρόδων. 'Ηδη κατέχει 15.700.000 τόννων καὶ ἐκεῖταλλενται ὑπὸ ναύλων σφρηγὴ 2 ἀπόκτηματα τῶν πλοίων τόννων. 'Εὰν ήδην θάμεια νὰ περισώσωμεν μίαν ἡμέραν κατὰ τὰ ταξίδια καὶ τὴν παραμονή των εἰς τοὺς λιμένας τῶν ναυλωμένων σκαφῶν, θὰ ἐχοικαζόμεθα διλγύτερα ξένα σκάφη 30 χιλ. τόννων φορτίου, εἴναι δὲ ηθελαίμενον εἰς τὸν οἰκονόμιαν σκαφῶν 190 χιλ. τόννων φορτίου'.

"Η ἔκθεσις τῆς 'Ἐπιφοτῆς' ἀναφέρεται εἰς τὰ διαπιστωτέντα μειονεκτήματα τῶν λιμένων, λόγῳ, κυρίως, τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκῶν μηχανικῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως καὶ τῆς μικροτέρας μεταπολεμικῶν ἀποδόσεως τοῦ ἔργου τοῦ διατάξεων περιπτώσεων ἀπολέπεις ἔλλον διὰ τὸ παγκόσμιον 'Εμποριόν Ναυτιλίου, 23 ἀναφέροντο εἰς τὰς 'Δίμπετρες' σκάφη, κατὰ δὲ τὸ ἀντίστοιχον 7μηνον τὸν 1947, αἱ ἀπόλειαι ἀνήλθον εἰς 44, μὲ ἀναλογίαν 30 περιπτώσεων διὰ τὰς 'Δίμπετρες'". Τὸ πρῶτον πεντάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἔχουμεν 24 ἀπόλειας, μὲ 13 παρόμοια ἀτυχήματα εἰς τὰς 'Δίμπετρες'. Τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα τὸν 1947 τὰ ἀτυχήματα διήλθον εἰς 28 καὶ διὰ τὰς 'Δίμπετρες' εἰς 19.

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

KARACHI, INDIA

LONDON AGENT:
HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

LONDON HOUSE, CRUTCHED FRIARS
LONDON E.C. 3
TELEPHONE : ROYAL 1534

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL «SOSTIM»

SOSTIM MARINE COMPANY INC

600-2-4 SOUTH BOND STREET

BALTIMORE 31. MARYLAND

JOHN MITSOS

PHONES

PRES. & TREAS.

BROADWAY 3664-4760

Ειδικοί ήλεκτρολόγοι διά τά πλοϊα

Τού πουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας δι' έγγραφου του πρόστιο τού πουργείον τών Ναυτικών γνωρίζει, ότι, λόγῳ της παρατηρηθείσης τάσεως άποκτήσεως παρ' Έλλήνων έφοπλιστῶν δεξαιενοπλοίων ή καὶ ἔτερων σκαφῶν, εἰς τὰ δόπια η παρούσια εἰδικευμένων ήλεκτρολόγογνα καθίσταται ἀναγκαῖα, μελετᾶ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς δημουργίας εἰς τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν εἰδίκον κλάδου ήλεκτρολόγογνον.

'Ἐν τέλει, διὰ τοῦ ἐγγράφου, παρακαλεῖται τὸ πουργείον τῶν Ναυτικῶν νὰ παράσῃ τὴν συνδρομήν του διὰ τῆς ἀνάθεσεως εἰς κατάλληλον ἀξιωματικὸν νὰ μελετῇ τὰς προϋποθέσεις ὑπὸ τὰς δόπια θὰ ἡτο δυνατή η ἀναγνώρισις τοιούτων προσώπων ώς καταλλήλων πρός χορήγησιν ἀνάλογου πτυχίου.

Νέοι μηχανικοὶ Γ' τάξεως

Κατὰ τὰς ἔνεργηθείσας ἔξτασεις πρός ἀπόκτησην διπλώματος μηχανικοῦ γ' τάξεως διὰ μηχανικῆς ἐσωτερικῆς καύσεως, ἐπέτυχον οἱ ἔξης : Κονστ. Παπαδόπουλος, Παν. Βενιζέλος, Νικ. Μενδρινός, Ἀντ. Ἀνοσάλης, Βασ. Χατζηκωνσακάης, Τιμ. Βενετσιάνος, Ἀλκ. Ζουγογῆς, Παν. Μάστρακας, Γεώργ. Ἀλβέρτος καὶ Γ. Γιαννακάκης.

Τὰ ἀσφάλιστρα τῶν ἀπολεσθέντων ἐπιτάκτων πλοίων

Κατὰ τὴν ἔναρξην τῶν ἐργασιῶν τῆς Βουλῆς, ὁ κ. ἐπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προσέθη εἰς τὴν κατάθεσην νομοσχεδίων ἐπερὶ προσθήκης διατάξεων τινῶν εἰς τὸ Ν. Δ. 470)1947 ἐπερὶ καταβολῆς ἀπεξιμώσεων διὰ τὴν ἀπόλειαν πλοίουν' καὶ ἐπερὶ συμπληρώσεως τοῦ Α. Ν.464)1945 ἐπερὶ ἀνέλκυσεως καὶ διαλύσεως ναναγίουν.

Διὰ τοῦ προτὸν νομοσχεδίου ρυθμίζεται τὸ ἀμφισβητούμενον ζήτημα τῆς καταβολῆς ἀσφαλίστρων τῶν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ἐπιταχθέντων πλοίων, τὸ δόπιον ἀνέκυψε κατὰ τὴν καταβολὴν ὑπὸ τοῦ Α. Ο. Κ. Π. τῶν ἀποζημώσεων τῶν ἀπολεσθέντων πλοίων.

Τὸ κείμενον τοῦ ἐν λόγῳ νόμου ἔχει ως κάτωθι :

«Ἄρθρον Μόνον.— 1. Τὰ βαρύνοντα τὸ Δημόσιον ἀσφάλιστρα κατὰ πινδύνων πλέοντα ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων πλοίων, πλοαιρίων καὶ πλωτῶν ἐγένει ναυπηγμάτων ἐπιταχθέντων κατὰ τὸ ζεστονόν διάστημα ἀπὸ 1 Σεπτεμβρίου 1939 μέχρι 12 'Οκτωβρίου 1944, τὰ μὴ καταβληθέντα μέχρι σήμερα εἰς τὸν 'Ασφαλιστικὸν 'Οργανισμὸν Κινδύνων Πολέμου, διαγράφονται, ἀπαλλασσομένων ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως πρός πλησιεῦν καὶ τέντον διὰ τὴν ἀπτὴν αἰτίαν ἀλληλεγγύης μετὰ τοῦ Δημοσίου εἴθενομένων πλοιοκτητῶν τῶν ἐπιταχθέντων ως ἄνω πλοίων, πλοαιρίων καὶ πλωτῶν ναυπηγμάτων, δύ οὖς διεγράφονται διὰ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 3 ἐδαφίου 2 τοῦ Ν. Δ. 470)1947 αἱ ὑπὸ τοῦ Ν. Δ)τος 92)1946 ἀναγνωρισθεῖσαι ὑπὲρ αὐτῶν διεργατῶν τοῦ Δημοσίου ἐξ ἀνταλλάγματος χρήσεως πλ. 2. 'Η ἀλήθης ἔννοια τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἀρθρου 3 τοῦ Ν. Δ)τος 470)1947 εἶνε, διὰ τὰ μέχρι τῆς 12ης 'Οκτωβρίου 1944 καθ' οἷονδηποτε τρόπου προκαταβληθέντα ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ποσά εἰς τὸν πλοιοκτήτας τῶν περὶ ὃν ἄνω παράγραφος πλοίων ἔναντι ἀσφαλίσεως καὶ ἔξδων συντηρήσεως, θεωροῦνται ως καταβληθέντα, ἐφόσον διετέθησαν ὑπὸ τούτων διὰ τοὺς ἀντέφρο φοκούς.

Διὰ τοῦ δευτέρου σχεδίου νόμου ἐπιτρέπεται, δῆπος ὁ Ο. Α. Ν. πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ ταχυτέρου τερματισμοῦ τοῦ ἔργου αὐτοῦ προσθαντή, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Διοικ. Συμβούλου τον, ἔγκρινομένης ὑπὸ τοῦ ἐπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν διὰ δημοσίων πλειοδοτικῶν διαγνοσιῶν ἐπιτοίχους καθ' ὅμαδας η μεμονωμένως τῶν εἰς τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας κειμένων ναυαγίων πλοίων εἰς οἷαν εὑρίσκονται κατάστασιν εἰς τὸν θεύδη τῆς θαλάσσης πρός ἀνέλκυστον η διάλυσιν αὐτῶν εἴτε ἀνήκουν ταῦτα εἰς τὸ Δημόσιον ἐξ οἰουδήποτε λόγου, εἴτε εἰς φυσικὴ η νομικὴ πρόσωπα ημεδαπά η ἀλλοδαπά μὴ ἐνδιαφερθέντα μέχρι τοῦδε διὰ τὴν διάδιον μέσων η δαπανῶν ἀνέλκυσιν η διάλυσιν τον.

'Απαλλαγὴ τοῦ NAT. ἀπό τὸν φόρον δωρεῶν

'Εδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» 'Αναγκαστικὸς Νόμος περὶ ἀπαλλαγῆς τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαζικοῦ Ταμείου ἀπὸ τὸν φόρον ἐπὶ τῶν διφερῶν, περὶ οὗ ὁ νόμος 1641)1919. Διὰ τοῦ αὐτοῦ νόμου ἀπαλλάσσονται αἱ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. δωρεαὶ τῶν τελῶν χαρτοσήμουν διὰ τὴν κατάρτισιν καὶ μεταγραφὴν, ὅποιον συντρέχει περιπτωτικός, τοῦ διωρητηρίου συμβολαίουν καὶ τῶν ὑπὲρ παντὸς τοίτου εἰδίκον τελῶν η δικαιομάτων, πλὴν τῶν δικαιωμάτων συμβολαιογράφουν. Προσεμένον περὶ δωρεῶν πρὸς τὸ Ν. Α. Τ. εἰς συνάλλαγμα η ξένον νόμισμα, ως η ἐκ δολ.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
Δεκαπενθήμερος ἐμποροναυτικὴ ἐπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «XRONIKA»
ΟΡΟΙ ΕΘΝΙΚΑΣ ΣΥΝΑΡΟΜΗΣ
Συνδρομαὶ Εξωτερικοῦ Λ. 'Αγγλ. 5.15.0 Εσωτερικοῦ Δρ. 50.000.
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κατ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
'Αντιπρόσωπος μας εἰς τὴν 'Αγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE»
913 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακοὶ Εἰδῆσεις

Παραγγελία 8 τάνκερς

Ἐφθασαν μέχρις ἡμῶν αἱ πρῶται πληροφορίαι διὰ τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν 8 δεξαιενοπλοίοιν μεγάλῃς χωρητικότητος, 18 χιλ. τόνων, καὶ ἄνω, ἀπὸ μέρους τοῦ ἐφοπλιστοῦ Ζ. Ωνάση. Τὸ συνολικὸν κύρτος ἀνέρχεται εἰς 42 ἑκατομμύρια δολαρίων.

Κατὰ τὰς αὐτὰς πληροφορίας, δάνεια μαρκοτόθεσμα παρεσχέθησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, ἐνδιαφερομένα νὰ ἐπιτύχουν μίαν μεγάλην παραγγελίαν τυποποιημένων σκαφῶν.

Τὰ ἀνωτέρω μεταδίδομεν μὲν κάποιαν ἐπιφύλαξιν μέχρις ἐπιβεβαώσεως τῶν.

Αἱ ναυπηγήσεις

Εἰς τὰ 'Αγγλικὰ ναυπηγεῖα κατασκευάζονται ηδη διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν η τῶν παρ' οὐτῶν ἐλεγχομένων 'Αγγλικῶν 'Εταιριῶν τὰς ἔξης στάσεις:

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Φέρνεζ» δηξελοκίνητα τάνκερος 16 χιλ. τόνων διὰ λεγαριασμῶν τῶν ἄγγλικῶν ἐταιριῶν «Κάουντης» τοῦ Οίκου «Ρεθύμνης—Κουλουκούντης».

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Γιρέεί» διώ τάνκερος τῶν 12 χιλ. τόνων, ἔκαστον διὰ τὸν Σταύρον Λιβανόν. «Ἐνα φροτηγὸν τῶν 10 χιλ. τόνων διὰ τὸν Σ. Ν. Γ. Λιβανὸν καὶ ἔνα δηξελοκίνητον φροτηγὸν τῶν 12 χιλ. τόνων διὰ τὸν Σ. Λ. Λιβανόν.

Τέλος εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σμύρνη ἔνα δηξελοκίνητα τάνκερος τῶν 14.400 τόνων διὰ τὸν Σ. Σταύρον Λιβανόν.

Αὐτὰ πρὸς τὸ παρὸν ναυπηγοῦνται. Πλεῖστα δέσα παρηγγέλθησαν, κομισί η ναυπηγήσεις τῶν νὰ ἀρχίσῃ ἀπόμη.

Ἡ φορολογία τῶν μηχανοκινήτων πλοίων

Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 86 φύλλον τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» ἐδημοσιεύθη ἡ κατωτέρῳ ἀπόφασις τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν κ. Δ. Χέλμη : «Παρατείνεται η προθεσμία ὑποβολῆς δηλώσεως τῶν περδῶν τῶν μηχανοκινήτων πλοίων τῷ ίδιῳ δημορολογιακῷ ἔτους 1947 μέχρι τῆς 31ης Ιουνίου 1948, ὥποι τὴν προϋπόθεσιν τῆς καταβολῆς μέχρι τέλους 'Ιουνίου ἐ. ἔ. ποσοῦ ἵσου πρὸς τὸν ἐπίσημον φόρον τῶν καταβολῆς της δηλώσεως τῆς προθεσμίας τοῦ 31ης Ιουνίου 1947. Τὸ ποσόν τοῦτο θέλει συμμηρισθεῖν εἰς τὸν φόρον τῆς προθεσμίας τοῦ 31ης Ιουνίου 1947.

Ἡ ἐπικοινωνία μὲ τὰ ποντοπόρα πλοία

Μεταξὺ τῶν ὑπουργείων 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, Τ. Τ. Τ. καὶ τῆς Δ. Ρ. Y. N. τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν διεξάγονται συνεννοήσεις διὰ τὴν ἐγκατάστασιν σταθμοῦ διοικήσατον, διὰ τὸν δόπιον θὰ είνει εὐχερής η ἐπικοινωνία μὲ τὰ ποντοπόρα πλοία, διουδήποτε τῆς δηλώσεως τῆς δημορολογίας ταῦτα.

FOR ITALY**BRANCHES :**

GREGOS & Co

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

Correspondents
in all Italian Ports

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

GREGOS & 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

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:
YANNOULATOS BUILDING

Tel. GREAV.—Piraeus

Téléphone 40.259

1.000.000 δωρεά τῶν ἀγοραστῶν τῶν ἐπτὰ δεξαμενοπλοίων 'Ελλήνων ἑφοπλιστῶν, ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ Ν. Α. Τ. ἀπὸ τῶν ὡς ἄνω φόρων καὶ τελῶν, χωρεῖ, ὑπὸ τὸν δρόν τῆς ἐντὸς ὁρισμένης προθεσμίας εἰσαγωγῆς ὑπὸ τοῦ δωρεοδόχου ταμείου τοῦ ξένου τούτου νομίσματος ἡ συναλλάγματος εἰς τὴν ἡμεδαπήν, κατὰ τὰ εἰδικώτερον ἐκάστοτε καὶ δι' ἐκάστην συγκινούμενη περίπτωσιν καθορίζεται διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

'Εάν ν̄ ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσαγωγὴ εἰς τὴν ἡμεδαπήν ἀθοῦ τούτου τοῦ ξένου νομίσματος ἡ συναλλάγματος εἰς δὲ συνίσταται ἡ δωρεά δὲν εἶναι δυνατή, ἐπιτέλεται, διὸς διὰ τῆς προμηνύσεως κοινῆς τῶν δύο ὑπουργῶν ἀποφάσεως καθορίζεται ἡ εἰσαγωγὴ εἰς τὴν ἡμεδαπήν ἐπέριον Ισαίου ξένου νομίσματος ἡ συναλλάγματος, ὅπερ προσφέρεται νὰ εἰσαγάγῃ τὸ Ν. Α. Τ.

Μισθωσις ἀγόνου γραμμῆς

'Ενεργοίθη ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ μίσθωσις τῆς ἀγόνου ἀκτοπλοϊκῆς γραμμῆς λιμένων Πειραιῶς — Νέας Κύνθου — Σύρου — Σεριφίου — Σίφνου — Μήλου, μετ' ἐπιστροφῆς διὰ τῶν ίδιων λιμένων, εἰς τοὺς πλοιοπτήτας τοῦ ἀπὸ 'Αμαρανθίων ἀντὶ μηνιαίων ποσοῦ δραχ. 260.000.000.

Δρομολόγησις ἐπιβατηγοῦ πλοίου

Τὸ ἐσχάτως νηρολογηθὲν ἀπὸ τοῦ «Ιόνιον» τῆς ἑταῖρίας Αλγαίου ἐδρομολογήθη — προσωρινῶς — εἰς τὰς γραμμὰς Πειραιῶς — Χίου — Μυτιλήνης καὶ Πειραιῶς — Σάμου. Μετὰ τὴν διάνοιξην τῆς διώρυγος Κορίνθου, τὸ ἐν λόγῳ σκάφος προσφέρεται διὰ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — 'Ιονίων νήσων.

Ἐπιθεωρητής τοῦ Ε.Ν.

Διὰ διαταγῆς τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνετέθησαν εἰς τὸν πλοιορχὸν - λιμενικὸν κ. Μ. Πολιτάρχην τὰ καθήκοντα 'Ἐπιθεωρητοῦ τοῦ 'Ἐμποριοῦ Ναυτικοῦ. Παραλλήλως δ. κ. Πολιτάρχης διατηρεῖ καὶ τὴν παρὰ τῷ ὑπουργείῳ θέσιν τοῦ Διευθυντοῦ Ναυτιλίας.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

Εἰς τὸ Κογκρέσον συζητεῖται ἀπὸ ἡμερῶν νομοσχέδιον διὰ τὸν δποίον, διοικούντος οἱ ὑπερετήσαντες κατὸ τὸν πλεύσιον ἐπὶ ἀμερικανικῶν ἐμπορικῶν δικαιωμάτων νέαν ἀποτίθησον τὴν ἀμερικανικὴν ὑπηκότητα καὶ τὸ δικαιώματα τῆς ἔργασίας ἐπὶ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. Μεταξὺ τῶν ξένων ὑπερεκατὸν «Ἐλλήνες ναυτικοὶ θὰ ἐπωφεληθοῦν τοῦ ἀνωτέρῳ νόμῳ, διότις ὑποστηρίζεται ἀπὸ τὰς ναυτεργατικὰς δραγμάτων. — Κατὰ τὸν ἐνεργούμενον ὑπὸ τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. διαγωνισμὸν, προσέφερεν ὁ κ. Μιχ. Μπαζόπολος τὸ πόσιον τῶν 650 ἔκατ. δραχμῶν διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ ἀρματαγωγοῦ «LST 322», χωρητικότητος 2400 τόν. γκρός, 'Επίσης, διὰ τὸ πόσιον «PCE» ναυακαλευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης «KILMAN-NOCK» 860 τόν. γκρός προσέφερεν οἱ κ. κ. Περατικὸς καὶ Χαλκούσης 341 ἔκατομμάρια δραχμῶν.

— Μετεγχράφεσαν ἀπὸ τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον εἰς τὸν νέοντας ιδιοκτήτας τον τὰ κάτωθι πολληθεῖσα Κρατικά πλοία: «Ἐσπερο», π.κ. 82 τ. γκρός, εἰς τοὺς κ. κ. Κ. Κακιεβέλαν 83 ο/ο καὶ Μ. Μάρζο 17 ο/ο, ἀντὶ 11.000 λιρῶν. «Ἡράκλειον» 964 τ. γκρός, εἰς τοὺς κ. κ. Ιω. Τσέγκαν 26 ο/ο, Ν. Καταγάν 22 ο/ο, 'Ελένην Λαμπτίδουν 17 ο/ο, Χαρ. Μπαλίνην 22 ο/ο καὶ Σπ. Μπλίνην 13 ο/ο. Καὶ «Καραϊσ» 888 τόν. γκρός εἰς τὴν κ. Ασημ. 'Εμι. Καραβία 62.2 ο/ο καὶ Θηγακήν 'Ατμοπλοίαν 37.6 ο/ο, ἀντὶ 43.000 λιρῶν.

— Τὸ ἀλευτικὸν «Ωκεανίς» 157 τ. γκρός ἐπωφελή ἀπὸ τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον εἰς τὸν ἀλευτικὸν συνεταιρισμὸν «Μεσόγειος» ἀντὶ 283 ἔκατομμάριον δραχμῶν.

— Μετά τὴν ἐν δεξαμενῇ ἐπιθεωρησιν τοῦ διεξαμενοπλοίου «Ἀργά», πρόσειται νὰ εἰσέλθουν πρὸς καθαρισμὸν εἰς τὴν Πλωτὸν Δεξαμενὴν Πειραιῶς ἐναλλάξ τὰ ἀπὸ τοῦ «Βερνίκος Νικόλαος», «Δάνατρις» (πρόσων «Πρέβεζας»), «Ελένη», «Ερμούπολις», «Κεφαλλονία», «Μαιώτις» (πρόσων «Ποσειδῶνος») καὶ «Σάλαμινα».

— Τὸ βινθοθὲν εἰς Θεσαλονίκην, κατὰ τὴν ἐξ 'Ελλάδος ἀποχώρησιν τῶν γερμανῶν, ναναγοσωστικὸν «Εἴρηνη Βερνίκιον», ἀνελκυσθέν, ἔργονυμον καθῆτη εἰς Πειραιᾶ.

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ «Λόγ'ς Ρέτζιστερ»

Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 19 συμπληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ «Λόγ'ς Ρέτζιστερ» ἀναγράφεται ἡ ἔγγραφὴ εἰς τὸν διάνομον Νηγονόμονα τῶν κάτωθι ἐλληνικῶν καὶ ὑπὸ ξένας σημαίας, ἀλλ' ἐλληνικῆς ιδιοτητούς σκαφῶν: «Αλέξιν Η.Π.Ι.» (ex «ORSON D. MUNN») 7208 τόν. γκρός (τοῦ 1943), δεξαμενόπλοιον τῆς ἑταῖρίας «Φοινίξ», σημαία ἀμερικανική.

«Βάινα» (ex «GULLBORG») 658 τόν. γκρός (τοῦ 1910), τῆς ἑτα-

ρίας «Βυρόνα», σημαία Παναμᾶ.

«Γραντάτικ» (ex «EMPIRE TUDOR») 7087 τόν. γκρός (τοῦ 1944), τῶν κ. κ. 'Αδελφῶν Γουλανδοῦ, σημαία ἀγγλική.

«Ἐνσενάντα» (ex «Μαρία Η.Π.») 7207 τόν. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἑταῖρίας «Ἐνσενάντα», σημαία Παναμᾶ.

«Κάτε Ν. Α.» (δεξαμενόπλοιον ex «GRANDE RONDE») 10.448 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς «Κεφαλληνίας» Α.Ε., Πειραιεύς.

«Κνός» (ex «Ἀργά») 7248 τόν. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἑταῖρίας «Αριστομένης», σημαία Παναμᾶ.

«Λούτεστερ» (ex «MALAY», δεξαμενόπλοιον) 8207 τόν. γκρός (τοῦ 1921), τῆς ἑταῖρίας «Ἀντόρ» («Αλτζιαν» Σίπτης Κόμπαν), σημαία Παναμᾶ.

«Μαρη» (ex «Πατρίς»), ἐπιβατηγόν, 886 τόν. γκρός (τοῦ 1911), τοῦ κ. Γ. Η. Χαδόνη, Ἀνδρος.

«Μέτσοβον» (ex «ERUEGEN») 511 τόν. γκρός (τοῦ 1933), τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου, Πειραιεύς.

«Νέρνα» (ex «Ιντιάνα») 5751 τόν. γκρός (τοῦ 1915), τῆς ἑταῖρίας «Ωκεανός», σημαία Παναμᾶ.

«Παρθένος» (ex «HECHT») 993 τόν. γκρός (τοῦ 1915), τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου, Πειραιεύς.

«Πετράνης Νομίκος» (ex «KLAMATH FALLS») δεξαμενόπλοιον, 10.448 τόν. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἑταῖρίας «Πέτρος Μ. Νομίκος», Πειραιεύς.

«Πράντος» (ex «LIMOGES») 2256 τόν. γκρός (τοῦ 1919), τοῦ κ. Π. Γ. Κωταροπούλου, σημαία Παναμᾶ.

«Πρόσπερο» (ex «Φρίζη Η.Π.») 5055 τόν. γκρός (τοῦ 1919), τῆς ἑταῖρίας «Μπενθεντόντος», σημαία Παναμᾶ.

«Σέβαστη» (ex «Ιωνίον») 129 τόν. γκρός (τοῦ 1923), τοῦ κ. Αδελφῶν Μανταλού, Κέρκης. Καὶ

«Σέρρα» (ex «Άννα Ρέντερ») 725 τόν. γκρός (τοῦ 1921), τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου, Πειραιεύς.

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ 'Ελλήνων

Καὶ κατὰ τὸ α'. 150ήμερον τοῦ 'Ιονίου ἐγγάνωσθαν νέαι τινὲς ἀγοραὶ πλοίων παρ 'Ελλήνων ἑφοπλιστῶν, καθὼς καὶ τινὲς πωλήσεις παναμεζῶν φορτηγῶν. Οὕτω, ἡγοράσθη εἰς Βόρ. 'Αιγαίην ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 500.000 δολλαρίων τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «HENRY M. DAWES», 4710 τόν. γκρός, 7860 τόν. φορτίου (τοῦ 1916), μὲν ἐπιθεώρησιν τοῦ 1947. Τὸ σκάφος, παραλιανόντεν ἐντὸς τοῦ δ'. 150ήμερου τοῦ τρέχ. μηνὸς, θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Παναματίκην σημαίαν καὶ θὰ μετονομασθῇ «Ιόνιαν Πίονιο». 'Επίσης εἰς Βόρ. 'Αιγαίην ἡγοράσθη καὶ τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «ΜΑΚΗΑΝΑ», 7460 τόν. γκρός 11.500 τόν. φορτίου (τοῦ 1921), παραληφθὲν δὲ εἰς 'Αγ. Φραγκίσκον, μετωνομάσθη «Φρίζος» καὶ ἐτέθη ὑπὸ τὴν παναματίκην. Παρὰ τοῦ κ. Ειάγγ. Νομίκον ἀφ' ἐτέρου παραληφθῆ — εἰς ἀντιπατάστασιν τοῦ ἀπολεθέντος — τὸ ἀμερικανικὸν λίπετο «JAMES B. HICKOK», 7194 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ μετωνομάσθη «Πρόσδερος Πρατώδιον», τοῦτον τὸν Νοτιοαφρικανικὴν σημαίαν.

Ἐν 'Αγγλίᾳ ἡγοράσθη παρ τῆς Κυπριακῆς ἑταῖρίας «Ολυμπεζ» τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «ESNEH», μὲν ἐν «ατάστωνα καὶ εσόλτερ - ντέκε», 1972 τόν. γκρός, 3493 τόν. φορτίου (τοῦ 1919), μὲ σερβέν Νο 1 τοῦ 1937, ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν. Ἐγγάνωσθαν παραληφθῶν καὶ δύο πολήσεις ἐλληνικῆς ιδιοτητούς παναμαζῶν φορτηγῶν. Οὕτω, τὸ ἀπὸ τοῦ «Μακίνι» 5924 τόν. γκρός, 8800 τόν. φορτίου (τοῦ 1917), ἐπωλήθη εἰς ἑφοπλιστὰς τῶν Οἰνούσων, ἀντὶ 290.000 δολλαρίων καὶ τὸ ἀπὸ τοῦ «Κούλεμπρο» 5261 τόν. γκρός, 8300 τόν. φορτίου (τοῦ 1919), μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησιν του, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς ἀγοραστάς, μὲ ἀμεσον παράδοσιν, ἀντὶ τιμῆς — ὡς ἀνεκοινώθη — 300.000 δολλαρίων.

Ἄτυχηματα εἰς 'Ελληνικὰ πλοῖα

«ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ» (σημ. Παναμᾶ): 'Εξερράγη πιρακά εἰς τὸ μηνονοτάσιόν του, καθ' ὃν χρόνον ἦτο ηγυνοθοβηλημένον εἰς τὸν λιμένα τῆς Νάντης. Τὸ πῦρ πατεροβέσθη ἐγκαίρως, χωρὶς νὰ προξενήσῃ μεγάλας ζημιάς, τὸ δὲ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυπιλούτιον.

(Μαΐου 31)

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Μὲ διάβην τῆς ἡλικίας τοῦ ἐργομοντλήθη ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Φαουντέσιον Ζοζεφάν» εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης πρὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκεψήν.

(Ιουνίου 1)

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» (σημ. Παναμᾶ): 'Αποπλέον ἐκ Πειραιῶς κενὸν δι' Ινδίας, προσέρχουσε μὲ τὸ ἀγγλικὸν «City of Leicester», χωρὶς νὰ ὑποτεθῆ ζημιάς καὶ ἔχοντονθησε τὸ ταξίδιόν του.

(Ιουνίου 2)

Cable address all ports: "DIORYX.."

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS & BROKERS

ALEXANDRIA - PORTSAID - SUEZ

ALEXANDRIA: 21-Talaat Harb Pacha — Telephone 23268
PORTSAID: 25-Sultan Husein Quay — Telephone 2174
SUEZ: Rashed Street—Port Tewfick—Telephone 141

«ΕΛΛΕΝΙΚ» (σημ. Χονδύρας) : 'Επεσκευάσθησαν εἰς Νέαν 'Υδρων ἀντί διαπάντης 29.358 δολλαρίων αἱ ζημιαὶ τοῦ κυλίνδρου ὑψηλῆς πλεσμῶν.
(Ιουνίου 7)

«ΚΕΦΑΛΑΟΣ» (σημ. Παναμᾶ) : 'Ἐκ Βοστώνης διὰ Πλύμουθ (Mass.) ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀνοιμάτον τον, διὰ ἔξερδάγη πυρκαϊά εἰς τὸ λεβητοστάσιον τον, διὰ τὸ σκάφος παρέπλεε τὸ Μάρσηνην. Τὸ πυρ κατεσθήθη ἐγκαίρως τῇ βοηθείᾳ πλοίων τῆς 'Ακτοφυλακῆς, τὸ δὲ «Κέφαλος» συνέχισε τὸν πλόν του. Θῷ δεξαμενοῖσθη εἰς Ν. 'Υδρων. (Ιουν. 4—6)

«ΛΟΙ-Ι-ΝΤΑ» (σημ. Παναμᾶ) : 'Επεσκευάσθησαν εἰς Νέαν 'Υδρων πλαισιέρας ζημιάς τοῦ ἐν τρικύμιας καὶ ἐκ δύο προσαράξεων. Τὸ συνολοῦν κόστος τῶν ἐπισκευῶν ἔφθασεν εἰς τὰς 134.000 δολλαρίων. (Ιουν. 6)

«ΔΥΡΑΣ» : Συνεργούσθη ἐλαφρῶς εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Αμβούργου μὲ τὸ Δανικὸν ἀ) π «Ulla Dan», εἰς τὸ ὄπιον καὶ προσένησθη ἐλαφρᾶς τινας ζημιάς.
(Ιουν. 7)

«ΜΙΧΑΗΛ» : Προσεκρουσθεὶς εἰς τὸν δυνὸν ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς 'Αμβέρσης, παρετημῆσθησαν δὲ μειωσὶς τῶν στροφῶν τῆς Ελικοῦ καὶ ἐλαττωματικὴ λειτουργία τοῦ πηδαλίου. 'Ο ἀρμόδιος ἐπιθεωρητῆς ἵπειτεις τὰς ἐνδεικνυόμενας ἐπισκενάς.
(Ιουνίου 4)

«ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ» : 'Εθραυσθη ἐις Φρετάουν τὸ ἔμβολον τοῦ κυλίνδρου χαμηλῆς πλεσμῶς. Ἐπραγματοποήθησαν προσωρινὰ ἐπισκενά, ἵνα δηνῆθη τὸ πλοῖον καὶ συνεξίῃ τὸ διὰ Βρέμην ταξίδιον του. (Ιουν. 7)

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» : 'Επεσκευάσθησαν εἰς Κεμπέκ αἱ προαναρεθεῖσια ζημιαὶ τοῦ σπάφους. 'Η διαπάνη τῶν ἐπισκευῶν ἀνῆλθεν εἰς 33.703 δολλάρια.
(Ιουνίου 8)

«ΣΑΠΦΩ» (σημ. Παναμᾶ) : Πυροκαϊά ἔξερδάγη εἰς τὸ φρούριον βάμβακος τοῦ ὑπ' ἀριθ. 4 κόπτους του, καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον ἐτέλει ὑπὸ φρόντισης εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λός 'Αντζελες. Τὸ πῦρ κατεσθήθη ἐγκαίρως, χωρὶς νὰ προξενήσῃ πολλὰς ζημιάς.
(Ιουνίου 1)

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» : 'Ἐκ Βενετίας καὶ Τεργέστης μὲ φρετίον ξυλείας προσήρχασεν εἰς τὰ ἀβαθῆ τοῦ διαύλου τῆς Πρεβέζης. Παρεστὴ ἀνάγκη νὰ ἐλαφρυνθῇ τὸ σκάφος δι' ἐκφροτώσεως 500 κ. μ. ξυλείας, μεθ' ὃ ἐπραγματοποίητη ἡ ἀνέλκυσις του τῇ βοηθείᾳ του ἀ) π «Γεώργιος Ζ.».
(Ιουνίου 4—10)

Ναυλαγορά

Κάποιαν ἐλαφράν μὲν, ἐλπιδοφόρον, δῆμος, — δημος τὴν χαρακτηρίζουν οἱ περὶ τὴν ναυλαγοράν κινούμενοι = βελτίωσιν ἐσμειωσαν ἀπὸ τοῦ τέλους Μαΐου οἱ ναῦλοι διὰ τὸ τοὺς γιανάνθρακας καὶ τὰ σιτηρά ἐις Βρ. 'Αμερικῆς. Ἐνδειξις, πράγματα, ὑπάρχουν, διὰ διὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον 'Ιουνίου — ἔκτος ἀποδόπτου = ὅτι ἐπιτευχθοῦν καλύτεραι πως τιμαί.

'Επιλορθησαν ἡδη ἀπὸ Νόρδερον Ρέιντς γιανάνθρακες δι' 'Ολλανδίαν δολ. 7.45—7.50, διὰ Γαλλίαν δολ. 8.65 καὶ διὰ Νότιον 'Αμερικήν δολ. αριθ. 8.75—9.00. Ἐλληνικὸν «Λύμπετρο» = τὸ θεμοτοπλῆτης = ἐπέτευχε δολ. 9.50 διὰ Ρίον 'Ιανέριον, 20—30 'Ιουνίου. Διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 'Ιουλίου δολ. 8.50. Ἐπικρέματα, πάντως, ἡ ἀπειλὴ τῆς ἀπεργίας τῶν γιανάνθρακων υπάρχουν. 'Ισως, ἂν λειτουργήσῃ ὁ νόμος Τάφτ περὶ ἀναστολῆς τῆς ἐνάρξεως τῆς ἀπεργίας ἐπὶ 80 ἡμέρας, νὰ ἀποφενθῇ ἡ ἀνωμαλία αὐτή, ηδη καταστρεπτικὴ θὰ ἔη ἀποτελέσματα διὰ τὴν ναυλαγοράν.

Διὰ γεννήματα ἀπὸ Μόντρεαλ, Χάλιφαξ, Φιλαδέλφειαν ἡ Βαλτιμόρην ἐπληρωνόντο δι' 'Αγγλίαν, 'Αμβούργον, Βρέμην αἱ τιμαὶ τοῦ σχεδίου, ἐκλείσθησαν, δῆμος, κατὰ προτίμησην ἀγγλικὰ σκάφη.

Τὸ Πλέιτ μὲ σποραδικὰς διαταγάς μέχον τῶν μέσων τοῦ 15θημέρου, τὴν 13ην δῆμος 'Ιουνίου ἐπλείσθησαν τρεῖς διαταγαὶ παρ' ἀγγλικῶν σκαφῶν (γεννήματα) δι' 'Αγγλίαν, 'Αμβέρσαν, 'Αμβούργον 86/6, φόρτωσις 'Ιουνίου — 'Ιουλίου. Ἀπὸ τὰς λοιπὰς ἀγοράς συνήθησεν. Ἀπὸ Κούνιονταν (τηῆμα φρετίον ζαχάρων ἐπ 5.000 τόν.) ἐπλείσθη δι' 'Αγγλίαν εἰς τὰ 110/— διὰ φρόντων Σεπτεμβρίου = 'Οκιωρίου. 'Η Μάνην Θάλασσαν ἀνευ ἐνδιαφέροντος, 'Αγγλικὸν σκάφος 5000 τ. ἐπλείσθη δι' 'Αμβέρσαν (γεννήματα) εἰς τὰ 47/6, 'Ιουλίου. Τὰ Μεσογειακὰ μεταλλεύματα ἀμετάβλητα καὶ μὲ πτωχὴν ἐγασιαν.

Δι' ἀγγλικῶν γιανάνθρακας ἐκνιλορόσησαν διαταγαὶ τινες, ἐνανθόθησαν δὲ σκάφη ἀπὸ Μπλάνθ διὰ Σιττατόγχ 55/—, 'Ιουλίου, ἀπὸ Σύντζηλον 4000 τόν. διὰ Χονέλων 19/6, δ. φ. καὶ ἀπὸ Τάιν ἀ) π 2500 τόν. διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 19/—, 'Ιουλίου. . . .

'Αναφορικῶς μὲ τὰς ναυλώσεις ἐλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων ὑπὸ τῆς βελγικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν μεταφορὰν ἀμερικανικῶν γιανάνθρακοφορτίων = καὶ περὶ δὸν γράφουμεν εἰς ἔτεραν σελίδα μαζ—εἶνε ἐνδιαφέρονταν νὰ σημειωθῇ δι' Βέλγοι διὰ δευτέρων φρονῶν ἡμέρων σὰλα τὰ συμβόλαια, ετάμ-τσάρτερος, μὲ τὴν διαυλολογίαν, διὰ δὲν ἐδόθη εἰς αὐτὸς ἀλλοκαστὸν δι' ἀμερικανικῶν γιανάνθρακας. 'Ἐκ τῆς ἀκυρώσεως πλήσσονται 32 φροτηγά, ἐλληνικῆς κατὰ τὸ πλείστον ιδιοκτησίας καὶ διάγνωστα ἀμερικανικά. Τὴν διακοπὴν τῆς ἀλλοκαστὸν προεκτάσεων οἱ Βέλγοι, ισχνισθέντες, διὰ διαθέτουν ἐπαρχῇ ἀποστολὰ παρὰ διὰ συντόμως θάλασσαν γερμανικῶν καὶ πολωνικῶν γιανάνθρακας. Οἱ 'Αμερικανοί, κατόπιν τούτου, ἥτωνται τὰς διὰ Βέλγου ἀποστολάς, εἰς τὴν ἀπόφασιν δὲ ταῦτην στηριζόντες ἀκολούθως οἱ Βέλγοι, ἡμέρων τὰς ὑπόθετας ναυλοσύμφωνα.

Τὰ ναυλώθεντα φορτηγά μας

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (έλληνικά) ἐκ Πόρτλανς ("Ορεγκον"), Σηματτὴ ἡ Βαγκούνερ 9000 τ. γιανάνθρακων ἔκστον δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 10, φόρτωσις Αἴγυντον ἔως 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΡΤΕΡΙΑ» (σημ. ἀγγλική) ἐξ ἀγίου Λαυρεντίου, Σαίν Τζόν η Χάλιφαξ 51.000 κυνόθετος στον δι' 'Αγγλίαν—'Αμβέρσαν—'Αμβούργον, μὲ διῆρα Βορδό—Δουργκέσην, τιμὴ σχεδίου, ἔτη λιναρόσπορον 70) — βάσιν, κατὰ τὸν τόνον, φόρτωσις 25—30 'Ιουνίου.

«ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ» ἀπὸ Recif 9500 τ. ζαχάρεως διὰ Μασσαλίαν δολ.

12, διῆραν ἀπὸ Recif καὶ Ματσείο δολ. 12.50, φόρτωσις ἔως 30 'Ιουνίου. ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΩΝ ἀ) π ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένας Κόλπου Μεξικοῦ 8300 τ. στηρδὸν δι' 'Ολλανδίαν δολ. 10.15, φόρτωσις 12—24 'Ιουνίου. «ΜΑΡΙΑ Α.» ἐκ Λονδίνου 7000 τ. τομέντων διὰ Κωνικού πολιν 40) — φόρτωσις Τσονίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτον) ἐκ Νόρδερον φέντες 9000 τ. γιανάνθρακων διὰ Βρ. Γαλλίαν δολ. 8.45, 'Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (φορτηγὸν) ἐκ Πότι 9700 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βατιμόρου δολ. 6, 'Ιουνίου.

«ΠΕΡΛΑ» (σημ. Παναμᾶ) ἐκ Κούβας 8300 τ. ζαχάρεως διὰ Γαλλίαν δολ. 13, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτον) ἐκ Μελίλλας 9000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αγγλίαν 26) —, διῆραν Μίδδλεσμπρο 27) —, καντσέλλο 12 'Ιουνίου.

«ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ» (σημ. Παναμᾶ) ἐκ Μελίλλας 7500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αγγλίαν 26) —, διῆραν Μίδδλεσμπρο 27) —, φόρτ. 'Ιουνίου.

«ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» ἐκ Κούβας 9700 τ. ζαχάρεως δι' 'Αμβέρσαν δολ. 13, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΓΑΡΙΤΑ» ἐκ Σφάξ 3300 τ. φωσφάτων διὰ Πειραιᾶ 21/—, δ. φ.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐκ Νόρδερον φέντες 9200 τόν. γιανάνθρακων δι' 'Ολλανδίαν δολ. 7.55, φόρτωσις 22—26 'Ιουνίου.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐκ Χονέλων 2800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μίδδλεσμπρο 34/6, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» ἐκ Νόρδερον φέντες 9000 τ. γιανάνθρακων διὰ Ρίον 'Ιανέριον δολ. 9.60, φόρτωσις 21—30 'Ιουνίου.

«AZOYEF» (παναμ.) ἐκ Νόρδερον φέντες 9.500 τόν. γιανάνθρακων διὰ Ντακάρα δολ. 8.75, ἀ. φ.

«ΑΤΑΑΝΤΙΚ» (παναμ.) ἐκ Πλέιτ 8000 τόν. θαρέων γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 86/6, καντσέλλο 19 'Ιουνίου.

«ΕΑΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΣ» ἐκ Χάμπτον φόρδες 9500 τόν. γιανάνθρακων διὰ Ντακάρα δολ. 9, καντσέλλο 10 'Ιουνίου.

«ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ» (παναμ.) ἀπὸ Κάλλιαρι 9000 τόν. μάλατος δι' 'Ι. απονίαν, δολ. 12, ἀ. φ.

«ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ» (παναμ.) ἐκ Νοτ. Ανταρκτικής 9000 τόν. γεννημάτων διὰ Γαλλικὴν Μεσόγειον δολ. 21, 'Ιουνίου 15—30.

«ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ» ἀπὸ Κάμπο τηὲ Γκάτα 9000 τόν. γιανάνθρακων δι' 'Ιαπωνίαν ἡ Φουζάρα δολ. 12.25, 'Ιουνίου 10—25.

«ΚΩΣΤΗΣ ΑΩΣ» ἐκ Νόρδερον φέντες 9000 τόν. γιανάνθρακων (συνεχῆ τεξίδια) διὰ Βρ. Γαλλίαν δολ. 8.75, έναρξης 'Ιουνίου.

«ΣΑΠΦΩ» (παναμ.) ἐκ Κούβας 9500 τόν. ζαχάρεως διὰ Καζαμπλάγκαν δολ. 13, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» (σημ. 'Αγγλική) καὶ «ΑΙΤΩΛΙΑ» (σημ. 'Αγγλική) ἐκ Ρέθερ Πλέιτ (γεννημάτα) 8800 τόν. τὸ πρῶτον καὶ 7800 τόν. τὸ δεύτερον δι' 'Αγγλίαν, 'Αμβέρσαν, 'Αμβούργον 86/6, 'Ιουλίου 1—20.

Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΠΕΤΡΟΣ» 15.000 τ. d.w. «τάμι-τσάρτερος» διὰ συνεχῆ τεξίδια εἰς παγκοσμίους μεταφοράς πετροχειλίων 50 o) ἀνω τοῦ σχεδίου, διάρκεια μέχρι τέλους τοῦ 1949, ἔναρξης τεξίδιον N (διοιν—Δ) δροιν.

«ΧΛΑΙΡΚΩΝΙΑΝ ΛΑΝΤ» (σημ. Καναδᾶ) 15.000 τ. d. w. «τάμι-τσάρτερος» διὰ συνεχῆ τεξίδια ἐπτά μηνῶν (μεταφορά ἀμερικανικῶν πετρελαίων) 50 o) ἀνω τοῦ σχεδίου, ἔναρξης 'Ιουνίου.

«TRINITY» (σημ. ἀμερ.) 15.000 τ. d.w. «τάμι-τσάρτερος» διὰ δώδεκα μῆνας, εἰς παγκοσμίους μεταφοράς πετρελαίων, 50 o) ἀνω τοῦ σχεδίου, ἀμεσος ἔναρξης.

Turp!

Kempel's Marine Paints

HEADOFFICE: 8 AMALIEGADE - COPENHAGEN - DENMARK
TELEGR.: »HEMPATURI«

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

"Αγία Βαρθάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Μαΐου
"Αγία Θαλασσοῦ	Λ. Κεράνης	11	3508	ἔφθ. 'Αρντρόσαν 6 'Ιουν.
"Αγίοι Βίκτωρες	νιοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	εἰς Κοτόνου 1 'Ιουν.
"Αγίος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρῆ	18	2974	εἰς 'Αμβούργον 3 'Ιουν.
"Αγίος Γεώργιος V. (τάνκερ)	έ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. 'Αμπαντάν 9 'Ιουν. διὰ Παιανᾶ
"Αγίος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	παρέμενε Γδύνιαν 4 'Ιουν.
"Αγίος Νικόλαος	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	ἀνεχ. Νιούπορ Νιούς 11 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
"Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 'Ιουν. διὰ Ντακάρ
"Αγῆς Γεώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Ράς Τανούρα 1 'Ιουν.
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Κουμαντάρου	17	7777	ἀνεχ. Βαλτιμόρη 6 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέιδον
'Ακτή	άδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7194	ἀνεχ. Σπλέζιαν 5 'Ιουν., Πόρτ Σαιδ 10 δι' Αντραλίαν
'Αλέξανδρος Κοριζῆς	Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7207	ἔφθ. Σαβόναν 5 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 10 διὰ Μπόναν
'Αλιάκμων	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	43	7176	εἰς Ιωμένας Αντραλίας 3 'Ιουν.
'Αλίκη	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Σούεζ 1 'Ιουν. διὰ Νότ. Αντραλίαν
'Αλφείδης	άδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7194	ἀνεχ. ἐπ Ταματάδης 6 'Ιουν.
'Αμερική	Α. Λούζης	43	7176	ἔφθ. "Άδεν 10 'Ιουν.
'Αμφίαλος	'Αν. Καλλίνικος	22	578	ἀνεχ. 'Υστάντ 8 'Ιουν. διὰ Κίελον (διαταγάς)
'Αμφίπολης	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	325	εἰς ἀποτοποῖες μεταφοράς
'Αναστ. Πατέρας	Λαυμὸς καὶ Πατέρας	43	7177	διῆλθε Τενερίφφαν 7 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
'Αντίκλεια	Π. Τζανετάτος	92	951	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
'Αννα	Ν. Δυκιαρδόπουλος	19	5173	ἀνεχ. Κοσον 9 'Ιουν. διὰ Βοιβάην
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	εἰς Ταμπού 1 'Ιουνίου
"Αννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κοδόλη	42	7191	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
"Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 5 'Ιουν.
'Αξιός	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 8 'Ιουν.
'Αντώνης	Λαυμὸς καὶ Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Σαγγάδην 5 'Ιουν.
'Αργολικός	Μαρῆς 'Επιπειρίκος	21	4786	ἔφθ. Βαλτιμόρην 11 'Ιουν. (διὰ Πειραιᾶ).
'Αργώ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Φεβρ., ἐπισκεψή
'Αριέττα	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	ἔφθ. Σαβόναν 7 'Ιουν.
'Αρμάθια	άδ. Γιανναγῆ καὶ Σία	19	4683	εἰς Βρέμην 8 'Ιουν. ἐπὸ δρότωσιν διὰ Πειραιᾶ
'Αρχάγγελος	Μαρῆς 'Επιπειρίκος	17	5692	ἀνεχ. Πειραιᾶ 10 'Ιουν. διὰ Κέρδον
'Ασπασία Νομικοῦ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	38	4854	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουν., ζημιαί
'Αστερίς	«Επιτροπή Λαζαρούλης	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουν.
'Αταλάντη	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ἀνεχ. Βορδόλ 10 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
Βασιλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆς	43	7176	διῆλθε Σούεζ 11 'Ιουν. διὰ Καράτσι
Βερνίκος Νικόλαος	Κωνστ. Ν. Βερνίκος	20	7744	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Απρ.
Βιργινία	«Άντ. Παπαδάκης	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 9 'Ιουν. διὰ Γαλλίαν
Βόλλιν (τάνκερ)	«Ελληνικὸν Δημόσιον	17	2564	ἀργεῖ εἰς Δανικὸν Ιωμένα 10 'Ιουν.
Βόρειος 'Ελλάς	«Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Απρ.
Γεράσ. Βεργωτῆς	P. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἀνεχ. Νάρδης 8 'Ιουν.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	ἀνεχ. Λίβερπολ 9 'Ιουν. διὰ Κων(πολίν)
Γεώργιος Ρ.	«Ατλαντής» Α. Ε.	21	721	ἀνεχ. Πειραιᾶ 11 'Ιουν. διὰ Βεγγάζην
Γεώργ. Δ. Γράτσος	άδ. Γράτσος	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διὰ Βαγκούνδερ
Γεώργ. Π. Ποταμίανος	«Ηπειρωτική» Α.Ε.	13	4044	ἔφθ. Σάντος 8 'Ιουν.
Γεώργ. Μ. Έμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ἀνεχ. Λός Αντζελεζ 6 'Ιουν. διά Νότ. 'Αφρικήν
Γεώργ. Πανώρας	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Νέαν 'Οριεάνην 9 'Ιουν.
Γεώργ. Φ. Ανδρεάδης	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 'Ιουν. διά Γαλλίαν
Γρηγόριος Κ. III	Π. Καλλιανοντόλου	44	7176	ἀνεχ. Χάλιφας 5 'Ιουν. διά Γένοβαν
Δάναπτης	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
Δέσποινα	Ίω. Παράσος καπ.	06	3016	ἀνεχ. Ιμιμγκαμ 1 'Ιουν. διά Χάλιμσταντ
Δημ. 'Ιγγλέσης	νύι Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	ἀργεῖ Σίενταν ἀπὸ 1 Μαρτίου
Δημ. Α. Κυδωνιεὺς	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	ἀνεχ. Αδελαΐδα 7 'Ιουνίου δι' Ιταλίαν
Δημοσθένης	«Αιγαῖον» Α. Ε.	44	7207	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 'Ιουν. δι' Ολλανδίαν
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & Β. Πανταλέων.	43	7176	εἰς Βασιλικό 5 'Ιουν. ἐπὸ δρότωσιν
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας	19	5253	ἀνεχ. Σίδνεϋ (Νέας Σκωτίας) 3 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	43	7176	διῆλθε Κιουρασάο 5 'Ιουν. δι' Αμερερνταμ
Δωρίς	Ηίλιας Χαζηλίας	17	4604	ἀργεῖ "Αμερερνταμ ἀπὸ 18 Μαρτ.
"Εθη Λιβανοῦ	N. Λιβανός	37	4839	διῆλθεν "Άδεν 26 Μαΐου δι' Αντραλίαν
"Εέρος	Καδὼ Σιγάλα	25	1412	ἀνεχ. Τεργέστην 11 'Ιουν. διὰ Καλάμας
"Εέρος	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	43	7244	ἔφθ. Τοκοπύλα 5 'Ιουν.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	τ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4163	εἰς Γένοβαν 10 'Ιουν.
Έλένη Δ.	Δ. Δάμπασης	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
Έλένη Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	εἰς Ιωμένας Μαδαγασκάρης 6 'Ιουν.
Έλένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	εἰς Λορέντζο Μαρκές 2 'Ιουν.
Έλευσις	Τεργιάζος & Λυκούρης	21	1549	ἀνεχ. Πειραιᾶ 3 'Ιουν. δι' άνοικτὴν θάλασσαν
Έλισσάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διὰ Βορδώ
Έλλας	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διὰ Λονδίνον, ᔁφθ. 11
Έλλας	Γ. Χρ. Λαυμός	44	7176	ἔφθ. Γένοβαν 8 'Ιουν.
Έλληνική 'Ακτή	«Ελληνική» Καλλιμανόπ.	44	7207	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 'Ιουν. καὶ Θεσσαλονίκην 10
Έλληνικός 'Αστήρ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Έλληνικόν Κόμα	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Έλληνικός Οδρανός	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθασε Θεσσαλονίκην 1 'Ιουν.
Έλπις	A. Πολύτειος	19	1492	ἔφθ. Ράς Τανούρα 4 'Ιουν.
Έλπις	Αντ. Χάλαρης	44	452	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 'Ιουν.
Ένωσις (ψυγεῖον)	Ίω. Παράσος καπ.	43	235	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Μαΐου
Ἐπτάνησσος	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	ἔφθ. Σαουθάμπτον 10 'Ιουν.
Ἐρμούπολης	Καδὼ Σιγάλα	21	2369	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Νοεμβ. 'Εδεξαμενίσθη 14 'Ιουν.
Εύανθια	νιοὶ Π. Γουλανδρῆ	43	7244	ἀνεχ. Νάρδης 7 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
Εύγενία Χανδρῆ	Ενγ. Ι. Χανδρῆ	43	7177	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες 4 'Ιουν. (δι' Εδρώπην)
Εύηνος	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	ἔφθ. Κάρδιφ 9 'Ιουν.
Εύθαλία	άδ. Γουλανδρῆ	18	3551	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 'Απρ. 'Ενωνιάθη
Εύρυμέδων	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	διῆλθε Κολόμπο 10 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν.

"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διηλθε Πιθαράταρο 10 'Ιουν. διά Βορδώ
"Ηπειρος	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	άργει Πειραιά από 18 'Οκτ.
"Ηράκλειον	'Ελληνικόν Δημόσιον	25	964	εις περιφερειαήν γραμμήν Αίγαίου
Θεμιστοκλῆς	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Νάρδις 4 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	έφθ. "Είδοντανθ 9 'Ιουν.
Θεοδώρα (τάνκερ)	'Ελευθεριάδης-Σκοιτάνος	10	5237	διηλθε Πόρτ Σαδ 7 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
Θεοκυήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	έφθ. Μπότγουντ 8 'Ιουν.
Θεομήτωρ	νιοί Σπ. Πολέμη	10	4427	έφθ. Λονδένα 7 'Ιουν.
Θεοφανώ Λιθανού	«Θεοφανώς» Α. Ε.	37	4815	διηλθε Παναμάν 23 Μαΐου διά Μεσόγειον
Θέτις	'Ηλ. Χατζηλιάς	30	4123	άνεχ. Καλκούνταν 2 'Ιουν., Κολόπο 10 διά Γένοβαν
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηραπήνη» Α. Ε.	88	1356	άνεχ. Πειραιά 8 'Ιουν. διά Βεγγάζην
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	εις Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
'Ιγόρ	Λως και Πεζές	43	7176	εις 'Αμβούργον 4 'Ιουν.
'Ιθακος	"Επτώρ Δρακούλης	06	3916	άνεχ. Ρουέν 28 Μαΐου διά Χάμπτον φόδς
'Ιλισσός	«Θεοφανώς» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Μελίλλαν 8 'Ιουν. και άνεχ. 9 διά Λονδίνον
'Ιρις	'Ιω. Παλαιοφασᾶς	11	1881	έφθ. Λονδίνον 4 'Ιουν. (δι' Αλεξάνδρειαν)
'Ιω. Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	44	7176	έφθ. Χαϊφόρη 7 'Ιουν.
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	οίογν. Γουλανδρῆ	44	7176	έφθ. Κόρρων Σάχρο 2 'Ιουν.
'Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	διηλθε Γιθαράταρο 8 'Ιουν. δι' Αμπαντάν
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	έφθ. Μόντρεαλ 4 'Ιουν.
'Ιω. Χανδρῆς	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	εις Κάρδιφ από 27 Μαΐου
'Ιωνία (έπιθατ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματι	13	4916	εις Γλασκώβην 10 'Ιουν., διασκευή
Κ. Χατζηπατέρας	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Νιούπορτ 1 'Ιουν.
Καθαριώτισσα	'Ιω. Παράσος κλπ.	13	1877	διηλθε Ντάντιζελες 9 'Ιουν. διά Βόρ. Γαλλίαν
Κάπταιν Ι. Ματσάργκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	διηλθε Λίζαρον 6 'Ιουν. διά Χάμπτον φόδς
Κάπταιν Κ. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	άνεχ. 'Αλγέριον 9 'Ιουν. διά Μπόναν
Κάπταιν Φαρμακίδης	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	εις Τάιν 12 'Ιουν.
Κάρος	«Κάρος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν.
Καστοριά	Λουκάς Νομικός	20	844	εις Πειραιά 14 'Ιουνίου Μετωνομ. «ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Κάστωρ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. 'Αμπαντάν 4 'Ιουν.
Κάτε Ν. Λ. (τάνκερ)	Ν. Λυκαρδόπουλος	43	10448	διηλθε Πειραιά 8 'Ιουν. διά Καζαπλάγκαν
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άργει Πειραιά από 8 Μαΐου
Κεχρέα	Θ' 'Επιφανειάδης	44	7176	διηλθε Βερμούδας 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Κοζάνη	'Ελληνικόν Δημόσιον	30	255	εις κρατικάς μεταφοράς έν 'Ελλάδι
Κονιστρά	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	διηλθε Σουέζ 6 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
Κόνιτσα	'Ελληνικόν Δημόσιον	22	269	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
Κορινθία (έπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματι	11	3874	άνεχ. Γένοβαν 13 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
Κρήτη	Γ. Μοάτσος	44	7244	εις Πλέιτ ύπό φόρτωσην 4 'Ιουν.
Κριός	Μ. Εμπειρίος	45	3805	άνεχ. Μπαραραγκούνιλα 2 'Ιουν. διά Λά Γκοναίρα
Κυθερωνήτης	Δ. Πατέρας & Υιοί	27	4950	διηλθε Γιθαράταρο 8 'Ιουν. διά Κάρδιφ
Κύμα	ειδ. Λιθανού Α.Ε.	43	7244	εις Αίγερποιλ 8 'Ιουν.
Κυνοσταντίνης	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Καλκούνταν 9 'Ιουν.
Κυνοσταντίνος Η.	Γ. Ήλιόπολες	05	2527	έφθ. Γένοβαν 6 'Ιουν.
Κώστας Μίχαλος	Ν. 'Απόδικος	45	7176	άνεχ. Σαβόναν 8 'Ιουν. και 'Αλγέριον 10 διά Μελίλλαν
Κωστής Λαιμός	άδ. Κ. Η. Λαιμού	43	7176	διηλθε Ντόβερ 3 'Ιουν. διά Πέπελ
Κωστής Λώς	άδ. Λώ & Α. Πεζές	44	7176	έφθ. Χάμπτον φόδς 10 'Ιουν.
Κώνη	'Ελληνικόν Δημόσιον	21	900	εις περιφερικήν γραμμήν Αίγαίου
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν. διά Χάμπτον φόδς
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζήδης	28	4573	εις Ρωσικόν λιμένας Εδέσεινον 8 'Ιουν.
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μίχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον φόδς 10 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Λούλα Νομικοῦ	Ενάγγ. & Μ.Νομικός	43	7176	έφθ. Τέμπη Μπαίη 7 'Ιουν.
Λύρας	Η. και Μ. Λύρας	18	5686	έφθ. Δάντσιγκ 3 'Ιουν.
Μαίανδρος	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177	άνεχ. Χάμπτον φόδς 21 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
Μαιώτις	άδ. Συνδινοῦ	19	3911	άργει Πειραιά από 9 'Απρ.
Μακεδονία	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	διηλθε Κολόπο 5 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
Μαλιακός	Μαργή: 'Εμπειρίος	12	3903	έφθ. Νέαν 'Υόρην 11 'Ιουν.
Μαργαρίτα	Στέφ. Σοφιουνός	89	2187	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
Μαργ. Χανδρῆ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	διηλθε Μοντεβίδεο 3 'Ιουν. διά Σονηδίαν
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαιμός	12	4707	άργει Τάιν από 12 'Απρ.
Μαρία Γ. Κουλουκουντή	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	άνεχ. Χάμπτον φόδς 3 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
Μαρία Σ. Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Σασνθάμπτον 8 'Ιουν. διά Χάμπτον φόδς
Μαριάμ	Μανυφιλίππας-Πατέρας	44	7176	άνεχ. Μπονένος "Άθρες 9 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
Μάριος Ι. Ι.	Μιχ. Καραγεωργης	23	1175	εις ταξίδια Ανατολ. Μεσογείου
Μάρπησσα	Ν. Ενσ.αβίον	19	5476	διηλθε Ντάσονες 10 'Ιουν. δι' Οδησσόν
Μάστερ Ηλ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	εις Μαδαγασκάρην 2 'Ιουν.
Μεγαλόχαρη	Ι. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	έφθ. Μπόναν 8 'Ιουν.
Μέμφις	'Ελληνικόν Δημόσιον	18	1996	άργει 'Αμβούργον από 8 'Οκτωβ.
Μέντωρ	"Επτώρ Δρακούλης	41	7157	έφθ. Χάροην 5 'Ιουν. και Ρουέν 8
Μέτσοβον	Ασυζάς Νομικός	33	486	εις Πειραιά 14 'Ιουν. Μετωνομ. «ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Κάρδιφ 4 'Ιουν.
Μιχαήλ	Κωνστ. Λαιμός	43	7207	άνεχ. Αμβέρσαν 3 'Ιουν. διά Χάμπτον φόδς
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	44	7176	εις 'Αμβέρσαν 5 'Ιουν.
Μιχ. Λ. 'Εμπειρίος	έτ. Σ.Γ.'Εμπειρίον	18	5202	εις Μόντρεαλ 5 'Ιουν.
Ναύαρχος Κουντουριώτης	'Ιω. Καρράς	45	7247	διηλθεν "Άδεν 7 'Ιουν. δι' Αντραλίαν
Νέα Ελλάς	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	διηλθε Λισσαβόνα 9 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρην
Νέδων	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	εις Σπέτζιαν 6 'Ιουν.
Νέστος	«Θεοφανώς» Α. Ε.	43	7176	διηλθεν "Άδεν 1 'Ιουν. δι' Αντραλίαν
Νηρεύς	'Εμπ. Χατζηλιάς	37	5205	διηλθεν "Άδεν 2 'Ιουν. δι' Αντραλίαν
Νικόλας	Χ. Πατέρας & Σια	43	7176	έφθ. Κάρδιφ 9 'Ιουν.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	άνεχ. Μαντράς 8 'Ιουν. διά Βιζαγκαπατάμ, έφθ. 10
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	«Ατλαντικός» Α. Ε.	43	7244	διηλθε Ντάρομπαν 27 Μαΐου δι' Εέργωπον
Νικ. Καΐρης	Ε Κουλου. -Ι.Καΐρης	43	7244	παρέμενε Λίθερποιλ 6 'Ιουν.
Νικ. Μίχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	έφθ. "Ιμαγγάλι 10 'Ιουν.
Νικ. Πατέρας	«Ωκεανοπόδος» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Φοητάουν 1 'Ιουν. διά Βρέμην

Νικολάου Γεώργιος	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	άνεξ. Χάμπτον φόδος 10 'Ιουν. διὰ Βόρειον Γαλλίαν
Νικολάου Ζωγραφία	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Σαϊγκόν 3 'Ιουν.
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άνεξ. Ρουέν 2 'Ιουν. δι' Ἀρούρια
Νίκος Τ.	«Καφηρεύες» Α.Ε.	19	5175	έφθ. Χάβρην 2 'Ιουν. καὶ Ρουέν 4
Ξάνθη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	41	674	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Φεβρ.
"Οθων	Φαφαλιός καὶ Σια	44	7176	εἰς Βενετίαν 1 'Ιουνίου
"Ολγα	'Εμπερ.-Ἐφοπλιστικὴ	43	7244	διῆλθεν "Άδεν 9 'Ιουν. δι' Εὐρώπην
"Ολυμπίος	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5216	άνεξ. Βίζαγκαπάταμ 4 'Ιουν. διὰ Μπαθναγκάν
"Οντρι	Κ. Γράτσος	45	7176	έφθ. Σαιν Ναζάρε 7 'Ιουν.
"Ορος "Αθως	Κον. Β. Σπαρθέλης	43	7176	έφθ. Γένοβαν 6 'Ιουν.
"Ορος Αίτνα	«Ἀτλαντικὸς» Α. Ε.	29	4230	άργει Σιένταμ ἀπὸ 9 Μαρτ.
"Ορος Ελικών	«Τράμπο Σο	18	5525	έφθ. Μπασσέν 2 'Ιουν.
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμν. - Κουλουκούντης	17	3704	άνεξ. Καράτσι 9 'Ιουν. διὰ Κοσσίν
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανὸς» Α. Ε.	19	5182	έφθ. Χάβρην 6 'Ιουν. καὶ Δονγκέρκην 11
"Οχι	Ίω. Λυσάδης	09	888	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
Παναγῆς	Ν. Λυκαρρόποντος	20	5194	εἰς Μίδδλεσμπρο ἀπὸ 29 Μαΐου
Παναγία Καθαριότισσα	Α. Καρδαβίας	43	7176	εἰς λιμένας Νοτ. Ἀφρικῆς 4 'Ιουν.
Παναγιώτης	'Ιω. Διβανός	43	7176	έφθ. Ντακάρ 9 'Ιουν. (διὰ Πονάν Νονάρ)
Παναγιώτης Ν. (Ψυγείον)	Η. Νικολάιδης	21	601	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Παναγ. Κουμάνταρος	Η. Κουμάνταρος	44	7244	διῆλθε Λίζαρον 8 'Ιουν. διὰ Χάμπτον φόδος
Πάργα	Γ. Σκυριβάνος καὶ Σια	15	999	ἀγει 'Αμπελάκι ἀπὸ 14 'Ιαν.
Πάτμος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	31	200	εἰς ἀκτοπλοῖάς μεταφοράς.
Παῦλος Γ.	ἀδ. Γιαννακαράνη	20	1130	παρέμενε Γένοβαν 10 'Ιουν.
Πειραιεύς (ἐπιθετ.)	'Ελληνικὸν Δημόσιον	29	1493	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν., ἐπιστενὴ
Περικλῆς	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεξ. Μόμπιλ 28 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
Περσεφόνη	'Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άνεξ. Ραγγούν 5 'Ιουν. διὰ Κολόμπο
Πεταλοί	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Λά Σκονιάρα 7 'Ιουν.
Πετράκης Νομικός III (τάνκερ)	Μ. Νομίκος	43	10448	έφθ. 'Αρούπιτα 6 'Ιουν.
Πέτρος (τάνκερ)	νιοί Η. Γουλανδρῆ	43	10448	άνεξ. 'Αμπαντάν 7 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	23	4693	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουν. καὶ Χάμπτον φόδος 11
Πέτρος Νομικός	Μάρκος & Ε. Νομίκος	43	7176	άνεξ. Κεμπλέκ 4 'Ιουν. διὰ Ντεμεράρα
Πήγασος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	43	3610	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Πηγείδης	«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7207	έφθ. Ρούέν 9 'Ιουν.
Πολυτίμη 'Ανδρεάδη (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	διῆλθε Σούνες 8 'Ιουν. δι' 'Αμπαντάν
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Οκτ.
Πρέντον	Καττούλας καὶ νιοί	06	2088	άνεξ. 'Ιμπιγκαμ 2 'Ιουν. διὰ Φινλανδίαν
Ριχάρδος Δ. Λάιονς	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεξ. Τάϊν 4 'Ιουν. διὰ Χάμπτον φόδος
Ροδόπη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	άνεξ. 'Αλεξάνδρειαν 6 'Ιουν. διὰ Κωνσταντινούπολιν
Ρόδος	έτ. «Τρανσόπετρο»	17	4908	έφθ. Μάλταν 1 'Ιουν.
Σαλαμινία	Ε. Πετρούτος - Γ. Τάνες	01	3634	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Φεβρ.
Σάμος	νιοί Δ. Ἰγγλέση	43	7177	έφθ. Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουν. ἐκ Χάιφας
Σαντορίνη	Σιγάλα - Κουλουκούντης	43	7207	έφθ. Μπόναν 8 'Ιουν.
Σέρραι	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	725	άργει εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Σίμων φόν Ούτρεχτ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	22	4949	άργει Τάϊν ἀπὸ 17 Φεβρ.
Σουλιώτης	«Ναντίος» Α. Ε.	17	4300	εἰς Χάμπτον φόδος 11 'Ιουν.
Σούνιον	Μάνθος - Χατζηλίας	43	7244	έφθ. Χάμπτον φόδος 6 'Ιουν.
Στάθης I. Γιάνναγας	Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	άνεξ. Τάϊν 9 'Ιουν. διὰ Χάμπτον φόδος
Στάμος	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	παρέμενε Χούλλ 6 'Ιουν.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	εἰς Ἀργεντινὴν ἀπὸ 23 'Απρ.
Σταυρός Κουμάνταρος	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεξ. Νάρκιν 1 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
Στέφανος Σ.	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	έφθ. Χούλλ 8 'Ιουν.
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	άνεξ. Καλκούταν 7 'Ιουν. διὰ Καράτσι
Στυλ. Ν. Βλασσόποντος	ἀδ. Βλασσόποντος	43	7244	άνεξ. Σαβόναν 11 'Ιουν. διὰ Μπόναν
Σύρος	Δ. Γεωργόποντος	43	7176	άνεξ. Σούνες 9 'Ιουν. διὰ Χάμπτον φόδος
Τάκης Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — Βορ. Αίγαίον
Ταξιάρχης	ἀδ. Λαμπού	13	4221	εἰς Πάτρας 10 'Ιουν.
Ταύγετος	Κουλούθρον - 'Επιτελούχον	18	5687	διῆλθε Γιδαλτάρ 9 'Ιουν. διὰ Μπόναν
Τζών Χανδρῆς (τάνκερ)	Δ. Ι. Χανδρῆς	43	11448	άνεξ. 'Αμπαντάν 10 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ
Τηλέμαχος	«Ἐκτώρ Δρακούλης»	11	3658	εἰς 'Αμπαντάν 2 'Ιουν.
Τήνος	Ποθ. Μπάκιας κλπ.	11	1459	άνεξ. Πειραιᾶ 3 'Ιουν. δι' ἀνοικτὴν θάλασσαν
Τρίτων	ἀδ. Γράτσοι	44	7207	εἰς λιμένας "Απο" Ἀνατολῆς 6 'Ιουν.
Υδραίος II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	έφθ. 'Οδησσόν 10 'Ιουν.
Υδροῦσα	Π. Χριστόποντος	22	2038	έφθ. Καζαπλάγκαν 3 'Ιουν.
Υπερίων	'Ελληνικὸν Δημόσιον	43	9539	άνεξ. Πειραιᾶ 10 'Ιουν. διὰ Κρήτην—Γένοβαν
Φλόγα	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδιμούς»	05	480	εἰς ἀκτοπλοῖάς μεταφοράς
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶς Νομίκος	21	1783	εἰς Πρέβεζαν 10 'Ιουν.
Φλώρινα	'Ελληνικὸν Δημόσιον	20	985	έφθ. Πειραιᾶ 6 'Ιουν.
Φραγκίκις	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	εἰς Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Φρέδ	Κ.Δ. Καλαφάτης	07	4043	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Νιζολάιεφ 4 'Ιουν.
Φωτεινή	I. M. Καρδᾶς	44	7176	εἰς Ντονάλα 4 'Ιουν.
Χαδιώτης	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	διῆλθεν "Άδεν 31 Μαΐου διὰ Σαϊγκόν
Χάλκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον	45	470	εἰς πρατηκάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Χαλκιδική	'Ελληνικὸν Δημόσιον	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιῶς — Δωδεκανήσων
Χέλατρος	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Μελβούρνην 2 'Ιουν.
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	εἰς Νταρμπαν 12 'Ιουν.
Χρυσή	νιοί Η. Γουλανδρῆ	44	7176	διῆλθε Φάλμα: 3 'Ιουν. διὰ Γκάλβεστων
Ψαρά	Άναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	άνεξ. Χάμπτον φόδος 4 'Ιουν. δι' Ἰταλίαν
Ωκεανὸς	'Ελληνικὸν Δημόσιον	43	9539	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς 'Αμερέσιαν 7 'Ιουν.
Ωρίων	Πολ. Λόρας	09	4793	άνεξ. Κάρδιφ 3 'Ιουν. διὰ Νέαν Γῆν.

Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

'Αγγελική (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	διηλθε Συνέξ 8 Ιουν. διὰ Καζαπλάγκαν
'Αθάμας 11	έτ. «Άθαμας»	19	3537	εἰς Γένοβαν 6 Ιουν.
'Αζουέρο	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	ἔφθ. Ταχοράντι 1 Ιουν.
Αίτζιαν Στάρ (έπιθετ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκεμβρίου.
'Αναστασία	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	διηλθε Εσούνεξ 9 Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
'Ανδαλουσία	έτ. «Τρανσατλάντικα»	18	7717	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 1 Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
'Ανδρέας	έτ. «Σάμους»	44	7207	ἔφθ. Σημάτι 9 Ιουν.
'Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	εἰς ταξίδια Κεντρώας 'Αμερικῆς
'Αντώνιο Κ.	έτ. «Πόνοντά»	04	4784	ἔφθ. 'Ειδεν 3 Ιουν.
'Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	εἰς λιμένας 'Αγγλίας 10 Ιουν.
'Αριστείδης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἀνεχ. Χερσούδην 9 Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αριστογείτων	έτ. «Αριστομένης»	42	7176	διηλθε Σαονθάμπτον 28 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἀνεχ. Σαίν Ναζαρ 29 Μαΐου διὰ Μόριπλ.
'Αριστομένης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	εἰς λιμένας 'Αγγλίας 10 Ιουν.
'Αριστόπας	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἀνεχ. Βαγκούθερ 9 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
'Αριστοτέλης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	ἔφθ. Δάντονγκ 27 Μαΐου
'Αρόξα	έτ. «Πόνκια»	22	1979	εἰς Νέαν Γῆν 13 Ιουν. Μετωνυμ. «ΝΤΟΜΙΝΑ»
'Αρτύγια	«Παναμένιαν Τράμπο»	25	5531	ἔφθ. Χάρονγκ 3 Ιουν.
'Ατλάντικ 11. (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Αμερικαν»	21	8206	ἔφθ. Σίδηνεξ 8 Ιουν.
'Ατλάντικ Γουάιθ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. 'Αδελαΐδα 4 Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
'Ατλάντικ Γουίντ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διηλθε Κιουρασάο 30 Μαΐου δι' ,Αρίπα
'Ατλάντικ Εϊρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς λιμένας Λύστραλίας 4 Ιουν.
'Ατλάντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Βαγκούθερ 6 Ιουν. διὰ Τέμπλ Μπαίη
'Ατλάντικ Κόστ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	εἰς λιμένας Λύστραλίας 2 Ιουν.
'Ατλάντικ Μπρίς	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	εἰς λιμένας 'Αλεξάνδρειαν 12 Ιουν. ὥπο έγκατάλειψιν
'Ατλάντικ Οσέαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Βαγκούθερ 2 Ιουν. (διὰ Ν. 'Αφρικήν)
'Ατλάντικ Πάιλοτ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε εΠόρτ Σαΐδ 6 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
'Ατλάντικ Σήμαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθεν "Άδεν 10 Ιουν. διὰ Κορέαν
'Ατλάντικ Σίλι	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	φθάνει εἰς 'Αλεξάνδρειαν γρόω 20 Ιουν.
'Ατλάντικ Τρέιντερ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἀνεχ. Ταχοράντι 9 Ιουν. διὰ Μπίλλιγκαμ
'Αφρικάνα	έτ. «Αρκτεύρος»	27	4889	
Βαϊμέα	έτ. «Κυροῦς»	19	5670	διηλθε Συνέξ 8 Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
Βαλερόζο	έτ. «Τρινιάντε»	20	2310	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 9 Ιουν.
Βικτώρια	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	εἰς λιμένας Περσικῶν Κόλπουν 12 Ιουνίου
Βιράγκο	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	εἰς Χάμπτον ρόδος 1 Ιουν.
Βύρων	έτ. «Βυρόνα»	05	339	εἰς Χάμπερσχαρφ 7 Ιουν.
Γαρουφαλία	έτ. «Γλαυκός»	18	5222	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 5 Ιουν. (δι' 'Ινδίας)
Γεροδῆμος	έτ. «Αταλάνγια»	99	3076	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπὸ 1 Απρ.
Γεώργιος	έτ. «Λεβάντε»	17	5915	ἀργεῖ Βαλτιμόρη ἀπὸ 24 Ιουν.
Γεώργιος Π.	N. Παπαλίδης	19	611	εἰς ταξίδια Ελλάδος — Αιγαίου
Γιάγκος	"Ελληνες ἄγορασται	93	619	εἰς Λονδίνον 10 Ιουν. ΕΠΙΩΛΗΘΗ
Γκλόρια	έτ. «Αράσκο»	12	6348	ἔφθ. Περναμπούζον 30 Μαΐου
Δέσποινα	έτ. «Σάμους»	44	7216	εἰς Μανιλλαν 2 Ιουν.
Δημοσθένης (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 1 Ιουν.
Διάνω	έτ. «Πάξις»	20	6157	εἰς λιμένας Δυτ. 'Ιταλίας 7 Ιουν.
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιφαρόλερες»	19	812	ἀργεῖ Σύρον 12 Ιουν.
'Εκουαστόρ	έτ. «Αλμπάτρος»	20	5107	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 Ιουν. διὰ Νότ. Γαλλίαν
"Ελλενικ (Χονδ.)	'Ατμοπλοΐα Διεθνής	20	7631	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
"Ελλενικ Νύμφη	έτ. «Αταλάγιας	21	3345	ἀργεῖ Πλάνιουν ἀπὸ 24 Απρ., ζημιά
"Ελλενικ Χρυσούλα	έτ. «Αταλάγιας	10	1441	ἀργεῖ εἰς Χάσθλεμ 10 Ιουν.
'Εμανιπέιτορ	έτ. «Καρριμπέαν»	43	7207	διηλθε Θέουνταν 4 Ιουν. δι' 'Αινδέρσαν
'Ενσενάντα	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	ἔφθ. Μπονένος "Αἴρες 5 Ιουν.
'Εντερπράζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Ιουν. δι' 'Αινδέρσαν
'Ερατώ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 Ιουν. διὰ Λισσαβῶνα
Εδριπίσης	έτ. «Σάνι Νικόλας»	20	7582	ἔφθ. Όργαν ΗΙ Ιουν.
Εύρυθιάδης	έτ. «Σάνι Νικόλας»	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 25 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
Εύρυθενδεύς	έτ. «Σάνι Νικόλας»	45	7176	ἔφθ. Περναμπούζον 2 Ιουν.
"Ηέη Γ.	έτ. «Καριμπανάνα»	43	7176	Ίδε: «ΛΙΜΙΠΕΡΤΑΝ», ομαία Παναμᾶ
Θεοδώρω	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	παρέμενε Κόλπομπο ἀπὸ 7 Μαΐου, ζημιά
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	ἀνεχ. 'Αιμέρσαν 27 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
Ιντιάνα	Tζών Λιβανός	15	5751	Ίδε: «ΝΤΕΡΝΑΖ», ομαία Παναμᾶ
Ιόνιαν Λήντερ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	ἔφθ. Φιλιππίλ 5 Ιουν.
Ιόνιαν Τρέιντερ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	ἔφθ. Γένοβαν 2 Ιουν.
Ισπαχάν	Σ. Α. 'Ατυχίδης	19	5636	εἰς 'Αιμέρσαν 10 Ιουν.
Ιωάν. Λιθανός	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	ἔφθ. Νταζάρ 9 Ιουν.
Καλλιρρόη (τάνκερ)	έτ. «Αριόνας	22	8432	ἀνεχ. Λίβερπορτ 7 Ιουν. διὰ Κιουρασάο
Καμπέρος	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	7710	ἀνεχ. Βορδό 5 Ιουν. διὰ Καζαπλάγκαν, ᔁρθ. 9
Καντούλη	έτ. «Ντέλ. Ρέν»	12	3923	εἰς 'Αργετρόσαν 8 Ιουν.
Κάππαιν Θέλ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνη 10 Ιουν.
Κάππαιν Μικές	έτ. «Λουτσίντα»	18	480	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Ιουν.
Κάππαιν Τζών	έτ. «Στάρ»	19	3332	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 8 Ιουν.
Κατερίνα	έτ. «Κατερίνα»	03	491	ἀνεχ. Χούλι 8 Ιουν. δι' 'Αιμβούργον
Κατίνα	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	ἔφθ. Σούν 3 Ιουν. καὶ Βηρυττὸν 5
Κατούμπα	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	9424	ἔφθ. Χάσθλη 4 Ιουν.
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	ἀνεχ. Νέαν Ύδρην 30 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Κλειώ	«ο. 'Αρίγκα»	43	7176	παρέμενεν 'Αιμέρσαν 4 Ιουν.
Κέφαλος	έτ. «Τρανσασεράνικα»	17	3804	ἔφθ. Νέαν Ύδρην 6 Ιουν.
Κνόξα	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	εἰς λιμένας Αντραλίας 4 Ιουν.
Κοκερέλ	έτ. «Κάντια»	04	3479	ἀνεχ. Ρουέν 8 Ιουν. δι' "Ιμμαγκαν
Κόρα	Π. Γαστροφινάτος	06	817	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 3 Ιουν.
Κουλέμπια	έτ. Πορτομέλλο	19	5261	εἰς Δάντονγκ 5 Ιουν. (δι' 'Ιταλίαν)
Κύλεμουντ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	εἰς ταξίδια Αιγαίουτον — Έσνθραζ Θαλάσσης
Κυρήνεια	Παναμᾶκη έταιρ.	11	7527	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 13 Ιουνίου
Λέανδρος	έτ. «Μπενβενίντο»	10	610	ἔφθ. 'Αλγέριον 1 Ιουν.

Λίλα	έτ. «Ρίβα»	09	655	άνευ. 'Αλλόσ 10 'Ιουν. διὰ Μέθηλ
Λιμπερέιτορ	έτ. «Παναμερικάνα» ..	44	7176	εἰς Νάρθικ 1 'Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
Λιμπεράντ	έτ. «Ατλάντικα» ..	43	7176	ἐν πλῷ ἐκ Νάρθικ διὰ Βόρ. 'Αμερική 8 'Ιουν.
Λόιντα (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικοῦ	16	5505	ἔφθ. Βαλπαραίον 4 'Ιουν.
Λοιντέστε (τάνκερ)	έτ. «Λυντόρ»	21	8206	εἰς Ράζ. Τανούρα 8 'Ιουν.
Λούζορ (έπιθατ.)	έτ. «Βιζτώρια»	15	5544	ἄργει "Αυστερνταμ ἀπὸ 17 Μαρτ.
Μαΐρη Γ.	έτ. «Σεντραμερικάνα» ..	43	7176	ἐν πλῷ ἀπὸ Κιονρασάο διὰ Χάϊφαν 6 'Ιουν.
Μακίκι	έτ. «Κρούζεζ»	17	5924	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
Μαντόννα	Η. Φιλίνγκ	42	855	άνευ. Ρεύκζεν 10 'Ιουν. διὰ Γλασκώδην
Μάντω	τ. «Φωσίαν»	42	7176	ἔφθ. Γλασκώδην 4 'Ιουν.
Μάρθελ	έτ. «Οὐλτραμαρίνο» ..	08	1763	ἔφθ. Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. ἐξ Ιταλίας
Μάρζορι	έτ. «Πούντα "Άλτα» ..	19	2660	ἄργει Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 20 'Απρ.
Μαρία Γ.	έτ. «Κρυστάλλο»	20	3326	οργεῖ Νέαν 'Υόροχην ἀπὸ 11 Μαΐου
Μαρκέλλα	έτ. «Σάνι Γκεράσιμο» ..	20	3483	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 7 'Ιουν.
Ματθαίος (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ» ..	43	7176	ἔφθ. Τείνινταντ 8 'Ιουν.
Μάσουν Μυκάλη	έτ. «Άισν»	14	3634	εἰς Χάρον 14 'Ιουν. ὑπὸ παραλαβὴν
Μεγαλόχαρη	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άνευ. Μπονένος 'Αὔρες 20 Μαΐου διὰ Εύρωπην
Μερίντιαν	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	ἄργει Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 12 Μαΐου
Μερόπη (οημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	διῆλθε Ντακάρ 30 Μαΐου διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Μολντόθα	έτ. «Ιθάκη»	11	4083	εἰς ταξίδια Κεντρώας 'Αμερικῆς
Μπελαθίστα	έτ. «Ειρήνη»	17	3517	ἔφθ. Κάρδιφ 9 'Ιουνίου
Μπιενθενίτο	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	ἔφθ. Χόγκ Κόγκ 27 Μαΐου
Μποναθεντούρα	έτ. «Οὐλτραμάρός» ..	20	6895	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουν.
Μποῦντο	έτ. «Βέριταξ»	21	1138	εἰς Γκολφίτο 4 'Ιουν.
Μύριαν	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνευ. Τσάρλεστον 28 Μαΐου διὰ Χάρον
Μυρτώ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	ἔφθ. Μπονένος 'Αὔρες 9 'Ιουν.
Ναθιγκέίτορ	έτ. «Καρρόρεμπταν» ..	43	7176	άνευ. 'Αγκόνα 5 'Ιουνίου δι' "Αυτον Τζενία
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	εἰς Τεγγέστην 2 'Ιουν.
Νήσος Πάτμος (ἀμερ.)	έτ. «Πανορμίτζ»	19	2592	ἄργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 7 Μαΐου
Νόρα	έτ. «Ηστεργ Σύμφρογιζ» ..	43	7176	άργει εἰς 'Αργεντινήν ἀπὸ 27 Μαρτ.
Νορίτα	έτ. «Σόν»	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 4 'Ιουν. διὰ Καριπίτο
Νορλάντια	έτ. «Σίλετο»	42	7191	διῆλθε ΕΚρίστουπαλ 3 'Ιουν.
Νορλάγκο	έτ. «Γρεβάτα»	44	7207	ἔφθ. Χαβάνναν 6 'Ιουν.
Νόρμα (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	ἔφθ. Πόρτ ντε Μπούν 2 'Ιουν.
Νουέβα 'Εσπεράντζα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 6 'Ιουν. διὰ Πόρτ "Αλφρενι
Νουέβα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	εἰς λιμένας 'Αργεντινής 6 'Ιουν.
Ντέρνα	Τέσων Λιβανός	15	5751	ἄργει εἰς Μασσαλίαν 10 'Ιουν., ἐπιστενή
Ντοράντο	έτ. «Γκαμπόν»	44	7244	διῆλθεν 'Οράν 8 'Ιουν. διὰ Βενετίαν
"Οντιάρ 1 I	έτ. «Μιραφλόρα»	18	1897	εἰς λιμένας Νέας Σποτίας 6 'Ιουν.
Ούρανία Γούναρη	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άνευ. Σαγκούν 2 'Ιουν. διὰ Παστελίλλα
Ούτσαχαν	έτ. «Γρεβάτα»	19	7031	ἔφθ. Βίγκο 9 'Ιουν.
"Οσεαν Γουαίθ	έτ. «Στέιτζ»	19	4990	ἔφθ. Χάρον 6 'Ιουν.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Γζένεραλ»	19	4988	εἰς Σιεμφούνεγκος 5 'Ιουν.
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Στέιτζ»	19	5101	άνευ. Πενσακόλαν 8 'Ιουν. διὰ Βραζιλίαν
Πάν	έτ. «Ακαρούλλις»	20	5595	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
Πάραλος Ι I	έτ. «Πάραλος»	18	6049	εἰς Γένοβαν 5 'Ιουν.
Παρίτα Μπαίη	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα ..	18	6049	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διὰ Δουνγκέρην
Παρίτα Σούν	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα ..	19	5555	άνευ. Γένοβαν 9 'Ιουν. διὰ Μελίλλαν
Πασιφίκ "Οσεαν	έτ. «Πασίφικ»	44	7212	άνευ. Πόρτ "Αλφρεντ 4 'Ιουν. διὰ Ντεμεράρα
Πέρλα	έτ. «Ναβιέρα»	19	6040	ἐκφροτώνει εἰς Αγγλίαν 10 'Ιουν.
Πηγελόπη	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	ἔφθ. Τρίνινταν 8 'Ιουν.
Πίντα	έτ. «Ναβίσιων»	20	2606	εἰς Χάρμπορ Γκρέιτς 10 'Ιουνίου.
Πόιντ Σάν Πάμπλο	έτ. «Πιοννάιτεντ»	20	3280	ἄργει εἰς Βοστώνην ἀπὸ 18 Μαρτ.
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 22 Ιαν.
Πράντο	Η. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	παρέμενεν εἰς Μασσαλίαν 7 'Ιουν.
Πριμαθέρα	έτ. «Σάμποκ»	18	5695	άνευ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος;
Πρόσπερο	έτ. «Μπενθενίτο»	19	5055	ἔφθ. Σαβόνας 5 'Ιουν.
Πρωτεύς	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	άργει Τεγγέστην ἀπὸ 6 Μαΐου
Ρεζόλούτ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσας»	42	7176	εἰς λιμένας 'Αργεντινής 8 'Ιουν.
Ρένα (έπιθατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 30 Αὔγ. π. ξ.
Ρένα	έτ. «Πάξ»	20	5686	ἐν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Ιταλίαν 10 'Ιουν.
Ριζάκουα	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άνευ. Βεγγάζη 7 'Ιουν. διὰ Τορπού
Ρόμπερτ	έτ. «Βέριτσ»	19	2632	άργει Νέαν 'Υόροχην ἀπὸ 7 'Απρ.
Ρούλ (παναμ.)	Ί. Πελτέζης	99	1109	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 16 Μαΐου
Σαλαμίς Βίκτορυ	έτ. «Σάτελ»	45	7604	εἰς Νέαν 'Υόροχην 4 'Ιουνίου ὑπὸ παράδοσιν
Σάν Γιώργιε	έτ. «Σάν Λεονάρδο» ..	44	7176	εἰς Μόμπιλ 6 'Ιουν.
Σάν Λεονάρδο	έτ. «Σάν Λεονάρδο» ..	45	7176	παρέμενε Βαλτιμόρην 7 'Ιουν.
Σάν Νικόλας	έτ. «Οὐλτραμάρ»	08	2229	ἄργει Μίδδλεσερπορ ἀπὸ 16 Μαρτ., ζημίαι
Σάν Τζεόρτζιο	έτ. «Γαλανός»	16	4818	εἰς λιμένας Ηγδόνη 3 'Ιουν.
Σάντα "Αννα	έτ. «Φόρντομ»	44	7220	ἔφθ. Βενετίαν 3 'Ιουν.
Σαντιάγκο	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνευ. Παλέρμο 2 'Ιουν. διὰ Τόνιδα
Σάντουιτς	έτ. «Αδία»	20	2606	εἰς λιμένας Κωσταρίκας 6 'Ιουν.
Σαπφώ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα» ..	44	7212	εἰς Γκουαγάμας 2 'Ιουν.
Σαράγια	«Να. Σούντ 'Αμερικά.» ..	44	7176	άνευ. Μπρίσιατην 5 'Ιουν. διὰ Χάρον
Σίγκνετ	έτ. «Αρένας»	11	3726	εἰς Γδένιαν 5 'Ιουν.
Σίμων	έτ. «Σάν Λεονάρδο» ..	45	7198	άνευ. Μπόναν 10 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
Σόνια	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	άνευ. Βορδώ 10 'Ιουν. διὰ Πόρτ Σαιδ
Σορόλ	έτ. «Λάς Πέρλας» ..	21	9547	ἐν πλῷ ἐκ Βορ. Ειρηνικού διὰ Μεσόγειον 10 'Ιουν.
Σουέρτε	Κομη. «Βαπόρες»	10	3649	εἰς "Αρζεβ 6 'Ιουν.
Στάμιο	έτ. «Πούντα "Άλτα» ..	18	2858	άργει Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 2 Μαΐου
Σωκράτης	έτ. «Αριόνα»	21	7409	ἔφθ. Ταϊτιανέων 7 'Ιουν.
Τερψιχόρη	«Μπλού Λάιν»	30	2480	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 13 'Οκτ.
Φαίας Ι I	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνευ. Χάμπτον ρόδος 25 Μαΐου διὰ Β. Γαλλίαν
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλεντικ»	02	10375	εἰς Γένοβαν 6 'Ιουν.
Φοίνιξ	έτ. «Ινσουλάρ»	15	1255	εἰς ταξίδια Μασσαλίας—Μέσης 'Ανατολής
Χρυσή Χονδρούλη	άδ. Χονδρούλη	44	1075	εἰς ταξίδια ἐν Ελλάδι