

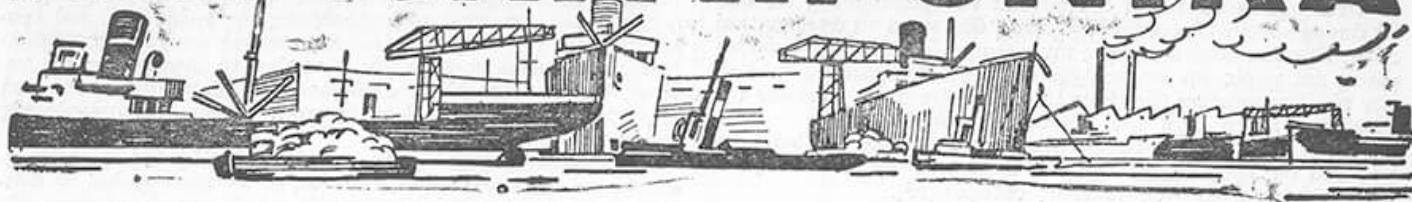
# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1948

Αρ. Φύλλου 317/76

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 31776

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1948

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### 'Η διακομματική

Πολαιόν αίτημα της «Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν» περί συγκροτήσεως διακομματικής έπιτροπής πρός μελέτην τῶν διαφόρων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ καθορισμὸν μιᾶς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τῆς όποιας ἡ τήρησις ἡδεῖ τούχη τῆς ἔγγυησεως ἐκ μέρους δλῶν τῶν πολιτικῶν κομμάτων τῆς Χώρας, ἔλασθε, ἐπὶ τέλους, σάρκα καὶ δστὰ διὸ τῆς υἱοθετήσεως τῆς προτάσεως ταύτης ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κιζάνη, ὃ όποιος ἀνέλαβε καὶ τὴν πιωτούσθιαν τῆς πραγματοποιησεως τῆς ίδεας ταύτης. Εὐτυχῶς, δτὶ τόσον διὸ πρόδρομος τῆς Κυβερνήσεως, δσον καὶ δ 'Αντιπρόδρομος κ. Τσαλδάρης καὶ δ. κ. Βενιζέλος καὶ οἱ ἀρχηγοὶ τῶν ἄλλων κομμάτων ἐπεδοκίμασαν τὴν πρότασιν καὶ κατά πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς κατηρτίσθη δεκαπενταυελής έπιτροπή ἐκ Βουλευτῶν δλῶν τῶν κομμάτων πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον.

'Απὸ τοῦ 1929, δπότε ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ἀειμνήστου 'Ανδρέα Μιχαλακοπούλου είχε στηγκροτήθη μεγάλη έπιτροπή, ὃ όποια ἀνέλαβε τὸ ἔργον τῆς μελέτης τῆς τότε καταστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας, σημερον, μετὰ δλόκηρον εἰκοσατίαν περίπου, λαμβάνεται καὶ πάλιν ἐν σοθαρὸν μέτρον διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν, ὃ όποια κάθε ἄλλο πυρά εἰς εὐχάριστον θέσιν εὑρίσκεται.

'Εκ τῆς ἀναγνώσεως τῶν πρακτικῶν τῶν ἐπανειλημμένων καὶ μακρῶν συζητήσεων τῆς 'Επιτροπῆς Μιχαλακοπούλου καὶ τῶν πορισμάτων, εἰς ἀστη, τότε, κατέληξε, θλέπομεν, δτὶ ἀλλὰ μὲν ζητήματα ἔτυχον ρυθμίσεως, συμφώνως πρὸς τὰ συμπεράσματα τῆς έπιτροπῆς, ἐνῷ ἀλλὰ ἔξακολουθοῦν νὰ παραμένουν εἰς ἡν κατάσικον εὐρίσκοντο πρὸ έικοσατίας. Πάντως, εἰνὲ ἀναμφισθήτον, δτὶ ἡ ἔκ μέρους τῆς Πολιτείας ἐπίδειξις ἀνδιαφέροντος διὸ τὴν 'Φθινήν μας Ναυτιλίαν, πρὸ τὸν σκοπὸν, δπως διερευνθῆσθον τὰ διάφορα ζητημάτα τῆς ἀπὸ δλας τὰς πλευράς καὶ εύρεθοῦν αὶ ἀδεικνύμεναι λύσεις, δὲν δύνεται παρὰ νὰ γίνῃ δεκτὴ μὲ αἰσθημα ἀνακούφισεως ἐκ μέρους τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόσμου, δ ὅποιος, ἐσύνθησε νὰ θλέπῃ, δτὶ σοθαρώτατα ναυτιλιακά ζητημάτα εἰτε συνήντων τὴν ἀδιαφορίαν ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, εἴτε ἐρρυθμίζοντο κατά τρόπον πρόχειρον, παράλογον καὶ ἀντίθετον πρὸς τὰ καλῶς ἔννούμενα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας.

Δὲν δυνάμεθα νὰ προβλέψωμεν ποιὸν μορφὴν θά λάθουν αὶ ἔργασι τῆς Διακομματικῆς έπιτροπῆς καὶ ποιὸν θά εἰνε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς διειδούγου αὐτῆς προσποθείας. 'Ελπίζομεν, δτὶ οἱ ἀποτελοῦντες τὴν έπιτροπὴν ἀντιπρόσωποι τοῦ 'Εθνους θὰ ἐπιδείξουν ἀμέριστον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν, διὰ νὰ ἐμβαθύνουν εἰς τὴν μελέτην τῶν πολυπλόκων ζητημάτων, τὰ όποια ἀπασχολοῦν τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ νὰ κατανοήσουν τὴν μεγάλην αὐτὴν ὑπόθεσιν, ὃ όποια, δφείλομεν νὰ δομογήσωμεν, ἔχει συσκοτιοθῇ ἀπὸ μίαν ἀτμόσφαιραν ἀγνοίας καὶ πατεσηγήσεων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ κατατρύχεται συνεχῶς ἡ Ναυτιλία μας ἀπὸ ἀγνοίας καὶ περιπτεταίας, προερχομένας ἀπὸ αὐτὴν ταύτην τὴν 'Ελλάδα, ἐνῷ ἀσταῖσα θὰ ἔπρεπεν ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν πατρίδα νὰ ἀντλῇ δυνάμεις, διὰ νὰ δύνεται νὰ διεξάγῃ τὸν τραχὺν ἀγῶνα ἐναντίον τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν τῆς ομηρίας μας.

'Επὶ τῇ εδκατοίρᾳ, δς μᾶς ἔπιτραπή νὰ κάμωμεν μερικάς συστάσεις ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν, αὶ όποιας ἐπὶ δεκατετρίδας ἀγνοίζονται διὸ τὴν προσγωγὴν τῶν γενικῶν καὶ καλῶν ἔννοιμενων συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας, μὲ ἀντικειμενικότητα καὶ ἀμεροληψίαν. Μὲ τὸ δικιάωμα τοῦτο ἀπευθύνομεν πρῶτον πρὸς τὸν έφοπλιστικὸν μας κόσμον τὴν σύστασιν, δπως, αἰρόμενος ὑπεράνω τῶν μικρολογιῶν καὶ τῶν ἀτομικῶν συμφερόντων, ἀντιμετωπίον τὰ ζητημάτα, ποὺ τὸν ἀπακούολον, μὲ εὐρύτητα ἀντιλήψεως καὶ μὲ καλὴν πίστιν καὶ νὰ ἐμφανίσῃ τὰ αἰτήματα του πρὸ τῆς έπιτροπῆς καθαρὰ καὶ τίμια, ὑποδεικνύων καὶ συγκεκριμένας λύσεις. Πρὸς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, νομίζομεν, δτὶ θὰ ἔπρεπε νὰ γίνῃ ἡ σύστασις, δπως ὑποστηρίξῃ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας μὲ οθένος καὶ θάρρος καὶ οὐχὶ μὲ

τὴν χλιαρότητα, τὴν ὁποίαν, δυστυχῶς, ἐσυνηθίσαμεν νὰ παραποτύμεν εἰς τὴν δρᾶσιν τοῦ Υ.Ε.Ν., λόγῳ τῆς όποιας ναυτιλιακᾶς ζητήματα ψιστήσεως σπουδαίωτος, ἐπὶ τῶν δποιῶν ἡ γνώμη του ἔπειτε νὰ θαρύη, ἔξεφευγον τῶν χειρών του καὶ ἐπελύσοντο κατὰ τὸν πλέον ἀντιναυτιλιακὸν τρόπον ὑπὸ ἄλλων κρατικῶν κλάδων.

Τέλος, εἰς τὰ μέλη τῆς Διακομματικῆς έπιτροπῆς, τὰ όποια ἐκ προσωπῶν δλόκηρον τὸν πολιτικὸν κόσμον τῆς Χώρας, δς μᾶς ἔπιτραπή νὰ συστηματεύειν, δπως τὴν θέλησουν καὶ προσπαθήσουν νὰ ἀντιληφθοῦν περὶ τίνος, ἐπὶ τέλους, πρόκειται, δτὸν ἀκούουν νὰ γίνεται λόγος περὶ Ναυτιλίας, διότι, δυστυχῶς, εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἀπεδείχθη, δτὶ καὶ ἡ κοινὴ γνώμη καὶ ὁ πολιτικὸς κόσμος ἐν 'Ελλάδι πλέον εἰς πέλασις ἀγνοίας, δσον ἀφορᾶ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν όποιαν ἐνθυμούνται μόνον δσάκις πρόκειται νὰ κάμουν ἀνενταξιακοῖς ἀτμοπλοίων, δπότε διαμαρτύρονται διὰ τὴν ἀθλίτιν κατάστασιν τῶν πλοίων μας ἡ δσάκις εἰς ἑκάτους περιστάσεις τῆς ναυτιλιακῆς ιστορίας ή Ναυτιλία μας ἀπολαμβάνει κάπου.ας εὐημερίας, δπότε δλοι πίπτουν Επάνω της, διὰ νὰ τὴν ἀποστραγγίσουν ἀπὸ τὰ τόσον ἀμφιθολακοῖς καὶ ἐπισφαλῆ κέρδη της. Η πραγματικὴ ιστορία τῆς Ναυτιλίας μας, μὲ τὰς περιπτεταίας της, τὰς ἀγνοίας της, τὰς μεταπτώσεις καὶ τὰς καταστροφάς της, εἰνὲ ἀγνωστος εἰς δλους, πλὴν ἐνὸς περιωρισμένου ἀριθμοῦ προσώπων, ποὺ ἀσχολούνται εἰδικῶς μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ύπθεσιν.

'Εὰν τὸ ἔργον τῆς Διακομματικῆς έπιτροπῆς ἀναληφθῇ ὑπὸ τὸ πνεῦμα αὐτό, ἡμπορεῖ κανεὶς, νὰ ἐλπίζῃ, δτὶ, ἐπὶ τέλους, κάτι σοβαρὸν καὶ καλὸν θὰ γίνῃ σημερον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Πρὸ παντὸν, δμον, ἐκεῖνο, ποὺ ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἐπιθάλλεται, εἰνὲ τὸ νὰ μὴ ἀρκεσθῇ ή 'Έπιτροπὴ ἀπλῶς καὶ μόνον εἰς θεωρητικὰς διαπιστώσεις καὶ ἀριστους συστάσεις, ἀλλὰ νὰ καταλήξῃ εἰς θετικά καὶ συγκεκριμένα πορίσματα, τὰ όποια νὰ τεθοῦν εἰς ἐφαρμογήν.

### Εἰς τοὺς Παρισίους

Ζητήματα σοβαρώτατα, ἀναγόμενα εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ύποστασιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, συζητοῦνται κατ' αὐτάς εἰς Παρισίους ἀπὸ τὸν 'Οργανισμὸν τῆς Εύρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας. Οι ἐκεὶ 'Ελλήνες ἔκπρόσωποι, ύπουργοι καὶ οἰκονομολόγοι, διασκεκριμένοι τῶν σικονομικῶν μας πραγμάτων μελετήται, ἀγνοοῦν παντελῶς τὰ εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἀναφερόμενα θεματα, οὔτε καὶ στοιχεῖα σχετικά ἔχουν τεθῆ εἰς τὴν διάθεσιν των. 'Εζητησαν ἔσπευσμένως τὴν ἀποστολὴν κρατικοῦ λειτουργοῦ, ἐνήμερωμένου ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ἵνα ἀκριβῶς καταστῆ δυνατὸν διὰ τὴν 'Ελληνικὴν ἀντιπροσωπείαν νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὴν σορείαν τῶν τεθέντων πρὸ αὐτῆς ἔρωτημάτων. Προϋπολογίσμοι ἀποδόσεως τοῦ συνόλου τῆς Ναυτιλίας μας εἰς δολλάρια, ἀριθμοῖ, ἔπισης, σχετικοὶ μὲ τὰς δαπάνας τῶν πλοίων μας εἰς δολλάρια, ἐπὶ τοῦ εἰσαγομένου ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἐπὶ τῶν εἰσπραττομένων ναύλων κλπ., κλπ., θὰ πρέπει ύπειθυνως νὰ υποθληθοῦν.

Οὔτε οἱ 'Ελλήνες οἰκονομολόγοι, οὔτε, θέθαια, οἱ Προξενικοὶ μας λιμενάρχαι, τῶν δποιῶν καὶ ἔξητημη ἡ παρουσία εἰς Παρισίους, ὃς ἐμπειρογνωμόνων, δὲν εἰνὲ εἰς θέσιν νὰ παράσχουν τοὺς ἀριθμούς καὶ ύπειθυνῶν νὰ ἀπαντήσουν εἰς τὸ μακρὸν ἔρωτηματολόγιον. Μόνον οἱ ἔφοπλισται — τινές, ἐλάχιστοι ίσως ἔξι, αὐτῶν— θὰ ἡδύναντο μετὰ συγκέντρωσιν τῶν στοιχείων, νὰ καταστρώσουν ἀπηκριθωμένους πως προϋπολογισμούς καὶ νὰ παράσχουν τὰς αἰτιούμενας πληροφορίας. Οἱ ἔφοπλισται, δμως, αὶ δργανώσεις τῶν καὶ οἱ ύπειθυνός διασχειριζόμενοι τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα, ἡγονήθησαν παντελῶς καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν. 'Όχι μόνον δὲν ἔξητημη ἡ πυμμετωχή εἰς τὴν 'Ελληνικὴν ἀντιπροσωπείαν εἰνὲ τὰ ναυτιλιακά ζητημάτα προσώπου, ἀλλ' οὐδὲ καν στατιστικῶν τινῶν στοιχείων δὲν ἐπεζητῇ ή ἔγκαιρος συγκέντρωσις. 'Εν τῷ μεταξύ, μόνη ή 'Ελλάς, ἐκ τῶν 16 χωρῶν τὸ σχεδίου Μάρσαλ, δὲν ἔχει ἀκόμη ἀπαντήσει εἰς τὰ τεθέντα νὰ διά τὴν Ναυτιλίαν της ἔρωτηματα, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου, δσα ύπειθυνως ή ἀντιπροσωπεία της θὰ δηλώσῃ διὰ τὰς ναυτιλιακάς προσδόους, θὰ ύποχρεώσουν τὴν Ναυτιλίαν, τὰ συμφέροντά της καὶ τὰ ἐπὶ μέρους τοιαῦτα τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων καὶ τῶν

φοπλιστῶν των.

"Οταν αύριον θά κληθῆ ναυτιλία νὰ προσαρμοσθῇ εἰς δσα ἐὰς ἀποφασισθῶν μέτρα, θά ἔχῃ μήπως ἀδικον νὰ τὰ ἀγνοήσῃ καὶ σύτῃ; Πῶς εἶνε δυνατόν, χωρὶς τὴν γνώμην τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων καὶ χωρὶς τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς συζητήσεις αὐτῶν τούτων τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, νὰ κρίνεται μὲ ἐλαφρά τὴν συνείδησιν καὶ ἡ τόχη τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ;

Θὰ εἶνε, ὡς φαίνεται, ἔξαιρετικά Ισχυροὶ οἱ δῷμοι τῶν διοικούντων ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας διὰ νὰ ἀναδέχωνται εὐθύνας τοικύτης σοβαρότητος.

### Αἱ προϋποθέσεις

Τὰς διαπιστώσεις ἀπὸ ἑπτάποιν ἔρευναν ἐπὶ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ὅπερ τὰς ζένας σημαίας εἶχομεν κλείσει εἰς τὸ τεύχος τῆς Ιης Ιουλίου μὲ τὸ ἔχης συμπέρασμα:

«Καὶ δῶμας παρὰ τὰς ἀνωτέρω διαπιστώσεις, παρὰ τὰ τόσα πλεονεκτήματα τῶν ξένων σημαῖν, εἴνε ἀκόμη δυνατή ἡ ἐν καρῷ ἐπάνοδος τοῦ ἐποικουργούντος ἐφοπλισμοῦ εἰς τὴν Κρανιόνευκον. Δὲν διατυπώνομεν ἀπλῶς τὸν ἐνδιάμενον πόθον μας, οὐδὲ ἀπλῆν εὐήγην ἐκφάσαμεν. Πιστεύομεν ἀπραδάντως, ὅτι ὑπὸ διατυπώσεις, η Ἐλληνικὴ σημαία θὰ ἐπανέργη τὸν δρόμον τῆς ἀναπτύξεως της. Θὰ καλύψῃ ὁλόκληρον τὴν δραστηριότητα τῶν Ἐλλήνων ναυτιλομένων.

«Η δημιουργία πολλῶν ἀπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς ἔξαρτανται ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ τοὺς ἑπαγγελλούμενους τὰ θαλάσσια ἔργα. Ἀλλα ἐπίσης σούραρι θὰ προέλθουν ἀπὸ τὴν διεθνή διαιρότητα, ἀπὸ τὸν δρόμον τῶν λαῶν πρὸς τὰ εἰρηνικὰ ἔργα, ἀπὸ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας καὶ ἐμπιστούντης διὰ τῆς συνεργασίας ὅλων, διὰ τῆς ἐλευθέρας ἀνταλλαγῆς τῶν προϊόντων ἐκάτης χώρας καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν κάθε λαοῦ.

Τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς θὰ θελήσωμεν εἰς τὸ παρόν μας σημείωμα νὰ ἀναπτύξωμεν. Οὐ μᾶς ἀπασχολήσουν δσα τούλαχιστον ἐναπόκεινται νὰ γίνουν μὲ τὴν πρωτοθυΐαν τοῦ Κράτους καὶ τῶν ἐπαγγελλούμενῶν τὰ θαλάσσια ἔργα (ἐφοπλιστῶν καὶ ἐργατῶν). Αὐτά, ποὺ ή ίδικη μας καὶ ἡ θέλησις ἡ μπορεῖ νὰ ἐπιτελέσῃ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνάπτυξιν, ἡ μπορούμεν καὶ νὰ προκαθορισωμεν. «Οσον ἀφορᾶ τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς διειθούς διαιρότητος καὶ τῆς ἐλευθέρας ἀνταλλαγῆς προϊόντων καὶ ύπηρεσιῶν, αὐταὶ δὲν ἔξαρτανται ἀπὸ τὸν ίδικήν μας θέλησιν. Η παγκόσμια πάνως οἰκονομία δὲν θὰ θαστάσῃ ἐπὶ τὸν πολὺ τὴν σημειρίνην κατάστασιν τῶν περιορισμῶν καὶ τῶν διακρίσεων. «Η τὰ ἐμπόδια διὰ τὴν ἐλευθέραν ἀνάπτυξιν τῆς σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἀρθοῦν ἢ θὰ ἔξαπολυθῇ καὶ πάλι δέξειται ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ καὶ πολιτικὴ κρίσις μὲ συνεπακόλουθον τὴν κατάραν τοῦ πολέμου.

Ἴδού αἱ προϋποθέσεις ἀπὸ τῆς ίδικῆς μας πλευρᾶς:

«Ἔχουμεν ἀνάγκην σαφοῦν καὶ ἀδιαβλήτου τοῦ κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Πρέπει ἐπὶ τέλους τὸ Κράτος, ἐν πλήρει ἐκτιμήσει τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, νὰ καθορίσῃ, μονίμως καὶ δχι συμπτωματικῶς, τὰς ἐν προκειμένῳ ἐπιδιώξεις του. Τὸ νὰ ἀγνοῇ τὴν ὑπαρξίαν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, δεν τοῦτο σκληρὰ ἀγνοίζεται νὰ σταθῇ κατά τὰς κρισίμους περιόδους καὶ νὰ τὸ ἐθνύμηται διὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, διάκις πρόκειται νὰ ἀπομακρύνῃ τὰ ἀποθεματικά του κεφάλαια διὰ τῆς φορολογίας δὲν εἶνε ἔθαιρα πολιτική, ἐνισχύουσα τὸν παράγοντα τῆς ἐμπιστούντης καὶ τὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς κλάδου, παραγωγικοῦ, τόσον μάλιστα εύπαθους εἰς τὰς ἀλληλοιδιαδόχους κρίσεις.

Τὸ νὰ ἐνασκῆται ἐπίσης ἀχαλίνωτος ἡ δημιαγωγία εἰς δάρος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, μὴ καθεριζούμενης οὔτε καὶ ἐφαρμοζούμενης νομοθεσίας, νομοθεσίας κειμένης ἐντὸς τῶν πραγμάτων, διὰ τὴν καλὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν ἐσωτερικήν της δργάνωσιν δὲν ἐπιτρέπει νὰ τρέφωμεν τὴν ἀφελῆ αἰσιοδοξίαν διὰ την Ναυτιλία μας θὰ ἀποκατασταθῇ, πελὺ δὲ περισσότερον διὰ τὰ ἐπανέλθη τὸ ὑπὸ τὰς ζένας σημαίας καλυπτόμενον κεφάλαιον εἰς τὴν ίδικήν μας.

Βασική, λοιπόν, προϋπόθεσις: Φορολογική καὶ διοικητική νομοθεσία ἔδραζομένη ἀπόλυτα εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα καὶ εἰς τὴν στερράν ἐπιδίωξιν τῆς δημιουργίας Ναυτιλίας μεγάλης καὶ εὐημερούσας, πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ τε Κράτους καὶ τῆς Οἰκονομίας μας γενικότερον.

Ἐν συνεχείᾳ, διὰ μᾶλλον εἰς συμπλήρωσιν τῆς διοικητικῆς μας νομοθεσίας, προσπάθεια ἐπίμυνος, Κράτους καὶ ἐφοπλιστῶν, πρέπει νὰ καταθληθῇ διὰ νὰ διατηρήσωμεν καὶ ἀναπτύξωμεν τὴν ναυ-

τικήν μας παράδοσιν. Η κατάρτισις τοῦ ἐμψύχου διοικοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἡ ἔξειδικευμένη του μόρφωσις, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ήθους καὶ ἡ προσήλωσί του πρὸς τὰς σημαίας μας, ποὺ ἔγαλον κήμη εἰς τὴν θάλασσαν, ὡς πρωταρχικὴ ὑποχρέωσις ἐπιθάλλεται. Δὲν πρέπει ποτὲ νὰ μᾶς διαφεύγῃ τὸ ἀναμφισθήτητον γεγονός ὃτι δὲν ἡμπορεῖ νὰ σταθείται ποτὲ μία ναυτιλιακὴ προσπάθεια, ποὺ δὲν θὰ διατητῇ καλὰ πληρώματα, στενούς τῆς πλαισίου της.

Παράλληλα πρὸς τὸν νόμον, ποὺ θὰ καθορίζῃ σαφῶς τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρέωσεις ἐκάστου, αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ θὰ ἀναδείξουν τὰ στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, μὲ ἐπαγγελτικὴν κατάρτισιν, μὲ πίστιν καὶ ἀγνά ιδινά.

Τὰ πληρώματά μας εἰνε ἀπὸ τὰ καλύτερα τοῦ κόσμου. Χρειάζονται καλὴν διοίκησιν, νόμου προστατεύοντα τὰ δικαιώματά των καὶ σχολάς διὰ νὰ μορφωθοῦν. Οὕτω μόνον θὰ ἀποδώσουν πολλαπλάσια διὰ τὴν ἀναδημιουργίαν τῆς Ναυτιλίας μας. Εξ ὅλου δὲ «Ἐλλην ἐφοπλιστής, παρ' ὄσος καὶ ἀν λέγωνται, δὲν ἀποχωρίζεται εὐχαρίστως τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων.» Εχει τὴν αὐτὴν μὲ τοὺς ναυτικούς μας νοοτροπίαν, τὰς αὐτὰς συνηθείας, ἀπὸ τὰς τάξεις των προέρχεται. Μὲ τοὺς «Ἐλληνας ναυτικούς ή συνεργατικός εἰνε ἔπιτυχής, μὲ τοὺς ζένους ἀν εἰνε ἔπιτυχής, δὲν εἰνε καὶ εὐχαρίστος. Η ὑπόθεσις αὐτὴ ἔχει καὶ τὴν συναισθηματικήν της τύλεράν. Ο συμπατριώτης πλοιαρχος, δὲν ἀπὸ ἐτῶν συνεργάτης μηχανικός καὶ δ συγγενής ταύληρος δ «δικός μας» θαλαμηπόδεσ δὲν συναντῶνται θέσαια επὶ τὸν ζένουν πλοίου.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: «Αν θελήσῃ τὸ Κράτος κυρίως, νὰ ἐπιτελέσῃ τὸ καθήκον του διὰ τοῦ καθορισμοῦ σαφοῦς ἐμποροναυτικῆς τοποτικῆς, ἀν διστηρήσωμεν τὴν ναυτικήν μας παράδοσιν καὶ καταρτίσμενα, δὲν πρέπει νὰ μᾶς διηγεῖχῃ ἡ πρὸς τὰς ζένας σημαίας ἐκτροπὴ τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Θὰ εἰνε προσωρινή. Χωρὶς νὰ ἐπικαλούμεθα ἐκάστοτε τὰ πατριωτικὰ τῶν ἐφοπλιστῶν αἰσθήματα, προτιμήτα εἰνε ἡ δημιουργία τῶν προϋπόθεσων, ποὺ θὰ ἐλκύσῃ τὸ κεφάλαιον πρὸς τὴν σημαίαν μας. Τὸ συμφέρον του θὰ ὑπαγορεύῃ τὴν ἐπιστροφήν, ἐνῷ παραλλήλως καὶ τὸ ίδικόν μας, ὡς Κράτους καὶ Οἰκονομίας, θὰ ἔχησηρετηθῇ.

### Τα συμπεράσματα

Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας διεῖλει ιδιαιτέρως νὰ μελετήσῃ τὰ πρακτικά τῆς πολυμέρου δίκης τοῦ Λονδίνου ἐπὶ τῶν διαφορῶν πληρωμάτων καὶ πλοιοκητῶν τοῦ «Ριχάρδος Λάζιον». Πολλά καὶ χρήσιμα θὰ εἰνε τὰ συμπεράσματα.

«Οσοι παρηκολούθησαν τὴν δίκην καὶ δσοι διανέγωσαν τὰ λεπτομερή πρακτικά τῆς ἀκροαματικῆς διαδικασίας διεπίστωσαν τὴν θιλιεράν πραγματικότητα εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τοῦ ἐλληνικού πλοίου.

Νόμοι πολλοί, πάμπολλοι, ιωας, ισχύουν. Διατάγματα καὶ ύπουργικαὶ ἀποφάσεις ἀλλαὶ τέσσαι, ἔχουν κατὰ καιρούς ἐκδοθῆ, ἐν συχετισμῷ μὲ συλλογικάς συμβάσεις μὴ ισχυούσας, τῆς πολεμικῆς περιόδου. Αὐτός δλος δ ὅγκος τῆς κρατούσης νομοθεσίας—χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ 1836 μέχρι τοῦ 1948—τὴν σύγχυσιν ἐπιφέρει, τὴν διαναρχίαν ἐπιτρέπει νὰ δρᾶται ἀνενοχλήτως. Εἰνε τὰ θολά νερά.

Η καδικοποίησις τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας καὶ ἡ τροποποίησις τῆς ύφισταμένης εἰς τὰς σχέσεις τούλαχιστον ἐργοδότου καὶ ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν πλοίων ἐπιθάλλονται ως ἀμεσοὶ ἀνάγκη. Αὐτὴ τὴν νομοθετικὴν ἀποκατάστασιν ἔχει ὑποχρέωσιν τὸ ὑπουργεῖον νὰ διντιμετωπίσῃ. Χωρὶς νόμον, κείμενον ἐντὸς τῆς πραγματικότητος, καθορίζοντα ἀπεριφράστως τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρέωσεις ἐκάστου, Ναυτιλία καὶ μάλιστα εἰς τὸ διεωτερικὸν ἀποκλειστικῶς κινούμενη, δὲν πρόκειται νὰ διοικηθῇ. Θὰ καταρρεύσῃ ἀσφαλῶς, θὰ χάσῃ τὴν ἐμπιστούσην τῶν ζένων πορτωτῶν.

Δὲν ἀδικούμενον οὔτε τοὺς την πιτεργάτας τοῦ «Ριχάρδου Λάζιον», διότι ἔχηταισαν τὰ ἔξαμηνα, ή συλλογικὴ σύμβασις τοῦ 1940 καὶ δ νόμος τοῦ 1836, δλοι είχον τὴν θέσιν των. Μόνον ή λογική, τὸ σαφὲς τῶν υποχρέωσεων, αὐτὰ ἔλειψαν ἀπὸ τὴν διενεξιν, ἥτις ἀπησχόλησεν ἐπὶ δεκαπενθήμερον τὴν ἀγγλικήν δικαιοιούσην, οχι θέσαια πρὸς τι-

Telegrams:  
"GENICOLAOU,"  
LONDON

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

Telephone:  
Avenue 4941

- ΔΑΝΕΙΑ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
- ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε. - ΑΘΗΝΑΙ

μήν του καλού έλληνικού δνόματος. Καμία αλλή Ναυτιλία δέν προσέφυγε μέχρι τούδε εἰς τὰ ξένα δικαστήρια διά τάς ἑσωτερικάς, τάς διοικητικάς διαφοράς της.

Πρέπει τὸ ἀρμόδιον ὑπουργείον νὰ κατανοήσῃ τὰς ὑποχρεώσεις του ἔναντι τῆς Ναυτιλίας. Δέν ἄρκει νὰ τὴν φορολογοῦμεν, οὐτε καὶ νὰ ἀποτέλλωμεν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τοὺς πολλοὺς Λιμενάρχας, μὲ τὸ ἀκαθόριστον τῆς θέσεώς των. Τὸν Νόμον κατὰ πρῶτον λόγον νὰ προσαρμόσωμεν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα καὶ κατόπιν διὰ εἰνὲ κτῆμα δλῶν, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργαστῶν, τὴν ἀπαρέγκλιτον νὰ ἐπιζητήσωμεν ἐφαρμογὴν.

Ο κ. Κιζάνης, θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, διτὶ θά συμφωνῇ μὲ τάς ἀνωτέρας διαπιστώσεις. Εύρυτατον τὸ πεδίον διὰ νὰ ἀποδώσῃ μάγαθα ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἀπετελέσματα ή ὑπουργική του δράσις.

### Ἡ ἀξία τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων

Οἱ κ. κ. Tatham, Bromage & Co, Ltd τοῦ Λονδίνου, ἀνεγγνωρισμένοι ἔκτιμηται τῶν ναυτιλιακῶν ἀξιῶν, παρεκλήθησαν τελευταῖς νὰ ἔκτιμήσουν τὴν ἀξίαν ἐνὸς παρηλίκου ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ.

Ἡ ἀπάντησίς των εἰνὲ ἀρκετά χαρακτηριστική. Τὴν δημοσιεύουμεν κατωτέρω ἔπι λέξει. "Ἐρχεται νὰ ἐνισχύσῃ τὰς δσας πρὸ μηνὸς διαπιστώσεις ἀνεπτύξαμεν εἰς τὰς στήλας αὐτὰς διὰ τὴν δύσκολον θέσιν εἰς ἥν τελευταίως περιήλθεν ἡ Ναυτιλία μας.

«Σύμφωνα μὲ τὰς ὑμετέρας δδηγίας — γράφουν οἱ ἔκτιμηται εἰς τὴν ἐπιστολὴν των — μετά τῆς δεούσης προσοχῆς ἐπελήθθημεν τοῦ ζητήματος τῆς ἔκτιμήσεως τῆς τρεχουσῆς εἰς τὴν ἀγορὰν ἀξίας τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαίαν πλοίου «.....».

«Μετά σύγκρισιν τῶν ίδιατέρων χαρακτηριστικῶν του πρὸς τὰ τῶν ἄλλων παραπλησίων πως πωληθέντων σκαφῶν καὶ τινῶν προσφερομένων εἰς τὴν ἀγοράν, εἴμεθα τῆς γνώμης, διτὶ ή μετ' εὐθυκρισίας τρέχουσας ἀξία του εἰνὲ 47.500 λιρῶν 'Αγγλίας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διτὶ τὸ ἐν λόγῳ οράφος χρήζει τῆς εἰδικῆς ἐπιθεωρήσεως διὰ τὴν ταξινόμησίν του εἰς τὸ λόδον. (Lloyd's Special Survey).

«Ἔνας καταλήξωμεν εἰς τὴν ἀνωτέρω διαπιστώσιν, ἐλάσθομεν ὑπὸ δψιν διτὶ τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν σκάφη τελοῦν εἰς μειονεκτικὴν θέσιν ἐν συγκρίσει πωὸς τὰ πλοῖα ἄλλων σημαιῶν, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀγγλικῶν, λόγῳ τῆς θαρείας φορολογίας, τῶν ὑψηλοτέρων ἔξδων κινήσεως, τοῦ περιορισμοῦ μεταφορᾶς κεφαλαίων καὶ τῶν δυσκολιῶν τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν, ἐκ τοῦ γεγονότος διτὶ ή 'Ελληνικὴ Κυβερνήσις δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἀγορὰν πλοίων ἡλικίας ἀνικτέρας τῶν 20 ἑτῶν.

«Τὰ σκάφη ποὺ μᾶς ἔχρησίμευσαν διὰ τὴν σύγκρισιν φέρουν δλος τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν. Καὶ τούτων ἡ ἀλλαγὴ ἐθνικότητος, δψως γενικῶς καὶ τῶν ἑλληνικῶν, δὲν ἐπιτρέπεται. Ἐλάσθομεν δψως ὑπὸ δψιν μας διτὶ τὸ βρετανικὸν σκάφος ἀπολαμβάνει πολλῶν πλεονεκτημάτων. Λ. χ. οἱ παρό τῆς 'Αγγλικῆς Κυβερνήσεως ἐλεγχόμενοι ναύλοι εἰνὲ σύσιστοκῶς ἀνώτεροι τῶν ναύλων ποὺ ἐπιτυγχάνουν τὰ ἑλληνικὰ σκάφη, ἐνῷ δψι μόνον τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν ἀγγλικῶν πλοίων εἰνὲ ἐξοφθάλμως χαμηλοτέρα, ἀλλὰ ἐκτελοῦν καὶ τὰ ταξίδια τῶν μὲ μικροτέρας δαπάνας. Δὲν ὑπόκεινται ταῦτα εἰς τὰς μονίμους πλέον καθυστερήσεις, ποὺ δψιστανται τὰ ἑλληνικὰ πλοία, λόγῳ τῆς ἐλάχιστα ικανοποιητικῆς διαγωγῆς τῶν πληρωμάτων.

»Ἐχοντες ὑπὸ δψιν τὸ δικαίωμα, θεωροῦμεν κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον τὴν δεῖξαν τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων ὡς κατωτέραν ἔναντι τοῦ ἀγγλικοῦ τενάκη. 'Επισυνάπτομεν κατάλογον τῶν ἀμποτίων ἐπὶ τῶν δποίων ἐστηρίχθη ἡ ἔκτιμησίς μας, μετὰ τοῦ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ τῆς παρ' ἡμῶν διενεργηθείσης ἔκτιμησεως τοῦ πλοίου «.....».

Τὸ ἑλληνικὸν σκάφος ἔξετιμηθῇ 47.500 λιρῶν 'Αγγλίας. 'Αγγλικὸν τῆς αὐτῆς ἡλικίας καὶ τῆς αὐτῆς χωρητικότητος ἔκτιμαται λίρας 60 χιλιάδας περίπου. Ή δεῖξα δηλαδὴ τοῦ ἑλληνικοῦ εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, λόγῳ τῶν πολλῶν μειονεκτημάτων του εἰνὲ κατωτέρα πατά 20 τοῖς ἑκατὸν ἔναντι τοῦ ἀγγλικοῦ, ἀσφαλῶς δὲ κατά 30 τοῖς ἑκατὸν ἔναντι τοῦ παναμαϊκοῦ.

Αὐτὴ εἰνὲ ἡ πραγματικὴ θέσις τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ δψιλοῦμεν περὶ ἀνασυγκροτήσεως, ἀναπτύξεως κλπ. κλπ.

### Ἄποθεματικά εἰς δολλάρια

Ναύλους εἰς δολλάρια χραιζέται ἡ Ναυτιλία μας διὰ νὰ ἀντικρύσῃ τὰς ὑποχρεώσεις τῆς. Διὰ τὰ τοκοχρεωλύσια τῶν 100 μδνον «Λίμπερτυς» ἀπαιτοῦνται τέσσαρα περίπου ἐκατομμύρια δολλάριων ἑτησίως. Δεδομένου ὅμως διτὶ δυσεύρεται εἰνὲ διὰ τὴν παγκόδιμον οἰκονομίαν τὰ δολλάρια καὶ αἱ μεταφοραὶ ἐξ 'Αμερικῆς τῶν εἰς χῦμα φορτίων δεσμέραι περιοριζόμεναι, δύσκολος εἰνὲ τῶρας καὶ ἡ ναύλωσίς τοῦ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς δολλάρια. Ή ἀγγλικὴ λίρα ἐξ ἀνάγκης καθίσταται καὶ πάλιν τὸ ἐπικρατέστερον νόμισμα τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς. Βάσει αὐτῆς ἀπασχολεῖται ἀπὸ μηνῶν τὸ ἡμισυ τονάκη τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Η κρίσις τοῦ δολλαρίου θὰ συνεχισθῇ, ως φαίνεται, ἐπὶ πολλὰ ὀκόμη ἔτη. Αἱ δυσχέρειαι συνεπῶς καὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

## ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



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

Ανέκαθεν εἰδικεύεται εἰς τὴν ἀσφάλειαν Ἑλληνικῶν πλοίων.

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

**ARGO INSURANCE CO. LTD.**

MANAGERS A. LUSI LTD.

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

Θά κρατήσουν. Πολλά είνε τά δόφειλδέμενα μακροπρόθεσμα δάνεια είς δολλάρια, όχι δ' δλίγα καὶ τά θραυστρόθεσμα, έξοφλήσεως ένδος καὶ δύο έτῶν.

Μὲ τὴν προϊόνδαν αὐξησιν τῆς εὐρωπαϊκῆς παραγωγῆς γαιανθράκων θὰ πάσσουν τὰ ἔξι 'Αμερικῆς φορτία καὶ θὰ περιορισθοῦν ἐπίσης λόγω τῶν καλῶν ἑσδομῶν, καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν σιτηρῶν. Σύν τῷ χρόνῳ θὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ πρὸ τοῦ πολέμου καθεστώς. Τότε αἱ ναυλώσεις ἔξι 'Ηνωμένων Πολιτειῶν θὰ είνε ἐλάχισται καὶ τὸ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοῖον θὰ ἀναζητήσῃ ἀλλοῦ τὴν ἔργασίαν του. Λίρας θὰ δέχεται διὰ τοὺς ναύλους. Τότε πρόσθημα σημαντικὸν θὰ ἀνακύψῃ διὰ τὴν ἔξδοφλησιν καὶ τῶν εἰς δολ-

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ

Τὴν ἐκπροσώπησιν τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν", εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἀνέλαβεν ὁ κ. "Αγγελος Τραυλός. Ή διεύθυνσίς είνε:

A. J. TRAVLOS  
Bowling Green Station P.O.B. 30.  
NEW YORK 4, N.Y. U.S.A.

Παράκλησις, ὅπως διὰ κάρε σχετική μὲ τὰ "Ναυτικά Χρονικά", συναλλαγὴν ἡ πληροφορίαν ἀπευθύνωνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἰς τὴν ἄνωτέρω διεύθυνσιν.

λάρια δανείων ή καὶ δι' αὐτὴν τὴν τοκοχρεωλυτικὴν κατασθολὴν τῶν δόσεων. Τὰ δολλάρια ὡς ἀποθεματικά πρέπει κατ' ἀκολουθίαν νὰ διαφυλαχθοῦν. Εἰναι μία ἔγγυότης τῆς μελλοντικῆς ἔσφρήσεως τῶν υποχρέωσεων τῆς Ναυτιλίας. "Ἄς τὸ ἔχουν ὑπ' ὅψιν οἱ ἐφοπλισταί. Δέν θὰ πρέπει κανένα νὰ αἰτιῶνται διὰ τῶν αὔριον θελήσουν νὰ δηλώσουν ἀδυναμίαν πληρωμῆς εἰς δολλάρια.

## Τὰ φορτία τοῦ σχεδίου

Περιορισμοὶ ἐκτάκτως αὐστηροὶ ἥρχισαν ἀπὸ ἡμερῶν ἐπιθαλάμημενοι εἰς τὰ 16 κράτη τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ἵνα ἐκπληρώσουν ἀπαρεγκλίτως τὴν υποχρέωσιν τῆς φορτώσεως ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν τοῦ ἡμίσεος τῶν φρετῶν θοήθειας.

Πολλὰ ἐκ τῶν 16 κρατῶν ἀναφέρονται ὡς παραβιάζοντα τοὺς θεσπισθέντας ἀπὸ τὴν διαγείσιον τοῦ σχεδίου κανονισμούς. Διαμαρτυρίαι ἔντονοι διατυποῦνται καθημερινῶς ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς, τῶν «τράμπις» κυρίως σκαφῶν. "Η'Ολλανδία πρὸ ἡμερῶν εἶδεν ἀναστελλομένας ὅλας τὰς δι' αὐτὴν προοριζόμενας πιστώσεις, διότι ἀκριθῶς δὲν παρέσχεν ἐπαρκεῖς ἔξηγησίες ἐπὶ τῆς φορτώσεως τῶν φρετῶν ἐπὶ ίδικῶν καὶ ἔξιν πλοίων ποσοστὸν οὐχὶ δὲ καὶ ἀμερικανικῶν. Ἐχρειάσθησαν διπλῶματικαὶ παραμέσσεις καὶ ύποσχέσεις μελλοντικῆς συμμορφώσεως διὰ νὰ ἀρθῇ τὸ σταμάτημα τῶν πιστώσεων.

"Η' Αγγλία ἐπίσης κατηγορεῖται διὸ δὲν ἐκπληροῖ τὴν υποχρέωσιν τῆς. 'Ἐνω καὶ ἀλλα καὶ ἄτα δὲν ἐμφανίζονται διατεθειμένα νὰ τὴν ἐφαρμόσουν διὰ τὰ φορτία τῶν.

"Ηδη, ή δισχείρισις τοῦ σχεδίου λαμβάνει μέτρα δραστικώτερα. 'Ο ἀνά ἔξαμηνον ἔκ τῶν ὑστέρων υπολογισμὸς τῆς κατανομῆς τῶν φρετῶν ἀνεστάλη. 'Ο ἔλεγχος θὰ ἐνασκῆται κατὰ μῆνα καὶ κατ' εἶδος φορτίων. Οἱ Ἀμερικανοὶ ισχυρίζονται, διὸ τὰ Κράτη, τὰ ἐπιδιώκοντα τὴν καταστρατήγησιν τοῦ ὄρου τῶν 50 τοῖς ἑκατὸν τῶν φορτώσεων διὰ τὰς Ἀμερικανικὰ σκάφη, θὰ μετήρχοντε τὴν μέθοδον τῆς ἀποκλειστικῆς προτίμησεως τῶν ίδικῶν τῶν καὶ τῶν εὐθηγῶν ἔξιν πλοίων κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τῶν φορτώσεων καὶ κατόπιν θὰ ἐπιτρέφοντο εἰς τὴν ἀγοράν, ἀναζητοῦντα τὰς Ἀμερικανικὰ πλοῖα. Αὐτά ἐν τῷ μεταξὺ ναυλωμένα, ὡς γυνατὸν «bare-boats», θὰ ἔχουν ἐπιστραφῆ εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπὴν, λόγῳ ἐλλείψεως ἐργασίας καὶ οὕτω, διὰ τὸ δημόσιον, δὲν θὰ εἴνε πλέον διαχέσιμα. Θὰ δικαιολογηθῇ κατ' αὐτὸν τὸ τρόπον ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ ἀμερικανικοῦ τοννᾶς, καὶ τὰ ἔξιν κράτη θὰ διαφύγουν τὴν υποχρέωσέως τῶν.

"Ἀπεφασίσθη, ἐν συνεχείᾳ, ὅπως ὡς ποιητὴ τῆς παραθάσεως τοῦ ὄρου περὶ φορτώσεων, ἐπιθάλλει ται ἐκάστοτε ἡ ἀναστολὴ τῶν πιστώσεων, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Ὀλλανδίας. Δέοντο νὰ σημειωθῇ, διὸ οἱ ναῦλοι τῶν γαιανθράκων, λ.χ., εἰναι ἀκριθῶτεροι κατὰ 1.50 περίπου δολλάρια διὰ τὰς ἀμερικανικὰ σκάφη ἔναντι τῶν ἔξιν, χωρὶς καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν νὰ εἴνε εὐχαριστημένοι. Ζητοῦν 10.40 δολλ., τῶν τόννων διὰ Γαλλίαν. Τῶν Ἑλληνικῶν καὶ τῶν Παναμακῶν είνε 8.40 δολλάρια.

\* \* \*

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἀντιρρήσεις πολλαὶ ἐγείρονται ἀπὸ τὰ 16 κράτη τοῦ σχεδίου Μάρσαλ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὄρου περὶ προνομιακῆς ύπερ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων διαφυλάξεως τῶν 50 ἑκατοστῶν τῶν φορτίων τῆς εὐρωπαϊκῆς θοήθειας.

Μετὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ὀλλανδίαν, αἵτινες ρητάς διεύπωσαν τὰς ἐπιφύλαξεις τῶν καὶ ἐξήτησαν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχετικοῦ ἀρθρου τοῦ νόμου, ἡ Γελλίας ἡδη φαίνεται καὶ αὐτὴ ἀντιδρῶσα. Ο πρόεδρος τῆς γαλλικῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας θουλευτής κ. Ραμαρονύ ὑπέδειξε πρὸς τὴν κυβέρνησιν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀπαλλαγῆς τῆς Γαλλίας ἀπὸ τὴν ἄνωτέρω υποχρέωσιν. Αἱ συνέπειαι διὰ τὴν ἀναπτυξιν τῆς Γαλλικῆς Ναυ-

τιλίας θὰ είνε ἐκτάκτως ἐπιζήμια.

«Τοιαῦτα μέτρα διακρίσεως — εἰπεν ὁ κ. Ραμαρονύ — είνε ἀντίθετα πρὸς τὰς καθιερωμένας ἀρχὰς ἀπὸ τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν τῆς Γενεύης, ήτις καὶ συνέστησε τὴν Διακρατικὴν Ναυτιλιακὴν Ὀργάνωσιν. 'Η Σύμβασις ἐκυρώθη διὰ τῆς ὑπογραφῆς καὶ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, διλίγον πρὸ τῆς ἐπιψηφίσεως ἀπὸ τὸ Κογκρέσσον τοῦ νόμου περὶ σχεδίου Μάρσαλ. Σύμφωνα ἀκριθῶς, πρὸς τὸ ἀρθρον 1 τοῦ καταστατικοῦ τοῦ ἐν λόγῳ Ὀργανισμοῦ, μία ἀπὸ τὰς ἀστικὰς ἐπιδιώξεις προσθέπεται ἡ ἐνίσχυσις τῆς προσπαθειας καταργήσεως καθέ μέτρου σχετικοῦ μὲ τὴν διάκρισιν τῆς ιδιοκτησίας σημαίας ἐκάστου κράτους καὶ κάθε νόμου περιορίζοντος τὴν διεύθυνη ναυτιλίαν ἐλευθέρως νὰ ἀναπτυχθῇ εἰς τὴν παγκόσμιον μεταφορικὴν κίνησιν.»

## ΟΙ ἔξι 'Αμερικῆς ναῦλοι

Τὰ παράπονα τῶν 'Αμερικων ἐφοπλιστῶν περὶ τῆς ἀδυναμίας ἐκμεταλλεύσεως παρ' αὐτῶν τῶν φορτηγῶν πλοίων, συνήτησαν τὴν ἐμπράγματον δικαίωσιν. 'Η Ναυτιλιακὴ 'Επιτροπὴ' ἀνεκούνεστη τὴν 28ην Ιουλίου, διό ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς τὰ κατώτατα δριστὰ τῶν εἰς χῦμα φορτίων (γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν) αὐξάνονται ώς ἔξης:

Διὸ μὲν τοὺς τοῦς μεταφερομένους ἐπὶ 'Αμερικων σκαφῶν, τοὺς μεταφερομένους ἐπὶ 'Αμερικων σκαφῶν, ἔνα δολλάριον κάτω τὸ ἀρχικοῦ ναυλολογίου τῆς Πολεμικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, ἥτοι δολλ. 11.15 τὸν τόννον (θάσις Βόρειον Γαλλίαν), διὰ δὲ τὰ σιτηρά 1.50 δολλ., κάτω, ἔναντι τῶν 3 δολλ., κάτω διὰ τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων (δολλ. 9.15) καὶ 3.50 δολιγωτρον διὰ τὰ σιτοφορτία, τὰν γαιανθράκων πρότερον, ὡς κατωτάτα δριστικά ναύλων.

Διὸ διὰ τὰς ζένα πλοίσι καὶ διὰ τὰς αὐτὰς εἰδῆ φορτίων οἱ ναῦλοι καθωρίσθησαν 3 δολλ., κάτω τὸν ναυλολογίου (9.15 δολλ.) διὰ τοὺς γαιανθράκων σκαφῶν καὶ δολλ. 3.50 κάτω τὸν ναυλολογίου διὰ τὰ σιτηρά.

Τὰ 16 Κράτη τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ἀπεδέχθησαν τὰς ἀνωτέρω αὐξήσεις, αἵτινες καὶ ἐτέμησαν εἰς ἄμεσον ἐφαρμογήν. Οἱ καθωρίσθησεις ναύλων θά είνε υποχρεωτικοὶ διὰ τὰς «bare-boats» 'Αμερικων σκαφῶν. 'Η Ναυτιλιακὴ 'Επιτροπὴ' δέν θὰ ἀναγνωρίζῃ ναυλοσύμφωνα κάτω τὸν τιμῶν αὐτῶν.

Οἱ 'Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ φαίνονται ικανοποιημένοι. Μικροτέρων ἐπίστευσαν τὴν αὐξήσην. Μὲ τοὺς θεσπισθέντας ναύλους ἔξασθαν σκαφῶν θετικὸν τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν ἐκμεταλλεύσεων τῶν χρονοναυλωμένων κρατῶν σκαφῶν. Προσθέπεται, συνεπῶς, διό θὰ σταματήσῃ ἡ ἐπιστροφὴ καὶ δὲ παροπλισμὸς τῶν κρατῶν «Λίμπερτς» καὶ προεξοφλεῖται ἡ αὐξήσης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ φορτηγῶν διὰ τῆς ναυλώσεως καὶ ἄλλων ἐκ τῶν παροπλισθέντων τελευταίων.

Η ἐπιχείρησις τῶρα είνε ικανοποιητική, 'Η ναύλωσις ἀποδίδει, ἐξηφαλισμένη δὲ είνε καὶ ἡ ἀπασχόλησης, χάρις εἰς τὴν πρόθεψιν τοῦ 50 τοῖς ἑκατόν τῶν φορτίων ἐπέρ τῶν 'Αμερικανικῶν σκαφῶν σκαφῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ζένα φορτηγά, δῶρον ἀδωρον χαρακτηρίζεται ἡ παρασχεθεῖσα αὐξήσης τῶν ναύλων. 'Εφόσον ἡ προσφορά καὶ ἡ ζήτησης πρόκειται νὰ ισχύσουν, οἱ ναῦλοι, ἀσφαλῶς, θὰ ἐκπέσουν κάτω τῶν καθορισθέντων δρίων. 'Ολίγα τὰ φορτία καὶ πολλά τὰ

## LESTER GREEN & C<sup>O</sup>. LTD.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΚΑΙ ΥΛΙΚΩΝ

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ

## ΤΟΥΡΜΠΑΝ - NOT. ΑΦΡΙΚΗΣ

·Ελληνικὸν Τμῆμα διαχειριζόμενον  
ὑπὸ ΜΑΝΩΛΗ Α. ΚΙΕΠΠΑ

Ταχεῖα καὶ ἐντιμος

ἔξυπηρέτησις:

προσφερόμενα σκάφη. Αι κατά χώρας έπιτροπα φορτώσεων θά φροντίσουν, όφει διασφαλίσουν έργασίαν εις τὰ διαθέσιμα έθνικά των πλοίων, νά κυκλοφορήσουν τάς υπόλοιπους διαταγάδες εις τὴν ναυλαγοράν, ἀναζητούσαι τὸν εὐθηνότερον ναῦλον. Τὰ 'Ελληνικά καὶ τὰ Παναμαζικά αὐτά δὲ ὑποστοῦν τὴν θάσαν τοῦ κανόνος τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζήτησεως. Δὲν πρόκειται ποτὲ νά ἀπολαύσουν τὰ 9.15 δολ. δι· τοὺς γαστινθρακας. Κατώτερος θά είνε ό ναῦλος καὶ τὰ κέρδη ἐλάχιστα, ίσως δὲ καὶ ἀνύπαρκτα, ὥν συνεχισθῇ ἡ παροῦσα ἀπράξια εἰς τὴν ζήτησιν σκαφῶν.

### Οι ναῦλοι τῶν «Διασκέψεων»

"Ολα τὰ μικρά κράτη, τὰ ἔξαρτωμενα διά τὰς ἔξωτερικάς μεταφοράς των ἀπό τὰ ἔνα κυρίως φορτηγά γραμμῶν, ἔχουν διατυπώσει κατά καιρούς σφοδράς διαμαρτυρίας διά τὰ... ὑψηλά ναυλόγια μὲ τὰ δόποια ἐπιβαρύνεται ἡ ἐμπορική των κίνησις. Αἱ κατά τομεῖς «διασκέψεις» ἀπότελοῦν κράτος ἐν κράτει. Αὗται ρυθμίζουν τοὺς ναῦλους κατά τὴν ίδιαν τῶν θούλησιν. "Ελεγχος, κρατικός ἡ ἄλλος τις, δὲν ὑφίσταται.

Ἐις ὅλην σελίδα δημοσιεύοντες πληροφορίας τινάς ἐπὶ τῶν συζητήσεων, πού τελευταίως διεξήχθησαν σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα αὐτό εἰς τὴν Γενεύην. Πρὸ καιροῦ διαμαρτυρίᾳ ἡ κούνιθησαν καὶ εἰς τὴν Παναμερικανικὴν Διάσκεψιν τῆς Μπογκοτά.

Ἡ 'Ελλάς, παρά τὴν ναυτιλιακὴν τῆς ἐπίδοσιν, ὑποχείριος είνε καὶ αὐτὴ τῶν ἔνων «διασκέψεων» καὶ τῶν ναυλολογίων των. Τῷρα, δῆπος καὶ προπολεμικῶς, τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ἔξαγωγῶν τῶν προϊόντων μας καὶ τὸ μέγιστον μέρος τῆς εἰσαγωγικῆς μας κινήσεως, εἰς φορτία θιομηχανοποιημένων καὶ ἡμικατειργασμένων εἰδῶν, μεταφέρεται ἀποκλειστικῶς ἐπὶ 'Αμερικανικῶν καὶ Ἀγγλικῶν «ελάνερες».

Εἰς δεκάδας ἔκατον μυρίων δολλαρίων πρέπει νά υπολογισθοῦν οἱ ναῦλοι, πού καταβάλλει καὶ ἡ πτωχή μας Οἰκονομία, αὐτὴ ἡ ἀπαθλιωμένη ἔγχωριος κατανάλωσις καὶ παραγωγή, διὰ ναῦλους τῶν ἔξαγομένων προϊόντων μας καὶ τῶν εἰσαγομένων εἰδῶν διατροφῆς. Εἴθισται οἱ ναῦλοι αὐτοὶ νά ἀντιπροσωπεύουν τὰ 12-15 τοῖς ἔκατον τῆς συνολικῆς ἀξίας τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου μιᾶς χώρας, δῆπος ἡ ίδική μας, ἡτις ἀνεφοδιάζεται ἀπό τὸ θαλάσσης δι' ὑπερποντίων τὰξιδίων. Χωρὶς νά ὑπερθάλλῃ τις, δὲν είνε δύσκολον νά υπολογίσῃ τὶς πληρώνει δὲ τόπος μας διά τὰς μεταφοράς του καὶ ποιὸς ὁ φόρος ὑποτελείας διά τὸ 20 ἡ 30 τοῖς ἔκατον ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ ναῦλων, δῆπερ δύναται νά θεωρηθῇ ὡς ὀδικαστούγητως, πέραν τοῦ λογικοῦ εἰσπραττόμενον ἀπό τὰ σκάφη τῶν «διασκέψεων».

Κανεὶς, θεβαίως, δὲν ἔχει τὴν δύναμιν νά ἀντιστῇ εἰς τὰ ἔνα αὐτά μονοπωλιακά συγκροτήματα. Ἡ μόνη ἀντίδρασις δυνατὸν νά προέλθῃ ἀπό τὴν πύκνωσιν τῶν ίδικῶν μας γραμμῶν μέχρι τοῦ σημείου, ώστε διὰ τῆς παρουσίας τῶν 'Ελληνικῶν σκαφῶν νά ἐλέγχωμεν, οὕτως εἰπεῖν, τὸ ἐφαρμοζόμενον ναυλολόγιον. "Αν, τούλαχιστον, είνε τούτο ὑψηλὸν θά ἔχωμεν τὴν παρηγορίαν, δῆτι κατά σημαντικὸν ποσοστὸν ἐίσπραττεται ἀπό 'Ελληνικά πλοῖα. Τὸ Κράτος διὰ τῆς φορολογίας καὶ δι' ἄλλων μέσων δυνατὸν νά

έλεγχῃ τὸ λογικὸν τῶν κερδῶν ἐκάστης 'Ελληνικῆς γραμμῆς. Αὐτὸ πράττουν καὶ τὰ ἔνα κράτη, τὰ Σκανδινανικά λ. χ., τὸ Βέλγιον, ἡ 'Ολλανδία καὶ ἡ 'Ιταλία. 'Αλλὰ δὲ σόλα αὐτὰ προϋποτίθεται τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν μας διὰ τὰς γραμμὰς καὶ ἡ ὑπαρξίας κράτους ὀργανωμένου, ὑπηρεσιῶν ἀξίων τῆς ἀποστολῆς τῶν καὶ στατιστικῶν στοιχείων ἀπηκριθωμένων. Εἰς τὸν τόπον μας αἱ προϋποθέσεις αὐταὶ δὲν ὑφίστανται πρὸς τὸ παρόν.

### Διά νά συνεχισθῇ ἡ προσπάθεια

"Η «Ιωνία» μᾶς ἔρχεται. Ἐκτελεῖ τῷρα εἰς τὴν Γλασκώθην τὰς τελευταίας δοκιμάς καὶ καθ' ὅλα ἔτοιμον διὰ τὴν γραμμῆν της, θά καταπλεύσῃ μετά ὅσο ἡ τρεῖς ἑβδομάδας εἰς τὸν λιμένα Πλειραιών.

"Η «Ιωνία» θά είνε: Τὸ λαμπρότερον ἀπόκτημα τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ πλέον συγχρονισμένον 'Ελληνικὸν ἐπιβατηγὸν σκάφος καὶ μία σταθερό πηγὴ παραγωγικῆς, συναλλαγματικῆς προσδόσου.

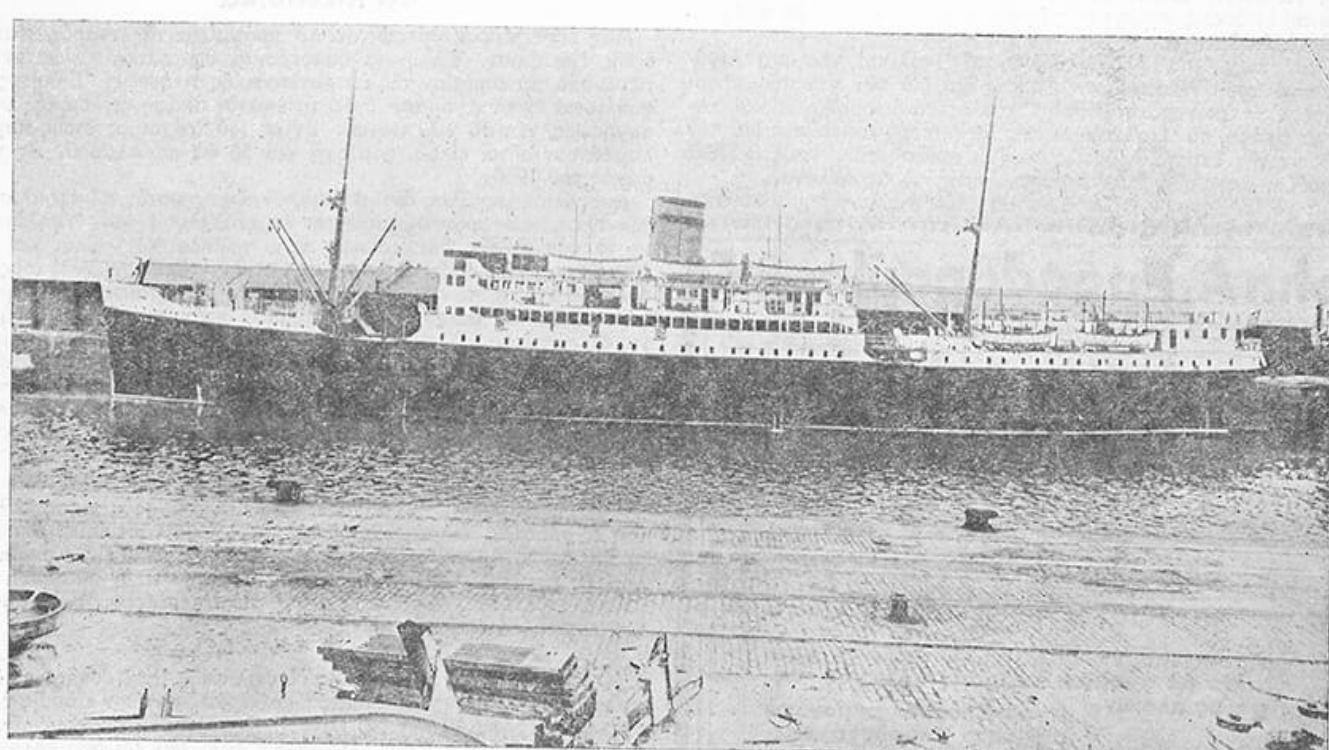
"Ο, τι πρόκειται νά ἀποδώσῃ ἡ «Ιωνία», μὲ τὰ δρομολόγια της, εἰς συγκοινωνιακὸν ἔργον καὶ συναλλαγματικὴν εἰσφοράν, πολλαπλάσιον θά είνε τῶν σῶν ἔνα, λ. χ. «Λίμπερτς» ἀποδίδει εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας.

"Η προϋπόθεσις αὐτὴ τῆς παραγωγικῆς εἰσφορᾶς ἐνδέ κλαδοῦ τῆς Ναυτιλίας, δὲν θά ἔπειτε ποτὲ νά διαφέύγῃ τῆς σκέψεώς μας κατά τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν λῆψιν τῶν μέτρων τῆς κατασφαλίσεως καὶ τῆς ἐνισχύσεως τοῦ ἔργου τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος. Κανὼν ἀπαράβατος ἡ μέχρι τοῦ ἀκροτάτου δυνατοῦ δρίου προστασίας τῆς Μεσογειακῆς, τῆς ἔγγυτερα πρὸς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας κινουμένης Ναυτιλίας. "Εργον ἐνδελεχοῦς μελέτης ὁ τρόπος τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ ἐπιβατηγοῦ Μεσογειακοῦ πλοίου γραμμῆς ἀπό τὰ πολλὰ θάρη, πού περιορίζουν τὴν συναγωνιστικὴν του ικανότητα καὶ καθιστοῦν ἀμφιθολον τὴν ἐπιθύσιν του.

"Πολλά, πράγματι, θά ἔσαν δυνατά ἀπό τῆς κρατικῆς πλευρᾶς, διὰ νά ἐνισχυθῇ ἡ ἀξία πάσης ἐκτιμήσεως προστάθεια τῆς ἑταίριας τῶν «Ελληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν». Χάρις εἰς αὐτὴν δημιουργεῖται τὸ μεταπολεμικὸν δίκτυον τῶν ἔξωτερικῶν τῆς χώρας μας συγκοινωνιῶν.

"Υπὸ τὰς κρατούσας θλιβεράς συνήθηκας τῆς φυγῆς τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου πρός τὰς ἔνις σημαίας — ἀδιαφόρως ἀν αὐτὴ εἰνε δικαιολογημένη ἡ ἀδικαιολόγητος — πρέπει νά ἔξαρθῇ ἰδιαιτέρως καὶ νά τύχῃ τῆς δεούσης προσοχῆς ἡ τοποθέτησις κεφαλαίου πεντακοσίων καὶ πλέον χιλιάδων λιρῶν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Τὸ Κράτος, εἰσηγουμένου τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργείου, πρέπει νά ἐκτιμήσῃ τὴν ἐμπιστοσύνη αὐτὴν καὶ τὴν παραγωγικὴν ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας εἰσφοράν τῆς «Ελλέσ». "Αν ἡ «Ιωνία», δρομολογημένη εἰς τὴν γραμμήν της, ἀποδώσῃ τὰ δύο ἐλπίζουν οἱ πλοιοκτήται τῆς, ἀλλὰ σκάφη ἐπιβατηγά, πολύτιμα τῆς οἰκονομικῆς μας προαγωγῆς δργανα, θά προστεθοῦν ἐν καιρῷ εἰς τὴν δύναμιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Διστὶ νά μὴ περιθάλωμεν μὲ τὸ στοργικὸν μας ἐνδιαφέρον μίαν τοιεύτην προστάθειαν; "Η «Ιωνία» είνε τὸ ἀπότον παράδειγμα τοῦ τί ήμπορεῖ ἐν συνεχείᾳ νά ἐπιτελεσθῇ.

Η ΝΕΑ ΕΠΙΛΕΚΤΟΣ ΜΟΝΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ



Τὸ νέον πολυτελές, ἐπιβατηγὸν πλοῖον «Ιωνία» τῶν «Ελληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν», ὅπερ καταπλέει συντόμως εἰς τὸν Πειραιϊκὸν λιμένα, ἔτοιμον πρὸς δρομολόγησιν εἰς τὰς γραμμὰς 'Αλεξανδρείας καὶ Μασσαλίας.

## 'Η Ιταλική ναυτιλία'

Τά μηνύματα μᾶς έρχονται τώρα έκανε Παρισίων. Οι Ιταλοί υπέβαλαν πρός έγκρισιν είς τὸ ἔκει συντονιστικόν συμβούλιον τῆς Εὐρωπαϊκῆς Βοηθείας πλήρες τὸ σχέδιον τῆς ναυτιλιακῆς των ἀνασυγκροτήσεως. Από τὸ σχέδιον Μάρσαλ ζητοῦν τὰς ἀναλόγους πιστώσεις καὶ τὰ ὄλικά, διὰ νὰ ἀποκαταστήσουν εἰς τὴν προπολεμικήν της αὔγλην καὶ διὰναν τὴν Ναυτιλίαν κυρίως τῶν γραμμῶν. Διὰ τὰς ἔτοσαρας ἔταριστας: τὴν 'Ιταλίαν', τὴν 'Αδριατικοῦ', τὴν 'Τυρρένια' καὶ τὸ ἐλόσθ Τριεστίνον', προβλέπεται ἡ ναυπήγησις σκαφῶν, διαφόρων τύπων καὶ μεγεθῶν, ἔξακοσίων περίπου χιλιάδων τόνων γκρός. Υπερωκεάνια φορτηγά γραμμῆς, μικρά καὶ μεγάλα, διὰ τὴν Μεσόγειον, τὴν 'Απω' Ανατολὴν καὶ τὸ Δυτικὸν Ήμισφάριον θὰ ναυπηγηθοῦν πολλά εἰς τὰ 'Ιταλικὰ ναυπηγεῖα, τῶν ὄπιον τὴν παραγωγική δυναμικότης θὰ αὐξηθῇ τέραν τῶν 200 χιλιάδων τόνων ἔτησις. Τὴν κατασκευὴν, ἐπίσης, ἀλιευτικῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης προβλέπεται τὸ ὑποβληθὲν σχέδιον. Τὸ συμβούλιον τῶν Παρισίων πρόκειται νὰ συζητήσῃ τὸ 'Ιταλικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα τὴν 17ην τρέχοντος μηνός. 'Αγνωστον εἰναι ἂν θὰ τὸ ἔγκρινῃ ἐν τῷ συνδρόμῳ του ἡ θά περιορίσῃ πως τὴν φιλόδοξον ἔκτασίν του. Λαμβανομένης, πάντως, ὑπ' ὄψιν τῆς ισχυρᾶς διεθνοῦς πολιτικῆς θέσης τῆς 'Ιταλίας καὶ τῆς ἀμερικανῶν Ηνωμένων Πολιτεῶν ὑποστηρίξεως, ἀσφαλεστέρα εἶναι ἡ πρόδειψις, διὰ τὸ σχέδιον θὰ ἔγκριθῇ, διὰ τοῦ ὑπεβλήθητον. Η 'Ιταλική, δηλαδή, ναυτιλιακή ἀποκατάστασις θὰ εἴναι πλέον ζήτημα διάλγων ἐπών.

Ίνα διαδηλωθῇ πανηγυρικώτερον τὸ ἔνδιαφέρον τῆς 'Ιταλικῆς Κυθερήσεως διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὸ ὑπουργεῖον αὐτῆς ἀνέλασθεν εὐτὸς οὗτος ὁ κ. Σαραγκάτης, πολιτικός πρώτης γραμμῆς, δ ἀρχηγός τῶν συνεργαζομένων μὲ τὴν Κυθερησιν σοσιαλιστῶν.

## 'Η Θλιβερά πραγματικότης

Τὰ ήμερησια ἔξοδα κινήσεως τοῦ 'Ιταλικοῦ 'Λίμπερτου' ἀνέρχονται, θάσει ἀπτηριθωμένων τοιχείων, εἰς ἑκατὸν λίρας 'Αγγλίας. Ήμπορεὶ, δηλαδή, δ ἔφοδοις τὸ δέχεται εὐχαριστῶς τὰ 7 δολλαρία τὸ τόνων διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ Χάμπτον τὸ δόρας εἰς 'Αμερικανῶν ή Ρότερνταμ καὶ νὰ κερδίζῃ ἀρκετά ἔκπι δόρας τὸ 'Ελληνικὸν 'Λίμπερτον' δὲν κελύπτει τὰ ἔξοδά του. Εἰς δέκα πέντε χιλιάδας δολλαρίων φθάνει ἡ διαφορὰ τῶν δαπανῶν κινήσεως διὰ τὸ ἐν λόγῳ ταξίδιον, μεταξὺ τοῦ ίδιοῦ μας καὶ τοῦ 'Ιταλικοῦ 'Λίμπερτου'.

"Ἄς σημειωθῇ, διὰ τὸ 'Ιταλίας κατέχει τώρα μίαν δύναμιν 400 περίπου φορτηγῶν σκαφῶν, διαφόρων τύπων καὶ μεγεθῶν, χωρητικότητος γύρω τοῦ 1.200.000 τόν. γκρός. 'Εκ τούτων ὑπερεκατὸν εἰναι τὰ 'Λίμπερτον' ἀμεσώτερα τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς 'Ιταλίας, χωρίς, δύμως, νὰ παύουν νὰ εἴναι καὶ οἱ κύριοι υποτιμητικοὶ παράγοντες τῆς ναυλαγορᾶς. Τὸ περιθώριον τῆς συναγωνιστικῆς τῶν ικανότητος εἴναι σημαντικὸν ἔναντι τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, Ιωας δ' ἀκόμη καὶ ἔναντι τοῦ 'Αγγλικοῦ, τοῦ θεωρουμένου ὡς τοῦ πλέον οἰκονομικοῦ σκάφους τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. 'Αλλὰ δὲν πρόκειται μόνον πεοὶ τοῦ φορτηγοῦ σκάφους. Τὰ διάλγητα 'Ελληνικά τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν ὑφίστανται διπλανὰς κινήσεως σημαντικῶν ὑψηλοτέρας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ 'Ιταλικά ἐπιθατηγά.

"Οταν, λ. χ., μετ' διάλγον χρόνον αἱ 'Ιταλικαὶ γραμμαὶ Αιγαίου ποτου — Δυτικῆς Μεσογείου — ἔξπρές καὶ διὰ τῶν γνωστῶν προσεγγίσεων — ἀποκατασταθοῦν μὲ πυκνότερα δρομολόγια καὶ καλύτερα σκάφη, τὸ 'Ιταλικὸν λάσινερ θὰ ἡμπορῇ ἀκινδύνως διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἔκμεταλλεύσεως του νὰ ἔκπεσῃ τοὺς ναύλους. Θά τὸ πράξη, ἀσφαλῶς, διὰ νὰ συναγωνισθῇ τὸ ἀεροπλάνον.

Διὰ τὸ 'Ελληνικὸν δ ὑποβιθασμὸς τῶν ναύλων σημαίνει ἀνα-

πόφευκτον παροπλισμόν. Δὲν ὀντικρύζονται τὰ μεγάλα ἔξοδα τῆς πολυτελοῦς ἐπανδρώσεως του, αἱ εἰσφοραὶ καὶ ἡ φορολογία τοῦ ἡμίσεος τῶν κερδῶν, τῶν διάλγων ἔστω, μὲ τὰ μικρά περιθώρια ἀποσθέσεως.

Αὐτὴ εἰναι ἡ θλιβερά πραγματικότης. Η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία, ἡ φορτηγὸς καὶ ἡ ἐπιθατηγός, ἀπώλεσε τὴν ικανότητα τοῦ συναγωνιζόμενην. "Έχασε, δηλαδή, τὸ μυστικὸν τῆς ἐπιτυχίας, τῆς προπολεμικῆς. Οἱ πολλοὶ ἀγνοοῦνται τὴν κατάστασιν, διὰ τοῦ ἀμεσώτερον διοικούντες ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς τὸ 'Ελληνικὸν πλοῖον.

Τὴν ἀνοχὴν τῶν ἄλλων ὑφασμάτων ἀκόμη ναυτιλιακῶν, "Οταν, εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον, οἱ 'Αγγλοὶ καὶ οἱ 'Ιταλοὶ διευρύνουν εἰς τὴν παγκοσμίου ναυλαγορᾶν τὴν συναγωνιστικήν τῶν ὁρᾶσσιν καὶ διὰ τὰ 'Ιταλικά, τὰ Αιγαίουπακά καὶ τὰ Τουρκικά — διὰ νὰ μὴ ἀναφέρωμεν καὶ τὰ 'Εθραϊκά — ἐπιθατηγά καὶ μικρά φορτηγά εἰς τὴν Μεσόγειον ἀνέθομον εἰς ἀριθμόν, τότε πρὸ τοῦ ἡ ματὶ τοῦ ημέρας εἴναι ἡ θέματος τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου εἰς αὐτὰς ὀκδόμη τὰς γνωρίμους ἔκπασες.

Τὶ νὰ λέγουν, ἀρά γε, οἱ ἀφελῶν αἰσιοδοξούντες κύκλοι τοῦ κ. Κιζάνη; Εἰμεθα καὶ ἡμεῖς «μικρόψυχοι»;

## Αἱ «παράνομοι» σημαῖαι

Περὶ Παναμαϊκῶν δ ὀλόγος. Τὸ μποῦκοτάς τῶν Παναμαϊκῶν καὶ τῶν Χονδουρικῶν πλοίων ἀπεφασίσθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ 'Οσλο. Η ἔκει συνελθοῦσα διάσκεψις τῆς 'Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν' ἔξεδρον σχετικὸν ἀνακοινωθέν, διὰ τοῦ διόπιου καταγγέλλονται ὡς «παράνομοι» αἱ σημαῖαι τοῦ Πεναμῆ καὶ τῆς Χονδούρας καὶ γνωστοποιεῖται ἡ ληφθεῖσα ἀποφασίς τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν ἀπὸ τὴν διεθνῆ μεταφορικήν κίνησιν. Οἱ ναυτεργάται καὶ οἱ λιμενεργάται καθ' ὅλον τὸν κόσμον ἀναλαμβάνουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ «μποῦκοτάς».

Η ἡμέρα τῆς ἐνάρξεως τοῦ ἀποκλεισμοῦ θὰ καθορισθῇ ἀπὸ τὸ τμῆμα τῶν ναυτεργάτων τῆς Διεθνοῦς 'Οργανώσεως τῶν Μεταφορῶν.

Κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν συζήτησιν διετυπώθη παρ' δλων τῶν διμητῶν ἡ ἀποψίς, διὰ τὰ καλυπτόμενα ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν καὶ τὴν σημαίαν τῆς Χονδούρας, εἰναι ἀσύνδοτα. Οἱ πλοιοκτῆται τῶν διαστέγουν τῶν κατὰ χώρας φορολογικῶν ὑποχρεώσεων καὶ δὲν διατηροῦν τοὺς κανονισμοὺς ἐπενδύσεως, ἔργασίας καὶ μισθοδοσίας, ποὺ ισχύουν δι' δλας τὰς ἀλλας σημαῖας.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν λιμενεργατῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν, ποὺ ἀνήκουν εἰς τὴν Διεθνῆ 'Ομοσπονδίαν, ἐδήλωσαν, διὰ θὰ ἡτο ἀδύνατον νὰ ἀνεχθοῦν ἐπὶ πολὺ ἀκόμη τὴν ἀπειλὴν διὰ τοὺς ναυτεργάτας δλων τῶν χωρῶν.

Αὐτὰ περιλαμβάνει τὸ ἐκδοθὲν ἀνακοινωθέν. Θὰ εἴναι, δύμως, ἐνδιαφέρουσα καὶ ἡ διεσαχθεῖσα συζήτησις. Θὰ τὴν δημοσιεύσωμεν ἐν καιρῷ. Δὲν πιστεύουμεν, θεοῖς, εἰς τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ μέτρου τοῦ καθ' ὅλον τὸν κόσμον ἀποκλεισμοῦ. Εἰς ωρισμένας, δύμως, χώρας — τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, λ. χ., τὴν 'Αγγλίαν, τὴν Γαλλίαν, τὴν Ιταλίαν καὶ τὴν Αὐστραλίαν — τὸ κηρυχθὲν «μποῦκοτάς» θὰ δυσχεράνῃ ἀσφαλῶς τὴν κίνησιν τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν.

## Τὰ Καναδικά

Μᾶς ἐνδιαφέρουν ἀμεσώτατα τὰ πράγματα τῆς νεαρᾶς Καναδικῆς Ναυτιλίας. 'Ελληνικά συμφέροντα σημαντικά καλύπτονται τώρα ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ὑπεραστλαντικῆς Κτήσεως. 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἔχουν ἀγοράσει ὑπὲρ τὰ ἔκατὸν σκάφη, πολεμικῆς ναυπηγήσεως, τῶν 10 χιλ. τόνων. Εντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους παραλαμβάνουν οὗτοι εἰκοσι φορτηγά καὶ 58 θὰ παραλάσουν εἰς τὰς δρυάς τοῦ 1950.

Δυσκολίας μεγάλας ἀντιμετωπίζουν, ως γνωστόν, οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν Καναδικῶν σκαφῶν κατὰ τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν. 'Υψηλὸν εἰναι τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τῶν, χαμηλοὶ οἱ ναύλοι καὶ τὰ πληρώματα σκάφη τῆς έλαχιστην ναυτικήν παράδοσιν. Απὸ τοὺς νέους ἀγοραστὰς τῶν σκαφῶν ἐπεζήτηθη τελευταίως ἡ ἐφαρμογὴ πολλῶν καὶ διαφόρων υπενδύσεων συνδικαλῶν, ἵνα καταστῇ δυνατὴ ἡ ἔνευς ζῆμιδων ἔκμετάλλευσις τῶν. Προύταχτη ἀπὸ 'Αγγλικήν ἐταίρων 'Ελληνικῶν συμφερόντων, ή ναύλωσις 'bare-boats' ἐννέα προσφάτως παραληφθέντων Καναδικῶν σκαφῶν, μὲ τὴν πρόθεσιν, διὰ τοὺς ἔπανδρων μὲ 'Αγγλικά πληρώματα. Η 'Τράπεζα τῆς 'Αγγλίας δὲν θήλεται νὰ παράσχῃ τὴν ἀδειαν παραχωρήσεως τῶν ἐνοικιασμένων σκαφῶν εἰς δολλάρια.

'Ἐν τῷ μεταξὺ μερικὰ σκάφη, ἀποδοθέντα κατ' αὐτὰς ἀπὸ τὴν 'Αγγλικήν Κυθερησιν καὶ παραληφθέντα ἀπὸ τοὺς νέους 'Ελληνας ἀγοραστὰς, ἐπηνδρώθησαν μὲ 'Αγγλους ναυτικούς, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, θεοῖς, διὰ τὸν θὰ προσεγγίσουν εἰς τὴν Καναδική λιμένα. Τὴν λύσιν, δύμως, αὐτὴν, τὴν ἀνακουφιστικήν πράγματα διὸ τοὺς πλοιοκτῆτας, ἀμφιθίολοι εἰναι ἂν θὰ ἐπιτρέψουν αἱ Καναδικα ναυτεργατικαὶ δρυγανώσεις.

\* \* \*

'Ο πρόεδρος τῆς 'Εκαναδικῆς Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς' — δ ὑπουργός δηλαδή τῆς Ναυτιλίας— καθώρισε, κατόπιν εἰδικῆς ἐρεύνης, τὰ ἡμερήσια ἔξοδα τοῦ καναδικοῦ φορτηγοῦ σκάφους τῶν 10 χιλ. τόνων εἰς 195 λίρας 'Αγγλίας ή δολ. 780, μη συνυπολογ. ζούμενων τῶν δαπανῶν καυσίμου, τῶν κρατήσεων δι' ἀποσθέσεις καὶ τῶν συνήθων ἔξδων διευθύνσεως (management). Τὰ αὐτὰ ἔξοδα διόρχουνται εἰς 960 δολ. (240 διὰ τὸ ἀμερικανικὸν τοῦ αὐτοῦ τύ-

**John A. Papadopoulos & Co**

116 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

**Γενικαὶ ναυτικαὶ ἔργασίαι**

**Καθαρισμὸς λεβήτων  
καὶ ύψαλων χρωματισμοὶ**

**Παντὸς εἴδους ἐπισκευαὶ**

**Προμήθειαι ύλικῶν καὶ ἐφοδίων**

**Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι**

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

Tηλεγρ. PAPADOP

Tηλέφωνον B.Owling Green 9-6639

που (Λίμπερτ) σκάφος και εις Λίρας 127 διά τό άγγλικόν.

"Η σειρά, συνεπώς, καθορίζεται ουτώς: Μετά τό άμερικανικόν, τό καναδικόν, και μετ' αυτά, τό ίδικόν μας 'Λίμπερτ' (δολ. 720), τέ άγγλικόν και τελευταίον τό Ιταλικόν (Λίρας 'Αγγλίας 100).

'Ο Καναδός υπουργός έδήλωσεν έμφαντικώς, διτί ύπο τό θάρος τών μεγάλων του ίξενούς κινήσεως, τό καναδικόν φορτηγόν είνε υποχρεωμένον νά παροπλισθῇ. Οι κρατούντες ναύλοι δέν καλύπτουν ούδε τάς θασικάς δαπάνας τής έκμεταλλεύσεώς του.

Αυτά λέγει ο Καναδός υπουργός. 'Ο "Ελλην συνάδελφός του" γνώμην σάρα γε νά ξηρή διά τά έθνικά του πλοῖα;

### Αι δικαιο διά τάς προκαταβολάς

Τρεῖς 'Εθραίοι δικηγόροι, οι γνωστοί πληρεξούσιοι εἰς τήν Νέαν 'Υόρκην τής κομμουνιστής ναυτεργατικής δραγανώσεως, έχουν άναλαύσει τάς περί έπιστροφής τών προκαταβολών δίκας ένωπιον τών 'Αμερικανικών δικαιστηρίων. Δέν είνε άσημαντος ή υπόθεσις. Εις έκατον μύρια δολλαρίων θά άνελθουν τελικῶς αἱ διπατήσεις. Δέν ύπάρχει έλληνικόν σκάφος, πού προσήγγισε κατά τήν τελευταίαν τριετίαν είς λιμένα τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, χωρίς νά δώσῃ προκαταβολάς εἰς τό πλήρωμά του.

Τώρα έχουν έξαπολυθῆ άνά τούς 'Αμερικανικούς λιμένας πράκτορες, άναζητούντες τούς λαθόντας κατά καιρούς προκαταβολάς ναυτεργάτας. Μεταπελθούνται οι άφελεις, διά νά ύπογράψουν τό πληρεξούσιον τής δίκης πρός τούς δικιγόρους κακοπίστωσας διξιούτες χρήματα, τά δοπιά εισέπραξαν άποδειγμένων διά τής υπογραφής των. 'Η μερίς τοῦ λέοντος περιέρχεται, θέσαις, εἰς τούς έργολάθους τής δίκης. 'Ο 'Αμερικανικός νόμος είνε ρητός. 'Απαγορεύει τάς προκαταβολάς και διά τά ξένα πλοῖα. Τό Δικαστήριον, έφδος θά κρίνη σύμφωνα με τό γράμμα τού Νόμου, δέν θά άναγνωρίσῃ τήν δοθείσαν προκαταβολήν, θά τιμωρήσῃ τόν πλοιαρχον και θά έπιθάλη, ισιωτ, και πρόστιμον εἰς τό πλοϊον. 'Αποτέλεσμα: 'Η Ναυτιλία θά τίληρώῃ, έκθιαζομένη και πάλιν, μερικά έκατον μύρια δολλαρίων, οι ναυτεργάται μας — δοσοι θά κατανήση κακόπιστοι νά έμφανισθούν — θά εισπράξουν, έστω τά ψιχία τής δίκης και οι μόνοι που θά έξελθουν ίκανοποιημένοι από τήν σκανδαλώδη αὐτήν ύπόθεσιν θά είνε οι γνωστοί πράκτορες τής Ο.Ε.Ν.Ο. και οι 'Έθραίοι έκπρόσωποι τής. 'Άλλα τό ύπουργειον τής Ναυτιλίας, αύτοι οι καλοί μας διπλωμάται τής Οδασιγκτώνος, δέν θά έπρεπεν, σάρα γε, νά συγκινηθούν από μίαν ύποθεσιν δυσφημούσαν τό 'Έλληνικόν δόνομα και ζημιούσαν τά συμφέροντα τής 'Έλληνικής Ναυτιλίας; 'Η παρέμβασις των κάτι θά περιέσωζε. Πρέπει νά γίνουν τά κατάλληλα διαθήματα εἰς τάς 'Αμερικανικάς άρχας. Δέν ήμπορεῖ δόνομος νά διαφθείρῃ συνειδήσεις και νά ύποθάλη τόν έκθιαπόν.

### Αι έπισκευαι τών πλοίων μας

Νά μελετηθούν έπισταμένως αἱ άνάγκαι τής σιδηροδρομικαίας και νά παρασχεθῆ κάθε διευκόλυνσις εἰς τό έργον τής. Είνε τούτο έργον έξοχως παραγωγικόν, ένω είνε και άδαπάνον διά τό Κράτος. Τά πλοῖα, έρχομενα έδω πρός έπισκευήν, πολλά, πάμπολλα εισφέρουν και μάλιστα εἰς αινιόλλασμα.

Τό ζήτημα είνε — και αύτό χρήζει ίδιατέρας μελέτης τών άρμοδίων και τών ένδιαφερομένων — πώς θά κατορθώσωμεν νά φέρωμεν τό έλληνικά σκάφη εἰς τόν πόλον μας, διά νά έπισκευαι σθούν. Είνε κρίμα μία έργασία έλληνική νά διαφέυγη σχεδόν έξ δολοκλήρου. Κατά την ομαντικόν ποσοστόν θά ήτο δυνατόν νά τήν διοπτήση ή ίδική μας σιδηροδρομικαία, διά τά υλικά οιείθεντο δινετα, διά αἱ δεξαμεναι έπισκευαιούσαν ταχέως και διά έπιτραπή

εἰς τά έργοστάσια έπισκευαι δη προμήθεια δρισμένων έργασιών έια τήν ταχυτέραν διενέργειαν αύτών. Αύτα, άνεξαρτήτως τών διοικητικών και τών φορολογικών άκόμη διευκολύνσεων, πού θά έπρεπε νά θεσπισθούν, προκειμένου νά φέρωμεν κατά καιρούς πά πλοια έγγυτερον πρός τήν Οικονομίαν τού τόπου μας.

Εις τόν γράφοντα τήν στήλην αύτήν έδόθη η εύκαιρια νά ύπολογίση τελευταίως τό τί έδικταν θησαυρούσαν κατά τό 1947—48 και δαπανώνται άκόμη εἰς έπισκευας έλληνικών πλοίων εἰς τό έξωτερον. Είνε άποτεύτως μεγάλα τό ποσά, χωρίς νά είνε και εύχαριστημένοι οι πλοιοκτήται από τήν συντελεσθείσαν έργασίαν. Εινε άκριθ και χρονίζει η διενέργεια τής.

'Απησχολήθημεν και πρό μηνός μέ τό αύτό ζήτημα. Θά έπιανέθωμεν, ίσως και πάλιν. Κάποτε θά συγκινηθούν οι άρμοδιοι. 'Εκατομμύρια λιρών μάς διαφεύγουν, ένω στηγή άνεργία μαστίζει τούς έργατας τής σιδηροδρομικαίας.

### Τημείς και οι άλλοι

Εις τόν λιμένα τής Νέας 'Υόρκης κατέπλευσε πρό ήμερων ένα Νορβηγικόν τρίστοιν ιστιοφόρον έξακοσίων περίπου τόνων. Διέπλευσε, διά τών ιστών του, τόν 'Ατλαντικόν έντος 22 ήμερων, άφου έστάθμευσεν εἰς τό Λίθ τής Σκωτίας και τάς Μαδέρας νήσους. 'Επρόκειτο περί τού έκπαιδευτικού σκάφους «Χριστιανός Ράδιτς», έπι τού δόποιου έκτελον τήν θαλασσίαν των ύπηρεσίαν οι δόκιμοι ναυτίλοι άξιωματικοί τού 'Εμπορικού Ναυτικού.

Τό πλήρωμα τού σκάφους διπατίζεται από αύτούς τούς 99 δοκίμους. 'Έκτελον ούτοι δλας τάς όπηρεσίας έπι τό αύτον, θοηθητικάς και κυρίας. 'Εκμανθάνουν τήν ιστιοπλοίαν και έκ παραλήλου διακούδουν τά θεωρητικά μαθήματα από τό έπιθανον τού σκάφους καθηγητικόν προσωπικόν. Μετά τριετή φοίτησιν εἰς τήν σχολήν και ένιασιαν έπι τού έκπαιδευτικού σκάφους ύπηρεσίαν, οι δόκιμοι λαμβάνουν τό δίπλωμα, όπερ θά έπιτρέψῃ εἰς αύτούς νά έπιθεων τών έμπορικων σκαφών, ώς δόκιμοι, δύκως, και πάλιν. Μετά διετή ύπηρεσίαν προάγονται εἰς ναυτίλους άξιωματικούς.

Τό έκπαιδευτικό σκάφος, κατάλευκον, λαμπρά συντηρημένον, προεκάλεσε τά εύμενη σχόλια τού τύπου τής Νέας 'Υόρκης. 'Η παράστασις τών δοκίμων και τά άκροβατικά γυμνάσια έπι τών ιστών, πού έξετέλεσαν, παρυσία προσκεκλημένων 'Αμερικανών, ήσαν ή ζωντανή διαφήμισις τής θαλασσινής νορβηγικής δραστηριότητος.

Τό «Χριστιανός Ράδιτς» είνε σιδηρούν, μήκους 192 ποδών, τόνων 676. 'Εναυπηγήθη τό 1937 και έτυχεν έκτεταμένων έπισκευών, μέ κρατικήν δαπάνην 500 χιλ. κορωνών πρό έτους. 'Εχει μίαν θοηθητικήν μηχανήν δηζελέλη 222 ίππων, δύο καταστρώματα και τρία ιστία.

Αι άνωτέρω πληροφορίαι μάς είνε, πιστεύομεν, χρήσιμοι. Θά έκτιμήσουν οι κρατικοί μας άρμοδιοι και οι ένδιαφερόμενοι έφοπλισται τήν σύντονον προσπάθειαν, πού καταβάλλουν δλα τά ξένα ναυτικά κράτη διά τήν κατάρτισιν τού προσωπικού τού έμπορικού των ναυτικού.

Παντού — μηδὲ τής γείτονος Τουρκίας έξακρουμένης — σχόλια έχουν συσταθή. 'Εκεί ήθως και μόρφωσιν άποκτούν οι μέλλοντες νά κυθερήσουν τά έμπορικά πλοῖα.

'Έδω, εἰς τόν μακάριον αύτού τόπουν, τά πάντα εἰς τήν τόχην έχουν άφεθη. Μία σχολή — τής 'Υδρας λεγομένη — λειτουργεῖ εἰς κάποιον οίκημα τής Καστελλάς τού Πειραιώς, έλάχιστα άποδιδουσα. Θά ήτο προτιμότερον νά είχε κλείσει και αύτη. Καλλιεργεῖ τήν ήμιμάθειαν, δυσχεράνει, δηλαδή, διντί νά διευκολύνη τήν έπαγγελματικήν σταδιοδρομίαν τών έξερχομένων τής σχολής αύτής νέων.

Telephone: WHitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,"

# ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

AGENTS

BROKERS

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.



»Η ναυτολόγησις προέβλεπε τὴν πρόσληψιν τοῦ πληρώματος δὲ ἔνα εκικλικὸν ταξίδιον καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν εἰς λίρας στεολίνας. Κατὰ τὴν πρώτην συλλογικὴν σύμβασιν προεβλέπετο ἔνα ἐπίδομα 20 λιρῶν δὲ ἔκαστον ἄνδρα τοῦ πληρώματος καὶ 25 λιρῶν δὲ ἔκαστον ἀξιωματικὸν, ἐπὶ τῇ συμπληρώσει ἔξαιρον ὑπηρεσίας. Καθωρίζετο, ἐποιηση, ἡ πρόσληψις διὰ προκαταβολῆς μέχρι τοῦ μήσεος τῶν δεδουλευμένων μισθῶν εἰς ἐνδιάμεσον λιμένας, μετὰ τὴν ἀφάρεσιν τῶν προκαταβολῶν ἔλαβε τὸ πλήρωμα εἰς προγνέστερον χρόνον. Η συμπληρωματικὴ σύμβασις τοῦ Νοεμβρίου 1947 κατέγησε τὸ ἐπίδομα τῆς ἔξαιρην ὑπηρεσίας.

»Τὸ δικαστήριον παραδέχεται, διτ, παρὰ τὴν ἐπελθοῦσαν μετὰ τὸν πόλιμον παραβολὴν συνθήκων ἔργων εἰς τὸν ἀλληλικὸν πλοίον, ἀπαρχολουμένων ἡδη ἐνύπτατα μὲ ἀφετηρίαν τοῦς Ἀμερικανικοὺς καὶ δοὺς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας, τὸ συμβατικὸν νέμομα διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν μισθῶν εἶναι ἡ Ἀγγλικὴ λίρα. "Οσον ἀφορᾷ τὸν καθορισμὸν τοῦ εκικλικοῦ ταξιδίου, ὁ δικαστὴς ἔχει τὴν γνώμην, διτ, μὲ τὰ σημειωνὰ δεδομένα δὲν ἡπάρχει πρόγραμμα εκικλικὸν ταξιδίον καὶ δοὺς ἡ σύμβασις ναυτολογίας θὰ ἐπρεπε νὰ θεωρηται ὡς ισχύοντα εἰς εὐνότερον χρόνον, μὴ προσαθοριζόμενον. Ο ἀλληλικὸς νόμος προβλέπει, διτ, ὅτι ἡ ναυτικὴ δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν ἀπόλυτον τοῦ, μετὰ τὴν ἐνταῦθον ὑπηρεσίαν τοῦ, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἐνὸς ταξιδίου.

»Ἐτερον ἡτημα — συνέχεισεν ὁ δικαστὴς — ὅπερ ἔτεσθι ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ὃτι ὁ καθυστημὸς τοῦ ἐνδιάμεσον λιμένος. Κατὰ τὴν ἀπόφασιν, ἐνδιάμεσος λιμὴν είναι ἔκει δότον φροτίον ἔξεφορτόθη καὶ δοὺς διὰ τὸν λόγον αὐτὸν θὰ ἐπρεπε καὶ χρήματα νὰ ὑπάρχουν διαθέσιμα, ὅποτε καὶ λογικὸν θὰ ἦτο τὸ αἴτια καὶ τὸ πληρώματος διὰ προκαταβολῆς. Η Σάοντα νὰ ἐπρεπε νὰ θεωρῇ ἡδη ἐνδιάμεσος λιμῆν.

»Ἐν συνεχείᾳ δὲ κ. Sellers παραγγέλλει, διτ, παρὰ τὴν κριτικὴν διὰ τὸ ἀξιόποτον τοῦ ἡμερολογίου τοῦ σκάφους, ὅποτε θεωρεῖ τὰς ἔγγοναφάς τοῦ, ὡς λογικῶς καὶ πιστῶς ἀποδιδούσας τὰ καθ' ἡμέραν ἐπὶ τὸν πλοϊον γεγονότα.

»Ἔναντι συνεπῶς, ὁ δικαστὴς εἰς τὰς ἔγγοναφάς τοῦ ἡμερολογίου, διαπιστώνει, διτ, πρὸς ὃ τὸ σκάφος καταπλένει εἰς τὸ Σαονθάμπτον, πρὸς παραλίαν κανοίμαν, τὸ πλήρωμα ἔκητησε, διποτὸς δολλάρια ἀποσταλοῦν εἰς τὰς οἰκογενείας τοῦ εἰς Ἐλλάδα. Παρὰ τὴν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν εἰς λίρας, ὁ πλοίαρχος ἀπέστειλεν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τὴν κατάστασιν τῶν αἰτιομένων προκαταβολῶν. "Οταν τὸ σκάφος ἔφθασε τὴν 14ην Ἀπριλίου εἰς τὴν Σάοντα, τὸ πλήρωμα ἀπήργησεν ἐπὶ δύο δρας, διτ, αἱ ἀπιταγαὶ τῶν δολλαρίων δὲν ἀπετάλησαν ἀπὸ τὸν Νέαν Υόρκην. Τὴν ἐπομένην ἡμέραν ἀπήργησεν ἐπὶ τιτράρων διὰ τὸν αὐτὸν λόγον καὶ ἀργότερον ὁ πλοίαρχος ἀνεκοίνωσεν εἰς τοὺς ἀπεργούς ἐπιστολὴν τὸν πρώτοτο τὸν πλοϊον εἰς τὴν N. Υόρκην, λέγοντος, διτ, ἀδίνατος εἶναι ἡ πληρωμὴ εἰς δολλάρια.

»Τὴν 19ην Ἀπριλίου — συνέχεισεν ὁ δικαστὴς — οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος ἔκητησαν νὰ πληρωθῶνται μέχρι τῆς ἡμέρας ἔκεινης καὶ νὰ λάβουν καὶ προκαταβολᾶς διὰ τὸ ν/ον ταξίδιον ἀπὸ τὸ Νάρβιν εἰς τὸ Κάρδιφ. Η Σάοντα, κατὰ τὸν δικαστὴν, δὲν ἦτο λιμὴν, εἰς τὸν δοποῖν τὸ ταξίδιον ἐτεροματίζετο, ὥστε νὰ δικαιοῦται τὸ πλήρωμα νὰ λάβῃ πλήρη ἔξοφλησιν τῶν μισθῶν, ἀν καὶ ἐντάπειτο εἰς τὸν πλοίαρχον, ὡς ἐπερδοτωπον τῶν ἐφοπλιστῶν, νὰ δεχθῇ τὴν ἀνωτέρω ἀποφίνησην.

»Τὸ πλήρωμα ἔκητησεν ἐπίσης τὴν πληρωμὴν τοῦ ἐπιδόματος ἔξαιρην ὑπηρεσίας, διὰ τὸ δοποῖν ὁ Πλοίαρχος ἀνεκοίνωσεν, διτ, κατηγορήθη. Εξῆτησαν, ἐπίσης, νὰ καταβληθῶν τὰ διφεύδημενα εἰς λίρας εἰς τὸν O. E. N. O. τοῦ Κάρδιφ, εἰς τὸ δόνον ἐνὸς τῶν ἀξιωματούχων της. Οἱ Ἑγγλικοὶ πρόστιτοις τοῦ σκάφους ἐδέκθησαν τὴν ἔξοφλησιν τῶν μισθῶν εἰς τὴν Σάοντα ἢ τῶν μισθῶν, τῶν προκαταβολῶν καὶ τὸ ἐπιδόματος μὲ τὸν κατάπλον τοῦ σκάφους εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Ο πλοίαρχος, πολύματι, ἀνήργησεν, ἵνα αἱ ἀπιταγαὶ τοῦ πληρώματος ἐκπληρωθῶν καὶ τὸ δικαστήριον δὲν ἀνευρίσκει στοιχεῖα κακῆς πάστεως εἰς τὰς ἐνεργειας τοῦ. Προσεπάθησεν ὅποτε τιμών καὶ εἰλικρινῶς νὰ ὑποστηρίξῃ τὰς ἀξιώσεις τοῦ πληρώματος εἰς τὸν πλοϊοντας.

»Η O.E.N.O. ἦτο μία ὁμοσπονδία τεσσάρων ἀλληλικῶν ναυτεργατικῶν ἐνόσεων, αἵτινες συμμετέσχουν εἰς τὴν σύναψιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. Ἐκάστη τῶν τεσσάρων αὐτῶν δραγανώσεων είναι ἀπογεγραμμένην ὡς ἐκατικὸν σωματεῖον εἰς τὴν Ἀγγλίαν, δηι, δημω, καὶ δη ὁμοσπονδία. Η δέσις τῶν πραγμάτων ἀποδεινεῖται, διτ, διὰ λόγους κακούς ἢ καλούς, ἡ δημοσπονδία αὐτὴ δὲν τηγάνει τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς ἀλληλικῆς κυβερνήσεως. Σχετικὴ ἀπόφασις ἔξεδδη ἐπὶ σκοπῷ καταργήσεως τῆς ὁμοσπονδίας, λέσσω δὲ καὶ δι' ἄλλους λόγους, οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἐπροσθυμοποιήθησαν εἰς τὴν κατάστασιν.

»Κατὰ τὸ δικαστήριον, στενῶς μόνον προκαταβολαὶ διὰ ἡδύνατο νὰ γίνουν εἰς τὴν Σάοντα, μὲ τὸ οπικὸν νόμομα, βάσει τῆς τρεχοῦσης τιμῆς τῆς λίρας. Τὸ πλήρωμα δὲν ἡθέλησε τοῦτο καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν δὲν ἐπήλθε τομψία.

»Μέχρι τῆς 22ας Ἀπριλίου, τὸ ἡτημα δὲν δημορχινίσθη. Ἐδόθη δὲ διαταγὴ νὰ ἀποτελέσῃ τὸ σκάφος διὰ τὸ Νάρβιν, ἀλλὰ τὸ πλήρωμα δὲν ἐξετάσεις τὰς ἐντολὰς τοῦ πλοίαρχον. Ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἔκεινης μέχρι τῆς 5ης Μαΐου τὸ πλήρωμα ἔξετέλει κάποιαν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τὸν πλοϊον, ἀλλὰ δὲν εἰργάζετο βάσει τῆς συμβάσεως ναυτολογίας τοῦ μὲ τὸν πλοϊοντας. Απηχολοῦντο μόνον εἰς διτ, αἱ αὐτέρετοι εἰς τὴν ίδιαν ἀνεστιν.

στιγμὴν ἔξητηθη νὰ κατατεθοῦν τὰ χρήματα ἐπὶ δινόματι τοῦ α' μηχανικοῦ κ. Κουρεμέτη. Τοῦτο ἔγένετο ἀμέσως. Ήμετειν, δημως ὡραν μετὰ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ αἰτήματος, οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος ἀντανεχόρθησαν.

»Περὶ τὴν δην Μαΐου ἐπτρόσωπος τῆς εἰς "Οσλό Ἐλληνικῆς Πρεσβείας ἔφθασεν εἰς τὴν Σάοντα καὶ ἔθεωρης επόπιμον, ἐν συνεννοήσει μὲ τὸν πλοϊαρχὸν, νὰ προτείνῃ, δημως, ἐὰν ἐδέχοντο οἱ ἀπεργοὶ νὰ ἐπαναλάβουν ἔργασιαν καὶ τὸ σκάφος ἀποπλεύσῃ, μη τιμωρηθοῦν δι' τοῦ ἔπαργον. Εν τῷ μεταξὺ τὸ ναυλοσύνων τοῦ Νάρβιν ἡκυρώθη καὶ τὸ σκάφος διετάχθη νὰ πλεύσῃ εἰς τὸ Νούκαστλ. Λί έλληνικαὶ ἀρχαὶ τὸν Ἀθηνῶν καὶ τὸν Λονδίνον εἰδοποιήθησαν ἐπὶ τῶν ἀνωμαλιῶν καὶ τὸ ὑπονομίον τῆς Ναυτιλίας διέταξε τὸν λιμενικὸν ἀξιωματικὸν κ. Γουλιέλμον να μεταβῇ εἰς τὴν Σάοντα πρὸς ἀνακοίνωσις, νὰ κατασχῃ τὰ φυλάδια τῶν ἀπεργῶν καὶ νὰ τὰ πλοϊαρχεῖται εἰς Ἐλλάδα. Παρεξέκλινε τοῦ ταξίδιον τοῦ δι. κ. Γουλιέλμους καὶ ἔφθασεν εἰς τὸ Νούκαστλ μὲ τὸν κατάπλον τοῦ σκάφους ἢ διάγονον ἀργότερον. Ο πλοϊαρχὸς κατέθεσε τὴν μηνονό τοῦ διάπεργον, καὶ δι. κ. Γουλιέλμος — ἐπὶ τὸν σημείον αὐτοῦ — ἔκητησε τὰ φυλάδια τῶν ἀπεργῶν καὶ τὰ φαίνεται, δημως ἀπεστάλησαν τοῦ πληρωματού τοῦ Νούκαστλ τὸν ἔπειτα πλοϊαρχόν, ἀπελύθησαν καὶ ἔνεργοις διέγενοντο διὰ τὴν παλινόθεσην τῶν. Οι ἀπολυθέντες ἡρημήθησαν νὰ τέλεσθων τοῦ σκάφους καὶ ἔξισταν τὸν πλοϊαρχόν.

»Τὸ Δικαστήριον — εἰπεν ὁ δικαστὴς — δὲν νομίζει, διτ, τὸ πλήρωμα ἔδικωντο νὰ εἰσπράξῃ τὸ ἐπίδομα μαρκᾶς ὑπηρεσίας καὶ διεπίστωσεν, διτ, οἱ πλοιοκτῆται δὲν διερρίξαν τὸν σύμβασιν ναυτολογίας διὰ τὴς δρονίσης τῶν νὰ πληρώσουν τὸ πλήρωμα εἰς τὴν Σάοντα. Αζόμη καὶ ἀν τίς τὸ σημεῖον τῶν νὰ πληρώσουν τὸ πλήρωμα εἰς τὴν Σάοντα. Αζόμη καὶ ἀν τίς τὸ σημεῖον αὐτὸν διερρίγησαν τὴν σύμβασιν, η καταστρατήγησης τῆς δὲν ἦτο πορφῆς τοιαύδες, τῶσε νὰ ἀποτελέσῃ διαταγὴς, δημως ἀποδεικνύῃ, διτ, οἱ ἐφοπλισταὶ διεξέφενγον τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἢ διτ, τοῦτο ἔδικωντος τοῦ πληρωματού τοῦ πλοϊαρχού.

»Εἴναι οἱ ἄνδρες εἰχον παράπονα, διότι δὲν ἐπληρώθησαν τοὺς μισθῶν τοὺς, ἡδύναντο, βάσει ἐνὸς νόμου τοῦ 1836, νὰ ἀπευθυνθῶν εἰς τὸ ἀρμόδιον δικαστήριον ἢ ἀρχήν, χωρὶς δημως νὰ ἀρνηθῶν νὰ ἀπακούσουν εἰς τὰς διαταγὰς τῶν πλοϊαρχῶν. "Ἐγνατι, ἀπριθός, τῶν ἀποτάτησεν τῶν μισθῶν ἀπὸ τὸ πλήρωμα, οἱ πλοιοκτῆται διεπίστησαν διαταγὴν ἀπὸ τὸν πλοϊαρχόν, δημως νὰ ἀποτελέσῃ διαταγὴν πρὸς διαταγὴν τὸ πλήρωμα ἡξίσιον.

»Οσον ἀφορᾷ τὴν πρὸς ἀπολυμίσιον ἐπὶ ἀδικιαλγήτῳ ἀπολύτην τοῦ πληρωματού, τὸ δικαστήριον ἔχει τὴν γνώμην, διτ, δὲν ἀπελύθησαν τοῦ πληρωματού τοῦ πλοϊαρχού.

»Υπεστρηφίθη — συνέχεισεν δ. "Αγγλος δικαστὴς — διτ, παρατείνει ἀπομειώσθησαν κατὰ τὴν διενογηθεῖσαν προανάρτουν ἀπὸ τὸν κ. Γουλιέλμον. Τὸ δικαστήριον δὲν ἀνειρέει, διτ, οὗτος εἰπει τὶ πρὸς ἔκθεσιν τῆς ἀνακρισίσεως.

»Τὸ δικαστήριον ἐμόρφωσε τὴν ἀποφίνησην, διτ, τὸ πλήρωμα δὲν δικαιοῦται νὰ λάβῃ ἀπολυμίσιον τίνα διὰ τὸν ἀπόλυτον τοῦ. "Οσον ἀφορᾷ τὴν πληρωμὴν, διότι τὸν πλοϊαρχὸν πρὸς διαταγὴν τοῦ σκάφους εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Ο πλοίαρχος, πολύματι, ἀνήργησεν, ἵνα αἱ ἀπιταγαὶ τοῦ πληρώματος ἐκπληρωθῶν καὶ τὸ δικαστήριον δὲν ἀνευρίσκει στοιχεῖα κακῆς πάστεως εἰς τὰς ἐνεργειας τοῦ. Προσεπάθησεν ὅποτε τιμών καὶ εἰλικρινῶς νὰ ἀνταπατήσουν ἀποτελέσησις τῶν ἐναγομένων καταπάτουν.

»Τέλος, σγετικῶς μὲ τὴν ἀποτελέσην ἀποζημίωσεος τῶν πλοιοκτηῶν διότι τὸν ἀδικιαλγήτον παραπονὴν τοῦ ἀπολυθέντος πληρωματού ἐπὶ τοῦ σκάφους, τὸ δικαστήριον πρὸς διαταγὴν τοῦ ἀποδημοτησηνού τοῦ πληρωματού πρὸς διαταγὴν τοῦ διάρροης της συμβάσεως ναυτολογίας, διὰ τὸν διάρροην τῆς συντολογικούμενων καὶ τῶν 21 λιρῶν ἡμεροσίως, ποὺ ἐπληρώθησαν διὰ διατροφὴν ἔκτος τοῦ πλοϊον τῶν ἀπολυθέντων. "Η ἀπόφασις στηρίζει καθ' ὅλας αὐτῆς τὰς ἀποκύρεις τὴν ἀγωγὴν τῶν πλοιοκτηῶν καὶ καταλογίζει τὰς δατάνας τῆς δίκης εἰς δάρδος τῶν ἐναγομένων καταπάτουν.

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.: Digby | 4-827  
                | 4 8258

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

ΘΑ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΘΗ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΑΣ ΝΟΜΟΦΕΣΙΑ

# Η ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΑΤΕΤΕΘΗ ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

Εις ἀρθρίδιον μαζ, δημοσιεύμενον εἰς ἄλην σελίδα, τονίζομεν τὴν ἀνάγκην συγχρονισμοῦ τῆς πεπλαισιωμένης ναυτικῆς μας νομοθεσίας. Τὴν ἀνάγκην αὐτὴν εἰχε κατίδει πρὸ πολλοῦ καὶ ὁ ἥδη ἑπονυγὸς τῆς Ἐμπορ. Ναυτιλίας κ. Κιζάνης καὶ εἰχε περιλάβει τὴν γύνιμην αὐτῆς εἰς τὸ πρόγειαν του. Μὲ ἵσανοποιησιν πληροφοριούμενα, διτὸ σχετικὸν νομοσχέδιον κατηρτίσθη καὶ κατέτηθε εἰς τὴν Βουλὴν μετ' εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως τοῦ βουλευτοῦ Κερόνδρας κ. Σπ. Ν. Τριάντον.

Ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν, διτο: «Συμπληρώθηται ἐντὸς ὅλην δεκατία ἀπὸ τῆς τελευταῖς ἐν ἔτει 1910 ἀνακανίσεως τοῦ Ναυτικοῦ μας Δικαίου. Καὶ διωσ, τὸ Ναυτ. Δικαίων περισσότερον παντὸς ἄλλου κλάδου τοῦ Δικαίου, ὑπέστη σημαντικὰς μεταβολὰς καὶ ἐξελίξεις κατὰ τὸ τελευταῖς ἔτη, συνεπείᾳ τῆς τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀλλαγῆς τῶν συνηθρῶν, ὡφ' ἦς κυνέται καὶ δρᾶ ἡ Ἐμπορ. Ναυτιλία. Τὸ ὕλινον πλοίον ἀντικατεστάθη γενικῶς πλέον ὑπὸ τοῦ σιδηροῦ, τὸ ἀτμόπλοιον ὑπὸ τοῦ πετρετοῦ καὶ τὴν ἀπόλυτον ἀντιπροσωπευτικὴν ἔξουσίαν τοῦ πλοιού ἀρχοντικῶν περιώφεσεν ἡ τηλεπικοινωνία καὶ ἰδίως ὁ ἀσύνυματος, ὁ ὄποιος τηρεῖ πλέον ἐν συνεχείᾳ ἐπαφὴν τῷ πλόνῳ πρὸς τὴν ξηράν. 'Αρ' ἐτέρον τὴν πατριαρχικήν καὶ οἰκογενειακὴν προφορὴν τῆς συμπλοιοπτοσίας τείνει νὰ ἀντικαταστήσῃ καὶ παρ' ἥμεν νὶ μεγάλῃ ἐπιχείρησις, ηδαίτερον τὰ σήμερον πόδες τὸν σκοπὸν τοῦτον ἀπάτωσαν μεγάλη κεφάλαια.

» Προστίθεται, διωσ, καὶ ἄλλος σημαντικότερος ἔτι παράγων εἰς τὴν ἐξέλιξιν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ηδαί τῆς ἐνοικοίσεως τοῦ Δικαίου. Αὗτη ἐξεπτήσησεν ἀπὸ τῷ ἀνάγκην τῆς ὅμοιομορφίας τοῦ Δικαίου τῆς θαλάσσης καὶ ὡς πρὸς τὸν κλάδον τοῦτον κυρίως ἐκαρποφόρησε. Τὰς διεθνεῖς οἰκονομικὰς συναλλαγὰς, διωσ εἰναι αἱ συναλλαγαὶ τοῦ θαλασσοῦ ἐμπορίου, ἐνδιαφέρει περισσότερον ἡ ὑπαρξίας συφορᾶς νομικῆς καταστοτεως, η διοία ἐπιτυχάντεια διὰ τῆς ὄντομορφίας τοῦ Δικαίου, ηδαί ἐπιτυχεστέρα Ιστια, ἀλλὰ πρωτότυπος ἐνθυμίσεις τοῦ θεσμοῦ ὑπὸ τῆς ἐγγωρίων νομοθεσίας. Τὸ πνεύμα τοῦτο εἰχεν ἀπολύτως ἐπιφράστησε προπολεμικῶς εἰς διὰ τὰς νεοτέρας ναυτικὰς νομοθεσίας (Βέλγιον, Ἀγγλίαν, Γαλλίαν, Γερμανίαν, Ιταλικὸν προσχέδιον κλπ.), μὲ μίαν ἔξαιρεσιν τοῦ Ιταλικοῦ Ναυτιλιακοῦ Δικαίου τοῦ 1911-12, ὁ ὄποιος διὰ λόγους σωβινιστικούς, ἐκθέσης σπόλων ν' ἀπομακρύνῃ τῆς Διεθνῆς συνεργασίας καὶ νῦ τάμην νέας ὁδούς.

» Τὸ ιδιωτικὸν Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον πεπαλαιωμένον ἥδη εἰς πολλὰ κεφάλαιά του καὶ καθ' ἓν ἐποχὴν ἦτι κατὰ τὸ 1910 ἀνεψεωρήθη (ώς π. χ. ἀλόκληρον τὸ περὶ ναυλώσεως κεφάλαιον, αἱ περὶ πλαισίον καὶ πληρωμάτος διατάξεις κλπ.), δὲν ἀνταποκρίνονταν σήμερον πλέον εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν συναλλαγῶν. Οἱ κανόνες τῆς Χάγης περὶ φορτωτικῶν, εἰς διόποι διέπουν σήμερον ἀπανταχοῦ τὸ δίκαιον τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ θεοπίζουν τὰ διεθνῆς παθορισθέντα καὶ ἀναγνωρισθέντα δρια τῆς εὐθύνης τοῦ θαλασσοῦ μεταφορέως, δὲν ισχύουν παρ' ἥμεν, διωσ ἀντιθέτος σωτὴν ἀναργα καὶ ἀπόρεως εὐθύνης ἐπὶ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, λόγῳ τῶν εὐφράτων ὁρίων ἐντὸς τῶν ὅποιων δύνανται νὰ ἐπενεργήσουν αἱ ἀναγραφέμεναι εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα καὶ τὰς φορτωτικὰς ἀπαλλακτικαὶ ὅρται.

» Αἱ διατάξεις τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου περὶ μεταβιβάσεως τῆς κυριοτήτου τῶν πλοίων, τροποποιηθεῖσαι θλιψ ἀμελετήτως ὑπὸ τοῦ φορολογικοῦ Νόμου 411) 1915 ἐπεκτείνοντος ἐπὶ τῶν πλοίων τὰς ἐκάποτε ισχύουσας διατάξεις περὶ μεταβιβάσεως τῶν αὐτοκινήτων καὶ τῶν αὐτοκινήτων ποδηλάτων, δημιουργοῦν ἀλληλές νομικῶν ἀδιέξοδον, προκειμένου νὰ πωληθῇ πλοίον. Οὕτω, καθεῖται θὰ ὅδηνται νὰ ἐπεκτείνηται τὶς ἐπὶ πλείστον θεμάτων, χωρὶς νὰ ἀφαιρεθῇ τὸ περὶ θαλασσίας ἐργασίας τημά, διωσ τὸ ἀναγκόντιστον καὶ η ἀνεπάρκεια τῆς νομοθεσίας ουθεμίσεως ἔδωσαν ἐδαφος εἰς τὴν διασφήμησην τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τῆς δημιουργίας καὶ ἐπιτελείσθεντον τῶν φευδαρισμένων τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων.

» Ας μὴ λησμονηθῇ τέλος καὶ η ἀνάγκη προσαρμογῆς πόδες τὸν ισχύοντα ἥδη Ἀστικόν μας Κώδικα.

» Οσον ἀφορᾷ τὸ Δημόσιον Ναυτικὸν Δίκαιον, η πληθώρα τῶν Νόμων καὶ αἱ ἀλληλουχηρούμεναι διατάξεις καθιστοῦν ἐπιβεβλημένην τὴν δον ἔνστη ταχθέραν ἐκκαθάρισιν καὶ τακτοποίησιν του. Πρόσκειται περὶ κακοῦ γνωστοῦ καὶ εἰς ἄλλους κλάδους τῆς Ἐθνικῆς ἡμῶν Οἰκουμένας. Ἐπι τοῦ πεδίου τοῦτον, διωσ, καὶ εἴδις δον ἀφορᾷ τὸ Διοικητικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον, ἔτει, δηλαδή, διωσ δὲν πρόκειται κατὰ κυριολεξίαν περὶ θέσεως κανόνων οἰστασικούς δικαιίου, ἀλλὰ περὶ ουθεμίσεως τῆς λειτουργίας τῆς Δημοσίας ἔζοντος, η ἐντὸλὴ τῆς Ἐπιτροπῆς δὲν δύναται νὰ εἰναι ὅποιος προκειμένου περὶ τοῦ ιδιωτικοῦ Δικαίου, τόσον εὐθεία.

» Ο συγχρονισμός τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου πρέπει νὰ χωρε-

τισθῇ ὡς ἡ μεγαλυτέρα ἡμική ἀριθμή, ἢν τὸ Κοράτος θέλει παράσχει διὰ τὴν ἀνασυγχρότησιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας καὶ ὡς ἀποτέλεση ἔργον διεθνοῦς σημασίας, διὰ τὸ ὄποιον πραγματικῶς χάρις καὶ εὐγνωμοσύνη δέον νὰ ὀφελεῖται εἰς τὸν κύριον ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 'Υπουργόν, διτοις, προερχόμενος ἐκ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ καλῶς κατέχων τὰ ναυτιλιακὰ μας ἡγεμονίας καὶ τὴν περὶ αὐτὰ ισχύουσαν νομοθεσίαν, ἐφιλοδοξήση διὰ τὴν ἑπονυμού τοῦ ἐπόπολης τοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίαν σπεύδειν.

## ΤΟ ΚΑΤΑΤΕΘΕΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

Τὸ κατατεθὲν ἔξι ἄλλον νομοσχέδιον επερὶ συστάσεως ἐπιτροπῶν διὰ τὴν τροποποίησιν, συμπλήρωσιν καὶ κωδικοποίησιν τῶν ἐν ισχύι διατάξεων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἔχει δὲς ἐπίσης:

» Αρθρον 1. — 1. Διὰ τὴν σύνταξην αἱ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, δι' οὐθέλον τροποποιηθῆ, συμπληρωθῆ καὶ κωδικοποιηθῆ αἱ ἐν ισχύι διατάξεις τοῦ Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, καὶ β) Κώδικος Δημόσιον Ναυτικοῦ Δικαίου, δι' οὐθέλονσι συμπληρωθῆ καὶ κωδικοποιηθῆ αἱ ἐν ισχύι διατάξεις τοῦ Δημόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου συνιστάται διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Δικαιοσύνης καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 'Επιτροπῆς, συγχειμένην:

» Α) Προκειμένου περὶ τοῦ Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου: α) Ἐκ δέον ἡ τελιῶν καθηγητῶν τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου 'Αθηνῶν ἡ Θεσσαλονίκης, ἔξι δὲν ὁ εἰς τοῦλάχιστον τῆς ἔδρας τοῦ Εμπορικοῦ Δικαίου.

β) Ἐξ ἐνὸς ἀνωτέρου δικαιοσύνης δικαιοσύνης λειτουργοῦ η καὶ τοῦ Εἰσαγελικοῦ κλάδου, ὑποδεικνυμένον ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ 'Αρείου Πάγου.

γ) Ἐξ τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ Προστατεύοντος Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

δ) Ἐξ ἐνὸς ἀνωτέρου ὑπάλληλου τοῦ Προστατεύοντος Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

ε) Ἐξ δέον δικηγόρων ἐκ τῶν περὶ τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον ἀσχολουμένων καὶ περὶ τὴν ἐργασίαν αὐτοῦ ἐγκυρώντων.

στ) Ἐξ δέον δικηγόρων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας 'Ενώσεως, ὑποδεικνυμένων οὐτῆς η ἀποφάσιτος τοῦ Πανεπιστημίου 'Αθηνῶν, ἔξ δὲν ὁ εἰς παραπομένων αὐτῆς η ἐκλεγμένων ὑπὸ τοῦ θεσμοῦ 'Εμπ. Ναυτιλίας.

β) Προκειμένου περὶ τοῦ Δημόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου: α) Ἐκ δέον Συμβούλου η Παρέδρου τοῦ Συμβούλου 'Επικρατείας, ὑποδεικνυμένου ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Συμβούλου τῆς 'Επικρατείας.

β) Ἐξ δέον καθηγητῶν τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου 'Αθηνῶν, ἔξ δὲν ὁ εἰς παραπομένων αὐτῆς η ἀποφάσιτος τοῦ Διακητικοῦ Δικαίου.

γ) Ἐξ τοῦ Γεν. Επιθεωροῦ τοῦ Υπηρεσίου Επιθεωρούντων Εμπ. Ναυτιλίας.

δ) Ἐξ ἐνὸς λιμενικοῦ ἀξιωματοῦ ἐν ἐνεργείᾳ η ἐφεδρεία.

ε) Ἐξ ἐνὸς ὑφηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου 'Αθηνῶν η δικηγόρον ἐκ τῶν ἀσχολουμένων περὶ τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον.

2. Ο καθορισμὸς ἐπαγορῶν τῆς ὑλῆς ήτις ἐμπίπτει εἰς ἐκάπερον τῶν ἀντιτέρων διό τοῦ μερῶν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου συντελεῖται δι' ἀποφάσεως τῶν τημάτων τῆς 'Επιτροπῆς ἐν κοινᾷ συνεδρίᾳι λαμβανούμενης.

3. Ταχαστὸν τῶν τημάτων τῆς 'Επιτροπῆς προεδρεύει ὁ ἀρχιτερος τῶν μετεχόντων αὐτῶν καθηγητῶν, ζηρὴ δὲ γραμματέως ἐκτελεῖ λιμενικὸς ἀξιωματοῦ η ὑπάλληλος τοῦ ἑπονυμείον τῆς Δικαιοσύνης, δριζόμενος διὰ τῆς περὶ συγκροτήσεως τῆς 'Επιτροπῆς ἀποφάσεως.

4. Απομάρυνοντος η ἀποχώρησις τινῶν τῶν μελῶν τῆς 'Επιτροπῆς ἐκ τῆς ἀνεποικίας, τῆς θέσεως η τοῦ λειτουργήματος, ἐφόσον δὲν ὀφελεῖται εἰς τὴν δημιουργίαν λόγῳ τῶν πειθαρχικούς, δὲν ἐπηρεγεῖται τὴν ιδιότητα αὐτοῦ ὡς μέλους τῆς 'Επιτροπῆς.

5. Ταχαστὸν τῶν τημάτων τῆς 'Επιτροπῆς εὑρίσκεται ἐν ἀπαρτίᾳ παρόντων πέντε τοῦλάχιστον περὶ τοῦ.

6. Έν περιπτώσει παραπτήσεως, κωλύματος, ἀπονοίας η θανάτου μέλους τῆς 'Επιτροπῆς χωρὶς ἀντικατάστασις αὐτοῦ διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν μποντών Δικαιοσύνης καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὴν ἀπόλυτον κοίσιον των διὰ προσώπου τῆς αὐτῆς πορὸς τὸν ἀντικαθιστώμενον ιδιότητος η ἀσχολουμένων περὶ τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον.

Τὸ ἀρθρον 2 εἰναι τυπικὸν καὶ προβλέπει τὰ τοῦ τρόπου ἀποζημίωσεως τῶν 'Επιτροπῶν, προμήθειαν γραμματῆς ὑλῆς, ἐντύπων κλπ.

## DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay-SINGAPORE

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

### DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND  
CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

**ROTTERDAM STEAMSHIP CO. LTD.**  
**Shipbrokers & Agents**  
Teleph. 21040  
Privet Teleph.  
36328 N.MAVROLEON  
(Director)  
Cables: DIOSKUROI

11, Calandstraat  
ROTTENBURG  
Branch Office  
4, Raadhuisstraat  
Teleph. 48722  
AMSTERDAM

## ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΑΙ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΙΣΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Τό κατατεθέν πρό καιρού εις τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον «Περὶ διατάξεων τινῶν ἀφορωσῶν τὴν ἔκτελεσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν», ἐψηφίσθη μὲν ὡρισμένας τροπολογίας ἐπενεχθείσας ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας κοινοθύλευτηκῆς ἐπιτροπῆς καὶ παρὰ τοῦ ὑπουργοῦ ὑπὸ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Θ. Κιζάνη. Τό νομοσχέδιον, ὃς ἐψηφίσθη, ἔχει ὡς ἔξης:

«Ἄρθρον 1.— 1. Αἱ ἀκτοπλοῖαι συγκοινωνία τῆς χώρας ἔκτελονται διὰ τῶν ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τῶν ἀναγνωριζομένων ὡς τοιούτων, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 5304)32, ὡς ισχνεῖ, ἢ δ' ἔκτελεσις αὐτῶν ὑνθίζεται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 6059)34 επεὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν καὶ μεταφροῦν, ὡς ισχνεῖ καὶ τοῦ Α. Ν. 1091)1938 επεὶ τροποποίησες καὶ συμπληρώσεως τῶν Ν. 6059 καὶ 5570.

2. «Οποιος τὸν ὡς ἄνω νόμουν ἀποτείται γνωμοδότησις τοῦ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὴν γνωμοδότησιν ταύτην ἀντικαθίστηται ἡ γνωμοδότησις τοῦ ὑπὸ τοῦ Α. Ν. 596)1945, ὡς οὗτος ισχνεῖ, προδελεπομένου Γνωμοδοτικοῦ Συμβούλιου Ε. Ν., πλὴν τῶν περιπτώσεων τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Ν. 6059)1934 καὶ τοῦ ἄρθρου 2 παράγ. 2 τοῦ Α. Ν. 1091)1938, παθ' ἡς γνωμοδοτοῦσιν αἱ ὑπὸ τῶν ἄρθρων 9 καὶ 10 τοῦ παρόντος προδελεπόμεναι εἰποῦσαι.

«Ἄρθρον 2.— 1. Κρατικὰ πλοῖα, ἐπιβατηγὰ ἀπὸ κατασκευῆς ἡ διασκευῆς ἢ ἡ τοῦ τύπου κορβεττῶν, τῶν ὅποιων δὲν ἔπιτυχανται ἡ ἐκποίησις, δύνανται νὰ μισθωνται ὑπὸ τοῦ Δημοσίου πρὸς ἔκτελεσιν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν ἡ ἄλλων μεταφροῦν, διὰ δημοσίου πλειοδοτικοῦ διαγωνισμοῦ.

2. «Ἐν ἀποτυχίᾳ μισθωσεως τῶν περὶ διὰ ἀνωτέρῳ παράγραφος πλοίων, δύνανται τὸ Δημόσιον, ἐψόσον αἱ ἀνάγκαι τῶν συγκοινωνῶν ἐπιβάλλεν τοῦτο, νὰ χρησιμοποιεῖ ταύτα πρὸς ἔκτελεσις δι' ἴδιον λογαριασμὸν ὠφελούμενον ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν, μὴ ἐξυπηρετούμενον ἐπαρκῶς παρ' ἰδιωτικῶν πλοίων.

3. «Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ἡ πρακτόρευσις τῶν Κρατικῶν πλοίων διενεργεῖται ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Θαλασσίων Μεταφροῦν ἡ ἀνατίθεται διὰ δημοσίου διαγωνισμοῦ εἰς Πρακτορείακας Ἰδιωτικᾶς ἐπιχειρήσεις ἡ ἰδιώτης Πράκτορας ἐπὶ συμβάση, συνομολογουμένη μεταξὺ τοῦ ἀναδειχθησμένου ἀναδόχου καὶ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

3. Οἱ δορι τῶν κατὰ τὰς παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου προκηρυσσούμενον διαγωνισμῶν μισθωσεως ἡ πρακτορεύσεως τῶν Κρατικῶν πλοίων, δριζονται διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

4. «Ἐπὶ ἀποτυχίας τῶν ὡς ἀνωτέρῳ διαγωνισμῶν, δύνανται ἡ τε μισθωσις τῶν πλοίων καὶ ἡ πρακτόρευσις νὰ γίνεται καὶ ἀτ' ἐνδείας διὰ συμβάσεων συνομολογουμένων μεταξὺ τῶν ἀναλαμβανόντων τὴν ἐπὶ μισθωσεὶς ἐμετάλλευσιν τῶν πλοίων ἡ τῇ πρακτόρευσιν αὐτῶν καὶ τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

5. «Ἄρθρον 3.— Εἰς τοὺς πλοιοτήτας τοὺς ἀναλαμβανοντας τὴν ἔκτελεσιν ἀγόνων ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν ἡ ἀγόνων προσεγγίσεων διὰ τῶν πλοίων τῶν παρέχεται ἀτοχημένης κεφοριζομένη συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Α. Νόμου 528)1937.

6. «Ἄρθρον 4.— Κυριονται ἀπαστρατείαι μὲροι τοῦδε ἔκδοσεῖσιν καὶ ισχύσασαι πράξεις τοῦ ὑπουργικοῦ συμβενούλιον δι' ὧν παρετένετο ἡ ισχνή τοῦ συμφωνητικοῦ επεὶ πρωτορεύσεως ὑπὸ τῆς Α. Ε. «Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» πρακτικῶν πλοίων.

7. «Ἄρθρον 6.— Ή Ἐλεγχος τῆς διαχειρίσεως τῶν εἰσπράξεων ἐκ τῆς πρακτορεύσεως τῶν Κρατικῶν πλοίων ὑπὸ τῆς Α. Ε. «Ἡ Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» θέλει συνεισθῆ καὶ μετὰ τὴν ἡξῆν τῆς μετ' αὐτῆς συμβάσεως ὑπὸ τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 4 παράγ. 1 τοῦ Α. Ν. 340)1945 προδελεπομένων ἐλεγχτῶν, προχρεούμενον ὅπος ἐντὸς ἔτος ἔτους τοῦ δραδίτερον ἀπὸ τῆς λίξεως τῇ ἀνωτέρῳ συμβίστεως περιπτώσωι τοῦτον καὶ ὑπόβαλλοντις τὰ προηγούμενα οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὴν σχετικὴν ἔθεσιν ἐπὶ τῆς δῆλης διαχειρίσεως τῆς πρακτορεύσεως τῶν πλοίων. Ή ἀποζημιώσις τῶν ἐλεγκτῶν ἐν περιπτώσει διαλύσεως τῆς Ἐπετευχτῆς Ακτοπλοΐαν Συγκοινωνῶν θέλει καταβάλληται ἐπὶ τοῦ Προπολογισμοῦ.

8. Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, στηριζούμενης εἰς τὴν ὑπὸ τῶν ἀνωτέρων Ἐλεγκτῶν ὑποδῆληθησμένην ἔκθεσιν, ἡ Διαχείρισις τῶν εἰσπράξεων τῆς Α. Ε. «Ἡ Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» ἐκ τῆς πρακτορεύσεως τῶν κρατικῶν πλοίων, συγχώνως τῷ Α. Ν. 340)1945, ηρόνται πολῶς ἔχουσα καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ ἡμᾶς ταῦτης ἀπὸ πάσης εὐθύνης ἡ διὰ καταλογισμὸς αὐτῆς διὰ τὰ τυχόν προκύπτοντα χρηματικὰ ποσά.

9. Η Α. Ε. «Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» ὑποχρεούτω, δωρι τηρη ὑπ' εὐθύνην τῆς τὰ σχετικὰ βιβλία καὶ δικαιολογητικὴ ἐπὶ μίαν πενταετίαν ἀπὸ τῆς ἔκδοσεως τῆς οἰκείας ἀπαλλαγικῆς πράξεως.

10. «Ἄρθρον 7.— Τὸ Δημόσιον θέλει κατεβάλει εἰς τὴν Α. Ε. «Ἡ Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» τὰ ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου 1947 μέχρι λίξεως τῆς μετ' αὐτῆς συμβάσεως προκύπτοντα ἐλλείμματα μεταξὺ ἔσδοντος καὶ ἔξδοντος αὐτῆς, ὡς καὶ πάσαν δαπάνην σχεδόν την ἔχουσαν μὲ τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς διαχειρίσεως ταῦτης, κατόπιν προσδιοισμοῦ αὐτῶν ὑπὸ τῆς συνταθείσης Επετροπῆς διὰ τῆς υπὸ ἀριθ. 57120 τῆς 30.3.48 κοινῆς ἀποφάσεως ὑπουργοῦ Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς καὶ τῶν μεταγενεστέρων συνταθησμένων τοιούτων, δημιουργῆς τῆς Α. Κ. Τ. Ε. Α. νὰ παραχωτῆ ἐπὶ τῶν παρ' αὐτῆς ἐνεργουμένων εἰσπράξεων ἐπὶ τῆς διαχειρίσεως τῶν κρατικῶν πλοίων ποσὰ ἐπὶ ἀποδόσει λογαριασμοῦ διὰ τὴν κάλυψην τῶν

ἐλλειμμάτων αὐτῆς, δριζομένα ἐκάστοτε διὰ κοινῆς ἀποφάσεων τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ Δημόσιον θέλει ἐπίσης κατεβάλει εἰς τὴν Α. Ε. «Ἡ Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» τὴν δαπάνην τῆς ἐπὶ διμηνῶν μετὰ τὴν ἡξῆν τῆς συμβάσεως μισθοδοσίας τοῦ προσωπικοῦ, διὰ αὐτῆς θέλει διατηρήσει κατόπιν ἐγκρίσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς Διαχειρίσεως αὐτῆς καὶ διὰ τοῦ περιπτώσει δὲν δύναται νὰ πλεθριθῇ τὸν ἔξι παλλήλους.

«Ἄρθρον 8.— Ή παράγραφος 1 ἐδάμανται ἡ ἔνος 8 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Α. Ν. υπὸ ἀριθ. 528)1937 «επεὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν» ἀντιταθίσταται ὡς ἔξης:

1. Παρὰ τῷ ὑπουργείῳ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας λειτουργεῖ Συμβούλιον Ἀγόνων Ἀτοπολοϊκῶν Γραμμῶν, ἀποτελούμενον:

α) Ἐν τῷ παρὰ τῷ Υ. Ε. Ν. Γεν. Διευθυντοῦ τῆς Ναυτιλίας, ὡς Προέδρου.

β) «Ἐνὸς ἀντιπροσώπου τῆς Γ. Δ. Δ. τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν.

γ) Τοῦ παρὰ τῷ Υ. Ε. Ν. Πρεσταταμένου τοῦ Τυμίατος Ἀγόνων Ἀτοπολοϊκῶν Γραμμῶν.

δ) «Ἐνὸς ἀντιπροσώπου τοῦ Τυμίατον, τημματάρχου τοῦ Υπουργείου Πλοίων Ναυτικοῦ.

ε) Ἐνωτέρῳ, ὡς καὶ οἱ ἀναπληρωταὶ αὐτῶν, δριζονται κατὰ διετίαν ὑπὸ τῶν ἀμοδίων ὑπουργῶν.

2. «Ἡ ἀμοιβὴ τῶν μετεγχύτων τοῦ ἀνωτάτου Συμβούλιου καὶ τῶν κατὰ τὰ ἄρθρα 9 καὶ 10 Ἐπιτροπῶν, καθορίζεται ἐκάστοτε διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν την ἀντιπροσώπου τοῦ Τυμίατος τοῦ Γραμμῶν τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐδίδομένων μετὰ γνόμην Ἐπιτροπῆς ἀποτελουμένης ἐπὶ τῶν Διευθυντῶν Ναυτιλίας καὶ Μελετῶν, τημματάρχου τοῦ Τυμίατος Αγόνων Γραμμῶν τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐνὸς ἀντιπροσώπου τοῦ Εμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς καὶ δύο ἐφοπλιστῶν τῆς Ἀκτοπλοΐας, ἀποδεικνυμένων κατ' ἔτος ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, καθορίζονται τὰ ἀνώτατα καὶ κατωτάτα ἐπιτρέπομένα δριζονται εἰπορεύτων τῶν ἐνεργούντων ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνίας καὶ μεταφρατῶν πλοίων ἐν γένει, καθὼς καὶ πᾶσα μείσωσις ἐπὶ τῶν ναύλων ἐπιβατῶν δι' ὑπομένεις.

3. Προσειμένον περὶ ναύλων τῆς Πετρελαιοκινήτου καὶ Τσιοφόρου Ναυτιλίας, τῆς ὡς ἀνωτέρῳ ἐπιτροπῆς μετέχοντων ἀντὶ τῶν ἐφοπλιστῶν Ἀκτοπλοΐας, δύο αντιπροσώπων τῶν ἰδιοκτητῶν πετρελαιοκινήτων προδεινούμενοι ὑπὸ τῆς οἰκείας δργανωσέως.

4. Χρέη Γραμματέως τῆς Ἐπετροπῆς ἐκτελεῖ κατώτερος Λιμενικὸς ἀξιωματίδης δριζούμενος ὑπὸ τοῦ Τυμίατον Ε. Ν.

5. Προσακαλούμενοι δύνανται νὰ μετέχωσι τῶν συζητήσεων τῶν κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον καὶ τὸ ἄρθρον 9 ἐπιτροπῶν καὶ ἐκκέντωσι τὰς ἀπόφεις τῶν ἀντιπροσώπων ἐνδιαφερομένων ὑπουργείων, ἀντηρεσιῶν καὶ ἐπιχειρήσεων τὰς τεχνικοὺς ἀπόσπους, λόγῳ ἀπασχολήσεως, εἰδίκοις περὶ τὰ ναυτιλιακά, δριζούμενοι ὑπὸ τοῦ Τυμίατον Ε. Ν.

6. Τὰς τεχνικές διαχειρίσεις τῶν εἰσπράξεων ἐπιτροπῆς μετέχουσιν ὡς εἰσηγητοὶ ἀνεψιοὶ τοῦ Τυμίατον Ε. Ν. Αναλόγως τῆς ὑπὸ κοινῶν περιπτώσεως.

7. Τρέχη Γραμματέως τῆς Ἐπετροπῆς ἐκτελεῖ κατώτερος Λιμενικὸς ἀξιωματίδης δριζούμενος ὑπὸ τοῦ Τυμίατον Ε. Ν.

8. Τὰς τεχνικές διαχειρίσεις τῶν εἰσπράξεων τῆς μετέχουσιν τοῦ παρόντος ἀριθμοῦ 1 της Δεκεμβρίου 1947 ἐπετοιμεῖναι καθορέταιται ἐξαιρούντων τῆς Διαχειρίσεως τῆς πρακτορείας τῆς Επετροπῆς λογαριασμού της Α. Ε. Μ. κρατικῶν πλοίων εἰς τὸν ἐπαρχιακὸν λιμένα τοῦ περιπτώσεως, την ἔχουσαν τῆς Διαχειρίσεως τῆς πρακτορείας τῆς Επετροπῆς λογαριασμού της Α. Κ. Τ. Ε. Α. νὰ παραχωτῆ ἐπὶ τῶν παραχωτικῶν πλοίων της Επετροπῆς λογαριασμού της Χώρας.

9. Αρθρον 11.— Ή Πρακτορείας ἐργασία τῶν ὑπὸ τὴν διαχειρίσειν τῆς Α. Ε. Μ. κρατικῶν πλοίων εἰς τὸν ἐπαρχιακὸν λιμένα τοῦ περιπτώσεως της Διαχειρίσεως τῆς πρακτορείας τῆς Επετροπῆς λογαριασμού της Α. Κ. Τ. Ε. Α. νὰ παραχωτῆ ἐπὶ τῶν παραχωτικῶν πλοίων της Επετροπῆς λογαριασμού της Χώρας.

10. Αρθρον 12.— Ή Πρακτορείας ἐργασία τῶν ὑπὸ τὴν διαχειρίσειν τῆς Α. Ε. Μ. κρατικῶν πλοίων εἰς τὸν ἐπαρχιακὸν λιμένα τοῦ περιπτώσεως της Διαχειρίσεως τῆς πρακτορείας τῆς Επετροπῆς λογαριασμού της Α. Κ. Τ. Ε. Α. νὰ παραχωτῆ ἐπὶ τῶν παραχωτικῶν πλοίων της Επετροπῆς λογαριασμού της Χώρας.

11. Αρθρον 13.— Ή Πρακτορείας ἐργασία τῶν ὑπὸ τὴν διαχειρίσειν τῆς Α. Ε. Μ. κρατικῶν πλοίων εἰς τὸν ἐπαρχιακὸν λιμένα τοῦ περιπτώσεως της Διαχειρίσεως τῆς πρακτορείας τῆς Επετροπῆς λογαριασμού της Α. Κ. Τ. Ε. Α. νὰ παραχωτῆ ἐπὶ τῶν παραχωτικῶν πλοίων της Επετροπῆς λογαριασμού της Χώρας.

12. Αρθρον 14.— Ή Πρακτορείας ἐργασία τῶν ὑπὸ τὴν διαχειρίσειν τῆς Α. Ε. Μ. κρατικῶν πλοίων εἰς τὸν ἐπαρχιακὸν λιμένα τοῦ περιπτώσεως της Διαχειρίσεως τῆς πρακτορείας τῆς Επετροπῆς λογαριασμού της Α. Κ. Τ. Ε. Α. νὰ παραχωτῆ ἐπὶ τῶν παραχωτικῶν πλοίων της Επετροπῆς λογαριασμού της Χώρας.

13. Αρθρον 15.— Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καθορίζεται ἡ ἀποζημιώσις τῶν μελῶν τῆς Επετρο-

πης περὶ ἡς τὸ ἄρθρον 8 τοῦ N. Δ. 469) 1947, ήτις βαρύνει τὸ προϊόν τῶν ἑκποιούμένων πλοίων.

"Ἄρθρον 14.—Ἡ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 604 τῆς 31.7.47 πράξεως τοῦ ὑπουργικοῦ συμβούλου ἐγκριθεῖσα ὑπὲρ τῆς A. E. «Ἡ Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» εἰσπράξεις πρακτορειακῶν δικαιωμάτων ἐπὶ εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν, δύναται δὲ ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ ἐπεκτείνεται καὶ εἰς πλοιοκτήτας καὶ Πράκτορας ιδιωτικῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἀποτοποίων, ὑπὸ τὸν δρόν, δῆτας οὗτοι προσάλθωσιν ἀπαρατήτως τοὺς κατὰ τὴν 27η Ἀπριλίου 1941 διατελοῦντας ἀκτοπλοϊκούς καὶ

πρακτορειακούς ὑπαλλήλους καὶ μὴ ἀσκοῦντας ἥδη ἔτερον κύριον ἐπάγγελμα, περὶ ὃν οἱ A. N. 1652) 1939 καὶ 2373) 1940, κατ' ἀριθμὸν δριζόμενον ὑπὸ τοῦ Y. E. N., ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ, τοῦ εἶδους καὶ τῆς διασκευῆς τῶν ἀποτοποίων ἢ τοῦ κύριου τῶν ἐργασιῶν ἐκάστης ἐπιχειρήσεως. Ἐν περιπτώσει ἀρνήσεως τῶν πλοιοκτητῶν καὶ πρακτόρων ίδιωτικῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων νότιοι προσλάθοσι τοὺς ἀνωτέρω ὑπαλλήλους, ὃ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προσβαίνει αὐτεπαγγέλτως εἰς τὴν κατάργησιν τῆς ὑπὲρ αὐτῶν ἐπιβληθείσης εἰσπράξεως πρακτορειακῶν δικαιωμάτων ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν.

## ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

### ΠΕΡΙ ΜΙΑΝ ΔΙΑΔΟΣΙΝ

Τοῦ κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ

Θέλουμε νὰ τὴν λέμε καὶ νὰ τὴν πιστεύουμε ὅτι διάδοσις ἡ κακοποραιόρετη παρεξήγησι, μιὰ πληροφορία, ποὺ γέμισε τὰ πέλαγα καὶ τοὺς ὥκεινούς. Ὁ χαρακτηρισμὸς είναι κυριολεκτικός, γιατὶ ἡ περίπτωσις ἀνάγεται στοὺς Ραδιοτηλεγραφητάς, είναι δὲ γνωστό, πώς μιὰ ἑπόθεσι, ποὺ τοὺς ἐνδιαφέρει, κάνει φτερὰ καὶ μαδεύνεται, ἀφε-σθησε, στὶς πέντε Ἰπερίους καὶ τοὺς πέντε Ὄκεανούς...

Πρόκειται περὶ τοῦ ἔξης:

"Ἡ Διοίκησις, λέει, τοῦ Συνδέσμου τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν, ἐπιβάλλει ἕνα χαράτσι στοὺς Ραδιοτηλεγραφητάς ἀπὸ δύο λίρες ΧΡΥΣΕΣ στὸν καθένα, οἱ ὅποιες, μάλιστα, καὶ ἀστατίενται προσαρθρούλικα καὶ ποὺ πάσης ναυτολογίας, ἢ, ἢ, ἀπόκειται περὶ ναυτολογημένου, ποὺ τὸν ἀπόλετὸν τοῦ, κατὰ τὸ πέρασμα ἐκ Πειραιῶς, στὸν κ. Πρόσδρο τῆς δραγανόσεως. Οἱ λίρες αὐτές, λέει ἡ διάδοσις, προσφέρονται διὰ τὴν ἀγοράν οἰκήματος, δουλειῶν τοῦ καὶ ἀπὸ τὸν τρόπο τοῦ νὰ ἐπιβάλλεται.

Μέχρις ἔδω τὸ κακὸ κατατίνεται. Μᾶς ὑπάρχει καὶ συνέχεια, 'Ἄλλοι μόνο, λέει ἡ ἴδια διάδοσις, σ' ὅσους τυχὸν τολμήσουν νὰ ισχυρισθῶν, δὲν ἔχουν νὰ τὶς δώσουν, δὲν μποροῦν νὰ τὶς δώσουν, ἢ, ἢ, τέλονς, δὲν θέλουν νὰ τὶς δώσουν. Μὲ μιὰ οιστανή δύναμη, ὁ Πρόσδρος τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν, ἔχει τὸν τρόπο τοῦ νὰ ἐπιβάλλεται.

Καὶ ἀκριβῶς ἔδω ἡ φήμη πάρει τὴν δρωμερότερη τῆς ὑπόστασι:

—Δὲν δίδει, λέει, ὁ πρόσδρος στημείωμα (;) ναυτολογήσεως στοὺς ἀνομένους.

"Ἡ, ἢ πρόκειται γιὰ ἥδη ναυτολογημένον, τοῦ κολλᾶ μιὰ φετινιά τῆς ἐποχῆς, τὸν πετά, μὲ μιὰ κατηγορία ἐπὶ ἄλλων ζητημάτων, ἀπὸ τὴν δουλειὰ τοῦ καὶ ἀς τρέχῃ νοτερὰ αὐτὸς νὰ ξαγγιστρών.

Σαναγρύζουμε, δημος, δημος ὁργίσαμε. "Οχι. Λέν εἰναι δυνατὸν νὰ συμβαίνουν αὐτά. Πρόκειται περὶ τεραπόδους συκοφαντίας καὶ, μάλιστα, ὁ ὑπογάρφων ἔχει καὶ τὰ ἐπιχειρήσιοτά του.

"Ἀπὸ τὸν Πειραιά διέρχομαι ἀνὸν τρεῖς μῆνες. Δηλόνω, δὲν οὐδέποτε μοῦ ἐτέθη αὐτῇ ἡ ἀνίκανοτος ἀξιωτικής καὶ, φυσικά, δὲν ἀντεμετώπισα ποτὲ καὶ ἀπὸ κανένα απειλήν κυρρώσων.

"Ἐπειτα, πῶς είναι δυνατόν, ἡ Διοίκησις ἐνὸς Σωματείου νὰ ἡμιορῷ νὰ ἐμποδίζῃ ναυτολογήσεις ἢ ν' ἀπόλον ναυτολογημένους, χωρὶς ἄλλη σαρῆ καὶ ἔξαριθμένη ἀροροή, τελείως ἀσχετή ἀπὸ θεμέτως ἡ ἀθεμίτως οἰκονομικάς μὲ τὴν ὁργάνωσι διατροφάς;

Τὸν Πρόσδρο τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν, τυγχάνοντα ἐκτιμήσεως καὶ ἐμποτούσης ἀπὸ τὴν πλειονότητα τῶν μελῶν του, ἐκτιμοῦμε καὶ ἡμεῖς καὶ τὴν θεωροῦμε ἀνώτερον, πολὺ ἀνώτερον τῶν ἀποδιδομένων εἰς ἀπὸ τὴν κετηγορίαν. Τέτοιες ἀνόητες ἀράξεις δὲν δεχόμεθα νὰ τοῦ καταλογίσουμε. "Ομως, ἡ φήμη ἔλαβε διαστάσεις. Δὲν περνά μέρα, ποὺ νὰ μὴν ἔκουσθη κάποιο χειριστήριο ἐπὶ τὸν προσειμένον:

—Τις ἔδωσες τὶς δύο χρονίες; "Ἡ κατάφερες καὶ γλύτωσες;

—Πῶς νὰ γλύτωσω; 'Απαντά ὁ ἄλλος. Φεγγίσεις διαφορετικά ἀπὸ τὸν Πειραιό;

"Ἐπειριμέναυε τὴν διάφερον ἀπὸ τὸν ίδιο τὸν *«Θιγγάνειον»*. Ἐπειριμέναυε μιὰ τακτοποίησι ἐκ μέρους τοῦ τοῦ διαυτομοῦ τῆς ὁργανώσεως. Δυστυχῶς, δὲν τὸ ἔκαμε. Ἐπειριμέναυε, ἐν συνεχείᾳ, τὴν ἐπέμβασι τῆς Πανελλήνιον Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, εἰς γνώσιν τῆς ὅποιας δὲν είναι δυνατὸν νὰ μὴν περιήλθε τὸ ἀπότον. Οὔτε καὶ ἀπὸ ἔκει, μέχρι στιγμῆς, ἡκούσθη φωνή. Καί, δημος, ἀκριβῶς ἡ Ὀμοσπονδία διασύρεται διὰ τῶν διαδόσεων αὐτῶν, γιατὶ ξέρουμε μὲ τὸ κόπτον, μὲ τὶ διαδέτοντος σκοπούς καὶ μὲ ποὺ ἐκ μέρους τῆς ἐγγήσεως, τῆς ἐχορηγήσης τὸ δικαίωμα τῆς περιφέρμου *«Κάρτας»*, ἡ συμμετοχή της, δηλαδή, εἰς τὰς πράξεις τῶν ναυτολογήσ-

ων. "Ωστε, νοτερά ἀπὸ αὐτά, Ισης. ἡ ἐμφάνισίς μας νὰ μὴν είνε ἄκοσμος.

Καταγέλλω, λοιπόν, τὴν διάδοσιν. Καὶ ἀν παρ' ἐλπίδα δὲν είναι διάδοσις, τότε καταγγέλλω τὴν πράξην. Καὶ ἀπενθύνομαι πρῶτα στὰ δύο ὑπουργεία: Τῆς Ἐργασίας καὶ τῆς Ναυτιλίας. Μὲ ποὺ δικαίωμα εἰσπράττοντα αὐτές οἱ ΧΡΥΣΕΣ ἀπὸ τοὺς Ραδιοτηλεγραφητάς; Ποὺ παταστάτη καὶ ποὺ εἶδος ἀποφάσις δίνουν στὶς διοικήσεις τέτοιες ἐλευθερίες ὑποχρεωτικού χαρασθόματος;

"Υστερά, λέμε καὶ στοὺς Ραδιοτηλεγραφητάς:

—Δὲν εἰσθε μὲ κανένα τόσο ὑποχρεωμένοι νὰ δώσετε τίποτε. Καμιαὶ ἀπόφασις Συνελένουσεν δὲν μπορεῖ νὰ σᾶς ὑποχρεῶνη σὲ ἐξωφρενικές ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ εἰσφροδές, πέναν ἀπὸ ἐκεῖνες, ποὺ ἀφοροῦν τὰς πρὸς τὴν ὀργάνωσιν ὑποχρεώσεις. Οἱ ἔρανοι διὰ τὴν ἀγορὰν οἰκήματος, δὲν είναι πράγματα ὑποχρεωτικά. Γειονταί μας καὶ διάφορες ἄλλες ἐπενδύσεις γίνονται, διὰ τὰ Ταμεῖα τῶν δραγανώσεων ἔχουν οἰκονομικήν ὑπεραιμίαν. Μᾶς ἔδω, δημος μὴν ὁργάνωσις, ἄλλα καὶ αὐτά τὰ μέλη δὲν ἔχουν εύτε καποιά, οὔτε διπλὸ παντελάνη...

Βεβαίως, μπορεῖ ὁ ὁργάνωσις νὰ ἀξιώσῃ θυσίες καὶ συνεισφράδων εἰς ἐργάνους, ὅταν γενικοὶ καὶ εἰδικοὶ λόγοι τὸ ἐπιβάλλουν. Ἐπίσης, ἡ ὁργάνωσις ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἔξαντλή την πειστικότητα καὶ νὰ φέντη ἀκόμη οἱ ἡπικές καὶ αἰσθηματικὲς πέτσις, διότε ἡ συμμετοχή σ' αὐτοὺς τοὺς ἔρανους νὰ είνε καθολική. Τὸ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΝ, δημος, είναι ἄλλο ζήτημα, ποὺ οὔτε τὸ Κράτος τὸ ἔχει, χωρὶς προηγουμένην νομικήν κατοχήρωσιν. Στὰ τελευταῖα, ἡ ἀγορὰ οἰκήματος διὰ τὴν μελλοντικήν στέγανσιν τοῦ Σωματείου δὲν είναι, κατὰ τὴν γνώμην μας, ὑπόθεσις, ποὺ νὰ ἐπιτρέψῃ, οὔτε τούλαχιστον νὰ συγχωρῇ, εἰανδήποτε, ἔστω καὶ ἀμυδράν, πεσούν διά πέντε τοῦ ἔρανον.

Παρουσιάζονται ἄλλοι ἔρανοι καὶ θύμη πολλοὶ αὐτοὶ ἀκόμη, διότε ἐκαταντήσαμε, διότε θύμη πολλοὶ μηδὲν κανεῖνται, διότε στοὺς ἔρανους αὐτῶν ἐμφανίζονται καθολικά καὶ μὲ πλήρη εὐχαριστησην. Ἀλλὰ ὁ μεγαλύτερος ἔρανος καὶ ἡ ἵερωτέρα πολιτηγησίας τῶν, είναι ἡ συντηρησις τῆς οἰκογενείας τους, ἡ διατήρησις αὐτῆς εἰς ὑψηλὴν ἔθνικήν καὶ ἡ ητοκή πετρεδά, τὰ ὅποια, δεστιγῶς, τόσο ἔπληξαν οἱ διάφοροι εἰπιδομεῖς. Καί, ἀλλοίμονο, τὸ ναυτεργατικόν βαλάντιο δὲν είναι ἀπὸ ἔκεινα, ποὺ μποροῦν εὐκολά ν' ἀποκαταστήσουν διά περιπτέτεις καὶ διασποτικός μιᾶς διλοκλήρου δεκατείας ἐπειδόντων.

Οἱ ἀκαίηι καὶ ἀποτοι φωτιστικοὶ καὶ ἐνθουσιασμοὶ τῶν Διοικήσεων ἀς κάμουν μὴν ἀναστολή. Στοὺς ἐπειρουμένους τοῦ ἐπαγγέλματος πληροδοτοῦμε πολλά. Τοὺς πληροδοτοῦμε, ἥδη, τὸ κνωφάτερο: Τὴν Ἐλευθερία καὶ τὸ δικαίωμα νὰ λέγονται ταῦτα "Ελλήνες. Τὶ μᾶς στοιχίζει αὐτὸ καὶ τὶ διὰ τῶρα μᾶς ἔτοιχοις αὐτό, ἔτεις τὸ ζέρουμε. Τὸ σπάτι γιὰ τὴν ὁργάνωσην τους, ἄς τὸ ἀγοράσσουν σύντοι."

"Ἄς μὴν πανικοβαλλοῦνται οἱ Ραδιοτηλεγραφηταί. Καὶ μὰ ποὺ νὰ διάδοσις ὀλέπει τὴν δημοσιότητα, δὲν είναι δυνατόν, παρὰ τὰ ἀριθμοὶ ὑπουργείας καὶ εἰδικῶς τὸ ὑποχρεωτικό τῆς Εργασίας, νὰ ἐρευνήσῃ καὶ νὰ ἀποκαταστήσῃ τὰ πράγματα.

Οὔτε ΧΡΥΣΕΣ θὰ σᾶς ἔχηται ἀπὸ κανένα, οὔτε ἔχετε ὑποχρέωσι νὰ δώσετε τίποτε σὲ κανένα. Καὶ ἀν τυχὸν κανεῖς ἔδωσε κατὰ παρεξήγησι, ἄς ζητήση νὰ τὶς ξανατάρῃ. Υπάρχει τρόπος. Ἐκτός, ἀν ἐκουσίως μερικοὶ, κατέχουμενοι ἀπὸ οἰκονομικὴν εὐεξίαν καὶ μὴν ἔχοντας ποὺ διαφρετικά νὰ διασένουν τὰ πλεονάσματα των, τὰ παρέδωσαν εἰς τὸν Πρόσδρο τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν, δημος, ἐν καιφῷ καὶ μὲ τὴν ήσυχίαν του, τοὺς στεγάση...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

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



## Βέλγιον

Αἱ ναυτίλιακαὶ του ἐπιδιώξεις

Ἡ Βελγικὴ Ναυτιλία ἀποκατεστάθη ἥδη εἰς τὴν προπολεμικήν της δύναμιν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1947 ἡ χωρητικότης τῶν βελγικῶν σκαφῶν ἀνήργητο εἰς 356 χιλ., τόννων, περιλαμβανομένων 62 ὀγκειοπόρων πλοίων 269 χιλ., τόννων γράδος. Ἐν τῷ μεταξὺ προσετέθησαν 25 ἀκόμη νέα σκάφη, μικρὰ καὶ μεγάλα, ἄπινα καὶ ἐπαναφέρουν τὴν χωρητικότητα εἰς τὸ προπολεμικόν της ἐπίπεδον. Σημιωτέσσον ὅτι ἡ Βελγικὴ Ναυτιλία ἀπόλεσε κατὰ τὸν πόλεμον τὰ 85 τοῖς ἔκαπον τῆς χωρητικότητός της, τόννους γράδος 349 χιλιάδες.

Ἡ ἐπιδιώξις τὸν Βέλγον ἐφοπλιστῶν καὶ τὸν Κράτους ἀποβλέπει εἰς τὴν δημιουργίαν μᾶς ναυτιλίας, διπλασίας χωρητικότητος τῆς προπολεμικῆς 850 χιλιάδων τόννων γράδος. Τὸ δροῦν αὐτὸν κρίνεται ἑπαρκὲς διὰ τὰ ἔχεντροτέρη τὴν ἐμποροδιαπλανικήν τῆς χώρας δημοσιότητα, δεδομένου ὅτι ἐπιδιώκεται δύος τὸν Βέλγον συμμετάσχη καὶ αὐτὸς εἰς τὸ ἐκ τῆς ἀποσίας τῆς γερμανικῆς ὀπειανοπόρου ναυτιλίας δημιουργηθὲν πεννόν. Τὸ Κράτος προτίθεται νὰ ἔνισχη διὰ κεφαλαίων τὴν ναυπηγούν τῶν καταλλήλων πλοίων εἰς τὰ ἑθνικὰ ναυπηγεῖα, βάσει σχεδίου ἐκτελέσεως δεσμευτοῦ.

## Γαλλία

Ο κρατικός παρεμβατισμός

Εἰς ἔκτελεσιν τῶν σχετικῶν προβλέψεων τοῦ τελευταίου νόμου περὶ ὁργανώσεως καὶ διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, ἡ ἑταῖρα «Μεσαζερί Μαριτίμ» μετατρέπεται εἰς ἡμικρατικήν δργάνωσιν. Ἐγκαταλείπεται καὶ τὴν παλαιάν ἑταῖρην τῆς προσωνυμίαν καὶ μετονομάζεται εἰς «Ἐταιρίαν Ὑπερωκεανῶν Μεταφορῶν» (Compagnie des Transports Océaniques). Τὰ ὀνομαστικά της κεφάλαια δριζοῦνται εἰς 4 δισεκατομμύρια φράγκων.

Οὕτω μία παγκοσμίως γνωστὴ ἀπὸ αὐλόν τοις περίποτον ναυτικὴ ἑταῖρα ἔκλειται. Ἡ ἀνατολικὴ Μεσόγειος καὶ οἱ ἐλληνικοὶ λιμένες ἀπὸ πολλῶν δεκατηρίδων είλονται γνωρίσει τὰ πάρα τῆς «Μεσαζερί».

## Ήνωμέναι Πολιτεῖαι

Ὑπερωκεάνιον 48.000 τόννων

Αἱ «United States Lines» προσερέθησαν νὰ ναυπηγήσουν διὰ τὴν γραμμὴν N. Ὅδος—Ἐνδρόπης τὸ μεγαλείτερον ἀμερικανικὸν ὑπερωκεάνιον 48 χιλιάδων τόννων.

Ἡ ἑταῖρα προτίθεται νὰ καταθέσῃ 25 ἑκατομμύρια δολαρίων ἔναντι τοῦ προϋπολογιζόμενον κόστους 65 ἑκατομμυρίων. Τὰ σχέδια ἔξεποντησάν, βάσει τῶν πλέον συγχρονισμένων ἀπαιτήσεων ἀνέστεος. Τὸ νέον ὑπερωκεάνιον, τοῦ ὄποιον ἡ ναυπηγήσις ἔνα χρειασθῆται τρία ἔτη, ἔνα δύναται νὰ μεταφέρῃ 2000 ἑκατάρια, μὲ πλήρωμα 1900 ἀνδρῶν. Ταχινῆς 32 μῆλιον. «Ἔνα κυπλικὸν δρομολόγιον διὰ τὴν Ευρώπην καὶ τὴν Ασίαν».

«Ἔνα κυπλικὸν δρομολόγιον διὰ τὴν Ευρώπην καὶ τὴν Ασίαν».

Τὸ σάφας προβλέπεται ἐν περιπτώσει πολέμου νὰ μεταφέρῃ 12 χιλιάδας ἀνδρῶν ἐν πλήρωμα. Αἱ γραμμὲς τοῦ νέου ὑπερωκεανίου δὲν ἀφίστανται βασικῶς τῆς ὅλης ἐμφανίσεως τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ἀμερικῆ». Ἐναὶ πρότινον τοῦ σάφαρος ἔτεσιν ἥδη τὰς δοκιμάς ἐν δεξαμενῇ καὶ ἐνεργοῦ ἀπὸ τοὺς ἑδυκούς τὸν Πολεμικὸν Ναυτικό. Ήδη τοῦτον τὸν προστίθιμον τοῦ σάφαρος, ἀναγόμενα εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς μεταγωγῆς ὑπηρεσίας τοῦ σάφαρος κατὰ τὸν πόλεμον, ὅτι γίνονται, ἐφ' ὅσον τὸ Κράτος θὰ παράσῃ τὰ οἰκονομικά μέσα ὑπὸ τύπου ἐπιχορηγήσεως διὰ τὴν ναυπηγήσιν.

Τὴν ἀνωτέρῳ πρότασιν διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἔνδον ὑπερωκεανίου 48.000 τόννων, ἐπικολούθησε πρότασις τῆς ἑταῖρας «Μούρο, Μάκ Κόρμικ» διὰ τὴν ναυπηγήσιν, κρατικὴ ἀρούρῃ, δύο ὑπερωκεανίων διὰ τὴν γραμμὴν Βορείου—Νοτίου «Ἀμερικῆ». Θὰ στοχίσουν 60 ἑκατομ. δολλαρίων, ἔναντι δὲ ἀπό τὴν ἑταῖρα προτίθεται νὰ καταθέσῃ 20 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Τὰ λοιπὰ διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἔνδον ὑπερωκεανίου 48.000 τόννων, ἐπικολούθησε πρότασις τῆς ἑταῖρας «Μούρο, Μάκ Κόρμικ» διὰ τὴν ναυπηγήσιν, κρατικὴ ἀρούρῃ, δύο ὑπερωκεανίων διὰ τὴν γραμμὴν Βορείου—Νοτίου «Ἀμερικῆ».

Τὸ «Ἀμερικῆ» τὸ μεγαλείτερον ὑπερωκεάνιον ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν ἀπολήθη ἀπὸ 7.500.000 δολλαρίων εἰς τὰς «United States Lines». Ἡ ἐποτροφὴ τοῦ σάφαρος εἰς τὴν ἀρχικὴν πλοιοστήτηταν ἑταῖρας ἀπεφασίσθη, διότι τὸ καθεστὼς τῆς ναυλώσεως ἀπό τὸν δέν δυνατὸν νὰ συνεχισθῇ. Δὲν ἔχεντροτέρη οὖτε τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου, οὔτε τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας γενικῶς.

Τὸ «Ἀμερικῆ» τὸ μεγαλείτερον ὑπερωκεάνιον ἔπειτα τοῦ 1940 δολ. 17.586.478. Ο πόλεμος δὲν ἐπέτρεψε νὰ ἔκτελεσῃ ταξίδια πρὸς τὴν Ενδρόπην. Κατὰ τὸ 1942 ἡγοράσθη ἀπὸ τὸ Κράτος ἀπὸ 10.853.791 δολλαρίων καὶ μετά

τὸν πόλεμον, ἡ μετασκευὴ ἀπὸ μεταγωγικὸν εἰς ἐπιβατηγὸν γραμμῆς ἐστοιχίσει ἄλλα 6.828.424 δολλαρίων.

Ἡ ἑταῖρα ἡ πληρώση τὸ τέταρτον τῆς ἀξίας εἰς μετοπάτη καὶ τὰ λοιπὰ τοκοχρεωτικῶς μὲ ἔξοφλησιν ἐντὸς 20ετίας. Θὰ δοθῇ ἐπίσης κρατικὴ ἐπιχορηγήσις ἐπάλια μετασκευαστίν διὰ τὴν διαφοράν τοῦ κόστους διαχειρίσεως ἀμερικανικῶν καὶ ζένεται πλοίου.

## Τὰ φορτία τοῦ Σχεδίου

Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ εἰς τελευταίαν συνάντησιν τῶν μὲ τὸν συνταγματάρχην Syran, τὸν ἐφορεύοντα ἐπὶ τὸν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ἔλαβον κατηγορηματικὴν τὴν διαβεβαίωσιν, ὅτι ἡ πρόδολεψις τῆς διαφυλάξεως τῶν 50 ἑκατοστῶν τῶν φορτίων ὑπὲρ τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, ἡ ἐφαρμοσθῆται ἀπαραγκλίτως.

Χάρις εἰς τὴν ἐγκριθεῖσαν ἥδη αὗτην τῶν ναύλων διὰ τὰς ἔχειας χῆμα φορτία, πιστεύεται ὅτι ἐπάρκης ἀριθμὸς ἀμερικανικῶν φορτηγῶν σκαφῶν ὑπὸ διατηρηθῆται ἐν κινήσι, εἰς τὸν πόλεμον μεταφοραὶ διὰ διενεγγηθοῦν ἀνέτος καὶ χωρὶς τὴν ὑφούσην τῶν ναύλων, ηὗται ἡ ἐπήρχετο, ὡς ἀμεσος συνέπεια τοῦ παροπλισμοῦ τῶν ἀμερικανικῶν φορτηγῶν.

Ἐλεγχος ἔχειται πατωμένος ὑπὲρ διενεργήτως κατὰ τὴν κίνησην τῶν φορτίων καὶ ὑπὲρ διαφορεύοντας ἔλαστοτε ἡ πιστὴ ἐφαρμογὴ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν 16 χωρῶν πολεμικῶν περιπλάνων τῶν φορτίων τοῦ προκαθορισμένου ποσοστοῦ μεταξὺ τῶν ἑνών καὶ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Ο συνταγματάρχης Syran εἰσίσκεται τόσα εἰς Παρισίους διεξάγων ἐκεῖ διαφραγματεύσεις μετὰ τὸν ναυτιλιακὸν τμῆματος τοῦ δραγανισμοῦ τῆς εὐρωπαϊκῆς βοηθείας διὰ τὴν διοικητικούσσην τῶν ἀποφασισθέντων διὰ τὰς μεταφοραὶς ἀπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

## Ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς φορτώσεις

Κατὰ τὸν παρελθόντα Μάρτιον τὰ 57 τοῖς ἑκατόν τοῦ ὅγκου τοῦ ὑπερωκεανοῦ ἐμπορίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν μετεφέρθησαν ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Τὸ αὐτὸν ποσοστὸν ἀναφέρεται καὶ εἰς τὸν Φεβρουάριον καὶ εἰναι ἀνώτερον κατὰ 1 τοῖς ἑκατόν ἔναντι τοῦ Ἰανουαρίου.

Ἡ δηλ. κίνησις τῶν φορτίων κατόπιν τοῦ Μάρτιου ἀνήλθεν εἰς 9.914.000 τέννων, μὲ μικρὸν αὕτην, ἔναντι τοῦ Ἰανουαρίου καὶ τοῦ Φεβρουαρίου. Εἶναι ἀξιοσημείωτον ὅτι εἰς τὴν μεταφορικήν κίνησην μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Ἕνωμένων Πολιτειῶν ιδίως τὰ 17.9 τὰς ἑκατὸν συνεκτένονται ἡ ἀμερικανικὴ σημαία.

Οσον ἀφορᾷ τὰ φορτία τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καὶ τῶν συναφῶν δραγανισμῶν ἐνδροπλακῆς βοηθείας, αἱ τελευταῖα στατιστικαὶ διὰ τὸν μῆνα Μάρτιον φέρουν τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 63 τοῖς ἑκατόν ἐπὶ τὸν ἔχαζεντων φορτίων διὰ τὰς 14 ἐπὶ τὸν 16 χωρῶν, πλὴν τῶν μεταφρετῶν διὰ ναυλώσεων τῶν στρατιωτικῶν ἀρχῶν κατοχῆς εἰς τὴν Ιαπωνίαν, τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Τεργεστήν. Τὰ μεταφρετάντα φορτία ἀνήλθον εἰς 2.331.125.000 λίθρας διὰ τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη καὶ 1.972.205.000 διὰ τὰς ἑνών.

## Οι ναῦλοι τοῦ Σχεδίου

Ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν μέχρι τοῦτο ποσώσεων, ποὺ παρεσχέθησαν ἀπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, τὰ 11.4 τοῖς ἑκατόν ἀναφέρονται εἰς τοὺς παταβληθέντας ναυλῶν. Οὕτω ἐπὶ δολ. 787.588.924, οἱ ναῦλοι τῆς διαβασίας μεταφορᾶς τῶν φορτίων εἰς τὰς διαφόρους χώρας τῆς Εὐρώπης ἀνήλθον εἰς 89.447.263.

Ἄπο σχετικὰς στατιστικὰς ἀποδεικνύεται, ὅτι οἱ ναῦλοι ἔρχονται εἰς

## West Elliott & Gordon

(Established 1881)

### SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: | GArfield 3159  
| GArfield 3160

501 DAVIS STREET.  
Cor. Jackson St.

Cable address : WESCO»

τὴν πρώτην σειράν τῶν δαπανηδέντων κονδυλίων, δι' ἑκατονταύεδος χωροστά, πλὴν τοῦ εἰσιτοῦ (152.670.338 δολ.), καὶ τοῦ πετρελαίου 106.714. 914 δολ.).

Ἐνόητον συνεπῶς τὸ ἐνδιαιφέρον τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν περονομακήν ὥπερ αὐτῶν διαφύλαξιν τῶν 50 τοῖς ἑκατὸν τῶν φορτίων. Εἶναι μοναδική εὐναριά ἐπιχειρήσεως, ητούς δύναται νὰ ἀνέλθῃ εἰς πολλὰ ἑκατομμύρια δολαρίων.

\* \* \*

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ συγκλητεῖνα ἔκτατος σύνοδος τοῦ Κογκρέσου ἀνεπίφεσος τὰς ἐπιλίας τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν προστατευτικῶν μέτρων, ποὺ δὲν συνεζητήθησαν ἀπὸ τὴν Γερουσίαν κατὰ τὴν προηγουμένην σύνοδον. Ἐπιζητεῖται ἡ συμμετοχὴ τοῦ Κράτους κατὰ 50 τοῖς ἑκατὸν εἰς τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων καὶ ἡ καθίσθισης τῆς ἀλευθέρας ἀποσβέσεως τῶν πλοίων κατὰ τὸ Σκανδιναվικὸν σύστημα.

### Περιορισμὸς τῶν φορτίων

Ἀλι σχετικὰ μὲ τὰς φορτώσεις τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ παρατηρήσεις τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν δὲν εἶναι ἵκανοποιητικαί. Δὲν πρόκειται τὸ Σχεδίον, ὅπως ἥπλεστο, νὰ παράσῃ τὴν ἄνεσιν εἰς τὴν ἀπαγόρευσην τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους.

Ἡ ἐππιώσης εἰς τὴν ἁργαίαν τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Σχεδίου είναι ἡ αὐτὴ πρὸς τὴν σημειωθεῖσαν κατὰ τὸ πρῶτον τοῦ Σχεδίου τρίμηνον. Ἐνῷ ἡ ἀξία τῶν ἀμερικανικῶν ἔχαγογών πορὸς τὰ μετέχοντα 16 κράτη δεινοῦνται αἰσχητὴν, ὁ περιορισμὸς εἴς ἀντιθέτου τῶν ἔχαγογών τοῦ γαλανθρακοῦ, λόγῳ τῆς ὀστημέραι αἰσχανέμενης εὐδωπαῖης παραγωγῆς, είναι ἡ κυρία ἀφορμὴ τῆς μειώσεως τοῦ ὄγκου τῶν μεταφορῶν τοῦ Σχεδίου καὶ συνεπῶς τῆς ἐκπτώσεως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Τὰ φορτία τῶν γαλανθρακῶν ἔξι προσοπάριον κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθοῦν τὸ ἥμιον τῶν ἕνδην ἔχαγογών ἔξι Ἀμερικῆς. Ἐφόσον ταῦτα περιορίζονται ἀπόριοι ἀνάποτει, κατὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, τὸ πρόβλημα τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ ἀπριβοῦ ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ.

### Ἡ συμμετοχὴ τῶν ζένων πλοίων

"Ολα τὰ σπάρη τὰ προσεγγίζοντα εἰς λιμένας τῶν Ἕνωμένων Πολιτιδιῶν, διὰ τὴν παραλαβὴν ἢ παράδοσιν φορτίων καὶ ἐπιβατῶν, θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ δηλώνουν ἔκάστοτε εἰς τὴν ἀρμοδίαν τελωνειακὴν ἀρχὴν τὸ φορτίον πενταὶ καὶ τὸν συνολικὸν ναῦλον ποὺ εἰσέπραξαν ἀπὸ τὴν ἐκτελεσθεῖσαν μεταφοράν. Άλι συγχετρούμενα πληροφορίαι πού ἀποτελέουν τὰ στοιχεῖα τῶν ἀπτρικούμενών στατιστικῶν ὑπολογισμῶν διὰ τὴν κίνησιν τῶν φορτίων κατὰ σημαίας, διὰ τοὺς εἰσπραχθέντας ναῦλους καὶ τὴν συμμετοχὴν τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν δῆλην ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων.

### Οι ναῦλοι τῶν «Διασκέψεων»

Ἐπικρίσεις καὶ διαμαρτυρίαι διὰ τοὺς ὑψηλοὺς ναῦλους τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν ἥκουσθησαν ποὺ ἡμερῶν κατὰ μίαν τῶν συνεδριάσεων τοῦ Οἰκονομικοῦ καὶ Κοινωνικοῦ Συμβούλου τοῦ Ὁγκανισμοῦ τῶν Ἕνωμένων Εθνῶν εἰς τὴν Γενεύην.

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Βενεζούνελας ἔφερον τὸ ἡζήτημα ὑπὸ συζήτησιν καὶ ἐπέκρινεν κυρίως τὴν πολιτικὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ, τὴν ἐνασκονμένην ἀπὸ τὰς Ἕνωμένων Πολιτείας καὶ τὴν Μεγ. Βρεταννίαν.

Οἱ ὄμηλητῆς διηγήμενες τὰς ἀνησυχίας δύλων τῶν μικρῶν χωρῶν, τῶν ἔχατωμένων διὰ τὸν ἀνεψοδιασμὸν τῶν καὶ τὴν ἔχαγογήν τῶν προϊόντων τὸν ἀπὸ τὰ ζένα πλοῖα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, τὰ ἀνήκοντα εἰς τὰς μιγάλας ναυτικὰς χώρας, διὰ τὰ ὑψηλὰ ναυλολόγια ποὺ ἐφαρμόζουν καὶ πατὰ τομεῖς «διασκέψεις».

Οἱ Ἀμερικανοὶ ἀντιπρόσωποι δὲν ἀπήντησεν εἰς τὰς ἐπικρίσεις. Οἱ Ρῶσοι, τοῦνταντί, ἔσπενεν νὰ ἐνισχύσῃ τὰς διαμαρτυρίας κατὰ τῶν εκπαταλιστικῶν μονοπολίων ὡρισμένων χωρῶν».

## ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ 'Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς ὅλους  
τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας

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

## TELEM. MATARANGAS 17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288—43331.

### Νέα σκάφη διὰ τὴν Μεσόγειον

Τὰ νέα τέσσαρα ὑπερωκεάνια τῆς Ἀμερικαν "Εξπορτ" διὰ τὴν γραμμὴν Ν. Υόρκης—Μεσογείου ἀρχίζουν ἀπὸ τοῦ τοῦ φθινοπώρου τὰ δρομολόγια τῶν. Φέρουν τὰ ὄντατα τῶν πρότων σκαφῶν τῆς ἑταῖριας «Εξαλιμπούν», «Εξαπόρτα», «Εξετερο» καὶ «Εξαμάρτιον». Διαθέτουν θέσεις δι' 125 ἑπτάτες. Τὸ πρότων δρομολόγιον θὰ ἀρχίσῃ ἐκτελουμένον τὴν 21 Σεπτεμβρίου. Τὸ κυκλικὸν ταξίδιον θὰ είναι διαρκεῖας 45 ἡμερῶν, διαδρομῆς 12 χιλ., μιλλίων, μὲ παραμονὴν εἰς τὰ Μεσογειακὰ ὑπάτα περὶ τῶν μῆνα. Δέκα τέσσαρες προβλέπονται προσεγγίσεις περιλαμβανομένης τῆς Μασσαλίας, τῆς Γένοβας, τοῦ Λιβύου, τῆς Νεαπόλεως, τῆς Ἀλεξανδρείας, Γιάλτας, Τέλ.·Αΐδι, Χάιφας, Βηρυττοῦ καὶ Πειραιῶς.

### Τὰ Δεξαμενόπλοια

Πεντά ἀκόμη δεξαμενόπλοια τῶν 26 χιλ. τόννων παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα ἀπὸ τὴν «Στάνταρ" Οὐλ. Κόμπανος. Οὗτοι ὁ ὕσιτμὸς τῶν ναυπηγουμένων καὶ ὑπὸ παραγγελίαν τάνκερς διὰ λ.) σημὸν τῆς ἐλόγῳ ἑταῖριας φθάνει τὰ 14, μὲ συνολικὸν κόστος 75 ἑκατομ. δολαρίων. Παραδοσὶς μέχρι τοῦ 1950. Προστιθεμένον τῶν ἀνωτέρω διότος τῆς ἑταῖριας θὰ ἀπαρτίζεται ἀπὲ 145 τάνκερς 2.400.000 τόν. φορτίου. Πλὴν τῶν 14 τούτων σκαφῶν ναυπηγοῦνται ηδη εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας 20 ἀκόμη τάνκερς μεγάλης χωρητικότητος, 26—28 χιλ. τόννων φορτίου.

### Τὸ τοννάζ τῶν Δεξαμενοπλοίων

Τὸ «Εθνικὸν Συμβούλιον τοῦ Πετρελαίου» ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν διὰ αἱ Ἕνωμένα Πολιτείας κατέχοντα τόρα τὰ 42.9 τοῖς ἑκατὸν τοῦ παγκοσμίου ποταμούτοποι.

Τὰ μετέχοντα τοῦ προγράμματος εὐδωπαῖης βοηθείας κράτη κατέχουν τὰ 42.7 τοῖς ἑκατὸν καὶ ἡ Ρωσία τὸ 1.1 τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τὸ παγκόσμιον συνόλον. Αἱ Ἕνωμένα Πολιτείες κατὰ τὸ παρελθόν ἔπων, ὡς γνωστόν, 260 κρατικὰ τάνκερς εἰς Ἀμερικανὸν καὶ ζένους ἐφοπλιστάς. Τὸ Συμβούλιον θυσεῖ τὴν ὑπάρχουσαν ἀμερικανικὴν χωρητικότητα ικανήν ἀνέτως νὰ ἐνισχυθεῖση τὰς ἀνάγκας τῶν Ἕνωμένων Πολιτείων, ὡς τὰ νὰ μὴ δικαιολογηθῆται ἡ λήψη οὐδενὸς ἑκτάκτου μέτρου διασφαλίσεως μεταφορικῶν μέσων κατὰ τὸν γειώνα.

Τὸ παγκόσμιον τοννάζ τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπολογίζεται εἰς 1.863 σκάφη ἄνω τῶν 2000 τόννων. "Αν ληφθῇ ὡς μονάς ὑπολογισμοῦ τὸ τάνκερ τοῦ τόπου T.2, ἡ δύναμις τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ είναι 1264.3 τελεῖται μονάδων. Τῶν μονάδων οὐτῶν ἡ κατανομὴ κατὰ χώρας ἔχει ὡς εἶδος: Αἱ Ἕνωμένα Πολιτείες κατέχουν τὰ 14.4 τοῖς κρατικὰ σκάφη καὶ 28.5 εἰς Ιδιωτικά. Οἱ Παναμᾶς τὰ 9 τοῖς ἑκατόν, ἐπὶ τῶν δοπίων τὰ 6.4 ἀνήκουν εἰς ἀμερικανικὴ συμφέροντα.

Οἱ Αγγλία τὰ 20.1 τοῖς ἑκατόν, η Νορβηγία τὰ 11, η Ἰταλία τὰ 2.7, η Γαλλία τὰ 2.4, η Όλλανδια τὰ 2.3, η Σονγκρία τὰ 2.2, η Ἐλλὰς τὰ 0.7 τοῖς ἑκατόν, ή Δανία τὰ 0.6, τὸ Βέλγιον τὰ 2 καὶ η Πορτογαλία τὰ 2, η Γερμανία, η Ἐλβετία καὶ η Τορκία ἀνά 1 ἑκατοστὸν ἑκάτη.

Μικραὶ τινὲς ἀναλογίαι συμπεριήσεις εἰς τὸ παγκόσμιον ποσοστὸν (κάτω τοῦ ἑνὸς ἑκατοστοῦ) ἀναφέρονται εἰς τὰς ἄλλα χώρας.

### Τὰ πρώτα κρούσματα

Σημεῖα τῶν καιρῶν: Μία καὶ μόνη ναυτικὴ ἑταῖρια τῆς Νέας Υόρκης, η «Sword Line», ἐδήλωσε πρὸ ἡμερῶν ἀδύναμίαν πληρωμῆς τῶν καθεστερομένων μισθωμάτων ἀπὸ τὴν χρονονάλωσιν 39 κρατικῶν «Λίμπετρες». Οφείλονται μισθώματα ὑπολογιζόμενα εἰς 2 ἑκατομμάρια δολαρίων:

Τὸ μισθωτήριον οικιδόλαιον, παρεμβάσει τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιχειρησῆς ἡπαρχίας» καὶ τὰ σάρηντα διά την ἐπιστροφὴν εἰς τὸ Κράτος, ἐνῷ διετάχθη ἡ ποινικὴ διώξει τῶν διεφεύγοντων, ἐπὶ καταχατήσει χοημάτων τοῦ Δημοσίου.

### Φορτηγὸν ὑποδρύχιον!

Πρότυπον φορτηγὸν ὑποδρύχιον ἐτέθη ἐν ὑπερεσίᾳ ἀπὸ μηνὸς διὰ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν τῆς Ἀμερικῆς. "Ενα ἴσανον διαστάσεων ὑποδρύχιον, πολεμικῆς ναυπηγήσεως, μετεπευνάσθη εἰς φορτηγόν, παρέμειναν δύος μυστικὰ διὰ αἱ σχετικαὶ τεχνικαὶ λεπτομέρειαι τῆς μετασκευῆς τοῦ. "Ολιαὶ αἱ νεότεραι τελειοποίησεις, περιλαμβανομένων καὶ τῶν γεωματικῶν, αἵτινες τελευταῖς ἀπέτριψαν ἀνάγκην, ἔχοντας ἀραμοδοῦθησαν. Εἶναι 1526 τόννων, μήκους 312 ποδῶν. Περάματα θὰ διενεργηθοῦν, ἐὰν τὸ σκάφος θὰ δύναται νὰ χοημάτων τῶν διπλῶν τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας.

### Τὰ ναυπηγικὰ ζητήματα

Ἐπὶ τῇ προύριμη ἐπαναλήψει τῶν ἐργαστῶν τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγῆς βιομηχανίας ὁ ἀμερικανικὸς νηγγόνιον «Ἀμερικαν Μπόρουσ» ἀπέστειλεν ἐπιθεωρητὴν τεχνικὸν πραστικοῦ εἰς τὸ Τόκιο.

Οἱ Λούκεμπατς, πρόδρομος τοῦ Νηγγόνιον διένειλεν τὴν προσπάθειαν τῶν Ἀμερικανῶν, διὰ τοῦ ιησαντοῦ τοῦ 1948 εἶναι κατὰ 19 τοῖς ἑκατὸν περιστέραια ἔναντι τοῦ 1947.

Ἐτς τὸν ἀμερικανικὸν νηγγόνιον είναι τόρα ταξινομημένα 9.051 πλοία, τόν. γκρδ. 39.275.421, θὰ προστεθοῦν δὲ 247 σκάφη, τόν. 956.283, ναυπηγούμενα ηδη. Εἰς τὸν ἀγγλικὸν νηγγόνιον τοῦ Λόθδ' είναι ταξινομημένα 6853 σκάφη 24.784.371 τόν. γκρδ.

Οἱ Λούκεμπατς περιέγραψε μὲ τὰ μελανώτερα χοημάτα τὴν κατάστασιν τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείες. Πεντήκοντα ἐπτὰ μόνον σκάφη μεγάλα ναυπηγοῦνται, τόννων 839.595,

ἐν τῶν ὁποίων τὰ 50 εἰναι τάνκερς καὶ τὰ πέντε εἰναι φορτηγά διὰ ξένου λογαριασμὸν καὶ δύο μόνον διὰ λογίου Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν. Ἐπ τῶν 50 τάνκερς, τὰ 45 ἀναπέρονται εἰς χωρητικότητας μεγάλας, ἄνω τῶν 26 χιλ. τόννων φορτίου. Θέτονται ἐντὸς τῶν δύο προσεκῶν εἰτῶν.

Τὸ ἀμερικανὸν τοννᾶς ἰδιωτικῆς πλοιοκτησίας διὰ τὰ πέφαν τῶν 2000 τόν. σκάφη ἀνήχοτο εἰς 1128 σκάφη 9.031.624 τόν. γκρός, ἔναντι 1252 τόν. 7.111.383 τῆς προπολεμικῆς περιόδου.

Ἡ ἀνάγκη διὰ τῶν ναυπηγήσεων πλοίων γραμμῆς — συνέχισεν ὁ κ. Δούκεμπας — εἶναι ἐπιτακτική. Λέντονται καθιστέσσιες εἰς τὴν ἔναρξην τοῦ σχετικοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος. "Ἐχουν κατατεθῆ εἰς τὸ Κογκρέσον τὰ νομοσχέδια δι' ὧδησμένα ἐπειγούσης φάσεως ζητήματα τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Ἡ κύρωσίς των εἶναι ἡ προϋπόθεσις τῆς ἐνάρξεως τῶν ναυπηγήσεων ἀλλάνεις."

Ἄντι Ηνωμένων Πολιτείαν κατέχουν τόσα 47 πλοῖα ἐπιβατηγά μεγάλων γραμμῶν, ἔναντι 97 προπολεμικῶν. "Ἄν τὸ Κογκρέσον ἐγκρίνῃ τὴν κατὰ 50 τοῖς ἑκατὸν συμμετοχὴν τοῦ Κράτους εἰς τὰς ναυπηγήσεις, ὑπὸ τύπου ἐπιχορηγήσεων καὶ τὴν καταβολὴν ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μόνον τῶν 25—40 τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τοῦ συνελεύοντος κόστους ἐκάστης ναυπηγήσεως, αἱ παραγγελίαι πολλῶν ὑπεροχεανίων θὰ τεθοῦν ὥσπερ τῶν ἑκτέλεσιν.

## Ιταλία

### Τὸ «Σατούρνια» καὶ «Βουλκάνια»

Τὰ ιταλικὰ ὑπεροχεανία «Σατούρνια» καὶ «Βουλκάνια» περιορίζουν ἀπὸ τοῦ τρέχοντος μηνὸς τὰς προσεγγίσεις τῶν εἰς μόνην τὴν Νεάπολιν καὶ τὴν Γένοβαν. Κατ' εὐθείαν ἐν Ν. Υόρκης θὰ τερματίζουν τὸ δομολόγιον τῶν εἰς τὴν Ιταλίαν. Ἡ Ἀνατολικὴ Μεσόγειος θὰ ἐξυπηρετήται ἐμμέσως διὰ τῶν τακτικῶν πλοίων γραμμῆς. Ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις πρὸς τὴν Ιταλίαν ἔχει τόσον τελευταίως αὐξηθῆ, ώστε νὰ μὴ δικαιολογήται ἡ πρὸς τὴν Αἴγυπτον καὶ τὴν Ἐλλάδα προέκτασις τῶν δρομολογίων.

## Καναδᾶς

### Μέτρα προστασίας

Ο πρόεδρος τῆς καναδικῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» — ὁ ὑπουργὸς δηλαδὴ τῆς Ναυτιλίας — κ. Κλάρεν ἀνεκοίνωσεν εἰς τὴν συνελθουσαν εἰς τὴν Ὀττάβαν διάσκεψιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ὅτι μέτρα ἀποφασιτικὰ ἐνισχύσεως τῶν νέον λαταρικῶν τὸ ζητοῦντον λιαν προσεχῶς. Κατὰ τὸν κ. Κλάρεν μελετάται κνήσις τὸ ζήτημα τῆς ἐφαρμογῆς καὶ εἰς τὴν καναδικὴν ναυτικὴν ἐπιχειρούσιν τοῦ σκανδινανθικοῦ συστήματος τῆς εἰλευθέρας ἀποσβέσεως τοῦ πλοιού θύλικον. Τὰ ἀποκομιδόμενα οὕτω φορολογητέα κέρδη θὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς νέας ναυπηγήσεις, ὅπτι νὰ πληρώνωνται εἰς φόρους.

Περαιτέρω δ. κ. Κλάρεν ἐπληροφόρησε τοὺς ἐφοπλιστὰς ὅτι λαμβάνονται ἐπίσης προστατευτικὰ μέτρα τείνοντα νὰ διασφαλίσουν τὰ φροτία διὰ τὰ καναδικὰ σκάφη.

## Μ. Βρεταννία

### Τὸ 6<sup>ο</sup> ναυπηγικὸν τρίμηνον

Κατὰ τὰς προσφάτους στατιστικὰς τοῦ «Λόιδ'ς Ρέτζιστερ» τὸ δεύτερον ναυπηγικὸν τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἑτούς (30 Ιουνίου) είλεν ως ἔξης: Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Βρ. Ιρλανδίαν ἐναπηγούντο σκάφη 2.243.703 τόν. γκρός, μὲ αὐξησιν κατὰ 105.668 τόν. ἔναντι τοῦ Μαρτίου τρέχ. ἔτευς. Τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ παραγγελίαι σκαφῶν ἀνέρχεται εἰς 4.500.000 τόν. Ἐπ τούτων σκάφη 700 χιλ. τόν. ἔχουν καθελκυσθῆ, χωρὶς ὅμως καὶ παραδοθῆν. Σκάφη μ.400.000 τόν. ενέργοντο εἰς τὰς ναυπηγικὰς ἐ-

εγάρας, ἐνῷ δὲν ἀνελήφθη εἰσέτι ἡ ναυπηγησίς διὰ σκάφη 2.400.000 τόννων.

Κατὰ τὸ τελευταῖον διωδεκάμηνον παραγγελίαι 2 ἑκατομ., τόννων ἐκτείνονται ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα, ἔναντι 1.500.000 τόννων διὰ τὰ προηγούμενα 1945—46 καὶ 1946—47.

Τὰ «τάγκερς» κατέχουν τὴν πρότινη θέσιν εἰς τὰς ναυπηγήσεις. Τὰ 56 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὑπὸ παραγγελίαι τοννᾶς, τὰ 28 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ναυπηγουμένου καὶ τὰ 14 τοῖς ἑκατὸν τοῦ καθελκυσθέντος ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια.

Ἡ ἀγγλικὴ πάντως ναυπηγικὴ διωδεκάμηνον δὲν εἶναι ίκανονομημένη μὲ τὰ ἀνιστέρῳ ἀποτελέσματα. Ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ παρεξομένου κάλυψος δημιουργεῖ μεγάλας καθιστερήσεις καὶ ζημιας σημαντικάς. Ἡ ἀξία τοῦ ναυπηγουμένου καὶ ὑπὸ παραγγελίαι τοννᾶς ὑπολογίζεται εἰς 325 ἑκατομ. λόρδων. Ἐπ τούτων τὰ 110 ἑκατ., λιόντι ἀντιπροσωπεύοντα παραγγελίαις ἐκ τοῦ ἔξωτερον. Ἡ διωδημενία θὰ ἀδύνατο νὰ αἰχνησθῇ τὸ πρὸς ἔξαγορὴ ποσὸν κατὰ 50 τοῖς ἑκατόν, ἀν διετίθετο ἐν ἐπαρκείᾳ δὲ κάλυψη. Τόρων ἡ μέση ἐπησία ἀπόδοσις τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων ἀνέρχεται εἰς σχάρη 1 ἑκατομ. τόννων. Οἱ ἀριθμοὶ τῆς ναυπηγουμένης χωρητικότητος (2.243.703 τόν. γκρός) είναι οἱ ὑπήλιστοι απὸ 27 ετίας. Ἐπ τούτων σκάφη 711.455 τόννων ναυπηγούνται διὰ ξένου λογαριασμού.

Σημαντικαὶ εἰναι εἰς τὰ καθιστερήσεις τῶν πλοίων μετὰ τὴν καθέλκωσιν. Διὰ τὸ τρίτον καὶ τέταρτον τρίμηνον αἱ παραδόσεις προέπονται μεγαλείτεραι. Διὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον ἀνήλθον εἰς 274.323 τόννων.

Τὰ ναυπηγούμενα εἰς τὸ ἔξωτερικὸν σκάφη ἀνήχοντο εἰς 1.788.186 τόν. γκρός, κατὰ 3.153 τόν. διλγότερα ἔναντι τοῦ α' τρίμηνου. Δὲν πελμαΐσανται αἱ ναυπηγήσεις τῆς Ρωσίας, τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ιαπωνίας. Ἡ γαλλικὴ βιομηχανία ἔχει τοπότην μὲ 331.216 τόν., ἡ Σουηδία δευτέρα μὲ 241.980, ἡ Οὐλανδία τρίτη μὲ 219.628 τόν. καὶ μετ' αὐτῆς αἱ Βρεταννικαὶ Κτήσεις μὲ 176.046 τόν.

Σκάφη 342.650 τόν. ἐτέθησαν ὑπὸ ναυπηγήσεων κατὰ τὸ β' τρίμηνον εἰς τὸ ἔξωτερικόν, πλὴν τῆς Ἀγγλίας. Εἰς 322.023 τόν. ἀνέρχονται τὰ καθελκυσθέντα καὶ 372.803 τὰ παραδοθέντα.

Τέλος τὰ καθ' διὸ τὸν κόσμον ναυπηγούμενα σκάφη ἔχουν χωρητικότητα 4.021.889 τόν. γκρός. Τὰ 55.8 τοῦ τοννᾶς τούτου ναυπηγούνται εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ πετρελαιοφόρα, οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται, διτὶ τὰ παγκοσμίως ναυπηγούμενα ἀνέρχονται εἰς 93 σκάφη 964.312 τόννων γκρός. Ἐπ τούτων 61 τόν. 579.205 ναυπηγούνται εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Ἐπ τῆς δῆλης χωρητικότητος (102.072) τῆς ναυπηγουμένης εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, 8 σκάφη εἰναι πετρελαιοφόρα, τόννων 114.940.

### Τὸ μεταναστευτικὸν κύμα

Εἰς τετρακοσίας χιλιάδας ὑπολογίζονται οἱ προτιθέμενοι νὰ μεταναστεύσουν ἐξ Ἀγγλίας εἰς τὴν Αδστραλίαν. Διακόπια πεντήκοντα χιλιάδες εἰναι οἱ δηλώσαντες τὴν ἐπιδυμίαν τῶν νὰ μεταβοῦν ἐκεῖ ὡς μετανάσται, δαπάναις τῆς Αδστραλιανῆς κυβερνήσεως καὶ ἑκατὸν πεντήκοντα ἔχουν ἐγγραφῆ εἰς τοὺς τακταλόγους ἵνα ταξιδεύσουν δαπάναις τῶν. Πρόκειται δηλαδὴ περὶ τεραστίας κατὰ μάζας ἐθελοντίσας μεταναστεύσεως, ἡτοις ὅμως θὰ καθιστερήσῃ ἐπὶ τὴν λόγῳ τῆς ἐλλείψεως μεταφορικῶν μέσων. Πάντως ὑπολογίζεται κατὰ τὸ 1949 νὰ ταξιδεύσουν 75—80 χιλιάδες.

Πρὸς τὸ παρὸν τέσσαρα ὑπεροχεανία είναι ναυλωμένα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἀπὸ τὸ Βρεταννικὸν ὑπονηργεῖον τῶν Μεταφορῶν. Διαθέτουν 5500 θέσεις καὶ μεταφέρονται μετανάσταις εἰς τὴν Αδστραλίαν. Δέοντα διατίθενται ἀκόμη ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου καὶ τέλος τὸ «Georgics» 27 χιλ. τόννων θὰ δομολογηθῇ τὸ 1949, μετὰ τῶν «Καμερόνιας» καὶ τοῦ «Μονάχου τῆς Βρετανίας». Δέκα τρία ἀλλα τῶν διαφόρων ἀγγλικῶν ἐταιριῶν μετέχουν εἰς τὴν ἔξωφετικήν αὐτήν μεταφορικήν κίνησιν.

Telephone: Digby 4-5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR-TRADE CORPORATION

*Steamship Agents and Brokers*

44 WHITEHALL STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

### Τό «Πρετόρια Κάστλ»

Μὲ ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον παροκολούθουνται ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς αἱ ἀποδόσεις τῶν μηχανῶν τοῦ νέου ἑπερωκεανοῦ «Πρετόρια Κάστλ» τὸν νοῦν 28.700 κατὰ τὸ ὥδη ἐκτελούμενον πόδον ταξίδιον τοῦ πρὸς τὴν Νότιον Ἀφρικήν.

Κατὰ τὰ τελευταῖα προκολευμάτα ἔτη διὰ τὰ ὑπερωκεάνια τῆς «Γιούνιον Κάστλ Λάΐν» ἡσαν δηξελούνητα. Τὸ ζῆτημα τώρα ἐγέρεται ἀν καὶ κατὰ πόσον αἱ δηξελομηχαναὶ θὰ παρέχουν εἰς σκάφη τοῦ μεγέθους τοῦ «Πρετόρια Κάστλ» τὴν μεγίστην δυνατήν ἀπόδοσιν καὶ ἀν δικαιολογημένη ἡ τοῦ ἀλλαγὴν τοῦ συστήματος. Πράγματι εἰς τὸ ἀντέροι σκάφος καὶ τὸ ἀδελφόν τοῦ, τὸ ὥδη υπεργούμενον, ἐποποθετήθησαν ἀποιστρόδιοι μὲν διπλοῦς μειωθῆσαν στροφῶν.

Τὸ «Πρετόρια Κάστλ» θὰ μεταφέρῃ 705 ἑπιβάτας καὶ 12 χιλ. τόννων φροτίου καὶ θὰ ἐκτελῇ τὸ ταξίδιον Ἀγγλίας — Νοτίου Ἀφρικῆς εἰς 13 1/2 ἡμέρας, 36 μόνον ὥρας τεχνύτερον ἀπὸ τὸ πρὸ 40 ἑπον ἀπαιτούμενον. Ἡ συντελεσθεῖσα, δηλαδή, πρόσοδος δὲν θεωρεῖται ικανοποιητική.

### Νορβηγία

#### Ο ἀποκλεισμός τῶν Παναμαϊκῶν

Μυστικαὶ ἐπηρήφησαν αἱ ἀποφάσεις τῆς διεθνοῦς διασκέψεως τῆς Ύποστονδίας τῶν Μεταφορῶν εἰς τὸ «Οσλο», αἱ σχετικαὶ μὲν τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν παναμαϊκῶν καὶ τῶν χανδωπικῶν πλοίων. Τὴν πρότασιν περὶ εμποιοκτᾶς κατέθεσαν εἰς τὴν διάσκεψιν οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν καὶ λιμενεργατικῶν δραγανώσεων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Ἀγγλίας, τῆς Φινλανδίας καὶ τῆς Νορβηγίας. Παμφηροὶ ἐγένετο ἀποδεκτὴ ἀπὸ τὴν διομέλειαν τῆς διασκέψεως, ἀφοῦ ίδιατέρως συνεζητήθη ἀπὸ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν λιμενεργατῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν.

Τὰ γνωστὰ ἐπιχειρήματα τῆς ἀσύνδοσις ἐπανελήφθησαν καὶ τελικῶς ἀπεφασισθήσαν ὁ ἀποκλεισμός, χωρὶς νὰ ἀνακοινωθῇ καὶ η ἡμέρᾳ τῆς ἐνάρξιος τοῦ.

Μεταγενεστέρως ἐγγόνισθη διὰ τὸ ζῆτημα τοῦ χρόνου ἀφέθη γὰρ κανονισθῆ ἐις σύνκεψιν εἰδικῶς ἐκλεγείσης ἐπιτροπῆς, ἡ οἵτις θὰ συνέλθῃ εἰς τὴν Γενεύην κατὰ μῆνα Νοεμβρίου. 'Η ἐπιτροπὴ ἀποτίθεται ἀπὸ ἐκπροσώπους τῶν ναυτεργατικῶν μόνον δραγανώσεων, εἰς ἄς, ως ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένας, ἀντέθη ἡ πρωτοβούλια κάθε ἐνεργείας. Οἱ λιμενεργάται προπετέρθησαν τὰς ληφθησομένας ἀποφάσεις.

Τρικάρσοι αἱ ἀντιπρόσωποι, προσχώμενοι ἀπὸ 19 χώρας, μετέσχον τῆς διασκέψεως τοῦ "Οσλο".

#### Ἡ δέσις τῆς ναυτιλίας αἱ τῆς

Οἱ πρόεδροι τῶν Νορβηγῶν ναυλομεστῶν ἐξεφώνησε κατὰ τὴν τελευταῖαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς δραγανώσεως ταῦτης μαρφὸν λόγον περὶ τῆς θέσεως τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας. 'Αποσπῶμεν ἐξ αὐτοῦ μερικὰς περικοπὰς γενικωτέρουν ἐνδιαφέροντος:

«Ἡ ὑπὸ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἐφαρμογὴ, τῆς πολιτικῆς τῆς προτιμήσεως τῶν πλοίων τῶν ἑθνικῶν τῶν σημαντικῶν εἰς τὰς μεταφοράς των, εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὸ δόγμα τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ λιαν ἐπιζήμιος διὰ τὴν Νορβηγικήν Ναυτιλίαν, ἡ δοπία ἀναγκάζεται νὰ μένῃ ἀχροιμοπότης, ἐνῷ ἀφ' ἔτερον ὑποχρεούμενθα νὰ πληρωθούμενη δολλάρια εἰς τὰ διεργατικά πλοία. Τοῦτο εἶναι τελείως παραδίογον. 'Αφ' ἔτερον ἡ Μεγάλη Βρετανία δίδει ἀποκλειστικὴν πρότιμην εἰς τὰ πλοῖα τῆς διὰ τὰς δρετανικὰς μεταφοράς. Τοιουτόπιος οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν κατ' ἐξοχὴν ναυτικῶν χωρῶν, διότι εἶναι λ. κ. ἡ Νορβηγία, περιάγοντα εἰς λίαν δυσχερῆ θέσιν».

Ἄναρερθρος εἰς τὴν γενικὴν κατάστασιν τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας, ὁ διμιλήτης εἴπεν, διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἡσίστασι κατ' ἐξοχὴν τὸν ἀνάκτυτον πάτης συναρδᾶς ἀνωμαλίας, ἡ δοπία συμβαίνει ἀνά τὸν Κόσμον. 'Η ἀπερνία, ἀδφνη, τῶν γαναθρακωρύχων τῆς Ἀμερικῆς καὶ η ὀικονομικὴ πολιτικὴ τῆς Μεγάλης Βρετανίας δγναν πολὺ αἰσθηταὶ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν ἐν γένει.

Εδιὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ κορισμοποίησις εἰς τακτικὴν ἐργασίαν τῆς νορβηγικῆς χωρητικότητος, ἡ δοπία ἀνθίστασαι σήμερον καὶ ητοῖς θὰ αὐξηθῇ ἐντὸς τῶν προστεχόν ἔτῶν, πρέπει νὰ μεταβληθῇ ἀρδην ἡ ὑπὸ τῶν διαφόρων χωρῶν ἀσκουμένη πολιτικὴ τῆς προτιμήσεως τῶν ἑθνικῶν τῶν σημαντικῶν. Οὕτω, θὰ καταστῇ δυνατὸν καὶ ἀποδωτὴ παραγωγικῶς καὶ τὸ σχέδιον Μάρσαλ».

Οὐλῶν εἰδικῶς διὰ τὴν Νορβηγικήν Ναυτιλίαν, ἐτόνισεν, διὰ καταβάλλονται ἐντατικαὶ προσπάθειαι διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν κατὰ τὸν πόλεμον ἀπολειῶν καὶ διὰ τὴν ἀνανεώσιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου διὰ νέων συγχρονισμένων πλοίων.

Ο ὀμερινὸς ἐμπορικὸς στόλος τῆς Νορβηγίας ἀνέρχεται εἰς 4.100.000 τόννους γκρός, ἐκ τῶν δοπίων πλέον τῶν 40 οἱ εἶναι τάνκεροι. Ταῦτα, κατὰ τὸ πλεῖστον, εἶναι χρονοναλωμένα διὰ τοὺς πέντε η καὶ δέκα ἔτη.

### ROGER MARGOSCHES

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

HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE «NEPTUNIA»  
Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli  
Telegrams NEPTUNIA Phone: 40-613  
P.O.B. 20 Phone: 45-337  
Sub Agencies in all the Hellenic Ports

'Αφ' ἔτερον ἡ Νορβηγία ἔχει λαμπρὸν στόλον ἐκ πλοίων ψυγείων. Τὰ φροτηγά της, τὰ περισσότερα τῶν δοπίων εἰναι δηξελούνητα, χρησιμοποιοῦνται, κυρίως, εἰς τακτικὰς γραμμὰς διεθνοῦς σημασίας. Τὰ πολιαρά, διμιλήτης, φροτηγά, ὡς καὶ τὰ «λίμπερτς», τὰ δοπίων ἡγοφάσθησαν ἐξ Ἀμερικῆς, δυνούλως εὑρίσκονται μὲν ικανοποιητικὴν ἀπόδοσιν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν οἰκονομικὴν ἀπόδοσιν τῆς Ναυτιλίας, ὁ διμιλήτης εἰπεν, διὰ μεταξὺ τῶν μηνίδων συντιλασῶν κύλων ἐπικρατεῖ ἡ γνώμη, ὅτι τὰ πλοία ἀποκομηθοῦν μεγάλα πέριθη, λόγῳ τῶν ὑψηλῶν ναύλων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικὴν περίοδον. Οἱ δοπίων σχετικόμενοι ἀγνοοῦν τὸ γεγονός, διὰ καὶ τὰ ἔξοδα τῶν πλοίων ἔχουν αὐξηθῆ ὑπερβολικὰ καὶ ιδίως τὰ ἔξοδα ἐπισκεψῶν, τὰ δοπίων ἔπιβασιν τῶν πλοίων, λόγῳ τῶν μεγάλων καθυστερήσεων, αἱ δοπίων μεταπολεμικῶς παρατηροῦνται εἰς τὴν ἐπτέλεσιν τῶν σχετικῶν ἐγασίων.

Καταλήγοντος ὁ Νορβηγὸς πρόβεδρος ἐτόνισεν, διὰ, ἀν καὶ ἡ σημερινὴ διεθνὴς ναυτιλιακὴ κατάστασις δὲν φαίνεται ἀπολύτως ικανοποιητική, ὑπάρχουν ἐν τούτοις, ἐλπίδες βελτιώσεως τῆς τοῦ τοῦ μέλλον. 'Ἐν τούτοις, πρέπει ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος νὰ είναι πολὺ συντηρητικὸς εἰς τὰς προβλέψεις του καὶ νὰ προετικοθῇ διὰ καθέ ένδεχομένην ποίησιν, η δοπίων, ὅλως τε, εἶναι συμφυτὸς μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

### Σουηδία

#### Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

Ἐπειδὴ 1.982 ἐκαπομένηα κορωνῶν ὑπολογίζεται τὸ παθητικὸν τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου τῆς Σουηδίας πατὰ τὸ 1947 καὶ εἰς 520 ἐκαπομένηα κορωνῶν τὸ καθαρὸν εἰσόδημα τῆς Σουηδίας Ναυτιλίας, χραστηριζόμενον ὡς εἴδηντες ἔξαγωγα. Κατὰ τὸ 1946 τὸ εἰσόδημα αὐτὸν ὑπεργούσθη εἰς 550 ἐκαπομένηα. Εἰς τὸ ἀντέροι ποσὸν θὰ πρέπει νὰ προστεθοῦν 65 ἐκαπομένηα κορωνῶν προερχομένων ἀπὸ τὰς δατάνας ξένων πλοίων εἰς τοὺς συνηδικούς λιμένας, περιλαμβανομένων καὶ 25 ἐκαπομένηα.

### Τουρκία

#### Τὸ ναυτιλιακή τῆς ἀνάπτυξις

Ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 1946 εἰς τὴν δύναμιν τῆς Τουρκικῆς Ναυτιλίας, προσετέθησαν τὰ ἔξης σκάφη: «Εἳς ἐπιβατηγά τῶν 4 χιλ. τόννων, παραγγελθέντα εἰς τὴν Τατιάναν διὰ τὴν γραμμὴν Μαύρης Θαλάσσης καὶ δύο τῶν 2 χιλ. τόννων διὰ τὴν γραμμὴν Προποντίδος. Εἰς τὴν 'Ολλανδίαν παραγγελθέντα εἰς τὴν σιδηροδρόμου (Ferries) διὰ τὸ Βόσπορον.

Εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἡγοφάσθησαν: Τὸ λάινε «Ισταμπούλ» (5.200, τόν. τοῦ 1932), τέσσαρα φροτηγά τῶν 5.000 τόννων καὶ δύο τῶν 2.800 τόννων. Εἰς τὴν Σουηδίαν δύο φροτηγά τῶν 4.370 τόννων. 'Ηγοφάσθησαν ἐπίσης τὸ «Monterey» ἀδελφὸν σκάφους τοῦ «Ισταμπούλ», τρία μικτὰ δηλιοκίνητα σκάφη τοῦ 1938, 7.400 τόν. ξεστον, δύο ἀτμόπλοια τοῦ 1931, δύο Βίκτορους καὶ δύο τάνκερς, διὰ ἔξης Ἀμερικῆς.

#### Τὸ ναυτιλιακή ἐκπαίδευσις

Τὸ κυνέρωντος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀποδίδουσα μεγάλην σημασίαν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς δοσῆς τὸ δυνατὸν ἀριτικέας ἐκπαίδευσεως τῶν διξιοματικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καταστρώματος καὶ μηχανῆς, ἔχει ιδιότητα εἰς εἰκνήγυς Πόδιντο ναυτικὴν ἀκαδημίαν, εἰς τὴν δοπίων σχολήν της Αθηναϊκῆς Πόλεως τοῦ 1938, 7.400 τόν. ξεστον, δύο ἀτμόπλοια τοῦ 1931, δύο Βίκτορους καὶ δύο τάνκερς, διὰ ἔξης Ἀμερικῆς.

Τὸ τακτονικὸν ταύτην, ἡ δοπία εἶναι κατὰ τρόπον ἀρτιον ἐφωδιασμένη μὲ τὸ ἀριτον διδακτικὸν προσωπικόν, διδακτικὸν μέσα καλ., φροτηγὸν οἱ μαθηταὶ ἐπὶ δύο ἔτη καὶ κατόπιν τοποθετοῦνται εἰς τὰ πλοῖα, ὃς δοκιμοὶ διξιοματικοὶ καταστρώματος καὶ μηχανῆς ἐπὶ ἓντος. Μετὰ τὴν ὑπερσείαν ταῦτην θαλάσσης ἐπανέρχονται εἰς τὴν ἀκαδημίαν, δύοτον ἐπὶ ἓντος μετὰ ἐξετάσεις λαμβάνοντα τὸ διπλωματικὸν καταστρώματος ἡ μηχανῆς.

Τὸ ιδιαιτέρων αὗτη προσοχή, τὴν δοπίων συγχεντρώνει ἡ κυνέρωντος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν στελεχῶν τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν δοπίων δασανῶνται σημαντικότατα ποσό, δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν ἀριτον διδακτικῶν κύλων, λόγῳ τῆς ὑπὸ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τηρουμένης πολιτικῆς πρὸς δημιουργίαν ἀξιολόγουν ἐμπορικῆς ναυτιλίας, πρωταρχικὸς παραγών τῆς δοπίων εἶναι η παροξειδεύσεως στελεχῶν ἀριτον τάτης μορφώσεως καὶ καταρτίσεως.

### SHIPPING & GENERAL AGENCY C. LTD

SHIPBROKERS,  
STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

### A.E.ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ)

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, 'Αγοραπωλησία πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

'Αντιπρόσωποι ἐν 'Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS LTD

Γραφεία ἐν Πειραιῷ: 'Ακτὴ Ποσειδῶνος 28 τηλέφ. 41-479

» » Αθήναις: Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21.441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις ἔξωτεροικοῦ «UNION»

» » Εύπολιδοικοῦ «OUNION»

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**  
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις  
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658  
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
Συνδρομαι 'Εξωτερικού Δ. 'Αγγλ. 5.15.0 'Εσωτερικού Δρ. 50.000.  
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
'Αντιπρόσωπος μας είς την 'Αγγλίαν:  
A. E. SHEPPARD  
«ETHELBURGA HOUSE»  
91/3 BISHOPSGATE  
LONDON E. C. 2

# Ναυτιλιακές Ειδήσεις

## Η Διακομματική έπιτροπή διά την Ναυτιλίαν

Κατόπιν της γενομένης συνείσεως υπό της Βουλής κατά την συνεδρίασης της 2ας Ανδρόντου περὶ ουγκροτήσεως ειδικής ιδιελούς διακομματικής Έπιτροπής πρός τὸν οποῖον, όπως μελετήσῃ αὐτή τὰ ἐκκρεμῆ ζητήματα τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπὶ τῇ βάσει σχετικῶν εἰσηγήσεων τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁ πρόεδρος τῆς Βουλῆς κ. 'Ιω. Θεοτόκης προέβη τὴν 7ην Ανδρόντου εἰς τὴν ουγκροτήσιν τῆς μὲ τὴν κατωτέρῳ σύνθεσιν:

Ν. 'Αντωνόπουλος (Βουλευτής Αργίσης), Γ. Βογιατζῆς (Εδβοίας), Κρήτων Δηλαβέρης (Πειραιᾶς), Γ. Δροσόπουλος (Κυκλαδῶν), Ενστό. Κομνηνός (Κεφαλληνίας), Γ. 'Αβερωφ (Ηπείρου), Γερ. Βασιλεύδης (Φθ) φωκίδος, Παν. Ροζάνης (Χίου), Πέτρος Γαρονφαλαΐτης (Ηπείρου), Νικ. 'Αβραάμ (Πειραιᾶς), Σπ. Τριαντός (Κερκίνης), Κ. Παπαγιάννης (Αθηνῶν), Περ. Λυγίδης (Τριπόλεως), Τηρ. Πάρος (Κυκλάδων) καὶ Νικ. Φωκᾶς (Κεφαλληνίας).

Ἡ αντέροι διασυμματική έπιτροπή συνεδρίασασα τὴν 11ην Ανδρόντου ἔξελεξε πρόεδρον αὐτῆς τὸν κ. Νικ. 'Αβραάμ, ἀντιπρόεδρον τὸν κ. Ενστό. Κομνηνόν καὶ γραμματέα τὸν κ. Γ. Βογιατζῆν. Ο πρόεδρος τῆς έπιτροπῆς καὶ πρώην ὑπουργός κ. Ν. 'Αβραάμ ἔσχε μαρκῶν συνεργασίαν μετὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κ. Θεοτόκη. Κιζάνη ἀναφορικῶς μὲ τὰς ἔργασίας τῆς ἐπιτροπῆς.

## Η ἀποζημίωσις τῆς πολεμοπλήκτου πλοιοκτησίας

Ἡ διοίκησις τοῦ Α.Ο.Κ.Π. κατοβάλλει προσπαθείας διὰ τὴν συγκέντρωσιν διαφόρων περιουσιακῶν στοιχείων τοῦ 'Οργανισμοῦ, προκειμένου νὰ καταβληθῇ εἰς τοὺς παθόντας πλοιοκτήτας ποσοστὸν 5ο/ο εἰσέτι πέραν τοῦ καταβληθέντος μέχρι τοῦ 37.82ο/ο ἐπὶ τὸν ἐπιδικασθεῖσῶν εἰς αὐτὸὺς ἀπόζημιώσεων.

## Νέα ἀγορά φορτηγοῦ

Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἥγοραν τελευταίως καὶ ἄλλο παναμαϊκὸν «Λίμπερτο» ὅπερ καὶ παρέλαβον πρὸ ἡμέρων εἰς τὴν 'Αμερικήν.

## Παναμαϊκὸν «λίμπερτο» εἰς 'Ινδούς

Τοῦλληνικής πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν λίμπερτο «Μαίοη Γ.» 7176 τ. γραδ. (τοῦ 1943) ἐπωλήθη εἰς ίνδικη ἑταῖραν. Τὸ σκάφος παρελήφθη πρὸ τῶν ἡμερῶν εἰς τὸ Αονδίνον ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς τοῦ καὶ μετονόμασθη «JALAKALA».

## Τὸ νέον Λίμπερτο «Ηρα»

Ἐτς ἀντικατάστασιν τοῦ πρὸ ἐτοῦ κατὰ τὸ πρότον ταξίδιόν του ναυγάσαντος εἰς τὰς ἀγγλικὰς ἀκεὰς Λίμπερτο «Ηρα» τῆς 'Εμπορικῆς καὶ Έφοπλιστικῆς Έταιρίας ή «Ναυτιλιακή Έπιτροπή» ἐνέχοντες τὴν πόλησιν ἐτέρου «Λίμπερτο», διεργάτην ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν καὶ ἔλαβε τὸ αὐτὸν ονοματό τοῦ προηγούμενον.

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 № 4

Telegrams: «GREGOS-Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:

YANNOULATOS BUILDING

Tel. GR 6 GA V.—Piraeus

Téléphone 40.259

## Διά τὸν ἀείμηνον Δρακούλην

'Υπὸ τὸν τίτλον «Εἰς ἀξιοποίησιν τοῦ Ελλήνος έφοπλιστής» τὸ γνωστὸν ἀγγλικὸν περιοδικόν «SHIPBUILDING AND SHIPPING RECORD», γράφει διὰ τὸν ἀείμηνον Γεώργιον Δρακούλην τὸ ἔξῆς:

«Ο Γεώργιος Κωνσταντίνου Δρακούλης, δοτις ἀπέθανεν εἰς Ἀθήνας, ἔγων τὸ 8δον ἔτος τῆς ἡλικίας του, ἵτο ἔνας γνωστὸς ἐφοπλιστὴς ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Ἀπέτησεν οὗτος τὸ πρῶτον σαύρος κατὰ τὸ 1902. Τὸ ἡγόρασεν ἀπὸ τὸν Ράνσιμαν. Ἐφερε τὸ ονόμα «CASTLEMOOR» καὶ Ἰτος ζαλιθρίδινον τράπη τὸν 2.868, ναυτηρήσιον τοῦ 1882. Μετωνυμάσθη «Οδυσσεύς». Κατ' ἐπείνας τὰς ἡμέρας καὶ ἐπὶ ἔτη μαρῷ πατόπιν, ὅλη πράγματι τὰ φορτηγά, ποὺ συνεκρότουν κυρίως τὸν ἑλληνικὸν στόλον, ἡγοράζοντο μεταχειρισμένα. Ο Δρακούλης ἦτο εἰς ἐκ τῶν πρώτων ἐφοπλιστῶν, ποὺ ἐναπήγησε συγχρονισμένα καὶ οἰκονομικά σκάψη εἰς τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα. Τὸ πρῶτον παραγγελθὲν πλοῖον ἦτο τὸ «Τηλέμαχος». Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυτηρεῖα Γρεβένη τοῦ Οὔστον Χάρτελεπού τῷ 1911. Ή χωριτικότης του ἀνήγορος εἰς 6200 τ. φορτίου (3502 τ. γκρόδ.). Μετ' αὐτὸν ἤκολούθησε τὸ «Αιόλης» τὸν γραδ. 3.914, ναυτηρήσιος τῶν Τέλιμου Λαίγκων τοῦ Σόντερλαντ. Καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ «Πολέντιο» 4.077 τὸν γραδ.

Ο πρῶτος πόλεμος εἴδε τὸν Δρακούλην μὲ τὰ τρία αὐτὰ νέα σκάψη, τὸν ἀρχικὸν «Οδυσσεύς» καὶ δύο ἄλλα: τὸ «Ιθάκη» καὶ τὸ «Μέντωρ». Δύο ἀπὸ τὰ σκάψη ἀπωλέσθησαν κατὰ τὸν πόλεμον. Τὸ «Ιθάκη» ἀντικατέσταθη μὲ τὸ ὄμώνυμον ἐπιβατηγόν, τέως θαλαμηγὸν τοῦ Κεβίδου τῆς Λίγυτου. Ἐξευτηρέτε ἐπὶ μαρῷ τὴν ἀκτοπλοίαν. Νέος «Οδυσσεύς», τὸν 3.527, ἐναπήγηθη τὸ 1920 εἰς τὴν Σκωτίαν, ἀλλ' ἀργότερον ἐπωλήθη.

Ο δεύτερος πόλεμος εἴδε τὸν Δρακούλην μὲ πέντε πλοῖα, ναυπηρήσεως μεταξὺ τοῦ 1902 καὶ 1914. Εἰς τὸ τέλος μόλις τὰ παλαιότερα δύο ἀπέμειναν.

## Αἱ ιταλικαὶ ἐπανορθώσεις

Τὴν 12ην Αὐγούστου κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν ἔνα ὀδούροδόν σκάφος τοῦ ιταλικοῦ στόλου, ὅπερ παρεδόθη εἰς τὴν ἑλληνικὴν πυθένησιν ἐναντὶ ἐπανορθώσεων. Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον μετονυμάσθη «Κασταλία».

## Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

Ἄνω τελευταῖα ἀγοραὶ ἀγγλικῶν σκαφῶν εἶναι ἀρχετυπαὶ τῆς πόρου τὰ πάρα πορφύρας τῶν τιμῶν. Πρὸ διμήνου ἐπωλήθη εἰς ἀγγλικὴν ἐτερίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων τὸ δημελούντον φορτηγόν «REAVELY», 9.200 τόννων d. w., κατοσκευῆς Ντόξφορδ, τοῦ 1940, μὲ κτύπωδην τοῦ 1948, ἀντὶ 312.500 λιρῶν. Ἡτο προναλωμένον καὶ οἱ πολιταὶ ἐπέτυχον τὴν ἀνωτέρω τιμὴν, προσξοφλήσαντες 40 χιλ. λιρῶν κέρδος ἀπὸ τὴν προναλωμένην τοῦ σύτην. Ἡ τιμὴ τῆς πολιτησίας τοῦ ἐθεωρηθῆται ἀρχιβλήση. Ἐπρόκειτο, πάντως, περὶ ἔξαιρετον σκάφους.

Ἐνα δεύτερον ἀδελφὸν σκάφος, τῆς ἀνῆκης ἐπανορθώσεως, ἀντὶ τοῦ 1911 εἰς τὸν ίδιον "Ελληνας ἐφοπλιστής", ἀντὶ τυμῆς 220 χιλιάδων λιρῶν. Ἐπλωτούς, δηλαδή, σημαντική.

Καταστεναταῖ, χαρατηριστικὰ καὶ τῶν δύο σκαφῶν, συντήρησις κ. λ.τ., τὰ ίδια καὶ διὰ τὰ δύο σκάψη. Ἡ μόνη διαφορά, διτὶ τὸ δεύτερον εἶναι πατά τέσσαρα ἑταῖρα παλαιότερον. Εἰνε ναυπηγήσεως τοῦ 1936.

Οι πολιταὶ ἀναλαμβάνουν νά τὸ παραδόσουν μετὰ τὴν ἐκτίλεσιν τοῦ σορθέντος τῆς μηχανῆς του. Τὸ σκάφος εἶναι ἐπινεωρημένον.

## Συνέχεια χωρὶς τέλος

Δέκα έξι τοῦ πληρώματος τοῦ Αίμπετος τοῦ «Αλέξανδρος Κοροζῆς» ἡρούντων νὰ ἔξελθον τοῦ σκάφους, ἐλληνικούσμενον εἰς τὴν Φιλαδέλφειαν, δην καὶ ἀπελύθησαν παρεμβάσει τοῦ Προξενικοῦ Αιμενάρχου Νέας 'Υδρας. Προσφυγὴ ἐγένετο εἰς τὰ τοπικὰ δικαστήρια, δίκη δ' ἐπόρευτο νὰ διεξαχθῇ κατ' αὐτάς. Οι ἀπολυθέντες ξητοῦν νὰ πληρωθοῦν τὸ ἔξ 80 δολ. ἐπίδομον ἔξαιροντος συντροφίας.

Μετὰ ὀκταήμερον ἀναγκαστικὴν ἀργίαν τὸ «Αλέξανδρος Κοροζῆς» ἀπέλευθερον σκάφοτον τοῦ λιμένος τῆς Φιλαδέλφειας. 'Ο αἰόλποις τοῦ ἐπετέρηθη, χωρὶς καὶ νὰ λυθῇ ἡ προκύπτασι μὲ τὸ πλήρωμα διαφορὰ διὰ πά τὰ ἔξαιρηα ἐπιδόματα, κατόπιν τοινῆς συμφωνίας τῶν συνηγόρων τῶν διαδίκων ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ κ. Welsh. 'Ο δικαστὴς ἐδήλωσεν, διτὶ δὲν ἐπεξείσθη νὰ λύσῃ τὸ ἐγερθὲν ζήτημα. Περιέγραψε τοῦτο ως «κατ' ἔξοχὴν πολιτικὸν πόδλημα». Βάσι τῆς ἐπειδούσης συμφωνίας, τὸ ζήτημα τῶν προκαταβολῶν καὶ τῶν ἔξαιρηντων ἐπιδομάτων νὰ λυθῇ ἀργότερον.

### Τό Παναμαϊκόν φορτηγόν «Φρίξος»

Την 23ην Ιουλίου άπειλεν τον λιμένος της Ν. Υόρος τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Φρίξος» με πλήρες φορτίον διαφόρων είδών διὰ τὴν Παλαιστίνη.

Διὰ τὴν καλήν περιάσθιν τοῦ ταξιδίου δοξολογία ἔλαβε χόρων πρὸ τοῦ ἀπότολος ἐπὶ τοῦ σκάφους χοροσταύντος τοῦ Ραβδίνον 'Επαστάν, παρασταμένων δὲ καὶ ἄλλων ἑπτήιων τοῦ 'Ισαράλ.

### Ἐφοπλιστική δωρεά

(Οἱ Ἐλλῆνες ἐφοπλισταὶ τοῦ Λονδίνου ἤγόρασαν τὸ μόνον ἔλληνικὸν ἔκθεμα γλυπτικῆς, διόριος ἔξετέθη εἰς τὴν ἕκει ἔκθεσιν τῶν καλῶν τεχνῶν, τὴν σχετικὴν μὲ τὸν ἀβλητισμὸν. Πρόκειται περὶ ὁραῖον καλλινόν ἀγάλματος εἰς φυσικὸν μεγεθός τοῦ διαμενόντος εἰς Παρισίους γλύπτων κ. Βαλσαρίου. Τιτλοφορεῖται «Μετὰ τὴν Νίκην καὶ ἀναπαριστᾶ ἀδητήν νικήσαντα εἰς ἀγώνισμα. Θὰ δωρηθῇ εἰς τὸν Δῆμον 'Αθηναίων, ἵνα στηθῇ εἰς μίαν τῶν πλατειῶν τῆς πολιτείας.

### Προκήρυξις ἔξετάσεων

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προεκρούγθησαν διὰ τὴν ὡρηνήν της Σεπτεμβρίου ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου μηχανοδηγῶν α' καὶ β' τάξεων. Η ὑγειονομικὴ ἔξετάσις τῶν ὑπουργῶν θὰ διεσαχθῇ τὴν 2αν Σεπτεμβρίου, αἱ δὲ αἰτήσεις τῶν ἔνδιαιρεσομένων νὰ μετάσχουν τῶν ἔξετάσεων θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 25ης Αὐγούστου.

### Η Νομοθεσία διπλωμάτων εἰς Δωδεκάνησον

Πρὸς τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Ρόδου, τὸ λιμεναρχεῖον Λέρου, τὰ ὑπόλιμεναρχεῖα Κῶ καὶ Καλύνεως καὶ τὸν λιμενικὸν σταθμὸν Καρπάθου διεβιβάσθη ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας μακροσκελῆς ἔγκυλλος μὲ πλήρεις ὀδηγίας σχετικὰς μὲ τὴν ἑφαδιογήν τῆς περὶ διπλωμάτων νομοθεσίας εἰς τὴν Δωδεκάνησον καὶ ἀντικαταστάσεως τῶν χορηγηθεόντων ὑπὸ τῆς Ιταλικῆς διοικήσεως διπλωμάτων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν, δι' ἔλληνικῶν τοιούτων.

### Η ἐπὶ ξένων πλοίων διανυθείσα υπηρεσία

Πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ πρόξενικὰς μας ἀρχὰς ἐκοινοποιήθη ἑγκύλιος τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας περὶ τρόπου ἀποδείξεως τῆς διανυθείσης ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἔχοντα ωρὶς ἔξει:

«Ἐὰν ἡ ὑπηρεσία ἔχῃ δικυρθῆ ἐπὶ πλοίον ἔνεντι ἔθνος ἐθνικότητος, αὕτη ἀποδεινύνεται διὰ πιστοποιητικῶν τῶν πλοιάρχων ἢ κυβεργητῶν τῶν πλοίων τῶντων, ἐν τῷ δοπιῷ δέοντον νὰ ἀναγράφηται τὸ ὄνομα τὸ εἶδος, ἡ κωνικότης καὶ ὁ λιμὴν ναυτολόγησεως καὶ ἀπολύσεως, τὸν ἔνδιαιρεσομένον, ὡς ἂ διαθήκης καὶ ἡ εἰδικότης, εἰς οὓς οὗτος ὑπηρέτησεν ἐπὶ τὸ πλοίον. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο δέοντα νὰ ἔχῃ ἐκδοθῆ ἐφ' ἔκστην ναυτολόγησει καὶ ἐντὸς μηρὸς ἀπὸ τῆς ἀπολύσεως. Τὸ γνήσιον τοῦ περιεχομένου τοῦ πιστοποιητικοῦ καὶ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ πλοιάρχου ἢ κυβεργήτου δεῖ τὸν Μητρώον ἔργατων θαλάσσης.

»Ἐπὶ πλέον ἀνωτέρῳ ἐν τῇ διεθνώδει τῆς λιμενικῆς ἢ προξενικῆς ὀρχῆς δέοντα νὰ γίνεται μεία, ὅτι κατὰ τὸ ἀναφερόμενον χρονικὸν διάστημα τὸ πλοίον ἔτέλει ἐν ἐνεργείᾳ.

»Πλοίον θεωρεῖται ἐν ἐνεργείᾳ κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα, καθ' ὃ ἐκτελεῖ πλοῦν συμπεριλαμβανούμενον καὶ τὸν ἡμερῶν παραμονῆς εἰς τὸν διαφόρους λιμένας, ἐφ' ὃσον τοῦτο ἐνεργεῖ ἔργασις φορτοειρητόστοις (ὅπερ ἔχεται ἐκ τοῦ ημερολογίου τοῦ πλοίου) ἢ ἐφ' ὃσον διατρέσει τὰ 3/4 τούλαχιστον τῆς διανύμεως τῆς δργανικῆς συνθήσεως αὐτοῦ».

### Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

Παρ 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἤγοράσθη τελευταίως τὸ μικτὸν σκάφος «Ντέργανα» τοῦ 1911 διανύμεων πετά κατάλληλον μετασκενήν νὰ μεταφέρῃ 700 μετανάστας εἰς ὑπερωφεάνιον ταξίδιον.

Τὸ σκάφος πράγματι μετασκενάσθη ἐπι Μασσαλίαν καὶ δρομαλογεῖται κατ' αὐτάς εἰς τὴν γραμμὴν Αδριατικῆς. "Ἐξει ἡδη προεξασφαλίστηται τοῖς ταξίδια μὲ πλήρεις τὰς θέσεις τοῦ ἀπὸ μετανάστας. Σημαία Παναμᾶ.

—Ἐνα μικρὸν παναμαϊκὸν ἐπιθετικὸν σκάφος, ἔλληνικῆς πλοιοκτησίας, τὸ «Βασιλίνας εἰνε χρονοναυλωμένον εἰς κινηματογραφικὴν ἔταιριαν διὰ τὴν λῆψιν ταινιῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Αφρικήν.

—Τὸ ἀγόρασθὲν παρ 'Ελλήνων (ἔταιρία «Κοντινετάλε») ἀμερικανὸν λίμπερον «JULES FRIBOURG» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν ἐπέβη ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Π. ἀ σι φι κ. Γ' ον αὶ ι ή ζ».

—Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγόν μας «OAKLEY», μὲ ἐν κατάστημα, 987 τ. γκρός, 1480 τ. φορτίον (τοῦ 1920) ἤγοράσθη ἀπὸ τὴν ἔταιριαν «Ιθάκη» (τοῦ Λονδίνου) ἀντὶ 17.500 λιρῶν.

—Ἐπίστης τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τῆς νοτιοαφρικανῆς ἔταιρίας «Ντῶπιαν» (τοῦ κ. Λιχαρδοπούλου καὶ Σία) ἀγγλικὸν φορτηγόν «FINNAMORE HILL» 7235 τ. γκρός (τοῦ 1944) μετωνομάσθη «WYE VALLEY».

—Ἐν ἀματαγωγὸν 2300 τ. γκρός, μὲ δύο 12κνήνδρους μηχανᾶς 900 ἔπιους ἰζάστην, νωτηγήθη τὸ 1942 εἰς 'Ηνωμ. Πολιτείας, ἀπολήκητον παρὰ τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. εἰς τὸν κ. Μιχ. Μπακόπουλον ἀντὶ 650 ἔκατ. δραχμῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐννολογήθη εἰς Πειραιάς ὃ φορτηγὸν ὑπὸ τὸ ὄνομα «Θεόδωρος».

—Τὸ ἀπὸ παρ 'Ελλήνων 202 τ. γκρός ἐπωλήθη ἀπὸ τὸ 'Ελληνικὸν Δη-

μόσιον ἀντὶ 25.000 λιρῶν εἰς τοὺς κ. κ. Γ. Σίμου 63 εο) καὶ 'Απ. Δούκαν 37 εο).

—Τὸ παρ «Ξιφίας» 108 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον εἰς τὸν 'Αλιευτικὸν Συνεταιρισμὸν Σύμης ἀντὶ 231 ἔκατ. δραχμῶν.

—Ἐπίσης τὸ παρ «Αὐλόν» 174 τ. γκρός ἤγοράσθη παρὰ τὸ κ. Θομᾶ I. Συνωμελῆ ἀντὶ 4.000 λιρῶν.

—Τὸ ἀπὸ παρ «Λιθό» 296 τ. γκρός μετεγφάρη εἰς τὰ Νησιόλιγια Πειραιῶς ἐπὶ δύοματι τοῦ κ. Θεοφ. Γ. Λεοντίδη, ἀντὶ δηλωθείσης ἀξίας 3.800 λιρῶν Αιγαίντου.

—Ἐνεγράφη εἰς τὰ Νησιόλιγια Πειραιῶς τὸ ἐπιβατηγόν ἀπὸ παρ «Λούτσια» 477 τ. γκρός τοῦ κ. Μιχ. Φιλίνη.

—Τὸ ἐκ τῶν γεμανικῶν ἐπανορθώσεων φορτηγὸν «Νέπτουν» 1594 τ. γκρός (τοῦ 1928), ὅπερ ἤγοράσθη παρὰ τὸ κ. Λουκᾶ Νομικοῦ μετωνομάσθη «Ιωάννης Νομικός».

### Ἐγγραφαὶ πλοίων εἰς τὸ «Λόδος Ρέτζιστερ»

Εἰς τὰ ληφθέντα ὑπὸ ἀριθ. 21 καὶ 22 συμπληρωματικὰ τεύχη τοῦ «Λόδος Ρέτζιστερ» σημειωνῦται αἱ ἔγγραφαι εἰς τὸν Βοειανικὸν Νησιογόνων τῶν κάτωθι ἔλληνικῶν ἢ ἔλληνικῆς ίδιοτητῆς σκαφῶν:

— «Α μ π ε ο σ το ν» (πρόων «EMPIRE URE») 2570 τόν. γκρός (τοῦ 1920) τῆς ἔταιρίας «Κορίτη», σημαία ἀγγλική.

— «Β α σ. Ε.Κ ο ν λ ο ν ο ν υ τ η ζ» (πρόων «FINLEY PATER DUNNE» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1943), τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη κλπ., Σύρος.

— «Γεώργιος Ρ.» (πρόων «Ιωάννινα») 632 τ. γκρός (τοῦ 1912), τῆς ἔταιρίας «Ατλαντίς», Πάτραι.

— «Θεονήτωρ» (πρόων «THACKERAY») 2855 τόν. γκρός (τοῦ 1942), τοῦ κ. Μ. Σ. Πολέμη, «Ἀνδρος».

— «Κατερίνη» (πρόων «PARATHA») 491 τ. γκρός (τοῦ 1903), τῆς ἔταιρίας «Κατερίνα», σημαία Παναμᾶ.

— «Κάρολος Μόναρχ» (πρόων «PRINCE DAVID»), ἐπιβατηγόν, τῆς ἔταιρίας «Κάρολος» (τοῦ κ. Χανδρῆ), σημαία ἀγγλική.

— «Κιλαμάπτον» 700 τόν. γκρός (τοῦ 1943), τῶν κ. κ. 'Αδελφῶν Φουστάνων, Πειραιές.

— «Κάπταιν Τζέν» (πρόων «POTRERO HILLS»), τάγματος 10.441 τόννων γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἔταιρίας «Ναυτίλος», σημαία άγγλικη.

— «Μάριος» (πρόων «JUNO») 1763 τόν. γκρός (τοῦ 1908), τῆς ἔταιρίας «Οδύσσεαμαρίνα», σημαία Παναμᾶ.

— «Μάριος Ρ.» (πρόων «BÖLÖZ») 1599 τόννων γκρός (τοῦ 1922), τοῦ κ. Μιχ. Α. Καραγεώργη, Πειραιές.

— «Οὐλός σες» (πρόων «NEWMARK») 7851 τόν. γκρός (τοῦ 1940) τῆς ἔταιρίας «Ιόνιαν», σημαία ἀγγλική.

— «Ταΐνος» 1459 τόν. γκρός (τοῦ 1911), τοῦ κ. Ποθ. Ε. Μπάκη, Πειραιές.

— «Τζένερα Αρτίγκα» (πρόων «FORT NASRWAAK») 7134 τόν. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἔταιρίας «Οὐρανογόνας», σημαία Οὐρανογόνας.

— «Τζέν Χάνσον» (λίμπετρο) 7210 τόννων γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἔταιρίας «Μπίστης», σημαία ἀμερικανική.

— «Φραγκίς» (πρόων «Σερπάς») 755 τόν. γκρός (τοῦ 1927), τοῦ κ. Θεμ. Φ. Σταφυλοπάτη, Πειραιές. Καλ—

— «Χαλιγκόνιαν Λάντα» (πρόων «FORT DOMELSOU», τάγματος 10.443 τόν. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἔταιρίας «Ακάντια», σημαία καναδική.

### Ἄτυχήματα εἰς Ἐλληνικά φορτηγά

#### Η ἀπώλεια τοῦ παναμαϊκοῦ «Μπελλαβίστα»

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «Μπελλαβίστα» (ex «Σπυρίδων Π.», ex «Ιω. Καρδάς») 3527 τ. γκρός (τοῦ 1917), ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Ελεόνη», κατεύθυνόνεων ἐκ Νάρβει μὲ φορτίον 6299 τ. μεταλλεύτιος εἰς 'Αγριόθοσταν, ἔξωπλε, συνεπείᾳ τῆς πυκνῆς ὄμιζλης, τὴν ποσίαν τῆς 31ης Ιουλίου εἰς τὰς νήσους "Ορκνεῦ. Εἰς βοήθειάν τοῦ σπεύσαντα τοῦ Κίρκουνολλ τὸ φυτούλκα «Μετίντα II.» καὶ «Μετίντα III.», εὗθὺς δὲ κατόπιν καὶ τὸ ναυγαστούσιον «SALVEDA» φέροντας καὶ τὸν πολιόδιόν του ἐπιθεωρήητον τὸν «Λόδος». Τὸ σκάφος κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ποσαράξεως τὸν ἔπλεε μὲ ταχύτητα 5 ἔως 6 μιλίον.

Δια νὰ ἐπιτύχοντα τὴν ἀνέλκυστην ὁ ναυαγοσθότατας ἔστηψαν εἰς τὴν θάλασσαν κατὰ τὴν ἐπομένην τῆς ποσαράξεως ἥμέραν 660 τ. φορτίον εἰς τὴν θάλασσαν. Λόγῳ διος τῆς μεταβολῆς τοῦ καιροῦ εἰς τοκυμώδη, ἡ ἔργασια αὕτη ἐσταμάτησε καὶ τὸ ναυαγοσθότατον ἐπεχείρει νὰ συγκρατηῇ τὴν πούμην τοῦ φορτηγοῦ κάθετον πόδες τὰ κύματα. Η ἀπότελεσμα σύντετος καὶ τὸ σκάφος ἐσόνθη μὲ τὴν πλευράν πόδες τὴν ξηράν καὶ πτυπώμενον ἐπὶ τοῦ θρακώδους θυνθούσιατοποτοτάτο σειράν δὲη ξηρανδίν.

Τὰ κύτη κατεκλεύσθησαν καὶ τὸ σκάφος ἴμεινθισμή, ἐνῷ τὸ πλήρωμα ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν ξηράν. Ο ἐπιθεωρητής τῶν «Λόδων» ἐχαρακτήρισε τὸ σκάφος ὡς ἀβικήν ἀπόλειτον. Ο ναυαγὸς μετέβησαν εἰς Κίρκουνολλ καὶ ἐκεῖθεν μετεφέρθησαν εἰς Λονδίνον.

\*\*\*

«ΑΓΕΡΩΧΟΣ» (χρατικὸν ναυαγοσθούσιον) : 'Αποπλεῦσαν ἐξ 'Αμερέντης διὰ Πειραιᾶ καὶ ωριούλκον δύο πλωτούς γερανῶν ἡγυροδόλησσεν εἰς Φλωσιγκ, διότι ὃ εἰς τῶν γερανῶν, συνεπείᾳ θραύσεως τῶν κάλων

προσδέσεως, άπεσπάσθη και προσήραξεν εἰς τὰ ἀδαμῆ τοῦ ποταμοῦ Σέλτην, παρὰ τὴν θέσιν SLOE. (Ἀγ. 10)

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ» (παναμ.): 'Ἐπι Φιλαδελφείας διὰ Βοιβίδην προσήραξεν ἐπὶ ἀμάδωνος ὑφάλων εἰς τὸν κόλπον τοῦ Σουέζ, ἀλλ' ἀνελκύσθη τῷ βοηθείᾳ ψημούλιον. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρηθὲν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυαυτοποίησαν καὶ ἀνεχώρησε δι' "Άδεν." (Ἀγ. 9)

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» : 'Ἐσημειώθη ἀνάφεξις εἰς τὸ γιανινθρακοφορτίον τοῦ καὶ τὸ σκάφος προσηράλη εἰς Ντάγκλας Τάουν, πλησίον τοῦ Κεπέκ, νότιον ἀνεγράφων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. 'Ἐν συνεχείᾳ ἐγνώσθη, τοῦ τὸ πῦρ κατεσβέθη, τῇ βοηθείᾳ ναυαγοσωστικοῦ, τὸ δὲ σκάφος ἀνελκύσθη ἐξηκολούθησε τὸ ταξίδιον τοῦ διὰ τῶν ίδιων αὐτοῦ μέσων καὶ ἔφθασεν εἰς Θρή Ρίδερς.

«ΚΑΔΙΩ» (ἐπιβατηγόν): Κατευθυνόμενον ἐπὶ Κρήτης εἰς Πειραιᾶ μὲ 506 ἐπιβάτας (328 στρατιώτας καὶ 178 πολίτας) προσήραξε τὴν αὐγὴν τῆς 12ης Αὔγουστου, συνεπεῖς τῆς πυρκαϊκῆς ὁμίλης εἰς τὰ ἀδαμῆ τῆς νησίδος Παξιμάδι, τῆς Μήλου. Τὸ σκάφος ἐξήτησες βοηθειαν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου, ἐσπευσε δὲ ἐπὶ τόπον ἕνα περιπλοκόν τοῦ στόλου. Οἱ ἐπιβάται μετερρέθησαν αὐθημέρον εἰς Πειραιᾶ διὰ δύο κορεττῶν τοῦ Β. Ν. καὶ τοῦ ἄλλου πέρα τοῦ «Αδρίαζ». Ναυαγοσωστικὸν σπεύσαν ἐπὶ Πειραιῶς ἀνείλκυσε τὸ σκάφος καὶ τὸ ἐρυμούληκησεν εἰς Μήλον. (Ἀγ. 12—13)

«ΚΟΚΕΡΕΛ» (παναμ.): Μὲ φιρτιὸν ἔνεισις ἀπὸ Κότρα δι' Ἀλεξάνδρεων κατελήφθη εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῶν παραλίων τῆς Βορ. Γαλλίας ἀπὸ σφροδοτητὸν τρικυμίαν. Τὸ ἐδὲ τὸ καταστρόματος φορτίον τοῦ μετεκνήθη σωπταρασύρων καὶ τὸν πρωράδιον ἰστόν, διετοῦσεν εἰς τὸν φάλασσαν, χωρὶς νὰ ἀποσπαθῇ ἐπὶ τῆς βάσεως του. Τὸ σκάφος ὑπέστη ἐπικύνδυνον κλίσιν καὶ ὑδαταν εἰσήρχοντο εἰς τὰ κατέντη του, χωρὶς νὰ καθίσταται ἐφικτὴ ἡ ἄντλησις του, διότι τετράχια ξύλειας μετεκινοῦντο ἐπὶ τοῦ καταστρόματος καὶ ἥπτοδίκιαν τὸ πλήρωμα νὰ θέσῃ εἰς λειτουργίαν τὰς αντλίας. Ἐξεπέμφθη κατόπιν τούτου τὸ S.O.S. καὶ ἐπάλληλα διενεγνώσαν, ὅτι σπεύδουν εἰς βοηθείαν, καθὼς καὶ τὸ ναυαγοσωστικὸν «DE-XTEROUS». Μετὰ πολύωρων δραματικὴν προσπάθειαν, τὸ «Κοκέρελ» ἐπέτυχε νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς Βρέστης, χωρὶς νὰ τύχῃ βοηθείας ναυαγοσωστικοῦ. (Ἀγ. 8—9)

«ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ» (καναδικόν): 'Ως ἀνεγράφων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας παρέμενεν ἀκυβέντηνος 650 μῆλια ἄνωτά του Φοῖνικαντλ., συνεπεῖς βλάβης τῶν μηχανῶν του. Εἰς βοηθειάν του ἔφθασε τὸ ἄλλο πέρα τοῦ «KYBRA» καὶ ἐπέτυχε νὰ τὸ ψημούληκῃ τὴν 8ην Αὔγουστου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Φοῖνικαντλ. πρὸς ἐπιθεωρησιν καὶ ἐπισκεψήν.

### Η ναυλαγορά

Παρὰ τὴν εὐθυτέραν ποιησίαν τῆς ναυλαγορᾶς, οἱ ναῦλοι ἐμφανίζουν τὴν χαρακτηριστικὴν τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς προσφερομένης χωρητικότητος ἐπτωτινοῦ. Ἐξαρουμένων τῶν ἀμερικανικῶν σπαθῶν, ἄτινα ἡδη ἀπολαμβάνουν τῶν καθορισθέντες προνομιακῶν ναῦλων διὰ τὰ φορτία τῆς βοηθείας καὶ τῶν ἀγγλικῶν σπαθῶν διὰ τὰ διευθυνόμενα ταξίδιά του, διὰ τὰ ξένα σκάφη — πρῶτα τὰ Ἑλληνικὰ — ὑπέστησαν ἄμεσον τὸν ἀντίκτυπον τῆς χαλαρότητος τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἄρκετά σκάφη ἐκλεισθησαν διὰ τὸν μεταφορὸν σιηρῶν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας (ἀπὸ Κόλπον καὶ Νόρδερν φέντες) διὰ τὴν Νότιον Αἴγυρην, τὸ Κόντινεντ, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν, δι' Αὔγουστον. Τὰ ἀμερικανικά σκάφη ἤσαν τὰ πρωτηγένετα. Αολλάρια 15 φίο ἐπιληφθησαν δι' αὐτῆς ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Νότιον Αἴγυρην καὶ σελ. 75 δι' ἀγγλικά τινα σκάφη, ἄτινα συμμετέσχον εἰς τὰς ναυλώσεις διὰ τὸν ἵδιον προορισμόν. Διὰ Δυτικήν Ιταλίαν ἐπιληφθησαν δολ. 13.75 (Αὔγουστον) διὰ σιηρᾶς ἀπὸ Κόλπον εἰς ἀμερικανικά φορτηγά, ἐνῷ εἰς ξένα σκάφη δολ. 9.65 μόνον ἀπὸ Νόρδερν φέντες διὰ Γαλλίαν, μὲ πλήρεις ἔνων ἐκφροτῶσεως καὶ 10.15 ἀπὸ Κόλπον.

Οἱ ἀμερικανικοὶ γαύληδοις καλαροί. 'Ο γαυλήδος ναῦλος τῶν δολ. 7.60 ἔγνετο δεκτὸς ἀπὸ Χάμπτον φόδος διὰ Βόρ. Γαλλίαν (Αὔγουστος) καὶ 8.50 δολ. διὰ Ρίον Ιανείου. Διὰ τὴν Λισασθῶνα προσεφέροντο δολάρια 6.50. Ἀμερικανικά σκάφη ἐκλεισθησαν εἰς τὰ δολ. 11.95 διὰ Λυτ. Ιταλίαν ἀπὸ Νόρδερν φέντες.

Τὸ Πλέιτ ἐν ἀπαρξίᾳ. Ἀγγλικά τινα σκάφη ἐκλεισθησαν μὲ τὰς τιμὰς τοῦ κρατικοῦ ναυλολογίου διὰ τὴν Ἀγγλίαν. Διὰ τὴν Ἀλεξανδρείαν ἡ Πόρτ Σαΐδ προσειρέθοντο δολ. 12, Αὔγουστον — Σεπτέμβριον, ἐν συνδυασμῷ φορτώσεως δρῆζης ἀπὸ τὸν Αἴγυπτον διὰ τὴν Ἀργεντινήν δολ. 9. Διὰ Δανίαν δολ. 12.

Ορχαὶ ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν δι' Ἰνδίας ή Κεϋλάνην σελ. 90, βάσις ξένα λιμένα. Ζαχάρεις διὰ Μπάσφα σελ. 100. Νιτράτα ἀπὸ Χιλῆς δι' Ἀλεξανδρείαν σελ. 95.

Ἄλι πέραν τοῦ Σουέζ ἀγοραὶ ζωηρότεραι. Φωσφάτα ἀπὸ Κοστήρ δι' Αὐτοραίλιαν σελ. 50/— καὶ ἀλάτη ὅπλο "Ἄντεν διὰ Καλκούταν 29 σουπίας. Τὰ σιηρᾶ Αντοραίλιας μὲ ἀρκετάς ναυλώσεις μέχρι τέλους τοῦ ἔτους δι' Ἀγγλίαν, κυρίως δι' ἀγγλικά σάλιν εἰς τὰς γνωστὰς τιμάς.

Ἡ Μάσων Θάλασσα μὲ μικρὸν ἐνδιάφερον καὶ μὲ καλαρᾶς τιμᾶς εἰς τὰ 48/9 δι' Ἀγγλίαν καὶ 48/ δι' Ἀμερικανούς ή Ρόττερνταμ. Δύο σκάφη ἐκλεισθησαν δι' Ἀμερικανούς εἰς τὰ 45/—.

Χαλαροὶ καὶ εἰ ναῦλοι τῶν μεταλλευμάτων. Φωσφάτα ἀπὸ τὸ Σάφφη διὰ Γρεμανίαν σελ. 24/9. Ἀπὸ Καζαντζάκων διὰ Πόρτο Μάργκερα 25 σελ. Ἀπὸ Πλέιτ δι' Ἀμερικανούς ή Ρόττερνταμ 30/6 καὶ ἀπὸ Βαμπάνα δι' Ἀγγλίαν 30/6. Ἀπὸ Μπενισάτη διὰ Φιλαδέλφειαν σιηρομεταλλεύματα δολ. 3.30 (Ιταλικά σάλιν).

Τὰ ετάμι-τσάρτερος διὰ ταξίδιαν Ἰνδιῶν, 5—7 μηνῶν, εἰς τὰ 16 σελ., παράδοσις καὶ ἐπαναπαράδοσις κρύτινεντ καὶ 17—18 σελ. μὲ παράδοσιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν εἰς Ν. Ζηλανδίαν ή Ανθοραίλιαν.

Καὶ αἱ νεώτεραι τηλεγραφικαὶ ἐν Λονδίνον καὶ Νέας Υόρκης πληροφορίαι οὐδεμίαν ἐνεφάνισαν βελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς, τῆς ὅποιας οἱ

κυριώτεροι τομεῖς ἐξακολουθοῦν νὰ πλέωνται ἀπὸ τὴν προσφερομένην διαθέσιμον χωρητικότητα. Ἀρκετά σκάφη ἐκλεισθησαν μεταξὺ 7ης καὶ 12ης Αὔγουστου δι' ἀμερικανικῆς γυάλινης φωτικής μόντας δολ. 7.60, μὲ διψήν ἀπὸ Πεντακόλων εἰς Μόντερνης δολ. 8.50, διὰ φορτωτούς Αὔγουστου. Διὰ καναδικὰ γεννήματα ἐπληρώθησαν εἰς καναδικὸν σκάφος ἀπὸ Μόντρεαλ δι' 'Αλεξανδρείαν 60/—, μὲ φορτωτούς δευτέρου δεκαπεντημήρου Σεπτέμβριον. Ἀρκετά ἐπίσης καναδικά σκάφη ἐκλεισθησαν ὅμιλοις δι' Ἀγγλίαν (σιηρᾶ εἰς τὴν τιμὴν τοῦ σχεδίου).

Τρεῖς η τεσσάρες περιπέτειαν ναυλώσεις ἐκλεισθησαν μέχρι τὴς 10ης Αὔγουστου ἐπὶ Πλέιτ (γεννήματα) δι' Ἀγγλίαν—Αμερικανού—Ρόττερνταμ εἰς τὴν γωνιώτην τιμὴν τῶν 86/6, Σεπτέμβριον, τὴν ἐπομένην ὅμιλον 11ην Αὔγουστου ἐγγνώσθη ἡ δι' ἀμεσον φόρτωσιν ναῦλωσις τοῦ φιλανθρωπικοῦ φορτηγοῦ «Φρόστικ» 9000 τ. δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ σελ. 51/3, μὲ διψήν δι' Ἀμερικανού ή Ρόττερνταμ 48/9. Ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν μία περιτέρω φορτητούς χωρητικότητας ἐκλεισθησαν δι' Ἀνδίας, Μαλαισίαν, Κεϋλάνην εἰς τὰ 80 διὰ φορτωτούς Σεπτέμβριον. Ἐπι Βορείου Ειρηνικοῦ (ξύλεια καὶ γεννήματα) δι' Ἀγγλίαν ἐπληρώθησαν εἰς ἀγγλικὸν σκάφος 95)— φίο, διὰ φορτωτούς 1—21 Σεπτέμβριον.

Διὰ φορτία ἀλατος ἐξ Ἀδεν ἐκλεισθησαν καὶ ἐτέρα χωρητικότης ἐξ Ἀδεν διὰ Καλκούταν εἰς τὰς 28 σουπίας, Σεπτέμβριον, ητοι κατὰ μίαν φορτίαν διληγότερον ἔναντι τῶν τιμῶν ποὺ ἐπληρώθησαν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ δεκαπεντημήρου. Τέλος διὰ φορτωτούς γεννήματα ἐπι Μαύρης Θαλάσσης ἐκλεισθησαν πέντε ἀξόμητη ἀγγλικά φορτηγά (ἐξ δύν τη τοι τά τοις ἀνάκοντα εἰς ἔταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων) εἰς τὴν παγιοτοπιθεῖσαν τιμὴν τῶν σελ. 48/9 δι' Ἀγγλίαν ή Βόρ. Ιρλανδίαν, μὲ φορτωτούς 1—20 Σεπτέμβριον.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΝΟΡΛΑΓΚΟ» (παναμ.) ἐπι Βρέμης 9.000 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Φιλαδέλφειαν δολ. 5, φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΕΩΝΙΔΑΣ» ἐπι Νόρδερν φέντες 9.000 τ. γιανινθράκων διὰ Ρεσίρ Βραζιλίας δολ. 8.85, ἄ. φ.

«ΟΛΓΑ» ἐπι Βαλτιμόρης 9500 τ. γιανινθράκων διὰ Σαβόναν δολ. 7.75, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» (παναμ.) ἐπι Ρίον Ιανείου 9.000 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 8.15, ἄ. φ.

«ΡΕΚΟΝΚΟΥ-Ι-ΣΤΑ» (ἀργεντ.) ἐπι Πλέιτ 9.500 τ. σιηρῶν δι' Ολλανδίαν δολ. 11, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ» ἐπι Χάμπτον φόδος 9.000 τόν. γιανινθράκων διὰ Ρίον Ιανείου δολ. 9, Αὔγουστον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΩΡΑΣ» ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. γεννημάτων δι' Αμερικανούς δολ. 10.70, Αὔγουστον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Μαλαισίας 9.000 τόν. ἐλαστικοῦ διὰ Μαύρην Θάλασσαν δολ. 120.000 κατ' ἐποκοπήν, φορτωτούς Αὔγουστον — Σεπτέμβριον.

«ΜΙΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΥΠΕ» (Παναμ.) ἐπι Νόρδερν φέντες 9.000 τόν. γεννημάτων διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 9.65, Αὔγουστον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Νέας Υόρκης 7500—8000 τόν. γεννημάτων διὸ Ρόττερνταμ δολ. 8.45, Αὔγουστον.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ «Λίμπερτο» ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. 2000 τ. σιηρῶν δι' Ελλάδα δολ. 17.30, Αὔγουστον 20—25.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «Λίμπερτο» ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. γεννημάτων διὰ Βόρ. Γαλλίας δολ. 10.15, Αὔγουστον.

ΕΜΕΡΟΠΗ (παναμ.) ἐπι Μπρένενς "Άηρες 530.000κ. π. λίπος δι' Ιαπωνίαν κατ' ἀποσπήνη δολ. 122.500, φορτωτούς 10—25 Αὔγουστον.

«ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐπι Νόρδερν φέντες 7000 τ. σιηρῶν διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 9.65, φορτωτούς 14—19 Αὔγουστον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ «Λίμπερτο» ἐπι Χάμπτον φόδος 9.000 τ. γιανινθράκων διὰ Ρίον Ιανείου δολ. 8.65, Αὔγουστον.

«ΦΑΙΑΣ ΙΙ.» (Παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. γεννημάτων διὰ Βόρ. Γαλλίας δολ. 10.15, φορτωτούς 15—30 Αὔγουστον.

ΕΜΕΜΦΙΣ ΤΑΟΥΝ (ἀγγλικάν) ἐπι Πλέιτ 8.000 τόν. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν — Αμερικανού — Αιδούρηγον 86/6, φορτωτούς 5—15 Σεπτέμβριον.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐπι Σφάξ 2000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κόρδη 38/6, Αὔγουστον.

«ΑΝΔΑΛΛΟΥΣΙΑ» (Παναμ.) ἐπι Μοναστήρι 10.200 τ. ἀλατος δι' Ιαπωνίαν 66/3 δύο λιμένας, καντσέλλο 8 Σεπτέμβριον.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ» ἐπι Βαλτιμόρης 9000 τ. λιπασμάτων διὰ Ντρόμπιαν δολ. 10, φίο, φορτωτούς 23—31 Αὔγουστον.

### Τὰ χρονοναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΣΟΥΝΙΟΝ» 10.500 τ. δ. w. «ετάμι-τσάρτερος» δι' ένα ταξίδιον Δυτ. Ινδιῶν δολ. 2.75, ἀμεσος παράδοσις εἰς Νόρδερν φέντες.

### Ναυλώσεις δεξαμενονηπολοίων

«ΑΡΓΩ» ἀπὸ Αιγαντάν 7.800 τόν. πετρελαίου διὰ Τονζίαν, τιμὴ σχεδίου, φορτωτούς Αὔγουστον.

«ΜΙΧΑΗΛ» ἐπι Νέας Υόρκης 15.000 τόν. πετρελαίου διὰ Μόντρεαλ 25 ο/ο κάτω τοῦ σχεδίου, Αὔγουστον.

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

"Αγία Βαρθάρα . . . . .	Φραγκ. Σιγάλας . . . . .	04	2453	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Μαΐου
"Αγία Θαλασσινή . . . . .	Δ. Κεράνης . . . . .	11	3508	ἔφθ. 'Αμβούργον 2 Αὔγ.
"Αγιοι Βίκτωρες . . . . .	υἱοὶ Ν. Ι. Πατέρα . . . . .	19	4344	εἰς Μασσαλίαν 7 Αὔγ.
"Αγιος Βλάσιος . . . . .	Εὐγενία Ι. Χανδρῆ . . . . .	18	2974	εἰς Μιλάνθι ἀπὸ 29 'Ιουλ.
"Αγιος Γεώργιος Ζ. (τάνκερ)	ἐ . Γ. Νικολάου . . . . .	44	10448	ἀνεχ. Χάρδην 7 Αὔγ. διὰ Κιουρασάο
"Αγιος Γεώργιος Ζ. . . . .	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος . . . . .	11	4248	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 'Ιουλ.
"Αγιος Νικόλαος . . . . .	Νικ. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 10 Αὔγ. διὰ Γαλλίαν
'Αεροπόρος Βασιλειάδης . . . . .	Μιχ. Βασιλειάδης . . . . .	43	7180	ἔφθ. Ντακάρ 1 Αὔγ.
"Αγης Γεώργης . . . . .	υἱοὶ Γ. Σιγάλας . . . . .	08	2098	εἰς λιμένας 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης 3 Αὔγ.
Αικατερίνη . . . . .	Στ. Καναβαριώτης . . . . .	22	988	εἰς 'Αμβούργον 8 Αὔγ., ἐπισκεψή
Αικατ. Κουμαντάρου . . . . .	ἀδ. Κουμάνταροι . . . . .	17	7777	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 7 Αὔγ. διὰ Ρόττερνταμ
'Ακτή . . . . .	«ἀδ. Λιβανοῦ Α. Ε. . . . .	43	7194	ἀνεχ. Φρήνιαντ 28 'Ιουλ. διὰ Βρηττόν
'Αλλέξανδρος Κοριζῆς . . . . .	Στρατῆς 'Ανδρεάδης . . . . .	44	7207	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αὔγ. διὰ Χάρδην
'Αλιάκμων . . . . .	«Θεοφανῶν Α. Ε. . . . .	43	7176	ἔφθ. Βηρυττὸν 10 Αὔγ.
'Αλίκη . . . . .	«Θεοφανῶν Α. Ε. . . . .	43	7176	εἰς πλ. 17—24 Ν. καὶ μῆρος 84—36 Α. 7 Αὔγ. δι' Ίταλίαν
'Αλφειδός . . . . .	«ἀδ. Λιβανοῦ Α. Ε. . . . .	43	7194	ἔφθ. Γένοβαν 6 Αὔγ. καὶ Γιβραλτάρ 10
'Αμερική . . . . .	Α. Λούζης . . . . .	43	7176	εἰς λιμένας Αύστραλιας 2 Αὔγ.
'Αμφιάλος . . . . .	'Αν. Καλλίνικος . . . . .	22	578	ἔφθ. Κύπρον 5 Αὔγ.
'Αμφίπολις . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	325	εἰς ἀποπλοῖκάς μεταφοράς
'Αναστ. Ποτέρας . . . . .	Λαμπός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7177	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 6 Αὔγ.
'Αντίκλεια . . . . .	Π. Τζανετάπος . . . . .	92	951	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Αὔγ.
"Αννα . . . . .	Ν. Λυκαρδόπουλος . . . . .	19	5173	ἔφθ. Ταϊταγόργη 3 Αὔγ.
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ . . . . .	ἀδ. Γουλανδρῆ . . . . .	21	4358	ἀνεχ. Τακοράντι 3 Αὔγ. διὰ Πόρτ Μπούν
"Αννα Λ. Κονδύλη . . . . .	Ν. Κονδύλη . . . . .	42	7191	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Αὔγ. διὰ Χάρδην
"Αννα Σταθάτου . . . . .	έτ. «Σταθάτος» . . . . .	18	5685	ἀργεῖ 'Αμβέρσαν ἀπὸ 5 'Ιουνίου
'Αξιός . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἔφθ. Σαΐν Ναζάρ 6 Αὔγ.
'Αντώνης . . . . .	Λαμπός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7176	ἀνεχ. 'Εσπορίτο Σάντο 10 Αὔγ. διὰ Παλετὲ
'Αργολικός . . . . .	Μαροῆς 'Επιτεφόνος . . . . .	21	4786	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Αὔγ.
'Αργώ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	18	5532	διῆλθε Σουέζ 5 Αὔγ. δι' Αιγαντόν
'Αριέττα . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	41	7460	διῆλθε Κολόμπο 5 Αὔγ. διὰ Σείγκον
'Αρμάθια . . . . .	ἀδ. Γιανναγά καὶ Σία . . . . .	19	4683	ἔφθ. Χάρδην 11 Αὔγ.
'Αρχάγγελος . . . . .	«Θεοφανῶν» Α. Ε. . . . .	17	5692	διῆλθε Παναμᾶν 11 Αὔγ. διὰ Χιλῆν
'Ασπροσία Νομικοῦ . . . . .	«Θηραπήνη» Α. Ε. . . . .	38	4854	ἔφθ. Σαούθαμπτον 10 Αὔγ.
'Αστερίς . . . . .	«Εγώρωδ Νρακούνης . . . . .	43	7176	διῆλθε Σιβραλτάρ 9 Αὔγ. δι' Αιμέρσαν
'Αταλάντη . . . . .	Γ. Μ. Λιβανός . . . . .	43	7176	διῆλθε Βαλένσιαν 1 Αὔγ. (160 μύλια ΝΔ.) διὰ Χάμπτον ρόδος
Βασίλ. Κουλουκουντῆς . . . . .	ἀδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 11 Αὔγ. διὰ Λίβερπουλ
Βερνίκος Νικόλαος . . . . .	Κονστ. Ν. Βερνίκος . . . . .	20	7744	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Απρ.
Βιργινία . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	44	7176	ἔφθ. Ρούνεν 7 Αὔγ.
Βόρειος 'Ελλάς . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	44	1923	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 'Ιανουαρίου.
Γεράσ. Βεργώτης . . . . .	Ρ. καὶ Π. Βεργώτης . . . . .	20	6343	ἀνεχ. "Αμστερνταμ 5 Αὔγ. διὰ Κότζα
Γεώργιος Γ. . . . .	Δ. Δάμπιασης . . . . .	18	4289	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Ιουν., ἐπισκεψή
Γεώργιος Ρ. . . . .	«Ατλαντής» Α. Ε. . . . .	21	721	εἰς ταξίδια Ίτεας — 'Αλεξανδρείας
Γεώργ. Δ. Γράτσος . . . . .	ἀδ. Γράτσον . . . . .	44	7176	ἀνεχ. Λόδς 'Αντζελες 6 Αὔγ. διὰ Καζαπλάγκαν
Γεώργ. Ποταμιάνος . . . . .	«Ηπειρωτική» Α.Ε. . . . .	13	4044	ἔφθ. Τιμιγάκαν 10 Αὔγ. (δι' Άιρζους)
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίκος . . . . .	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου . . . . .	21	5728	ἔφθ. Ήστ Λόντον 10 Αὔγ.
Γεώργ. Πανώρας . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Γιαλβεστον 3 Αὔγ. δι' Αιμέρσαν
Γεώργ. Φ. 'Ανδρεάδης . . . . .	ἀδ. 'Ανδρεάδη . . . . .	43	7176	ἔφθ. Ρούνεν 6 Αὔγ.
Γρηγόριος Κ. III . . . . .	Π. Καλλιμανούλου . . . . .	44	7176	ἀνεχ. Θέονταν 9 Αὔγ. διὰ Νέαν 'Υδροην
Δάναντρις . . . . .	ἀδ. Συνοδιοῦ . . . . .	24	2740	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
Δέσποινα . . . . .	Ίω. Παράσχος κλπ. . . . .	06	3016	εἰς Βόλον 13 Αὔγ. (διὰ Καβάλλαν)
Δημ. 'Ιγγλέσης . . . . .	νύἱ Δ. 'Ιγγλέση . . . . .	18	5275	ἀργεῖ Σίενταν ἀπὸ 1 Μαρτ., ἐπισκεψή
Δημ. Α. Κυδωνιεὺς . . . . .	Π. Α. Κυδωνιεὺς . . . . .	26	4862	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Αὔγ. δι' Ίταλίαν
Δημοσθένης . . . . .	«Λιγαῖον» Α. E. . . . .	44	7207	ἔφθ. Ρόττερνταμ 8 Αὔγ.
Δημοσθένης Πανταλέων . . . . .	Π. & Β. Πανταλέων. . . . .	43	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αὔγ. διὰ Νάρβικ
Διαμαντῆς . . . . .	Διμ. Πατέρας . . . . .	19	5253	ἔφθ. Θρή Ρίβερς 29 'Ιουλ. Ζημίαι.
Δίρφυς . . . . .	ἀδ. Πατέρα . . . . .	43	7176	ἔφθ. Μπόναν 4 Αὔγ.
Δωρίς . . . . .	'Ηλίας Χατζηλίας . . . . .	17	4604	ἀργεῖ "Αμστερνταμ ἀπὸ 18 Μαρτ.
"Εθη Λιθανοῦ . . . . .	Ν. Λιβανός . . . . .	37	4839	ἔφθ. "Αδεν 11 Αὔγ.
"Εθρος . . . . .	Καδίδ Σιγάλα . . . . .	25	1412	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Τεργέστης
"Εθρος . . . . .	«Θεοφανῶν» Α. E. . . . .	43	7244	ἀνεχ. 'Αλεξανδρείαν 3 Αὔγ. Γιβραλτάρ 11 διὰ Χάμπτον ρόδος
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου . . . . .	τ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκου» . . . . .	27	4163	ἀνεχ. Μπάρον 5 Αὔγ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Ελένη Δ. . . . .	Δ. Δάμπιασης . . . . .	44	7176	ἔφθ. Ρούνεν 7 Αὔγ.
'Ελένη Κουλουκουντῆ . . . . .	ἀδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	καζαπλάγκαν 8 Αὔγ.
'Ελένη Σταθάτου . . . . .	Δ. Σταθάτος & Σία . . . . .	43	7176	ἔφθ. Ταματάρην 5 Αὔγ.
'Ελευσίς . . . . .	Τεργιάζος & Λυκούρης . . . . .	21	1549	εἰς Πειραιᾶ 12 Αὔγ.
"Ελση (ἐπιθ.) . . . . .	Ίω. Τόνιας . . . . .	29	1493	εἰς ἀποπλοῖκά δρομολόγια
'Ελισσάθετ . . . . .	ἀδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553	ἀνεχ. Σφάξ 9 Αὔγ. διὰ Σοῦσα
'Ελλάς . . . . .	«Ελληνική» Α. E. . . . .	16	2081	ἔφθ. Βόλον 12 Αὔγ. (Εἴτα Σμύρνην)
'Ελλάς . . . . .	Γ. Χρ. Λαμπός . . . . .	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Αὔγ. (διὰ Πειραιᾶ)
'Ελληνική 'Ακτή . . . . .	«Ελληνική» Καλλιμανότ. . . . .	44	7207	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αὔγ. (διὰ Βρηττόν)
'Ελληνικός 'Αστηρ . . . . .	«Ελληνική» Α. E. . . . .	43	7176	ἐν πλ. ἐξ Κονυ) πόλεως διὰ Νέαν 'Υδροην, Αὔγ. 12
'Ελληνικόν Κύμα . . . . .	«Ελληνική» Α. E. . . . .	43	7176	ἔφθ. Κονυ) πόλιν 6 Αὔγ. καὶ ἀνεγ. 8 διὰ Νέαν 'Υδροην
'Ελληνικός Ούρανός . . . . .	«Ελληνική» Α. E. . . . .	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 5 Αὔγ. διὰ Πειραιᾶ
'Ελπίς . . . . .	Α. Ποίντεζης . . . . .	19	1492	ανεγ. Πειραιᾶ 11 Αὔγ. διὰ Πάτρας
'Ελπίς . . . . .	'Αντ. Χάλαρης . . . . .	44	452	εἰς ἀποπλοῖκά μεταφοράς
"Ενωσις (ψυγεῖον) . . . . .	Ίω. Παράσχος κλπ. . . . .	43	235	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Αὔγ.
'Επτάνησος . . . . .	Νεγρεπ. - Σταθάτος . . . . .	44	7198	ἔφθ. Κιουρασάο 27 'Ιουλ.
'Ερμούπολις . . . . .	Καδίδ Σιγάλα . . . . .	21	2369	ἔφθ. 'Αλεξανδρείαν 5 Αὔγ.
Εδανθία . . . . .	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ . . . . .	43	7244	διῆλθε Ιεραλτάρ 31 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Εύγενια Χανδρῆ . . . . .	Ενύ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	43	7177	παρέμενε εἰς Βαλτιμόρην 5 Αὔγ.
Εῦηνος . . . . .	«Λιβανός» Α. E. . . . .	19	5627	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Αὔγ. διὰ Πειραιᾶ, ᔁφθ. 8

Εύθωλία . . . . .	άδ. Γουλανδρή . . . . .	18	3551	άνεχ. Λονδίνον 6 Αύγ. διὰ Κων(πολ)ιν
Εύρυμέδων . . . . .	Π. Μαρκεσίνης . . . . .	43	7176	έφθ. Κέπτ Τάουν 12 Αύγ.
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	έφθ. 'Αμβέρσαν 11 Αύγ.
'Ηπειρος . . . . .	'Αρ. Σταυρίδης κλπ. . . . .	18	5572	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 'Οκτ.
'Ηράκλειον . . . . .	«Λαζανική» Α. Ε. . . . .	25	964	τίς περιφερακήν γραμμὴν Αίγαλου
"Ηρά . . . . .	'Εμπορική-'Εφοπλιστική . . . . .	43	7176	εἰς Νόρφοιλ ύπὸ παραλαβὴν
"Ηρώ II. . . . .	Δημ. Ν. Κουφός . . . . .	43	1923	εἰς 'Αμβούργον ὑπὸ παραλαβὴν
Θεμιστοκλῆς . . . . .	έτ. «Ιόνιον» . . . . .	44	7198	άνεχ. Ρίον Ιανέρον 9 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Θεμώνη . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	44	7198	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Θεοδώρα (τάνκερ) . . . . .	'Ελευθερίδης-Σχοιβάνος 10	10	5237	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ίουν.
Θεόδωρος . . . . .	Μιχ. Θ. Μπακόπουλος . . . . .	42	2600	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Θεοκήτωρ . . . . .	Μιχ. Σπ. Πολέμης . . . . .	42	2865	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 25 Ίουλ.
Θεοφανῶ Λιθανοῦ . . . . .	«Θεοφανός» Α. Ε. . . . .	37	4815	έφθ. Νέαν 'Υόρκη 4 Αύγ. καὶ Βαλτιμόρην 11
Θέτις . . . . .	'Ηλ. Χατζηλίας . . . . .	30	4123	άνεχ. Φόρευ 5 Αύγ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Θηρασία Νομικοῦ . . . . .	'Θηρασίη Α. Ε. . . . .	88	1356	άνεχ. Πειραιᾶ 11 Αύγ. διὰ Γόδνιαν
'Ιάκωβος . . . . .	'Αγγελίδης . . . . .	01	2107	άνεχ. Σούντοβαλ 4 Αύγ. διὰ Γόδνιαν
'Ιγόρ . . . . .	Λᾶς καὶ Πεζᾶς . . . . .	43	7176	άνεχ. Τάιν 1 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Ιθακος . . . . .	"Επτώρ Λαρακούλης . . . . .	06	3916	έφθ. 'Αμβούργον 1 Αύγ.
'Ιλισσός . . . . .	«Θεοφανός» Α. Ε. . . . .	15	4724	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
?Ιρις . . . . .	'Ιω. Παλαιοκρασσᾶς . . . . .	11	1881	ἐν πλῷ ἐκ Σμύρνης διὰ Λονδίνον, 12 Αύγ.
'Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	44	7176	άνεχ. Τέμποντή 7 Αύγ. διὰ Χάροην
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς . . . . .	οίκογ. Γουλανδρῆ . . . . .	44	7176	άνεχ. Τάγκαν 11 Αύγ. διὰ Γλαυκώνην
'Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Αθηνᾶς κλπ. . . . .	44	10441	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. δι' Εὐρώπην
'Ιω. Σ. Μαρκέτος . . . . .	Μαρκέτος - 'Αγγελάτος 27	27	1600	εἰς Λύμπει 10 Αύγ., ἐποκενή
'Ιω. Νομικός . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	28	1594	εἰς Φλένσμποργχ 10 Αύγ., ἐποκενή
'Ιω. Φράγκος . . . . .	Μάρκ. Φράγκος . . . . .	12	3442	έφθ. Ουξπίλλα 4 Αύγ.
'Ιω. Χανδρῆς . . . . .	«Χανδρῆς» Α. Ε. . . . .	42	7035	έφθ. Μπλάιθ 5 Αύγ.
'Ιωνία (ἐπιθ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ 13	13	4916	εἰς Γλαυκώνην 10 Αύγ., διασκενή

Καθαριώτισσα . . . . .	'Ιω. Παράσος κλπ. . . . .	13	1877	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Βαλέντιαν, ἔφθ. 9
Κάπταιν I. Ματαράγκας . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	44	7240	άνεχ. Βορδὼ 30 Ίουλ. διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
Κάπταιν Κ. Παπάζογλου . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	45	7240	διῆλθε Κολόνιο 9 Αύγ. διὰ Φουζάν
Κάπταιν Φαρμακίδης . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	43	7176	άνεχ. Βορδὼ 7 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κάσος . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	39	5215	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν
Κάστωρ . . . . .	άδ. Γράτσουν . . . . .	44	7198	ἔφθ. Πενάγκ 24 Ίουλ.
Κάτε Ν. Λ. (τάνκερ) . . . . .	«Κεραφάλληνατή» Α. Ε. . . . .	43	10448	άνεχ. Φαζαχέλ 8 Αύγ. διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
Κατίγκω Χατζηπατέρα . . . . .	νιοί Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Μαΐου
Κεχρεά . . . . .	Θ' Επιφανειάδης . . . . .	44	7176	ἐν πλῷ ἐκ Γκάλιεστων δι' Ινδίας 10 Αύγ.
Κοζάνη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	30	255	εἰς κρατικὰ μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Κονίστρα . . . . .	Θ. Επιφανειάδης . . . . .	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διὰ Κονδάτα
Κόνιτσα . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	22	269	άργει Πειραιᾶ 12 Αύγ.
Κορυνθία (ἐπιθ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ 11	11	3874	ἔφθ. Μασσαλίαν 11 Αύγ.
Κρήτη . . . . .	Γ. Μότσος . . . . .	44	7244	εἰς 'Αλεξανδρέτταν 6 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
Κριός . . . . .	Μ. Έμπειρικός . . . . .	45	3805	άνεχ. Λά Γροναίρα 8 Αύγ. διὰ Ν. 'Υόρκην
Κυθερήτης . . . . .	Δ. Πατέρας & Υἱοί . . . . .	27	4950	έφθ. Σουάν 7 Αύγ.
Κύμα . . . . .	«άδ. Λιβανοῦ Α.Ε. . . . .	43	7244	διῆλθε Κιουρασό 4 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Κωνσταντής . . . . .	άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	ἔφθ. Καλκούντα 2 Αύγ.
Κωνσταντίνος Η. . . . .	Γ. Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	εἰς Ράς Τανόρδα 6 Αύγ.
Κώστας Μίχαλος . . . . .	Ν. Απόδιακος . . . . .	45	7176	άνεχ. Χερσούργον 7 Αύγ. διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
Κωστής Λαιμός . . . . .	νιοί Κ. Η. Λαιμό . . . . .	43	7176	άνεχ. Τακοράντι 11 Αύγ. διὰ Λάς Πάλμας
Κωστής Λώς . . . . .	άδ. Λῶ & Α. Πεζᾶς . . . . .	44	7176	έφθ. Χερσούργον 7 Αύγ.
Κώς . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	900	εἰς περιφερειακὴν γραμμὴν Αίγαλου

Λεωνίδας . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 Ίουλ. διὰ Βραζιλίαν
Λεωνίδας Μίχαλος . . . . .	«Μίχαλινός» Α. Ε. . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Λούλα Νομικοῦ . . . . .	Ενάγγ. & Μ. Νομικός . . . . .	43	7176	άνεχ. Καζαπλάγκαν 10 Αύγ. διὰ Τακοράντι
Λύρας . . . . .	Π. καὶ Μ. Λύρας . . . . .	18	5686	άνεχ. Λουλέα 5 Αύγ. διὰ Δάντσιγκ
Μαίανδρος . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	45	7177	εἰς Στεττίνον 6 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
Μαιάδιτς . . . . .	άδ. Συνοδινοῦ . . . . .	19	4046	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Απο.
Μακεδονία . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	άνεχ. Λάς Παλλίς 7 Αύγ. διὰ Ρέττερντα, ἔφθ. 11
Μαλιακός . . . . .	Μαρῆς 'Εμπειρικός . . . . .	12	3903	έφθ. Πειραιᾶ 25 Ίουλ.
Μαργαρίτα . . . . .	Στέφ. Σοφιανὸς . . . . .	89	2187	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ίουλ.
Μαργ. Χανδρῆ . . . . .	Ενγ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	έφθ. Χούλι 7 Αύγ.
Μαρία Λ. . . . .	Κ. Η. Λαιμός . . . . .	12	4707	έφθ. Σουέζ 6 Αύγ.
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς . . . . .	43	7176	άνεχ. Μίδδλεσερπο 5 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
Μαρία Νομικοῦ . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	33	486	άργει Πειραιᾶ 12 Αύγ.
Μαρία Σταθάτου . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	έφθ. Ρεσίφ (Βραζιλίας) 5 Αύγ.
Μαριάμ . . . . .	Μαυροφίλιππας-Πατέρας . . . . .	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
Μάριος Ι. Ι. . . . .	Μιχ. Καραγεώργων . . . . .	23	1175	εἰς ταξίδιο Κύπρου — 'Αλεξάνδρεττας
Μάρπτσα . . . . .	Ν. Ενδισ.αθίου . . . . .	19	5476	άνεχ. Κάρδιφ 7 Αύγ. διὰ Μαίρην Θάλασσαν
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	άνεχ. Ντρόμπλαν 7 Αύγ. διὰ Κέπτ Τάουν
Μεγαλόχαρη . . . . .	I. Θεοδωρακόπουλος . . . . .	44	7198	έφθ. Λοράν 3 Αύγ.
Μέμφις . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	18	1996	άργει 'Αμβούργον ἀπὸ 8 'Οκτ.
Μέντωρ . . . . .	"Επτώρ Κ.Δ.λαρακούλης . . . . .	41	7157	διῆλθε Φάλμουθ 1 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδος;
Μίνα Λ. Καμπάνη . . . . .	πληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 9 Αύγ.
Μιχαήλ . . . . .	Κωνστ. Λαιμός . . . . .	43	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδος 7 Αύγ.
Μιχαλάκης . . . . .	N. Ενδισ.αθίου . . . . .	44	7176	έφθ. 'Αμβέρσαν 8 Αύγ.
Μιχ. Λ. Έμπειρικός . . . . .	έτ. Σ.Γ.'Έμπειρικού . . . . .	18	5202	έφθ. Σίδνεϊ (Ν. Σκωτίας) 6 Αύγ.

Ναύαρχος Κουντουριώτης . . . . .	'Ιω. Καρρᾶς . . . . .	45	7247	άνεχ. Φορμαντή 8 Αύγ. διὰ Ντωρμπαν
Νέα 'Ελλάς . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. διὰ Νεάπολιν—Πειραιᾶ
Νέδων . . . . .	«Λιβανός» Α.Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Πορτκαντ (Ορεγκον) 9 Αύγ. διὰ Νότ. 'Αφρικήν
Νέστος . . . . .	«Θεοφανός» Α. Ε. . . . .	43	7176	διῆλθε Φορμαντή 23 Ίουλ. διὰ Γαλλίαν
Νηρεύς . . . . .	Έμη. Χατζηλίας . . . . .	37	5205	έφθ. Μασσαλίαν 3 Αύγ.
Νικόλας . . . . .	X. Πατέρας & Σια . . . . .	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Αύγ. διὰ Γαλλίαν

Νικόλας . . . . .	Β. Σ. Ρωσόλυμος . . . . .	10	4540	έφθ. Καλκούταν 2 Αύγ.
Νικ. Γ. Κουλουκουντής . . . . .	άδελφοι Σιτινᾶ . . . . .	43	7244	έφθ. Μασσαλίαν 'Ι Αύγ.
Νικ. Καΐρης . . . . .	Ε Κουλουκ.-Ι. Καΐρης . . . . .	43	7244	άνεξ. Βαλτιμόρων 7 Αύγ. διὰ Χάβρην
Νικ. Μίχαλος . . . . .	Κ. Μίχαλος . . . . .	13	4342	άνεξ. Γλασκώνην 7 Αύγ. διὰ Μούρμανον
Νικ. Πατέρας . . . . .	«Ωκεανοπόδος» Α. Ε. . . . .	43	7194	διῆλθε Ντακάρ 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Νικολάου Γεώργιος . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	έφθ. Ρούέν 6 Αύγ.
Νικολάου Ζωγραφία . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	διῆλθεν "Άδεν 8 Αύγ. διὰ Βουλένην
Νικολάου Μαρία (τάνκερ) . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	έφθ. Μόμπιλ 11 Αύγ.
Νίκος Τ. . . . .	«Καρφηρέν» Α.Ε. . . . .	19	5175	έφθ. 'Αμβούργον 1 Αύγ.
Ξάνθη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	41	674	έργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Φεβρ.
"Οθών . . . . .	Φαραλιόλ καὶ Σια . . . . .	44	7176	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 4 Αύγ. διὰ Λισσαβῶνα
"Ολγα . . . . .	'Εμπορ.-Έφορπλιστική . . . . .	43	7244	διῆλθεν Γιεραλτάρ 11 Αύγ. διὰ Σαβόναν
"Ολυμπος . . . . .	Κούλουνθος - 'Εμπειρ. . . . .	18	5216	έφθ. Μαριουγκάο 8 Αύγ.
"Οντρι . . . . .	Κ. Γράτος . . . . .	45	7176	άνεξ. Φιλαδέλφειαν 11 Αύγ. διὰ Χάβρην
"Ορος "Αθως . . . . .	Κων. Β. Σκαρδέλης . . . . .	43	7176	άνεξ. Τοσόλεστον 1 Αύγ. Λάδεντ 13 διὰ Χάβρην
"Ορος Αίτνα . . . . .	«Ατλαντικός» Α. Ε. . . . .	29	4230	έργει Σιενταμ ἀπὸ 9 Μαρτ. 'Ε ν α ν λ ω θ η.
"Ορος Ελικών . . . . .	«Τράμπο Σο . . . . .	18	5525	έφθ. Κολόμπο 5 Αύγ.
"Ορος Κυλλήνη . . . . .	Μ. Πιάγκος επλ. . . . .	17	3704	έφθ. Καράται 1 Αύγ.
"Ορος Ροδόπη . . . . .	«Ωκεανός» Α. Ε. . . . .	19	5182	άνεξ. Τάϊν 7 Αύγ. διὰ Νάρδιν
"Οχι . . . . .	Ίω. Αυκίδης . . . . .	09	888	έργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
Παναγῆς . . . . .	Ν. Λυκιαρδόπουλος . . . . .	20	5194	έφθ. Τάϊν 10 Αύγ.
Παναγία Καθαριώτισσα . . . . .	Α. Καραβίας . . . . .	43	7176	έφθ. Ρεουνιόν 1 Αύγ.
Παναγώτης . . . . .	Ίω. Λιβανός . . . . .	43	7176	εἰς Ντουάλα 6 Αύγ.
Παναγώτης Ν. (Ψυγείον) . . . . .	Ν. Νικολάΐδης . . . . .	21	601	έφθ. Πειραιᾶ 5 Αύγ.
Παναγ. Κουμάνταρος . . . . .	Π. Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 5 Αύγ. διὰ Γαλλίαν
Πάργα . . . . .	Γ. Σκριβάνος καὶ Σια . . . . .	15	999	άνεξ. Πειραιᾶ 10 Αύγ. διὰ Πρέβεζαν
Πάτμος . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	31	200	εἰς άποτολούς μεταφοράς
Παῦλος Γ. . . . .	άδ. Γιαννακαρόνη . . . . .	20	1130	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
Περικλῆς . . . . .	«Ιόνιον» Α. Ε. . . . .	43	7176	άνεξ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Περασφόνη . . . . .	'Ιο. Μ. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	άνεξ. Κοσσίν 9 Αύγ. διὰ Μοριουγκάο
Πεταλοί . . . . .	Μαρ. 'Εμπειρίκος . . . . .	45	3822	έφθ. Μπαραγκούνιλα 9 Αύγ.
Πετράκης Νομικός III (τάνκερ)	Μ. Νομικός . . . . .	43	10448	έφθ. Νέαν 'Υδρων 4 Αύγ.
Πέτρος (τάνκερ) . . . . .	νιοί Η. Γούλανδρη . . . . .	43	10448	άνεξ. Πόρτη την Μπούλ 6 Αύγ. διὰ Λιβύην
Πέτρος I. Γούλανδρης . . . . .	άδ. Γούλανδρη . . . . .	23	4693	διῆλθε Σιραλτάρ 5 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υδρων
Πέτρος Νομικός . . . . .	Μάρος & Ε. Νομικός . . . . .	43	7176	άνεξ. Κοσσίν 9 Αύγ. διὰ Μοριουγκάο
Πήγασος . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	43	3610	έργει Σιατικάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Πηγείδος . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	44	7207	διῆλθε Παναμάν 6 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Πολυτίμη 'Ανδρεάδη (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης . . . . .	43	10193	άνεξ. Μπάζρεν 6 Αύγ. διὰ Σονέζ
Πόπη . . . . .	Μιχ. Βερνίκος . . . . .	96	1594	έργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Οκτ.
Πρέντον . . . . .	Καττούλας καὶ νιοί . . . . .	06	2088	έφθ. Πειραιᾶ 8 Αύγ.
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς . . . . .	έτ. «Γαλαξίας» . . . . .	45	7176	εἰς Χάβρην 12 Αύγ.
Ροδόπη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	44	1923	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
Ρόδος . . . . .	έτ. «Τρανσπετρόλ» . . . . .	17	4908	διῆλθε Πόρτη Σαΐδ 10 Αύγ. διὲ Πειραιᾶ
Σαλαμινία . . . . .	Ε. Πετρούνης - Γ. Τανές 01	01	3634	έφθ. 'Ελσίνι 4 Αύγ.
Σάμος . . . . .	νιοί Δ. 'Ιγγλεσ . . . . .	43	7177	έφθ. Κοπεγχάγην 7 Αύγ.
Σαντορίνη . . . . .	Σιγάλα - Κουλουκούντη . . . . .	43	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ.
Σέρραι . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	725	έργει Πειραιᾶ 12 'Οκτ.
Σίμων φόν Ούτρεχτ . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	22	4949	άνεξ. Μπιζέρταν 11 Αύγ. διὰ Μίδδλεσμπρο
Σουλιώτης . . . . .	«Ναυτίλος» Α. Ε. . . . .	17	4300	άνεξ. Βαλτιμόρων 6 Αύγ. διὰ Πενέρτο Ταράφα
Σούνιον . . . . .	Μάνθος - Χατζηλίας . . . . .	43	7244	έφθ. Μόμπιλ 8 Αύγ.
Στάθης I. Γιάνναγας . . . . .	Μιχ. Κουλουκούντης . . . . .	44	7176	έργει Χούλι άπὸ 18 Μαΐου
Στάμος . . . . .	Δ. Φαραλίδης . . . . .	14	3801	διῆλθε Σιραλτάρ 7 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
Σταυρός . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	25	4853	άνεξ. Βαλτιμόρων 6 Αύγ. διά Κόλπων Μεξικοῦ
Σταύρος Κουμάνταρος . . . . .	'Ιω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	άνεξ. Χούλι 9 Αύγ.
Στέφανος Σ. . . . .	Π. καὶ 'Ιω. Σαμονᾶ . . . . .	04	646	έφθ. Βαρμάν 4 Αύγ. διὰ Τσιττατόγκ
Στρυμών . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	19	5250	άνεξ. Βαρμάν 4 Αύγ. διὰ Τσιττατόγκ
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος . . . . .	άδ. Βλασσόπουλοι . . . . .	43	7244	εἰς Κόμπε 5 Αύγ.
Σύρος . . . . .	Δ. Γεωργόπουλος . . . . .	43	7176	άνεξ. Ρούέν 29 Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Τάκης Κ. . . . .	Κατσουλάκος . . . . .	20	471	εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιᾶς—Βαρ. Αιγαίου
Ταξιάρχης . . . . .	άδ. Λαμπού . . . . .	13	4221	άνεξ. Γένοβαν 8 Αύγ. διὰ Τορρεζίζαν
Ταύγετος . . . . .	Κουλούνθος - 'Εμπειρίζον	18	5687	άνεξ. εἰς Γένοβας 7 Αύγ.
Τέτη Νομικοῦ . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	20	844	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Τζόν Χανδρῆς (τάνκερ) . . . . .	Δ. Ι. Χανδρῆς . . . . .	43	11448	έφθ. Πειραιᾶ 5 Αύγ. καὶ Ρόδον 9
Τηλέμαχος . . . . .	'Εκτω Δρακούλης . . . . .	11	3658	έφθ. Κονυταλόδες 6 Αύγ.
Τήνος . . . . .	Ποθ. Μπάνιας επλ. . . . .	11	1459	άνεξ. Τεργέστη 9 Αύγ. διὰ Πάτρας—Πειραιᾶ
Τρίτων . . . . .	άδ. Γράτοι . . . . .	44	7207	εἰς πλάτος 3—6' Ν. καὶ μῆκος 79—34' Α., 2 Αύγ. δι' Ισλανδίαν
Υδραίος II . . . . .	'Αθαν. Κουλούνας . . . . .	30	4557	άνεξ. Νεάπολιν 7 Αύγ. διὰ Κρήν (πολὺν). έφθ. 12
Υδρούσα . . . . .	Π. Χριστόπολης . . . . .	22	2038	έφθ. Πάρτιγκτων 7 Αύγ.
Υπερίων . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	43	9539	εἰς Πειραιᾶ 12 Αύγ.
Φλόγια . . . . .	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδού» 05	05	480	εἰς άποτολούς μεταφοράς
Φλώρα Νομικοῦ . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	21	1783	έφθ. Πειραιᾶ 10 Αύγ.
Φλώρινα . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	20	985	εἰς Πειραιᾶ 12 Αύγ.
Φραγκίς . . . . .	Θεμ. Σταφυλοπάτης . . . . .	27	757	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Φρέδ . . . . .	Κ.Δ. Καλαφάτης . . . . .	07	4043	άνεξ. Σαλένο 4 Αύγ. διὰ Μαντσαλίαν
Φωτεινή . . . . .	I. M. Καρρᾶς . . . . .	44	7176	άνεξ. Ταχοφάντη 2 Αύγ. καὶ Ντακάρ 8
Χαδιώτης . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	45	7247	άνεξ. Σιγκαπούρων 24 'Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Χάρλη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	45	470	εἰς ιωατικάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
Χαλκιδική . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιᾶς—Δωδεκανήσων
Χέλατρος . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	44	7176	έφθ. Μπόναν 12 Αύγ.
Χίος . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	39	5643	άνεξ. Ντρόμπιαν 2 Αύγ. διὰ Μελβούρην
Χρυσή . . . . .	νιοί Η. Γούλανδρη . . . . .	44	7176	άνεξ. Βαλτιμόρων 5 Αύγ. διὰ Ντρόμπιαν
Ψαρά . . . . .	'Αναστασίου - Φαραλίδης	45	7247	έφθ. Ρούέν 8 Αύγ.
'Οκεανός . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	43	9539	έφθ. 'Αμβέρσαν 9 Αύγ.
'Ορίων . . . . .	Πολ. Λύρας . . . . .	09	4793	άνεξ. εἰς Καναδᾶ 2 Αύγ. διὰ Γόττερνταμ

## Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

'Αγγελική (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	διῆλθεν Ἀδεν 7 Αὔγ. διὰ Καζαπλάγκαν
'Αθάμας II	έτ. «Αθάμας»	19	3537	ἀργεῖ Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 11 Ἰουν.
'Αζουέρο	έτ. «Αζουέρα»	44	7176	ἀνεχ. Νάρδιν 4 Αὔγ. διὰ Νιούπορτ
Αἴτζιαν Στάρ (ἐπιθατ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	ἀργεῖ Πιεριαᾶ ἀπὸ 5 Δεκ.
'Αναστασία	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	ἔφθ. Μασσαλιαν 5 Αὔγ.
'Ανδολουσία	έτ. «Τρανσατλάντικα»	18	7717	ἀργεῖ Λιβόριο ἀπὸ 13 Ἰουν. Ἐναντίωθη.
'Ανδρέας	έτ. «Σάμουσ»	44	7207	ἀνεχ. Σηττάτ 1 Αὔγ. διὰ Γιοσοχάμαν
'Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίης	14	4046	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Αὔγ. διὰ Μαρακάιπο
'Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονούπα»	04	4784	ἔφθ. Χονέλβαν 4 Αὔγ.
'Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	εἰς Κέμι 6 Αὔγ.
'Αριστελῆς (Λονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἔφθ. Χάμπτον ὁδὸς 8 Αὔγ.
'Αριστογείτων	έτ. «Αριστομένης»	42	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ὁδὸς 2 Αὔγ. διὰ Γαλλίαν
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Αὔγ. διὰ Μεξικόν
'Αριστομένης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ὁδὸς 30 Ἰουλ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
'Αριστόπαξ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Αὔγ. διὰ Χάιφαν
'Αριστότελης (Χονδ.)	έτ. «Πόνκα»	22	1979	εἰς Ἰμιαγκαν ἀπὸ 28 Ἰουλ.
'Αρόζα	έτ. «Νόρθ 'Αμέρικαν»	21	8206	ἔφθ. Κιουρασάο 11 Αὔγ.
'Ατλάντικ II. (τάνκερ)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθεν Σουέζ 9 Αὔγ. διὰ Δουβλίνον
'Ατλάντικ Γουάιθ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Αὔγ. διὰ Βαγκούνεο
'Ατλάντικ Γουίντ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Ὁκλαντ 10 Αὔγ. διὰ Σιδνεϋ
'Ατλάντικ "Εἰρ"	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς Λουβίνον 3 Αὔγ.
'Ατλάντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Κιουρασάο 16 Ἰουλ. διὰ Τέμπλ. Μπαίν
'Ατλάντικ Κόστος	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	εἰς πλάτος 9—23' Β. καὶ μῆκος 51—56' Α., 7 Αὔγ. διὰ Ρόττερνταμ
'Ατλάντικ Μπρίς	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	ἀνεχ. Αλεξάνδρειαν 3 Αὔγ. διὰ Χάμπτον ὁδὸς
'Ατλάντικ "Οσεαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς Πόρτ Ελλαμπετ 2 Αὔγ.
'Ατλάντικ Πάιλοτ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 7 Αὔγ. δι' "Άδεν
'Ατλάντικ Σήμαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Σεμαίνους 9 Αὔγ. διὰ Νότ. Αφρικήν
'Ατλάντικ Σιù	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Κιουρασάο 19 Ἰουλ. διὰ Μοντεβίδεο
'Ατλάντικ Τρέιντερ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἔφθ. Ταχοράντι 7 Αὔγ.
'Αφρικάνα	έτ. «Αρκτούρους»	27	4889	
Βαϊμέα	έτ. «Κλούης»	19	5670	ἔφθ. Ρόττερνταμ 9 Αὔγ.
Βαλερόζο	έτ. «Τριντέντε»	20	2310	εἰς λιμένας Βορ. Αμερικῆς 10 Αὔγ.
Βικτώρια	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	ἀνεχ. Λορέντζο Μαρκές 31 Ἰουλ. διὰ Θέουταν
Βιράγκο	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αὔγ. διὰ Χάδρην
Βύρων	έτ. «Βρυόνας	05	339	ἀνεχ. Μπρίστολ 5 Αὔγ. διὰ Δανίαν
Γαρουφαλιά	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	ἀνεχ. Τουτικόριν 4 Αὔγ. διὰ Κελκούνταν
Γεροδῆμος	έτ. «Αταλάγια»	99	3076	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπὸ 1 'Απρ.
Γεώργιος Π. (Κωσταρίκας)	N. Παπαλίδης	19	611	εἰς Κέρδηναν 1 Αὔγ.
Γιώργιος Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ουρουγούάνης»	13	5125	εἰς ταξίδια 'Αρούντας — Μαρακάιπο
Γκλόρια	έτ. «Αράνον»	12	6348	ἀνεχ. Νάντη 2 Αὔγ. διὰ Νέαν Υόρκην
Δέσποινα	έτ. «Σάμιον»	44	7216	ἀνεχ. Σηττάτ 25 Ἰουλ. διὰ Γιοσοχάμαν
Δημοσθένης (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	ἀργεῖ Χάμπτον ὁδὸς ἀπὸ 31 Μαΐου, ἐποκενή
Διώνη	έτ. «Πάξ»	20	6157	ἔφθ. "Ιμιαγκαν 7 Αὔγ.
Δωδεκάνησος	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	ἀργεῖ Σύρον 12 Αὔγ.
Έκουαστρο	έτ. «Αλμπάτρος»	20	5107	ἀνεχ. Κάρδιφ 2 Αὔγ. καὶ Λάς Πόλιας 9 διὰ Φριτάουν
"Ελλενικ (Χονδ.)	Α'Τμοπλίδια Διεθνῆς	20	7631	ἔφθ. Μπρίνενς "Αίρεσ 8 Αὔγ.
"Ελλενικ Νόμψη	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	ἀργεῖ Πλάμουν ἀπὸ 24 'Απρ. ζημιά.
"Ελλενικ Χρυσούλα	έτ. «Αταλάγια»	10	1441	ἔφθ. Χούλι 8 Αὔγ.
"Εμαναστέπετορ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43	7207	ἀνεχ. Ρίον Ιανέντον 5 Αὔγ. διὰ Νέαν Υόρκην
"Ενσενάντα	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	ἀνεχ. Κόρι 1 Αὔγ. διὰ Χάμπτον ὁδὸς
"Εντερπράϊς	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	διῆλθεν 'Αλγέριον 5 Αὔγ. διὰ Χάιφαν
"Ερατώ	έτ. «Διεθνῆς»	43	7225	διῆλθε Τρίνιταν 29 Ἰουλ. διὰ Μαγιούνα
Εύριπόδης	έτ. «Σάνν Νικόλας»	20	7582	ἀνεχ. Χάμπτον ὁδὸς 2 Αὔγ. διὰ Λισσαδῶνα
Εύρυθιάδης	έτ. «Σάνν Νικόλας»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Αὔγ. διὰ Δονγκέρην
Εύρυσθεύς	έτ. «Σάνν Νικόλας»	45	7176	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 7 Αὔγ. διὰ Κουνάτι
Θεοδώρω	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	ἀργεῖ Καλκούταν ἀπὸ 6 Ἰουλ.
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνῆς»	43	7200	ἔφθ. Γράλεστον 7 Αὔγ.
Ίονιαν Λήντερ	«Ναβίγκ. Κείστομπαλ»	44	7176	ἔφθ. Χάρην 8 Αὔγ.
Ίονιαν Πίονερ (τάνκερ)	έτ. «Κόιστομπαλ»	16	4710	εἰς ταξίδια λιμένον Βορ. Αμερικῆς
Ίονιαν Τρέιντερ	«Ναβίγκ. Κείστομπαλ»	44	7198	ἔφθ. Χάρην 11 Αὔγ.
Ισπαχάν	Σ. Α. 'Ατυχίδης	19	5636	εἰς "Αμπρ 4 Αὔγ.
Ιωάν. Λιθανός	έτ. «Ζαράτια»	18	7914	εἰς Πονάν Νούάρ 3 Αύγ.
Καλλιρρόη (τάνκερ)	έτ. «Αρίδια»	22	8432	ἀνεχ. Κιουρασάο 30 Ἰουλ. δι' 'Αγγλίαν
Καμπέρρα	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	7710	ἔφθ. Καζαπλάγκαν 4 Αὔγ.
Καντούλη	έτ. «Ντέλ. Ρέν»	12	3923	ἔφθ. 'Αργρόστασαν 4 Αὔγ.
Κάπταιν Θέο (τάνκερ)	έτ. «Μηράϊτ Στάρ»	19	5771	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αὔγ. διὰ Πονέρτο. Ταράφα
Κάπταιν Μικές	έτ. «Λουτσίντα»	18	480	ἔφθ. Χάιφαν 10 Αὔγ.
Κάπταιν Τζόν	έτ. «Στάρ»	19	3332	εἰς Πονέρτο Ταράφα 4 Αύγ.
Κατερίνα	έτ. «Κατερίνα»	03	491	ἔφθ. 'Αμβούργον 6 Αύγ.
Κατίνα	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	εἰς Πειραιᾶ 10 Αύγ.
Κατοδύπτα	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	9424	ἀνεχ. Χάρην 27 Ἰουλ. διὰ Λά Ζρονάδα
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Αὔγ. διὰ Τπάρλεστον
Κλειδώ	«ο. 'Αρίγκας»	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ὁδὸς 28 Ἰουλ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
Κέφαλος	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	17	3804	ἀνεχ. Ταμίκο 3 Αύγ. διὰ Γένοβαν. ΕΠΩΛΗΘΗ.
Κνόζα	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διῆλθε Φρήμαντ 22 Ἰουλ. διὰ Δουβλίνον
Κοκερέλ	έτ. «Κάντια»	04	3479	ἐπόδισεν εἰς Βρέστην 8 Αύγ., μὲν ζημιάς.
Κόρα	Η. Γασπαρινάτος	06	817	εἰς Βεγγάζη 1 Αύγ.
Κύλεμουντ	έτ. «Σφρίγη»	06	704	ἔφθ. Πόρτ Σουδάν 3 Αύγ.
Κυρήνεια	Παναμάκη ἔταιρος	11	7527	ἀνεχ. Πειραιᾶ 11 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Λέσανδρος	έτ. «Μπενεβενίτο»	10	610	ἀργεῖ Μασσαλιαν ἀπὸ 12 Ἰουν.
Λίλα	έτ. «Ρίβα»	09	655	ἀνεχ. Τάιν 7 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
Λιμπερέτορ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον ὁδὸς 6 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Λιμπερτάντ	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ὁδὸς 9 Αύγ.
Λόιντα (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικοῦ	16	5505	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ.

Λοιντέστε (τάνκερ)	έτ. «Αντόρ»	21	8206	ύπό φόρτωσιν εἰς Ράς Τανοῦρα 12 Αύγ.
Λούξορ (έπιβατ.)	έτ. «Βικτώρια»	15	5544	έφερε "Αμυτεργαται" ἀπό 17 Μαρτ., διασκευή πωληθὲν εἰς Ίνδους μετωνυμάσθη «JALAKALA»
Μαίρη Γ.	έτ. «Σεντραμερικάνα»	43	7176	άργει Γένοβαν ἀπό 29 'Ιουν.
Μακίκι	έτ. «Κρούζες»	17	5924	εἰς Λήθ ἀπό 27 'Ιουν.
Μαντόννα	Π. Φιλίνης	42	855	άνεχ. 'Αμβέρσαν 6 Αύγ. διὰ Σαΐγκον
Μάντω	τ. «Φωσίαν»	42	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
Μάρβελ	έτ. «Οὐλτραμαρινόν»	08	1763	έφθ. Παραμαρίμπο 1 Αύγ.
Μάρζουρ	έτ. «Πούντα "Άλτα»	19	2660	διῆλθεν "Άδεν 7 Αύγ. διὰ Κονδάτ
Μαρία Γ.	έτ. «Κρουστάλ»	20	3326	έφθ. Παραμαρίμπο 8 Αύγ.
Μαρκέλλα	έτ. «Σάνι Γκεράσιμο»	20	3483	διῆλθε Φάδερ Πόεντ 5 Αύγ. ἐκ Πόρτ "Αλφρεντ
Ματθαίος (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Λοριάν 3 Αύγ.
Μεγαλόχαρη	έτ. «Πρώδα»	01	3568	έφθ. Ιμιγκαμ 1 Αύγ.
Μερίτιαν	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες 1 Αύγ.
Μερόπη (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ.
Μολντόθα	έτ. «Ιθάκη»	11	4083	έφθ. Ελεύθερεν εἰς νήσους "Ορχανεύ καὶ ἐγκατελείψθη
Μπελλαθίστα	έτ. «Ελένηνη»	17	3517	άνεχ. Φρήμαντ 4 Αύγ. διὰ Κέπι Τάσου
Μπιενενίντο	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ.
Μποναθεντούρα	έτ. «Οὐλτραμάρε»	20	6895	εἰς ταξίδια Βορ. 'Αμερικῆς.
Μπούνιν	έτ. «Βέριτας»	21	1138	άνεχ. Ρούνε 9 Αύγ. διὰ Χάμπτον φόδες
Μύριαμ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Τρίνινταν 6 Αύγ. διὰ Πονέρτο λὲ Κρούζ
Μυρτ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	διῆλθε Κιουρασάο 27 'Ιουλ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Ναθιγκέϊτορ	έτ. «Καρρόμπιαν»	43	7176	διῆλθε Σονιέ 5 Αύγ. διὰ Περούσιον Κόλπου
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	έφθ. Αμβέρσαν 4 Αύγ.
Νήσος Πάτμος (άμερ.)	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ.
Νόρα	έτ. «Ηστεον Σύμφροιγκ»	43	7176	έφθ. Μασσαλίαν 1 Αύγ.
Νορίτα (τάνκερ)	έτ. «Σόν»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διὰ Καρπίτο
Νορλάντια	έτ. «Σίλετ»	42	7191	άνεχ. Τρίνινταν 8 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
Νορλάγκο	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	έφθ. Αμβέρσαν 4 Αύγ.
Νόρμα (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	εἰς Πόρτ ντε Μπούν 5 Αύγ.
Νουέθα Έσπεράντζα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 6 Αύγ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
Νουέθα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ. διὰ Χάρδην
Ντέρνα	Τζόν Λιβανός	15	5751	εἰς Μασσαλίαν 8 Αύγ. διασκευή
Ντόμινα	Κεμπάκο»	21	5531	έφθ. Σαβόναν 8 Αύγ.
Ντοράντο	έτ. «Γκαμπό»	44	7244	εἰς Κάρδιφ ἀπό 27 'Ιουλ.
"Οντθέρ Ι Ι	έτ. «Μιραφλόρα»	18	1897	"Οντθέρ Ι Ι
Ούρανια Γούναρη	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άνεχ. Βοστώνην 5 Αύγ. ΕΠΙΩΛΗΘΗ
Ούταχαν	έτ. «Ι'ρεντά»	19	7031	εἰς Κούβαν 6 Αύγ.
"Οσεαν Γουαίηθ	έτ. «Στέιτς»	19	4990	έφθ. Χάμπτον φόδες 29 'Ιουλ.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Τζένεραλ»	19	4988	διῆλθε Μπάρον "Αίλαντ 28 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον φόδες
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Στέιτς»	19	5101	έφθ. Νέαν Όφελεάνην 1 Αύγ.
Πάν	έτ. «Αμαρυλλίς»	20	5595	άνεχ. Σάντος 3 Αύγ. διὰ Γδύνιαν
Πάραλος Ι Ι	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άργει Μπάρον ἀπό 26 'Ιουλ.
Παρίτα Μπαίν	έτ. Παναμ. - 'Ευρωπέα	18	6049	εἰς Νέαν 'Υόρκην 8 Αύγ. (διὰ Πειραιᾶ)
Παρίτα Σούν	έτ. Παναμ. - 'Ευρωπέα	19	5555	έφθ. Μίδδλεσερφο 6 Αύγ.
Πάσιφικ Γουαίηθ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Γιάλιεστων 1 Αύγ. δι' 'Ινδίας
Πασιφίκ "Οσεαν	έτ. «Πασίφικ»	44	7212	διῆλθε Πουάν Νονάν 5 Αύγ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
Πέρλας	έτ. «Ναβιέρα»	19	6040	εἰς Χάρην 12 Αύγ.
Πηγελόπη	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Θέουνταν 6 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν
Πίντα	έτ. «Ναβιέρα»	20	2606	εἰς ταξίδια λιμένων Βορ. 'Αμερικῆς
Πόιντ Σάν Πάμπλο	έτ. «Πουννάιτεντ»	20	3280	άργει Βοστώνην ἀπό 18 Μαρτίου
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Άλμας	36	7104	έφθ. Πόρτ ντε Μπούν 1 Αύγ.
Πράντο	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπό 15 Μαΐου
Πριμαθέρα	έτ. «Σάμπο»	18	5695	εἰς Χάμπτον φόδες 6 Αύγ.
Πρόσπερο	έτ. «Μπενενίντο»	19	5055	διῆλθεν "Άδεν 23 'Ιουλ. διὰ Κόμπε
Πρωτεύς	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	άργει Τεργέστην ἀπό 6 Μαΐου, διασκευή
Ρεζόλοντ (Χονδ.)	έτ. «Ειρέσεω»	42	7176	άνεχ. Μπούνενος "Άὔρες 27 'Ιουλ. δι' 'Ολλανδίαν
Ρένα (έπιβατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	διῆλθε Μπάιν 1 Αύγ. διὰ Μπενίνος "Άὔρες
Ρένα	έτ. «Πάξ»	20	5686	άνεχ. Μίδδλεσερφο 8 Αύγ. διὰ Χούλι.
Ρίθια	έτ. «Ρίθια»	10	4427	έφθ. Δάντσιγκ 7 Αύγ.
Ριζάκουα	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άργει Πόρτ Σάδιτ ἀπό 20 'Ιουλ.
Ρόμπερτ	έτ. «Βέριτος»	19	2632	εἰς Παραμαρίμπο 6 Αύγ.
Ρούλ (παναμ.)	'Ι. Πιλετέκης	99	1109	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 8 Αύγ.
Σάν Γιώργιε	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 30 'Ιουλ. δι' ΑΜΥΑΥ ΒΑΥ
Σάν Λεονάρδο	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	έφθ. Κούβατ 30 'Ιουλ.
Σάν Νικόλας	έτ. «Οὐλτραμάρ»	08	2229	άργει Νιούπορτ ἀπό 23 'Ιουν., έπισκεψή
Σάν Τζερότζιο	έτ. «Γαλανός»	16	4818	έφθ. Κοστούλ 3 Αύγ.
Σάντα "Αννα	έτ. «Φόρντον»	44	7220	έφθ. Χάμπτον φόδες 10 Αύγ.
Σάντρα	Κοντομήγαλος καὶ Σία.	18	5320	διῆλθεν άγιον Βικέντιου 27 'Ιουλ. διὰ Ντόμηλαν
Σαντιάγκο	έτ. «Σαντιάγκος»	08	3864	εἰς Κότρα 1 Αύγ.
Σάντουτς	έτ. «Άβία»	20	2606	άνεχ. Χάμπτον φόδες 7 Αύγ. διὰ Πόρτ Ρούαγιαλ.
Σαπφώ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνος	44	7212	έφθ. Μασσαλίαν 11 Αύγ.
Σαράγγια	έτ. «Ναβ. Σούντ. 'Αμερίκ.»	44	7176	άνεχ. 'Αμβέρσαν 7 Αύγ. διὰ Χάμπτον φόδες
Σίγκνετ	έτ. «Αρένας»	11	3726	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 7 Αύγ. διὰ Φινλανδίαν
Σίμων	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Μασσαλίαν 2 Αύγ.
Σόνια	έτ. «Μαριάτος»	19	5354	εἰς Καλκούταν 4 Αύγ.
Σορδλ	έτ. «Άλας Πέρλας»	21	9547	εἰς Χάιφαν 6 Αύγ.
Σουέρτε	Κομπ. «Βαπτόρες»	10	3649	έπο φόρτωσιν εἰς Στεττίνον 6 Αύγ.
Σπαλματόρι	έτ. «Άλολος»	43	7199	άνεχ. Λός "Αντζελες 23 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
Στάμο	έτ. «Πούντα "Άλτα»	18	2858	άνεχ. Τρίνινταν 3 Αύγ. διὰ Παραμαρίμπο
Σωκράτης	έτ. «Αρίωνα»	21	7409	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 7 Αύγ. δι' "Αιστεργται
Τερψιχόρη	έτ. «Μπλου Λάϊν»	30	2480	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Αύγ.
Φαιάξ Ι Ι	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Ρόττερνταν 27 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον φόδες
Φιλάδελφος	έτ. «Άλων»	14	3634	εἰς Χάρην 8 Αύγ., έπισκεψή
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλεντο»	02	10375	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 5 Αύγ. διά Γένοβαν
Φοῖνιξ	έτ. "Ινσουλάρος	15	1255	εἰς Μασσαλίαν 1 Αύγ.
Φρίξος	έτ. «Κρίσονταλ»	21	7460	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Τέλ. 'Αγιος
Χρυσή Χονδρούλη	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει "Αμπελάκι 12 Αύγ.