

# NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1948

Αρ. Φύλλου 321/80

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 321/80

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1948

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Τὰ στασιαστικὰ κρούσματα

'Επι τοῦ ἐπεισοδίου τοῦ «Νικόλας» καὶ τῶν ἐπ' αὐτῶν παρατηρήσεών μας, ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας μᾶς ἀποστέλλει τὴν κάτωθι ἐπιστολήν, τὴν δόποιν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύμενην:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σημειώματός σας εἰς τὸ ὑμέτερον περιοδικὸν τῆς Ιης τρέχ., ὑπὸ τὸν τίτλον «ΟΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ», ἔχω τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσω τὰ κάτωθι:

Τὰ κρούσματα τῶν στασιαστικῶν ἐκδηλώσεων τὰ σημειούμενα εἰς τὰ φορτηγά μας πλοῖα ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, ὄφειλονται, κυρίως, εἰς τὰ παρεισφρύσαντα επὶ τούτων ἀναρχικά ναυτεργατικά στοιχεῖα, τὰ δόποια, καθοδηγούμενα ἀπὸ τοὺς πράκτορας τοῦ κομμουνιστοῦ, διεγέρουν καὶ παρασύρουν τὰ πληρώματα τῶν πλοίων μὲ τὴν ἀπατηλὴν προσπάθειαν ἵκανοπιθεώς, διῆθεν, οικονομικῶν ἐπιδιώξεων, ἐνώ, κυρίως, ἀποβλέπουν διὰ τῶν προκαλουμένων ἀπεργιῶν καὶ καθυστερήσεως καὶ ἐν γένει τῆς τολαικωρίας τῶν πλοίων, εἰς πολιτικούς σκοπούς, οἱ δόποιοι ἔχουν ἀμεσον σχέσιν μὲ τὴν ἔσωτερικήν μας δοκιμασίαν καὶ τὴν ἀπὸ δορρᾶς ἐπίθεσιν κατὰ τῆς χώρας μας.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀπὸ τὸ «Νικόλας», ἐξ ἀφορμῆς τοῦ δόποιού καὶ τὸ ἄνωτέρω σημείωμά σας, ἐν μέρος τοῦ πληρωμάτος τοῦ πλοίου, ἀποτελούμενον ἀπὸ κομμουνιστάς ναυτικούς, εἴκεν ὑπόπειτας κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν εἰς σειρὰν παραδάστων τιμωρουμένων παρὰ τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ 'Εμπορ. Ναυτικού. Τὰ μέλη αὐτὰ τοῦ πληρωμάτος ἡγίσαν ύπὸ τὰς γνωστὰς συνθῆκας τὴν προσόρμισιν τοῦ πλοίου εἰς 'Οράν καὶ τὴν ἀπόλυτιν τῶν εἰς τὸν ἔνδιμον τούτων λιμένα, ἐνώ τὸ πλοίον κατηθύννετο εἰς Πειραιά καὶ τοῦτο. Ἰνα δυνηθούν, ἀπόλυτον εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, νὰ ἀποφύγουν τὴν ἐπικείμενην τιμωρίαν των.

'Ατυχώς, αἱ τοπικαὶ γαλλικαὶ ἀρχαὶ, παρ' ὅλας τὰς παραστάσεις τοῦ ἔκει προσένον μας, δὲν ἡβλέπουν νὰ ἐπέμβουν καὶ νὰ δονηθῶσυν τὸν Πλοίαρχον εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν στασιαστῶν ἐν τῷ πλοίῳ ἢ τούλαχιστον εἰς τὴν σύλληψιν καὶ παράδοσιν αὐτῶν εἰς τὸν Πρόδενον πρὸς παλινόντσησιν.

Δεν πρόκειται, δεδομένως, νὰ ὑποστηρίξω τὴν τελειότητα τῆς σχετικῆς πρὸς τὴν 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν μας Νομοθεσίας, διότι, ἀσφαλῶς, αὐτὴ δὲν ἀνταποκρίνεται ἐπὶ πολλοῖς πρὸς τὰς σημειριῶν πραγματικάς συνθῆκας τῆς Ναυτικῆς 'Εργασίας καὶ 'Εμπορίας. 'Η διατίστωσις δ' αὐτῇ, ἀκριβῶς, μὲ ἡγαγεῖ εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς διὰ Νόμου συγκρήτησεως τῶν 'Επιτροπῶν Κωδικοτοιχίσεως, συμπλήρωσες καὶ τροποποίησεως τοῦ Δημοσίου καὶ 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, εἰς τὸ ἔργον τῶν ὀποίων ἀποβλέπω μετ' ἐμπιστοσύνη καὶ ἐπίδοσις ταχείας περιτσώσεως του.

'Αλλὰ δὲν πιστεύω, ὅτι τὰ σημειούμενα κρούσματα τῶν στάσεων καὶ τῶν ἐπιθέσεων κατὰ τῆς ἔξουσίας τοῦ Πλοιάρχου ὄφειλονται εἰς τὴν ἀτέλειαν τῆς Νομοθεσίας ἢ εἰς τὰς ἀναχρονιστικὰς αὐτῆς διατάξεις. Αἱ ἀτέλειαι αὐταὶ, δεδομένως, εἰς ἀκριβῶσεις διενέδειν καὶ διαφορῶν περὶ τὴν ἔφαρμογύν τῶν ὄρων ἐργασίας εἰνε πρόξενοι δυσχερεῖων διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν διαφορῶν, ἀλλὰ εἰς περιπτώσεις ἀναρχικῶν ἐκδηλώσεων, ὅπως αἱ σημειριναὶ, δὲν ἔχουν σπουδαίαν ἐπίδρασιν.

'Η ἀδυνατία τῆς ἐπιβολῆς τοῦ κράτους τοῦ 'Ελληνικοῦ Νόμου εἰς πολλοὺς ἔξωτερικούς λιμένας, δόποι πολὺ ὄρθως τονίζεται, εἰνε μία τῶν κυρίων αἰτιῶν τῶν προκαλουμένων ἀναρχικῶν καὶ ἐγκληματικῶν ἐκδηλώσεων τῶν ἐξαρχομονιστικῶν ναυτεργατικῶν πυρήνων. 'Αλλ' ἀτυχῶς ἡ πολιτικὴ καταστάσις, ἡ κρατούση εἰς ζένεας τινάς χώρας, δόποι τὰ πλοία μας προσεγγίζουν, δὲν ἐπιτρέπει εἰς τὰς ἀρχὰς δραστικῶτεραν τὴν ἐπέμβασιν αὐτῶν πρὸς ἀποκατάστασην τῆς διαταρασσομένης εἰς τοὺς λιμένας των τάξεων καὶ τὴν παροχὴν τῆς συνδρομῆς των εἰς τὰς Νομοθεσίας μας 'Αρχαῖς καὶ ὅταν ἀκόμη εἰς τούτῳ ὑποχρεούνται ἐκ τῆς προξενίκης συμβάσεως. 'Ετούτοις, τὸ 'Υπουργεῖον δὲν ἐπαυσε καὶ δὲν θὰ παύσῃ διὰ παντὸς τρόπου νὰ ἔξουδετερώνη τὴν παράνομον δράσην τῶν ἀναρχοκομμουνιστικῶν στοιχείων, — φεῦ — τῶν συναδέλφων των, ἀλλὰ εἰς αὐτὴν τὴν καταστροφὴν αὐτῶν, διὰ τῆς ἐπιχειρουμένης ἔξαρθρωσεως τῆς Ναυτιλίας, ἐπίζομεν δέ, διό, μὲ τὰ ληφθέντα καὶ λαμβανόμενα αὐστηρὰ μέτρα, δὲν ἐπικρατήσῃ ὁ ὄγκος καὶ φιλόνομος ναυτεργατικός κόσμος καὶ εἰς τὰ 28—30 πλοῖα, δόποι ὑπάρχουν ἀκόμη οἱ προδοτικοὶ αὐτοὶ πυρήνες.

Μετὰ ἔξαιρέτου τιμῆς  
Θ. ΚΙΖΑΝΗΣ

### Ἡ προξενικὴ σύμβασις

'Απὸ ἐπιστολὴν σημαίνοντος ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος τῆς Νέας 'Υδρης, μὴ κεκτημένου, εύτυχῶς, πολλά πλοῖα, διακρινομένου, δημοσίως, διὰ τὸ ἔγκυρον καὶ ἀνέκαθεν ἀντικειμενικῶν τῶν ἀπόφεων του, παραλαμβάνομεν τὴν κάτωθι οὐσιώδη περικοπήν. 'Ο κ.

Κιζάνης καὶ δ. κ. Σκαρπέτης παρακαλοῦνται νὰ τὴν προσέξουν: «Ἐάν δὲν ὑπογραφῇ ἡ Προξενικὴ σύμβασις—τονίζει ὁ ἐπιστολογράφος μας—κάθε προσέγγιστος ἐλληνικοῦ σκάφους εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, θὰ εἰνε καταστροφῇ διὰ τὸν πλοιοκτήτην. Τὰ δικαστήρια ἔδω καὶ εἰς τοὺς ἄλλους λιμένας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, δὲν ἀσχολοῦνται, παρὰ μὲ δίκαια κατὰ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. 'Αναριθμητοὶ εἰνε αἱ ἐπιβληθεῖσαι κατασχέσεις, μὲ ποσὰ 25 χιλιάδων ἔως 150 χιλιάδων δολλαρίων, λόγω τῶν ἀπατήσεων τῶν γνωστῶν δικηγόρων τῶν πληρωμάτων διὰ προκαταθολάς καὶ ἄλλας ἀποζημιώσεις, 'Οσοι ἔχασαν κατὰ τὰς δίκας τοῦ πρώτου θαυμοῦ, προσέφυγαν εἰς τὰ ἀνώτερα δικαστηρία. Κατὰ τὴν γνώμην μου, πρέπει νὰ σταματήσῃ κάθε ἀλλή ἐνέργεια καὶ δλοταχῶν νὰ χωρίσωμεν πρὸς τὴν ὑπογραφὴν τῆς Προξενικῆς Συμβάσεως.

»Γό 'Υπουργεῖον ἀς παρακληθῆ νὰ δώσῃ σχετικάς, ρητάς ἐντολάς εἰς τὴν Πρεσβείαν τῆς Οὐασιγκτώνος. Χρειάζονται διαθήματα ἀμεσα, ἐνημεροῦντα καὶ τὴν 'Αμερικανικήν Κυθέρηντιν ἐπὶ τῶν τεκταινομένων.

Δὲν ἔχουμεν τὶ νὰ προσθέσωμεν. 'Ο κ. Κιζάνης γνωρίζει ἐπαρκῶς τὸ ζήτημα καὶ εἰς ἐνέργειας ἀρκετάς, πληροφορούμεθα, διότι ἔχει ἡδη προθῆ παρὰ τε τῷ 'Υπουργείῳ τῶν ἔξωτερικῶν καὶ τῇ Πρεσβείᾳ τῆς Οὐασιγκτώνος. 'Ισως, δημοσί, νὰ χρειάζεται, διότι τὸ ζήτημα ἐπείγει, ὁ ρυθμὸς τῶν σχετικῶν διαθημάτων νὰ εἰνε ταχύτερος. 'Αν τὰ πράγματα ἀφεθοῦν καὶ πάλιν εἰς τὴν τύχην των, ή Ναυτιλία θὰ κληθῇ νὰ πληρώνῃ ἀδίκως καὶ παραλόγως δὲ κατοικημένων διάλαρίων. Δὲν τὰ ἔχει. Τὰ σκάφη θὰ κατασχεθοῦν.

### Ἡ παράστασις τοῦ Νόμου

Πληθωρικὴ ἀπὸ μηνῶν σημειοῦνται ή κίνησις τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν εἰς τοὺς γαλλικοὺς λιμένας. Πολλά σκάφη ἔχουν προνιλωθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν γαστιθράκων ἐξ 'Αμερικῆς καὶ ἀρκετά εἰνε χρονοναυλωμένα εἰς γαλλικάς ἔταιρίας διὰ ταξίδια Γαλλίας — 'Απω 'Ανατολῆς.

Οὔτε ή 'Αμβέρσα, οὔτε τὸ Ρόττερνταμ, πολὺ δὲ περισσότερον τὸ Κάρδιφ, δὲν ἔχουν τελευταίως τὴν κίνησιν εἰς ἐλληνικά σκάφη, ποὺ σημειοῦνται εἰς τὴν Χάρην, τὸ Χερθύργον, τὸ Βορδὼ καὶ τὴν Μασσαλίαν.

Καὶ δημοσί, ἐνώ εἰς τὴν 'Αγγλίαν ἔχομεν τρεῖς Προξενικούς Λιμεγάρχας καὶ εἰς τὴν 'Αμβέρσαν τὸν τέταρτον, τὰ ζήτηματα τὰ πολλά, ποὺ καθημερινῶς ἀνακύπτουν εἰς τοὺς γαλλικοὺς λιμένας, λόγω τοῦ κρατούντος διοικητικοῦ χάρους ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν, ἔγκαταλείπονται εἰς τὴν ἀπόρθυμον διάθεσιν ἀμίσθων ζένων Προξενῶν, ἐμπόρων, ιατρῶν ἢ καὶ μεσιτῶν, ἀγνοούντων ισως καὶ τὴν ὄπαρξην τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

'Υπεδείχθη καὶ ἄλλοτε εἰς τὸ υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ή μετάθεσις ἐνός λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ ἀπὸ τὸ Λονδίνον, τὸ Κάρδιφ ή τὴν 'Αμβέρσαν εἰς τοὺς φορείους γαλλικοὺς λιμένας. Πρόκειται περὶ ἀνάγκης ἐπιτακτικῆς. Τὸ υπουργεῖον παρεῖδε τότε τὴν ύποδειξιν.

Μετὰ τὴν ύποθεσιν τοῦ φορτηγοῦ 'Νικολάου Ζωγραφιά, τοῦ δόποιον 16 μέλη τοῦ πληρωμάτος ἔχουν καθηλώσει ἀπὸ ἐθέδομάδων τὸ σκάφος ἐμφόρον εἰς τὴν Χάρην, δὲν κρίνεται εὐλογὸν τὸ αττημα τῆς παραστάσεως εἰς τοὺς γαλλικοὺς λιμένας ἐνός ἀξιωματικοῦ, ἐγκυρότερον, ὀπωσδήποτε, ἐκπροσωπούντος τὸν 'Ελληνικὸν Νόμον;

### Πρὸς τοὺς κρατικούς ύπευθύνους

Διὰ τὴν μεταφορῶν σιτηρῶν ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δι' 'Ελλάδας ἐναυλώθησαν καὶ πάλιν τρία ἀμερικανικά φορτηγά, κατ' ἀπόλυτον δικαίωμα προτιμήσεως. Οι συμφωνήθεντες ναύλοι εἰνε ψηφοί, κατὰ τρία, τούλαχιστον, δολλάρια ὑψηλότεροι τῶν κρατούντων εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν τῆς Ν. 'Υδρης. Τὰ ἐλληνικά ἀποκλείονται.

'Ἐπι τῆς τοιαύτης καταφώρου προστατευτικῆς διακρίσεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας εἰς θάρος τῆς Ιδικῆς μας, ἡ σχολήθηκεν καὶ ἄλλοτε. Δὲν ἀποστερεῖται μόνον τὸ ἐλληνικὸν φορτηγόν, τὸ δυσχερῶς τώρα διευρίσκον τὴν ἀπασχόλησην του, ἐργασίας, εἰς τὴν δόποιαν δικαιούται, ἔστω καὶ κατὰ ποσοστόν, νὰ συμμετέσχῃ, ἐπιβαρύνεται ταύτοχρόνων ἡ κατανάλωσις καὶ δὲ λογαρισμὸς τῶν σηματώσεων μας ἐκ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, μὲ ναύλους ἀδικαιολογήτως ψηφοί.

Καποιοί, θεσσαλίας, ἐκ τῶν παρ' ήμιν ἀρμοδίων θὰ ἐπερπετε νὰ

παρακολουθή τά ζητήματα αυτά και ένημερούμενος έπι τών έκαστοτε έξελιξεων νά ύποδεικνύ και τάς καταλλήλους ένεργειάς. Διότι, δύμας, κανεὶς τοιοῦτος άρμόδιος δὲν υφίσταται, διότι άπληροφόρητοι παντελῶς εἰνεὶς οι κρατικοὶ μας παράγοντες έπι τών δισων δικαιολογήτως ψηφλῶν ναύλων καταβάλλει η Οίκονομια τοῦ θόρου και ή κατανάλωσις εἰς τάς ξένας και μόνον εἰς τάς ξένας σημαίας, διά τάς έκ τοῦ έξωτερικοῦ εἰσαγωγάς και τάς πρός τό διέξωτερικόν ξένας τῶν προϊόντων μας, σπεύδομεν ήμεις, οι άναρμόδιοι, θέσαια, έξι δισων έλλαχίστων στοιχείων κατέχομεν, νά καταστήσωμεν γνωστά τά ξένης:

Ιον. Η 'Ελλάς, θάσει τῶν προθλεπομένων διά τῶν προγραμμάτων εἰσαγωγῆς άριθμῶν, πρόκειται νά καταβάλλῃ διά τό εἰσαγωγικὸν έτος 1948/49 ποσὸν γύρω τῶν 20 έκατομμυρίων δολαρίων εἰς ναύλους. Σον. Τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν ἀνωτέρω ναύλων και τὴν μεγίστην συμμετοχὴν εἰς τὸν δύκον τῶν φορτίων, εἰσαγωγῶν τε και ξένας, λαμβάνουν, κατ' ὅπλυτον διάκρισιν τῶν σημαίων των, τά 'Αμερικανικά και τά 'Αγγλικά σκάφη. Ζον. Η 'Ελλάς, ή χώρα μέ τάς ναυτικάς παραδόσεις και τά πολλὰ πλοῖα, δὲν έχει τό δικαίωμα, μέ ναύλους αἰσθητῶς κατωτέρους, τῶν δισων πληρώνει εἰς τάξ ξένα σκάφη, νά κρατήσῃ διά την Ναυτιλίαν της, μέρος έστω, τό ήμισυ τούλαχιστον, τῶν ίδιων της μεταφορῶν έκ τοῦ έξωτερικοῦ και πρός αὐτό. Και τούτο, ένω περιορίζεται δισημέραι και περισσότερον διά τοῦ έξωτερικοῦ διά της άπασχολήσεως τοῦ έλληνικοῦ πλοίου εἰς τάξ ξένας μεταφοράς, λόγω, άκριθως, τοῦ ένασκονιμένου παντοῦ προστατευτισμοῦ. 4ον. Η πτωχή μας Οίκονομία θά διήδυντο νά περισώσῃ ένα ποσὸν ούχι κατωτέρων τῶν 4—5 έκατομμυρίων δολαρίων έπισθίως, διν είχε τὴν εύχερειαν τό 'Ελληνικὸν Κράτος νά τοποθετῇ διά' εύθειας τάς πρός μεταφοράν διαταγῆς του εἰς τὴν έλευθεραν ναυλαγοράν, διότι τούτο γίνεται διά μόνους τούς έκ Γερμανίας γαιάνθρακας και διν είχεν, έπίσης, τό δικαίωμα νά έλεγχη τούς έξαιτερικάς ψηφλούς ναύλους τῶν φορτηγῶν γραμμῆς, τούς έφαρμοζούμενους διά τά 'τράστ — διασκέψεις τῶν ξένων πλοίων. 5ον. Καμιμάς χώρα κεκτημένη ίδιαν διεθνῶς έκτάσεως ναυτιλίαν—πλήν τῆς 'Ελλάδος—δὲν κατεδικάσθη εἰς τὸν δινε προηγουμένου φόρον αὐτὸν ύποτελείας εἰς τάς ξένας σημαίας, διότι έκ παραλήλου τά ίδιακά μας πλοῖα έκτοπιζονται διά τάς ξένας έκφραστος τοῦ έξωτερικοῦ και διότι τό ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν ξένων σημαίων εἰς τάς μεταφοράς τῆς 'Αγγλίας, τῆς Νορθγρίας, τῆς 'Ολλανδίας, τῆς Σουηδίας, τῆς Δανίας θαίνη σταθερῶς μειούμενον. Η 'Αμερικανική, λ. χ., σημαία εἰς τά φορτία τοῦ σχεδίου Μάρσαλ διά τάς ἀνωτέρω διμού χώρας συμμετέχει μέ ποσοστὸν 33.3 τοὺς έκατον, ένω εἰς τάς ίδιακά μας μεταφοράς ή συμμετοχή της φθάνει τά 70 τοὺς έκατον, πέραν, δηλαδή, και τοῦ ύπο τοῦ 'Αμερικανικοῦ νόμου καθοριζούμενου ποσοστοῦ. Και τέλος, διά νά καταλήξωμεν: 'Έμφανίζονται τά προϊόντα μας, τά καπνά, ή σταφίς, τά σύκα και τό έλαιον, άκριθως εἰς τὴν κατανάλωσιν τοῦ έξωτερικοῦ. 'Θέλησε κανεὶς νά πληροφορηθῇ πόσος είναι δι ναύλος τοῦ 'τράστ—διασκέψεως, μέ τὸν όποιον έπιβαρύνεται ή έντευθεν μεταφορά; 'Ηειώθη ποτὲ ή πώλησις τῶν προϊόντων μας τούς και ή φόρτωσις αὐτῶν έπι πλοίων έκτος τῆς Διασκέψεως μέ ναύλους έκπληκτικῶς κατωτέρους;

Αύτά μέ πᾶσαν συντομίαν—τό θέμα είναι εύρυτατον—έχομεν τὴν ύποχρέωσιν νά γνωρίσωμεν πρός τούς κρατικούς ύπευθύνους, έφδους, θέσαια, ύπάρχουν τοιούτοι.

### Τά φορτία τοῦ σχεδίου

Δυσκολίαι και πάλιν δινεφύσαν εἰς τὴν έπιτευξιν συμφωνίας διά τὴν κατά τό ήμισυ συμμετοχὴν τῆς 'Αμερικανικής Ναυτιλίας εἰς τά φορτία τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. "Όπως εἰς τό προηγουμένον τεύχος μας ένεγραψαμεν, είχεν ἀνατεθῆ εἰς αὐτάς τάς μετεχούσας τοῦ σχεδίου 16 χώρας νά έκπονησουν και ύποτελάουν εἰς τὴν 'Αμερικανικήν Διαχειρίσιν τῆς Εύρωπατής Βοηθείας τό πρόσφρωτον σύστημα έφαρμογῆς τοῦ σχετικοῦ μέ τάς μεταφοράς άρθρου τοῦ νόμου τοῦ Κογκρέσου.

"Η 'Επιτροπή τῶν 16 χώρων, ή έδρεύουσα εἰς Παρισίους, δὲν ἐπέτυχεν άκριθῶς νά καταρτίση σχέδιον πρακτικῆς έφαρμογῆς και έλέγουν διά τὴν κατανομὴν τῶν φορτίων μεταξύ άμερικανικῶν και ξένων πλοίων. Κατόπιν τούτου, αὐτή ή Διαχειρίσιν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ διέλαβε τὴν πρωτοβουλίαν, νά έφαρμοδη τὸν νόμον και νά διακανονίσῃ τό ζήτημα, δινακοινοῦσα τάς διοιστικάς πλέον άποφάσεις της εἰς τά ζητημάτων και τάς διακανονισμένες κράτη.

Οι 'Αμερικανοὶ είναι άποφασισμένοι νά έπιβάλουν τάς άποφέις των και έφόσον δὲν κατητίσθη διά τοῦ ιδίου διά τάς 16 χώρας ξένα πρόγραμμα μεταφορῶν, τό διόλον ζήτημα τείνει νά διακανονισθῇ

χωριστά πλέον κατά χώρας.

'Από τάς ξένας εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας Οίκονομικάς 'Αποστολάς προετάθη ή εύρυτέρα κατανομή τῶν φορτίων κατά περιφέρειας και διχά κατά χώρας. Τούτο θά διηγούλυνε τὴν συμμετοχὴν τῶν πλοίων κατά γραμμάς και θά καθίσταται άποτελεσματικόν τοῦ σηματίου ποσοστού της Βοηθείας, φέρουν εύδιακρίτως χαρακτηριστικόν τοῦ σηματίου ποσοστού της Βοηθείας, διότι τάς ξένας καθίσταται άποτελεσματικόν τοῦ σηματίου ποσοστού της Βοηθείας.

Οι 'Αμερικανοὶ άρμόδιοι έπι τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου παραδέχονται πάντως, διτι διυσχέρεια πολλαὶ δημιουργούνται διά τὸν έλλεγχον τῶν φορτώσεων. Συνεπήθη, διότι τάς δέματα και τά κινήσια, διότις και τά φορτωτικά ξεγραφα, τά άναφερόμενα εἰς τά φορτία τῆς Βοηθείας, φέρουν εύδιακρίτως χαρακτηριστικόν τοῦ σηματίου ποσοστού της Βοηθείας, διότι τάς δέματα και τά κινήσια, διότις και τά φορτωτικά ξεγραφα, τά άναφερόμενα εἰς τά φορτία τῆς Βοηθείας, φέρουν εύδιακρίτως χαρακτηριστικόν τοῦ σηματίου ποσοστού της Βοηθείας.

Παρακολούθουν αἱ σηματίαι αὐτά τάς άναφερομένας εἰς τάς μεταφοράς τοῦ σχεδίου Μάρσαλ έξελιξεις, διότι διμεσον έχουν αῦται ἐπιδρασιν εἰς τὴν άπασχολησην και τῶν ίδιων μας πλοίων. Μία λ. χ. συμμετοχὴ τοῦ άμερικανικοῦ πλοίου εἰς τάς μεταφοράς έκαστης χώρας ίδιατέρως και κατ' εἰδη φορτίων θά προεκάλει διυσχερείας έξαριτερικής εἰς τὴν ναύλωσιν τῶν φορτηγῶν μας. "Αν τούντινον συνοικικῶς ύπελογίζετο ή συμμετοχὴ τῆς άμερικανικῆς Ναυτιλίας διά τό ήμισυ τῶν φορτίων, άδιακρίτως κατηγορίας και προορισμοῦ, θά διηγούλυνε ή συμμετοχὴ εἰς τὴν μεταφοράν τῶν σιτηρῶν και τῶν γαιανθράκων και τῶν έλληνικῶν οκαφῶν μέ ναύλους εύθηντέρους ἀπό τούς καθοριζούμενους διά τάς άμερικανικά σκάφη. Αύτο, άλλως τε, είνε καὶ τό συμφέρον τῶν χωρῶν, ποὺ παραλαμβάνουν τά φορτία. 'Η Γαλλία λ. χ. και ή 'Ιταλία έπωφελούνται πληρώνουσαι ναύλους χαμηλοτέρους κατά 2—3 δολάρια τὸν τόνον διά τά σιτηρά και τούς γαιανθράκας, άφού διά τά φορτία τῶν 'ελάνερς είτε άμερικανικά, είτε ξένα εἰνε τά σκάφη, τὸν αὐτὸν ναύλον πρόκειται νά καταβάλουν. 'Ισχύουν δι' αὐτά τά ναύλωγια τῶν διασκέψεων.

Διερωτώμεθα, διμως: Ποίος έκ τῶν παρ' ήμιν άρμόδιων, κατέχων τά ναυτιλιακά ζητήματα, παρακολούθει τά σχετικά μέ τάς μεταφοράς τοῦ σχεδίου Μάρσαλ άναφυδύμενα ζητήματα και ποίος διά τῆς παραστάσεως του προσαπτίζει τά έκάστοτε συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας;

\* \* \*

'Ο διαγειριστής τοῦ σχεδίου Μάρσαλ κ. Χόφφμαν εἰς προσφάτους δηλώσεις άνεκοίνωνεν, διότι τάς 49 τοὺς έκατον τῶν φορτίων θωηθείας ἀπό τοῦ 'Απριλίου μέχρι τοῦ Αύγουστου μετεφέρθησαν δι' 'Αμερικανικῶν πλοίων. 'Τούτο —ετόνισεν δ. κ. Χόφφμαν— αποδεικνύει τὸν αὐστηρὸν έλλεγχον, ποὺ διενεργεῖται εἰς τάς φορτωσίες.

'Από τά εἰς χῦμα ξηρά φορτία, τά 52 τοὺς έκατον έφορτωθησαν ἐπὶ 'Αμερικανικῶν σκαφῶν. Εἰς τά γενικά έμπορεύματα, τά μεταφερόμενα ἀπό τά 'ελάνερς', τό ποσοστὸν συμμετοχῆς είνε 44 τοὺς έκατον και εἰς τά πετρελαιοειδῆ τά 26 τοὺς έκατον. Κατά τὴν πεντάμηνον περίοδον τά δι' 'Αμερικανικῶν σκαφῶν μεταφερόντα είδη θωηθείας άνηλθον εἰς 8.100.000 τόν. 'Εκ τούτων 6.700.000 τόν. άνεφέροντο εἰς τά σιτηρά και τούς γαιανθράκας.

\* \* \*

Νά προσέξουν άρμόδιοι και ένδιαφερόμενοι τάς διεξαγομένας εἰς τὴν Ούασιγκτόνα και τούς Παρισίους γύρω ἀπό τάς φορτωσίες τοῦ σχεδίου Μάρσαλ συζητήσεις. Νεώτεραι πληροφορίαι φέρουν τὴν 'Ολλανδίαν και τάς Σκανδιναντικάς χώρας ἐπιζητούσας τὴν εύρυτέραν συμμετοχὴν τῶν πλοίων τῶν εἰς τά ίδια αὐτῶν φορτία έξ 'Αμερικῆς. Προθάλλουν και πολὺ δικαίως τό έπιχειρημα, διότι έχουν μεγάλον στόλον και μικράν έθνικήν μεταφορικήν κίνησιν, κατά συνέπειαν, ζητοῦν νά διασφαλίσουν μεγαλύτερα ποσοστά εἰς τά δι' αὐτάς προοριζόμενα φορτία τῆς θωηθείας.

Η τοιαύτη ηδημένη συμμετοχὴ τῶν πλοίων τῶν ἀνωτέρω χωρῶν άντισταθμίζεται ἀπό τάς μεταφοράς τῆς Διανοίας, τάς διενεργουμένας ἀποκλειστικῶς σχέδιον ἀπό άμερικανικά σκάφη και ἀπό τάς εἰς γενικά έμπορεύματα μεταφοράς (λάνερς) πρός τὴν Γαλλίαν, τὴν 'Ιταλίαν και τὴν Τουρκίαν. Τό ποσοστόν τῆς συμμετοχῆς τῆς 'Αμερικανικῆς σημαίας εἰς τάς διά πλοίων γραμμῆς μεταφοράς πρός τὴν Μεσόγειον ίδια, είνε σημαντικῶς ἀνώτερον τοῦ δρίου τῶν 50 έκατοστῶν.

Διατί, διμως, ή προθαλλομένη άξιωσις ἀπό τάς θωρίους ναυτιλιακάς χώρας τῆς Εύρωπης νά μὴ ἀποτελέσῃ και ίδιον μας ἀπικείρυμα; 'Έχουμεν άκριθεις πληροφορίας, διότι τό δόλον ζήτημα τῶν μεταφορῶν, λόγω τῆς διαφορᾶς ἀντιλήψεων, ποὺ άνεφύσαν μεταξύ τῶν 16 χωρῶν τοῦ σχεδίου και τῶν 'Αμερικανῶν διαχειρί-

Telegrams:  
"GENICOLAOU,  
LONDON

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

Telephone:  
Avenue 4941

- ΔΑΝΕΙΑ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
- ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

'Αντιπρόσωποι έν ΕΛΛΑΔΙ:

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E. - ΑΘΗΝΑΙ**

στῶν αὐτοῦ, παρεπέμφθη εἰς τὸ Στέιτ Νηπάρτμεντ.

Θά πρέπει ἐν καιρῷ νὰ υποθάλωμεν καὶ τάς ίδιας μας ἀπόψεις ἐπὶ τῆς συμμετοχῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τάς μεταφοράς τοῦ σχεδίου. Αἱ ἀπόψεις αὐταὶ δὲν θὰ εἰνε, πιστεύομεν, διάφοροι ἀπὸ ὅ, τι οἱ Σκανδιναύοι καὶ οἱ Ὀλλανδοί υποστηρίζουν.

### Τὰ κατασπορά

Ἄμερικανικά «Λίμπερτς», δχι «τάνκερ», ἀλλὰ φορτηγά, ἡρχισαν νὰ ἀγοράζουν ἀπὸ τίνος οἱ εἰς Νέαν Υόρκην ἔφοπλιστα μας. Θεωρούν συμφέροντας τοὺς δρους τῆς ἐκμεταλλεύσεως των ὑπὸ τὴν Ἀστερεόσεων.

Ἡ τιμὴ τῆς ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» εἰνε ἡ κατωτάτη: 485 χιλ. δολλαρίων, ἔναντι τῶν 545 χιλιάδων διὰ τὰ παρὰ ἔνων πρὸ ἔτους ἀγορασθέντα. Τὸ ἐν τέταρτον καταβάλλεται τοῖς μετρητοῖς. Τὸ ὑπόλοιπον θὰ ἔξοφληθῇ τοκοχρεωλυτικῶς ἐντὸς 17ετίας.

Ἡ ἀναγνωρισθεῖσα φορολογικῶς ἔκτακτος ἀπόσθεσις τῆς ἀξίας τῶν ωραχύσιων «Λίμπερτς» ἐντὸς πέντε ἑτῶν καὶ ἡ προνομιακὴ διαφύλαξις, μὲ ναύλους ὑψηλοτέρους, τῶν 50 ἐκατοστῶν τῶν φορτίων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, καθιστοῦν τὴν ἐπιχείρησιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ «τράμπο» ἔχδως ἐλκυστικήν. Καὶ τοῦτο, χωρὶς νὰ προεξοφληθῇ ὡς δχι καὶ ἀπίθανος διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον ἄμεσος κρατική ἐπιχορήγησις.

Ἐξ ἀλλοῦ, οἰκενομίας πολλὰς ἡμπορεῖ νὰ ἐπιφέρῃ εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων δὲ «Ἑλλην ἔφοπλιστής. Κατ' ἀρχὴν διλιγώτερα θὰ εἰνε τὰ ἔξοδα διοικήσεως, ἐνῷ καὶ τὸ δόλον σύστημα ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν θὰ εἰνε ἀποδοτικώτερον. Ἡ γνωστὴ πολυτελεία τῶν Ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων δέν ἔχει τὴν θέσιν της εἰς τὰς Ἑλληνικῶν συμφερόντων «Κορπορέσιον». Πειραν, εἰδίκευσιν καὶ ἐπαγγελματικήν παράδοσιν ἔχουν οἱ ἔφοπλισται μας, ἐπ' αὐτῶν δὲ ἐρειδόμενοι, ἐπιτυχῶς θὰ σταδιοδρομήσουν καὶ ὑπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν σημαίαν. Στοργική, ἀλλως τε, εἰνε τοῦ Κράτους η προστασία. Τὰ πληρώματα στοιχίζουν μὲν ἀκριβά εἰς τὴν ἐπιχείρησιν, δὲν στασιάζουν δῆμως εἰς τὸ μέσον τοῦ ταξιδίου, οὐδὲ παρεμποδίζουν τὴν ἐκτέλεσίν του.

Οὕτω, η στροφὴ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος πρὸς τὰς ἔνεας σημαίας προσλαμβάνει πλέον τὴν δριστικήν της μορφήν. Ο τυχοδιωκτισμὸς καὶ ἡ ἀσυδοσία τῆς Παναμαϊκῆς τελειεῖ αἰσθῆτα νὰ πειριούσθη. Αἱ σημαῖαι τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Ἀγγλίας, καλύπτουν τῶρα πλειστά δῆσα μεγάλα σκάφη — περὶ τὰ 150 «τάνκερ» καὶ φορτηγά— «Ἑλληνικῆς ίδιοκτησίας.

«Οπως καὶ πρὸ μηνῶν μᾶς ἔδοθή ἡ ἐνύκαιρια νὰ διαπιστώσωμεν, οἱ «Ἑλληνες κάτοχοι Ἀγγλικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, εἰνε ἱκανοποιημένοι. Πληρώνουν τοὺς φόρους τῶν, ἔφόσον ἔχουν κέρδη θεατικές, προστατεύονται δῆμως αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν, ἀνήκουν εἰς Κράτη μὲ εὐρυτάτην μεταφορικὴν κίνησιν, ἔχουν ἡρεμούν τὴν διοικήσιν τῶν πλοίων τῶν καὶ σταθεράν τὴν προσπικήν διὰ τὸ μέλλον. Εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν καὶ τὴν Ἀγγλικὴν Ναυτιλίαν δὲν ὑφίσταται ἡ ρευστὴ κατάστασις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ δημιουργούσα τὸν καμπάτον καὶ τὴν ἀμφιθοίλιαν διὰ τὴν αὔριον. «Οσοι «Ἑλληνες ἔφοπλισται ἐκάλυψαν ἡδη τὴν δραστηριότητά των ὑπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν καὶ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν, πολὺ φοβούμεθα, διὰ δυσκόλως θὰ ἐπανέλθουν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, ἔστω καὶ ἀν παρέλθῃ ἡ κρατούσα διὰ τὸ «Ἑλληνικὸν πλοίον ἀνωμαλία, ή φορολογική καὶ ἡ διοικητική.

Εὐκολότερον θὰ ὑψώσουν τὴν σημαίαν μας τὰ Παναμαϊκά καὶ τὰ Καναδικά, ὑπὸ ώρισμένας, πάντως, προϋποθέσεις, παρὰ τὰ «Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας Ἀμερικανικά καὶ Ἀγγλικά. Τὰ σκάφη αὐτὰ προσσομοίαζουν μὲ τὸν ἐκπατριζόμενον μετανάστην, τὸν δρόμον προώρισται νὰ ἀπορροφήσῃ καὶ νὰ ἀφομοιώσῃ δὲ ἀνώτερος τῶν μεγάλων χωρῶν πολιτισμός.

Αὐτή, δυστυχῶς, εἶνε ἡ πραγματικότης. Αἱ πρόσφατοι ἀγοραὶ Ἀμερικανικῶν σκαφῶν μᾶς παρέχουν τὴν εὐκαιρίαν νὰ διαπιστώσωμεν, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, διὰ ἐκπίπτουμεν δισμέραι ναυτιλιακῶς. Πολύτιμοι συντελεσταὶ τῆς θαλασσονῆς τοῦ τόπου μας ἀναπτύξεως, δημιουργικοὶ ἐπιχειρηματίαι φεύγουν δριστικῶς ἀπὸ τὴν σημαίαν μας. «Ἡ εἰδίκευσίς» τοῦ π. Κουρμπέλη καὶ τῶν σὺν αὐτῷ δὲν εἶνε ἀρκετή νὰ τοὺς ὑποκαταστήσῃ.

Ο «Ἑλληνικὸς ἔφοπλισμὸς ἐλέγχει τῷρα τριπλασίαν σχεδόν χωρητικότητα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν φέρουσαν τὴν Κυανόλευκον. Διὰ τὸ οἰκτρὸν αὐτὸν κατάτημα τῆς κατασπορᾶς, τὸ μοναδικὸν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν, ἔχουν δὲν τὰς εὐθύνας τῶν. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ φεύγοντες τὴν σημαίαν τῶν ἔφοπλισταί δὲν εἶνε ὅ, τι διλιγώτερον ὑπεύθυνοι. Δὲν ἀντέδρασαν, δύως καὶ δύον θὰ ἐπρεπεν, εἰς τὰς κακάς τοῦ Κράτους καὶ τῶν δργάνων του παρεμβάσεις, δὲν ἐπέδειξαν ἐπαγγελματικὴν συνείδησιν σταθεράν, ἡδη φόρησαν διὰ τὴν ἐπίλυσιν ζωτικῶν τῆς Ναυτιλίας μας προβλημάτων.

### Τὰ καναδικά

Νεώτεραι ἀποφάσεις τῆς Καναδικῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» διευκολύνουν, ώς φαίνεται, τὴν ἀλλαγὴν σημαίας καὶ τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας καναδικῶν σκαφῶν. Θὰ ἐπιτρέπεται ἡ πώλησις εἰς ένους, ἔφόσον ἡ «Ἐπιτροπὴ ἑγκρίνῃ ἐκ τῶν προτέρων τὸ τίμημα τῆς πωλήσεως καὶ τὴν σημαίαν, που θὰ ύψωσῃ τὸ ἐκποιούμενον σκάφος.

Ο πωλητὴς ὑποχρεούται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ σκάφος, δι' ἀλλοῦ, ναυπηγουμένου εἰς τὰ καναδικὰ ή καὶ εἰς τὰ ξένα ναυτ-

γεῖα, ἐντὸς πέντε ἔως ἑπτὰ ἑτῶν. Θὰ ἔξοφληθοῦν, δὲναισκακοῦν πρὸς τὸ Καναδικὸν Δημόσιον ὑποχρεώσεις, ἀφοῦ τὸ εἰς δολλάρια προϊὸν τῆς πωλήσεως εἰσαχθῆ ἐξ δλοκλήρου εἰς τὴν χώραν.

Ἔνα ἀπαλλαγοῦν οἱ πωληταὶ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἀντικαταστάσεως, παρέχεται ἡ εὐχέρεια εἰς τοὺς πωλητὰς νὰ καταβάλουν ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου τὰ 20 τοῖς ἑκατὸν τῆς ὑπὲρ πλέον διαφορᾶς τῆς τιμῆς, μεταξὺ κτήσεως καὶ ἐκποιήσεως, τοῦ σκάφους.

Ἐχουμεν πληροφορίας διτὶ τῆς διευκολύνσεως αὐτῆς πρόκειται νὰ ἐπωφεληθοῦν τινὲς τῶν «Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν, τῶν κεκτημένων σκάφη ὑπὸ τὴν καναδικὴν σημαίαν, ἵνα τὰ μεταφέρουν ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν. «Ἐφόσον, θέσαια, εὐρεθοῦν καὶ τὰ δολλάρια διὰ τὴν μεταβίσθασιν τῆς κυριότητος. Εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ὑπεδειχθοῦν ἡδη ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερούμενούς τὰ κατάλληλα διαδήματα, που θὰ ἐπρεπε νὰ γίνουν παρὰ τὴν Κυβερνήσει τῆς Ότταβας, ἵνα ἡ ἐκεὶ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» δεχθῇ τὴν ύψωσιν τῆς Κυανολεύκου ἐπὶ τῶν πωλουμένων σκαφῶν.

Ἀντίρρησιν ἀπὸ τὴν φίλην χώραν δὲν περιμένομεν. «Ιδωμεν ὅμως ποσοὶ τῶν «Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν θὰ θελήσουν νὰ φέρουν τὰ σκάφη των εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. Θὰ προτιμήσουν τὴν παναμαϊκήν; Πολὺ τὸ φοβούμεθα.

### Τὰ Μεσογειακὰ σκάφη

Εἰς ἑκατὸν πεντήκοντα χιλιάδας λιρῶν ἀνέρχεται, θάσει ἀπηκριθωμένων ὑπευθύνων, ὑπολογισμῶν, τὸ ἐτήσιον εἰς συνάλλαγμα εἰσόδημα τῆς Οικονομίας μας ἀπὸ τὴν κίνησιν ἐνὸς ἐπιθετηγοῦ σκάφους, τύπου «Ιωνίας», εἰς τὴν γραμμὴν Αιγαίου — Πειραιῶς — Μασσαλίας. «Ἡ σημερινὴ κατάστασις ναύλων, ἀριθμοὶ ἐπιθατῶν καὶ φορτίων, ἐλήφθησαν κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς ὑπὸ δψεις «Ἀργύτερον, ὅταν ἡ διμάλισθης ἀποκατασταθῇ εἰς τὴν Μεσογείον, καταλλίτερα θὰ εἰνε ἡ κίνησις, μεγαλεῖταιν καὶ τὸ εἰσόδημα.

Δὲν εἰνε, πιστεύομεν, εὐκαταφρόνητον τὸ ποσὸν διὰ μίαν Οικονομίαν μὲ τὸ παθητικὸν ισοζύγιον πληρωμῶν τῆς ίδικης μας. Τὰ δύο, δηλαδή, πλοία τῶν 5.000 χιλιάδων τόνων, τῶν δρόποιων σχεδιάζεται τὴν θεατικήσης ἔναντι τῶν ἐναντορθώσεων εἰς τὴν Ιταλίαν, θά εἰσφέρουν, αὐτά καὶ μόνα, περὶ τὸ ἐκατομμύριον δολαρίων. «Αινεξαρτήτως δλων τῶν διλλων πλεονεκτημάτων, ποὺ ἀποκομίζουν ἡ Οικονομία καὶ τὸ γόντρον ἐνὸς τόπου ἀπὸ τὴν ἐμφάνισιν ὑπὸ τὴν θεινικὴν του σημαίαν πλοίων γραμμῆς, ἀνέτων καὶ συγχρονισμῶν, ἡ παραγωγική εἰς συνάλλαγμα ἰκανότης τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰνε ἀρκετή, διὰ νὰ ὑποδειξεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς Μεσογειακῶν σκαφῶν καὶ τῶν δισκότερα πλευρά τῶν Μεσογειακῶν σκαφῶν καὶ τῶν δῆσων συχνότερα ἐπισκέπτονται τοὺς λιμένας μας, ὑποδεικνύει καὶ τὰς κατευθύνσεις τῆς κρατικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς. Χωρὶς νὰ ὑστερήσῃ τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν μεγάλην, τὴν ὁκεανοπόδων Ναυτιλίαν μας, στοργικώτερον θὰ πρέπει τὸ Κράτος παντοιοτόπως νὰ ἐνισχύῃ ἀκόμη καὶ διὰ κεφαλαίων εὐθηνῶν, τὴν σταθεροποίησιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Μεσογειακῆς μας Ναυτιλίας, ἐπιβατηγοῦ καὶ φορτηγοῦ.

Πρέπει νὰ ἔχουν ύπ' δψιν τῶν οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι, διτὶ πολλοὶ οἱ κίνδυνοι κατὰ τῆς ὑποστάσεως τοῦ Μεσογειακοῦ σκάφους ἐπικρέμανται καὶ ἀμφιβολίος εἰνε ἡ μελλοντικὴ του σταδιοδρομία. Γύρω μας οἱ ἀνταγωνισταὶ πληθύνονται. «Ολοὶ πρὸς τὴν θάλασσαν ἔρχονται, φιλοδιοίσιντες τὴν κατάκτησίν της. «Ολοὶ, πλὴν τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἐνισχύονται εἰς τὰς ἐπιδιώξεις τῶν ἀπὸ τὰ

## John A. Papadopoulos & C°

116 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

### Γενικαὶ ναυτικαὶ ἐργασίαι

Καθαρισμὸς λεβήτων  
καὶ ύφαλων χρωματισμοὶ

### Παντὸς εἰδους ἐπισκευαί

Προμήθειαι ύλικων καὶ ἐφοδίων

Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι

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

Προμηθεύομεν ρυμουλκά πάσης ἵποδυνάμεως.

Τηλεγρ. PAPADOP. Τηλέφωνον BOWLING GREEN 9-6639

κρατικά θησαυροφυλάκια. Τὰ σκάφη τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν καὶ τὰ ἔνα μικρά φορτηγά δόσμέραι αὐξάνονται. Τὰ δρομολόγια τῶν καθίστανται πυκνότερα. Πρὸς αὐτά, μόνον καὶ ἀπροστάτευτον, ἔχει νὰ ἀντιπαλασθῇ τὸ Μεσογειακόν μας σκάφος. Τὸ Αιγαῖον, τὸ Εὔβοϊον, τὸ Τουρκικόν, τὸ Γιουγκοσλαβικόν, τὸ Ρουμανικόν, τὸ Ἰταλικόν καὶ τὸ Γαλλικόν σκάφος, δῆλα τὰ Μεσογειακά, πλὴν τοῦ Ἐλληνικοῦ, ἀνήκουν εἰς κρατικούς δρυανθρωπούς ἢ ἔταιρας, ἀμεσώτατα καὶ ἀφθόνως ἀπὸ τὸ Κράτος ἐπιχορηγουμένας.

Ἡ Τουρκία ναυπηγεῖ τώρα θαυμάσια νέα ἐπιβατηγά σκάφη εἰς τὴν Ἰταλίαν. Ἡ Αιγαῖος, ἐπίσης, ἐνῷ δὲ ἀνήσυχος καὶ φιλόδοξος Ἐθραῖος ἀναζητεῖ εἰς τὸ θαλασσινὸν ἐγχείρημα τὸ χρυσόμαλλον δέρας. Τὸ Κράτος τοῦ Ἰσραήλ, κατὰ πρόσφατον δημιύιαν τοῦ ἀρχηγοῦ του, θὰ ἔξελιχθῇ εἰς ισχυράν ναυτικὴν δύναμιν.

Διερωτώμεθα συχνά: Θὰ κατορθώῃ τὸ Ἐλληνικόν σκάφος νὰ κατισχύσῃ τῶν τόσων καὶ τόσων ἀνταγωνιστῶν του ἢ τούλαχιστον θὰ διατηρήσῃ κάποιαν μερίδαν ἐπὶ τῆς Μεσογειακῆς κινησιας, ἀνάλογον πρὸς τὰς ἴστορικὰς σημαίας μας παραδόσεις, καὶ τὰς θαλασσινὰς τῆς Φυλᾶς μας ἱκανότητας; Ὑπὸ δρισμένας προϋποθέσεις, ίσως κάτι νὰ περισώσωμεν. Αἱ προϋποθέσεις αὐταὶ ἀνάγονται εἰς τὰς κρατικὰς πρὸς τὴν Μεσογειακὴν Ναυτιλίαν ὑποχρεώσεις, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ δσα ἢ δύσκολος περίστασις ὑπαγορεύει ὡς ἐπιτακτικὸν καθῆκον εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τὰ πληρώματα. Ἀλλὰ περὶ αὐτῶν θὰ σχοληθῶμεν εἰς ἄλλο μας σημείωμα.

### Οι γειτονές μας οι Ἰταλοί

Κατέκλυσαν κυριολεκτικὰ τὴν Μεσόγειον, τὴν Δυτικὴν κυρίως, οἱ Ἰταλοί μὲ τὰ μικρά δηζελοκίνητα φορτηγά των. Χαμηλὰ εἰνε δι' αὐτὰ τὰ ἔξοδα κινήσεως καὶ καυσίμων. Τὸ εὐθυγάν κόστος καὶ αἱ εύκολια εἰς μέσα φορτεκφόρτωσεως ἔχουν καταστησει τὰ Ἰταλικὰ coasters ἀσυναγόνιστα. Δέχονται ναύλους εἰς φράγκα, εἰς λιρέττας, εἰς οινόδηποτε γόμισμα. Οἱ Ἰταλοί ἐμιμήθησαν τοὺς Ὄλλανδους. Εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, πρὸ τοῦ πολέμου, τὸ Ὄλλανδικὸν ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος κατείχει τὴν πρωτεύουσαν θέσην.

Κατὰ δεκάδας ναυπηγούνται τώρα εἰς τὴν Ἰταλίαν ἡ μετακευάζονται ἀπὸ ἀνελκυσμένα ναυάγια τὰ μικρά φορτηγά, τοῦ τύπου τῶν Ὄλλανδικων coasters. Βύθισμα ἔχουν μικρόν, ἐπιτρέπον τὸν εἴσπλουν εἰς οινόδηποτε δρόμον. Μέσα φορτεκφόρτωσεως διαθέτουν ἀρτία, κύπτη ἀνοικτά, κατανάλωσιν πετρελαίου ἔχουν ἀλαχίστην καὶ μισθοδοσίαν χαμηλήν. Η τραφοδοσία παρέχεται, ὅπως καὶ εἰς τὰ Ἀγγλικὰ καὶ Ὄλλανδικα coasters, εἰς χρήμα. Ή χωριτικὸν τῶν ποικίλλει. Ἀπὸ τῶν 200 τόνων φθάνει τοὺς 1.500. Ταχύτης 8—9 μίλια.

Εἶναι τὰ σκάφη τοῦ μέλλοντος καὶ διὰ τὴν Μεσόγειον. Αὐτὰ θὰ κερδίσουν τὴν μεταφορὴν τῆς κίνησιν. Τὸ πολυδάπανα ἰδικά μας, ποὺ κατανάλουσιν τὸν ἀκριδὸν γαιάνθρακα, μὲ τὸ πολυάριθμον προσωπικὸν τοῦ μηχανοστασίου, εἶναι δριστικῶς καταδικασμένα. Θὰ ἔκτοπισθούν ἀπὸ τὴν ναυλαγοράν.

Ἐνοὶ Ἰταλικὸν σκάφος, τοῦ τύπου τῶν coasters, ἡμπορεῖ νὰ κερδίσῃ, ἐστω καὶ ἀντοιδίσῃ κατὰ τὸ τρίτον τὸν ναύλον, ποὺ μόλις καλύπτει τὰ ἔξοδα τοῦ Ἐλληνικοῦ μικροῦ φορτηγοῦ. Οταν τὰ δόλιγα τώρα Ἰταλικά γίνουν, σὺν τῷ χρόνῳ, πολλὰ καὶ μάς ἔλθουν ἐγγύτερα εἰς τὰς θαλάσσας μας, εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, τότε θὰ ὑποπέσῃ ἀμεσώτατα εἰς τὴν ἀντίληψην δλων δικίνδυνος.

Αὐτὸς ἀκριδῶς δικίνδυνος ἐπιβάλλει τὴν ἀνάγκην τῆς εὐθηγῆς διαχειρίσεως καὶ τῶν ἰδικῶν μας σκαφῶν. Ἡ ἀντικατάστασις τοῦ γαιάνθρακος μὲ τὸ πετρελαίον εἶναι ἡ πρώτη ἐνέργεια. Τὸ χαμηλὸν ἀσφαλίστρον, ἡ οίκονομια εἰς κάθε δεπάνη, ἡ φορολογικὴ ἀκόμη ἀπολλαγὴ καὶ ὁ πειροισμός τῶν εἰσφόρων ἐπονταὶς ὡς καθηκόντας, διὰ τὴν σταθῆ τοῦ μικρὸν Ἐλληνικὸν φορτηγόν, τὸ ἔξοχως παραγωγικὸν διὰ τὸν τόπον μας. «Ολοί, δύμακ, οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς προπολεμικῆς «μαύρης μοίρας» ἔξηλθον ἀπὸ τὴν δίνην τοῦ πολέμου κατεστραμμένοι οἰκονομικῶς. Εχασσαν τὰ πλοῖα τῶν ἀνασφάλιστα, χάρις εἰς τὴν ἐγκληματικὴν τοῦ Κράτους ἀκηδίαν καὶ ὑπερέωδησαν. Χρήματα τώρα δὲν ἔχουν, δῆλα νὰ μετακευάσουν ἐπὶ τὸ οἰκονομικῶτερον τὰ σκάφη των, ἐνῷ τὸ Κράτος θέλει νὰ ἀγορῇ την παραγωγικὴν ἵκανότητα τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ, τὰς ἀπροσμετρήσους ὑπηρεσίας ποὺ προσφέρει τούτον ἐν εἰρήνῃ καὶ ἐν πολέμῳ. Ἀν τούναντιν τον κατανόησις τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν υφίστατο παρὰ τοῖς ἀρμόδιοις, πολλὰ θὰ δύναντο νὰ ληφθοῦν τὰ εὐεργετικὰ ὑπὲρ τοῖς μικράς μας Ναυτιλίας μέτρα. Καὶ αὐτὰ πρὶν ἡ ἀυτὴ ἐκλείψῃ ἀπὸ τὰς γύρω μας θαλάσσας. Οἱ κίνδυνος εἶναι ἀμεσος.

## 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.

### Διὰ τὸν λιμένα

Ἐσταμάτησεν ἡ περὶ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς συζῆτησις. Κανείς, φάίνεται, δὲν ἔχει τὸ βάρρος, οὐδὲ αὐτὸς οὐτος ὁ Ο.Λ.Π. καὶ τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον, οἱ ἀμεσώτατα ἐνδιαφερόμενοι, νὰ καταγγείλουν τὰ κακῶς κείμενα, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ ἀναλάβουν τὸ φραγγέλλιον καὶ νὰ ἐκδιώξουν τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος τοὺς ἐκμεταλλευτάς, τοὺς ἀποκομίζοντας τὰ ἄνοια κέρδη ἀπὸ τὴν πενιχράν κίνησίν του. Οἱοι σιωποῦν, διότι πολλὰ καὶ ἀνομολόγητα μεταπτυχήθησαν συμφέροντα. Παντοχόθεν ἔσπολύνονται μεταπτυχήθησαν συμφέροντα. Παντοχόθεν ἔσπολύνονται μεταπτυχήθησαν συμφέροντα. Παντοχόθεν ἔσπολύνονται μεταπτυχήθησαν συμφέροντα.

Πρὸς τοιγήν ἐπιστεύθη, ὅτι σωστικῶς διὰ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ λιμένος θὰ παρενθέσαιναι οἱ Ἀμερικανοί. Αὐτὸς τούλαχιστον ἔξηγγέλλει διὰ τῶν ἐφημερίδων. Ἡ τόνησε καὶ τῶν Ἀμερικανῶν τὸ ἐνδιαφέρον; Παράλληλα πρὸς τὰ ἀκατομύρια τῶν δολαρίων, ποὺ δεπανῶνται διὰ τὴν τεχνικὴν τοῦ λιμένος ἀνασυγκρότησην, χρειάζεται καὶ ἡ διοικητικὴ αὐτοῦ ἐκκαθαρίσις. Ὑπὸ τὴν κρατουσαν χαρδὴ κατάστασιν, προϊσταμένη τοῦ λιμένος ἀρχὴ δὲν ψισταται. Ο. Λ. Π. καὶ πολλοὶ ἄλλοι κρατικοὶ καὶ ἡμικρατικοὶ ὄργανοι μεταπτυχήθησαν συμφέροντα. Κανεὶς ἀπὸ τοὺς ἔχοντας διοικούσας διοικούσας διοχετεύεται.

### Η σιδηροβιομηχανία

Εἰς σύνκεψιν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. «Τηναυργοῦ τῆς Ναυτιλίας συνεζητήθη πρὶν ἡμέραν ἡ ὑπόθεσις τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῆς Πειραϊκῆς σιδηροβιομηχανίας. Ἡ πρωτοβουλία τῆς συσκέψεως ὄφελεται εἰς τὸν κ. Κιζάνην. Θερμά τὰ συγχαρητήρια πρὸς αὐτὸν ἀπευθύνονται. Κάτι τὸ καλόν ἐπίλεπτον συνεχισθῆσαι καὶ ἀνοικόταντα εἰς τὴν πρωτεύουσαν τὰς ζητηματά τῶν εἰς τὰ δυνατὰ γενέσθαι.

Διό, καθ' ἡμάς, εἶναι τὰ κύρια θέματα, ποὺ πρέπει νὰ ἀπασχολήσουν πρὸς τὸ παρόν τους κρατικοὺς ἀρμόδιους καὶ τοὺς διοικήσαντας. Ή τεχνικὴ ἐπάρκεια τῶν ἐργοστασίων, ὥστε νὰ ἐπισκευάζωνται τὰ πλοῖα, χωρὶς καθυτερήσεις καὶ με χαμηλὸν κόστος, τὸ δυνατὸν χαμηλότερον, ἐπαραλλήλους ἀμέριτον συνεχισθῆσαι καὶ ἡ διοίκηση τοῦ προσθέτους τοῦ προσθέτους της προμηθείας των καὶ νὰ πείσωμεν τοὺς ἐφοπλισταὶς, διότι συμφέρουν των ξέφρου τὰ σκάφη εἰς τοὺς Ἐλληνικούς λιμένας διὰ τὰς ἐπισκευάζωνται τῶν εἰς τὴν πρωτεύουσαν τὰς ζητηματά τῶν εἰς τὰ δυνατὰ γενέσθαι.

Διά τὴν τεχνικὴν ἐπάρκειαν προϋποτίθεται ἡ προμηθεία τῶν καταλλήλων ἐργαλείων, ποὺ στερεῖται ἡ ἔχωριος διοικηνία. Αὐτὰ περιορίζουν τὸν μόχθον τὸν ἐργάτους καὶ ἐπιτάχυνουν τὸ ἐργον. Μᾶς εἶναι ἀδιαφόρον πόθεν θὰ τὰ ἀγοράσωμεν. Ἐκείνο ποὺ προσέχει, εἶναι νὰ ἐπιταχύνωμεν τὰς διατυπώσεις τῆς προμηθείας των καὶ νὰ ἐνημερωθῶμεν αἱ κρατικαὶ υπηρεσίαι καὶ οἱ Ἀμερικανοί ἐπὶ τὰς ἀναγκῶν ἐνὸς ἔχοντας παραγωγικού κλάδου, πολλὰ δυναμένουν νὰ εἰσφέρῃ εἰς τὴν οἰκονομικήν μας ἀνασυγκρότησην.

Δεῖν εἶναι τοὺς παρόντος ἡ ἐπίλυσις ζητημάτων φορολογικῶν. «Ἄσ παραμερισθούν ταῦτα δι' εὐθετώρεον χρόνον. «Ἄσ ἀρκεσθούν τὰ ἐργαλεῖα, ποὺ χρειάζονται, τὰ υλικά ποὺ προσπατούνται καὶ ἀς συζητήσουν τὴν ὑπόθεσιν τῆς χρηματοδοτησεῶς τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν ἐργοστασίων τῶν. Οσον ἀφορά τὸ δεύτερον θέμα, τὸ σχετικὸν μὲ τὸν ἐφοπλισταὶς καὶ τὴν παρότιθεται καὶ ἀς συζητήσουν τὴν ὑπόθεσιν τῆς χρηματοδοτησεῶς τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν ἐργοστασίων τῶν. Οσον ἀφορά τὸ δεύτερον θέμα, τὸ σχετικὸν μὲ τὸν ἐφοπλισταὶς καὶ τὴν παρότιθεται καὶ ἀς συζητήσουν τὴν ὑπόθεσιν τῆς χρηματοδοτησεῶς τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν ἐργοστασίων τῶν.

Οι προνοητικοὶ ἔξερχονται πάντοτε περισσότερον κερδισμένοι. Οι γειτονες Τούρκοι προπορεύονται καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν. «Ἄσ μηνῶν έζητησαν διὰ τὰ τώρα ἀποτελεῖ δι' ἡμάς ἀντικείμενον προκαταρκτικῶν συζητήσεων. Καὶ ἡ Σύρος

Διατί, δημας, ὑγνοήθησαν κατὰ τὴν σύνκεψιν ἐπὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς σιδηροβιομηχανίας τὰ ἐργοστασία τῆς Σύρου; «Ο πόλεμος ἡρήμωσε τὸ δέντερον ἐμπορωνατικὸν μας κέντρον, αἱ ἐγκαταστάσεις, ποὺ καὶ τὰ ἄλλα μικρότερας ἀποδόσεως ἐργοστασίας υφίστανται, καθὼς καὶ οἱ πυρῆνες τοῦ ἔξαρτευμένου τεχνικοῦ τῶν προσωπικῶν.

Πρέπει καὶ τὸν μηνούρων έπιπλον κλειστή. Τὰ σκάφη ἐπὶ Σύρου διερχώνται καὶ πολλὰ ἔκει θὰ προσεγγίζουν πρὸς ἀνδράκευσιν.

Δὲν συμφέρει, πιστεύουμεν, νὰ καταρρεύσῃ μία διοικηνία, μὲ παραδόσεις ἐπιτυχοῦς σταδιοδρομίας αἰώνιος δολοκλήρου, οὐτε καὶ νὰ ἀγνοηθῇ ὁ παραρχεὶς τοῦ λιμένος τῆς Σύρου, τῶν Νεωρίων καὶ τῶν λοιπῶν μηχανουργείων. Κατ' ἀνάλογον μοίραν στοργικὸν καὶ δι' αὐτὰ ἃς ἐπιδειχθῇ τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον.

«Η Σύρος περικλείει πολλὰ τὰς δυνατότητας ἀναπτύξεως. Μία δε-

ξαμενή και έργοστάσια με έπαρκη πως την σύγκρότησιν θά άποδώσουν θετικούς έργους. Παράγοντες συνδρομής τούς 'Ελληνικούς έφοπλισμού διατηρούν άμειώτων το ένδιαιρέρον των διά την πρωτεύουσαν τού Αιγαίου. 'Αν πρωθήση τὸ Κράτος τὸ ένδιαιρέρον των αὐτῶν, ζωσ, δταν παρέλθουν αἱ σημεριναὶ αἱ ναυμαλίαι, νὰ ίδουμεν δημιουργόμενα εἰς τὴν Σῦρον κέντρα οικονομικῆς προσαγωγῆς ἀξιοπρόσεκτα.

### Ai δεξαμεναι

Τέσσαρες είναι αἱ δεξαμεναι, αἱ πρωρισμέναι μετά τινα χρόνον νὰ ξέντηρησουν τὰς ἐδῶ ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας. Δύο αἱ ἐπισκευαζόμεναι μόνιμοι τοῦ Πειραιῶς, μία τρίτη, ή ἡδη λειτουργοῦσα πλωτὴ εἰς τὸν Πειραιῶν προλιμένα καὶ ή μικρὰ νεοναυπήγητος τῶν 2 χιλ. τόνων, τῆς ὁποίας ἡ ἀποπεράτωσις τῆς κατασκευῆς θά γίνη διὰ τῶν πιστώσεων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Εἰς αὐτοὺς δυνατοὺς νὰ προστεθῇ καὶ ή ἐσχάρα τοῦ Βασιλείου. Εἰς μέσα, δηλαδή, δεξαμενισμῷ θά ἔχωμεν πλήρη τὴν ἐπάρκειαν.

Τώρα, δημως, ἀνακύπτει, μετά τὴν ἐπισκευὴν τῶν μονίμων καὶ τὴν παραλαβὴν τῆς μικρᾶς, τὸ ζῆτημα τῆς λυσιτελεστέρας χρησιμοποιήσεως τῶν τεσσάρων αὐτῶν δεξαμενῶν. 'Η παραμονὴ καὶ τῶν δύο πλωτῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς παρέλκει, πιστεύομεν. Δὲν ξέντηρετε τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων, ἀλλ' οὔτε καὶ τὴν παραγωγικὴν πλευρὰν τῆς ὑποθέσεως. Μεταξὺ τῶν δύο ἐμποροναυτικῶν κέντρων τῆς Χώρας, τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου, θά πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ τοποθέτησις τῶν. Παλαιόν τὸ σχέδιον αὐτό, τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ὅποιου αἱ περιστάσεις μέχρι τοῦδε δὲν ἐπέτρεψαν.

Εἰς τὸν Σύρον, λ. χ., μὲ τὴν ἐμποροναυτικήν τῆς παραδόσιν, τὴν ἐπίκαιρον θέσιν καὶ τὴν ὑπάρχουσαν οιδηροθιμηχανίαν, θά ηδύνατο νὰ μεταφερθῇ καὶ νὰ ἀγκυροθολήσῃ ἀσφαλέστατα εἰς τὸν μυχὸν τοῦ ἑκεὶ λιμένος παρὰ τὸ Νεώριον, ή πλωτὴ τοῦ Πειραιῶς, ἀφοῦ, θέσαια, ἐπαναλειτουργήσουν αἱ μόνιμοι. 'Η μικρὰ θά ἐποπθετεῖτο εἰς τὸ Αμπελάκι τῆς Σαλαμίνος, διὰ νὰ ξέντηρεται τὰς ἐπισκευὰς καὶ τοὺς δεξαμενισμοὺς τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας. Μία τοιαύτη κατανομὴ τῶν μέσων δεξαμενισμοῦ θὰ ἐπέτρεπε τὴν εύρυτέραν ἀνάπτυξιν τῆς ὅλης θιουμχανίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων. Θά ἔφερεν ἔγγυτερα πρὸς τὰ ἐργοστάσια τὰς Δεξαμενὰς καὶ θὰ ἐδικαιολογήσῃ τὴν διατήρησιν μηχανουργείων εἰς τὴν Σύρον, τὸ Πέραμα καὶ τὸ Αμπελάκι, χωρὶς νὰ παραθλάψῃ καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς Πειραιῆς Σ. διηροθιμηχανίας.

Πρέπει, ἀλλως τε, νὰ ἔχουν πάντοτε ὑπ' ὄψιν τῶν οἱ ἀρμόδιοι, διὰ προσωρινὴ εἰνὲ ή ἀγκυροθολία τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν Πειραιῶν προλιμένα. 'Υπὸ διμαλωτέρων, πλέον ἐντατικήν, κίνησιν τοῦ λιμένος, δὲν δικαιολογεῖται, οὔτε καὶ ἐπιτρέπεται νὰ παραμένῃ ἑκεὶ διγκός τῆς δεξαμενῆς. Κάπου ἀλλού θά μεταφερθῇ, εὐθὺς ὡς αἱ μόνιμοι ἐπισκευασθοῦν.

'Η ἐκμετάλλευσις, ἔξ, ἀλλου, τῆς δεξαμενῆς ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν δὲν εἰνὲ ή προσφυεστέρα. Θὰ περιέλθῃ κατ' ἀνάγκην ὑπὸ τὴν διαχειρίσιν κάποιας ἀλλης δρυγάνωσεως κρατικῆς, ἡμικρατικῆς ή καὶ ιδιωτικῆς μορφῆς. Ο.Λ.Π.Θ.λέγεται ἡ δρυγάνωσις αὐτή, Λιμενικὴ 'Επιτροπὴ τῆς Σύρου ή "Ἐνωσις Σ. διηροθιμηχανῶν, μᾶς εἰνὲ ἀδιάφορον. Δὲν θὰ ἥτο πάντων νοῦτον νὰ λειτουργοῦν αἱ μόνιμοι υπὸ τὸν Ο. Λ. Π., ή πλωτὴ, τοποθετημένη πρὸ τῶν μονίμων, υπὸ τὴν διαχειρίσιν τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν καὶ ή μικρά, τέλος, υπὸ τὸ ὑπουργεῖον, φέρ' εἰπεῖν, τῶν Οικονομικῶν ή τῆς Ναυτιλίας. 'Υπὸ τὸ καθεστὼς αὐτὸ δὲν θὰ εἰνὲ περιέργος καὶ δισυναγωνισμός διὰ τὴν ἔξασφάλισιν ἐργάσιας!

Τὸ θέμα δὲν εἰνὲ, θέσαια, τῆς παρούσης στιγμῆς. Θὰ χρειασθῇ καρός νὰ ἐπισκευασθοῦν αἱ μόνιμοι. Πλὴν τῶν οἰκοδομικῶν ἔργων, χρειάζονται αἱ ἀντλίαι καὶ ἀλλα τεχνικά μέσα. 'Η παραγγελία τῶν διάμορφέρας τὰς δεξαμενὰς ἔχει προθεσθῆ, πρωδήποτε, δημως, δὲν πρέπει νὰ λησμονήται ή ἀνάγκη τῆς ἐν καιρῷ καλλιτέρας, τῆς πλέον ἀποδοτικῆς κατανομῆς τῶν μέσων δεξαμενισμοῦ, τὰ δόπια ήτυχησαμεν, μετὰ μίαν καταστροφήν, νὰ ἀποκήσωμεν.

### Τὰ ναυτεργατικά ἐμβάσματα

Πληροφορούμεθα, διὰ δ. κ. 'Υπουργὸς τῶν Οικονομικῶν πρόκειται νὰ συζητήσῃ εἰς Παρισίους μὲ τοὺς 'Αμερικανοὺς ἀρμόδιούς καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ἔξαγορᾶς εἰς τὰς ἐκάστοτε τιμάς τῆς ἐλευθερας ἀγορᾶς τοῦ μεταναστευτικοῦ συναλλάγματος. 'Η Κυθέρην, ὡς φαίνεται, ἔχει υιοθετησει τὰς σχετικάς εἰσηγήσεις τοῦ κ. Διομήδη.

Σωστικόν, πράγματι, θὰ εἰνὲ τὸ μέτρον, ἀμεσωτάτου ἐνδιαιρέροντος καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ὃν περιληφθῆ, ὅπως ὑπεδείξαμεν, τὸ ναυτεργατικὸν συνάλλαγμα.

'Αδικεῖται καταφώρως δικληρά ἐργαζόμενος εἰς τὴν ξένην ναυτεργάτης, μὲ τὰς τιμάς τῆς ἐπισήμου ἀγορᾶς, εἰς τὰς ὁποίας εἰνὲ ὑποχρεωμένη νὰ πωλήσῃ τὰ ἐμβάσματα τῆς ή οικογένεια

τοῦ ναυτικοῦ μας. 'Έμφανής εἰνε ἡ ἐκμετάλλευσις. 'Αν ή Τράπεζα τῆς Έλλάδος ἡγόραζε καὶ τάς ἐπιταγάς τῶν ναυτεργατῶν, εἰς οἵας τιμάς ή ἐλευθέρα ἀγορά προσφέρει, σημαντικά ποάτι συναλλάγματος θὰ συνεκέντρωνε εἰς δολλάρια καὶ λίρας. Μέτροι ύπολογισμοί, μὴ ἀφιστάμενοι τῆς πραγματικότητος, ἀναθισάζουν τὰ ναυτεργατικά ἐμβάσματα εἰς ἔνα ἐκατομμύριον λιρῶν ἐπισώσιος. Ζήτημα ἀν τὸ τέταρτον αὐτοῦ φθάνη μέχρι τῶν θυρίδων τῆς Τραπέζης τῆς Έλλάδος. Τὸ λαθρεμπόριον τροφοδοτεῖ. Κατὰ τὰ τελευταῖα προπολεμικά ἔπει τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτικῶν μας εἴχον δραγανωθῆ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον, δοτικές ἐξησφάλιζε καὶ τὸν ναυτεργάτην ἀπὸ κάθε ἐκμετάλλευσιν καὶ τὴν Οικονομίαν μας ἀπὸ τὴν διαρροήν. Διατι, ἀφοῦ καθιερωθῆ ἡ ἔξαγορά τοῦ ναυτεργατικοῦ συναλλάγματος εἰς τὰς τιμάς τῆς ἐλευθερας ἀγορᾶς, τὸ αὐτὸ σύστημα νὰ μὴ ἔφαρμοσθῇ καὶ πάλιν;

Πολλὰ τὰ καλά θὰ προκύψουν. Τὰ σοθαρώτερα εἰνε δύο: Αὐτομάτως ή μισθοδοσία τοῦ ναυτεργάτου ή μᾶλλον ή ἀξία εἰς δραχμάς τῶν ἐμβάσματων πρὸς τὴν οἰκογένειάν του αὐξάνεται κατὰ 25 τοῖς ἑκατόν καὶ τὸ συναλλαγματικόν μας ἀπόθεμα ἐνισχύεται θετικῶς ἀπὸ τὰς μεταναστευτικὰς καὶ ναυτιλιακὰς ἐπιταγάς, αἵτινες τώρα εἰς τὸν ἀδήλους πόρους καταλέγονται.

'Ο κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας παρακαλεῖται νὰ ἀναλάβῃ τὴν ὑπόθεσιν. 'Αξίζει τὸν κόπον.

### 'Η σχολὴ—φροντιστήριον

Τὰ δσα ἔγραψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος διὰ τὴν σχολὴν Ναυτιλίας τῆς Καστέλλας, προεκάλεσαν μίαν ἐπίσκεψιν εἰς τὰ γραφεῖα μας τοῦ κ. Διευθυντοῦ τῆς σχολῆς καὶ μίαν ἀπόγντησιν εἰς τὸ ὄργανον τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας ἀπὸ μέρους τοῦ προέδρου τῆς 'Ενωσεως τῶν Πλοιαρχών. Τὴν πρώτην ἐθεωρήσαμεν λογικὴν συνέπειαν τῶν παραπρήσεων μας, ἡ δευτέρα, ὁμολογούμεν, ὅτι μᾶς κατέπληξεν.

'Ο πρόεδρος τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως τῶν Πλοιαρχών ἐμφανίζεται τὸσον κατευχαριστημένος ἀπὸ τὸ ἔργον τῆς σχολῆς, ὡς τε νὰ ἀποτολμάται ή συγκριτικὸς μὲ τὴν ἀπόδοσιν πολλῶν ζένων ναυτικῶν σχολῶν καὶ τὴν ίδικην μας σχολῆς τῶν Δοκίμων τοῦ Β. Ν. Αὐτός, ποὺ θὰ ἐπέτρεψε νὰ εἰνε ἀυτόπτερος ἡμῶν κριτής τοῦ ὀλου συστήματος τοῦ κρατούντος εἰς τὴν σχολήν, ὅπερ καὶ τὴν μετέβαλεν εἰς φροντιστήριον, μακαριώτατα δηλοὶ τὴν ίκανοτήσιν του καὶ ἀρκεῖται νὰ διαπιστώνῃ 'τὴν ἀνυπαρξίαν πλείστων διεστίσιν θων μέσων διὰ τὴν ἀριθμό της'. 'Ο πληθωρισμός τοῦ ἐπαγγελματος καὶ ἡ συνεπίεια αὐτοῦ πενιχρὰ σταδιοδρομία, ἀν μὴ ή δυστυχία, διὰ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς καὶ τοὺς νεαρούς αὐτοφοίτους τῆς σχολῆς, δὲν φαινεται νὰ προκαλοῦν τὰς ἀνησυχίας τοῦ κ. Προέδρου.

'Η βασική, ἐπίσης, προϋπόθεσις τῆς λειτουργίας τῆς ναυτικῆς σχολῆς, ἡ ἐν αὐτῇ διμαδική ἐνδιαιρέσις τῶν μαθητῶν, ἡ ἐπὶ τετρεστίαν ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐπιδέλεψιν διευθυντῶν καὶ καθηγητῶν διαμόρφωσις τοῦ προέδρου, πρὸ παντὸς αὐτοῦ, τῶν δοκίμων ἐν τὸ ο τὸ σ τὸ ο λ η η ε, ἡ συνεχής προπόνησις εἰς τὸ τραχὺ τοῦ θαλασσινοῦ ἐπαγγελμα, ἡ πειθαρχημένη διαβίωσίς των, ημέρας καὶ νυκτός, δῆλαι αὐταὶ αἱ προϋποθέ-

## NO TIME IS LOST...

nor dollars wasted, when Todd is selected for repair, reconversion or maintenance jobs of any type. Todd maintains a complete range of modern production facilities at its shipyards rimming America's coastlines. No job is too large—no job to small—for Todd. Also mobile service for ships at anchor or at dockside.

# TODD

## SHIPYARDS CORPORATION

1, BROADWAY, • NEW YORK 4, N.Y.

For more than half a century repairers, converters and builders of ships for all the world.

New York — Brooklyn — Hoboken  
Charleston, S.C. — Galveston — New Orleans — Los Angeles — San Francisco — Alameda — Seattle — Buenos Aires — London.

### ΣΑΚΑΛΗΣ—ABBOTT

#### ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

#### ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ—ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ: 'Ακτή Ποσειδώνος 26 (Πλ. Καραϊσκάκη)  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλέφωνα 42298—42498



ιδικά μας είνε τὰ μόνα, που θὰ πληρώνουν δολλάρια.

Ήδη, τὸ πρώτων κρούσμα ἐκ τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ μέτρου ἑσπειριώθη πρὸ ἡμερῶν. Τὸ φορτηγόν μας «Σαλαμίνια», διότι δὲν εἶχε δολλάρια, διὰ νὰ ἀνθρακεύσῃ εἰς τὸ Ρότερνταμ, ὑπερχεώθη νὰ καταφύγῃ εἰς ἄγγελικὸν λιμένα πρὸς ἀνθράκευσιν μὲ καθυστέρησιν ἐνὸς 24ώρων.

Δὲν νομίζει σκότων ὁ Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἔνα σχετικὸν διάδημα εἰς τὴν Χάγην; Ἀρκετὰ τὰ ἐμπόδια ποὺ παρεμβάλλονται εἰς τὸν δρόμον τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους. Πρέπει νὰ ἐπαυξάνωνται, ἀντὶ νὰ περιορίζωνται;

### Πρὸς τὴν Θάλασσαν

Τὴν ἀλιείαν, πιστεύομεν, ώς τὸ ἔτερον σκέλος τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος. Αὔτην, τούλαχιστον, τὴν θέσιν ἔχει ἡ θιομηχανία τοῦ ἐναλίου πλούτου εἰς δλας τὰς προηγμένας ναυτικάς χώρας.

Ἐδῶ, εἰς τὸν τόπον τῆς προχειρολογίας, τῶν μεγάλων, τῶν πομπαδῶν φράσεων καὶ τῶν μικρῶν ἔργων, ἡ ἀλιεία θεωρεῖται ὑπόθεσις χθαμαλή, τοῦ ταπεινοῦ φωρᾶ πενχρᾶ ἀπασχόλησις. Ὁ συνεργάτης μας κ. Κόμητης πολλὰ σχετικῶς ἔγραψε καὶ θὰ γράψῃ, ἐλπίζομεν, εἰς τὰς στήλας αὐτάς:

Διότι, ὅμως, πρέπει ἡ ἀλιεία καὶ παρ' ἡμῖν νὰ ἔξελθῃ τῶν θαυμόκλητῶν ἀκτῶν μας καὶ πέραν τῶν χωρικῶν ὑδάτων νὰ ἀναζητήσῃ τὸν πλοῦτον—περὶ πλούτου πρόκειται—εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» θὰ διευρύνουν τὸ ἐνδιαφέρον των δ' αὐτῶν. Στήλας περισσοτέρας θὰ ἀφιερώσουν εἰς τὴν ἰδικήν μας, τὴν πετρωχήν ἀλιευτικὴν κίνησιν, τὴν ζωηράν τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν, τὴν μεγάλην τῶν θορείων λαών, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ. Ή ἐνημέρωσις δημιουργεῖ κοινὴν γνώμην. «Ιωσα αὐτὴ νὰ φέρῃ τὸν ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν πρὸς τὸν ἀγνοούμενον κλάδον τῆς ἀλιείας τῶν ἀνοικτῶν θαλασσῶν. Οἱ πρωτόποροι θὰ εἰνε ἀλάχιστοι καὶ τὸ ἔργον των θὰ εἰνε δύσκολον. Πρὸς αὐτούς, ὅμως, ἀποθέλλομεν. Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ὅλων θὰ ὑποκινηθῇ ἀκριθῶς ἀπὸ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν πρώτων. Ιδωμεν καὶ ἐλπίσωμεν.

### Άνδραποδα;

Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι καταπληκτικοῦ τῷ ὄντι περιεχομένου ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Εὑρέθην εἰς Βαλτιμόρην δι' ἔργασίαν τὸ ἀπόγευμα τῆς 7ης τρέχοντος, ἐπὶ ἐνὸς τῶν ὑπὸ Παναμαϊκῶν σημάδιαν πλοίων μας, τὸ ὅποιον εἶχεν ἔκφορτωσει καὶ ἔξετελει μικροεπισκευάς, ἐν ἀναμονῇ ναυλώσεως. Εἰς ἔξ ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἶχεν ἀπαγορευθῆ ἡ ἔξοδος ἐκ τοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν Ἀμερικανῶν Ἀρχών Μεταναστεύσεως (Ιμιγ-

κρέσιον). Οὗτοι ἡσαν ἄριστοι «Ἐλλήνες ναυτικοί, διοπαλασταὶ οἰκογενειάρχαι, μὲ μακρὰν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίαν, οὐδέποτε δὲ τοῖς εἰχεν ἀπαγορευθῆ ἡ ἔξοδος εἰς Ἀμερικὴν ἢ ἀλλαχοῦ, μέχρι τούδε. Ο λόγος τῆς ἀπαγορεύσεως διὰ τοὺς περισσοτέρους ἦτο τὸ διτεῖ εἰχον συγγενεῖς εἰς Ἀμερικὴν καὶ ὃ ἐπιθεωρητῆς τοῦ «Ιμιγκρέσιον» ὑπωφιάσθη, προφανας, ὅτι τυχόν θὰ παρέμενον κρυφίως εἰς τὴν χώραν. Δι' δλούς ὃ Πλοίαρχος, ὃ ὅποιος τυχάνει ἐκ τῶν καλυτέρων καὶ πλέον μορφωμένων Πλοιαρχῶν μας, εἰχε τὰς ἀρίστας τῶν ἐντυπώσεων ἐκ μακρᾶς συνεργασίας, κατὰ καὶ μετὰ τὸν πόλεμον.

Κατὰ τὰς πρώτας ἐπτὰς ἡμέρας ἐποπθετήθησαν, ὡς συνήθως, ιδιωτικοὶ φρουροὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὅταν, ὅμως, ἐματαιώθη ἡ ναύλωσις καὶ τὸ πλοίον θὰ παρέμενεν εἰς Βαλτιμόρην ἐπὶ ἀσθόριστον χρονικὸν διάστημα, οἱ ἐν Νέα Υόρκη γνωστοὶ Αμερικανοί-Έβραιοι Γενικοὶ Πράκτορες τοῦ σκάφους ἐνήργησαν, ὅποτε οἱ ἔξη κρατούμενοι νὰ ἀποδικασθοῦν τοῦ πλοίου καὶ κρατηθοῦν εἰς τὴν φυλακὴν τῆς πόλεως (σίτυ ζαΐπλ), διπού κρατούνται μαζὶ μὲ τοὺς κοινούς ἐγκληματίας τῆς Βαλτιμόρης. «Ἐκλαίσαν οἱ ἀνθρωποί ἀπὸ τὴν τροπήν των, ἔκλαισε καὶ ὃ Πλοίαρχος, ποὺ τοὺς ἐβλέπεν, ἀγανακτησμένον καὶ σιωπηρόν τὸ λοιπὸν πλήρωμα, ἀγανακτησμένον καὶ οἱ ποιστάμενοι Αμερικανοί ἐργάται τοῦ ἐργοστασίου.

Ἐνώ εὔχομαι εἰς τὸν Θεόν νὰ ναυλωθῇ ταχέως τὸ πλοίον, διὰ νὰ μη σπατίσουν οἱ ἀνθρωποί εἰς τὴν φυλακὴν, εἰδοποίησα μίαν τοπικὴν ἐφημερίδα καὶ τὸ Γενικὸν Προξενεῖον τῆς Νέας Υόρκης. «Η μῆτρας θὰ ἐπρεπε νὰ ἀπευθυνθῶ εἰς τὸν Διεθνῆ Ερυθρὸν Σταυρὸν; ...

Μετὰ τιμῆς  
ΕΛΛΗΝΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΗΣ

Σ.Η.Μ. «N. X.P.»: «Ο ἐπιστολογράφος μας εἶνε ὑποχρεωμένος, λόγω τῶν ἐπαγγελματικῶν του ἀσχολιῶν, νὰ τηρῇ τὴν ἀνωνυμίαν. Εἶνε πρόσωπον ἀρκετά γνωστόν καὶ εὐύπολητον τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. Πράκτορες τοῦ πλοίου, τοὺς ὅποιους δὲν κατονομάζει εἰς τὴν ἐπιστολήν του, εἶνε οἱ κ. κ. Blidberg, Rothschild & Co τῆς Ν. Υόρκης, ἀμεσωτέρων, ὅμως, διαχειρίζεται τὰ συμφέροντα τοῦ ἀπούσιαζοντος ἐξ Ἀμερικῆς «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ, κάποιας Αμερικανίς ὑπάλληλος, διακρινομένη διὰ τὴν σκληρότητα, μὲ τὴν ὅποιαν ἀποβλέπει εἰς τὴν ζητήματα σχετικά μὲ τὰ δολλάρια.

Τὸν ἀποτρεπιασμόν, πάντως, προκαλεῖ ἡ ἀπάνθρωπος ἐνέργεια τῆς ἀνωτέρω Δίδος καὶ τῶν πρακτόρων τοῦ πλοίου. Καὶ νὰ σκεφθῇ κανείς, διτεῖ οἱ κύριοι αὐτοὶ κερδίζουν καὶ διφείλουν πολλὰ εἰς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα....

## ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



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

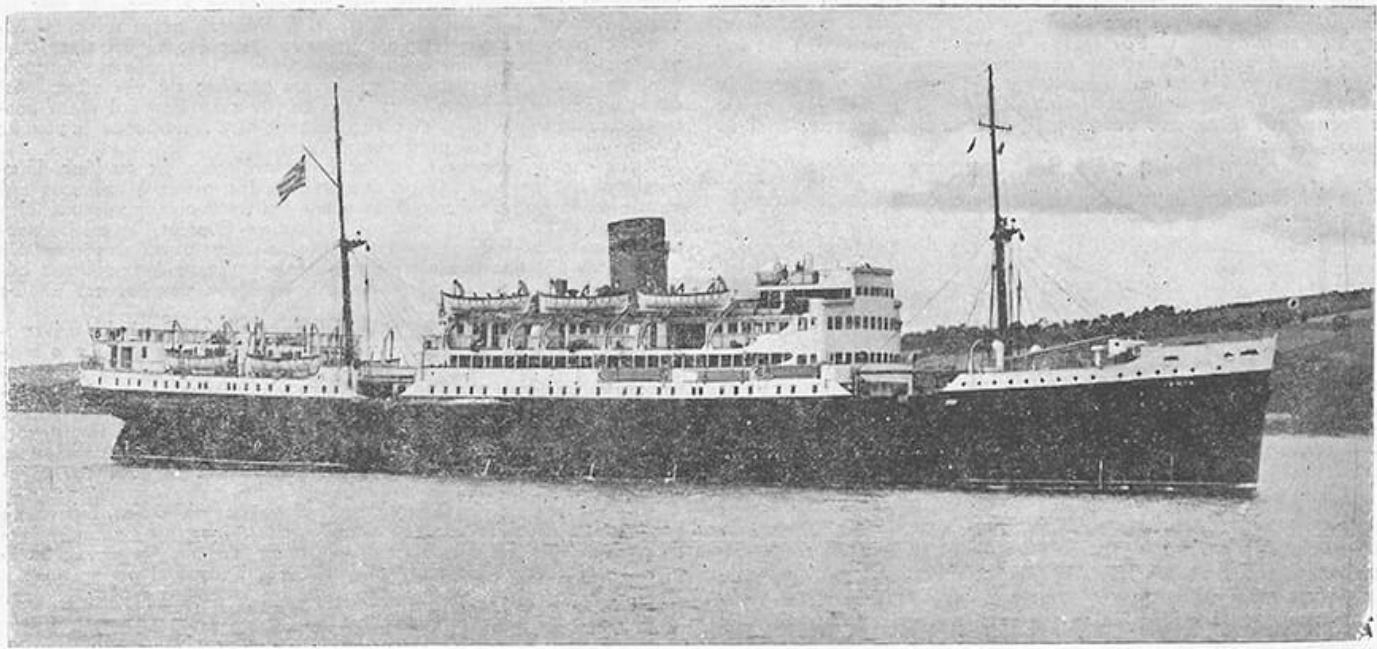
Ανέκαθεν ειδικεύεται εἰς τὴν ἀσφάλειαν Ἑλληνικῶν πλοίων.

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

**ARGO INSURANCE CO. LTD.**

MANAGERS A. LUSI LTD.

14 BURY STREET,  
LONDON E.C. 3.



## "ΙΩΝΙΑ,, ΤΟ ΠΟΛΥΤΕΛΕΣΤΕΡΟΝ ΣΚΑΦΟΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ

Τὸ πρῶτη τῆς 2ας Ὀκτωβρίου ὁ Πειραιεὺς λιμὴν ἔχαιρέτισε τὸν κατάπλουν τῆς «Ιωνίας». Εἶχε τόσον—περὶ τὴν διετίαν—καθυστερήσει ἡ ριζικὴ τῆς ἀνακατασκευὴ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γλασκώδης καὶ εἶχον τοσα λεχθῆ μεταξὺ τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλλομένων διὰ τὸ ἔξαιρετικὸν αὐτὸ ἀπόκτημα τῆς Ναυτιλίας μας, ὥστε νὰ δικαιολογήται ἡ περιέγεια, ἡτίς καὶ ἔφερε, κατὰ τὴν ὥραν τοῦ κατάπλου, ἀπειρον τὸ πλήθος εἰς τὴν αἴμασιαν τοῦ λιμένος.

Μεταξὺ τοῦ κύκλου τῶν διαμανέων νὰ ἔχουν γνώμην, τῶν παλαιμάχων ναυτικῶν μας, αἱ πρώται ἐντυπώσεις, ὅταν ἀκόμη τὸ σκάφος εἰσ-έπλεε τὸν προδιμένα, ὑπῆρχεν εὐμενέσταται, ἐνθουσιώδεις.

—Ἐπιδηλητικὸς ὁ ὄγκος, ὥραῖαι, ὀρμονικάι αἱ γραμμαῖ του, ἀποφαίνεται ἐν μέσῳ κύκλου Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν., ὁ γηραιότερος βετεράνος τῆς ὑπερωκεανίου ναυτιλίας.

Ἡ «Ιωνία», πράγματι, δὲν εἰνε ἀπλῶς ἔνα ἐκλεκτὸν ἐπιβατηγόν σκάφος. Είνε τὸ πλέον συγχρονισμένον «Δάινερο τῆς Μεσογείου». Τὸ πολυτελέστερον ἔξ οῶν, ποὺ, ὑπὸ οἰσανδρήτοτε σημαῖαιν, ἐξηπρετούμενον Μεσογειακάς γραμμάς. Είνε ἡ πλέον ἐπίλεκτος μονάς, τὴν ὥποιαν ἐκάλυψε μέχρι τούδε ἡ σημαῖα μας. Ὁγκωδέστερα σκάφος—ὑπερωκεανίας—ἀπέκτησε τοῦδε καὶ εἰς τὸ παρελθόν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Ἐπιβατηγόν, διώας, προσομοιάζον καὶ τὴν «Ιωνίαν», δὲν ἔγνωρισε μέχρι τούδε.

Ἡ γραμμὴ Πειραιῶς—Αίγαυπτου καὶ Πειραιῶς—Γένοβας—Μασσαλίας καὶ πρόκειται ἀπὸ τῶν μέσων Νοεμβρίου νὰ ἔξυπερηθῇ τακτικῶν μὲ τὴν «Ιωνίαν». Ἡ ἔναρξις τῶν δρομολογῶν σὲ τὴν θὰ ἀποτελέσῃ ιστορίκον σταθμὸν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὰ γνώριμα ὕδατα τῆς Μεσογείου.

Τὸ χαρακτηριστικῶν γνώρισμα τῶν σκάφους εἰνε ἡ ἐν εἰς ι. Ὁ ἐπιβάτης τῆς γραμμῆς Αίγαυπτου—Μασσαλίας, ὃχι μόνον τῆς πρώτης θέσεως, ἀλλὰ καὶ τοῦ καταστρώματος ἀκόμη, δὲν εἰδε ποτὲ τὸσον ἀφθονος τὰ μέσα δι' ἔνα ἄνετον ταξίδιον. Ἐδαπανήθη φειδῶς τὸ χρήμα διὰ νὰ δημιουργῆται ἔνα ἀπαραμίλλον σύνολον. Ἡ «Ιωνία» ἐπὶ μίαν, τούλασίον, πενταετίαν θὰ κρατήσῃ τὰ πρωτεῖα εἰς τὴν Μεσόγειον. Τὰ Γαλλικά καὶ τὰ Ἰταλικά «λάινερες» θὰ ναυπηγηθοῦν κάποτε, μετά ἔπη, διώας.

Ἡ ριζικὴ ἀνακατασκευὴ τῆς «Ιωνίας» ἔκράτησε μῆνας μακρούς, περὶ τὴν διετίαν, εἰς τὰ γνωστὰ Ἀγγλικά ναυπηγεῖα «Μπάρκλεϋ Κέρλ» τῆς Γλασκώδης. Ἡ διαφρύμισις τῶν κοινοχρήστων χώρων καὶ τῶν δι' ἐπιβάτων διαμερισμάτων, διεπεζήτησε τὸ τελευταῖον τέτοιον. Βάσει τῶν προσφάτων κανονισμῶν τοῦ «Board of Trade» καὶ τῶν διεθνῶν συμβάσεων περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, Ἀγγλοι ναυπηγοὶ διεμόρφωσαν τὸ δῆλην διατάξιν τῶν θέσεων τοῦ σκάφους. Σκῶτοι τεχνίται, με τὴν πατροπαράστον εἰδίκευσιν, εἰργόσθησαν ἐπὶ αὐτοῦ, τὰ γνωστότερα ἐργοστάσια ἀνέλαβον τὴν κατασκευὴν τῶν διαμερισμάτων, τῶν ἐπίπλων καὶ τὴν προμήθειαν τῶν υλικῶν καὶ τῶν ἐφόδων, καλλιτέχναι εἵμεταιροι τέλοι καὶ γνωστοὶ διοικούμενοι ήνωσαν ὀρμονικά τέχνην, γνῶσιν, πείραιν καὶ ὑλην, διὰ νὰ ἐπιτύχουν ὀλοκληρωμένον τὸ δημιουργημα — τὴν «Ιωνίαν». Ἡ ἄνεσις, ἡ εὔμερεια, τὰ τόσα καὶ τόσα πλεονεκτήματα τοῦ ὥραιον σκάφους εἰς μόνα τὰ μεγάλα ὑπερωκεανία τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ θὰ συναντήσῃ τις.

Ἡ Κυανόλευκος κερδίζει μίαν ὥραιαν κατάκτησιν εἰς τὴν Μεσόγειον. Τὸν δίκαιον ἔπαινον ἀξίζουν ὅσοι ἐμόχθησαν δι' αὐτην. Ἡ ἀναγνώρισις τῆς προσθειαίς τῆς ἑταίρισις τῶν «Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν» πρέπει νὰ εἰνε πανηγυρική. Δικαιούται αὕτη προνομιακῆς μεταχειρίσεως, τῆς ἀμερίστου δῶλων ὑποστηρίξεως. «Οταν οἱ ἄλλοι πανικόδητοι φεύγουν, ὅταν ἡ σημαῖα μας ἐπαυσε νὰ καλύπτῃ τὴν ἔλληνην ἐπιχειρηματικότητα καὶ ὅταν ἔξελιπεν ἡ πόστις ἐπὶ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ προστήλωσις τῆς ἑταίριας τῶν «Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν» εἰς τὴν ἔθνικήν γαυτιλιακήν ὑπόθεσιν, πρέπει νὰ ἔχαρη δλῶς ἰδιαιτέρως. Είνε ἔνα παρήγορον γεγονός. Ἡ «ΕΛΜΕΣ» ἔχαρισεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἔνα ἀπαραμίλλον σκάφος, που διατήρησε αὐτὸ τὸ ἔθνικόν μας γόνητρον καὶ εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τό-

που μίαν πηγὴν σταθερᾶς ἐργασίας, πολυτίμου συναλλαγματικοῦ εἰσοδήματος.

Μίαν ἀμυδρὰν σκιαγραφίαν τῆς «Ιωνίας» παρέχομεν κατωτέρω. Τὸ κύρια τοῦ σκάφους χαρακτηριστικά, δάσει τῶν διαπιστώσεων τοῦ Βρετανικοῦ Νηογύμωνος, εἰνε: «Ἐπαναναυτήγησης 1948. Κλάσις παρὰ τῷ Λόλδ' 100 Α 1 (1948). Ἐκτόπισμα 8.715 τόνων, διλοκὸν μῆκος 367.6 ποδῶν, πλάτος 50 ποδῶν, δάθος (κοίλον) 34.1 ποδ., ἔμφορτον βύθισμα 23.6 π., ὑψος μέχρι τῆς ἀνωτάτης γεφύρας 45.6 π. Ἐπτὰ εἰνε τὰ κύρια καταστρώματα καὶ τὸ ὑψός τοῦ ἐνὸς ἀπὸ τοῦ ἄλλου πόδες 8. Πρώτα παγοθραύστου, ἐπικλινῆς, ἀεροδυναμικά ὑπερκατασκευάσματα καὶ ἀεροδυναμικὴ καπνοδόχος καὶ αἱ γραμμαὶ τοῦ σκάφους.

### Τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν

Εἰς τὴν πρώτην θέσην διατίθενται 96 ἐν δῶλοι κλίναι, κατανεμημένα ὡς ἔξης: Εἰς δύο διαμερίσματα πολυτελείας, ἀποτελούμενα ἀπὸ σαλόνι, ὑπωδωμάτιον καὶ λουτρόν. Εἰς δέκα δικλίνους μὲ θαλάμους μὲ διαίτερα λουτρά η κατανοητῆρας. Εἰς δέκα μονοκλίνους, εἰς ἑτέρους 16 δικλίνους καὶ τέλος εἰς 10 δικλίνους θαλάμους, ἐφωδιασμένους μὲ κλίνας: «Ποιημάν», δυναμένους νὰ χρησιμοποιηθοῦν ὡς τρικλίνοι.

Διὰ τὸν ἐπιβάτας τῆς α' θέσεως διατίθενται εὐρύτατοι κοινόχρηστοι χῶροι ἀπαρτιζόμενοι: Ἄποδαν κυρίαν εὐριτάτην αἴθουσαν δεξιώσεων, ἔναν ἀναγνωστήριον, δευτέραν αἴθουσαν δευτοχήρης, αἴθουσαν μουσικῆς, κλικεῖον, ἔνα προθύλαιμον, ἴδιατέραν αἴθουσαν διὰ τὸν μικρὸν τὴν ἡλικίαν ἐπιβάτας καὶ εὐρύτατον ἐστιατόριον. «Ἐπίσης διατίθενται δύο καταστόματα περιπάτου προστατευόμενα πρώτων αἴθουσαν αἴθουσαν δέντροφράτων βεράντας. Τὸ ἔνα ἐν τῶν καταστωμάτων αὐτῶν εἰνε σκεπαστὸν καὶ τὸ ἔτερον ἀνοικτόν. Εἰδικὸς χῶρος διὰ ἀθλητικῶν παιδιάς διατίθεται ἐπὶ τὸν τρίτον καταστώματος. Ἀξίζει νὰ σημειωθῆ, ὅτι η ἀναλογία χώρου εἰς τὸ αἴθουσας τῆς «Ιωνίας» δι' ἔκπατον ἐπιβάτην ἀνέρχεται εἰς 3.4 τετραγωνικῶν ὑάρδας (μή περιλαμβανομένης τῆς αἴθουσῆς ἐστιατορίου), εἰς δὲ τὰ καταστρώματα περιπάτου εἰς 8 τετρ. ὑάρδας καὶ ἐπιβάτην.

Τὸ διάτητον περιπάτου προστατευόμενα πρώτων αἴθουσαν αἴθουσαν δέντροφράτων βεράντας. Τὸ ἔνα ἐν τῶν καταστωμάτων αὐτῶν εἰνε σκεπαστὸν καὶ τὸ ἔτερον ἀνοικτόν. Εἰδικὸς χῶρος διὰ ἀθλητικῶν παιδιάς διατίθεται ἐπὶ τὸν τρίτον καταστώματος. Ἀξίζει νὰ σημειωθῆ, ὅτι η ἀναλογία χώρου εἰς τὸ αἴθουσας τῆς «Ιωνίας» δι' ἔκπατον ἐπιβάτην ἀνέρχεται εἰς 3.4 τετραγωνικῶν ὑάρδας (μή περιλαμβανομένης τῆς αἴθουσῆς ἐστιατορίου), εἰς δὲ τὰ καταστρώματα περιπάτου εἰς 8 τετρ. ὑάρδας καὶ ἐπιβάτην.

Τὸ διάτητον περιπάτου 118 κλίναι εἰς 6 δικλίνους θαλάμους, 8 τρικλίνους καὶ 14 τετρακλίνους, διαβέτει δὲ δύο αἴθουσας δέντροφράτων, ἀναγνωστήριον, μπάθη, κώλι καὶ διάστασιον, καθὼς καὶ δύο καταστρώματα περιπάτου, ἔξ δὲ τὸ ἔνα προστατεύεται ὑπὸ βεράντας, μὲ χῶρον καὶ τραπέζαιαν, μὲ ἀναλογίαν χώρου εἰς τὸ αἴθουσας τῆς «Ιωνίας» δι' ἔκπατον ἐπιβάτην ἀνέρχεται εἰς 3 τετραγωνικῶν ύάρδας.

Διάτατα ἀκόμη νὰ μεταφέρει τὸ «Ιωνία» καὶ ἀριθμὸν ἐπιβατῶν καταστρώματος, ἐκ τῶν ὅποιων 110 εἰς κλίνας. Διὰ τὸν ἐπιβάτας τῆς θέσεως ταύτης διατίθεται μπάθη, ἵκανον νὰ τούδον διατάσσεται καὶ μὲ πατατας τοὺς κοινοχρήστους χώρους ὅλων τῶν θέσεων. «Ἐγκατάστασις πλήρους συστήματος μεταδοσεῶν μουσικῆς ἀπολήγει εἰς 56 μεγάφωνα καὶ δύο τὸ πλοϊσσόν. Διὰ τοῦ

### Εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐπιβατῶν

Ίδού τώρα μία εἰκὼν τῶν διαμερισμάτων καὶ τῶν εἰκολιῶν ποὺ διατίθενται διὰ τὸν ἐπιβάτας. «Ολοὶ οἱ θάλαμοι τῆς α' θέσεως εἰνε ἐφωδιαμένοι μὲ ἀντόματα τηλέφωνα, διὰ τῶν ὅποιων δὲ ἐπιβάτης δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ μὲ οἰνδήποτε θάλαμον καὶ μὲ πατατας τοὺς κοινοχρήστους χώρους ὅλων τῶν θέσεων. «Ἐγκατάστασις πλήρους συστήματος μεταδοσεῶν μουσικῆς ἀπολήγει εἰς 56 μεγάφωνα καὶ δύο τὸ πλοϊσσόν. Διὰ τοῦ



## ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑ ΕΡΓΑ

## Η ΓΛΩΣΣΑ ΤΩΝ ΑΡΙΘΜΩΝ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Πρέπει νύ διολογήσωμεν μὲ εἰλιξίνειαν, διτ, εἰς κάθε τομέα τῆς ἀνασυγκροτήσεως, ὅπου οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφήμησαν τὰς μεθόδους των καὶ ἀνέλαβον τὴν πρωτοβουλίαν τῶν κατευθύνσεων, ἐσημειώθη θετικὴ πρόσοδος εἰς τὰς ἐργασίας, ὅπου δὲ ἀφέθη ἡ πρωτοβουλία εἰς τὰς ἐλληνικὰς ὑπηρεσίας, ἡ ἀνασυγκρότησις —ἄς μη τὸ ἀπορρίπτωμεν— χωλαίνει! Δὲν εὐρέθημεν προετοιμασμένοι διὰ νό μεταπήδησομεν ἀπὸ τὰς κατὰ συνήθειαν κελιωνοδομίας μας εἰς τὸ δόμον κελήτων.

Μεταξὺ τῶν κλάδων ποὺ ἀφέθησαν εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἐλληνικῶν ὑπηρεσιῶν συγκαταλέγεται καὶ ἡ ἀλεία. Παρὰ τὴν ἐξ Ἀμερικῆς οιμαντικὴν οἰκονομικὴν βοήθειαν, παρὰ τὰ ἄφθονα καὶ πολύτιμα ἀλιευτικὰ ἐφόδια ποὺ μᾶς ἐστάλησαν, δὲν ἐφάγημεν ἵσανοι, ὅχι μόνον νὰ ἀνοσθῶσιν καὶ νὰ προαγάγουμεν, ἀλλ’ οὔτε καὶ νὰ στηρίξωμεν καὶν τὸν κλάδον τοῦτον τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας, ποὺ εἰς τὴν πραγματικότητα εἶναι ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους πλουτοπαραγωγικοὺς κλάδους τῆς ζώρας μας.

Ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων δὲν ἔπανσι καταγγέλλων, διτ, εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλείας, δὲν ἔδοθη ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ἡ δέουσα προσοχὴ. Τοῦτο ἀπειδεῖχθη πληρέστατα ἀπὸ τὴν μέρους σήμερον πεντηράτητα τῆς ἐποίησις μας ἱχνοπαραγωγῆς καὶ ἀποδεικνύεται ἐπὶ σωφρέστερον ἀπὸ τὴν γλιαρότητα μεθ’ ἡς ἐπιδιώκεται ἡ ἐνίσχυσις, ἡ ὁργάνωσις καὶ ἡ προαγωγὴ τοῦ κλάδου τούτου.

Ἄντι ἡ ὁργάνωσις τῆς ἀλείας νὰ ἐμφανίζεται εἰς τοὺς πίνακας τῆς ἀνασυγκροτήσεως εἰς τὴν πρόστιν γραμμήν, μαζὶ μὲ τὴν γεωργίαν, τὴν κτηνοτροφίαν, τὰ μεταλλεία, τὰ δάση, τὸν δρόμον, τὰς ὑδατοπτώσεις, τὸν τομοσμόν, τὸν κατιόν, τὸ λάδι, τὴν σταφίδα καὶ τόσα ἄλλα, ὅλως πορφαρότως, ἐμφανίζεται εἰς τὴν τελεταίαν γραμμήν ὃς ἄνευ σημασίας βιομηχανία, μὴ προορίζεται νὰ καταλάθῃ οὔτε μίαν τιμητικὴν ἔστιν θέσιν μεταξὺ τῶν εἰσχῶν πόρων οἱ ὄποιοι, εἰς τὴν γενικὴν βαθμολογίαν ἔτεθην αἱ ἀνωτέραν μοῖραν.

\*\*\*

Εἰς τὰ προηγούμενα σημειώματά μον ἀνέφερα, διτ, πολλὰ νέα βιομηχανίαν, οὐδεμίαν ἔχοντα σχέσιν μὲ τὰς ἀμέσους ἀνάγκας μας, ἐξητάσθησαν καὶ ἔξετάζονται μὲ μεγάλυτέρων προσοχῆς παρὰ ἡ ἀλεία καὶ διετέθησαν διὰ τὴν δρόμων καὶ προαγωγῆς τούτων λίαν σημαντικὰ κεφάλαια, τὰ ὄποια εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν θὰ διετίθεντο διὰ τὸν κλάδον τῆς ἀλείας.

Πρὸς ἐπίφρωσιν τῶν ὡς ἀνω θὰ ἀναφέρω, διτ, ποὺ δλέγων ἡμερῶν ἀκόμη, παρενορθεῖσις μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶν μας κόλων, εἰς μίαν συζήτησιν διὰ τὰς ἀποζημώσεις ποὺ ἐλάβομεν ἡ πρόκειται νὰ λάθομεν ἐκ Γερμανίας, μετ’ ἐπιλήξεως ἥκουσα νὰ ὑποστηρίζεται ἡ ἀποψίς της ἡ η σ παραλαβῆς μὲ πασαν θυσίαν δύο ἐργαστηρίων τοῦ Κράτους της Ελλάς.

“Οταν δειλὰ-δειλὰ ἐτόλμησαν νὰ ὑποστηρίξουν νὰ ἔχουσιν ἑνακόμια, παρενορθεῖσις μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶν μας κόλων, εἰς μίαν συζήτησιν διὰ τὰς ἀποζημώσεις ποὺ ἐλάβομεν ἡ πρόκειται νὰ λάθομεν ἐκ Γερμανίας, μετ’ ἐπιλήξεως ἥκουσα νὰ ὑποστηρίζεται ἡ ἀποψίς της ἡ η σ παραλαβῆς μὲ πασαν θυσίαν δύο ἐργαστηρίων τοῦ Κράτους της Ελλάς.

“Οταν δειλὰ-δειλὰ ἐτόλμησαν νὰ ἔχουσιν ἑνακόμια, παρενορθεῖσις μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶν μας κόλων, εἰς μίαν συζήτησιν διὰ τὰς ἀποζημώσεις ποὺ ἐλάβομεν ἡ πρόκειται νὰ λάθομεν ἐκ Γερμανίας, μετ’ ἐπιλήξεως ἥκουσα νὰ ὑποστηρίζεται ἡ ἀποψίς της ἡ η σ παραλαβῆς μὲ πασαν θυσίαν δύο ἐργαστηρίων τοῦ Κράτους της Ελλάς.

Καὶ δὲν είναι μόνον τὰ ἐργοστάσια μοτοσυκλετῶν, τῶν ὄποιων ἐπιμόνιος ὑποστηρίζεται ἡ παραλαβῆ, ἀλλὰ μὲ μεγάλην πιθανότητα ἐπιτυχίας, ὑποστηρίζεται καὶ ἡ παραλαβῆ ἐργοστασίουν κατασκευῆς πλαστικῶν ὑλῶν, ἐργοστασίουν κατασκευῆς συνθετικῶν καινοτούσιν, καὶ πολλῶν ἄλλων τῶν ὄποιων ἔχω μὲν ἐπεντεῦ κατάλογον.

\*\*\*

Κανεὶς δὲν ἡμοροεῖ νὰ ἐποστηρίξῃ μὲ πεποίθησιν, διτ, αἱ δευτερευόσις σημασίας ἀντανακλάνεται, είναι ποτὲ δυνατὸν νὰ τεθοῦν εἰς ἀνωτέραν μοῖραν ἀπὸ τὴν ἀλευτικὴν βιομηχανίαν. Ἐν τούτοις, φεῦ, εἰς τὴν

χώραν μας παρατηρεῖται καὶ αὐτὸ τὸ παράδοξον. Νὰ γίνεται λόγος ὑπὸ σοβαρῶν προσώπων, περὶ μοτοσυκλετῶν καὶ σωληναρίων διὰ καλλυντικά καὶ νὰ παραμερίζεται ὄλοτελῶς ὁ σπουδαιότερος τῆς χώρας μας πλάδος... ἡ ἀλεία. Αὐτὸ δὲν λέγεται παραδοξολογία, μόνον, ἀλλὰ πρέπει νὰ γραφεται πιθανότησι καὶ ὡς ἔγκλημα κατ’ αὐτῆς ταύτης τῆς εὐημερίας τῆς χώρας μας.

Διὰ νὰ ἐνισχύσω μάλιστα τὸν χαρακτηρισμὸν μον τοῦτο, θὰ ἀναφέρω διτ, μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς Ἐνόποτης, πολλὰ μικρὰ χώραι, εὐρέθησαν εἰς κακὴν οἰκονομικὴν καὶ παραγωγικὴν κατάστασιν. Τὸ Βέλγιον, ἡ Ολλανδία, ἡ Δανία καὶ ἡ Νορβηγία, ἐπότες ἀπὸ τὰς κατὰ τὸν πόλεμον καταστροφάς των, ἀπώλειαν καὶ τὸν λιαν ἀξιολογού ἀλευτικῶν των στόλων. Θέλετε νὰ μάθετε τόφω τί καταρθσαν νὰ δημιουργήσουν ἐντὸς τετραπλασίας μὲν καὶ χώραι αὐταὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλευτικῆς βιομηχανίας; Ιδού:

Τὸ Βέλγιον, ποὺ ἔχει μόλις δύο ἑκατοντάδων χιλιομέτρων αἴστην εἰς τὴν Μάγχην καὶ τὸν Σκάλδην, ἀπέκτησε περὶ τὰ 150 ἀλευτικὰ πλοῖα τοῦ πλέον συγχρονισμένων τόπου, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ «PASTEUR» κατέχει θέσιν ναυαρχίδος. Δὲν ἀμφέποι τὰ μικρότερα ἀλλὰ μηχανονήστητα ἀλευτικὰ σκάφη ποὺ ἀριθμούνται κατὰ ἑκατόνταδες. Τὴν Ολλανδίαν ἔνωστησε περὶ τὸν πόλεμον ναυπηγεῖ σειράν ἀλευτικῶν πλοίων, ποὺ νεφρούνται ἐν τῷ τελεότερῳ εἰδότι τοῦ εἰδούς της Βόρειον θάλασσαν. Ἐξει ἡδη ἐν λειτουργίᾳ περὶ τὰ 300 σκάφη ἀνοικτῆς θαλάσσης τοῦ τελειοτέρου τούπου πληθυσμῶν μικροτέρων σκαφῶν.

Τὴν Δανίαν, ἀφοῦ ἀνασυνεκρότησε τὸν κατὰ τὸν πόλεμον καταστραφέντα ἀλευτικὸν της στόλου, ναυπηγεῖ σήμερον διὰ λογαριασμὸν ἔξινον χωρῶν ἀπειράθιμα πλοῖα εἰς τὰ καθ’ ὅλα τέλεια ναυπηγεῖται της. Ως γνωστὸν δὲ τοὺς πάντας, ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους καντητῆρας Δημήτρης, εἶναι καὶ ὁ Δανικὸς «BURMEISTER & WAIN» τῆς Κοπεγχάγης, δέσποι καὶ τὰ περιήρημα ναυπηγεῖται τῆς αὐτῆς ἐταφίας.

Περιττὸν θεωροῦ νὰ ἐξηνίστησε τὸν κατὰ τὸν πόλεμον καταστραφέντα ἀλευτικὸν της στόλου, ναυπηγεῖ σήμερον διὰ λογαριασμὸν ἔξινον χωρῶν ἀπειράθιμα πλοῖα εἰς τὰ καθ’ ὅλα τέλεια ναυπηγεῖται της. Ως γνωστὸν δὲ τοὺς πάντας, ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους στατιστικὴ τῆς «F.A.O.» διὰ τὴν ἰχνοπαραγωγὴν τῶν διαφόρων χωρῶν, ἡ Νορβηγία ἔφασε τὴν προπολεμική της παραγωγὴν, μερὶς 900.000.000 χιλιογράμμων ίζηνον.

Θὰ ἡτο κοινωνία νὰ γράψου καὶ πάλι τί καταρθσαν νὰ δημιουργήσουν οἱ Γάλλοι, οἱ Ισπανοὶ καὶ οἱ Πορτογάλοι εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλευτικῆς βιομηχανίας.

“Ολος ἡ κόσμος γνωρίζει διτ, η χώρα αὕτη, διερίσει τὴν εὐημερίαν καὶ οἰκονομικὴν εὐδωστίαν της, ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν θάλασσαν, δηλαδὴ εἰς τὴν ναυτιλίαν, τὴν ἀλείαν καὶ τὴν φαλανθοθηρίαν. Καθὼς ἀναφέρει ὁ πρό τινος δημοσιευθεῖσα στατιστικὴ τῆς «F.A.O.» διὰ τὴν ἰχνοπαραγωγὴν τῶν διαφόρων χωρῶν, ἡ Νορβηγία ἔφασε τὴν προπολεμική της παραγωγὴν, μερὶς 900.000.000 χιλιογράμμων ίζηνον.

“Ολαὶ αἱ Ἰταλίαι ἀπταὶ, ἀπὸ Βορρᾶν μέραι Νότου, μετετάπτωσαν εἰς τὴν τεραστίου ναυτηρίεον, δύον νυχθημερῶν ναυτηριῶνται πλοῖα μικρὰ καὶ μεγάλα, σιδηρὰ καὶ ξύλινα, ἐπιβατηγά, φορτηγά καὶ ἀλευτικά. Οταν ἀπὸ τὸν στηλὸν τούτων ἐργάζωμεν τὴν ἴδεαν νὰ ζητηθοῦν ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν ἔναντι ἐπανορθώσεων μερικὰ συγχρονισμένα ἀλευτικὰ πλοῖα ἀνοικτῆς θαλάσσης, δύον μεγάλη ἐπαρχία, με κεφαλαία 300.000 λιρῶν, διὰ τὴν ἄλλαιαν ἀνοικτῆς θαλάσσης. Τοῦτο πρέπει νὰ ἐπισύῃ τὴν προσοχὴν δικοῖ μόνον τὸν ἀριθμὸν τοῦ Κράτους ὑπηρεσίων, ἀλλὰ καὶ τὴν τον ναυτιλίαν μας κύκλων, οἱ ὄποιοι, ἀφοιωθέντες ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ναυτιλίαν, βλέπονταν τὴν ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ τὸν τοὺς δραστηριότητας μας, μὲν ἐναὶ μόνον μάτι.

Μὲ λίγα λόγια λοιπόν, ἔναν λάθομεν σοβαρῶς ὑπὸ δψει, τί γίνεται ἀλλοῦ μὲ τὸν ἐπιμέλειαν καὶ τὶ δὲν γίνεται εἰς τὴν χώραν μας, «ἄγνωστος θενεκεν», πρέπει νὰ παραερθωμεν διτ, δι’ ήματ, ἡ ὁργάνωσις τῆς ἀλείας, ἡ ἀνασυγκρότησις τοῦ ἀλευτικοῦ μας στόλου καὶ ἡ ἀνέσησις τῆς ἰχνοπαραγωγῆς μας, είναι ἀφορημένα ἔννοια. “Ολος ὁ κόσμος ναυπηγεῖ συγχρονισμένα ἀλευτικὰ πλοῖα, ἐν ἀντιθέσει τοῦ προκοπῆς.

Τὴν καριστικὴν βολὴν διὰ τὴν ἐξόντωσιν τῆς ἀλείας, ..., μὲ συγχροεῖτε ἔκαμα λάθος, ..., διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἀλείας, μᾶς την ἔδωσαν οἱ ἀριθμοί, μὲ τὴν ἐξαρίστωσιν τῆς πολυτίμου χρείας ποὺ μᾶς ἐστάλη ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἀλευτικῶν πλοίων. Ἀφοῦ ἔγινεν εἰς τὸν ἀρχὴν ἡ διὰ τὸν Τέτον σχετικὴ διαφήμισις καὶ τιμητανοκρούσια, διτ, θὰ δοθῇ εἰς τὸν ἀλείας, ἐπὶ πι στ ὁ σε τι, ἀφθονος ξελεία διὰ νὰ κατασκευάσουν πλοῖα, δῶλος περιέργως, μόλις ἐτόλμητος πάτοις ἀπὸ δλους, νὰ ποβάλη αἰτησιν πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον, ἐπιφροσύην μετ’ ἐπιτλείωσιν, διτ, ξελεία δὲν ἔπαρχει!

Τὰ ίδια καὶ κειροφέται συμβάνονται μὲ τὰ ἀλευτικὰ ἐφόδια, ἀπὸ τὰ πλοῖα εἰναι γεμάται αἱ ἀποθήκαι, ταῦτα διανέμονται μὲ πάσαν εὐνοίαν τῶν φίλων καὶ μὲ σχετικὴ εὐήρεσιαν εἰς τὸν —αἱ μοὶ ἐπιτραπῇ ἡ ἔσφρασις— «παταφεροτζήδες». “Ολοι οἱ ἀλλοὶ ποὺ δὲν ἔχουν τὰ μέσα, δὲν παίρνουν τίποτε καὶ ἔνα κατὰ στηρίζουν τὰ μέσα της ζητήσουν

ATLANTIC STEAMERS SUPPLY INC.	
212-214 Boush Street.	Cable address: «ATLANTIC» NORFOLK VA.
PROVISIONS	
CABIN, DECK & ENGINE SUPPLIES	
E: D. STAMATIOU	PHONES Residence 30673
Office: Norfolk 31449	

κάτι, δι' ένα ή άλλον λόγον ταλαιπωροῦνται άσχοπως έπι μηνας. "Οσοι άλιεις δύνανται νά διατυπώσουν τά παράπονά τουν, γράφουν άδιακόπως, τά δέ παράπονά τουν δύνανται νά σχηματίσουν ένα δργώδες βιβλίον. "Οσοι πάλιν δεν γράφουν, άρκονται νά επαναλαμβάνουν τά παράπονά τουν στενή πύλη, εἰς το καφενεῖον.

'Εν τούτοις, πόσον θά δημιουργήσουν τά πράγματα έπι ώφελεία της Εθνικής μας Οίκουνομίας, έναν έφραστο ό κονφρατικός αύτός μαίενδρος της γραφειοκρατίας, πού παραλίνε κάθε δημιουργίαν προσπάθειαν και κατηγράφετο διά παντός, ο υπεριατής μέχρι σήμερον θεσμός της διοικήσεως της άλιευτικής μας βιομηχανίας, δικτατοριώς πος, ύπο ομάδος υπαλλήλων τους ήπονταργέιον, ούδεμίναν έχοντας σχέσιν με τὸν κλάδον της άλιειας.

Δὲν είνε πλέον μυστικόν, διτ, ο θεσμός αύτός της μονοπλεύρων διοικήσεως, της σπουδωτέρας της χώρας μας βιομηχανίας, δὲν άπεδωσεν άπολύτως τίποτε. "Ωστε, η έμιονή μας εἰς τὴν Ιδίαν τακτικήν της υμφαλοσπονίας, εἰς στιγμάς μάλιστα τόσον κρισιμούς, άντι νά συμβάλῃ εἰς τὸ έπιπον της άνασυγχρότησεως ἔργον, θά άποθῇ και πάλιν εἰς μάτην.

Εἴνε βεβαίως άνιαρον νά επαναλαμβάνονται συνεχῆς τοιαύτης φύσεως καταγγελίαι και παρατηρήσεις, πάλι, η κριτική, διαν είνε ειλικρινής και καλοπραόρετος, άποβανε πάντοτε πρός οφέλος και καθίσταται έπουκοδημητική.

\*\*\*

'Έναν εἰς τὸν πάνακας της άνασυγχρότησεως, η άλιευτική μας βιομηχανία έπρόσειτο νά καταλάβῃ τὴν άνάλογον πόδης τὴν σημασίαν της θέσην, θά έπρεπε νά είχε τοποθετηθῆι εἰς ίσην πόδης τὴν γεωργίαν μοίραν και νά έμφανιζεται εἰς τὴν πρώτην με αύτην γραμμήν. Διαν άτυχως θμος, άντι νά συμβαίνη τοιούτον τι, διως και εἰς δῆλας τὰς προηγμένας χώρας, η άλιεια, ως πτωχός συγγενής, υπεβιβάσθη, εἰς τὴν ναυτικήν Ελλάδα, εἰς τὴν τελευταίαν κατηγορίαν τῶν βιομηχανιῶν, καταλογισθεῖσα, ως ἄνευ μεγάλης σημασίας πλουτοπαραγωγής πόρος.

"Όλη η στογγική μέριμνα τῶν δργανωτῶν έργων πόδης τὴν γεωργίαν, πόδης αὐτήν και μόνον, ως νά έπρόσειτο άπο τὴν άνασυγχρότησην της γεωργίας άποκλειστικῶς νά έξαρτηθῇ η οίκονομική άνεξαρτησία της χώρας μας. "Ισως η θεωρία αὐτή νά είνε φανονεικώς θρήψη και νά μη έπειδεχεται, πόδης τὸ παρόν τούλαστον, παραληλισμούς με ἄλλας θεωρίας, πού εἰς μίαν συγχρονικήν προσπάθειαν, θά άνετορεπον ένδεχομένως τὴν ισορροπίαν τῶν δινάμεων.

"Ημεῖς, πού πιστεύουμεν άκραδάντως διτ, η άνορθωσις και η ενημερία της χώρας μας, κατά τὸ παράδειγμα της Νοσθηγίας και της Ιαπωνίας, δέον νά βασισθῇ κατά μέγα μέρος εἰς τὴν θάλασσαν, έχομεν σοβαρὰ έπιχειρήματα νά παρουσιάσουμεν. "Ο Αριστοτέλης ἔλεγεν διτ, «δικαία κρίσις τῶν άνθρωπων πραγμάτων είνε η σύγκρισις».

"Ας συγχρίνουμεν λοιπὸν άμεροληπτώς τοὺς δύο μεγάλους τομεῖς τῶν έπιδιόλξεων μας, της γεωργίας ἀφ' ένδος και της ναυτιλίας και της άλιειας ἀφ' έτερον.

Εἰς χώρας, διτ, η Ελλάς, διτ, ο γεωργικός χώρος είνε περιορισμένος, η γεωργία με τὴν μεγαλύτεραν δργάνων και προαγωγήν θά άποδοθη δραματικάν κατά στρέμμα ποσοτον. Τόσα στρέμματα καλλιεργήσουμα, τόσην άποδοσις, ίπτο τάς εινούποιτέρας συνθήκας άρδεύσεως και χρηματοπιστώσεως συγχρονισμένων έργαλειων. "Η μεγαλύτερα μας, λ. χ., προτολεμική έπιδοσις εἰς τὴν οικοκαλλιεργειαν, έφθασε περίπον τὸν 700.000 τόννους σίτου. "Έναν με αποτελεσματικώτερα μέσα σημειων, χάρις εἰς τὴν έξι Αμερικής βούθημα, κατορθώσουμεν νά προσθέσουμεν ἄλλους 100.000 τόννους, τότε η εἰς σίτου παραγωγή μας θά άνελθῃ εἰς 800.000 τόννους, άξιας με τὴν καθορισθεῖσαν τιμὴν τὸν σίτου πόδης 2.000 δραχμάς τὸ κιλό, 1.600.000.000.000, δηλαδή, ένδος τρίς, έξακοσίων δισεκατομμύρων δραχμῶν.

Δια τὴν άλιειαν και τὴν ναυτιλίαν τὰ πράγματα είνε έντελῶς διαφορετικά. Η θάλασσα δὲν έχει οὔτε σύνορα, οὔτε περιορισμός δράσεως, οὔτε έχει άνάγκην λιπασμάτων δια τὸ άποδόση και οὔτε η παραγωγή ίχθυών

ιπόκειται εἰς καιρικά συνθήκας. "Εξω από τὰ χωρικά ίδατα, δηοιος εἰνε ίκανος και έχει τὰ καταλληλα μέσα, φαρενει δηοιος θέλει. "Έναν με μίαν έντατικήν προσπάθειαν άποκτήσουμεν άξιόλογον άλιευτικὸν στόλον και βελτιώσουμεν ούτον τὴν ίχθυοπαραγωγήν μας, ίσοφαριζοντες ταῦτην πρός της Προτογαλίας, δηλαδή, έποιαν παραγωγή 300.000 τόννων, πρᾶγμα τὸ δηοιον είνε άπολύτως έντος τῶν δριών τῆς δυναμικότητός μας, τότε, ίπτολογίζοντες τὴν έξιαν τῶν ίχθυών εἰς τὸ έλάχιστον 7.000 δραχμάς κατὰ χιλιόγραμμον, θά έχουμεν άξιαν 300.000.000X7.000=2.100.000.000, δηλαδή, δέν τρίς, έπατὸν δισεκατομμύρια δραχμῶν. "Ητοι μίαν άξιαν κατά πολὺ μεγαλυτέραν τῆς έπι της παραγωγῆς σίτου τοιαύτης.

\*\*\*

"Ωστε, με τὸν άπλοντος αὐτούς ίπτολογισμούς, ποὺ διαθένας μας είνε δυνατὸν νά άντληθῇ και γά έλεγκτη, η άλιεια έμφανιζεται άμεσως ως έχουμενοι λιαν σημαντικού δια τὴν Ελλάδα οίκονομηκήν άξιαν, ως πλοντοπαραγωγής πόρος. Βεβαίως, θά ίπταρχον και αι σχετικά άντιφορήσεις, διτ, διά νά φθάσουμεν τὴν έποιαν παραγωγήν τῆς Προτογαλίας πρέπει νά περάσουν πολλὰ χρόνια και νά κοπάσουμεν πολύ. "Άλλοι πάλιν θά θεωρήσουν τούτο ως έντελῶς άδυντον και διτ, εινούποιεθεα έξω τῆς πραγματικότητος, έπειχερούντες τοιούτους παραληλισμούς.

Τὸ ζήτημα τῆς άλιεισης της ίχθυοπαραγωγῆς μας είνε άποκλειστικός μια ίπτοθεσις πλοίων. "Οσον περισσότερο πλοία είμεθα εἰς θέσην νά φύωμεν εἰς τὴν θάλασσαν, τόσον μεγαλύτεραν παραγωγήν ίχθυών θὰ έχουμεν. "Άλιεια, χωρὶς συγχρονισμένα πλοία, δέν είνε δυνατόν νά ίπταρχη και νά εύδοκημηση εἰς κανένα μέρος τού κόσμου. "Εποιένως, η συγχρήσης έπι τού θέματος τούτου δύναται νά θεωρηθῇ ως έξαντληθεῖσα.

"Ως πόδης τὰ διά τὴν συγκρισίαν τῆς οικοκαλλιεργειας και τῆς άλιειας έπιχειρήματα μον, έχω ίπτον μον, διτ, τὰ καλλιεργούμενα έδαφη μας θεωρούντες άποδοσεως πολὺ κατώτερα από τὰ έδαφη τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν. Ούτω, η παραγωγή σίτου εἰς τὴν Ελλάδα είνε 114 κιλά κατά στρέμμα, ένθη εἰς τὴν Βουλγαρίαν είνε 154 κιλά, εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν 142 κ. ο. η. "Επίσης, η Ελλάς έχει έκμεταλλεύσμους έκτασιν γαῶν και βοσκήσεως λιαν περιορισμένην, πού ίπτολογίζεται εἰς τὰ 49 ο. της δῆλης έπιχειρείας τού έδαφους της, ένθη η 'Αλβανία έχει 78 ο.), η Βουλγαρία 82 ο.), η Ρουμανία 85 ο.), η Γιουγκοσλαβία 90 ο.) κ.ο.κ. "Εν συγκρίσει, λοιπόν, με τὸν πληθυσμὸν της, η χώρα μας έχει τὴν μικρότεραν καλλιεργήματαν γῆν κατά τὴν π. τ. ο. τ. έ. ο. α. ν., έπι σχέσει με τὴν ποιότητα τού έδαφους.

Δια νά ξίσιοποιηθῇ κατά ένα μεγαλύτερον ποσοτόν, τὸ καλλιεργήματον έδαφος της, η Ελλάς έχει άνάγκην πολὺ μεγαλύτερων κεφαλαιών διά τὰ διάφορα παραγωγικά έργα και τὴν άλογηρωσιν τοῦ πολυσυνθέτου άρδευτικον συστήματος.

Αντὴ είνε η σκληρὰ πραγματικότης. Χρειάζονται πολλὰ κεφάλαια πάρα πολλά, διά νά ξίσιοποιηθῇ η έλληνική γῆ, άλλα πρέπει τὸ πρόγραμμα τῆς άνασυγχρότησεως νά έκτελεσθῇ. Συγκρίνων λοιπὸν τὸν μεγάλους κλάδουν τῆς οίκονομίας μας, νομίζω διτ, διενέντερον περιορισμένην και τὴν ίχθυοπαραγωγήν πόρος, η άλιεια, πρέπει νά άκολουθῇ τὴν γεωργίαν, φρονώ δέ διτ, εἰς λιαν προσεχές μέλλον θὰ καταστῇ ένας άπο τὸν ποσοδοτέρους παράγοντας τῆς Εθνικῆς μας οίκονομίας, δηοιος τούτο συμβαίνει εἰς τὴν Νοσθηγίαν, τὴν Ιαπωνίαν, τὸν Προτογαλίαν και άλλας χώρας.

Τὸ ζήτημα λοιπὸν τῆς δργανώσεως τῆς άλιευτικῆς μας βιομηχανίας, πρέπει νά έποιησῃ τὸν προσοῦγὸν τῶν δργανωτῶν και νά έξετασθῇ, με τὸ ποσοδο τῆς έλληνικῆς πραγματικότητος. "Οπως διά τὴν άνασυγχρότησην τῆς γεωργίας και τὴν ξίσιοποιήσην τῶν γαῶν μας άπεφασίσθη νά διατεθοῦν κεφάλαια σημαντικά και νά γίνονται διάφορα έργα, ούτω και διά τὴν άνασυγχρότησην τῆς άλιειας, πρέπει νά διατεθοῦν κεφάλαια διά τὴν ναυπήγησην συγχρονισμένων πλοίων άνοικτῆς θαλάσσης. "Η μὲν γῆ άποδίδει εθεού θελόντος και καιρού εύδοκουντος, η δὲ θάλασσα άποδίδει άμεσως και πολλά.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

Telephone: WHitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,"

# ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERSOPERATORSAGENTSBROKERS

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ ΤΩΝ ΔΕΚΑΕΤΗΡΙΩΝ

## ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ΗΛΙΚΙΑ, ΤΑΧΥΤΗΣ, ΜΕΣΑ ΠΡΟΩΣΣΕΩΣ

Εις τὰ δύο προηγούμενα τεύχη μας, ἀναλύοντες τοὺς σχετικοὺς μὲ τὴν δύναμιν τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας ἀριθμούς, ησχολήθημεν κυρίως μὲ τὴν ποσοτικὴν εἰς τὸν νότον ἔξελιξιν τῶν κατὰ χώρας ἐμπορικῶν στόλων. Όù μᾶς ἀπασχολήσῃ ἐν συνεχείᾳ ἡ ποσοτικὴ κατάστασις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ—μέσην χωρητικότης, ἡλικία, ταχύτης καὶ προωστήριον σύστημα—κατὰ τὴν ὑπὸ ἀνασύρσην περίοδον, τὴν πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, μετ' αὐτὸν καὶ τώρα, μετὰ τὸν δεύτερον πόλεμον.

## Μέση χωρητικότης

Δὲν είναι, δέβαια, ἀπόλυτον κριτήριον τῆς ἀνάπτυξεως καὶ τῆς μεγα-

Έτος	Μέση ἐπὶ παγκ. συνόλου	Αγγλ.	Αμερ.	Γερμ.	Ιταλ.	Γαλλ.	Ολλ.	Νορβ.	Δαν.	Σουη.	Έλλας	Ιαπ.
1914	1857	2200	1821	2457	2246	1875	2076	1182	1338	933	2017	1549
1923	2131	2303	3600	1438	2762	2081	2481	1424	1527	976	1912	1799
1931	2294	2595	3795	1965	2973	2310	2207	2050	1674	1254	2594	2172
1935	2192	2472	3775	1784	2727	2163	1828	2135	1583	1211	2905	1904
1938	2274	2583	3822	1823	2819	2312	1936	2350	1628	1268	4082	2289
1939	2302	2662	3800	1823	2791	2383	1950	2433	1667	1281	2934	2409
1947	2754	2828	5600	498	1763	2318	1870	2233	1688	1529	3460	2412

'Απὸ τὸν ἀνωτέρῳ πίνακα συνάγομεν: 'Ο πόλεμος καὶ ἀρχὴν ἐπιδρᾷ ἀμεσώτατα εἰς τὴν μέσην χωρητικότητα τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Κατὰ 200 τόννους ηγέρηται αὗτη κατὰ τὰ ἔτη 1914/18, ἐνῷ διὰ τὸ ἀπὸ 1939 ἕως 1945 διάστημα αὔξησης 450 τόννων σημειοῦται εἰς τὸν μέσον δρον τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων. 'Ανεξαρτήτως διαφορῶν τῆς λόγω τῶν πολέμων ἀποτομῶν ἐπανέξεως, σταθερῶς διατηστοῦνται καὶ τοιάτη τάσις διὰ μέσου τῶν ἔτῶν. Μόνον κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως τοῦ 1932/6 παρατηρεῖται κάποια ὑποχώρησης δι' ὅλας τὰς χώρας, λόγῳ τῆς ἀθρόας διαλύσεως σημαφόρων, πλὴν τῆς 'Ελλάδος, τῆς ὄποιας τονταντίον ἡ μέση χωρητικότητης ἐμφανίζεται ηγέρητη λόγῳ τῶν ἀγορῶν, ποὺ τότε ἐπραγματοποιοῦνται εἰς εὐθυγάντας τιμάς.

Μία ἀκόμη διατίστωσις: Τὸ πήδημα πρὸς τὰ ἄνω τῆς μέσης δυνάμεως τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτιλίας μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, μὲ ἀντίστοιχον τὴν πορείαν πρὸς τὴν κατοιδαν τῆς μέσης χωρητικότητος τῶν χωρῶν τοῦ 'Αξονος, τῆς Γερμανίας καὶ τῆς 'Ιαπωνίας.

## Αἱ κατηγορίαι χωρητικότητος

Αἱ παγκόσμιαι ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραί, παραλλήλως πρὸς τὴν καὶ ὅγκον ἀνάπτυξιν τῶν, ἐδημούργησαν καὶ τὴν ἀνάγκην πλοίων εἰδικῶν κατηγοριῶν. Μετὰ τὰ ἀκτοπλοοῦντα, τὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ τὰ ὄπειανο-

λειτέρας μεταφορικῆς ἴκανότητος μᾶς ναυτιλίας μόνον ἡ ἐπαύξησις τοῦ μέσου δρον χωρητικότητος τῶν πλοίων της. Τὰ δύκωντεσσα, πάντως, πλοῖα ἐμφανίζονται καὶ περισσότερα μεταφορικά πλεονεκτήματα, ἀπὸ ἀποψεως τοῦλαχσίας ἀσφαλείας καὶ διαπλάνων ἐκμετάλλευσεως. Τὸ μέγεθος τῶν πλοίων προσαρμόζεται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν μεταφορῶν, τὰς δροίας καλούνται ταῦτα νὰ ἔχουνται πόλεμοι.

'Ιδου πῶς διὰ μέσον τῶν τελευταίων δεκαετηρίων ἐμφανίζονται εἰς ποσοστὰ τοῖς ἔπατὸν ἀιδοχία μεταβολαὶ εἰς τὴν μέσην χωρητικότητα τῶν πλοίων ἐπὸ τὸν παγκόσμιον συνόλου καὶ ἐπὶ τῆς δυνάμεως τῶν κυριωτέρων σημαδίων:

πόρα στάθη, ἔχουμεν τὰ πλοῖα γραμμῆς καὶ τὰ φορτηγὰ «τρόμπες». Μετ' αὐτὰ σύν τῷ χρόνῳ περιοδίζεται περιστέρω ἡ κατὰ εἰδή φορτιών καὶ μεταφορῶν εἰδίκευσις τῶν σημαφόρων. Διὰ τὰ πλοῖα γραμμῶν ἔχουμεν τὰ ἑταῖρηγά, τὰ μικτά καὶ τὰ καθαρῶς φορτηγά. Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν «τρόμπες» τὰ ἀνθρακοφόρα, τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ ὀπωροφόρα, τὰ ψυγάλια, τὰ φαλανοθηριά, τὰ πλωτά ἐργοστάσια καὶ πλ. καὶ πλ.

Δὲν πρόκειται νὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ ἰδιαίτερως τὸ σημειωθὲν εἰς τὴν Γερμανίαν κυρίως της γεγονός τῆς ἀμέσου ἔξαρτησεως τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος ἀπὸ οἰκονομικοὺς δργανισμοὺς εὐρυτέρων συμφερόντων, ἀπὸ τὰς διοικητανίας τοῦ χάλινου, τῶν σιδηροδρόμων καὶ πλ. Τὸ αὐτὸν φαινόμενον παραφέρεται καὶ τῷώρα εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας διὰ τινας μεγάλας διοικητανίας ἐπιχειρήσεις, αἵτινες κατέχουν στόλους εὐηγέρθεις πλοίων γραμμῶν καὶ τρόμπες.

Μᾶς ἐνδιαφέρει διὰ τὴν ἀνάλυσιν τῶν σημειωμάτων μὲ τὴν δύναμιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἀριθμῶν τῆς εἰδίκευσις καὶ τῆς ποιοτικής σημειώσεως ἔξελιξης τῶν πλοτῶν μέσων. Τὸ βιβλίον, δυνατωχός, τοῦ «Λόιδ's Ρέχιστερ» δὲν παρέχει λεπτομερεστέρας πληροφορίας. Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια πάντως ἀναφέρονται εἰδίκευτερον οἱ ἔξις ἀριθμοί, εἰς ποσοστὰ τοῖς ἔπατὸν ἐπὶ τὸν παγκόσμιον συνόλου καὶ τοῦ πατεχομένου παρ' ἔκαστης ναυτιλίας ἰδιαίτερως:

Έτος	Σύνολον τοῖς οἷοι εἰς χιλιάδας ἐπὶ συνόλου τῶν γραφ.	Αγγλία	Ην. Πολ.	Γερμ.	Ιταλία	Γαλλία	Ολλανδία	Νορβ.	Δαν.	Σουη.	Έλλας	Ιαπ.
1914	1479,0	3,0										
1923	5203,6	8,0	8,8	17,1	1,4	2,9	2,8	4,4	7,0	1,2	0,5	—
1931	8650,1	12,3	11,6	22,8	3,5	10,7	5,9	10,8	35,7	7,0	7,9	0,9
1935	9009,0	13,9	13,3	24,4	3,2	11,4	7,1	14,3	39,4	8,1	7,5	2,6
1938	10715,7	15,8	15,0	29,4	4,8	11,6	8,3	19,7	42,8	9,5	9,2	6,9
1939	11436,9	16,5	16,2	30,0	5,7	12,4	10,8	18,1	43,8	9,1	10,0	7,6
1947	15717,9	18,6	17,—	24,7	0,2	18,—	11,2	16,9	43,9	8,7	16,7	7,9

πλειωπῶν οἰκονομικῶν ἔξελιξεν.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ πλοῖα γραμμῶν, καὶ τὰ διαθέτοντα τὸν χῶρον ψηγείου σημαφόρηση, ἔχουμεν τὸν ἔξις ἀριθμούς ἀναφερομένους εἰς μόνα τὰ 15 ἔτη τὰ πρὸ τοῦ πολέμου, εἰς ποσοστὰ τοῖς ἔπατὸν διὰ τὸ πατεχομένου παρ' ἔκαστης κατηγορίας τοννάς ἐπὶ τὸν ὑφισταμένουν εἰς πλοῖα γραμμῆς.

κατηγορίας πάντως δεπατηρίδας τὰ πάσις πατηγορίας πλοῖα πατέστησαν ταχύτερα. Τὰ φορτηγὰ γραμμῶν τῶν 12 1/2 μ., κατὰ τὴν περίοδον 1914/18, καὶ τὰ «τρόμπες» τῶν 9 μιλλίων ἀναπτύσσουν τῷώρα μέσην ταχύτητα 16 μιλ. τὰ πέδηα καὶ 11 μιλ. τὰ δεύτερα.

'Ο δεύτερος πόλεμος ἐπέδρασεν ἀμεσῶς ἐσχε τὰς ταχύτητας τῶν προπολεμικῶν «τρόμπες» καὶ τὰ «Βίλετοφ» ἀναφέρονται μὲ 16 ἢ 16 1/2 μιλ. 'Άλλον τύπον, πολεμικῆς ναυτιλίας, σημάφρονταν μὲ 16 ἢ 16 1/2 μιλ. 'Άλλον τύπον, πολεμικῆς ναυτιλίας, σημάφρονταν μὲ 13 καὶ 15 μιλ. 'Η μέση ταχύτητας τῶν ναυτιλίας πατεχομένους κατὰ τὸν πόλεμον είναι ἡ τῶν 12 μιλλίων, δχι μόνον εἰς τὰς λιμένας χώρας ἀλλὰ καὶ τὴν Σουηδίαν.

Πρὸ τοῦ πολέμου τὰ 31.3 τοῖς ἔπατὸν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος

**D. J. PAPADIMITRIOU SONS**  
 SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS  
**ALEXANDRIA**      **PORT SAID**      **SUEZ**  
 P. O. Box 1746      P. O. Box 55      P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)  
*Members of The Baltic and International Maritime Conference.*  
 TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

άνεφορον είς σκάφη ταχύτητος άνωτέρας τῶν 12 μιλίων. Τόρα τὸ ποστὸν ἀντὶ εἰνε ἀνώτερον. Τὰ μεταπολεμικὰ σκάφη εἰνε ταχύτερα.

### Τὸ πρωστήριον σύστημα

'Η ὑπεροχὴ ἀπὸ πάσης ἀπόφεως τοῦ δηζελοκίνητου σκάφους ἔναντι τοῦ παγκοσμίου συνόλου:						
'Ετη	'Αγγλία	'Αμερική	Γερμανία	'Ιταλία	Γαλλία	'Ολλανδία
1923	2,0	1,2	4,2	3,1	1,2	2,9
1931	12,4	6,1	14,8	16,7	5,8	22,0
1935	16,6	6,9	18,5	22,3	8,1	33,0
1938	22,8	7,7	24,6	20,7	11,9	43,0
1939	25,6	7,7	26,2	20,8	14,8	45,4
1947	29,1	5,2	30,3	24,7	20,8	46,6

'Ἄπο τὸν ἀνωτέρῳ πίνακα διαπιστοῦται: 'Ἡ ἐπίδοσις καὶ πάλιν τῶν δύο πολέμου. Οἱ οὐδέτεροι τοῦ προτὸν ἐπωφελήθησαν τῶν μεγάλων περιῶν ποὺ ἀπεκόμισαν διὰ νὰ συγχρονίσουν τὰς ναυτιλίας των. Δηζελοκίνητα σκάφη πολλὰ κατεσκεύασαν.

Μετὰ τὸν δεύτερον πόλεμον, η ἔξελιξις ἐμφανίζεται διάφορος. "Ολαι αἱ ναυτικαὶ χώραι παρεσύρθησαν εἰς τὴν καταγίδα, πλὴν τῆς Σονηδίας. 'Απικούντα σκάφη πολλὰ κατεσκευάσθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Τὸ 1935 τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐπλροσποῦν τὰ μότορα.

### 'Η ἡλικία πρὸ καὶ

Τὰ νεώτερα σκάφη εἰνε καὶ τὰ καλύτερα. Εἰνε ταχύτερα, ἔχουν πλέον συγχρονίσμενα τὰ μέσα προσθετῶν, ναυτικόδιας, φροτοεκφροτῶσεων. 'Απόλυτον συνεπῶς κριτήριον τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως ἐμπορικοῦ τινος οτόλινος η ἡλικία.

Κατὰ τὸ 1923, η μέση ἡλικία τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ήτο κατωτέρω τῶν 12 ἑτῶν. Τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας η ἡλικία δὲν ἔφθανε τὰ 7 ἑτη, ἐνῷ τῆς Ἀγγλικῆς, τῆς Σονηδίας καὶ τῆς Ἰταλικῆς η μέση ἡλικία ἀνεφέρετο εἰς τὰ 17,5, 15,6 καὶ 14,2 ἑτη. Μὲ τὴν πάροδον τῶν ἑταῖς:

'Ηλικία	'Αγγλία	'Ην. Πολ.	Γαλλία	Γερμανία
Μέχρι 5 ἑτῶν	18,0	4,1	11,0	17,0
'Απὸ 5—9 »	15,1	6,3	17,9	10,7
» 10—14 »	23,6	4,2	10,8	21,1
» 15—19 »	22,6	57,2	35,9	31,9
» 20—24 »	11,2	17,5	12,2	5,8
» 25 καὶ ὄντως	9,5	10,7	12,2	13,5
Σύνολον	100,0	100,0	100,0	100,0

Οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ἡλικίαν τῆς χωρητικότητος ἀριθμοὶ — διὰ τὸ 1947, ἔχουν ως ἔξης:

'Ηλικία	'Αγγλία	'Ην. Πολ.	Γαλλία	Γερμανία
Μέχρι 5 ἑτῶν	37	74	32,5	2,0
'Απὸ 5—9 »	1,9	15	10,5	8,0
» 10—14 »	9	0,75	7,5	14,0
» 15—19 »	10,0	1,5	14,5	12,5
» 20—24 »	8,0	0,75	9,5	11,5
» 25 καὶ ὄντως	17,0	8,0	25,5	52,0
Σύνολον	100,0	100,0	100,0	100,0

'Η σύγχροσις τῶν ἀνωτέρων ἀριθμῶν παρέχει ἐκ πρώτης ὅψεως τὴν ἐντύπων μᾶς ἀνωμάλου πράγματος ἔξελιξιον. Πολλὰ νεώτατα σκάφη καὶ πολλὰ ἐπίσης τὰ παλαιότερας ἡλικίας. Τὰ μέσης ἡλικίας ἐλάχιστα, ἐν συγχρόσιει πρὸς τὴν κατάστασιν τοῦ 1938. Αἱ πολεμικαὶ ἀπώλειαι καὶ ὁ τεράστιος ὅγκος τῶν ναυτηρήσεων τῶν ἑτῶν 1941—45 ἔσηγον ἐπαρχῶς τὴν ἀνωμαλίαν. Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι κατέχουν τόρα τὸν νεώτερον ἀπὸ πάσης ἡλικίας στόλον. Τὰ 89 τοῖς ἐκατὸν τῆς χωρητικότητος τῶν ἀναφέρονται εἰς σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἑτῶν.

Τὰ τελικὰ συμπεράσματα τῆς ἀνωτέρω μελέτης συνοψίζονται εἰς τὰ

ἀπικούντον ἔχει πλέον ἐν τῇ πράξει καταδειχθῆ. Δεῖγμα τῆς ποιοτικῆς ἀνωτερότητος μᾶς ναυτιλίας εἰνε ἡ ἀναλογία εἰς δηζελοκίνητα πλοῖα. Οἱ σχετικοὶ μὲ τὴν δηζελοκίνητον χωρητικότητα ἀριθμοὶ ἔχουν ως κάτωθι, εἰς πόσοτά τοις ἐκατὸν ἐπὶ τῆς δυνάμεως ἐκάστης ναυτιλίας καὶ ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου συνόλου:

σπις, ἔναντι τοῦ 1/4 κατὰ τὸ 1939. 'Οπωσδήποτε δύως η στροφὴ καὶ πάλιν πρὸς τὴν μηχανὴν δῆξει διευρύνεται. 'Υπερέχουν τὰ ὅδη κατασκευαζόμενα δηζελοκίνητα σκάφη ἔναντι τῶν ἀποκινήτων.

Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι, λόγῳ τῶν πολεμικῶν των ναυτηρήσεων, κατέχουν ὅδη τὸν μεγαλείτερον ὅγκον τῶν ἀποκινήτων σκαφῶν. Τὰ λοιπὰ κράτη — ἡ Ἀγγλία, η Γαλλία, η Νορβηγία καὶ η Δανία — ἐπανέχονται μετὰ τὸν πόλεμον

τῶν ἡ μέση ἡλικία τοῦ παγκοσμίου τοννάς αὐλεῖν. Κατὰ τὸ 1939 ὑπελογίζετο εἰς τὰ 17 ἑτη. Μὲ τὸν πόλεμον καὶ τὰς ἀρδός ναυτηρήσεις τοῦ ἐπέρχονται καὶ ἀνανεώσις τὸν πλωτὸν ὄλικον. 'Η μέση ἡλικία διαπιστοῦται κατὰ τὸν 10 ἑτη, χωρὶς δύως ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς νὰ ἀποδίδῃ πιστῶς καὶ τὴν ποιοτικὴν κατάστασιν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

'Η λεπτομερεστέρᾳ ἀνάλυσι τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἡλικίαν ἀριθμῶν κατὰ τὸ 1938, μᾶς παρέχει τὸν πάνωθι πίνακα εἰς πόσοτά τοις ἐκατὸν ἐπὶ τῆς δυνάμεως ἐκάστης χώρας ιδιαιτέρως καὶ ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου συνόλου:

'Ηπονία	'Ιταλία	'Ολλανδία	Νορβηγία	Σύνολον
23,6	0,9	19,1	21,9	13,0
11,2	9,9	20,1	24,2	13,1
19,0	—	9,0	14,0	6,0
9,0	10,0	13,0	20,0	7,0
6,0	8,0	10,0	8,0	5
50,0	42,0	17,0	18,0	24,0
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

ἔξης: Αὔξησις ἐσημειώθη τῆς μέσης χωρητικότητος καὶ τῆς μέσης ταχύτητος τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Τούναντίον, λόγῳ τοῦ πολέμου, η δηζελοκίνησις τοῦ πλοίουν ἐμφανίζεται ἐν ὑποχωρήσει. Τὰ πλοῖα εἰδίκῶν κατηγορῶν αὐξάνονται εἰς ἀριθμούς καὶ χωρητικότητα, ίδια τὰ δεξαιμενόπλοια, ἐν παραλλήλοιν δύως η κατὰ μᾶζας κατὰ τὸν πόλεμον ναυτηρήσεις δύοις τοπῶν σκαφῶν πέζει τόρα μὲ ἀκατάλληλη σκάφη τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ περιορίζει τὰς περιποτέρας δυνατότητας κατασκευῆς πλοίων εἰδίκων κατηγοριῶν. Μετὰ τὸν δεύτερον πόλεμον η παγκόσμιος ναυτιλία ἐμφανίζεται ἀνανεωμένη, ποιοτικῶς καλύτερα, πλέον διγώδης εἰς χωρητικότητα.

Telephone: Digby 4-5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET  
NEW YORK 4, N.Y.



γραμμα κατασκευών έτιθετο έναν εύρους λειτουργίας. Σήμερον ή κατασκευή ένός «ελίμπετος» θα κοστίσει, ένδεχομένως, περισσότερα τον 2/12 έκαποτμημάτων δολαρίων. Η πίστωσις συνεπώς των 5 έκαπ. δολαρίων διά τόν έπιπλωκόμενών τύπον δεν θεωρείται υπερβολική.

Είναι δυνατόν —κατά τάξ έξ Ονταγγελώνος σχετικάς πληροφορίας— νά σχεδιασθῇ καὶ ἔνας δευτέρος τύπος πλοίου «εθνικῆς ανάγκης». Θα είνε τότο ένα ταχύ βοηθητικόν σκάφος τοῦ Π.Ν., τοῦ δοτούν τὸ σχέδιον καὶ ή κατασκευή ένός προτύπου προβλέπεται νά κοστίσουν 10 έκαποτμημάτων δολαρίων. Διὰ τὴν τελικήν άπόφασιν, δύον ἀφορᾶ τὸν δεύτερον τύπον, δὲν ἔγενετο καμία ανακοίνωσις, μολονότι ὑπάρχουν πληροφορία, διτὶ η σχετική έξοντος διαδικασίας παρεσχέθη ηδη ἐπόν τοῦ προέδρου κ. Τρούμαν.

### Αἱ χρονοναυλώσεις τῶν κρατικῶν πλοίων

Η «Ναυτιλιακή Έπιτροπή» ἀνεκοίνωσε πρός ήμερον τὸ νέον της σχέδιον, ἐπά τῇ δάστι τοῦ δοτούν θα συνάπτονται ἑρεψῆς αἱ χρονοναυλώσεις τῶν ἀμερικανικῶν κρατικῶν σκαφῶν. Εφοπλιστής μὴ ἔχων ὑπὸ τὴν ίδιοτηταν τον ἄλλα πότο ἀμερικανικὴν σημαίαν πλοῖα η διασειριζόμενος ξένα τοιαῦτα, ἀποκλείεται νά μετάσῃ εἰς τὰς ἐν λόγῳ ναυλώσεις. Εφοπλιστής κατέχων ἔναν «ελίμπετον» δικαιούταν δύο κρατικὰ τοιαῦτα, ἀπό διὰ τὴν ναυλώσιν ἔνος «Βίκτορον» η ἔνος πλοίου τῶν τέτον «C 1» η «C 2» ἀπαιτεῖται νά κατέχῃ ὁ ἀφοπλιστής 4 ίδιοτητα σκάφη, διὰ δὲ τὴν ναυλώσιν ἔνος τοῦ τύπου «C 3» ζητεῖται νά κατέχῃ πέντε σκάφη. Ναυλοταὶ μὴ περιλαμβανόμενοι εἰς τὰς ἀντούρων προϋποθέσεις διφεύλουν νά ἐπορθέσουν εἰς τὴν «Ναυτιλιακήν Έπιτροπήν» μέχρι τῆς 30 Νοεμβρίου τὰ παρ' αὐτῶν ναυλώσειν σκάφη.

Κατὰ τὸν ναυτιλιακὸν κύκλον, τὸ νέον σχέδιον χρονοναυλώσεων προώριστα νά πλήξῃ τοὺς μικροὺς ἀμερικανοὺς ἀφοπλιστὰς καὶ νά εὐνοήῃ ἀντιθέτως τὰς μεγάλας ἑταφίας, αἵτινες θα ἔχουν ὅλην τὴν εὐχέρειαν νά ναυλώσουν ικανὸν ἀριθμὸν σκαφῶν. Ιδιαίτερος οἱ ἀφοπλιστῶν τὸν επρότερα ἀποκλείονται τῆς δινατότητος ν' ἀπασχολήσουν περισσότερα πλοῖα, ἐνῷ αἱ ἑταφία τῶν «ελάνερε» θα δύνανται νά ναυλώσουν σκάφη γραμμῆς καὶ νά τὰ χρονομητούν εἰς «τρόμητες» μεταφοράς. Αναπτύσσεται έξ ἀντιθέτου, κατὰ τὸν κύκλον τῆς «Ναυτιλιακῆς Έπιτροπῆς» ὁ ίδιωτικὸς ἀφοπλισμός. Πολλοὶ ἀπὸ τὸν ἔκμεταλλευμένους τόρα τὰ κρατικὰ πλοῖα, θα ὑποχρεωθοῦν νά ἀγοράσουν τινὰ έξ αὐτῶν, ἵνα κρατήσουν ἐν λειτουργίᾳ τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν.

### Αἱ ὑπὸ ἔκτελεσιν ναυπηγήσεις

Η ναυπηγικὴ δραστηριότης εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας ἡμιφανῖει ἀπό τὸν σύντονον ρυθμόν. Εἰς 72 ἀνέρχονται τὰ ἄνοι τὸν 1000 τ. γροδὸς σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.052.869 τ. γροδός. Αἵτινες ἔτελον ὑπὸ ναυπηγήσιν τὴν 1ην Σεπτεμβρίου, συμφώνως πρὸς μίαν τελευταῖαν ἀνασκόπησιν τοῦ συμβούλου τῶν ἀμερικανῶν ναυπηγῶν. Εξ αὐτῶν δύο μόνον ἀνεφέρονται εἰς μεγάλα ὑπεροχεάνια, αἵτινες κατέσκευάντο, ὡς γνωστόν, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ἀμερικανῆς Εξπορτ Λάνες», ἐνῷ τὰ τοία ὑπεροχεάνια τῆς «Πρεζίνεντεν Λάνε» δὲν περιελήφθησαν εἰς τὴν στατιστικήν, διότι η ὑπογραφὴ τῶν σχετικῶν συμβολαίων ἔγενετο μεταγενεστέρως.

Η ὑπόλοιπος ὑπὸ ναυπηγήσιν χωρητικότης περιλαμβάνει 61 τάνκερες, συνολικῆς χωρητικότητος 984.180 τ. γροδός καὶ 3 μόνον φορτηγά, ἐνῷ τὰ ὑπολειπόμενα ἀναφέρονται εἰς σκάφη διαφόρων ἀλλων κατηγοριῶν. Εκ τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ τοία πρότιτα πρόσεκται νά παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ τριχούτος ἔτους, 39 ἔτερα τὸ 1949 καὶ τὰ ὑπόλοιπα 27, καθὼς καὶ τὰ δύο τοῦ 1950.

Ηδη ἐκ τῶν ναυπηγίων τοῦ Νόρφολκ καθειλκύσθη τὴν παρελθοῦσαν ἔδδομά τοῦ μεγαλείτερον δεξαμενόπλοιον τοῦ κόσμου, τὸ «BULKPETROL», χωρητικότητος 30.000 τόννων d.w. Προβλέπεται ν' ἀναπτύσση τοῦτο ὑπεροχεάνιον ταχύτητα 18 μιλλίων, διναμένην νά φθάσῃ τὸ 20. Κατατάσσεται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων «εθνικῆς ἀμύνης», τῶν ὅποιων τὴν κατασκευὴν ἐπιχορηγεῖ τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον. Χαρακτηριστὸν τῆς ταχύτητος εἰς τὴν ναυπηγήσιν τὸν εἶνε τὸ γεγονός, διτὶ η τρόπος του ἐτέθη τὴν 1ην Μαΐου έ.ξ., τὸ δὲ σκάφος θα παραδοθῇ ἔτουμον πρὸς ὑπηρεσίαν τὴν 30ην Οκτωβρίου. Επραγματοποιήθη, δηλαδή, η ναυπηγήσις του ἐντὸς τοῦ δραχαντάτου χρονικοῦ διαστήματος τῶν 6 μόνον μηνῶν.

### Η ἀναδημιουργία ιαπωνικῆς ναυτιλίας

Εἰς πρόσφατον συνέντευξιν τον ὁ πρόεδρος τῶν ἀμερικανῶν ἀφοπλιστῶν διεπίστευσε τὸν κύνδυνον, ποὺ διατέρζουν τὰ ἀμερικανικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα ἐκ τῆς ἀνάληψης παρ' τῆς κυριεύσεως τῆς Ονταγγελής προτοβούλων διὰ μίαν ταχείαν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Ιαπωνίας. Η πραγματοποίηση —τούτη— τῆς προσπάθειας ταῦτης ἀνάγεται δεβαίως εἰς λόγους γενικωτέρας πολιτικῆς τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, διτὶς ἐνισχύση τὴν ιαπωνικὴν οἰκονομίαν διὰ τῆς ἀναστάσεως τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας εἰς μίαν χωρητικότητα 4 έ-

κατομμυρίων τόννων, δισην δηλαδὴ κατείχεν αὕτη κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τοῦ πολέμου δεκαετίαν 1930-40.

Οἱ ἀμερικανοὶ ἀφοπλισταὶ —προσέθηκεν ὁ πρόεδρος αὐτῶν— δὲν φιλοδοξοῦν νά μονοπολήσουν τὴν κίνησιν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ ὄχεων. «Ἄλλως τε, οὐδέποτε μέχρι τοῦδε αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἔφθασαν εἰς τὴν δυνατότητα, δέσσον ἀφορᾶ τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, ὥστε ν' ἀπατούο- νωνται εἰς ὅλας τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας, ποὺ δημιουργεῖ η οἰκονομικὴ καὶ γεωγραφικὴ τὸν δέσιν. Αἱ ἀμερικανικαὶ ἐπιδώξεις συνίστανται εἰς τὸ νά ἔξασφαλίσουν ὑπὲρ τῶν ἀνθυπαρχόντων τῶν πλοίων τὴν ἐργασίαν τῆς ἀστερικῆς ἀπολογίας καὶ τὸ ἡμιον τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξασφαλον ἐμπορίου τῆς γόρας. Ἀντιθέτως, οἱ ιαπωνες μὲν τὸν στόλον τῶν 4 έκαποτμημάτων τόννων είχον πρὸς τὴν κύρωσιν τῶν 900 τ. d.w. καὶ τὰ 92 οἱ τῆς ἐγγενέθεα πρὸς τὴν κύρωσιν τῶν 300 τ. d.w. καὶ τὰ 32 οἱ τῆς ιαπωνικῆς κυνήσεως.

Ἐξ ἄλλου τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τῆς Ιαπωνίας —ἔξαρκολονθεν δὲν προδέσθει τῶν ἀμερικανῶν ἀφοπλιστῶν— δὲν ἀπετέλει εἰς οὐσιώδη οἰκονομικὴν συμβολὴν διὰ τὴν γόραν, δέσσον ἀπασιολογήται σημερον η ἐν σπουδῇ ἀνασυγκρότησις τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας, δι' οὐ καὶ ἔξητησεν, ἀπικῶν τὰς γρήγαντας τῆς ἀφοπλιστικῆς ὀλότητος, νά ἀνασταλῇ καὶ μέτρον τελευτῶν νά ἀποκαταστήσῃ τὴν ιαπωνικὴν χωρητικότητα, μέχρις διτὸν η προσδικητικὴ οἰκονομικὴ ἀνασυγκρότησις τῆς Ιαπωνίας φθάσῃ εἰς σημείον δικαιολογοῦν τὴν τηματικὴν ἔκστοτε ἐπαύξησιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου.

### Ιαπωνία

#### Καθελκύσεις καὶ νέαι παραγγελίαι

Συμφώνως πρὸς ἀμερικανικῆς ἐκ Τόκο ηλιοφορίας, τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία παρέδωσαν ἐντὸς μηνὸς (μεταξὺ 20ης Ιουνίου καὶ 20ης Αὔγουστου) ἔτοιμα πρὸς ὑπηρεσίαν, 18 ἐν δύο μικρὰ πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 12.896 τ. γροδός. Πρόστειται περὶ 6 ἀκτοπλοῖον σκαφῶν, δύο μικρῶν φορτηγῶν, ἐνός ουμουλκοῦ καὶ ἐννέα ὑλευτικῶν.

Ναυπηγικὰ ἔξ ἄλλου σχέδια εὐντέρας ἐκτάσεως εἰνίσκονται ὑπὸ μελτηρίην τῆς Ιαπωνίας καὶ συμβόλων ηδη πρόσκειται νά ὑπογραφοῦν συντόμως διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς διάφορα ιαπωνικὰ ναυπηγεία 15 μεγάλων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων διὰ λογαριασμῶν δανῶν, νοθηγῶν, φιλιππίνων, γάλλων καὶ ἀμερικανῶν ἀφοπλιστῶν. Εξ τῶν πλοίων αὐτῶν τὰ πέντε θα είνε τάκερες τῶν 18.000 τ. d.w. καὶ τὰ ὑπόλοιπα δέσαν φορτηγά, χωρητικότητος 5300 ἐνώς 10.000 τόννων d.w. ξαστον.

### Ιταλία

#### Η ναυπηγικὴ διομηχανία

Ησολήθημεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας μὲ τὰ προτεινόμενα διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας μέτρα, οἵτινα καὶ ὑπελθήσαν, ὑπὸ μορφὴν νομοσχέδιον, πρὸς ἔγκρισιν κατὰ τὴν παρούσαν σύνοδον τοῦ ιταλικοῦ κοινοβούλου. Τὸ νομοσχέδιον ἐστηρίχθη ἐπὶ μᾶς ἐκθέσεως εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, ητοι ἀπὸ ἔξαμηνον είχεν ἀναλάβει τὴν ἔρευναν τῶν συνθηκῶν, ὑπὸ τὰς όποιας τελεῖ η ιταλικὴ ναυπηγικὴ διομηχανία. Αἱ διαπιστώσεις τῆς ἐρεύνης είνε ἀρχετετέρας ἐνδιαφέρονται, δι' οὐ προσπέμπειν κατοτέρω περιληφτικῶν αὐτῶν, δεδομένου, διτὶ η ἐλληνικὴ ναυτιλία προτίθεται, κατόπιν τῶν τελευτικῶν συμφωνῶν τῆς Ρώμης, νά τοποθετήσῃ παραγγελίας τινάς ἐπιβατηγῶν πλοίων εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεία.

Αναφέρει η ἀποτοπή ἐν ἀρχῇ τῆς ἐκθέσεως της, διτὶ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Μαρτίου τὰ ιταλικὰ ναυπηγεία δέν ἔλαβον νεωτέρας παραγγελίας καὶ συνεπῶς θὰ ἀντικετούσιν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Ιανουαρίου ἀνεργίαν, ἐφόσον δὲν ἦθελον ἐν τῷ μεταξὺ ληφθῆ ἀμεσα καὶ ἀποτελεσματικά μέτρα ἀφεσις φωισμένων μειονεκτημάτων, ἀπὸ τὰ όποια ὑποφέρει η ναυπηγικὴ τῆς γόρας διομηχανία.

Τὰ μειονεκτήματα τὰν ἀναφέρονται πρῶτον εἰς τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν πρώτων ὑδών καὶ κυρίως τοῦ κάλυβος, οὗτον η παραγωγὴ ἀποτελεῖ σχέδιον μονοπόλιον ἐν Ιταλίᾳ, δεδομένου, διτὶ προστατεύεται ἀπὸ ὑψηλοὺς τελωνευτικῶν δασμῶν, καθιστῶνταις ἀδύνατον τὴν ἐλεύθερην εἰσαγωγὴν τον ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς. Καὶ εἰς τὴν παραγωγικήν—κατὰ δευτέρον λόγον—δυναμικότητα τῶν ιταλικῶν ναυπηγείων, ητοι είνε χαμηλότερα τῆς τῶν δοριευτευτικῶν ναυπηγείων, λόγω—κυρίως—τῆς ἐλλείψεως συντομούς ἀπασχολήσεως. Επεργα μειονεκτήματα προέρχονται ἀπὸ τῶν ἐπαγγελτικῶν τόκων, τὰς ἐπτάκτους ἐπιβαρύνσεις τῆς παραγωγῆς καὶ τὴν ὑψηλὴν φορολογίαν, παράγοντας, δηλαδή, οἵτινες συντείνουν εἰς τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν ναυπηγήσεων.

Διαποτοῦται, ἐπιστη, ἀπὸ τὴν ἔρευναν τῆς ἀποτοπῆς, διτὶ η τεχνικὴ κα-

### NEPTUNE SHIP SUPPLY COMPANY

#### ADAMANDIOS GEORGANDIS

Cable address: «ASTERIS HOUSTON»

Day 707 Travis Street  
Phone B. 3 2583  
Houston, Texas  
Night 1814 McDuffie St.  
Phone H. 8436  
Houston, Texas

#### SHIP CHANDLERS

HOUSTON — TEXAS CITY — GALVESTON  
FREEPORT — PORT ARTHUR

**ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ**  
**ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ**

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ  
ΕΤΟΣ ΙΑΥΡΥΣΕΩΣ 1930

Πλήρες δίκτυον συγκοινωνιῶν ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΗΣΩΝ ΙΟΝΙΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΩΝ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ως καὶ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ διὰ τῶν πολυτελεστέρων καὶ ταχύτερων Ακτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Δινοσις Λυκούργου 1 Πειραιεύς. Τηλ. 45.455 35.658.

τάρτισις τοῦ προσωπικοῦ τῶν ιταλικῶν ναυπηγείων εὑρίσκεται εἰς χαμηλὸν ἐπίπεδον, λόγῳ τῆς εἰσόδου εἰς τὴν διομήναν χειρῶν ἀνειδίκευτων.

Υπερχερύσθιαν τὰ ναυπηγεῖα, ὑπὸ τὴν πολιτικὴν πίεσιν, νὰ μεσθοδοῦτον σίνα πολυάριθμον προσωπικὸν, χωρὶς τοῦτο νὰ παρέχῃ καὶ μίαν ἀνάλογον ἀπόδοσιν. Τὸ 1/3 τοῦ προσωπικοῦ ἔξαστον ναυπηγείων οὐδόλως ἀπασχολεῖται, ἐνῷ καὶ οἱ ἐργαζόμενοι ἐλάχιστα ἀποδίδουν, λόγῳ τῶν κακῶν ἐπιφρόδων τῶν ἀργομίσθων καὶ τῆς ἐμφανοῦς αὐτῶν φυγοπονίας.

Ἡ σύγκρισις τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους μεταξὺ ἀγγλικῆς καὶ ιταλικῆς παραγωγῆς είναι ἀρκετά χαρατηριστική. "Ενα δημερόπινον φορτηγὸν 10.000 τόνων d.w., μὲ θέσεις διὰ 12 ἐπιβάτας καὶ ταχύτητος 16 μιλλῶν, στοιχεῖται 2092 ἔκαπομάρια λιρεττῶν ἐν Ἰταλίᾳ, ἔναντι 1.473 ἐκατ. λιρεττῶν, ήτοι 500.000 λιρῶν ἐν Ἀγγλίᾳ. Διαφορὰ 28.6 ο.ο." Ἔνα δημερόπινον τάνκερ 15.000 τόνων d.w., καὶ ταχύτητος 16 μιλλῶν στοιχεῖται ἐν Ἰταλίᾳ 2.970 ἐκατομ., λιρεττῶν, ἔναντι 2.112 ἐκατ. λιρεττῶν (ἢ 700 χιλιάδων λιρῶν) ἐν Ἀγγλίᾳ, μὲ διαφορὰ 29 ο.ο. εἰς δύο τοῦ Ἰταλίας κόστους. Τέλος, ἔνα «ελάνερ» τῶν 25.000 τόν. γροῦς, μὲ θέσεις διὰ 1.150 ἐπιβάτας καὶ ταχύτητος 23 μιλλῶν στοιχεῖται ἐν Ἰταλίᾳ 9.874 ἔκαπομάρια λιρεττῶν, ἔναντι 7.299 ἐκατομ., λιρεττῶν (ἢ 2.430.000 λιρῶν) ἐν Ἀγγλίᾳ, μὲ διαφορὰν 24.6 ο.ο.

Ἐν τέλει ἡ ἐπιφρόδη προτείνει τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος, ἐπὶ τοῦ διοίου ἥσοκλιθμένων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ἀντὶ μιᾶς συνολικῆς δαπάνης 30 δισεκατομμύριον λιρεττῶν καὶ μὲ ἐπίσημαν παραγωγὴν σκαρφῶν 148.000 τόνων. Δεδομένου, ὅτι η ιταλικὴ ναυπηγικὴ παραγωγὴ κυμαίνεται μεταξὺ 250.000 ἕως 300.000 τόνων ἐτήσιως, τὸ ὑπόλοιπον τῆς δυναμικότητός της διαφυλάσσεται διὰ παραγγελίας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

Μία ἄλλη πρότασις τῆς ἐπιφρόδης ἀναφέρεται εἰς τὴν μεταποτίν τῶν ιταλικῆς ιδιοκτησίας «Ἀλμπερτεν» εἰς δημερόπινην ἀνωτάτην κατὰ πλοίον δαπάνην 250 ἐκατομ., λιρεττῶν. Θά προελθῇ ἐξ τούτου μιᾶς οἰκονομία εἰς τὴν διαχείρισην τῶν σκαρφῶν 72.000 δολαρίων ἐτήσιως ἢ 243 ἔκαπομάριον λιρεττῶν. Ἡ ἀλλαγὴ τῆς προσωτηρίου δινάμεως 30 «Ἀλμπερτεν» ὑπολογίζεται νὰ στοιχίσῃ 7.500 ἐκατοντ. λιρεττῶν καὶ νὰ ἐπιφρέψῃ μιὰς οἰκονομίας 12.960 ἐκατομ., λιρεττῶν. Προτείνεται καὶ ἀπολογία, ὅπως η ιταλικὴ κυβέρνησης ἐνίσχυσῃ τὴν πρότασιν ταύτην, παρέχουσα μίαν ἐπιχρήγησιν εἰς τὸν ἐφοριακόν της 5 ο.ο. ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς ἐν λόγῳ μετασκευῆς, μίαν ἐπιφρόδετον ἐπιχρήγησιν διὰ τὰ ὑλικά, παρομοίαν πρὸς τὴν παρεχομένην διὰ τὰ νεοναυπήγητα καὶ τέλος μίαν ισότιμον πρὸς τὰ νεοναυπήγητα σκάφη φορολογικὴν μεταχείρισιν. Η ἐπιβάννως τοῦ Δημοσίου ἐν τῶν ἐπιχρήγησεων αὐτῶν ὑπολογίζεται εἰς ἔνα συνολικὸν ποσὸν 2.500 ἐκατ. λιρεττῶν.

## Kαναδᾶς

Ἐπιζητεῖται ἡ προστασία

Κατὰ μίαν πρὸ μηνὸς συνέλευσιν τῶν καναδῶν ἐφοπλιστῶν, συγκροτηθεῖσαν εἰς τὸ Μόντρεαλ, ἀπεφασίσθη νὰ ζητηθῇ μέσῳ τῆς καναδικῆς κυβερνήσεως ἀπὸ τὴν δρεστανικὴν τοιάντην, ὅπως διαφαλαχθῇ ποσοτὸν μέχρις 20 ο.ο. ἐπὶ τοῦ δύγκου τῶν ἀγοραζούμενων ἐν Καναδᾷ διὰ τὴν Ἀγγλίαν φορτῶν, ὑπὲρ τῶν καναδικῶν πλοίων. Εἰχε δηλωθῆ σχετικῶς παρ' ἐκπροσώπου τῶν καναδῶν ἐφοπλιστῶν, ὅτι εἰς ἐνδεχομένην ἀγγλικὴν ἀρνησιν ἡσαν ὑποχρεωμένην νὰ παροπλισθοῦν, ἐλλείγει ἐργασίας, πολλὰ ἀπὸ τὰ 165 ἐν ὅλῳ ὦκεανοπόρᾳ καναδικὰ φορτηγά. "Αν, τοιάντιον — ἔτοιμο — η καναδικὴ αἴτησις ἐγίνετο ἀπόδεκτή, θὰ ἀπέτελε τὸ γεγονός τοῦτο μικρῶν τινα παραχωρήσιν, ἀσημάντου πάντως ἐκτάσεως διὰ τὸν ναυτιλιακὸν ὅγκον τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ἔναντι τόσον πολυτίμου βοήθειας, τὴν ὁποίαν ὁ Καναδᾶς παρέχει εἰς τὴν Μητρόπολιν.

Ἐν συνεχείᾳ ἀνεκοινώθη πρὸ μηνὸν, ὅτι η καναδικὴ αἴτησις ἐγένετο εἰμενῶς ἀπόδεκτὴ ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν καὶ μία ἐν τῷ προεκπεμένῳ συμφωνίᾳ πρόκειται συντόμως νὰ ὑπογραφῇ μεταξὺ τῶν δύο ἐνδιαφερούμενών κυβερνήσεων. Έτ' εὐκαιρία, ἡ «Ἐνωσίς τῶν Καναδῶν Ἐφοπλιστῶν» ἐπραγματοποίησε πρὸ μηνὸν δεύτερον διάβημα πρὸς τὴν καναδικὴν κυβερνήσην. Ζητεῖται νὰ ληφθοῦν κατὰ τὴν παροδίαν σύνοδον τῆς Βουλῆς φιλικότερα προστατευτικά μέτρα ὑπὲρ τῆς καναδικῆς ναυτιλίας καὶ νὰ διαφυλάχθῃ ὑπὲρ αὐτῆς ἔνα τιμῆμα τῶν καναδικῶν ἔξαγωγῶν, ὡς ἀρούρως ἔπρεψαν καὶ ἄλλαι χῶραι εἰς ἐνίσχυσην τῶν ἐθνικῶν αὐτῶν πλοίων.

**PORT OF LIVERPOOL**

**REA LIMITED**  
STEVEDORES OF CARGO  
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &  
Tramp Owners

'Ως παράδειγμα προσβάλλονται αἱ 'Ηνωμέναι Πόλιτεῖαι, ὅπου τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη μεταφέρουν κατ' ἀπότινον προτεραιότητα τὰ 50 ο.ο. τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπερποτίου ἐμπορίου, ἐνῷ καὶ ἔτεραι χῶραι συναγωνίζονται τὸν Καναδᾶν μὲ παρόμοια μέτρα διακρίσεως σημαίας.

## Νορβηγία

Αἱ συμβάσεις τοῦ Σηάττλ

Εἰς τὸ νορβηγικὸν ὑπονομικὸν συμβούλιον ὑπεβλήθη πρὸς ἔγραφιν νομοσχέδιον διὰ τοῦ διοίου κυροῦται καὶ τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν ἡ διεθνῆς σύμβασις τοῦ Σηάττλ «επεὶ ὁρῶν ἐργασίας ἐν τῇ θαλάσσῃ». Τὸ νομοσχέδιον κατηστοῦθει κατόπιν γνωματίσεως εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, τῆς ὁποίας τὰ πλειονήσιμα μέλη ἐξ ἀντηροσύνης τοῦ Κράτους καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων συνέστησαν τὴν ἀποδοχήν τον, διαφωνούντων τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ σύστημα τῶν τριῶν φυλακῶν προβλέπεται νὰ ἐφαρμοσθῇ διὰ τὸ πλήρωμα καταστρόματος καὶ μικανοστασίου, καθὼς καὶ διὰ τὴν ὑπερσύστημα, εἰς τὰ ἄνω τῶν 500 τόνων νορβηγικὰ πλάστα τὰ ἀπασχολούμενα εἰς μεταφοράς πέραν τῶν ἐθνικῶν χωρικῶν ὑδάτων. Ἐν δρυμῷ, ἡ συνήθης ἐργασία δοθῆται ὀρτάρωσις. Διὰ τὸ δονθητικὸν προσωπικὸν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων δοθεῖται ἡ θωρος ἐργασία καὶ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν ἡ 80ρος, μὲ ἐπιφύλαξιν ὧδην διὰ τὰς ἐργασίους ἡμέρας ἐν πλῷ, καθὼς καὶ διὰ τὰς ἡμέρας ἀπόπλου καὶ κατάπλου εἰς λιμένα, διά της ἐφοπλιστῶν.

Διὰ τὴν ἐργασίαν κατὰ τὰς Κυριακὰς ἐν πλῷ καὶ διὰ τὰς ἡμέρας ἀπόπλου καὶ κατάπλου εἰς λιμένας οἱ ἐργαζόμενοι δικαιοῦνται ἐπτάκτον ἀμοιβῆς. Ἡ μονὰς ὑπολογισμοῦ τῶν ὑπερωρῶν θέλει καθορισθῆναι διὰ εἰδικοῦ τιμολογίου. «Ἐκτακτος ἐπίσης ἀμοιβὴ θὰ παρέχεται κατὰ τὰς συνήθεις ἐργασίους ὧδης εἰς τὸν ἐργαζόμενον μὲ τὸ σύστημα δύο φυλακῶν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐπετελούντων μεταφοράς ἔξωτερων, τόσον εἰς τὰ πληρώματα τοῦ καταστρόματος καὶ τοῦ μηκανοστασίου τῶν ἀποτοπλοκών σκαφῶν καὶ εἰς τὸ δονθητικὸν προσωπικὸν τῶν ἐπιβατηγῶν.

«Οφείται, τέλος, ὅτι ἡ ὑπερορία δὲν είνει δυνατὸν νὰ είνει μικροτέρα τῶν 25 ο.ο. τοῦ διοίου καθὼς ὡραν μισθοῦ.

## Τὰ μέτρα κατὰ τῶν παναμαϊκῶν πλοίων

Ο πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως τῶν νορβηγῶν ναυτῶν εἰς τελευταῖς δοθεῖσαν συνέτευξιν τοῦ πρὸς ἀμερικανικήν ἐφημερίδαν ἀνεκοινώσεν, ὅτι σοβαρὰ προειδοποίησης ἀπηλυνθή πρὸς τὸν νορβηγονός νάυτος, ὅτινες ὑπερτεοῦν ἐπὶ παναμαϊκῶν πλοίων. 'Αναφέρεται εἰς τὴν Γενεύην ἡ εἰδικῶς καταρτισθεῖσα ἐπιφρόπη τῆς «Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν» ἵνα μελετήσῃ τὰ ληπτέα μέτρα ἐναντίον τῶν παναμαϊκῶν πλοίων, ἀπόνα ἀρχικῶς συνεζητήθησαν εἰς τὸ «Οὐλό» ὑπὸ τῆς ἐκεὶ συνελθούσης διασκέψεως. «Οσοι ναυτιλλόμενοι δὲν ἡθελον πειθαρχηθῆσαι εἰς τὰς σχετικὰς ἐντολὰς τῶν δογανώσεων των—προσέθηκεν ὁ νορβηγός πρόεδρος — ὃ μέτοπον διακαύματά των.

Δέν είναι ἀκόμη γνωστόν, ποιὰ μέτρα πειθαρχακοῦσιν ὅταν ληφθοῦν, διότι, πάντα ὅτι συνδητήθη εἰς τὸ «Οσλό», ἐπηρήθη μισθού. Πιστεύεται πάντως, ὅτι η μόνη ἀποτελεσματική κύρωσις μὲν προέρχεται ἀπὸ τὴν ἀνηνησιν τῶν κατὰ χώρας λιμενεργατικῶν δραγανώσεων νὰ φοτοεκφορτώντων τὰ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν πλοία, χωρὶς νὰ είνει δεβδώς, γνωστόν, ἀν ὅτι φθάσῃ εἰς τοιάντην τινὰ ἀπόφασιν ἡ ἐπιφρόπη τῆς Γενεύης καὶ ἀν ἐγκρινομένων τούτων μὲτρών τούτων μὲ τένυγκαντες καὶ τὴν ὑποστηρίξεως τῶν κατὰ χώρας λιμενεργατικῶν δραγανώσεων.

## ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ

## "ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΟΥ,"

Καταργηθέντος τοῦ ἀπὸ 1/12/47 τιμολογίου διὰ δεξαμενισμὸν οἰουδήποτε πλοίου ὑπ' αὐτῆς, παρακαλεῖσθε νὰ ἀπευθύνεσθε εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ ἐργοστασίου. Τηλέφωνον 45.330.

Home Tel: Tr. 2-9427

Cable: MEDEXPRES

**MEDITERRANEAN EXPRESS CO**

SHIP CHANDLERS  
IMPORT — EXPORT

G. AUGUSTATOS—C. MARKESINIS

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

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

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”,  
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑΣ Λεωφ. Βασ. Κονσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658  
ΓΡΑΦΕΙΑ Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΑΡΟΜΗΣ  
‘Εσωτερικού Δρ. 50.000.  
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
‘Αντιπρόσωπος μας εις τὴν Ἀγγλίαν:  
A. E. SHEPPARD  
«ETHELBURGA HOUSE»  
913 BISHOPSGATE  
LONDON E. C. 2

**‘ΗΘΙΚΗ άμοιθη**

Κατόπιν άναφορᾶς τοῦ πλοίου όχημά του κατατέλευσαντος εἰς Πειραιά ἐν Ρόπτερνταμ λίμνερτον «Αγιος Νικόλαος», πρόκειται ή λιμενική ἀρχὴ νῦν εἰσηγηθῆ ἀριθμὸς διὰ τὴν ἀπονομὴν ἡθικῆς ἀμοιθῆς εἰς τὸν ὄλλανδρον πλοίου αὐχοντον τοῦ οπεροκεανού «NOORDAM» 10.726 «. γκρός, διὰ παρασχετεῖσαν ιατρικήν βοήθειαν ἐν πλόῳ εἰς τὸν ναύτην τοῦ ἐν λόγῳ εἰλικρίπτου» Θεόδ. Παπούτσογλου. Ως εἰχομεν ἀναγράγει εἰς τὸ τεῦχος μας τῆς 1ης Σεπτεμβρίου, διαν τὸ «Αγιος Νικόλαος», κατευθυννόμενον ἐξ Νόρδφολκ εἰς Βόρ. Γαλλίαν, εὐρίσκετο εἰς τὸ μέσον τοῦ Ατλαντικοῦ, προσεσκελήθη ἀπὸ σημαφορὰν δὲ νάυτην Παπούτσογλου. Εξητήθη τότε βοήθεια ἀπὸ τὰ ἔγγυτερον πλέοντα σκάφη τὰ διαθέτοντα λατρῷ καὶ ἔφασε μετά τινα χρόνον τὸ «Νόρδφολκ». Λόγῳ τῆς τρικυμίας δὲν κατέστη δυνατή ἡ μεταβίβασις τοῦ ἀσθενοῦς ναύτου καὶ τὰ δύο σκάφη συνέχισαν τὸν πλοϊν τον. Μετά τινας ὥρας ἡ κατάστασις τοῦ ναύτου ἐπεδεινώθη, εἰς νέαν δὲ ἐπίκλησιν τοῦ «Αγίου Νικολάου» τὸ οπεροκεανού ἥλλαξε πορείαν καὶ ἐπανασυναντήσαν τὸ ἐλληνικὸν λίμπερτον ἐπέτυχε τὴν φοράν αὐτὴν νὰ παραλάβῃ τὸν ἀσθενῆ ναύτην.

**Λέσχη ἀξιωματικῶν Ε.Ν.**

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Λέσχης ἀξιωματικῶν Ε.Ν. εἰδοποιεῖ τὰ ὑπερτριαχόσια μέλη ἀρτῆς, ὃς καὶ ἀπαντας τοὺς ἀξιωματικούς Ε.Ν., διὰ τὴν Λέσχη τὴν 20ην τ. μ. ἀνοίγει τὰς πύλας της εἰς κατάλληλον οἰκημα καὶ εἰς κεντρικὴν θέσην (κεμένην παρό τὸ Πασσαλιμάνη) ἐπὶ τῆς διασταυρώσεως τῶν ὅδῶν Β'. Μεραρχίας καὶ Ὑψηλάντον ἀριθ. 180. Οἱ ἀπιθυμοῦντες νὰ ἐγγραφοῦν δύνανται νὰ ἀπενθυμηθοῦν εἰς τὴν ὁντινού τοῦ Διεύθυνσιν, ἢ εἰς τὰ οἰκεία αὐτῶν Σωματεῖα.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον

**Τὸ υπέρωκεάνιον “Ματσόνια”,**

Ἐξ Ν. Υόρκης μᾶς πληροφοροῦν, διὰ τὸ πολυτελές ἀμερικανικὸν ὑπεροκεανού «MATSONIA» 17.226 τ. γκρός (τοῦ 1927), ὅπερ εἰχε μεταβληθῆ κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον εἰς μεταγωγικόν, μεταφέρεται ἀπὸ τὴν Ἀστεροεδεσσαν εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ὡς ἀνεκοινώθη ὑπὸ τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» ἡτοι καὶ ἐνέργεια τὴν αἰτηθεῖσαν ἀδειαν. Ή ἔγκρισις τῆς πολήσεως παρεσχέθη ὑπὸ τὴν ὄρητὴν ύποχρέωσιν ἀμέσων ἐπατέξεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐν περιπτώσει ἐθνικῆς ἀνάγκης.

Τὸ «MATSONIA» ἡγοράσθη, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὴν «Παναμένιαν Λάνη» (τοῦ z. Εὐγενίδη) καὶ προσειρίζεται νὰ ἔξεπεται τὴν διατακτικὴν γραμμὴν Γένοβας—Νοτίου Ἀμερικῆς. Ἀμερικανὸν ἀγορασταὶ δὲν εἰχον ἐνδιαφερθῆ διὰ τὸν πρόστησην τον, διότι τὸ κόστος ἀποκαταστάσεως τοῦ πλοίου εἰς τὴν πολυτελή προπλευρήν τον καταστασιν ἡτοι τὸσον ἵημιλόν, ὅπερ οὐδεὶς ἀνέλαμβανε τὴν πρωτοβουλίαν τῆς διαπάνης.

Σημειοῦται, διὰ τὸ «MATSONIA» ἀπετέλει τὸ συμπαθέστερον πλοῖον τῆς γραμμῆς Χονολούλου—Ἀγίου Φραγκίσκου, ἀπενθυμηθεῖ δὲ τῆς ὑπηρεσίας πρό τινων μηνῶν.

**Τὰ διατετιμημένα ἔντυπα τοῦ Ν.Α.Τ.**

Πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς ἀρχὰς διεβιβάσθη ἐγκύλιος τοῦ Ν.Α.Τ., διὰ τῆς διοίκησης γνωστοποιοῦνται αἱ ἀπὸ 1ης Οκτωβρίου ἐ. ἔ. καθοδοισθεῖσα τιμαὶ τῶν διατετιμημένων ἔντυπων τοῦ Ν.Α.Τ., ἔχουσαι ὡς ἔδης: Ναυτικά φιλάδαια καὶ βιβλιάρια μαθητευομένων δραχ. 100.000. Ἀντίγραφα ναυτικῶν φιλαδίων καὶ βιβλιαρίων μαθητευομένων δραχ. 40.000. Βιβλιάρια μεμονωμένων ἐργατῶν θαλάσσης 50.000. Ἡμερολόγια καταστρώματος ἀ) δραχ. 50.000. Ἡμερολόγια ασφυμάτων δραχ. 50.000. Ἡμερολόγια ρηγιούλων δραχ. 50.000. Ἡμερολόγια μηχανῆς ἀ) πόλιτῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 500 τόν. δραχ. 50.000 καὶ πάντα τῶν 500 τόν. διοίκησης 50.000. Ἡμερολόγια ιστιοφόρων 30.000. Ἡμερολόγια ἀστυνομικῶν 15.000. Ἡμερολόγια μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως 50.000. Ναυτολόγια ἀ) (B) 100.000. Ναυτολόγια ιστιοφόρων (A) 30.000. Ναυτολόγια ωκεανοπόδων ἀ) 100.000. Ναυτολόγια ὑπεροκεανῶν 200.000. Διεθνεῖς Κώδικες σηματών 300.000. Καλύτογος σηματολογημένων πλοίων 20.000. Διεθνεῖς φαδιοτηλεγραφικαὶ σημάδεις 40.000. Κανονισμὸς φαδιοτηλεγραφικῆς ὑπηρεσίας 30.000 δραχ.

Ποινολόγια δραχ. 50.000. Πίνακες εἰσφορῶν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. 5.000. Δελτία χαρακτηρισμοῦ 5.000. Καλύμματα διπλωμάτων κλπ. 25.000. Πρωτόπολλα καταμετρήσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως 30.000. Ἔγγραφα ἔθν-

FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co  
At : Savona, Spezia, Leghorn  
Civitavecchia, Naples  
Venice, Trieste

Correspondents  
in all Italian Ports

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

**GREGOS & Co.**

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT

(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI N° 4

Telegrams: «GREGOS-Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:  
YANNOULATOS BUILDING

Tel. GREGAV.—Piraeus  
Teléphone 40.259





## Τά ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά σκάφη

Άγια Βασιλάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Μαΐου
Άγια Θαλασσινή	Δ. Κεράνης	11	3508	ἔφθ. 'Αιμοδύργον 9 'Οκτ.
Άγιοι Βίκτωρες	νιό N. I. Πατέρα	19	4344	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 10 'Οκτ. δι' Οράν
Άγιος Βλάσιος	Εὐγενία I. Χανδρῆ	18	2974	ἔφθ. Γιρέντζενμάουθ 10 'Οκτ.
Άγιος Γεώργιος V. (τάνκερ)	έ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. 'Αρούτηα 3 'Οκτ. διὰ Χάβρην
Άγιος Γεώργιος	νιό Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 'Ιουλ.
Άγιος Νικόλαος	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 'Οκτ.
Άεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 'Οκτ. διὰ Ντακάρ
Άης Γεώργης	νιό Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεχ. Μουτάσσα 1 'Οκτ. διὰ Seychelles
Αικατερίνη	Στ. Καναβαριώτης	22	988	εἰς 'Αιμοδύργον 10 'Οκτ., ἐπισκενή
Αικατερίνη	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	διῆλθε Σούνες 6 'Οκτ. διὰ Φουζάν
Αικατερίνη	εάδ. Λιβανοῦ A. E.	43	7194	διῆλθεν "Άδεν 1 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
Άκτη	Α. Λούζης	43	7176	εἰς Φιλιππίνη 1 'Οκτ.
Άλεξανδρος Κοριζῆς	Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7207	ἔφθ. Βαλτιμόρην 10 'Οκτ.
Άλιάκμων	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	ἔφθ. Ρεσιφ (Βραζιλίας) 3 'Οκτ.
Άλικη	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 6 'Οκτ.
Άλφειός	εάδ. Λιβανοῦ A. E.	43	7194	ἔφθ. Βαλτιμόρην 1 'Οκτ.
Άμερικη	Α. Λούζης	43	7176	εἰς Ντωφιμπαν 1 'Οκτ.
Άμφιλος	'Αν. Καλλίνικος	22	578	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Αὔγ.
Άμφιπολις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	325	εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς
Άναστ. Πατέρας	Λαμπδ. καὶ Πατέρας.	43	7177	εἰς Ρίο Γραφάντε 1 'Οκτ.
Άντικλεια	Π. Τζανετάτος	92	951	εἰς ταξίδια ἐν Ελλάδι
Άννα	Ν. Δυκαρδόπουλος	19	5173	ἀνεχ. Καράτοι 3 'Οκτ. διὰ Τοιτταγκόγη
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Άννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλη	42	7191	ἀνεχ. Νέαν Ορεάνην 10 'Οκτ. διὰ Παραμαρίμπο
Άννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἔφθ. "Ιαμιγκαν 9 'Οκτ.
Άξιδς	«Λιβανός» A. E.	43	7176	ἔφθ. Ταζόμα 2 'Οκτ.
Άντιώνης	Λαμπδ. καὶ Πατέρας.	43	7176	ἀνεχ. Πονάν Πίτρο 2 'Οκτ. διὰ Βορδὼ
Άργολικός	Μαρῆς 'Επιτειρός	21	4786	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Αὔγ.
Άργω	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	παραμένει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Σεπτ.
Άριέττα	«Λιβανός» A. E.	41	7460	εἰς Σιγκαπούρην 4 'Οκτ.
Άρμάθια	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	εἰς Σύνοραν ἀπὸ 24 Σεπτ.
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» A. E.	17	5692	διῆλθε Σάιν Τόμας 24 Σεπτ. δι' Αλεξάνδρειαν
Άσπασια Νομικοῦ	«Θηραπήνη» A. E.	38	4854	εἰς Μόντρεαλ 1 'Οκτ.
Άστερις	"Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	ἀνεχ. 'Αιμέρσων 2 'Οκτ., Γιβραλτάρ 8 διὰ Πειραιᾶ
Άταλαντη	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Σούνες 2 'Οκτ. διὰ Βαταβίαν
Βασίλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	ἔφθ. Κονγκούποιν 1 'Οκτ.
Βερνίκος Νικόλαος	νιό N. Βερνίκου	20	7744	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Απρ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκης	44	7176	ἔφθ. Νάρβιν 9 'Οκτ.
Βόρειος Ελλάς	'Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	ἀνεχ. Κονγκούποιν 6 'Οκτ. καὶ Πειραιᾶ 10 διὰ Λίβερπούλ.
Γεράσ. Βεργωτῆς	P. καὶ II. Βεργωτῆς	20	6343	ἔφθ. Τρέπανη 9 'Οκτ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Ιουλ.
Γεώργιος Ρ.	ε' Ατλαντῆς A. E.	21	721	εἰς ταξίδια ἐν Ελλάδι
Γεώργη. Δ. Γράτσος	άδ. Γράτσου	44	7176	ἀνεχ. Κονγκούποιν 11 'Οκτ. δι' ἄγιον Φραγκίσκον
Γεώργη. Ποταμιάνος	ε' Ηπειρωτική A. E.	13	4044	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. δι' Αλεξάνδρειαν
Γεώργη. Μ. Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ἀνεχ. Ντόρμπιλαν 23 Σεπτ. δι' Αργεντινήν
Γεώργη. Πανώρωσης	Θ. Ανφραέδης	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 4 'Οκτ. διὰ Κέπιτ Τάουν
Γεώργη. Φ. Ανδρεάδης	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7176	ἀνεχ. Λά Παλίς 1 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Γρηγόριος Κ. III	Π. Καλλιωπονόλου	44	7176	ἀνεχ. Γένοβαν 12 'Οκτ. διὰ N. 'Υόρκην
Δάνατρις	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	ἔφθ. 'Αιμπενέρα 1 'Οκτ.
Δέσποινα	'Ιω. Παράσχος πλ. π.	06	3016	ἔφθ. "Ιαμιγκαν 8 'Οκτ.
Δημ. Ιγγλέσης	νύ Λ. Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 6 'Οκτ.
Δημ. Α. Κυδωνιεὺς	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	ἔφθ. 'Αιμέρσων 1 'Οκτ.
Δημοσθένης	«Αιγαίον» A. E.	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & B. Πανταλέων	43	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Σεπτ. διὰ Κέπιτ Τάουν
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρας	19	5253	ἀνεχ. Κεμπέκ 6 'Οκτ. διὰ Σίδνευ (N. Σκωτίας)
Δίρφος	άδ. Πατέρα	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 'Οκτ.
Δωρίς	'Ηλίας Χατζηλίας	17	4604	ἀργεῖ 'Αιμστερνταμ ἀπὸ 18 Μαρτ.
Έβη Λιθανοῦ	N. Λιβανός	37	4839	διῆλθεν "Άδεν 3 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
Έβρος	Καδίω Σιγάλα.	25	1412	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Αὔγ.
Έβρος	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Σεπτ. διὰ Βομβάνη
Είρηνη Σ. Εμπειρίκου	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4163	ἔφθ. Μοντεβίδεο 8 'Οκτ.
Έλένη Δ.	Δ. Δάμπασης	44	7176	ἔφθ. Βορδὼ 29 Σεπτ.
Έλένη Κουλουκουντῆ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀνεχ. 'Αιμέρσων 5 'Οκτ. διὰ Κέϋ Ονέστ
Έλένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	διῆλθε Τενερίφραν 6 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
Έλευσις	Τεργάλεος & Λυκούρης	21	1549	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
Έλση (ἐπιβ.)	'Ιω. Τόγιας	29	1493	εἰς δεποτοποιά ταξίδια
Έλισσαθετ	άδ. Μαξαράκη	22	3553	ἀνεχ. Αλγερίον 11 'Οκτ. διὰ Μπουζέ
Έλλας	«Ελληνική» A. E.	16	2081	ἔφθ. Λονδίνον 4 'Οκτ.
Έλλας	Γ. Χρ. Λαμπδ.	44	7176	ἔφθ. Λίβερπούλ. 7 'Οκτ. καὶ ἀνεχ. 13 διὰ Μόντρεαλ
Έλλας	«Ελληνική» Καλλιμανόπ.	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διὰ N. 'Υόρκην
Έλληνική 'Ακτή	«Ελληνική» Α. E.	43	7176	ἀνεχ. Χάλιφας 2 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
Έλληνικός 'Αστήρ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	ἔφθ. N. 'Υόρκην 10 'Οκτ. (διὰ Γένοβαν)
Έλληνικόν Κῦμα	«Ελληνική» A. E.	43	7176	διῆλθε Θέονταν 5 'Οκτ. διὰ N. 'Υόρκην
Έλληνικός Ούρανός	«Ελληνική» A. E.	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Οκτ. ἐξ Κύπρου
Έλπις	A. Πίριτζης	19	1492	εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς
Έλπις	'Αντ. Χάλαρης	44	452	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
Ένωσις (ψυγείον)	'Ιω. Παράσχος πλ.	43	235	ἀνεχ. Γκάλιπετων 2 'Οκτ. δι' Ινδίας
Έπτανήσος	Νεγρεπ. Σταθάτος	44	7198	ἀνεχ. Ούζεπιλα 5 'Οκτ.
Έρμούπολις	Καδίω Σιγάλα	21	2369	εἰς B. Γαλλίαν 10 'Οκτ.
Έυσανθία	νιό Π. Γονλανδρῆ	43	7244	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 12 'Οκτ. διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν
Έυγενία Χανδρῆ	Έβγ. I. Χανδρῆ	43	7177	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 9 'Οκτ. διὰ Γιβραλτάρ
Έηνος	«Λιβανός» A. E.	19	5627	ἀνεχ. Πειραιᾶ 9 'Οκτ. διὰ Γιβραλτάρ

Εύθαλια . . . . .	άδ. Γουλανδρή . . . . .	18	3551	διηλήθε Πιθαραλτάρ 1 'Οκτ. διὰ Κάμυντεν
Εύρυμέδων . . . . .	Π. Μαρκεσίνης . . . . .	43	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 3 'Οκτ.
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	ἔφθ. Γένοβαν 10 'Οκτ.
'Ηπειρος . . . . .	'Αρ. Σταυρίδης κλπ. . . . .	18	5572	ἔφθ. Κολόμπο 7 'Οκτ.
'Ηράκλειον . . . . .	«Λασκανική» Α. Ε. . . . .	25	964	"Ιδε: «ΛΑΚΩΝΙΑ»
'Ηρα . . . . .	'Εμπορική-'Εφοπλιστική . . . . .	43	7176	εἰς Νόρφολκ υπὸ παραλαβὴν
'Ηρων II. . . . .	Δημ. Ν. Κουφός . . . . .	43	1923	εἰς 'Αμβούργον 12 'Οκτ., ἐπισκενή
Θεμιστοκλῆς . . . . .	έτ. «Ιόνιον» . . . . .	44	7198	ἔφθ. Ν. 'Ορλεάνην 10 'Οκτ.
Θεμώνη . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	44	7198	ἀνεχ. Χούλι 6 'Οκτ. διὰ Σαβόναν
Θεοδώρως (τάνκερ) . . . . .	'Ελευθεριάδης-'Σκυριδάνος . . . . .	10	5237	διηλήθε Κων(λι)ν 6 'Οκτ. διὰ Χάϊφαν
Θεόδωρος . . . . .	Μιχ. Θ. Μπακόπουλος . . . . .	42	2600	εἰς μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
Θεοκήτωρ . . . . .	Μιχ. Σπ. Πολέμης . . . . .	42	2865	διηλήθε Τρίνιταντ 7 'Οκτ.
Θεοφανάς Λιθανοῦ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	37	4815	διηλήθε Κρίστομπαλ 3 'Οκτ. ἐν Καζαπλάγκας
Θέτις . . . . .	'Ηλ. Χατζηλίας . . . . .	30	4123	διηλήθε Κρίστομπαλ 7 'Οκτ. διὰ Σαργάνη
Θηρασία Νομικοῦ . . . . .	«Θηραπίη» Α. Ε. . . . .	88	1356	εἰς Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
'Ιάκωβος . . . . .	Γ. 'Αγγελίδης . . . . .	01	2107	εἰς Κέμι 1 'Οκτ. (δι' 'Αλεξάνδρειαν)
'Ιγόρ . . . . .	Λῶς καὶ Πεζᾶς . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 'Οκτ. διὰ Γαλλίαν
'Ιθακος . . . . .	«Επτώρ Δρακούλης . . . . .	06	3916	ἔφθ. Γιρείντεζμάουθ 8 'Οκτ.
'Ιλισσός . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	15	4724	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Σεπτ.
?Ιρις . . . . .	'Ιω. Παλαιοχαρασσῆς . . . . .	11	1881	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 'Οκτ.
'Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	44	7176	εἰς Δουγκέωνη 1 'Οκτ.
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς . . . . .	οίκογ. Γουλανδρῆ . . . . .	44	7176	ἔφθ. Νιούπορτ 8 'Οκτ.
'Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Αθηνᾶς» κλπ. . . . .	44	10441	διηλήθεν 'Αζόρας 5 'Οκτ. διὰ Κόρφους Κρίστι
'Ιω. Σ. Μαρκέτος . . . . .	Μαρκέτος - 'Αγγελάτος . . . . .	27	1600	εἰς Λάντεκ 10 'Οκτ., ἐπισκενή
'Ιω. Νομικός . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	28	1594	εἰς Κίελον ἀπὸ 27 Αὐγ., ἐπισκενή
'Ιω. Φράγκος . . . . .	Μάρκ. Φράγκος . . . . .	12	3442	παρέμενε Ζογκονιδάκ 1 'Οκτ.
'Ιω. Χανδρῆς . . . . .	«Χανδρῆς» Α. Ε. . . . .	42	7035	ἀνεχ. Ν. 'Ορλεάνη 1 'Οκτ. διὰ Μασσαλίαν
'Ιωνία (ἐπιθ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ . . . . .	13	4916	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 'Οκτ. ἐν Γλασκώνης
K. Χατζηπατέρας . . . . .	?Ι. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7244	διηλήθε Μαδέρας 12 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
Καθαριώτισσα . . . . .	'Ιω. Παράσος κλπ. . . . .	13	1877	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Οκτ.
Κάπταιν I. Ματαράγκας . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	44	7240	εἰς Μόντρεαλ 3 'Οκτ.
Κάπταιν K. Παπάζογλου . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	45	7240	ἔφθ. Βαγκούνερ 9 'Οκτ.
Κάπταιν Φαρμακίδης . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 'Οκτ. διὰ Γαλλίαν
Κάρος . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	39	5215	ἔφθ. Βοστώνην 29 Σεπτ.
Κάστωρ . . . . .	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7198	ἔφθ. 'Οδησσόν 2 'Οκτ.
Κάτε N. Λ. (τάνκερ) . . . . .	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε. . . . .	43	10448	ἀνεχ. Ν. 'Υόρηη 3 'Οκτ. διὰ Λάζ Πιέντρας, ἔφθ. 8
Κατίγκω Χατζηπατέρα . . . . .	νίοι Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	εἰς Ράς Τανούναρ 6 'Οκτ.
Κεχρεά . . . . .	Θ'. 'Επιφανειάδης . . . . .	44	7176	εἰς λιμένας Ινδιάν 4 'Οκτ.
Κοζάνη . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	30	255	εἰς κρατικὰς μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
Κονιότρα . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Κουβάτη 6 'Οκτ. διὰ Ράς Τανούρα
Κόνιτσα . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	22	269	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
Κορινθία (ἐπιθ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ . . . . .	11	3874	ἀνεχ. Πειραιᾶ 9 'Οκτ. διὰ Γένοβαν—Μασσαλίαν
Κρήτη . . . . .	Γ. Μοάτσους . . . . .	44	7244	διηλήθε Τρίνιταντ 1 'Οκτ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Κριός . . . . .	Μ. 'Εμπειρίκος . . . . .	45	3805	ἀνεχ. Σορέλ 2 'Οκτ. διὰ Βηρυττὸν
Κυθερήτης . . . . .	Δ. Πατέρας & Yiol . . . . .	27	4950	ἀνεχ. "Άδεν 4 'Οκτ. διὰ Καλκούταν
Κύμα . . . . .	«άδ. Λιβανοῦ» Α.Ε. . . . .	43	7244	ἔφθ. "Ιζουίκ 10 'Οκτ.
Κωνσταντῆς . . . . .	άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	εἰς Καλκούταν 7 'Οκτ.
Κωνσταντίνος H. . . . .	Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	ἔφθ. Τζέδαν 3 'Οκτ.
Κωστας Μίχαλος . . . . .	N. 'Απόδικος . . . . .	45	7176	ἀνεχ. Νάρβις 28 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
Κωστῆς Λαμπός . . . . .	νίοι Κ. Η. Λαμπός . . . . .	43	7176	διηλήθε Σουέζ 9 'Οκτ. διὰ Πενάγκ
Κωστῆς Λάς . . . . .	άδ. Λᾶ & Α. Πεζᾶς . . . . .	44	7176	ἀνεχ. Χάροην 9 'Οκτ. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Κώς . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	21	900	εἰς περιφερικὴν γραμμὴν Αίγαίου
Λασκανία . . . . .	«Λασκανίκη» Α.Ε. . . . .	25	964	εἰς περιφερικὴν γραμμὴν Αίγαίου
Λεόντιος . . . . .	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 28 Σεπτ. διὰ Ρουέν
Λεωνίδας . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	ἔφθ. "Ιωνιγκάμ 2 'Οκτ.
Λεωνίδας Μίχαλος . . . . .	«Μιχαλινός» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 26 Σεπτ., παρέμεινε 5 'Οκτ.
Λουάλα Νομικοῦ . . . . .	Εὐάγγ. & Μ.Νομικῶς . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Αίθερον 5 'Οκτ. διὰ Καζαπλάγκαν, ἔφθ. 10
Λύρας . . . . .	Π. καὶ Μ. Λύρας . . . . .	18	5686	εἰς Δάντονα 10 'Οκτ.
Μαίανδρος . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	45	7177	διηλήθε Χόγκ Κόγκ 3 'Οκτ. διὰ Κόμπε
Μαϊώτις . . . . .	άδ. Συνοδινοῦ . . . . .	19	4046	διηλήθε Σουέζ 9 'Οκτ. διὰ Καλκούταν
Μακεδονία . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	εἰς Νάντην 1 'Οκτ.
Μαλιακός . . . . .	Μαρῆς 'Εμπειρίκος . . . . .	12	3903	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 'Ιον.
Μαργαρίτα . . . . .	Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	εἰς Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
Μαργ. Χανδρῆ . . . . .	Εύγ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	ἀνεχ. Οίξπύλλα 5 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
Μαρία Λ. . . . .	Κ. Η. Λαμπός . . . . .	12	4707	ἔφθ. Καλκούταν 28 Σεπτ.
Μαρία Γ. Κουλουκουντῆ . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ . . . . .	43	7176	εἰς ηπατοφοράς ἐν Ἑλλάδι
Μαρία Νομικοῦ . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	33	486	ἔφθ. Βασόραν 1 'Οκτ. καὶ ἀνεχ. 12 δι' Αιγαντίων
Μαρία Σταθάτου . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Παραμάριο 12 'Οκτ. διὰ Μόρπιλ
Μαριά . . . . .	Μανοφίλιππας-Πατέρας . . . . .	44	7176	εἰς ταξίδιον 'Αλεξανδρείας—Κύπρου
Μάριος I I. . . . .	N. Εύσ.αθίου . . . . .	23	1175	διηλήθε Μπέργκεν 3 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
Μάρητσα . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	ἔφθ. Κάρδιφ 3 'Οκτ.
Μάριος Ι I. . . . .	I. Θεοδωρακόπουλος . . . . .	44	7198	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 11 'Οκτ.
Μάρητσα . . . . .	'Ελληνικὸν Δημόσιον . . . . .	18	1996	ἀργεῖ 'Αμβούργον ἀπὸ 8 'Οκτ. 1947
Μάρτηρ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς . . . . .	"Εκτώρ Κ.Δρακούλης . . . . .	41	7157	διηλήθε Πιθαραλτάρ 12 'Οκτ. διὰ Σπέτζιαν
Μεγαλόχαρη . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	ἔφθ. Χόλμουντ 5 'Οκτ.
Μέμφις . . . . .	Κωνστ. Λαμπός . . . . .	43	7207	ἀνεχ. Πόρτ "Αρθουρ 7 'Οκτ. διὰ Ρόττενταμ
Μέντωρ . . . . .	N. Εύσταθίου . . . . .	44	7176	διηλήθε Πιθαραλτάρ 3 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
Μίνα Λ. Καμπάνη . . . . .	Σ.Σ.Γ.'Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	ἔφθ. Κεμπέκ 11 'Οκτ.
Ναύαρχος Κουντουριώτης . . . . .	'Ιω. Καρρᾶς . . . . .	45	7247	ἀνεχ. Ντόμριπαν 28 Σεπτ. δι' 'Αργεντινὴν
Νέα Έλλας . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	ἀνεχ. Λισσαβῶνα 9 'Οκτ. διὰ Ν. 'Υδρων
Νέδων . . . . .	«Λιβανός» Α.Ε. . . . .	43	7176	ἀνεχ. Ντόμριπαν 12 'Οκτ. διὰ Λορέντεο Μαρέκες
Νέστος . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 9 'Οκτ. διὰ Παναμᾶν
Νηρεύς . . . . .	'Εμμ. Χατζηλίας . . . . .	37	5205	διηλήθεν "Άδεν 5 'Οκτ. διὰ Σαΐγκον

Νικόλας .....	Χ. Πατέρας & Σια .....	43	7176	εις Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
Νικόλας .....	Β. Σ. Ρωσόλυψος .....	10	4540	άνεξ. Κολόμπο 5 'Οκτ. διὰ Καλκούταν
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς .....	άδελφοι Σιτινᾶ .....	43	7244	άνεξ. "Άδεν 3 'Οκτ. διὰ Σαΐγζον
Νικ. Καΐρης .....	Ε Κουλουκ.-Ι.Καΐρης .....	43	7244	άνεξ. Ναζάρο 6 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Νικ. Μίχαλος .....	Κ. Μίχαλος .....	13	4342	ἔφθ. Χάντερμπον 10 'Οκτ.
Νικ. Πατέρας .....	«Ωκεανοπόδος» Α. Ε. ....	43	7194	άνεξ. Φορτάνον 6 'Οκτ. Ντακάρ 8 δι' Όλλανδιαν
Νικολάου Γεώργιος .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	7240	άνεξ. Γράλβεστον 3 'Οκτ. διὰ Τρίνινταν
Νικολάου Ζωγραφία .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	7207	παρέμενεν εἰς Χάρην 13 'Οκτ.
Νικολάου Μαρία (τάνκερ) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	27	5525	άνεξ. Ρουέν 8 'Οκτ. δι' Αρούριαν
Νίκος Τ. .....	«Καφηρεὺς» Α.Ε. ....	19	5175	ἔφθ. Γκρειντζενμάνθ 1 'Οκτ.
Ξάνθη .....	Έλληνικόν Δημόσιον .....	41	674	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Λέρου
"Οθων .....	Φαφαλιοὶ καὶ Σια .....	44	7176	διῆλθεν "Άδεν 18 Σεπτ. δι' Απο Ανατολήν
"Ολγα .....	Έμπορ.-Έφορλιστεκι .....	43	7244	εἰς Τράπανι 1 'Οκτ. ὑπὸ φόρτωσιν
"Ολυμπίος .....	Κούλουθος - Έμπειροι .....	18	5216	εἰς Καλκούταν 4 'Οκτ.
"Οντρι .....	Κ. Γράτσος .....	45	7176	ἔφθ. Σαΐν Νάζαρο 8 'Οκτ.
"Ορος "Αθως .....	Κων. Β. Σκαρβέλης .....	43	7176	διῆλθε Πιβραλτάρ 7 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
"Ορος Αίτνα .....	«Ατλαντικός» Α. Ε. ....	29	4230	άνεξ. "Άδεν 5 'Οκτ. διὰ Καλκούταν
"Ορος 'Ελικών .....	«Τράπανο» Σε .....	18	5525	άνεξ. Κολόμπο 8 'Οκτ. διὰ Βομβάνη
"Ορος Κυλλήνη .....	Μ. Ηιάγκος κλπ. ....	17	3704	άνεξ. Καλκούταν 4 'Οκτ. διὰ Καράτσι
"Ορος Ροδόπη .....	«Ωκεανός» Α. Ε. ....	19	5182	ἔφθ. Νιούπορτ 7 'Οκτ.
"Οχι .....	Ίω. Λυκίδης .....	09	888	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
Παναγῆς .....	N. Λυγιαρδόπουλος .....	20	5194	άνεξ. Νάρβιν 11 'Οκτ. δι' Ιαμιγκαμ
Παναγία Καθαριώτισσα .....	Α. Καραβίας .....	43	7176	εἰς λιμένας Ίνδιων 1 'Οκτ.
Παναγιώτης .....	Ίω. Λιβανὸς .....	43	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 1 'Οκτ.
Παναγιώτης Ν. (Ψυγείον) .....	N. Νικολαΐδης .....	21	601	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλάδι
Παναγιώτης Κουμάνταρος .....	Πάνος Κουμάνταρος .....	44	7244	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 25 Σεπτ. διὰ Γαλλίαν
Πάργα .....	Γ. Σκριβάνος καὶ Σια .....	15	999	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλάδι
Πάταμος .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	31	200	εἰς αὐτοπλοίας μεταφοράς
Παύλος Γ. ....	άδ. Γιαννακαρώνη .....	20	1130	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλάδι
Περικλῆς .....	«Ιόνιον» Α. Ε. ....	43	7176	διῆλθε Πιβραλτάρ 10 'Οκτ. δι' Αλγέριον
Περσεφόνη .....	'Ιω. Μ. Νικηφόρος .....	24	5026	εἰς Καράτσι 6 'Οκτ.
Πεταλοί .....	Μαρ. Έμπειροίκος .....	45	3822	εἰς ταξίδια Κούβας—Νέας Υόρων
Πετράκης Νομικός III (τάνκερ) .....	M. Νομικός .....	43	10448	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 12 'Οκτ. διὰ Χάρην
Πέτρος (τάνκερ) .....	νιοὶ Π. Γουλανδρῆ .....	43	10448	άνεξ. Πουέρτο λά Κρούς 5 'Οκτ. διὰ Γαλλίαν
Πέτρος I. Γουλανδρῆς .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	23	4693	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 'Οκτ. καὶ Βόλον 10
Πέτρος Νομικός .....	Μάρκος & E. Νομικός .....	43	7176	άνεξ. Μπάρμπαντος 6 'Οκτ. διὰ Καναδᾶν
Πήγακος .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	43	3610	ἔφθ. Βρέμηρ 8 'Οκτ.
Πηγειός .....	«Θεοφανὼς» Α. Ε. ....	44	7207	εἰς Καραγάτας 2 'Οκτ.
Πολυτιμὴ 'Ανδρεάδη (τάνκερ) .....	Στρ. 'Ανδρεάδης .....	43	10193	άνεξ. Σονάνς 5 'Οκτ. δι' Αρούμπα
Πόπη .....	Μιχ. Βερνίκος .....	96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Αὔγ.
Πρέντον .....	Κατσούλας καὶ νιοὶ .....	06	2088	εἰς Τεργέστην 2 'Οκτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Ριχάρδος Δ. Λάζιονς .....	έτ. «Γαλαξίας» .....	45	7176	άνεξ. Σαΐν Νάζαρο 4 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Ροδόπη .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	44	1923	ἐν πλῷ ἐπ Κ)λεως διὰ Λονδίνον 8 'Οκτ.
Ρόδος .....	έτ. «Τρανσπετόδη» .....	17	4908	εἰς Τούπολην (Λιβύης) 2 'Οκτ.
Σαλαμινία .....	E. Πετρούσης - Γ. Τανές 01	8634	διῆλθε Πιβραλτάρ 4 'Οκτ. δι' Αλεξάνδρειαν	
Σάμος .....	νιοὶ Δ. Ιγγλέση .....	43	7177	παρέμενεν εἰς Αμβέρσαν 6 'Οκτ.
Σαντορίνη .....	Σιγάλα - Κουλουκουντῆς .....	43	7207	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ.
Σέρραι .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	21	725	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ιονλ.
Σίμων φόν Ούτρεχτ .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	22	4949	ἀργεῖ Τάϊν ἀπὸ 17 Φεβρ.
Σουλιώτης .....	«Ναυτίλος» Α. Ε. ....	17	4300	ἔφθ. Τοιβατένιαν 1 'Οκτ. καὶ Μπέρεταν 10
Σούνιον .....	Μάνθος - Χατζήλιας .....	43	7244	διῆλθε Σούνες 9 'Οκτ. δι' Ίνδιας
Στάθης I. Γιάνναγας .....	Μιχ. Κουλουκουντῆς .....	44	7176	άνεξ. Βαλτιμόρην 1 'Οκτ. δι' Αλγέριον
Στάμος .....	Δ. Φαφαλίδης .....	14	3801	ἀργεῖ Χούλλ. ἀπὸ 18 Μαΐου, ἐποκευή
Σταυρός .....	«Κάσος» Α. Ε. ....	25	4853	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 27 Σεπτ.
Σταύρος Κουμάνταρος .....	Ίω. Κουμάνταρος .....	44	7176	ἔφθ. Ήστ Λόντον 1 'Οκτ.
Στέφανος Σ. ....	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ .....	04	646	εἰς ταξίδια Χούλλ.—Κιέλου
Στρυμών .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	19	5250	ἔφθ. Κολόμπο 11 'Οκτ. (διὰ Καράτσι)
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος .....	άδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	διῆλθε Κολόμπο 13 'Οκτ. διὰ Χάρην
Σύρος .....	Δ. Γεωργόπουλος .....	43	7176	ἔφθ. Λιβερπούλ 5 'Οκτ. καὶ ἀνεξ. 12 διὰ Νάρβιν
Τάκης Κ. ....	Κατσούλακος .....	20	471	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλάδι
Ταξιάρχης .....	άδ. Αλαιμοῦ .....	13	4221	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Τούν.
Ταῦγετος .....	Κουλούθος - Έμπειροίκον .....	18	5687	διῆλθεν "Άδεν 20 Σεπτ. διὰ Τοπταγκόγη
Τέτη' Νομικοῦ .....	Λουκᾶς Νομικός .....	20	844	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλάδι
Τζέδων Χανδρῆς (τάνκερ) .....	Δ. Ι. Χανδρῆς .....	43	11448	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 4 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
Τηλέμαχος .....	«Επταρ. Δρακούλης» .....	11	3658	ἔφθ. Καλκούταν 1 'Οκτ.
Τήγνος .....	Ποθ. Μπάικας κλπ. ....	11	1459	εἰς Τεργέστην 2 'Οκτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Τρίτων .....	άδ. Γράτσοι .....	44	7207	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 3 'Οκτ.
Υδραίος II .....	Αθαν. Κουλούρας .....	30	4557	άνεξ. Μόντρεαλ 10 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
Υδρούσα .....	Π. Χριστόπουλος .....	22	2038	ἔφθ. Πάτρας 7 'Οκτ.
Υπερίων .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	43	9539	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Αὔγ.
Φλόγα .....	έτ. «Θαλάσσοι Σιδ.)μοι» .....	05	480	εἰς αὐτοπλοίας μεταφοράς
Φλώρα Νομικοῦ .....	Λουκᾶς Νομικός .....	21	1783	εἰς Κέρκυραν 1 'Οκτ. (Είτα Πάτρας)
Φλώρινα .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	20	985	εἰς Πειραιᾶ 12 'Οκτ.
Φραγκίς .....	Θεμ. Σταφυλοπάτης .....	27	757	εἰς Πειραιᾶ 12 'Οκτ.
Φρέδ .....	Κ.Δ.Καλαφάτης .....	07	4043	εἰς Μπράχεσταν 4 'Οκτ.
Φωτεινή .....	I. M. Καρρᾶς .....	44	7176	ἔφθ. Μόρπιλ 5 'Οκτ.
Χαδιώτης .....	«Κάσος» Α. Ε. ....	45	7247	διῆλθε Πιβραλτάρ 9 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Χάλκη .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	45	470	εἰς κρατικάς μεταφοράς ἐν Έλλάδι
Χαλκιδική .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Δωδεκανήσων
Χέλατρος .....	«Κάσος» Α. Ε. ....	44	7176	διῆλθε Πιβραλτάρ 6 'Οκτ. δι' Αλεξάνδρειαν
Χίος .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	39	5643	άνεξ. Φοήμαντλ 1 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
Χρυσή .....	νιοὶ Π. Γουλανδρῆ .....	44	7176	διῆλθεν "Άδεν 12 'Οκτ. δι' Αλεξάνδρειαν
Ψαρά .....	'Αναστασίου - Φαφαλίδης .....	45	7247	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 12 'Οκτ.
Ωκεανός .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	43	9539	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Σεπτ.

## Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

'Αγγελική (τάνκερ)	έτ.	«Αρτεμίς»	17	3976	έφθ. Γένοβαν 1 'Οκτ.
'Αζουέρο	έτ.	«Αζουέρα»	44	7176	άνεξ. Ν. 'Υόρκην 1 'Οκτ. διὰ Καρπίτο
Αιτζιάν Στάρ (έπιθατ.)	έτ.	«Τσάγκρεζ»	98	1573	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκ. 1947
'Αναστασία	έτ.	«Ωκεανός»	19	5869	έφθ. "Άδεν 10 'Οκτ.
'Ανδαλουσία	έτ.	«Τρανσατλάντικα»	18	7717	έφθ. Κολόμπο 6 'Οκτ.
'Ανδρέες	έτ.	«Σάμους»	44	7207	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Οκτ.
'Αντιόπη (τάνκερ)	Κ.	Κονιαλίδης	14	4046	εἰς πλόας Μαρακάμπο—Βαλτιμόρης
'Αντώνιο Κ.	έτ.	«Πονούκα»	04	4784	έφθ. Χονέλβαν 1 'Οκτ.
'Αουρόρα Μπορεάλις	έτ.	«Μαρίτιμος»	19	5114	άνεξ. 'Άλεξάνδρειαν 3 'Οκτ. διὰ Φιούνε
'Αριστείδης (Λονδ.)	έτ.	«Αριστομένης»	43	7191	άνεξ. Σορὲλ 2 'Οκτ. διὰ Τέλ. 'Αβίθ
'Αριστογείτων	έτ.	«Αριστομένης»	42	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 1 'Οκτ.
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	έτ.	«Αριστομένης»	43	7176	άνεξ. Κρίστομπαλ 4 'Οκτ. διὰ Κιουφασάο
'Αριστομένης (Χονδ.)	έτ.	«Αριστομένης»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 1 'Οκτ.
'Αριστότελης (Χονδ.)	έτ.	«Αριστομένης»	43	7244	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 12 'Οκτ.
'Αρόζα	έτ.	«Πόνκας	22	1979	άνεξ. Καζαπτλάγκαν 2 'Οκτ. διὰ Λά Γκονάδα
'Ατλαντικ ΙΙ. (τάνκερ)	έτ.	«Νόρθ Αμερικαν»	21	8206	άνεξ. Λονδονίον 4 'Οκτ. διὰ Κοπεγχάγην
'Ατλαντικ Γουαίνη	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	άνεξ. 'Αρούμπαλ 1 'Οκτ. διὰ Πολυγάκ
'Ατλαντικ Σουΐντ	έτ.	«Ατλάντικ»	44	7247	διηλθεν "Άδεν 10 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
'Ατλαντικ "Ειρ.	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	άνεξ. Βαγούνδεο 23 Σεπτ. διὰ Ντωμπαν
'Ατλαντικ Κάππαιν	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Φορμαντ 9 'Οκτ.
'Ατλαντικ Κόστ	έτ.	«Ατλάντικ»	44	7176	διηλθεν "Άδεν 24 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
'Ατλαντικ Μπρίς	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7200	άνεξ. Ντωμπαν 29 Σεπτ. δι' 'Άλεξάνδρειαν
'Ατλαντικ "Οσεαν	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Γκάλλεστον 5 'Οκτ.
'Ατλαντικ Πάλιοτ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	άργει Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 24 Αύγ.
'Ατλαντικ Σημαν	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	εἰς λιμένας Αντιτραλίας 2 'Οκτ.
'Ατλαντικ Σιù	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	άνεξ. Βοιβάνη 2 'Οκτ. διὰ Κόμπε
'Ατλαντικ Τρέιντερ	έτ.	«Ατλάντικ»	44	7247	άνεξ. Λάντερτζ Μπαίη 5 'Οκτ. διὰ Κέπλ Τάουν
'Αφρικάνα	έτ.	«Αρκτεύθους»	27	4889	εἰς Σαούντα 1 'Οκτ.
Βαϊμέα	έτ.	«Κερούζες»	19	5670	έφθ. Τακεράντι 5 'Οκτ.
Βαλερόζο	έτ.	«Γριντέντε»	20	2310	έφθ. Βαλτιμόρην 2 'Οκτ.
Βικτώρια	έτ.	«Λεβάντε»	43	7176	έφθ. Νιούπορτ 24 Σεπτ..
Βιράγκο	έτ.	«Λεβάντε»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 1 'Οκτ.
Βύρων	έτ.	«Βυρόνα»	05	339	εἰς λιμένας Δανίας 10 'Οκτ.
Γαρουφαλιά	έτ.	«Γλαινός»	18	5222	έφθ. Καλκούταν 2 'Οκτ.
Γεροδήμος	έτ.	«Αταλάγια»	99	3076	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Αύγ.
Γεώργιος Π. (Κωσταρίκας)	N.	Παπαλίδης	19	611	εἰς ταξίδια Ιτέας—Αιγαίουν παρέμενε Ν. 'Υόρκην 4 'Οκτ.
Γιώργιε Σ. (τάνκερ)	έτ.	«Ούρουγουάνης»	13	5125	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 18 Αύγ.
Γκλόρια	έτ.	«Αράνικο»	12	6348	εἰς Γιοκοχάμαν 8 'Οκτ.
Δέσποινα	έτ.	«Σάμους»	44	7216	άργει Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 31 Μαΐου
Δημοσθένης (τάνκερ)	έτ.	«Αρτεμίς»	17	3322	έφθ. Μπόναν 9 'Οκτ.
Διώνη	έτ.	«Πάξι»	20	6157	έφθ. Καλκούταν 2 'Οκτ.
Δωδεκανήσα	έτ.	«Μηραφλόρες»	19	812	άργει Σύρον 14 'Οκτ.
Έκουαστρο	έτ.	«Αλιπάτρος»	20	5107	διηλθεν Ντάουνς 6 'Οκτ. ἐκ Ρόττερνταμ
"Ελλενικ (Χονδ.)	έτ.	«Ατιοπολίδια Διεθνής	20	7631	διηλθεν Τρίνιτατ 6 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
"Ελλενικ Νύμφη	έτ.	«Αταλάγιας	21	3345	άργει Πλάνοντ ἀπὸ 24 'Απρ., ζημία
"Ελλενικ Χρυσούλα	έτ.	«Αταλάγια»	10	1441	διηλθεν Γιθραλτάρ 1 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
"Εμανσοπτέιτορ	έτ.	«Καρριψέαν»	43	7207	έφθ. Βασόραν 1 'Οκτ.
"Ενοενάντα	έτ.	«Ενοενάντα»	44	7207	έφθ. Ρεοΐ 4 'Οκτ. (διὰ Πειραιᾶ)
"Εντερπράϊς	έτ.	«Πομαρόζα»	43	7176	έφθ. Νάρβικ 5 'Οκτ.
"Ερατώ	έτ.	«Διευθνής»	43	7225	άνεξ. Ταματάρην 26 Σεπτ. διὰ Μαναζάρα
Εύριπιδης	έτ.	«Σάνι Νικόλας»	20	7582	διηλθεν Γιθραλτάρ 2 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
Εύρυθιάδης	έτ.	«Σάνι Νικόλας»	43	7176	διηλθεν Γιθραλτάρ 1 'Οκτ. διὰ N. 'Υόρκην
Εύρυσθεύς	έτ.	«Σάνι Νικόλας»	45	7176	άνεξ. Αμπαντάν 9 'Οκτ. διὰ Κολόμπο
Θεοδώρω	έτ.	«Θεοδώρω»	19	5524	άργει Καλκούταν ἀπὸ 6 'Ιουν., ζημία
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ.	«Διειθνής»	43	7200	διηλθεν Φόρτ ντε Φράνς 1 'Οκτ. διὰ Νεμοδό
"Ιόνιαν Λήντερ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρηρ 6 'Οκτ.	
"Ιόνιαν Πίονερ (τάνκερ)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	εἰς μεταφοράς Αρούμπας—Μαραζάμπο	
"Ιόνιαν Τρέιντερ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεξ. Σάνι Ναζίδη 27 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδος	
"Ισπαχάν	Σ. Α. 'Ατυχίδης	19	5636	έφθ. Μασσαλίαν 5 'Οκτ.	
"Ιωάνν. Λιθανός	έτ.	«Ζαράτια»	18	7914	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 14 Σεπτ.
Καλλιρρόη (τάνκερ)	έτ.	«Αρίδνα»	22	8432	άνεξ. Κεμπέκ 4 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
Καμπέρρα	έτ.	«Ντέλ. "Εστε»	13	7710	άνεξ. Καζαπτλάγκαν 2 'Οκτ. διὰ Βορδό
Καντούλη	έτ.	«Ντέλ. Ρέιν»	12	8923	εἰς Αμβούνδρον 6 'Οκτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Κάππαιν Θέο (τάνκερ)	έτ.	«Μπράτ Στάρ»	19	5771	άνεξ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διὰ N. 'Υόρκην
Κάππαιν Μικές	έτ.	«Λουτσίντα»	18	480	έφθ. Πειραιᾶ 8 'Οκτ.
Κάππαιν Τζάν	έτ.	«Στάρ»	19	3332	άνεξ. Μπράουνσβιλ 29 Σεπτ. (διαταγάς)
Κατερίνα	έτ.	«Κατερίνα»	03	491	έφθ. Κούλλ. 5 'Οκτ.
Κατίνα	έτ.	«Αλμπάτρος»	43	892	εἰς λιμένας Αιγαίουν 4 'Οκτ.
Κατούμπα	έτ.	«Ντέλ. "Εστε»	13	9424	άνεξ. Βορδό 3 'Οκτ. διὰ Καζαπτλάγκαν
Κένταυρος	έτ.	«Κένταυρος»	19	6064	εἰς N. 'Υόρκην ἀπὸ 19 Σεπτ.
Κλειώ	«ο. «Αρίγκας»	43	7176	εἰς Νεάπολιν ἀπὸ 20 Σεπτ.	
Κέφαλος	έτ.	«Τρανσσοεάνικα»	17	3804	εἰς Νεάπολιν ἀπὸ 20 Σεπτ.
Κνόζα	έτ.	«K.N.O.Z.A.»	44	7248	άνεξ. Φόρεϋ 1 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Κοκερέλη	έτ.	«Κάντια»	04	3479	άνεξ. Βρέστην 29 Σεπτ. δι' Αλεξάνδρειαν
Κόρα	Π. Γασπαρινάτος	06	817	εἰς πλόας Αλεξάνδρειας—Πόρτ Σάιδ	
Κούνγκαρ	έτ.	«Ντέλ. "Εστε»	19	5758	άργει Μάλταν 10 'Οκτ.
Κύλεμουντ	έτ.	«Σφίγξ»	06	704	εἰς λιμένας Αιγαίουν 2 'Οκτ.
Κυρήνεια	Παναμακή έταιρο.	11	7527	άνεξ. Πειραιᾶ 14 'Οκτ. δι' Αλεξάνδρειαν	
Λέανδρος	έτ.	«Μπενβενίτος»	10	610	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 12 'Ιουν.
Λίλα	έτ.	«Ρίβα»	09	655	έφθ. Μέθη 4 'Οκτ.

Λιμπερέϊτορ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεγ. Μπουνένος "Αύρες 3 'Οκτ. διὰ Ρίβαντάβια
Λιμπερτάντ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	διηλθε Τρίνινταντ 3 'Οκτ. διὰ Μπατόν Ρούς
Λόιντά (τάνκερ,	έτ. 'Ατλαντικού	16	5505	εφθ. Αρούμπα 4 'Οκτ.
Λοιντέοτε (τάνκερ)	έτ. «Αντόρα»	21	8206	εἰς Κοβένας 12 'Οκτ.
Μακένι 11.	έτ. «Ωρίων»	44	2883	άνεγ. Ντεμεράρα 4 'Οκτ. διὰ Τρίνινταντ, εφθ. 6
Μακίκι	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεγ. Τάιν 1 'Οκτ. διὰ Μόντρεαλ.
Μαντόννα	Π. Φιλίνης	42	855	άργει Λίβη ἀπὸ 27 'Ιουν.
Μάντω	τ. «Φωσίαν»	42	7176	εἰς Τζιμπούνι 1 'Οκτ. (διὰ Σαΐγζον)
Μάρθελ	έτ. «Οὐλτραμαρίνο»	08	1763	άνεγ. Αλγέριον 4 'Οκτ. διὰ Κέρκυρα
Μάρχορυ	έτ. «Πούντα Άλτα»	19	2660	εφθ. Τρίνινταντ 5 'Οκτ.
Μαρία Γ.	έτ. «Κρουστάλλα»	20	3326	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 28 Σεπτ. διὰ Σφάξ—Πειραιά
Μαρκέλλα	έτ. «Σάνι Γκεράμιμο»	20	3483	εἰς πλόας μεταξὶ Αμερικ. λιμένων
Ματθαῖος (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	εφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 4 'Οκτ.
Μεγαλόχαρη	έτ. «Πρώρα»	01	3568	εφθ. Γδύνιαν 5 'Οκτ.
Μερίντιαν	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	εφθ. Κάρδιφ 10 'Οκτ.
Μερόρη (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	άνεγ. Λόδς "Αντζελες 3 'Οκτ. διὰ Κόμπτε
Μολντόθα	έτ. «Ιθάκης»	11	4083	άργει Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 5 Αύγ.
Μπιενθενίντο	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	εφθ. Ντεμούταν 2 'Οκτ.
Μποναβεντούρα	έτ. «Οὐλτραμάρε»	20	6895	εφθ. Ν. "Ορλεάνη 1 'Οκτ.
Μπούνις	έτ. «Βέριταζ»	21	1138	άργει Μπορών ἀπὸ 30 Αύγ.
Μύριαμ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεγ. Τσάολεστων 5 'Οκτ. διὰ Χάρονην
Μυρτώ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	εἰς Μπουνένος "Αύρες 7 'Οκτ.
Ναθιγκείτορ	έτ. «Καρρέμπιαν»	43	7176	εφθ. Βαλτιμόρην 10 'Οκτ.
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διηλθε Ντόβερ 1 'Οκτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
Νήσος Πάτμος (ἀμερ.)	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άργει Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 2 Αύγ.
Νόρα	έτ. «Ηστερν Σύμφαριγκ»	43	7176	διηλθε Μανύλαν 2 'Οκτ. διὰ Κόμπτε
Νορίτα (τάνκερ)	έτ. «Σόνι»	43	7176	εφθ. Αμερίδρουν 3 'Οκτ. *
Νορλάντια	έτ. «Σίλιετ»	42	7191	εἰς Ντεμούταν ἀπὸ 24 Σεπτ.
Νορλάγκο	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	άνεγ. Πόρτ "Αλφρεντ 1 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Νόρμα (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	εφθ. Πόρτ ντὲ Μπούν 6 'Οκτ.
Νουέβα 'Εσπεράντζα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	εφθ. Ντεμεράρα 29 Σεπτ.
Νουέβα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	εἰς Λά Παλλίς 2 'Οκτ.
Ντέρνα	Τζόν Λιβανός	15	5751	διηλθε Κολόμπο 3 'Οκτ. δι' Ανστραλίαν
Ντόμινα	Κεμπάκο»	21	5531	άνεγ. Τρίνινταντ 1 'Οκτ. διὰ Κέιπ Τάουν
Ντοράντο	έτ. «Γκαιμπά»	44	7244	άνεγ. Ν. 'Υόρκην 24 Σεπτ. διὰ Γκονάντα
Ούρανία Γούναρη	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άργει Μόριπολ ἀπὸ 24 Αύγ.
Ούταχαν	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	άργει Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 29 'Ιουν.
"Οσεαν Γουαίηθ	έτ. «Στέιτζ	19	4990	εφθ. Βαλτιμόρην 1 'Οκτ.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Γζένεραλ»	19	4988	εἰς Νονέβιτας 4 'Οκτ.
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Στέιτζ	19	5101	άνεγ. Ν. 'Υόρκηρ 1 'Οκτ. διὰ Πουέρτο Ταράφα
Πάν	έτ. «Αιμαρυλλίς»	20	5595	εφθ. Νταλάρ 27 Σεπτ. καὶ ἀνεγ. 2 'Οκτ.
Πάρραλος 11	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άνεγ. Οράν 10 'Οκτ. διὰ Γκάλιεστον
Παρίτα Μπαή	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	18	6049	διηλθε Γιρδαράτο 3 'Οκτ. διὰ Μίδδλεστρο
Παρίτα Σούν	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	19	5555	διηλθε SCILLY "Αίλαντ 1 'Οκτ. διὰ Νέαν Γῆν
Πάσιφικ Γουαίηθ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεγ. Βομβάνη 28 Σεπτ. διὰ Μανύλαν
Πασιφίκ "Οσεαν	έτ. «Πασιφίκ»	44	7212	εἰς Ντεμεράρα 3 'Οκτ.
Πέρλα	έτ. «Ναβιέρα»	19	6040	εφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Σεπτ., ἐναντίων
Πηνελόπη	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 12 Σεπτ., ἐποκενή
Πίντα	έτ. «Ναβιέρα»	20	2606	εφθ. Μπούγκεψ 8 'Οκτ.
Πλόθερ	έτ. «Ντέλ. 'Εστε»	20	6109	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Δεκ. 1947
Πόιντ Σάν Πάμπλο	έτ. «Πιονιάτεντ»	20	3280	άργει Βοστώνη ἀπὸ 18 Μαΐου
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμπα»	36	7104	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 24 Σεπτ.
Πράντο	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου
Πρόσπερο	έτ. «Μπενθενίντο»	19	5055	εἰς Ντονγκούν 4 'Οκτ.
Πρωτεὺς	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	άνεγ. Μελβούνην 3 'Οκτ. διὰ Σίδνεϋ
Ρεζολούτ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	άνεγ. Τρίνινταντ 4 'Οκτ. διὰ Περναμπούνον
Ρένα (ἐπιθατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	άργει Γένοβαν ἀπὸ 14 Σεπτ.
Ρένα	έτ. «Πάξ»	20	5686	εἰς Μίδδλεστρο ἀπὸ 21 Σεπτ.
Ρίζα	έτ. «Ρίζα»	10	4427	εφθ. Λουλέα 8 'Οκτ.
Ριζάκουα	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	εἰς Πόρτ Σαΐδ 4 'Οκτ.
Ρόμπερτ	έτ. «Βέριτος»	19	2632	εφθ. Μοέγκο 4 'Οκτ.
Ρούλ (παναμ.)	Ί. Πελτέκης	99	1109	άργει 'Αλεξάνδρειαν 6 'Οκτ.
Σάν Γιώργιε	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	ἐν πλῷ ἐν Βαλτιμώρης διὰ Βομβάνη 8 'Οκτ.
Σάν Λεονάρδο	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	άνεγ. Σαγκάη 24 Σεπτ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Σάν Νικόλας	έτ. «Οὐλτραμάρ»	08	2229	άργει Νιούπορτ ἀπὸ 23 'Ιουν.
Σάν Τζεόρτζιο	έτ. «Γαλανός»	16	4818	εἰς Μαντράς ἀπὸ 27 Σεπτ.
Σάντα "Αννα	έτ. «Φόρντομ»	44	7220	εφθ. Βαλτιμόρην 1 'Οκτ.
Σαντιάγκο	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	εἰς Σφάξ 1 'Οκτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Σάντοντίτς	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεγ. Φιλαδέλφειαν 4 'Οκτ. διὰ Σὴτ Χάρμπορ
Σαπφώ	έτ. «Σόντη Αμερικάνα	44	7212	εἰς Βαγκούνη 12 'Οκτ.
Σαρφάια	έτ. Σούντη Αμερικήν	44	7176	άνεγ. Βαλτιμόρην 18 Σεπτ. διὰ Βομβάνη
Σλύκνετ	έτ. «Αρένας»	11	3726	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Σεπτ.
Σίμων	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	εφθ. Χάμπτον ρόδος 11 'Οκτ.
Σόδια	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	εφθ. Καράτοι 3 'Οκτ.
Σορδλ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	άνεγ. Βαλτιμόρην 25 Σεπτ. διὰ Κονβάτ
Σουέρτε	Κομη. «Βαπόρες»	10	3649	άνεγ. Παρανάγκον 4 'Οκτ. διὰ Ντεμούταν
Σπαλματόβρι	έτ. «Άλοδος»	43	7199	άνεγ. Σαγκάη 10 'Οκτ. διὰ Νότ. Σαγκάλιν
Στάριο	έτ. «Πούντα Άλτα»	18	2858	εἰς ταξίδια Φιλαδέλφειαν—Παραμαρίπο
Σώκρατης	έτ. «Αριόνα»	21	7409	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 28 Σεπτ.
Τερψυχόρη	«Μπλού Λάττη»	30	2480	άνεγ. Μασσαλίαν 7 'Οκτ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Φαίσα 11	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	εφθ. Χάμπτον ρόδος 5 'Οκτ.
Φιλάρδελφος	έτ. «Άισν»	14	3634	εἰς 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 22 Σεπτ., ἐποκενή
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλεντ»	02	10375	άνεγ. Σάντος 3 'Οκτ. διὰ Μπουνένος "Αύρες
Φρίξος	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	εφθ. Βαλτιμόρην 10 'Οκτ.
Χουστή Χονδρούλη	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει 'Αμπελάκι 14 'Οκτ.