

# NAYTIKA XRONIKA



15η Φεβρουαρίου 1949

Αρ. Φύλλου 329/88



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').  
ΑΡΙΘΜΟΣ 32988

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1949

### ΑΜΕΣΟΣ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ο ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Τὸ συζητούμενον εἰς τὸ Κογκρέσον νομοσχέδιον διὰ τὸ ζήτημα τῆς προνομιακῆς διαφυλάξεως τοῦ ἡμίσεος τῶν φορτίων, τῶν χρηματοδοτουμένων ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ὑπὲρ τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου, ἔχει ἐπισύρει ἀμέριστον τὴν προσοχὴν ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης.

Πληροφορούμεθα σχετικῶς ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτῶνα, ὅτι πλὴν τῆς ὁμαδικῆς διαμαρτυρίας τὴν ὅποιαν ἀπέστειλεν ἐκ Παρισίων εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν ἡ Ὁργάνωσις τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἀνασυγκροτήσεως διὰ τὴν ἐπιβάρυνσιν, ἡτις ἡθελεν ἐπέλθῃ εἰς τὸ κόστος τῶν μεταφορῶν, λόγῳ τῆς καταβολῆς ὑψηλῶν ναύλων εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ φορτηγά,—εἰς 150 ἑκατομμύρια δολλαρίων ὑπολογίζεται τὸ ὑπερπλέον ποσὸν τῶν ναύλων—ὅλαι αἱ Πρεσβεῖαι τῶν χωρῶν, ποὺ κέκτηνται ιδίαν ναυτιλίαν, εἰς σύντονα προέβησαν διαβήματα παρὰ τῇ Ἀμερικανικῇ Κυβερνήσει.

Σημαντικὰ πράγματα εἶναι τὰ συμφέροντα —δεκάδες ἑκατομμύριων δολλαρίων εἰς ναύλους—ποὺ διακυβεύονται ἀπὸ τὸ θεμοθετούμενον μέτρον.

“Ἄν, πράγματι, παρὰ τὰς λογικὰς εἰσηγήσεις τοῦ Διαχειριστοῦ τοῦ σχεδίου κ. Χόφμαν, ἡθελε καθορισθῆ, ὅτι τὰ 50 ἑκατοστά τῶν φορτίων, κατ’ εἶδος καὶ κατὰ χώραν ἴδιαιτέρως, θὰ μεταφέρωνται προνομιακῶς δι’ Ἀμερικανικὸν σκάφων, μὲ ναύλους οὐχὶ τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς, ἀλλὰ κατὰ 3 καὶ 4 δολλαρία τὸν τόννον ὑψηλοτέρους, σοδαραὶ θὰ εἴνε αἱ ζημίαι εἰς τὴν οἰκονομίαν τῶν μετεχουσῶν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ χωρῶν. Διττὸν θὰ εἴνε τὸ πλήγμα δι’ αὐτάς: Θὰ στοιχίζουν ὀκριβώτερα τὰ ἐφόδια καὶ αἱ πρώται ὄλαι, ἐκ παραλλήλου δὲ θὰ παροπλισθοῦν ἀναγκαστικῶς πλειστα ὅσα ἀπασχολούμενα ἡδη εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου φορτηγὰ σκάφη, ἀνήκοντα εἰς τὰς ἄλλας σημαίας, πλὴν τῆς Ἀμερικανικῆς. Οἱ παροπλισμός αὐτὸς θὰ λαβῇ ἑκτασιν εύρυτεραν ὀκόμη, ἐπικίνδυνον διὰ τὴν Εὐρωπαϊκὴν οἰκονομίαν, ἀν νομοθετηθῆ, ὅτι τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα μετέχουν κατὰ τὸ ήμισυ εἰς ὅλας τὰς μεταφοράς, τὰς ὅποθενδήποτε διενεργουμένας βάσει τῶν πιστώσεων τοῦ σχεδίου, ὀκόμη καὶ μεταξὺ δύο ξένων χωρῶν καὶ οὐχὶ μόνον διὰ τὰς ἐξ Ἀμερικῆς ἔξαγωγάς, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς εἰσαγωγάς ἐκ τῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου καὶ τῶν ἀποικιῶν τῶν πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πόλιτείας.

Θὰ πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἀπολύτου πλέον ἐπικρατήσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς βάρος ὅλων τῶν ἄλλων σημαιῶν, δεδομένου, ὅτι κατ’ ἀπηκριβωμένους ὑπολογισμούς, τὰ πεντήκοντα περίπου τοῖς ἑκατὸν τῆς παγκοσμίως διενεργουμένης ἡδη μεταφορικῆς ἀπὸ θαλάσσης κινήσεως χρηματοδοτούνται ἀμέσως ἡ ἐμμέσως ἀπὸ τὰς Ἀμερικανικὰς πιστώσεις.

Κατὰ τὴν ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου ὄμιλίαν του, ὁ κ. Χόφμαν ὑπέδειξεν ὡρισμένας τροποποιήσεις τοῦ νομοσχεδίου, αἵτινες θὰ τὸ καταστήσουν περισσότερον ἐλαστικὸν καὶ ὀλιγώτερον ἐπιζήμιον κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν του.

Οἱ Διαχειριστὴς τοῦ σχεδίου ἐτόνισεν εἰς τὰ μέλη τῆς Κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἀποφευχθῇ ἡ ἐντύπωσις εἰς τοὺς λαοὺς τῆς Εὐρώπης, ὅτι αἱ Ἡνωμέναι Πόλιτείαι διὰ τῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην ἀρωγῆς τῶν ἐπιδιώκουν ἴδια οἰκονομικὰ ὀφελήματα νὰ ἀποκομίσουν καὶ ἐπεσήμανε τὸν κίνδυνον τῆς ἀποτυχίας τοῦ σχεδίου, ὅταν ὡρισμέναι ναυτικαὶ χώραι—ἔφερε τὸ παρόδειγμα τῆς Νορβηγίας—στερηθοῦν τοῦ δικαιώματος νὰ μεταφέρουν διὰ τῶν ιδίων των πλοίων τὰ δι’ αὐτὰς προοριζόμενα ἔφδια.

Ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν τὸ νομοσχέδιον θὰ κυρωθῇ ἀπὸ τὸ Κογκρέσον. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταί, συνεπικουρούμενοι ἀπὸ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανώσεις, κατώρθωσαν νὰ κερδίσουν τὴν ὁμόθυμον ὑποστήριξιν καὶ τῶν δύο κομμάτων διὰ τὴν ὑπόθεσιν των. Οἱ Ἀμερικανικὸς ἐπίσης Τύπος συμπαθῶς ἀποβλέπει εἰς αὐτήν. Πιθανὸν ὡρισμέναι τροποποιήσεις νὰ γίνουν τελικῶς ἀποδεκταί, πιθανὸν ὀκόμη νὰ δοθῇ κάποιος ἐλευθερία ἐνεργείας εἰς τὴν Διαχειρίσιν τοῦ σχεδίου καὶ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν», ἵνα ἀναλόγως τῶν περιστάσεων προβαίνουν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὄρου «τῶν 50+50 ἑκατοστῶν», ὅπως ἀποκαλεῖται τὸ νομοσχέδιον. Ὁπωσδήποτε, ὅμως, εἰναι γεγονός ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἀπὸ τὴν καθιέρωσιν τοῦ προστατευτικοῦ αὐτοῦ μέτρου ὑπὲρ τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ζημία σημαντικὴ θὰ προέλθῃ εἰς ὅλα τὰ ζένα σκάφη, φορτηγά καὶ «λάινερς», ιδιαίτατα δὲ εἰς τὰς Ἑλληνικὰς καὶ τὰς Παναμαϊκάς.

Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν μόνον ὑπὸ τὸ καθεστῶς τῆς ἀπολύτου ἐλευθερίας εἰς τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, τῆς καταργήσεως πάσης διακρίσεως καὶ κάθε προστατευτισμοῦ, ἡμπορεῖ νὰ κρατήσῃ κάποιαν θέσιν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Η διαφύλαξις τοῦ προνομίου τοῦ ἡμίσεος τῶν φορτίων ὑπὲρ τῆς Ἀμερικανικῆς σημαίας σημαίνει τίποτε, ὀλιγώτερον, τίποτε περισσότερον, τὸν ὄριστικὸν παροπλισμὸν ὅχι μέρους ἀλλὰ τοῦ συνόλου της φορτηγού μας αἱς ναυτιλίαις. Ἐν ἀπολύτων γνώσει τῆς πραγματικότητος διατυπώνομεν τὴν θιλεράν αὐτὴν πρόβλεψιν.

‘Ἀπὸ τῆς στιγμῆς, ποὺ τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων καὶ τῶν σιτηρῶν—αὐτὰς ἐνδιαφέρουν τὴν ναυτιλίαν μας—διαφυλαχθοῦν κατὰ τὸ ήμισυ εἰς τὰς Ἀμερικανικά, τὸ ὑπόλοιπον ήμισυ φυσικὸν εἰναι νὰ μεταφερθῇ ἀπὸ τὰς ἔθνικὰς ἐκάστης χώρας σκάφη. Ὑπεραρκοῦν πρὸς τούτο καὶ τὰς Ἰταλικὰς καὶ τὰς Γαλλικάς πολὺ δὲ περισσότερον τὰς Σκανδιναϊκὰς καὶ τὰς Ἀγγλικάς. Τὰς Ἑλληνικὰς καὶ τὰς Παναμαϊκὰ περισσεύουν. Ἐπὶ πλέον, διότι αἱ κυκλοφορούσαι εἰς τὴν διεθνῆ ἐλευθέρων ναυλαγορὰν διαταγαὶ θὰ περιορισθοῦν σημαντικῶς, οἱ ναύλοι θὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον ὀξυτάτου συναγωνισμοῦ μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐκπτωσιν αὐτῶν. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, τὸ ὀκριβώτερον, μετά τὸ Ἀμερικανικόν, σκάφος τοῦ κόσμου, θὰ ἀποχωρήσῃ ἀμέσως τῆς ὄγορᾶς, ἀναγκαστικῶς δὲ παροπλισθῇ. Δὲν ἀντέχει πλέον εἰς τὸν συναγωνισμόν.

‘Η θέσις μὲ ἄλλους λόγους, τῆς ναυτιλίας μας διαγράφεται δεινή, χειροτέρα πάσης ἄλλης. Οἱ συζητούμενος νόμος, ἀν δὲν προβλέψῃ τῶν μικρῶν ναυτικῶν χωρῶν τὴν ιδιαιτέρων μεταχείριστιν, εἰναι πρωρισμένος νὰ προκαλέσῃ τὴν καταστροφὴν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

Τελοῦν, ὅρα γε, ἐν γνώσει οἱ κρατικοί μας ἀρμόδιοι τοῦ σοβαροῦ τούτου ζητήματος καὶ τῶν συνεπειῶν τοῦ ὑπὸ κύρωσιν νόμου; Προέβησαν ἡδη οἱ καλοί μας διπλωμάται τῆς Οὐασιγκτῶνος εἰς τὰς καταλλήλας διαβήματα, ὅπως οἱ ξένοι συναδελφοί των; Προεβλήθησαν τὰς σάσα θὰ ἔπρεπεν ἐπιχειρήματα, ἵνα οἱ τόσον στοργικὸν ὑπὲρ τῆς Ἐλλάδος ἐπιδεικνύοντες ἐνδιαφέροντον Ἀμερικανοὶ φίλοι μας ἀντιληφθοῦν τὴν ζημίαν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς πτωχῆς Πατρίδος μας; ‘Ἐπεζήτησε, καθ’ ὅ εἰχεν ὑποχρέωσιν τὸ μακάριον ‘Ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας τὴν σύγκλησιν μιᾶς συσκέψεως ἀπὸ δόλους τοὺς δυναμένους νὰ ἔχουν ἐπὶ τοῦ σοβαροῦ αὐτοῦ ζητήματος γνώμην, ἵνα, διαφωτιζόμενον καὶ ἐνημερούμενον, σπεύσῃ νὰ εἰσηγηθῇ εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὰς καταλλήλους παραστάσεις εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα;

Πολὺ φοβούμεθα ὅτι ἀπάντησις καταφατικὴ εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐρωτήματα δὲν πρόκειται νὰ μάς δοθῇ, ὅπως ὀκόμη εἴμεθα δένοις οὔτε οἱ ἐφοπλισταί μας συνεκινήθησαν ὀκόμη, δὲν ἔσπευσαν ἐγκαίρως νὰ κατατοπίσουν τὴν Κυβέρνησιν ἐπὶ τῶν λεπτομερειῶν

τῆς ὑπόθεσεως. Χάριν ἀκριβῶς τῆς ἐνημερώσεως ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς ναυτίλιας μας, αἱ στήλαι αὐταὶ θὰ παρακολουθήσουν τὸ ζῆτημα, καθ' ὃ μέτρον μᾶς εἶνε ἐφικτὸν καὶ θὰ παράσχουν ὅλας τὰς σχετικὰς μὲ τὰς διεξαγομένας συζητήσεις πληροφορίας.

Ίδου ἀκριβῶς μία σύντομος ἀνασκόπησις τῶν μέχρι τῆς 10ης τρέχοντος εἰδήσεων:

Τὸ Κογκρέσσον συζητεῖ ἀπὸ ἡμερῶν τὸ νομοσχέδιον τοῦ κ. Μπλάντ, προέδρου τῆς ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητήμάτων κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς δουλῆς, τὸ ἀσφαδόν τὴν δισφάλιστν ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων τοῦ ἡμίσεος τῶν φορτίων δουθείας τοῦ σχεδίου Μάρσαφλ, κατὰ τρόπον αἱρόντων οἰανδήποτε ἀψιφεδητησιν περὶ τὴν ἔφαρμογιν τοῦ μέτου. Τὸ νομοσχέδιον προβλέπει ὅπως τὰ 50% ὄλων τῶν χρηματοδοτουμένων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας φορτώσεων, τόσον τὸν προερχομένων ἐξ Ἀμερικῆς, ὅσον καὶ τῶν δι' αὐτῆν προοριζόμενων, καθὼς καὶ τῶν μεταξὺ δύο ἔνων χωρῶν μεταφεργατικῶν τοιούτων. Φορτώνωνται ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Βάσει τῆς ἡδη ἰσχυούσης νομοθετικῆς προβλέψεως, τὰ 50% τῶν φορτίων ἀνεψηπόντο μόνον εἰς τὰς ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔξαγωγάς πρὸς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου.

Κατά τάς πρώτας συνεδριάσεις τῶν κοινοβουλευτικῶν ἐπιτροπῶν δουλῆς καὶ γερουσίας, ὅπου ἀνάλογον ὑπεβλήθη νομοσχέδιον παρὰ τοῦ γερουσιαστοῦ Μανιούσου, ὁμοφώνως τούτῳ ἐνέκριθη κατ' ἀρχὴν καὶ ἐκλήθησαν—κατὰ τὴν γνωστὴν διαδικασίαν—νὰ ἔφερουν τὰς ἀντιλήψεις τῶν πρόσωπα ἐκ τῆς διοικήσεως καὶ ἐκ τῆς ναυτιλίας προερχόμενα, ἔγκυρον, ὡς ἐκ τῆς ἰδιότητὸς τῶν ταυτῆς, δυνάμενα νὰ ἔχουν γνώμην. Ἡ σημαντικώτερα ἀκρόασις ἐνώπιον τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ὑπῆρξεν ἡ τοῦ διαβειριστοῦ τοῦ σχεδίου Μασσάλη κ. Χόρφιμαν, εἰδικῶς πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν κληπτέντων τῶν Ζην Φεβρουαρίου.

αυτον κληνθεντος την Νεοφεορουσιον.  
Πράγματι ο κ. Ξόφφαν μπέδειν εις τὸ Κογκρέσσον τὴν ἀνάγκην  
μιᾶς ριζικῆς τροποποίησεως τοῦ νομοσχεδίου, διὰ νὰ ἀποφευχθῶν ἐνδε-  
χονεια σοβαραι ζημια εις τὸ δόλην πρόγραμμα τῆς εὐρώπατικῆς ἀνασυγ-  
κρήσεως. Τὸ νομοσχέδιον—εἶπεν ο κ. Ξόφφανος—δὲ έχει ήδη, δεν βά-  
πτιδάλη μόνον μίαν ασύντετην καὶ μὴ ἀναγκαῖαν ἐπιβάρυνσιν εἰς τὰς ὑπ-  
ρεσίας τῆς Διαχειρίσεως τοῦ σχεδίου, ἀλλὰ θὰ διαιρουγήσῃ καὶ μίαν κα-  
θυστέρην εἰς τὴν δόλην προσπάθειαν τῆς ἀνασυγκρήσεως τῆς Εὐρώπης.

Έν συνεχείς δικαίωσης ο κ. Χόφμαν υπέτριψεν, ότι επί τη βάσει του κειμένου νόμου δὲν ἐπιτρέπεται εἰς αὐτὸν νά χρησιμοποιήσῃ τὰς πιστώσεις της οικονομικῆς συνεργασίας, διὰ νά φορτώσῃ τὰ 50% τῶν φορτίων ἐπί ἀμερικανικών πλοίων, ὅπου ένας σκάφη ήσαν διαθέσιμα νά μεταφέρουν ταύτη με ειδιθωτής κατωτέρους ναύλους. Ἐδήλωσεν ακόμη, ότι η στάσις του υπηργοεργού άπο την ἀνάγκην, ὅπως το Κογκρέσον διὰ μιᾶς νεωτέρας αποφάσεως του ἐκκαθαρίστηκε τὴν ὑφισταμένη ἀμφισβήτησιν, ὅσσον ἀφορά τοὺς «ναύλους τῆς ἄγορᾶς». Ἐάν πιστεύῃ τὸ Κογκρέσον, ότι «ναύλοι τῆς ἄγορᾶς» είναι οι ναύλοι τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, τότε θὰ δικιαλογήσηται καὶ ἡ «ησιμοποίησίς των, ἔστω καὶ μὲ ύψηλοτέρους ναύλους. Ἐάν έξι ἄλλου μὲ τὴν φράσιν «ναύλοι τῆς ἄγορᾶς» ἔχῃ υπ’ ὅψιν τοῦ Κογκρέσον τοὺς ναύλους ἐλεύθερας παγκοσμίου ναυλαγούς, τότε θὰ ἐπρέπει νὰ ἐκετασθῇ, ἀν ἐπιτρέπεται εἰς τὴν Διασχείρισιν τοῦ σχεδίου γὰρ ναύλων ἀμερικανικά σκάφη, ἐδόπου θὰ ὑπάρχῃ διαθέσιμα ἔνα πλοίο, προσφέρομενα μὲ εισιθητῶς γαμπλοτέρους ναύλους. «Ἄλλως τε—εἶπεν ὁ κ. Χόφμαν—ή ιδίωτης του, ως διασχείριστού του σχεδίου Μάρσαλ, συνεπάγεται καὶ ὠρισμένας εὐθύνας διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς. Ἐύρωπαϊκής ἀνασυγκρότησεως, ήτις μοιραίως ἔξαρταται καὶ ἀπό τὸ υπό συζήτησιν θέμα. Ἀνέφερεν ώς παράδειγμα τὴν Νοοθηγίαν καὶ τὴν συμμετοχήν της εἰς τὸ σχέδιο Οἱ Νορβηγοί—εἶπεν—ἀπώλεσαν κατὰ τὸν πόλεμον περισσότερον τοῦ ήμισεος τοῦ ἐμπορικού αὐτῶν στόλου, χάριν τοῦ συμμαχικού ἄγωνος, ή δὲ ἀξίωσις ὅπως τὰ 50% τῶν διὰ Νορβηγίαν φορτίων δονιθείσας μεταφέρουνται απόμερικανικῶν πλοίων, θὰ δημιουργήσῃ σοβαράς εἰς τὴν χώραν ταύτην διυγχερείας.

“Υπέδειξεν άκομη δ κ. Χόφμαν εἰς τὴν ἐπιτροπὴν τὴν ἀνάγκην, ὅπως τὸ Κογκρέσον ἀποδεχθῇ μιαν πλέον ἐλαστικὴν πρόβλεψιν, δυναμένην νῦν ἐφαρμοσθῆναι ἡς ὠρίσμανές της περιπτώσεις, εἰς τὸν διάδοχον της Νορβηγίας. Θὰ ἔπειτε εἶπον—εἴπε—τὸ Κογκρέσον νὰ σταμάτησῃ τὸ ἑνίκαφέρον του τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν, ἔναντι τῶν ἐνδεχομένων συνεπειῶν ἐκ τῆς ἀποδοχῆς του μέτρου τῶν 50 % τῶν φορτίων, ὃς τούτῳ διατυπώνεται εἰς τὸ ὑπό κρίσιν νομοσχέδιον. ‘Ομιλῶν γενικώτερον δ κ. Χόφμαν ἐτόνισεν, ὅτι ἡ πληρωμὴ οἰσούδηπτος υπερβάλλοντος ναυάλων εἰς τὰ ἀμερικανικά πλοῖα, πέραν τῶν ἕκαστοτε ισχυόντων εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοσάν, θὰ ἐπιφέρει υψηλότερον κόστος εἰς τὰ παραδίδομενα φορτία. Αἱ τιμᾶ—εἶπεν ἀνήλιθον, ὅχι μόνον διὰ τὰ φορτία τὰ χρηματοδοτούμενα ἀπὸ τὰς πιστωτικὲς τοῦ σχεδίου καὶ μὲν υψηλὸν κόστος μεταφερόμενα, ἀλλ’ ἀνταναλαστικῶς καὶ διὰ τὰ παρόμοια εἰδῆ τὰ ἔξειρισκόμενα ἀπὸ ἄλλας ἀγοράς. Λόχου χάριν, οἱ δρεπανικοὶ καὶ οἱ πολωνικοὶ γαιάνθρακες ἀνετιμῆθησαν ἐπηρεασθέντες ἀπὸ τὸ υψηλὸν κόστος μεταφορᾶς των εἰς Ἀμερικής γαιανθράκων. Εἳν συνεπῶς τὸ Κογκρέσον ἀποδεχθῆν τὴν πρόβλεψιν του 50 %, θὰ ἐτρέπεται νὰ προβλέψῃ εἶπον εἰς τὰ κεφάλαια του σχεδίου τῶν προσθέτων δαπανῶν, τὰς δόπιας ή τοιστάχι ἀπόφασις πηδεῖ προκαλέσει. ‘Η ἀπόδοσις αὐτῆς—ύπεδειξεν δ κ. Χόφμαν—ήμπορεις νὰ διενεργήται ἐπὶ τῇ διάσει ιδιαιτέρου λογαριασμοῦ εἰς τρόπον ὥστε αἱ διαφοραὶ αἱ καταβαλλόμεναι υπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων νὰ μη προστίθενται εἰς τὰ συνωδικῶν κόπτος τῶν φορτίων. Θα παρείνει τοῦτο τὸν εἰ-

χέρειαν είς ήμάς—προσέθηκεν δ. κ. Χόφφμαν—ὅπως οι καταβαλλόντες είναι έτι πλέον ναύλοι μη προέρχωνται από τὰς κανονικάς πιστώσεις τοῦ σχεδίου. Τα φορτία θὰ γρενώνται μὲ τοὺς ναύλους τῆς ἐλεύθερας ἀγορᾶς καὶ δὲν θὰ ἀντιμετωπίζωμεν τὰς ποσανθρεφεῖσας συνεπείας τῆς παγκοσμίου ἀκριβείας τῶν εἰδῶν, τὰς ὅποιας τόσον φοβεῖται η διαχείρισης τοῦ σχεδίου.

Εἰς μίαν μάλιστα στιγμὴν ὁ κ. Χόρφμαν ἔθεσε μένοι τοῦ σημειού νὰ δηλώσῃ, ὅτι ἡ ἐ-τυχία του σχέδιον Μάρσαλ ἔγκειται εἰς τὸ νὰ πείσῃ τοὺς ἔνους λαούς, δτὶ—παρὰ τοὺς Ισχυρισμοὺς τῆς ρωτικῆς προπαγάνδας—δὲν ἀποδέπτει τὸ σχέδιον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀμερικανικῶν πεμπτινές, ἀλλ᾽ ὅτι τείνει ἀποφασιστικῶς ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸν ψυχρὸν πόλεμον τῶν Σοδιέτ.

Τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ κ. Χόρωμαν ὑπεστηρίχθησαν καὶ ἀπὸ τῶν Πρόδρομον τῆς *Νεανιτλαϊκής* Ἐπιτροπῆς ναυάρχον Σμίθ. Τὰ μὲν τῆς κοινωνούλευτικής Ἐπιτροπῆς ἔξεπλάγησαν ἀπὸ τὴν στάσιν τῶν ἕκπρσώπων τῶν δύο τουτων κρατικῶν ὄργανώσεων, αἵτινες ἐνεφαυίσθησαν ἔχουσαι ὀντιθέουσαν ἀπόφεις ὡς πρὸς τὴν ὑπόστριψιν τῆς ἡμερικανικῆς ναυτιλίας. *Ἐνώπιον* τῆς ἐντυπώσεως ταῦτης εὑρέθεις ὁ κ. Χόρωμαν ήταν γάσθιθή να δηλώσῃ: «Δέν ἔχο τίποτε ἔναντιν τῆς ἡμερικανικῆς ναυτιλίας. Τούναντίον», ἐπιβιωμῷ όπως αἱ *Ηνωμέναι* Πολιτεῖαι διατηρήσουν ἔνα Ισχυρὸν ἐμπορικὸν στόλον, ἀλλὰ ὡς ἕκπρσώπως τῆς Διασχειρίσεως τοῦ σχεδίου δὲν ἥμπτορά να τὸν ἔνισχύσω. *Ημεῖς* προσπαθούμεν νὰ διεκπεραιώσωμεν τὸ ἔργον, που ἀνελάδομεν καὶ ἔαν δὲν ἀφοσιωθῶμεν εἰς τὴν ἀποστολὴν μας ταῦτην. Ισως τὸ δόλον πρόγραμμα νὰ ἀποτύχῃ».

Τό σχέδιον, αλλως τε, Μάρσαλ αποβλέπει, κατά τὸν κ. Χοφφμαν, εἰς τὴν ναυτιλίακην ἀποκατάστασιν τῆς Εὐρώπης. δεδομένου ὅτι πολλαὶ χώραι αὐτῆς ἔξαρτωνται ἀπὸ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν ναυτιλιῶν ἴνας επιστροφήν. Ἐάν τοι τούτη τὸν μετεχουσὸν τοῦ σχεδίου χωρᾶν ἀνασυγκροτθῶν. τότε τοῦ σχέδιοις δὲν θὰ σημειώσῃ τὴν ἐπίτευξίαν οὐδὲν αναμένει τὸ Κογκρέσον.

Ἐπειδὴ τὸ δέκατον τέλος θεομητῶν διὸ μνημόνων ἀπόβιλλάθεσσαν εἰ-

Ἐπὶ τῇ βασεῖ τῶν ἑκτείνων, ὡς ἀντέρει πομφέων υπερδιήθησαν εἰς τὴν κοινούσιον λευκτικήν·—“τοσοῦν ὥρισμέναι τοποποιήσεις, αἵτινες καὶ κατέθετονται αὐθίγερὸν ἀπό μέρους τοῦ Προέδρου τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» ναυάρχου κ. Συιθ. Αἱ ἐν λόγῳ τοποποιήσεις παρέχουν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τὴν ἔρουσιδοτησιν τῆς μὴ ἐφανιζότη τὰς προβλέψεις τοῦ υπὸ συζητοῦν νομοσχέδιον, εἰς δόσας περιπτώσεις κρίνει, διτὶ ἀρταὶ δὲν εἶνες ἐφαρμόσιμοι η δὲν ἔξυπητον τὸ γενικώτερον σ’ ἔρου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

"Η πρόβλεψις διά τὸ 50 % δὲν θὰ ἐφαρμόζεται διὰ τὰς φορτώσεις μεταξύ ξένων χώρων, ἐστὼν καὶ αὐτὰς 'ρυματοδοτοῦνται μὲν δολλαρία τοῦ σχεδίου. Θὰ ἐφαρμόζεται μόνον διὰ τὰς ἔξι 'Ημερέων Πολιτειῶν φορτώσεις βοηθείας ἐπὶ «λάϊνερς», φορτηγών καὶ δεξαμενοπλοίων, ἔξαιρεσι τῶν περιπτώσεων καθ' ὃς θὰ κρίνεται, διτὶ αἱ τοιαύται φορτώσεις θὰ διάσπανται ἐπίτηδει· ιοὶ εἰς τὸ ἔργον τῆς εὐρωπαϊκῆς άνασυγκρότησεως. Θὰ ἐπιτρέπεται ἐπίσης, ὅπως, εἰς ειδικὰς περιπτώσεις, τὸ ποσοστὸν τῶν 50 ἑκατοστῶν κατέθηται εἰς τὰς μεταφοράς μιᾶς χώρας, ἐφ' ὃσαν διὰ τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου διατηρεῖται τὸ καθοριζόμενον ποσοστὸν τοῦ ήμισεος.

“Η τελευταία αυτή τροποποίησις άπετέλεσεν άντικρίμενον μακρών συζητήσεων είς τήν κοινωνιολευτικήν έπιτροπήν άπό μέρους τόσον τών μονοκρατικών, όσον καὶ τών προσυμπλικιδών άντιποσιστώνων, τρία ομάς μέλη τής έπιτροπής συνέστησαν την άποδοχήν της. Σημειώσαται άκομη, ότι η Διαχείρισης τού σχεδίου ζητεῖ διά τῶν τροποποίησεων, δύος ἔχη μόνη αυτή δικιάσιμα νά κρινή εἰς ποιάς περιπτώσεις καὶ διά ποιά υπό φόρτωσιν εἶδη δύναται νά γηστιμοτοιχηθῇ ή μὴ ἀμερικανικά πλοιά.

Τέλος ὁ κ. Μπλάντ εδήλωσεν, ότι μετά μίαν άκομη συνεδρίασιν ή 'Επιτροπή θὰ προέλθῃ εἰς άποφάσεις, τάχις όποιας και θὰ ύποβάλῃ εἰς τὴν δουλίαν.

\* \* \*

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀνηγγέλθη ἐξ Αὐστρικῶνος, ὅτι αἱ ἔκει ξέναι πρεσβεῖαι ἥρχισαν ἀσκοῦσαι πίεσιν ἐναντίον τοῦ μέτρου καὶ ὠρισμέναι ἐξ αὐτῶν ἐδῆλωσαν πλήρη ἀδυναμίαν νὰ προσαρμοσθούν εἰς τὸν νέον νόμον, ἐὰν οὐτοὶ ἡθελοῦσι φυσισθῆ, ὡς κατετέθη, διότι θὰ ἐστηματε τοῦτο παροπλισμὸν τῆς Ἐθνικῆς των χωρακτηρίστητος. Χαρακτηριστικὸν ἀφ' ἔτερου τῆς ἀσύνθιθους πιεσεώς ἀπό μέρους τῶν ἀμερικανῶν ἐφόπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων ἐνιε καὶ αἱ δηλώσεις τῶν ἐργατικῶν ἐκπροσώπων, οἵτινες ἐτόνισαν, ὅτι αὐτὴ αὐτὴ ή ὑπόστασις τῶν ὄργανωσεων τῶν ἔξαρταταί ἀπό τὴν ψήφισιν τοῦ νομοσχεδίου καὶ τὴν διατήρησιν μιᾶς ἐπάρκουντ καὶ ἵσχυρας ἀμερικανικῆς ναυτιλίας.

Κατηγορείται άπό τους ναυτεργάτας ὁ κ. Χόφφμαν, διτί διευκολύνει τὴν ἀσυντροφή τῶν εὐρωπαϊκῶν ἐμπορικῶν στόλων εἰς δῆρας τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας, σύρκαρικέων δὲ ὅτι εὐνοεῖ τὴν Γαλλικὴν καὶ τὴν Ἰ-  
ταλικὴν καὶ ὅτι ἐπίδωκε τὴν δημοιουργίαν ἀκόμη καὶ ιδιαιτέρου στόλου τοῦ ἔλεους πάσιν τοῦ Τεργεστίου 100.000 τόνων.

Οι ναυτεργάται έζητησαν έπιστης την παροχήν έπιχορηγήσεως εις τὰ

άμερικανικά πλοία και την άπταγύρευσιν τῶν μεταφορῶν των εἰς τὰς σημασίας τοῦ Παναμᾶ και τῆς Χονδρίας, διότι κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον στέρουνται τῆς ἐργασίας τῶν οἱ ἀμερικανοὶ ναυτικοὶ, ἐνώ και οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπόφευγουν τὴν καταδόλην τῶν φόρων. Ἐκτρόσωστοι τῆς μεγάλης ναυτεργατικῆς ὁργανώσεως C.I.O. ἐδήλωσεν, ὅτι ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου μέχρι τοῦ Νοεμβρίου 1948 ἐστημένησαν 959 ἀναχωρήσεις πλοίων μὲν φορτίου εἰς χῶμα (σιτηρά και γαϊάνθρακες) δι' Ἰταλίαν και Γαλλίαν. Ἐξεπροσώπουν αὗται τὰ 85% τῶν εἰς χῶμα φορτίων τῆς ἀμερικανικῆς δονθείας, ἐξ

### Telogrammes

«GENICOLAOU»  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

SHIPBROKERS

Bevis Marks House, Bevis Marks LONDON E.C. 3.

Telephone:

Avenue 4941

- ΔΑΝΕΙΑ
  - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
  - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Αυτούς ούτως διέπει ο ΕΛΛΑΣΙ:

- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
  - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
  - ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε. - ΑΘΗΝΑΙ

άμερικανικά. Είς τὰ ξένα συμπεριλαμβάνονται 42 φορτώσεις ἐπὶ παναμαϊκῶν πλοίων καὶ 28 ἐπὶ χρονδουριανών.

Ἐξ ἄλλου γερουσιαστής κ. Μάνιουσον, ύπεραμυνόμενος τοῦ νομοχεδίου ἑνώπιον τῆς ἀρμόδιας κοινοβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας, ἐπέκρινε τὰς ἀπόφεις τοῦ κ. Χόφφμαν διὰ τὴν μεταφοράν περισσοτέρων φορτίων ἐπὶ ξένων σκαφῶν, λόγῳ τοῦ εὐθυνοτέρου ναύλου των καὶ προσέθηκεν, ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἀπώλεσαν 1200 πλοῖα συνεπείᾳ «οἰκονομικού τορπίλλισμού», ὡς ἀπεκάλεσε τὰς γενούμενας πτωλήσεις εἰς ξένους. Οὕτω, 38.000 ἀμερικανῶν ναυτεργάτων ἀπώλεσαν τὰς ἔργασίας των, ἐνῷ καὶ τὰ ἔργαστάσια ἐπικευών ἀπέλυσαν 12.000 ἔργατων. Τὸ ζῆτημα—εἶπε—τίθεται, ἐάν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ ἐπιτοψούν εἰς τὰς ὄλλας χώρας νὰ κυριαρχήσουν τῶν θαλασσῶν ὅδων ἀνευ ἀντιστάσεως καὶ ἐάν προκειται αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι νὰ στρέψουν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν τὴν ναυτιλίαν τῶν πρὸς τὰ ἔργαστάσια διαλύσεως, ὡς ἐπραξαν καὶ κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀνεκοινώθησαν ἀπὸ μέρους τῆς Διαχειρίσεως τοῦ σχεδίου αἱ στατιστικαὶ τῆς κινήσεως τῶν φορτίων δονθείσεις κατὰ τὸ ἑννεάμηνον Ἀπριλίου—Νοεμβρίου 1948. Ἀνήλθον αὐταὶ εἰς 12.283.000 τόνων, ἐκ τῶν πόλων 6.010.000 τ., ἥτοι τὰ 48.9% ἐφόρτωθησαν ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ 6.243.000 τ. ἐπὶ ξένων. Τὰ εἰς χῆμα φορτία ἀνῆλθον εἰς 9.787.000 τ., μὲ φόρτωσιν 4.942.000 τ., ἥτοι τῶν 50.5% ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν διὰ τὰς φορτώσεις πετρελαϊκῶν ἀνήλθεν εἰς 21.6% καὶ διὰ τὰς γενικὰς ἐμπορεύματα εἰς 57.7%.

Διὰ νὰ καταδειχθῇ τέλος πόσον ἔχουν κερδίσει τὴν κοινὴν γνώμην διὰ τὰς ἐπιδιώκεις των οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἀναφέρομεν τὸ ψήφισμα τῆς «Ἀμερικανικῆς Λεγεόνων» ἐπέκριθεν κατὰ τὴν τελευταίαν εἰς Νέαν Υόρκην συνέλευσιν τῆς. Μεταξὺ ἄλλων, ἐθνικῆς σημασίας ζητημάτων, κολεύεται τὸ Κουκρέσσον νὰ ἐπιβάλῃ τὰς προβλέψεις ἐνὸς νόμου τοῦ 1934, διὰ τοῦ ὅπου δῆλα τὰ ἐμπορεύματα τὰ ἀγόρασμένα δῆλα διανείων εἰς τὰς Ἡνωμέναι Πολιτεῖαις καὶ μέσω κρατικῶν ἡ ἡμικρατικῶν ὀργανώσεων, φορτώνονται ἀποκλειστικῶς ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Διὰ τοῦ αὐτοῦ ψηφισματος ὑποδεικνύεται ἀκόμη καὶ ἡ τροποποίησις τοῦ σχετικοῦ νόμου, ὡστε διὰ τοῦ κ. Χόφφμαν νὰ είναι ὑποχρεωμένος νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς διατάξεις του καὶ «νὰ πάυσῃ ὑπονομεύων τὴν ισχὺν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας».

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Ο ἀποκλεισμός

Ἄνακριθεῖσαι πολλὰὶ εἰδον τὸ φῶς καὶ ἀμφιβολίαι ὅχι ὅλιγώτεραι διεπιτύθονται ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους τερερέων, μάλιστα, τῶν κρατικῶν παραγόντων διὰ τὴν πληροφορίαν, τὴν ἀναγραφεῖσαν τὸ πρῶτον εἰς τὸ πρηγούμενον τεύχος μας, περὶ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰς μεταφορᾶς πρὸς τὴν Ἐλλάδα τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Οἱ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἐδήλωσαν ἀγνοίαν τοῦ γεγονότος, ὁ κ. Τερρέλ ἀνέφερθε εἰς τὸ γράμμα τῶν συμφωνιῶν περὶ τῆς Εὐρωπαϊκῆς οἰκονομικῆς συνεργασίας.

Διότι, ὅμως, δὲν ἀπέδοθη ἡ πραγματικότης διὰ τῶν δηλώσεων τῶν κρατικῶν ὑπευθύνων καὶ διότι ἡ Κοινὴ Γνώμη ἀγνοεῖ εἰσέτι τὴν ἀκριβῆ θέσιν τοῦ ζητήματος, θὰ ἐπανέλθωμεν ἐπ' αὐτοῦ. Πληροφορούμενος, πράγματι, ὅτι κανεὶς ἐκ τῶν ἀρμόδιων δὲν ἐμέλετο τὸν ὑπόθετον τῶν Ἑλληνικῶν μεταφορῶν μὲ τὴν προσοχὴν, ποὺ τῆς ἀξίζει καὶ κανεὶς δὲν ἀντιμετωπίζει λοιπὸν τινά, δυναμένην, νὰ ἔξυπρετησῃ τὰ ἐπὶ μέρους συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τὰ γενικότερα τῆς Οἰκονομίας μας.

Τὸ ζῆτημα δὲν είναι νέον. Ἀπὸ τοῦ παρελθόντος «Οκτωβρίου ἥλθαν τὰ πρῶτα ἐξ Ἀμερικῆς μηγύματα, ἀτινα ἔφθασαν καὶ μέχρι τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας». Ήτο γνωστόν, ὅτι αἱ συμφωνίαι περὶ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ προέβλεπον σαφῶς τὴν γενικὴν πρόβλεψιν, ὅτι οἱ ναύλοι τῶν διενεργούμενων μεταφορῶν, βάσει τῶν πιστώσεων τοῦ σχεδίου, θὰ πληρώνωνται εἰς δολλάρια, ἐφόσον τὰ ἀπασχολούμενα σκάφη θὰ είναι ἔξοι πρὸς τὴν χώραν τοῦ προσορισμοῦ τῶν φορτίων. Διὰ τὰ σκάφη, τὰ ἔξυπρετούντα τὰς μεταφορὰς τῆς ίδιας αὐτῶν χώρας, οἱ ναύλοι θὰ καταβάλλωνται εἰς τὸ ἔθνικὸν ἔκαστον Κράτους νόμισμα.

«Τοῖφ», δηλοῦθε, θὰ διεισθογεῖτο δῆλα αἱ διὰ τοῦ σχεδίου εἰσαγωγαὶ πρὸς ἀπόστας τὰς χώρας τὰς μετεχούσας αὐτοῦ, ἀφοῦ διὰ τῆς προβλέψεως τοῦ ἀνώτεροῦ δρου τὰ δολλάρια τῶν ναύλων θὰ παρείχονται ἐκ τῶν πιστώσεων κατὰ μόνην τὴν περίπτωσιν τοῦ ξένου πρὸς τὴν χώραν τοῦ προσορισμοῦ πλοίου. «Η διαφύλαξις τοῦ ἡμίσεως τῶν μεταφορῶν υπὲρ τῆς ναυτιλίας ἔκαστης χώρας, προύπεθετε ναύλους εἰς τὸ νόμισμα της. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ἔλεγχος, οὐσιαστικὸς μάλιστα, ἐθεσπίζετο καὶ ὁ ἔλεγχος αὐτὸς τοῦ Ἀμερικανικού, κυρίων, πλοίου, διηγούλων τὴν ἀπασχολησίην. «Ἐξοικόνωμος ἐπήρχετο ἐπίσης δολλαρίων δι' ἄλλους παραγωγικούς σκοπούς, ἀφοῦ μέρος τῶν ναύλων θὰ ἐπληρώνετο εἰς ἄλλο νόμισμα, πλὴν τοῦ δολλαρίου. Αγορά «Φόμπτ» διὰ τῶν πιστώσεων δὲν ἐπετρέπετο, παρὰ μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀναλήψεως τῆς μεταφορᾶς ἀπὸ αὐτὰ τὸ ἔθνικά πλοία τῆς χώρας τοῦ προσορισμοῦ.

Τὸ ἑννεάμηνον τῆς λειτουργίας τοῦ σχεδίου διέρρευσε, χωρὶς ἡ διαχειρίσις αὐτοῦ νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δροῦ περὶ ναύλων, διὰ τὰς Ἑλληνικὰς τούλαχιστον μεταφοράς. Οἱ περὶ ὑπὸ μέρος τοῦ σχεδίου ηγόνησαν παντελῶς καὶ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν. Διὰ τὰς ὄλλας χώρας τὸ ζῆτημα είχεν ἔγκαιρο ρυθμισθῆ διὰ τοῦ περιπλάνων συμφωνίων, πάντως ὅταν οἱ διώρησης αἴτιοι λ. χ., σκάφη, δὲν είναι ἐφαρμόσιμον καὶ εἰς τὰς ίδιας μας. Σημειώθησαν, ὅτι ἐν τοῖς μεταφοραῖς αἱ Ἑλληνικαὶ μεταφοραὶ διέζηγοντο κατὰ 80 περίπου τοῖς ἑκάστοτε μὲ Ἀμερικανικά πλοία, ἀλλά στα δὲ φορτία, τὰ δέκα μόλις τοῖς ἑκάστοτε, μὲ Ἑλληνικά. «Ο δρός κατὰ ἀκολούθων ἔκοιματο.

«Οταν, ὅμως, ἐπιμόνως ἔζητηθῇ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἡ συμμετοχὴ μὲ εὐθηνότερον, μάλιστα, ναύλων καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὰ δι' Ἐλλάδα σιτοφορία, τότε καὶ ἐδηλώθη ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους Ἀμερικανούς, ὅτι τὸ σχεδίον δὲν προβλέπει τὴν πληρωμὴν ναύλων εἰς δολλάρια εἰς σκάφη τῆς χώρας διὰ τὴν ὅποιαν προορίζονται τὰ φορτία.

Ἐπρεπε, λοιπόν, ἡ νὰ πληρωθοῦν οἱ ναύλοι εἰς δραχμάς, πράγμα ἀδύνατον, ἀφοῦ τοὺς 100 τοῖς ἑκατὸν τῶν δαπανῶν ἐνὸς Ἑλληνικοῦ σκάφους πληρωνοῦνται εἰς δολλάρια, ἐφόσον φορτεῖ τὸ ναυλοσύμφωνον του εἰς Ἀγγλικὸν νόμισμα προβλέπει τὴν καταβολὴν τοῦ ναύλου, ἡ νὰ πληρωθοῦν εἰς δολλάρια, ὅχι δύμας ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου, ἀλλὰ ἀπὸ τὸ πενιχρὸν ἀπόδεμα τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος. Μὲ ἄλλους λόγους, ἀπὸ τὸ Κράτος ηθελεν ἐπιδιώκει τὴν ὑπέρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου διαφύλαξιν τοῦ ἡμίσεως τῶν πρὸς τὴν Ἐλλάδα φορτίων, θὰ ἐπρεπε νὰ ὑπολογίζεται εἰς μιὰν δαπάνην δολλαρίων ἀρκεῖσα σημαντικὴν ἐκ τοῦ κρατικοῦ συναλλαγμάτου. Διερωτώμεθα, ἀν τούτῳ θὰ ἐπετρέπετο ἀτίμωρη διὰ τὴν ισοσκέλεισιν σῶν πληρωμῶν τὸν συνθήκην, υφ ἃς τελεῖ η οἰκονομία τῆς χώρας καὶ ἡ καχεκτικὴ ἐξαγωγικὴ τῆς κίνησίς.

Λογικὸν θὰ είνε, δύμας, τὸ ἔρωτημα: Διατὶ νὰ μᾶς προκαλέσῃ ἀνησυχίαν ἡ τοιαῦτη ἐπιστροφή τῶν κρατικῶν συναλλαγμάτων καταβολὴ τῶν ναύλων εἰς τὰς Ἑλληνικὰ πλοία, ἀφοῦ θὰ ἀντιστραθεῖται ὀπωδόπιο πότε ἀπὸ τὴν οἰκονομία, ποὺ θὰ ἀντιστραθεῖται ὀπωδόπιο πότε ἀπὸ τὴν σκέψην; Εἰς αὐτὴν, πράγματι, τὴν σκέψην καταδύγει τὶς ἐκ πρώτης, δύμας, σφένως. Θά συνέθενε τούτο, ἀν ἡ ἀνασυγκρότηση τοῦ ποτού μας ἔχαινεν ὀμαλῶς, μὲ ρυθμὸν ὅσημεραί επιταχυνόμενον, ὥστε νὰ ἀναλίσκωνται, ὅπως συμβαίνει καὶ εἰς ὅλας τὰς χώρας τοῦ σχεδίου καὶ παραχωρηθεῖσαν κατὰ τὸ παρόν, δὲν συμβαίνει διὰ τὴν Οἰκονομίαν αἱς. Ο ἄγων κατὰ τὸ ποτό συμφέρειν προκαλεῖται. Τόσο, πρὸς τὸ παρόν, ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου. Δὲν είνε, ἀλλὰς τε, εὐκαταφρόνητον τὸ ποσόν. Εἰς 25 ἑκατομμύρια δολλαρίων ὑπολογίζεται, ὅτι στοιχίζουν ἐπησίως αἱ Ἑλληνικαὶ μεταφοραί τοιούτινα. Χαλαρὸς σημειούται δὲ ρυθμὸς τῆς ἐκτελέσεως τῶν εἰσαγωγικῶν προγραμμάτων. Αἱ παρεχόμεναι πιστώσεις διὰ τὴν ἀνασυγκρότησην μετά τὴν προστάσιαν τοῦ ποτού προστάσιαν. Καὶ παρεχόμεναι πιστώσεις διὰ τὴν άνασυγκρότησην μετά τὴν καθεύδησην τοῦ ποτού.

Οἱ ναύλοι, συνεπές, θεωρεῖται ἰσως συμφέρονται πάλι πληρωνάνται, πρὸς τὸ παρόν, ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου. Δὲν είνε, ἀλλὰς τε, εὐκαταφρόνητον τὸ ποσόν. Εἰς 25 ἑκατομμύρια δολλαρίων ὑπολογίζεται, ὅτι στοιχίζουν ἐπησίως αἱ Ἑλληνικαὶ μεταφοραί τοιούτινα. Οι ναύλοι ἔχουν διὰ τὸ ποτό νόμισμα, τοῦ ποτού τοῦ νόμου τὴν ἐλευθερίαν νὰ τὸ πράξῃ. Καὶ διὰ μὲν τὴν συμμετοχήν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς ίδιας ήμέν μεταφοράς, τὸ ζῆτημα δὲν θὰ ἐπεδέχεται ἀμφισθητήσιν, διὰ δὲ τὸ αἰτημα τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων ἀπὸ τὰς πιστώσεις θὰ είχομεν ὑπεραρκεῖ τὴν επιχειρήσατο, ἵνα τούτο εύσταθηση. Εν συντομίᾳ θὰ τὰ ἀναφέρωμεν: «Ἔχουμε κατ' ἄρχην τὴν δασκαλήν προϋπόθεσιν, διότι συνηνόπτεται πρὸς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ ποτού τὰς μεταφοράς του καὶ τοὺς ἔθνους λίμενας κινητὰς τοῦ ποτοπόρου φορτηγού μας, σημαντεῖς προτερόπορος πρὸς τὴν Ελλάδα. Αποφέρει ἐνίσχυσιν οἰκονομίκην καὶ συναλλαγματικήν. Ο ναύλος ἔχει δῆλον μὲ τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος θὰ είναι εὐθυνότερος, ἀνάλογος συνεπῶς καὶ ἡ εἰς δολλάρια οἰκο-

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΩΝΙΚΩΝ»: «Ο νόμος περὶ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καθορίζει τὶς τὴν παράγοντας III. 7: «ΥΠΕΡΑΚΕΑΝΙΟΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ: α'.» Αἱ ἑσυστήσεις διὰ τὰς ὑπερωγείους περιπτώσεις, καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν φορτώσεων C. απλ. F. (κόστος καὶ ναύλων) ἡ ἑσυστήσεις διὰ κάθε είδους ἐμπορεύματος, πηροεῖ καὶ ρυθμοποιηθῆ πότε τὸν μετέχουσον τοῦ σχεδίου χώρων διὸ νὰ καλύψῃ τὰς δολλαρία παρεχόμενάς ὑπέρπτεσις μὲ τὴν φορτηγού των: 1. τῶν χρηματοδοτουμένων ὑπὲρ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου φορτίων πρὸς τὰ μετέχοντα κράτη διὰ σκαφῶν ἀλλῆς σημαντικῶν λίμενων διότι η τοιαῦτη εἰς δολλάρια πληρωμὴ νὰ διενεργήται σημαντικά καὶ μέχρι τοῦ δροίου, διότι η τοιαῦτη εἰς δολλάρια πληρωμὴ νὰ διενεργήται σημαντικά μὲ τὴν ἐμπορικὴν συνήθειαν.

Περιτέρω εἰς τὴν παράγοντας III. 21: «Ο Διαχειρίστης δύναται νὰ ὑστερήσῃ ἀπόσυρναι καὶ νὰ τροποποιήσῃ εἰς οἰνοδηπότης πρόχον ή ἀπὸ καιρού εἰς καιρὸν μέρος ή καὶ τὸ δῶλον τῶν προβλέψεων τοῦ μέρους τούτου τοῦ νόμου».

**John A. Papadopoulos & Co**  
16 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

Γενικαὶ ναυτικαὶ ἔργασίαι

Καθαρισμὸς λεβήτων  
καὶ ύψαλων χρωματισμοὶ

Παντὸς εἰδους ἐπισκευαὶ

Προμήθειαι ύλικῶν καὶ ἐφοδίων

Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι

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

Προμηθεύομεν ρυμουλκά πάσης ιπποδυνάμεως.

νομία. Δεδομένου, ότι ένα ποσοστόν πέραν της και τού 20 τούς έκατον τού ναύλου θα καταβάλλεται εἰς δραχμάς, οίκονομία και έντευθεν σημαντική θα προέλθῃ εἰς δολάρια. Εν απολύτω γνώσει τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν, τὴν ἐτού τοῦ μικρότερον ναύλου και τοῦ εἰς δραχμάς ποσοστού αυτοῦ οίκονομίαν, τὴν ὑπολογίζομεν εἰς τρία, τούλαχιστον, στρογγυλὰ ἔκατον μυριά δολαρίων ἑπτησίων διὲ μόνας τὰς μεταφοράς τοῦ σχεδίου (εισαγωγαί).

Αὐτά τὰ βασικά ἐπιχειρήματα θὰ ἡδύνατο κάποιος ἀρμόδιος νὰ προβάλῃ. Οἱ Ἀμερικανοὶ ζωηρῶς ἐνδιαφέρονται νὰ ίδουν τὴν Ἑλλάδα ἀποκαθισταμένην και ἀνασυγκροτούμενην. Διὰ τὴν ἐπιδίωξιν αὐτὴν θυσιάζουν γενιαλοφόρων ἔκατον τάδες ἔκατον μυριών δολαρίων. Ἐφόσον θὰ ἐπειθώντο, ὅτι τὸ γενικότερον συμφέρον τοῦ τόπου μας ὑπηρέτει τὴν ἀνάγκην τῆς ἔξαρσεως, θὰ τὸ ἐδέχοντο.

Εἰδικότερα, ὅσον ἀφορᾶ τὴν πρόβλεψιν τῆς καταβολῆς τῶν ναύλων εἰς δραχμάς, ἔχουμεν νὰ παρατηρήσουμεν: Ἐδέχθησαν, πράγματι, αἱ ἄλλαι ναυτικαὶ χώραι τοῦ σχεδίου τὴν εἰς τὸ νόμισμά των καταβολὴν τοῦ ναύλου τῶν ἔθνικῶν των πλοίων διὰ τὰς βάσεις τῶν πιστώσεων μεταφοράς, διότι, πλὴν τῶν φορτωτικῶν και λιμενικῶν δικαιωμάτων εἰς τὴν Ἀμερικήν, ὅλαις αἱ ἄλλαις διαπάντα κινήσεως τῶν πλοίων των—μισθοῖ, ἀσφάλιστρα, ἐπισκευαί, ναυπηγήσεις, καυσίμων και προμήθειαι ἐφοδίων—ὅλαις διενεργούνται εἰς τοὺς ἔθνικούς των λιμένας και εἰς τὸ ἔθνικόν των νόμισμα (λίραις, φράγκος, κορώνας, φοινίκος και λιρέτας). Τὰ δολαρία, ἐπίσης, τῶν πιστώσεων, ὅσα ἔξοικον μοριούνται διὰ τῆς ἀπασχόλησεως τῶν ιδίων των πλοίων, διστίθενται ἀμέσως διὰ τῆς ἀπιδίωσης τῶν ἄναυλων χωρῶν.

Τῶν Ἑλληνικῶν, δῆμως, πλοίων τὸ ἄπαντον τῶν δαπανῶν καταβάλλεται εἰς δολαρία, ἀκόμη και τὰ λιμενικά δικαιώματα τοῦ Πειραιῶν και αἱ ἔδω προμήθειαι τροφίμων και υλικῶν. Εἰς τί, λοιπόν, θὰ χρησιμεύσουν αἱ δραχμαὶ τοῦ ναύλου; Καὶ ἀν πάλιν θήλεται προσφύγει τὸ Κράτος εἰς τὸ κρατικὸν συναλλάγμα, πόθεν θὰ ἔξευρεθῇ ἔνα ποσὸν ἔξι, τούλαχιστον, ἔκατον μυριών δολαρίων, εἰς ὃσα κατὰ τοὺς μετριώτεροὺς ὑπολογισμούς θὰ ἀνέλθουν ἐπηοίως οἱ ναύλοι τοῦ ἡμίσεος μόνον τῶν φορτών, τῶν προοριζομένων διὰ τὴν Ἑλλάδα;

Αὐτά, μὲν πάσαν συντομίαν, εἰνε τὸ ἐπιχειρήματα, ποὺ δικαιολογοῦν τὸ αἵτημα τῆς ἔξαρσεως. Ἀλλ' ἄν, παρ ἐλπίδα, δὲ ἐπιτύχωμεν τὴν κατανόησιν τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος ἀπὸ μέρους τοῦ Διαχειριστοῦ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, δεν θὰ πρέπει η Κυβερνησίς νὰ ἐγκαταλείψῃ τὴν προσπάθειαν τῆς ἔξερσέως τῶν μέσων, ποὺ θὰ διασφαλίσουν τὸ ἡμίσιο, τούλαχιστον, τῶν μεταφορῶν μας ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς Ναυτιλίας. Τὸ συμφέρον τοῦ τόπου ὑπαγορεύει τὴν ἀνάγκην. Μέσα πολλὰ και ἐφικτά υπάρχουν, δυνάμενα νὰ ἐφαρμοσθοῦν και νὰ ἀποδώσουν ἀφονα τὰ κέρδη ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας. Δὲν πρόκειται ἡμεῖς νὰ τὰ ἀπαριθμήσωμεν. Τὸ παράδειγμα τῶν ξένων ὑποδεικνύει τὰς κατευθύνσεις μιᾶς οὐγούς ναυτιλιακῆς και μεταφορικῆς πολιτικῆς. Ἐξυπάκουεται, δῆμως, ὅτι θὰ πρατανεύση, κατὰ τὴν μελέτην τῶν ληπτέων μέτρων, ἡ καλὴ πιστις, ἡ καλὴ θέλησης και ἡ ειλικρινής συνεργασία ὥλων τῶν ἔνδιαφερομένων, κατὰ κύριον δὲ λόγον τὸν Κράτος. Ἀρκετά, πιστεύομεν, ἵνα οἱ ἀναγνωσταὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἐνημερωθοῦν ἐπὶ τοῦ τζητημάτος τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου. Τὸ θέμα, δῆμως, τὸ γενικότερον, τοῦ τι δέοντο γενέσθαι, δὲν ἔχει τελεῖται. Θά επανέλθωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον.

### Τὸ κονδύλιον τῶν ναύλων

Λίαν ἐπικίρως μᾶς ἔρχονται αἱ ἐκ Παρισίων ἀνακοινώσεις ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀγορῶν, που ἐνεκρίθησαν διὰ τὴν Ἑλλάδα κατὰ τὸ πρῶτον ἐννέαμην τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, τὸ λῆξαν τὸν 31ην Δεκεμβρίου 1948. Αἱ ἔγκριθεισαὶ ἀγοραὶ ἀνήλθον εἰς 145.700.000 δολαρίων. Εἰς τὸ ποσὸν αὐτῷ περιλαμβάνονται και οἱ καταβληθέντες ὑπερωκεάνιοι ναύλοι, ἀνερχόμενοι εἰς 11.900.000 δολαρίων.

Τὸ ποσὸν δὲν ἀφίσταται τῶν δύον ὑπελογίζαμεν, χωρὶς νὰ ἔχωμεν ὑπὸ δικίων τοὺς ἀγοραίς τῶν Ἑλληνικῶν μονών ἐισαγωγῶν τοῦ σχεδίου διὰ δόλκηρον τὸ ἔτος. Δὲν περιλαμβάνονται αἱ ιδιωτικαὶ εἰσαγωγαὶ, ἀλλαὶ διὰ κρατικοῦ συναλλάγματος διενεργούμεναι, σύτε και αἱ ἔξαγαγαὶ τῶν προϊόντων μας, καθὼς και αἱ ἔξι Εὐρωπαϊκῆς χωρῶν και πρὸς αὐτὰς μεταφοραὶ μας. Αὐτά, διὰ γὰρ ἀπεδειχθῆ ὡς ὅγκος τοῦ κονδυλίου τῶν ναύλων. Ἀξίζει νὰ ἀσχοληθοῦν ἐπ' αὐτοῦ οἱ ἀρμόδιοι.

\* \* \*

Σχετικῶς μὲ τὴν καταβολὴν μέρους τοῦ ναύλου εἰς δραχμάς διὰ τὰς ἔξι Ἀμερικῆς μεταφοράς, ἀς σημειωθῆ, ὅτι κάποια συμφωνία είχε συναφθῆ και ἐφαρμοσθῆ πρὸ διετίας διὰ μερικά φορτία τῆς Ἀμερικανῆς θοηθείας. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπεδέχθησαν τότε νὰ πωλοῦν τὰ 40 ἔκατον τοῦ τοῦ εἰς δολαρία ναύλου εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, ἔναντι δραχμῶν. Ρητὸς σχετικὸς δρός είχε πραγενθῆ εἰς τὰ ναυλούσμαφων. Τὸ ποσοστὸν αὐτοῦ, ὡς γενικού μέτρου, δὲν είνε τῶρα ἀποδεκτὸν ἀπό

## 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.

τοὺς ἐφοπλιστάς, δεδομένου, ὅτι μὲ τὰ ὑπόλοιπα ἔξικοντα τοῖς ἔκατον δὲν καλύπτονται, ὅπωσδήποτε, αἱ εἰς δολάρια διστάναι τῶν πλοίων. Πάντως, μία συμφωνία ἐπὶ δικαιοτέρων βάσεων διὰ τὸ πλοίον δὲν ἀποκλείεται. Τὸ συμφέρον τοῦ τόπου μας τὴν ὑπαγορεύει.

### ΕΚΤΟΣ ΣΥΝΑΓΛΩΣΙΜΟΥ

«Λίμπερτος» Ἀμερικανικὰ ἀγοράζουν οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταί, οἱ ἐγκατεστόμενοι εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Τινές ἔξι αὐτῶν ἀπέτησαν ὥητην Ἀμερικανικὴν ὑποκήδητην. Δικαιούνται, συνετάνω, νὰ ζητήσουν τὴν ἐπὶ πιστώσει παραχώρησιν πλοίων ἀπό τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν».

Δύο ὑγόρασε, τελευταίως, ὁ κ. N. Ρεθύμνης, ἔνα ὁ κ. N. Λώς (Λώς—Πεζάς), ἔνα ὁ κ. Αντ. Μάνθος και ἔνα ὁ κ. Νιάρχος. Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι και ἄλλοι θὰ ἐπακολουθήσουν ἀγοραὶ. «Ηδη ἡ ἄξια ἔνος ἐποικοταραδού Αμερικανικοῦ «Λίμπερτο» ἐσημείωσεν αἰσθητήν ἀνατίμησιν εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς N. Υόρκης, πέραν τῆς καθοριζόμενης ἀπό την «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν».

Υπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, συμφέρει περισσότερον εἰς τὸ ἐφοπλιστήν ἢ πρόσκτησις ἐνὸς Ἀμερικανικοῦ «Λίμπερτο», παρὰ τοῦ Ἐλληνικοῦ. Τὰ πλεονεκτήματα τοῦ πρότου εἰνε σημαντικά. Εχει κατὰ κύριον λόγον τὴν προτίμησιν και τὸν ὑπέρ αὐτοῦ προνομιακὴν διαφοράν τοῦ ναύλου (δολ. 8.40 διὰ τὸ Ἐλληνικόν, δολ. 15.15 διὰ τὸ Αμερικανικόν, γαιανθράκες ἐκ Νόρδερν πρεντζ, διὰ τὸ Βόρ. Γαλλίαν). Η φορολογία, ἔξι ἄλλου, η δασικῶν κατωτέρα εἶναι τοῦ Ελληνικοῦ, οὐσιαστικώς δὲν ύφισταται διὰ τὸ Αμερικανικόν, ἐφόσον παρέχεται εἰς τὸν ἐφοπλιστήν τὸ δικαιώμα τῆς ἐλεύθερας ἀπόστενεως ἐπὶ τῶν κερδῶν.

Τὸ μοναδικὸν μειονέκτημα τοῦ Αμερικανικοῦ είνε η ὑψηλότερα, ἡ διπλασία, μισθοτροφοδοσία. Εἰς ἔξακόσια δολλάρια ἡμερησίως ὑπολογίζεται, ἔναντι 300 διὰ τὸ Ἐλληνικόν. Διὰ ἔνα ταξίδιον 45 ἡμέρων πρότος τὸ Βόρ. Γαλλίαν τὸ Αμερικανικὸν ἐπιβαρύνεται μὲ κόστος ὑψηλότερον διαχειρίσεως 13.500 δολλαρίων, παρ, δῆμως, ἀντισταθμίζεται μὲ τὸν κατὰ 2.75 δολ., τὸν τόννον διαφοράν τοῦ ναύλου. Τὸ Αμερικανικοῦ «Λίμπερτο» ἔχει δοπάνας περισσότερος 13.500 δολ. περίποτον και ναύλων μεγαλύτερων δολ. 25.850. Η διαφορὰ είναι καταφανής, χωρὶς νὰ ληφθούν υπὸ σφίν: Αἱ φορολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ διὰ τὸ Αμερικανικὸν και αἱ συνχρναι ἔξι ἀντιθέτουν τοῦ Αμερικανικοῦ καθίσταται αἱσηναγώνιστον. Θά καταλάβῃ τὴν

Ο νόμος, που συζητεῖται τώρα εἰς τὸ Κογκρέσσον, ἀπόβλεπει ἀκριβῶν εἰς τὴν προστασίαν τοῦ Αμερικανικοῦ «τράππο». Όμοδυμος ἡ ἔξαρση διαδοθεῖ ὑπὲρ αὐτοῦ εὑμένης διάθεσις τῶν μελῶν τῶν κοινοβουλευτικῶν ἐπιτροπῶν τῆς τε Γερουσίας και τῆς Βουλῆς. Εφόσον κατοχυρωθῇ νόμων ἡ προνομιακὴ τοῦ ἡμίσεος τῶν φορτίων τοῦ σχεδίου διαφύλαξις ὑπὲρ τῶν Αμερικανικῶν φορτίγων και ἐφόσον ὡρισμέναι ὄλαις φορολογικαὶ προστατευτικαὶ προβλέψεις ἥθελον ἔγκριθη, τὸ Αμερικανικὸν «Λίμπερτο» καθίσταται αἱσηναγώνιστον. Θά καταλάβῃ τὴν

### Διὰ τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν

Πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς και τοὺς ναυτεργάτας μίαν ἔχομεν νὰ διατυπώσωμεν συνθήκην σύστασιν. Αἱμεσος, ἐπιτακτικὴ είναι ἡ ἀνάγκη, χάριν αὐτῆς τῆς ὑποστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας, νὰ ἀρχίσουν τὰς ἀπ' εὐθείας διαπραγματεύσεις διὰ τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν. Αἱς ἀγνοήσουν τὸ Κράτος, τὸ Υπουργεῖον του και τοὺς ἐν αὐτῷ εἰς κατάστασιν καταπλήξεως τελοῦνται εἰστεί ἀπὸ τὸ σκάνδαλον Μπακοπούλου. Τίποτε δὲν πρέπει νὰ περιμένουν ἀπὸ τὸν κρατικὸν παράγοντα.

Εἰναι ἀκατανόητον, πρωτοφανές εἰς τὰ χρονικὰ τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, νὰ ἔξακολουθῇ ισχύουσα ἡ πολεμικὴ σύμβασις τοῦ 1943. «Ολαι αἱ ἔναι ναυτιλίαι ἔχουν ἡδη ἀνανεώσει τὰς συμβάσεις τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων των ἐργασίας, τὰς ἔχουν προσαρμόσει εἰς τὰς μεταπολεμικάς συνήθειας. Χωρὶς τὰ γνωστὰ ἐμπόδια, τὰς παρεγγήσεις και τὰς ἀντεγκλήσεις, τὰ πλοιά των ἐργάζονται, συναγωνίζονται τὰ ἴδια μας, ἀποδίουν.

Πρέπει νὰ πιστεύσουν οἱ ναυτεργάται, ὅτι αὐτῶν τὰ συμφέροντα κατοχυρώνονται καρίως διὰ τῆς συμβάσεως. Τὰ κεκτημένα και θὰ ἔκκαθαρισθούν αἱ διαφοραὶ των μετούσιων ἀπό τὸν πλοιούντας.

Τρέφομεν, ἀλλαὶ τε, ἀκόμη τὴν ἐλπίδα—ἐνδιάθετος, ίσως, νὰ είνε πόθος μας—ὅτι μία ἀποκατάστασις διμολωτέρων συνθηκῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, μία στενοτέρα συνεργασία μὲ τὸν ναυτεργάτην, διαπίστωσαν τὰς σημειώνας δυσκολίας εἰς τὴν ἐκμεταλλεύσιν τοῦ «Ἐλληνικοῦ Σκάφους και ἐπράπτωσαν πρὸς τὰς ἔναις σημαίας. Μὲ τὰ πλοιά των κερδίουν, ἀναπτύσσουν τὰς ἔπιχειρήσεις των. «Ολοι, μηδενὸς ἔξαιρουμένου, οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἔχουν τοπετήσει ἡδη τὸ μέγιστον τοῦ ἔνδιαφέροντός των εἰς τὰς ἔπιχειρήσεις των.

«Τὸ πλοίο την κρατοῦσαν θιλεράν πρὸ τῶν πλοίων κατάστασιν, καμιαί δὲν δικαιολογεῖται αἰσιόδοξος πρόβλεψις διὰ τὸ μέλλον τῆς «Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔγκαιρως διεπίστωσαν τὰς σημειώνας δυσκολίας εἰς τὴν ἐκμεταλλεύσιν τοῦ «Ἐλληνικοῦ Σκάφους και ἐπράπτωσαν πρὸς τὰς ἔναις σημαίας. Μὲ τὰ πλοιά των κερδίουν, ἀναπτύσσουν τὰς ἔπιχειρήσεις των. «Ολοι, μηδενὸς ἔξαιρουμένου, οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἔχουν τοπετήσει ἡδη τὸ μέγιστον τοῦ ἔνδιαφέροντός των εἰς τὰς ἔπιχειρήσεις των.

σημαίας. Τά έλληνικά σκάφη τά έχουν παραμερίσει. Σύν τῷ χρόνῳ άπαλλάσσονται αὐτῶν. Νέα κεφάλαια δὲν διαθέτουν εἰς τὴν Ἐλληνικήν ἐπιχείρησιν.

Οι ναυτεργάται μας δὲν πρέπει νὰ ἀγνοοῦν τὰ θλιβερὰ αὐτὰ γεγονότα. Αὐτοὶ ζημιώνονται ἀπὸ τὴν φυγὴν τῶν ἔφοπλιστῶν καὶ αὐτοὶ αὔριον θὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ πρόδηλημα τῆς ἔξευρσεως ἔργασίας. Μία, τούναντίον, ἐκκαθάρισις τῶν διαφορῶν, μία ἀποκάταστασις τῆς ἡρεμίας ἐπὶ τῶν πλοιών, θὰ ἀφαιρέσῃ καὶ τὴν δικαιολογίαν, ποὺ μᾶς προσάλλουν τώρα οἱ ἔφοπλισταί, ἐμμένοντες εἰς τὴν φυγὴν τῶν ἀπὸ τὴν έθνικήν των σημαίας.

Αἱ στήλαι αὐταὶ, ὡς γνώμονα μοναδικὸν τῶν σκέψεων των, τὴν Ναυτιλίαν, τὴν Ἐλληνικήν, εἶχον καὶ ἔχουν. Χάριν αὐτῆς, χάριν τῆς ναυτιλλομένης Ἐλλάδος, ἐπιβάλλεται ἡ συνενίσθησις τῶν δύο παραγόντων, ποὺ ἐδημιούργησαν τὴν Ναυτιλίαν. "Ἄς πράξωμεν δῆλο τὸ καθῆκόν μας ἔναντι αὐτῆς." Ισως τότε νὰ ὑποχρεωθῇ καὶ τὸ Κράτος νὰ πράξῃ τὸ ίδικόν του.

### Παροπλισμὸς καὶ ἀνεργία

Τὰ κάτω τῶν τριῶν χιλιάδων τόννων γκρός Ἐλληνικὰ φορτηγὰ ἀνέρχονται εἰς 48, συνολικής χωρητικότητος 67.878 τόννων. Αὐτή εἰναι η Μεσογειακή μας Ναυτιλία, η «μαύρη μοῖρα» τῆς προπολεμικῆς ἐποχῆς, ἡτις ἀναποσταστα συμδεδεμένη μὲ τὸν τόπον μας, ζωράν κίνσιν, συναλλαγὴν σημαντικήν, ἀνέκαθεν, προσέδινε εἰς τὴν Πειραικήν ἀγοράν. "Ἐδὼ ἀδαπανάτο τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν ναύλων, ποὺ εἰσέπρατταν τὰ μικρὰ φορτηγὰ ἀπὸ τὰς γύρω εἰς τὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου μεταφοράς.

Τώρα η Μεσογείος εἶναι σχεδόν νεκρὸς ἀπὸ κίνησιν. "Η Μαύρη Θάλασσα, η πηγὴ τῆς κυρίας ἐργασίας διὰ τὰ μικρὰ καὶ μέτρια σκάφη εἶναι κλειστή. Μόλις τελευταίως διαταγαί τινες διὰ σιτηρὸν ἐκκινοῦσσαν διὰ τὰς Ἰνδίας καὶ τὴν Παλαιστίνην. "Ασήμαντοι εἶναι αἱ διεργούμενα συναλλαγαὶ ἀπὸ τὰς χώρας του σιδηρού παραπετάσματος μὲ τὴν Δύσιν καὶ τὴν Μέσην Ἀνατολήν.

Αἱ πειραιωτισμέναι, ἔξ αλλοῦ, μεταφοραὶ ἀπὸ τὰ Μικρασιατικὰ παράλια, τὴν ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου καὶ τὴν Αἴγυπτον πρὸς τὰς ἄλλας χώρας τῆς Μεσογείου, περιθέλον, κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῶν ποσοστὸν, εἰς τὰ δηζελούκινητα Ἰταλικὰ μικρὰ φορτηγά. Αὐτὰ κυριολεκτικῶς ὄργωνον τὴν ἀνατολικὴν καὶ τὴν δυτικὴν Μεσογείουν. "Ἐχουν ἐλάχιστα ἔξοδα κινήσεως καὶ προσφέρονται μὲ ναύλους ἔξαιρετικῶς καμηλούς. "Οκτώ, λ. χ., δολλάρια πεπεδίχθησαν ὡς πρώτη προσφορά διὰ μίαν ναύλωσιν ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολιν διὰ τὴν Τεργέστην. "Επτά καὶ ἥμισυ ἔζητήθησαν ἀπὸ Ἐλληνικὸν σκάφος, ἐνῶ εἰς τὰ ἔξ καὶ ἥμισυ ἔκλεισε τὴν ναύλωσιν ἑνὸς Ἰταλικὸν. Τριάντα σελλίνια προσφέρθησαν ἀπὸ τὴν Κωνσταντζαν (σιτηρὰ) διὰ Χάϊφαν. Εἴκοσι ἐννέα ἔδεχθη τὸ Ἐλληνικόν, εἴκοσι ἐπτὰ τὸ Τουρκικόν. Αὐτὸ καὶ τὴν ἔκλεισε. "Ο συναγωνισμὸς καὶ τὸ πειραιωτισμένον τῶν μεταφορῶν ἔχουν καθλώσει εἰς τὴν ἀπραξίαν τὸ τρίτον σχέδον τῆς ὑπὸ Ἐλληνικῶν σημαίαν Μεσογειακῆς ναυτιλίας. "Η ἀργούσα χωρητικότητα ἀνέρχεται εἰς 14 σκάφη, τόννων γκρός 20.631. Μερικὰ ἔξ αὐτῶν ἐπισκευάζονται, ἀφοῦ ἐργασία δὲν ὑπάρχει. Τέσσαρα, ἐπίσης, εἶναι τὰ ἐπίτακτα, τόννων γκρός 4.136. "Αν εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς περιληφθοῦν καὶ τὰ ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν Ἐλληνικήν πλοιοκτησίας ἐπτὰ παρωπλισμένα, τόννων

γκρός 7.224, καταλήγομεν εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν 21 ἀργούντων σκαφῶν ὅλης χωρητικότητος 27.855 τ., χωρὶς τὰ ἐπίτακτα.

\* \* \*

Τὰ ἀποτελέσματα τοῦ παροπλισμοῦ εἶναι εὐνόητα. Ἀνεργία εἰς τὰς ναυτεργατικὰς τάξεις καὶ σχετικὴ ἀπραξία εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Πειραιῶς. Θά ἐπρεπεν ἡδη νὰ είχον ἐπισημάνει οἱ ἀρμόδιοι τὴν ἀνεργίαν τῶν πληρωμάτων. Εύρεια εἶναι καὶ πολύμηνος. Οἱ περὶ τὴν Ναυτιλίαν κινούμενοι τὴν ἔχουν διαπιστώσει ἀπὸ τὴν ἀθρόαν προσφορὰν πρὸς ναυτολόγησιν. "Ἄς μελετηθοῦν τὰ μέτρα, ποὺ θὰ ἐπιφέρουν σχετικὴν τινὰ ἀποσυμφόρισην εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀνέργων. "Εναλλαγή, εἰς περιφρίσμενην ἑστα κλίμαστα, τῶν πληρωμάτων τῶν ὀκεανοπόρων φορτηγῶν, ποὺ δὲν ἐπισκέπτονται τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας, ἵσως νὰ ἐπιβάλλεται. Δὲν είναι νοητόν, οὔτε καὶ δικαιον, σοσὶ μὲν εὐρέθησαν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, συνεχοῦς, ἀπὸ ἑταῖρον, νὰ ἐργάζωνται, ἐνῷ οἱ ἐδῶ εὐρεθέντες τες ἐκπιαροῦν, συνωθουμένοι πρὸ τῶν ναυτικῶν γραφείων, μίαν ἐργασίαν, διὰ νὰ ζήσουν τὰς οἰκογενείας των. Τηματικαί, διλογιμελεῖς ἀποστολαί, ἀπὸ τὸ Γραφείον Ναυτικῆς Ἐργασίας, κατ' ἐπιλογὴν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, πρέπει νὰ γίνουν.

Οἱ τεταγμένοι νὰ ἐφορέουν ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας πρέπει νὰ γνωρίσουν ἑγγύτερα τὸ δράμα τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν, διὰ νὰ κατανοήσουν καὶ τὴν ὑποχρέωσίν των, διπος εἰσηγηθοῦν τὰ σα μέτρα, πρακτικά καὶ ἐφαρμόστημα, θὰ ήδηντο νὰ ἀνακουφίσουν πως τὴν δυστυχίαν.

### Ἡ Λεηλασία

Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς κατέστη πλέον, λόγω τῆς ἀκριβείας του, ζώνην ἀπηγορευμένην. "Αν ἡ κίνησίς του διατηρήται εἰσέτι, τοῦτο διφείλεται εἰς τὸ μὴ δυνατὸν νὰ γίνῃ ἀλλως. Λόγοι ἀνεξάρτητοι τῆς θελήσεως τῶν φορτωτῶν, τῶν παραληπτῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, ὑποχρέωνται τὰ σκάφη τὰ ἐκφορτώνουν εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα. "Οσοι ήμποροῦν νὰ τὸν ἀποφύγουν, διπος τὰ μικρὰ φορτηγά, καταφεύγουν εἰς τοὺς γύρω δρμούς, διπος, μὲ ἐλάχιστα κατ' ἀναλογίαν ἔξοδα καὶ διλιγωτέρας ταλαιπωρίας διὰ τὸ ἐμπόρευμα καὶ τὸ σκάφος, διενεργοῦν τὰς φορτοεκφορτώσεις των.

Αὐτὰ πλέον εἶναι γνωστά εἰς τοὺς διοικοῦντας τὸν λιμένα καὶ τοὺς ἀρχοντας τῶν Ἀθηνῶν. Κανείς, δῆμος, δὲν φαίνεται ουγκινούμενος ἀπὸ τὴν οἰκτράν λεηλασίαν, τὴν ρεμούλαν καὶ ἀλλως λεγομένην, ποὺ ἀσύτολα διενεργεῖται εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, ἀπὸ δῆλους—τὸ τονίζομεν δῆλους—τοὺς διποσδήποτε σχέσιν ἔχοντας μὲ τὴν φορτοεκφόρτωσιν εἰς τὸν λιμένα.

Φαύλος κύκλος ἔχει δημιουργηθῆ, μέσα εἰς τὸν δόποιον κινούμενος ἀπὸ τὴν οἰκτράν λεηλασίαν, τὴν ρεμούλαν καὶ ἀλλως λεγομένην, ποὺ συνενδιαφέρεται διὰ τὸ κονδύλιον τῶν λεγομένων «φορτοεκφορτωτικῶν δικαιωμάτων».

Ο πολὺς κόσμος θὰ ἀγνοῇ λ. χ., διτή η μεταφρότωσις εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς εἶναι ἀδύνατον νὰ γίνῃ. "Απιστεύτως ύψηλά εἶνε τὰ ἔξοδα. Μᾶς ἀναφέρονται περιπτώσεις, ποὺ θὰ ήσαν ἀξιαὶ τῆς Εἰσαγγελικῆς ἐπεμβάσεως. "Εζητήθησαν λ. χ. διὰ 3 ½ τόνους ἐλαστικῶν αὐτοκινήτων, ἵνα μεταφορτωθοῦν διὰ θεσσαλονίκην 650

# 1938 - 1949



"Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθεῖσα τὸν Ιούλιον τοῦ 1938, εἰδικεύεται ἀνέκαθεν τὴν ἀσφάλειαν Ἐλληνικῶν πλοίων.

## ARGO INSURANCE CO. LTD.

UNDERWRITING OFFICE  
LLOYD'S BUILDING  
LONDON E.C. 3.

MANAGERS A.LUSI LTD.  
14 BURY STREET,  
LONDON E.C. 3.







πνοδόχον τῶν σκαφῶν 'Εμπειρίκου καὶ εἰς τὴν πρύμνην τὴν Παναμαϊκήν. Αὐτὸ καὶ μόνον θὰ ἔπειτε νὰ ίδουν οἱ καλοί μας αὐθένται τῶν 'Αθηνῶν, διὰ νὰ ἀποκτήσουν κάτοιαν ίδεαν τῆς κακομοιριάς, ποὺ μᾶς δέρνει.

Δὲν θὰ διηρωτῶντο, ἀρά γε: Διατὶ ἔνας Μιχάλης 'Εμπειρίκος, ποὺ ἐτίμησε μὲ τὴν ἐπιχειρηματικήν του δραστηριότητα, μαζὶ μὲ τοὺς δύο ἄλλους ἀδέλφους του, τὸν μακαρίτην Λεωνίδαν καὶ τὸν Μαρῖν, τὴν 'Εθνικήν μας Ναυτιλίαν, ἀναγκάζεται νὰ ἀπαρνηθῇ τὴν ίδαιαν της σημαίαν; Δὲν θὰ ἔξτοιν νὰ πληροφορηθοῦν: Ποῖοι οἱ λόγοι ποὺ τὸν ὑπερέωσαν νὰ ζητήσῃ καταφύγιον εἰς τὴν σημαίαν τῆς μακρυνῆς, τῆς ἀγνώστου μόλις πρὸ ἑταῖρον, Δημοκρατίας;

Πρὸς στιγμὴν ἐσκέφθηκα νὰ προσκαλέσω ἐγώ, ὁ ἄσημος ναυτικός, δύο γνωστούς μου βούλευτάς καὶ ἔνα δημοσιογράφον, ποὺ ἐταξίδευσεν διὰ τὸν ἀποικίαρχευσα, νὰ κατεύθυνται στὸ λιμανὶ καὶ νὰ γνωρίσουν πλησιέστερα τὸν κατήφορον, πρὸς τὸν ὅποιον φερόμεθα. Εἶμαι, δῆμος, ἐγώ ὁ ἀρμόδιος; Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ἐνέργεια ναυτεργάται δὲν θὰ ήσαν ἀρμόδιοι τοι; Διατὶ δὲν διαφωτίζουν δύος ἀγνώστους, τὰ πράγματα; "Οχι, δῆμος, μόνον μὲ λόγια, ἀλλ' ἔτσι, μέσα στὸ λιμάνι. Διατὶ νὰ ἀφίσωμεν νὰ καταστραφῇ ἡ ώραστέρα δημιουργία τῆς 'Ελληνικῆς ράτσας; Δὲν ἔχομεν ὅλοι καθῆκον νὰ ἀντιδράσωμεν;

Μετὰ τιμῆς  
Γ. Κ.  
'Απόμαχος τοῦ Ε. Ν.

### 'Ασθενεῖς καὶ φευδασθενεῖς

'Ελάδομεν ἐπίσης καὶ δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν. Τὸ περιεχόμενόν της ἐλπίζομεν νὰ ἐφελκύσῃ τὴν προσοχὴν τῶν τε ἐθοπλιστῶν καὶ αὐτῶν τῶν ναυτεργάτων μας. Πρόκειται περὶ θέματος ἔξοχας ἐνδιαφέροντος:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς δίλγας μόνον γραμμάς εἰδον δημοσιευομένην εἰς τὸ παρελθόν τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὴν εἰδοτινὸν διὰ τὸ 'Αγγλικὸς 'Ασφαλιστικὸς Συνεταιρισμός 'UNITED KINGDOM δι'. Ἐγκυλίου του ἐγνώρισε τὸν διπλασιασμὸν τῶν εἰσφορῶν τὸν 'Ελληνικὸν πλοίων ἀπὸ τῆς 20ῆς 'Ιανουαρίου.

Ὑπὸ τὴν ἐντύπωσιν τῶν πρώτων ἐκ N. 'Υόρκης εἰδῆσεν περὶ τῆς διακοπῆς τῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων φορτώσεων τῶν ἀμερικανικῶν φορτίων φοδούματος διὰ τὸ παρῆλθεν ἀπαρτήτορος η εἰδοτινὸς, μὴ ὑστεροῦσα δῆμος εἰς σοδαρότητα. Εἴχον πρὸ διμήνου τὴν εὑκαρίαν νὰ συναντηθῶν εἰς τὸ Λονδίνον μὲ τοὺς διευθύνοντας τὰ 2 μεγάλα CLUBS ἐξ αἵτιας τῆς ἀποζημιώσεως τῶν θυμάτων τῆς 'Χειμάρας'. Ἐδόθη οὕτω ἡ εὑκαρία νὰ συζητῇ γενικῶτερος ἡ θέσις τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς ἀπόφεως τῶν πληρωμάτων. Ἐκ τῶν λεχθέντων ἀπεκόμισα, διὰ τὴν αὐξησιν τῶν εἰσφορῶν δὲν ὀφείλεται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὰς ἑκτάκτους δαπάνας εἰς τὰς ὅποιας ὑπεβλήθησαν τὰ CLUBS, ὅλως τῶν δικαστικῶν κ. π. ἔξδων συνεπεία τῶν γνωστῶν ἀντιπειθαρχικῶν κρουσμάτων καὶ τῶν συναφῶν δικῶν. 'Οφείλεται κατὰ μέγια μέρος καὶ εἰς τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον τῆς ύγιειάς τοῦ 'Ελληνος ναυτικοῦ, ὃς ἐμφανίζεται τούτῳ εἰς τὰ στατιστικά στοιχεῖα τῶν CLUBS. Χαρακτηριστικὸν εἶνε, διὰ τὸς ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐγκυλίου, ἐλήθησαν ὑπὸ φῶν στατιστικά δεδομένα τῆς τελευταίας δεκαετίας.

Φοδούμεθα διὰ τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον τῆς ύγιειάς τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ κατέστησαν ἔτι χαμηλότερον ἡ φευδασθένεια, ἡ ὅποιας κατὰ τὰ προπολεμικὰ ίδιως ἔτη εἰχε ταλαντίστηκας ἀποχειρήσεις καὶ σοδαρός εἶχε δυσφημίση τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον. Προστιθέμενό στήμερον εἰς τὰ ἀλλεπάλληλα ζητήματα, τὰ ὅποια ἀπὸ ἔτους ἀπὸ αστερούλον τὸ ἔν μετὰ τὸ ἄλλο τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν, δημιουργεῖ ἔνα ἀδόμη σοδαρόν ζητήμα καὶ μίαν ἀδόμη ἀδικαιολόγητον οἰκονομικὴν ἐπιβάρυσιν.

Ἡ ὑφεσις τὴν ὅποιαν παρουσίασε κατὰ τὰ πρώτα μεταπολεμικά ἔτη μᾶς ἔκαψε πρὸς στιγμὴν νὰ ἐπιτίσωμεν διὰ τὸν ὅποιαν ἐμάστις προπολεμικός τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα. Δυστυχώς, μὲ τὴν πρώτην διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἐμφάνισιν ἀντιέδων συνθηκῶν ἐνεφανίσθησαν καὶ τὰ πρώτα κρούσματα τῆς φευδασθένειας. Οἱ ἀπολούμενοι λόγω παροπλισμοῦ ἡ ἄλλης αἵτιας ναυτεργάται, φοδούμενοι διὰ τὴν πιθανότητες, τῆς ἑκ νέου ναυτολογήσεως τῶν εἰνε περιωρισμέναι, προσπαθοῦν ὅπως ἐπιτίχουν μίαν καθ' οἰονδήποτε τρόπου ἀπόλυτην «λό-

για ἀσθενείας», ἵνα διὰ τοῦ τρόπου τούτου ἔξασφαλίσουν τὴν ἐπὶ τετράμηνον ἀκόμη, ὡς συνήθως συμβαίνει, μισθοδοσίαν καὶ συντήρησίν των δαπάναις τοῦ τελευταίου πλοίου ἐπὶ τὸν διπόιον ὑπρεπήσαν.

Ἐσμός δόλκηρος προσώπων ἀπόζωντων δυστυχῶς ἐκ τῆς λυπηρᾶς αὐτῆς καταστάσεως διευκολύνει τὴν δημιουργίαν αὐτῆς καὶ παροτρύνει τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς εἰς τὴν ἐπιδιώκειν τοιούτων λύσεων. Οὕτω πολλάκις συνέδη, Ἐλληνες, ναυτικοὶ ἔτη τῶν ἀπολυθέντων κανονικῶτατα καὶ ἀμοιδιάσια συνινέσει εἰς λιμένας τοῦ ἑωρατικοῦ μετά τὴν εἰς 'Ελλάδα ἀφίξην των νὰ κινησώσιν ἀγώγας κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν, αἰτούντες ἐφαρμογὴν τῆς διατάκτων τοῦ ἀρθροῦ 357 καὶ τὴν ὑπὸ αὐτοῦ προβλεπόμενην προστασίαν λόγω εἰκονικῶν ἀσθενειῶν καὶ πραγματικῶν τοιούτων, ἀλλ' οὐδεμίαν ἔχουσαν σχέσιν μὲ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίαν των.

Συνήθεστα τὰ γραφεῖα ἔξαναγκάζονται εἰς τὴν προκαταβολὴν ἀχρεωτήτως δόλοκήρου τοῦ τετραμηνού καὶ τῶν ἔξδων παλινοστήσεως. Εἶναι ἀξιοταραπήρητον, διὰ τὰ κρούσματα ἐμφανίζονται συνήθως εἰς λιμένας τοῦ Κόντινευτ, ὅπου καὶ τὰ ξέδοντα τῆς εἰς τὴν ξηράν περαμονῆς τῶν ἀπολυθέντων εἰνε ἔθηπνότερα ἀπὸ ἄλλα μέρη τοῦ κόσμου, διὰ ταρικός ἐλεγχος χαλαρώτερος καὶ η παλινόστησης εύχερεστέρα.

Πέντε φοράς ἀκριβώτεροι ἀπὸ τὸν ἄγγιλον ναυτικόν, τὸν ἡσαφαλισμένον εἰς τὰ CLUBS, κοστίζει εἰς αὐτὰ ὡς ἐλληνοναυτεργάτης κατὰ δηλωσῶν τοῦ διευθύνοντος ἐνα ἐκ τῶν CLUBS πρὸς τὸν ὑποφαινόμενον. 'Ο ἐκ τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων κίνδυνος εἰνε διὰ τὰ CLUBS ὡς χειρότερος δῶλα.

Ἐίναι λυπηρὸν διὰ τὸν διατητήν της ποιαύτην κατάστασιν ἐνισχύει ἡ παρ' ἥμιν δικαστηριακή πρακτική, ητος ἐν τῷ καλοπροσειρέω παντοτε προθέτει της νὰ προστατεύσῃ, τὸν ἀσθενὴ ναυτικὸν διδει πολλάκις τὰ ὄπλα εἰς τοὺς κακούς ναυτικούς, τοὺς δυσφημούντας τὸ δύομα τοῦ Ἑλληνος ναυτικού, νὰ κάμουν κατάχρησην τῆς προστατευτικῆς διατάξεως τοῦ νόμου καθ' ὅλην τὴν γραμμήν; Σύνθετες εἰνε παιγνύμενον πλοιοκτήτας τὰ μέσα τῆς ἀντικρούσεως τῶν λαχυρισμῶν τοῦ δῆθεν ἀσθενοῦν ναυτικού ὑποχρεούνταν οὗτοι ὑπὸ μορφὴν δύο συνήθως προσωπιών διατραβάλουν νὰ προκαταβάλουν τὸ τετράμηνον τῆς προστασίας, τῷθ' ὅπερ ἀσφαλῶς δὲν ἀπετέλει προθέσιεν τοῦ νομοθέτου. Πρὸ μιὰς τοιαύτης καταστάσεως εἰνε προφανὲς πόσον εύκολος εἰνε ὡς συμβιδασμὸς σημαντικὸν μέρος τοῦ προϊόντος τοῦ ὅποιου, δεν περιέρχεται καν εἰς τὸν έστω καὶ φευδασθένη ναυτικόν, ἀλλ' εἰς ἀμοιδᾶς καὶ ποσοτά τῶν ειδικῶν περὶ τὰ τοιαύτα ζητήματα ἀσχολουμένων πρόσωπων.

"Αν εἰς τὰ ἀνωτέρω προστεθῆ καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς διατηρήσεως ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου καὶ Νέας 'Υόρκης ἐνὸς ἀδόμη γραφείου εἰς Πειραιά διὰ τὴν παρακολούθησιν τῶν ὑποθέσεων τούτων, ἀντιληπτὸν τότε γίνεται πόσον σοδαρά είναι ἡ δημιουργουμένη πρόσθετος διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον οἰκονομικὴ ἐπιβάρυνσις.

"Ἐλλην ἐφοπλιστής ἐν Λονδίνων ἔτος τῶν σοδαρωτῶν καὶ τοῦ διπόιου τὸ δύομα τιμὴν ἀποτελεῖ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν θεωρεῖ τὸ ζητήμα δύος ἔρχομενον εἰς τὴν πρώτην σειράν ἀπὸ ἀπόφεως σοδαρότητος, σύχι ἡσούσον της σημασίας τῶν ζητημάτων τῆς φοροδολγίας καὶ τοῦ παρακρατήματος.

"Αμφιβάλλομεν, ἀν ὑπὸ τὴν πεισίν τῶν προβλημάτων τούτων, θὰ ὑπῆρχε ναυτικὸν γραφεῖον ἐν Λονδίνῳ ἢ ἄλλοσι διατεθειμένον νὰ προκαταβάλῃ καὶ μίαν ἀδόμη δύναντας πρόσωπα πέννων διὰ τὴν ἀγόρων πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν.

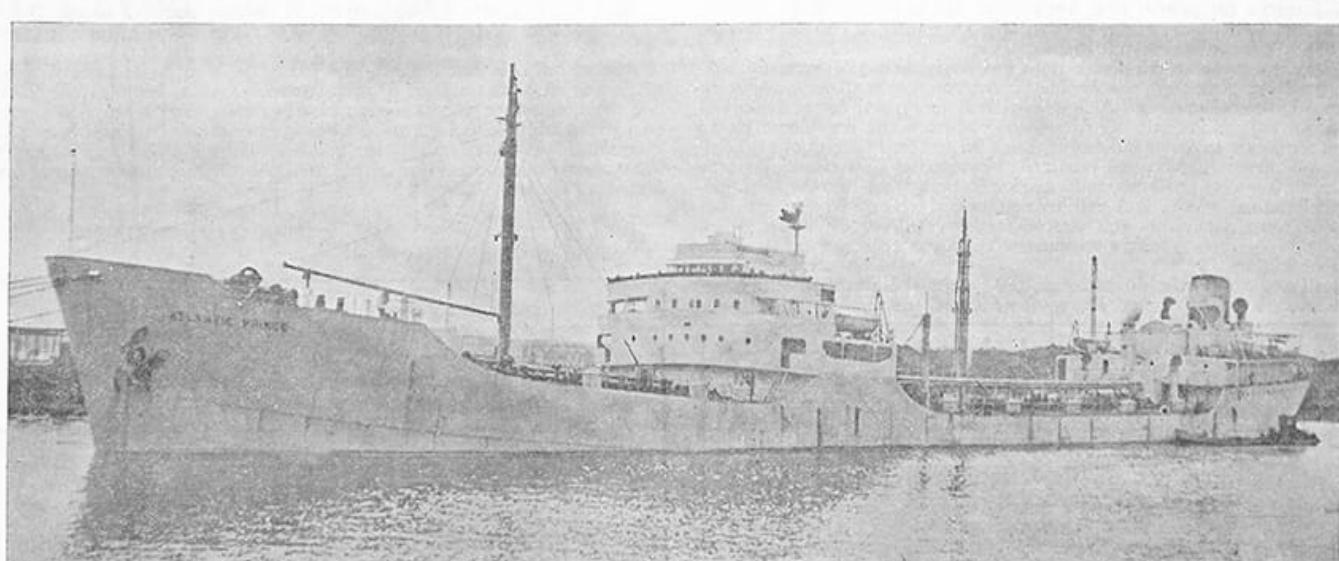
Εἰς τὴν ἀπαράδεκτον αὐτῆς κατάστασιν πρέπει νὰ τεθῇ κάπιος φραγμός, διὰ τῆς λήψεως δῶλων τῶν ἀπαιτουμένων διοικητικῶν καὶ νομοθετικῶν ἐν ἀνάγκη μέτρων καὶ ἐν στενή, νομίζουμεν, συνεργασίᾳ τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ ἐφοπλιστῶν. Τὰ μεγάλα Ἑλληνικὰ γραφεῖα μὲ τὴν πειράν τὴν διπόιαν ἐπὶ τοῦ προκειμένου, δυστυχώς, διαθέτουν, θὰ πρέπει νὰ είνε εἰς θέσην νὰ ὑποδείξουν πρακτικάς καὶ ἀποτελεσματικάς λύσεις.

Εἰνε καιρὸς πλέον νὰ σταματήσῃ ἡ κατάχρησις μιᾶς διατάξεως, ἡ ὅποιας σκοτών εἴχε νὰ προστατεύσῃ τὸν εἰς τὴν ξένην εὐρεθέντα καὶ ἀσθενεῖται ναυτικὸν καὶ οὐχὶ νὰ τοῦ δώσῃ τὴν εὐκαιρίαν νὰ μεταβάλῃ τὴν ἀσθενείαν τοῦ φευδοῦ ἢ πραγματικὴν εἰς ὑπόθεσιν προσοδοφόρον δι' ἔσατον καὶ δι' ἄλλους.

Εἴχε καὶ κατὰ τὸ 1940 ἀναληφθῆ σχετικὴ πρωτοβουλία ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον, εἰχε μάλιστα μετακληθῆ εἰς 'Αθηναῖς ὁ ἐκ τῶν διευθυντῶν τῆς WEST OF ENGLAND κ. Ιω Αθη διὰ νὰ προσφέρῃ τὰ φῶτα του. Τὴν σχετικὴν ἐργασίαν διέκοψαν δυστυχῶς τὰ ἐπακολουθήσαντα πολεμικὰ γεγονότα.

Ούδεμία οἰκονομία χρήματος εἰναι ἀνεκτή προκειμένου νὰ ξέσασφαλι-

AI ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



Tὸ «Atlantic Prince», ἔνα ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια, ποὺ ναυπηγεῖται εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν.  
Εἰνε τόνων γκρός 10.928, φορτίου 16 χιλ. τόνων καὶ φέρει, δυστυχῶς, καὶ αὐτὸ τὴν Παναμαϊκήν.

σθή ή υγεία του άσθενήσαντος ναυτικού, είναι δημοσίευσης μεσημένων το σύστημα της ύπο οἰανδήποτε μορφήν καταβολής μετρητών εις τὸν ἀσθενήσαντο ναυτήν καὶ εἰς τούτο δέον κατὰ τὴν γνώμην μας νὰ ἀνάζητηθῇ ἢ πηγὴ δῶλων τῶν καταχρήσεων. Εἴναι ὡς Ἐλλήν ναυτικὸς ἀσθενήσης ἐπιβαλλεται νὰ εἰσαχθῇ τὸ ταχύτερον εἰς νοσοκομεῖον διὰ νὰ τύχῃ τῆς καλλιτέρας δυνατῆς προστασίας. Μισθός καὶ ἔξοδα συντηρήσεως ἐφ' ὃσον παραμενει εἰς τὸ νοσοκομεῖον δὲν τοῦ εἶναι ἀπαραίτητα. Ἀρκετὸν θὰ είναι ἡμερίστιον ἐπίδομα διὰ τὰ μικροέδοσα του. Αὐτής τούλαχιστον τῆς μεταχειρίσεως τυχάνει ὁ ἄγγλος συνάδελφός του. Εἴναι πάλι ὁ ἀσθενήσας ἔλλην ναύτης συντηρήσιον οικογένειαν, ὑπάρχει τρόπος τὰ διὰ τὴν συντηρήσιν τῆς οικογένειας του προορίζομενον χρήματα νὰ καταβάλλωνται ἀπ' εὐθείας εἰς αὐτήν ταχύτερον καὶ ἀσφαλέστερον.

Ἡ ἀσθένεια πρέπει νὰ παύσῃ νὰ ἐμβαλλεται εἰς τὸν πειρασμὸν τῆς φευδοσθενείας.

Ἐάν τοις ὡς ἄνω ἀρχή γίνη δεκτὴ ὡς δασκαλή προϋπόθεσις πάσης περαιτέρως ἔρευνης τοῦ ζητήματος τότε νομίζομεν ὅτι θὰ εὐρεθοῦν πρόσφορα μεσα διὰ νὰ περιορισθοῦν αἱ καταχρήσεις.

Ἄτυχες είναι τὸ γεγονός, διτι αἱ σχέσεις τῶν δύο τάξεων τῶν ἔχουσῶν σχέσιν μὲ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα δὲν εἶναι δῆσον θὰ ἔπειτε καλαί, ὡς συμβαίνει εἰς τὰς ἔνυμομενάς δένας ναυτιλίας. Τὸ ζῆτημα ὡς ἔκ τουτου ἐμφανίζεται δύστερον, διότι δὲν ὑπάρχει παραλληλος ὡς θὰ ἔδει ἀντιδράσις τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως κατὰ τὸν καταστροφήσεων τοῦ νόμου. Παρ' ὅλα ταῦτα η ναυτεργατική τάξις, ἔχουσα πάντοτε ὑπ' ὄψιν τὸ καλῶς ἔνυμομενον συμφέρον τῶν καλῶν ναυτεργατῶν καὶ τῆς ναυτιλίας τὸ συμφέρον γενικῶς, εἰμεδα δέδοιος ὅτι θὰ ἐνισχύσῃ τὴν προσπάθειαν, διότι κάθε ἀδικαιολόγος πρόσθετος οικονομική ἐπιδράσιν τοῦ ἔλληνικού πλοίου ὑπὸ τὰς σημειώνας μάλιστα συνήθικας είναι ἔγκληματική.

Τὰ ληπτέα πρὸς διόρθωσιν τῆς καταστάσεως μέτρα θὰ πρέπει, ὡς εἰπομένην ἀντέων, νὰ ὑποδειχθοῦν κοινὶ συνεργασίαὶ δῶλων τῶν ἐνιαφερομένων παραγόντων καὶ ὡς ἀποτέλεσμα τῆς συλλογικῆς αὐτῶν ἐργασίας. Δὲν θὰ είναι ὄρθον, νὰ είναι τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀτομικῆς ἐργασίας ἢ τῶν γνωσέων οἰουπόπτης μεμονωμένου προπόνου ἢ ὑπερστρατοῦ, διότι οὐδεὶς, νομίζομεν εἰναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζῃ δῆλας τὰς πτυχάς τοῦ θέματος. Διότι νὰ γίνη τροποποίηση τοῦ νόμου, ἐδόσις διατάγματος ἢ κανονισμοῦ ἢ καὶ ἐγκυκλίου ἀκόμη θὰ πρέπει προπομένων νὰ ἀκούσθομεν ὅλοι.

Κατὰ τὴν γνώμην μας τὰ μέτρα θὰ πρέπει νὰ είναι νομοθετικά, διοικητικά, οἰκονομικά.

Ὡς πρὸς τὴν νομοθετικὴν τροποποίησιν τοῦ ἄρθρου 357 δὲν εἰμεδα εἴταιοι νὰ ὑποδειχθοῦν δύσιν. Δὲν συμφωνοῦμεν δημοσίευσης μὲν οἱ ὄποιοι φρονοῦν ὅτι εἰπιδέξιοι εἰστοῦνται η κατάργησης τοῦ τετραμέρου. Τὸ τετράμερον δὲν ἔτεθη μόνον διὰ τὴν προστασίαν τοῦ ἀσθενεῦσαν ναυτικοῦ. Ἐτέθη παραλλήλως καὶ πρὸς προστασίαν αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐργοδότου ἐφοπλιστοῦ. Ἀν δὲν ὑπέρθε, θὰ διέτρεχον σύντονος τοῦ κινδύνου νὰ ἴση τὴν ἀσθενειαν τοῦ ναυτεργάτου διδύσουν εἰς τούτον τὴν εὐχέρειαν νὰ μεταβάλληται λόγω ἀσθενείας παροχάς εἰς κάτι ἀνάλογον πρὸς προστοινὸν σύνταξιν ἀπροσδιορίστου χρονικῆς διαρκείας.

Θὰ πρέπει εἴτησις καποτε νὰ σκεφθῶμεν σοδαρῶς διὰ τὴν συγκρότησιν Εἰδοκού Ναυτικοῦ Δικαστηρίου, ἀπαρτιζόμενου ἐκ δικαστῶν εἰδικῶς μετεκπαιδευθέντων εἰς τὰ ναυτικὰ ζῆτηματα, καὶ ἔξι ἀλλών καταλλήλων προσώπων καὶ εἰς τὸ ὄπιον δικαστηρίου πο παραπέμπωνται αἱ εἰς τῆς θαλασσίας ἐμπορίας καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως γενικῶς ἀνακύπτουσαι διαφοραί. Θά συμβαλήται τὸ Ναυτικὸν Δικαστήριο τὰ μέγιστα εἰς τὴν προληφτινὸν πολλῶν ὑπεροδιῶν ἐκ τῶν παρουσιαζόμενων σήμερον ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἀσθενείας.

Ὡς πρὸς τὰ διοικητικὰ μέτρα φρονοῦμεν ὅτι θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ σειρὰ τοιούτων μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ τὰ κάτωθι:

α) Νὰ ἐπιδιλθῇ ὑποχρεωτικὴ προληπτικὴ ὑγειονομικὴ ἐξέτασις ἀπάντων τῶν ἐνεργειας ναυτικῶν πρὸ πάσης ναυτολόγησεως τῶν καὶ περιοδικὴ τοιαύτη κατὰ διετίαν, ὑπὸ ἐπιτροπῆς εἰδικῶν ιατρῶν, δρισκουμένης δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ. Ή ἐπιτροπὴ θὰ ἐδρεύῃ εἰς τὰ μεγάλα ναυτικά κέντρα τοῦ ὑπωτερικοῦ καὶ τῆς ἀλλοδαπτοῦ. Θὰ ἀποτελήσαι ἀπὸ ιατρούς ἔχοντας γνώστιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ἵνα ὅ πρὸς ἔξτασιν προσερχόμενος ναυτικός εὐρίσκεται κατανόντων. Οι κατὰ τὰς περιοδικὰς κατὰ διετίαν ἔξτασις κρινόμενοι ὡς ἀκατάλληλοι νὰ ἀπομακρύνωνται τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἐξερισκόμενοι κάποιου τρόπου διὰ τὴν περαιτέρω τύνην τῶν.

β) Ἡ ἐναρξή της προστασίας, η συνέχισης δικοιοκτητῆς ἡδη ἀρχαίμενης τοιαύτης διαφοράται ἐκ τῆς ἀποφάσεως τῶν ὧν ἀνων ἐπιτροπῶν. Εν περιπτώσει διαφορίας ὁ ὑπὸ ἔξτασιν παραπέμπεται εἰς ἀναθεωρητικὴν ιατρικὴν ἐπιτροπήν, ητοις ἀποφασίζεται ἀμετακλήτως. Μέχρι τῆς ἐκδόσεως τῆς ἀποφάσεως τῆς ἀναθεωρητικῆς ἐπιτροπῆς ὁ ὑπὸ ἔξτασιν νὰ τυχάνῃ τῆς προστασίας τοῦ νόμου.

γ) Νὰ προστεθῇ εἰς τὰ πρωτότυπα καὶ ἀντίγραφα τῶν ναυτικῶν φυλαδιῶν εἰδικὸς χώρως εἰς τὸν ὄποιον δὲν ἀγνοράφωται αἱ λόγω ἀσθενείας ἀπολύτων τοῦ ναυτικοῦ. Αἱ λιμενικαὶ καὶ προέντεις ἀρχαὶ ὡς καὶ οἱ πλοιάρχοι καὶ τὰ γραφεῖα νὰ ἀναφέρουν τὰς τοιαύτας ἀπολύτων εἰς τὸ τμῆμα Μητρώων ἐργάτων θαλάσσης, ὅπερ θὰ προδάσῃ εἰς σχετικὴν μείζην εἰς τὴν οἰκείων μεριδίου τοῦ ναυτικοῦ. Μόνον οὕτω θὰ καταστῆ δυνατὸν νὰ ἀπομακρυνθῶσι τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ὡς ἀκατάλληλοι καὶ οἱ πάσχοντες ἔκ χρονίων νοσημάτων καὶ κατὰ σύστημα ἀπολύτωμενοι λόγω ἀσθενείας.

Τὸ μέτρον τούτο τῆς ὄργανωσεως δηλ. κεντρικοῦ μητρώου ναυτεργατῶν μὲ ἀτομικὴν δι' ἔκστον ναυτεργάτην καρτέλλαν διὰ τὴν παρακολού-

θησιν οὐχὶ μόνον τοῦ ἰστορικοῦ του ἀπὸ ἀπόφεων ὑγείειας, ἀλλὰ γενικῶς τῆς παρακολουθήσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐπιδόσεως, ζῆλου, πειθαρχίας κλπ., εἰχομεν προτείνει ἐκ Κάροφ, ὡς γενικὸν μέτρον ἐπὶ τῶν ληπτέων πρὸς ἀποκατάστασην τῆς κλονισθεσίας πειθαρχίας ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων καὶ εἰς ἐποχήν κατὰ τὴν ὄποιαν ἐμαστίζοντο τὰ πλοία ἐκ τῆς γκαγκοτερικῆς δραστηριότητος τῶν ὄργανων τῆς ΟΕΝΟ. Δυστυχώς ή περιόδος ἔκεινη μὲ τὴν ΟΕΝΟ ἀνεγνωρισμένην καὶ τοὺς πρωτεργάτας τῆς ἔχωνται προτείνειν τὴν ἀσθενείαν τῆς πειθαρχίας ἐπιδόσεως τῶν πλοίων καὶ εἰς ἐποχήν κατὰ τὴν ὄποιαν ἐμαστίζοντο τὰ πλοία τῆς γκαγκοτερικῆς δραστηριότητος τῶν ὄργανων τῆς ΟΕΝΟ.

Ως οἰκονομικὸν μέτρον προτείνειν τὴν ἀνέγερσιν ἐν Πειραιεῖ καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν μὲ ὅλα τὰ σύγχρονα μέσα Ναυτικοῦ Νοσοκομείου τελούντος ὑπὸ κρατικὴν ἐποπτείαν καὶ πλαισιωμένου μὲ ἐπιτελείον ἐπιλέκτων ιατρῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τοὺς ἀσθενεῖς τῶν ἀπὸ ἐπιστημονικῆς καὶ μόνον πλευρᾶς καὶ οὐχὶ ἀπὸ ἐπιχειρηματικῆς τοιαύτης.

'Ἐφ' ὃσον ἦθελε ληφθῇ σημειώση τοῦ μητρώου τὸ προτείνειν τὴν ἀνέγερσιν τοῦ νοσοκομείου μέτρον προτείνειν τὴν ἀνέγερσιν τῶν ἐπιβάρυσιν τῆς ναυτιλίας ὡς συνόλου ἢ τῶν ἐφοπλιστῶν μεμονωμένων. Εἰμεδα εἰς θεσιν νὰ ὑποδειχθῶμεν τὸν τρόπον τῆς ἀνέγερσεως τῶν χωρίς πολλούς προσώπους.

Μὲ τὴν ἀπόδιπτη διατήρησην τῶν προσώπων τῆς ναυτιλίας ἀκατάνοτον καὶ τοὺς νομίζονται τοὺς ἀσθενεῖς τῶν προτείνειν τὴν συγκέντρωσιν τῶν πολλῶν τῶν στοιχείων τὰ ὄποιαν θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἔξονυχιστικήν ἔρευναν τοῦ ζητήματος.

Διατελῶ φιλικώτατα

.X.P. Γ. ΑΧΗΣ

'Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Διευθυντής Α.Ο.Κ.Π.

## 'Ο.Ο.Α.Ν. καὶ τὰ ναυάγια

'Ελαδόμεν καὶ δημοσίευμεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν. 'Αναρέταται εἰς θέμα, ὅπερ ἀπετέλεσε καὶ θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον εὐρυτέρας, ἐν συνεχείᾳ, συζητήσεως εἰς τὰ στήλας αὐτάς. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παραμείνουν χωρίς τὴν δέουσαν ἀπάντησιν ἐκθέσεις τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο. Α. Ν. Πρὸς ἀφελεῖς καὶ πρὸς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα ἀπηνύνεται.

Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὰ Ναυάγια» πολὺ ὄφρως θέτεται τὰ ἐρωτήματά σας.

'Η δουλειὰ τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ανελκύσεως Ναυάγιων Ο.Α.Ν., ὡς ἄλλωστε δηλοῦ καὶ ὅτι τὸν τοῦ, δὲν ἦταν μέτατρέψη τὰ ναυάγια εἰς παληοτίδερα, ὡς ἐπραξεῖ, διότι τότε δὲν ἀπήτετο μεγαλόσχημος καὶ δαπανηγός. 'Οργανισμός, ἀλλὰ μερικά σκάφανδρα, δυναμίτες, ὁργάνων, κανένα δυό πλωτές μπήγες, μερικές μασόνες, μερικοὶ καλοὶ ναυτικοὶ ἐπὶ κεφαλῆς καὶ κανένας λογιστής για τοὺς λογαριασμούς ἔξιδων.

'Η δουλειὰ τοῦ 'Οργανισμοῦ, ὅπως πολὺ ὄφρως γράφεται, ητοῦ νὰ ἀξιοποιήσῃ τὰ ναυάγια, νὰ ἀνελκύσῃ δηλαδή διὰ πορούσης περισσότερα πλοία, νὰ τὰ παλώσῃ, νὰ τὰ πάρῃ ὁ κόσμος που ἔτρεχε στην Αμερική γιὰ νὰ δρᾷ βαπτώρια καὶ νὰ ὀφέληθη οὕτως καὶ τὸ Κράτος καὶ ἡ Εθνικὴ τοῦ Πόρου Οἰκονομία.

'Εγώ, ἐν συνδυασμῷ μετ' ἄλλων εἰδικῶν, διέθετο τὸ Λεκέμπεριον κίνημα καὶ ὁ μακαρίτης Ράλλης ἐφύγειν ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον, ἥλθον ἀλλαὶ κυβερνήσεις, ἥλθον εἰς ἐπικοινωνίαν καὶ μὲ τοὺς τότε 'Υπουργούς καὶ Ναυάρχους διὰ τὸν συμπολίτη μας 'Υπουργού κ. Μική Μαυρογορδάτου, ἀλλὰ δὲν κατωρθώσαμεν τίποτε, ἐγόρθιον δὲ Ο.Α.Ν. καὶ ἔστι παρητήμην πλάστης περαιτέρων ἐνέργειας.

Διά τὰ σᾶς δῶσω μίαν ίδεαν τού τοι πλούτον ητοῦ δηλούειται διάφορα ναυάγια καὶ εὔρον πολλὰ ἔξιστων, πλοῖα ποταμούς καὶ μεγάλας, νὰ είνε τὰ καταστρώματα τῶν ἔων τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, ὅποτε διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν δὲν ἀπήτετο παρὰ ἔντοσθιας παρασκιών μὲ μουσαρά καὶ δηλαδή τοῦ Αντίτημας.

Αὐτή ητοῦ δηλεῖται διάκινης μας. 'Ο κύριος Ο.Α.Ν. τὰ πλοῖα αὐτά τὰ εἴκαντα παλαιότερα καὶ τούτο μόνον μέχρι τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, ἔγκαταλείψας τὸ υπόλοιπον σκάφος.

Λάβετε ὑπ' ὄψιν σας διτι ὅτι ἐπισκεψθη διάφορα ναυάγια, ὡστε νὰ ἐργασθοῦν καὶ νὰ κανοποιηθοῦν δῆλαι αἱ ναυαγοσωστικαὶ ἐταιρίαι τῆς 'Ελλάδος, κατανομένης τῆς ἐργασίας μεταξὺ αὐτῶν, ὅποτε καὶ δηλαδή τὰς ζητούμενες ξένους Οἰκους νὰ ἔλθουν νὰ καμουνένεισον πολὺ δὲν ἀφησε δ. Ο.Α.Ν. νὰ κάμουν αἱ 'Ελληνικαὶ Ναυαγοσωστικαὶ 'Εταιρίαι. Πολὺ δικαίως παραπονεῖται διειδικώτερος δῆλων κ. Μάτσας.

Μετ' ἔξαιρετικῆς υπολήψεως

ΠΑΛ. ΣΚΑΜΠΑΙΑΣ

Κηφισιά, 5 Φεβρουαρίου 1949

Bus. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

Hom. Telephone

MAIN 4-3999

**ANDROS SHIP SUPPLY Co**

ENGINE & DECK SUPPLIES

GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

NEW YORK N.Y.

**N. PAPALIOS & S. PETROVITS  
SHIP OWNERS**

Steamship, Clearing & Forwarding Agents  
Brokers, Insurers & Charterers  
IMPORT—EXPORT

HEAD OFFICE:  
10, Salah-el-Dine Street.  
ALEXANDRIA

P.O.B. 1905  
Telephone N. 20740  
Tel.address: «PAPESHIP»



τικὸν τοῦ κόσμου. Τὸ πλοῖον αὐτὸν θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν μπακαλιάρου εἰς τοὺς πλουσίους «πτυάγκους» τῆς Γροιλανδίας καὶ θὰ μεταφέρῃ, ὡς λέγουν, εἰς κάθε τοῦ ἔξορμον ἄνω τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου κιλῶν ἀλιεύματος, 50 τόνους μουρουνελάιου καὶ ικανάς ποσότητας ἰχθυαλεύρου καὶ ἄλλων ὑποπροϊόντων.

Μικρότερα αλιευτικά πλοία, ξύλινα και σιδηρά, ναυπηγούνται συνεχώς εις Πορτογαλικά ναυπηγεία, επί τη βάσει τών σχεδίων των πλοίων που ήγορασθήσαν από τὴν Ἀγγλίαν καὶ Δανίαν, ολίγους μήνας πρὸ τῆς κηρύξεως τοῦ πολέμου. Τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεων διὰ τὸ 1949 περιλαμβάνει σειράν μεγάλων αλιευτικών τύπου «Σάντο Ἀντοέ» διὰ τὴν μεγάλην αλιείν εἰς τὰς μειακώνευνας Πορτογαλικάς αποικίας. Διὰ τῆς ἀξιοποίησεως τοῦ ἐναἷλου πλούτου τοῦ ἀποικιακοῦ τῶν συγκροτήματος, οἱ Πορτογάλοι ὑπολογίζουν ότι ἡ ἰχθυστοραγωγή τῶν βὰ υπερβῇ τὰς 400.000 τόνους. Οὕτως ἔχοντων τῶν πραγμάτων, εἰς τὴν Μεσόγειον, ἡ Ἰδρικὴ χερσόνησος βὰ παράγῃ ἑτησίως ἄνω τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου τόνων ἰχθύων ἔτησίως.

Από την άνασυγκρότησιν τού ἀλιευτικῆς βιουμηχανίας εἰς τὴν Γαλλίαν, ἔχουμεν πληρεστέρας πληφορίας. Τὰ Γαλλικά ναυπηγεῖσαν νυχθμερὸν ἐργάζονται διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ἀλιεύσιν. Ἐπειδὴ δώμας αἱ παραγγελίαι εἰναι κατὰ πολὺ ἀνώτερα ἀπό τὴν δυναμικότητα παραγωγῆς τῶν Γαλλικῶν ναυπηγείων, οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ παραγγείλαν πλοία εἰς τὰς Ἡγεμόνες Πολιτείας, τὸν Καναδόν, τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Δανίαν καὶ τὸ Βέλγιον ἀκόμη. Ή σειρά τῶν τοιαντά ἀλιευτικῶν πού παραγγέλθησαν εἰς τὰ πέραν του Ἀτλαντικοῦ ναυπηγεῖα, περιλαμβάνει πλοία ἀνά τῶν 1000 τόνων πετρελαιοκίνητα. Πρὸ ἡμέρων καθειλακούθη εἰς Χάρδρον ἄλλο ἕνα ἀλιευτικὸν τὸν 32 μέτρων, τὸ Ἔλιζανθε Τερέξ. με πετρελαιομηχανήν 450 ἵππων. Τοῦτο εἴνε τὸ πρώτον ἀπό τὴν σειρά τῶν ὅκτω πού παραγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χάρδρης καὶ θά χρησιμεύση ὡς ὑπόδειγμα διὰ τὰ μέλλοντα νὰ ναυπηγηθούν γαλλικά ἀλιευτικά, που θά δράσουσαν εἰς τὴν Βόριον θάλασσαν.

αν σρασούν εις την Βορείων υπόλοιπων.  
Αξιοσημείωτον ἔπιστε είναι ὅτι ο Γάλλοι ἐνισχύουν πυρετώδως καὶ τὸν ἀλιευτικὸν στόλον τῶν Βορειοαφρικανικῶν ἀποικιῶν των. Ἡ Μαροκινὴ ἑταῖρις C. M. P. ἔθεσε πρὸ μηνὸς ἐν λειτουργίᾳ δύο συγχρονισμένα ἀλιευτικὰ τῶν 45 μέτρων, τὸ «Μαμπρόκ» καὶ τὸ «Ἐλ Ρέζκ» διὰ τὴν ἀλιείαν εἰς τὰ ύψηπεδον τῆς Μαυριτανίας καὶ τὴν ἐπὶ τῶν πλοίον ταχείαν ψεύδει τῶν ἀλιευμάτων. Διὰ τούτο οἱ Γάλλοι ὄνομάζουν τὰ πλοῖα αὐτά, «chalutiers congélateurs». Η σχετικὴ ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων ἔκθεσις ἀναφέρει ὅτι, τὸ πρόγραμμα τῆς ἑταῖριας περιλαμβάνει καὶ ἄλλα τρία παρόμοια πλοῖα, τὰ δόποις θα χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν ἔξυπρέτεσσιν τῶν εἰς ι-χνῦς ἀναγκῶν τῶν διασφόρων Μεσογειακῶν γωνιῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιών καὶ ἡ Ἐλλάς. Αὐτὸ δηλαδή ποὺ δὲν ἐφανημέν ίκανοι να πραγματοποιήσωμεν ημεῖς οι ἔξοχως ναυτικοί «Ελληνες, θὰ μάς τὸ προσφέρουν δύσονυπτα ο Γάλλοι.

Κάθε τρίμηνον, τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δημοσιεύει μίαν στατιστική ἐπὶ τῆς δυνάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ὡς ἐπίσης καὶ τῆς δυνάμεως τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων. Ἡ στατιστική τῆς Ἰζης Ὁκτωβρίου 1948, δίδει διὰ τὸν ἀλιευτικὸν στόλον τῆς Γαλλίας, (διὰ πλοῖα ἄνω τῶν 100 τόνων), τοὺς κατώθι ἀριθμούς:

Σύνταξη, τοις κατωτοί αριθμούς,		
Σύλινα πλοιά	40	Τόννοι 6170
Σιδηρά »	269	» 91695
	309	» 97865

Εις τὴν Ἰταλίαν ἐπίσης ναυπηγοῦνται πυρετωδῶς ἀλιευτικά πλοῖα διαφόρων κατηγοριών, τόσον διὰ λογαριασμὸν Ἰταλικῶν ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων, όσον καὶ διὰ ἔνεας ἑταῖριας. Τὸ σπουδαιότερον γεγονός τῆς ἀλιευτικῆς πολιτικῆς τῆς γειτονίας μας, εἶναι ἡ στροφὴ πρὸς τὰς ναυπηγήσεις μεγάλων πετρελαιοκινήτων πλοίων, τύπου τοῦ Τζένετεσκας. Τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεων διὰ τὸ 1949 περιλαμβάνει τρία ἀκόμη πλοῖα τοῦ ὡς ἄνω τυπου, τῶν 1400 τόνων, μελετᾶται δὲ ἔνας νέος τύπος πλωτῶν ἔργοστασης, διὰ τὴν ταχείαν ψεύξιν τῶν ἀλιευμάτων καὶ τὴν ἐπί πλοίων διοιηθανοποίησιν καὶ παραγγαγήν ὑποπροϊόντων ἀλιείας. Τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἔνουν μεγάλην ἀκτίνα δράσεως καὶ θὰ ἐπιχειρούν ἐξορύξεις, ἐναλλάξ σύμφωνα με τὰς ἐπόχας, εἰς ὅλας τὰς πλουσίας εἰς ἀλιεύμα περιοχάς, ὀπούδηποτε μεμονωμένη καὶ όπου εἴναι

Εις τὸ Λιδόρνο κατέπλευσε πρὸ ἔδομάδος τὸ μεγάλο τοῦ ἀνωτέρω τύπου ἀλιευτικόν, μὲ 650 τόνους βακαλάου. Δὲν γνωρίζω ἐάν τὸ πλοῖον τούτο εἴνε τὸ προπολεμικόν, μὲ τὸ διοῖν διονυσα, ή νέον τοιούτον. Πάντως, ἐπειδὴ ἡ στατιστική τῶν 'ναυηγήσεων εἰς την' Ἰταλίαν δὲν είνε πλάνοι, περιορίζομαι εἰς τὰς ἑκ τῶν διεθνῶν ἀλιευτικῶν κύκλων πληροφορίες διὰ νὰ ἀναφέρω, ὅτι παρηγγέλθοσαν εἰς 'Ιταλικὰ ναυπηγεία ἀλιευτικά διὰ την' 'Αγορεύτην, τὴν Βραζιλίαν καὶ τὸ νέον κράτος του 'Ισραὴλ. 'Ἐπιτῆς ἡ εἰς Γενιόνδας ἐδρεύουσα 'Ισραηλιτική ἐπιτροπή παλινοστήσεως τῶν 'Εβραίων, διετάχθη νὰ προσθῇ εἰς τὴν ἀγορὰν τριών ἀκόμη ἀλιευτικῶν 200—250 τόνων, διὰ λογοτείασμόν της νεοσυσταθείσης εἰς Τέλ 'Αβιδ μεγάλη ἀλιευτική ἐπανάσταση.

Άξιοσημείωτον είνε τό γεγονός, ότι ή 'Ιταλία παρέδωσεν είς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, ἔναντι ἐπανορθώσεων ἄλλα 24 ἀλιευτικά πλοῖα διαφόρων τύπων καὶ κατηγοριῶν. Ἀτίνα καὶ κατέπλευσαν εἰς Σπάλοτρον πρὸ δεκα-ημέρου. 'Εν συνεχείᾳ τὰ εἰς Τριέστην ναυπηγούμενα δύο ἀλιευτικά τῶν 400 τόνων, πρόκειται νῦν παραδοθοῦν εἰς τοὺς Γιουγκοσλαύους τὸν προ-σεχὴ μῆνα. Τὸν ἐν ἑαυτῷ θά χρησιμοποιηθῆ, ως λέγουν, ώς σχολὴ ἐκ-παιδεύσεως ναυτοπατρίων διὰ την ἀλιευτική διοικησίαν, τὸ δὲ ἄλλο θά χρησιμοποιηθῆ δι' ὑπερποντίους ἔξοδομήσεις.

"Οσον αφορά την άνα την Ανατολικήν Μεσόγειον κίνησιν, γύρω από την άλιευτικήν διομηχαίαν, τὸ σπουδαιότερον γεγονός είναι αἱ ύπο τῶν Ἑβραίων ίδρυμεναι συνεχῶς ἀλιευτικαὶ ἐταιρίαι μὲ μεγάλα κεφάλαια.

Έφ' ὅσον λοιπὸν πα-στοπεῖται μία τοιαύτη κίνησις εἰς τὴν Μεσόγειον γύρων ἀπό τὰς ναυπηγήσεις πλοίων διὰ τὴν ἀλιευτικὴν διοικησίαν, εἰνε  
όντως καταθλιπτικὸν νά συμβαίνουν, ἐντελῶς τὰ ἀντίθετα εἰς τὴν χώραν  
μας και νά ἐπιδίωκεται ή ὁργάνωσις και προσαγωγὴ τοῦ παραγωγικοῦ  
τούτου κλάδου, διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ναυπηγήσεων και νά ἀναμένεται  
η αὔξησης τῆς ιχθυοπαραγωγῆς και ὁ ἔκ ταύτης εἰς ιχθὺς ἐπισιτισμὸς  
τοῦ Ἐλληνικοῦ λαοῦ διὰ τῶν Γρί-Γρι και τῶν ἀνέση σημασίας μικρῶν  
ἀλιευτικῶν πλοίων. Αὐτὸ δὲν λέγεται ἀνασυγκρότησης τῆς ἀλιευτικῆς δι-  
οικησίας, ἀλλά..

## Ai γνωσταὶ ἀντιδικίαι

Μία άποφασις τῶν Ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων.

Δημοσιεύμεν κατώτερά ταύτισμα στοιχεία της έκδοσης απόφασεως ύπ' αριθ. 421 της 28 Ιανουαρίου, παρά τού δικαστήριου της Φιλαδέλφειας, διά τὸ πλήρωμα του ἄπ' εἰς «Σύνορα». Τὸ μόνον ίκανοποιητικὸ γεγονός εἴη τῆς δόλης αὐτῆς πολυμήνου περιπτείας τοῦ φορτηγοῦ μας, εἰνε τούτοις ἀνεγνωρίσθη ἡ ισχὺς τῆς Προξενικῆς Συμβάσεως τοῦ 1902 μεταξὺ Ἐλλάδος και Ηνωμένων Πολιτειῶν, τροποποιημένης δώμας διά νόμου του 1915. Η σύμβασις εἰς τοὺς ηρῶαν 12 προθέπει ὅτι οἱ Ἐλλήνες πρόξενοι και οἱ προξενικοὶ πράκτηνες ἔχουν ἀποκλειστικὴν δικαιοδόσιαν παρεμβάσεως εἰς τὰ τῆς ἐνωπερικῆς τάξεως τῶν ἔθνικῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων και ὅτι ἀρμόδιοι εἰσὶ τοῖς ηρῶαν διαφορῶν μεταξὺ ἀξιωματικῶν και πληρωμάτων, ιδίᾳ εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μισθολογίου και τῆς ἐκτελέσεως τῶν συμβάσεων ναυτολογίας. Τὰ Ἀμερικανικὰ δικαστήρια ὑποχρεούνται νὰ παρέχουν δοθείσαν εἰς τοὺς προξενικοὺς ὑπαλλήλους διά τὰς ανωτέρας ἐπιδιώξεις.

Τότε Δικαστήριον δύμας ἐν τῇ ἀποφάσει του παρατηρεῖ ὅτι ὁ νόμος τοῦ 1915 ἀνέστειλε τὴν ἀρμοδιότητα τῶν Προξένων εἰς τὰς διαφορὰς ἐπὶ τῶν μισθών καὶ πέρεσθε τὴν δικαιοδοσίαν νά κρινουν ἐπ' αὐτῶν τὰ Ἀμερικανικὰ Δικαστήρια. Τὴν τοιαύτην τροποποίησιν τῆς συμβάσεως ἀπεδέχθη τότε καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις.

Η υπόθεσις αναφέρεται εἰς τὰ γνωστά πλέον ζητήματα τῶν διαφορῶν πληρωμάτων καὶ πλοιάρων, ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἔξαμνα, τὴν ἀμοιβὴν τοῦ οντόγυματος καὶ κλείσιματος τῶν κυτῶν, τὴν ἀδικαιολόγητον ἀπόλουσιν, τὸ τετράμηνον τῆς ἀποζημιώσεως κλπ. Τέσσαρες τού πληρώματος, οἱ ναυταὶ Σπυρ. Ζάνιος, Ἐμμ. Κασμᾶς καὶ Θεριανὸς καὶ ὁ θεριαστὴς Ἀνδρέας Μιχαήλ, ἐκρίθησαν παρὰ τοῦ πλοιάρχου απολυτέοι, λόγω διαφορῶν περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπέρεισας καὶ ἀπέλυθησαν ὑπὸ τοῦ Προξενοῦ Λιμενάρχου Νέας Ὑόρκης, μὲ τὴν κατηγορίαν τῆς παραβάσεως ὡρισμένων διατάξεων τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος.

Οἱ ἀπολυθέντες ἐξῆτοσαν τὴν τετράμηνον ἀποζημιώσιν καὶ τὰ ἔξοδα παλινωστήσεως. Ὁ Λιμενάρχης N. Ὑόρκης δὲν ἐνέκρινε τὴν καταβολὴν τῆς ἀποζημιώσεως, δεδομένου ὅτι οἱ ἀπολυθέντες κατηγορούντο διὰ παραδάσεις τοῦ Κώδικος. Εἰς ἄρνησιν τῶν ἀπολυθέντων νὰ ἔχελθουν τοῦ πλοίου ὁ Προξενικὸς Λιμενάρχης ἐξήτησεν ἀπό τὸ Δικαστήριο της Φιλαδέλφειας, ὅπως διατάσσει τὴν παροχὴν ἀστυνομικῆς βοηθείας, ίνα συλλάβῃ τοὺς ἀπολυθέντας καὶ ἀποτελέη μήποιε εἰς Ἑλλάδαν.

πουλεύεταις και αποστέλλεις αύτους εἰς Ἑλλάδα.  
Τὸ Δικαστήριον διὰ τῆς ἀπόφασέως της καθορίζει, ὅτι δὲν παρεσχέθησαν ἐπαρκεῖς ἀποδείξεις ὅτι οἱ κατηγορούμενοι ἡρήθησαν νὰ ὑπακούουν εἰς τὰς διαταγάς τοῦ πλοιάρχου ή τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου, πλὴν τῆς ἀρνησεώς να ανοίξουν και κλείσουν τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν ἢννεν ιδιαιτέρας ἀμοιβής, οὔτε καὶ ἀπεδειχθησαν διαταραχαί, ἐνάκησης διας, ἀπειλοὶ ή ἄλλη τις συμπεριφορὴ συνιστώσα τὴν στάσιν. Τὸ Δικαστήριον τελικῶς δὲν ἔκρινε τὴν πειρίτων αἰνίδιαν νὰ παράσχῃ τὴν αίτησιν ἀφρωγήν διὰ τὴν σύλληψιν τῶν ἀπολούθεντων μελών τοῦ πλοηρωματος. Ἐπρόκειτο, κατὰ τὸν δικαστήν, περὶ διαφοράς ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας και τῶν ἐκτάκτων ἀμοιβῶν τοῦ πληρώματος και ουχὶ περὶ στάσεως. Ἀπερίθητο, κατ’ ἀκολουθίαν ή αἵτιος του Προξενικού Λιμενάρχου, ἐπιβληθέντων εἰς αὐτὸν και τῶν συγκεκριμένων δέσμων.

# HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



Docking, undocking and moving ships in New York harbor is just one of the tasks that keeps Moran's diversified fleet of Diesel-electric tugs busy day in and day out. The company's powerful deep-sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

# MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE, - NEW YORK. - CABLE: "MORANTOW,"  
NEW YORK • NORFOLK • NEW ORLEANS • SAN FRANCISCO



## Αύστρια

Η σύστασις τοῦ «Λόϋδη»

Μετὰ παρέλευσιν μιᾶς τριακονταετίας καὶ πλέον ἐπανιδρύθη τελευταῖς αὐτῆς μὲν ἔδραν την Τερνέστην τὸ «Αύστριακόν Λόϋδη», μὲν σκάφη ὑπὸ τὴν αὐστριακήν σημαίαν, παραχωρήθεντά εἰς αὐτὸν ὑπὸ τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων δοθείσας τοῦ σχεδίου Μάρσαλ τῶν προοριζομένων διὰ τὴν Αύστριαν. Τὰ ἐλύγρα πλοῖα εἰνεῖς τοῦ τύπου «εἰλίπερτ», ἐνῷ μερικὰ ἀλλὰ τῶν 2.000 τόννων, ἀνήκοντα εἰς μίαν νέαν ἐταιρίαν ἐπονομασθεῖσαν «Οεστριγκ» βάσιστας διὰ τὴν ἔξυπητρέστερην τακτικῶν γραμμῶν ἐκ τῆς Τεργέστης πρὸς τὴν Μέσην. Ανατολὴν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Τὸ πρώτον πλοῖον τῆς δεύτερας ταύτης ἐταιρίας, τὸ «Αργά», ἐτέθη ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἀπέτελευσεν ἐπὶ Τεργέστης τὴν 19ην Ιανουαρίου διὰ τὸ ποώτον αὐτοῦ δρομολόγιον. Δύο ἀλλα «μότορσιπς» πρόκειται λίαν προσεχώς νά προστεθοῦν εἰς τὰς γραμμὰς τῆς «Οεστριγκ».

## Γερμανία

Διηγῶντάς τα νά κλαῖς...

Ἄπο προσφάτως δημοσιεύσας περιγραφάς ἀμερικανῶν δημοσιογράφων ἐγγύωσθησαν ἀλλα πεπομέρεια τῆς τυποῦ, ποὺ ἐπεφύλασσετο διὰ τὰ ὑπεριφανά γερμανικά ὑπερωκέανια, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τελευταίου πολέμου. Τὸ μόνον ποὺ ἐπέποσε — καὶ αὐτὸν κατὰ τὰ 2/3 τοῦ σκάφους — ἀπὸ τὸν ἐπιβολεμένον προπολεμικὸν στόλον τῶν γερμανικῶν «λάινερφ», εἶνε τὸ ὑπερωκέανιον «Σαΐν Λούΐς» 16.000 τ. γκρός. Τὸ ἐλύγρα σκάφος ἐκόπη εἰς δύο κατὰ τὴν διάρκειαν ἐνὸς ἐνσερίου δομιδροσιού καὶ τὰ 2/3 αὐτοῦ, περισωβάντα ἀνεύ ζημιῶν, χρησιμοποιούνται ἡδη ὡς πλωτὸν ξενοδοχεῖον.

Ἐπέριν ἐπίζησαν τοῦ πολέμου, τὸ ὑπερωκέανιον «Μίλγουσκέ», ἐτέθη ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη τὸ «Ἐμπάτερ Γουεμπτάιη», κατεστράφη τὸ 1946 εἰς ἀγγλικὸν λιμένα ἐκ προκατὰς καὶ ἀκολούθως διελύθη. Τὸ γωστὸν ἐξ ἄλλου πρὸ 15ετίας ὑπερωκέανιον «Νιού Ύόρκ», τῆς «Ἀμβούργοαμέρικαν Λάϊν», ἐδομβαρδίσθη καὶ ἐθυμίσθη εἰς τὸ Κίελον. Μετπολεμικῶς οἱ ἀγγλικοί άνειλκυσαν τὸ ναυάγιον τοῦ καὶ τὸ ἐρμούμεληκτον εἰς Ἀγγλίαν, ὅπου καὶ τὸ διέλισαν. Τρία ἀλλα ἀδελφάτα αὐτοῦ ὑπερωκέανια, τὸ «Ἀμδούργον», τὸ «Χάνσας» καὶ τὸ «Ντάϊτσλαντ», ἐδυθίσθησαν εἰς τὴν Βαλτικήν.

Τὸ «Βερολίνιον» 15.300 τ. γκρός, τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόϋδη», ἐδυθίσθη τὸν Ιανουαρίου τοῦ 1945, ὀκτὼ μιλλια μακράν τοῦ Σβινεμούντε, προσκρούσαν ἐπὶ μαγνητικῆς νάρκης, ἐνῷ τὸ «Στάουμπε» ἐδυθίσθη τὸ 1945 εἰς τὴν Βαλτικήν καὶ τὸ «Στουτγάρδη» ἐδομβαρδίσθη καὶ ἀπετεφρώθη τὸ 1943 παρὰ τὴν Γδυνίαν. Τέλος, τὸ πολυτελέστατον ὑπερωκέανιον «Βρέμη» τῶν 52.000 τ. γκρός, ποὺ ἐθεωρείτο ἀλλοτε ὡς τὸ λαμπρότερον ὑπερωκέανιον τοῦ Βοσείου «Ἀτλαντικοῦ» καὶ είχε τὸ 1929 ἀποσπάσει τὸν Κυανούν. Επισείσταται ἀπὸ τὴν «Μαυριτανίαν», κατεστράφη διαρκούντος τοῦ πολέμου εἰς τὸ Μπρεμερχάδεν ἐκ προκατᾶς, ἀνιωστὸν ποδέν προελθούσης. «Ἐνα τμῆμα του εύρισκεται εἰσέτι παρὰ τὰς ὅχθας τοῦ ποταμοῦ Βέζε καὶ μόνον 10 πόδες ἀπὸ τὸ σκάφος τῶν 898 ποδῶν μήκους φαίνονται εἰσέτι ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας. Τὸ ὑπόλοιπον ἔχει κατὰ τὸ μέγιστον αὐτοῦ μέρος διαλυθῆ.

Αὐτὴν ἐν ἀμύνα τοικαγραφίας ὑπῆρξεν ἡ τύχη τῶν μεγαλυτέρων ὑπερωκέανιν μιᾶς ναυτιλίας, ἡ ὥποια πρὸ τοῦ πολέμου ζηλόφθονα ἐπέσυρε τὰ δλέμματα δλοκήρου τοῦ κόσμου.

## Γιουγκοσλαυΐα

Ἡ κρατικοποίησις τῆς ναυτιλίας τῆς

Αἱ προπολεμικαὶ ναυτιλίακαι ἐπιχειρήσεις τῆς Γιουγκοσλαυΐας διελύθησαν ὑπὸ τοῦ καθεστῶτος τοῦ Τίτο ἀντικαταστάθησαν ἀπὸ τέσσαρας ἡμικρατικούς ὄργανους διευθυνομένους παρὰ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπερε ἐπιμελεῖται καὶ τῆς ἐφαρμογῆς ἐνὸς πενταετούς σχεδίου προβλέποντος ἐπαύξησιν τῆς γωρτικότητος εἰς 600.000 τόννων.

**R. S. STERN  
BALTO. SALES & SUPPLY Co.  
JOS. J. KEEGAN & C°.**

(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)

### SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine  
Deck and Steward Supplies.

Telephone :  
Plaza 4700

424 W. Conway St  
BALTIMORE 30, M.

Οἱ ἐν λόγῳ τέσσαρες ὄργανισμοὶ εἰνεῖς, ὁ τῆς «Γιαντράσκα Πλόδιντμπα» διὰ τὴν ἀκτοπλοίαν, ὁ τῆς «Γιουγκοσλαβένσκα» διὰ τὰς γραμμὰς Κύπρου, Αιγαίου, Παλαιστίνης, Ἐλλάδος, Τουρκίας, Βορείου Εύρωπης καὶ Καναδᾶ καὶ δύο ἔτεροι εἰδικῶν διὰ τὰ φορτηγὰ ἐπράμπες σκάφοι, Σημειώνται, ὅτι ἡ σημερινὴ δύναμις τῆς Γιουγκοσλαυΐκῆς ναυτιλίας περιλαμβάνει 147 πλοῖα ἀνοικτῆς θαλάσσης.

## Δανία

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Ο πρόδερος τῶν δανῶν ἐφοπλιστῶν ἀναφερόμενος εἰς τὰ πεπραγμένα τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας κατά τὸ 1948 ἀνεκούσαν, ὅτι μόλις 50.000 τ. υπολείπονται, ἵνα ἡ χωρητικότης αὐτῆς ἀπανέλθῃ εἰς τὴν προπολεμικήν τῆς δύναμιν, δεδομένου ὅτι τελούν ὑπὸ ναυπήγησην σκάφη 400.000 τόννων γκρός. Η πλήρης πάντων ἀποκατάστασης προβλέπεται νὰ συντελεσθῇ τὸ 1952, ὅποτε θέλονται παραδοθῆναι τὰ δημόσια ναυτιλίας πλοῖα. Δέν προκειται ἀλλωστε ν' ἀντικατασταθοῦν μόνον πολλὰ καλὰ σκάφη ἀπολεσθέντα κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδο, ἀλλὰ καὶ δρκετὰ ἐκ τῶν ἀπομεινάντων, ἀτίαν μὲ τὴν πάρδον τοῦ χρόνου κατεστησαν παρηλίκα. Τὸ 1/4 τῆς σημερινῆς δυνάμεως τῆς δανικῆς ναυτιλίας ἀναφέρεται εἰς σκάφη εἰκόσιτετούς ηλικίας, ἐνῷ προπολεμικῶν τὸ ἐλύγρα ποσοστὸν ἐκάλυπτε μόνον τὸ 1/8. Οπωσδήποτε, τὴν 1ην Ιουλίου 1952 η δανικὴ χωρητικότης θὰ φθάσῃ τὸ 1.400.000 τ. γκρός, ἡ δὲ ὅλη ἀνασυγκρότησις θὰ ἔχῃ στοιχίον μιαν δαπάνην 25 ἑκατομμύρια λιρῶν περίπου. Σημειώνται χαρακτηριστικῶς, ὅτι ἀπὸ τὴν ναυπηγουμένην ἡδη χωρητικότητα 170.000 τ. γκρός ἀναφέρονται εἰς δεξαμενοπλοῖα.

Οσον ἀφορᾷ τὸ εἰσόδημα ἐκ τῆς ἐργασίας τῶν δανικῶν πλοιών, ἀναβίβαζεται τούτο, κατὰ σχετικὴν στατιστικὴν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν δανῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ τὸ 1947, εἰς 570 ἑκατομμύρια κορωνῶν ἐξ ἀκαθαρίστων ναύλων. Εκ τοῦ ποσού τουτοῦ τὰ 60 % προήρχοντο ἀποκλειστικῶν ἀπὸ τὴν μεταφορικὴν κίνησην μεταξὺ ἔνων χωρῶν, ἐνῷ προπολεμικῶν τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν ἐκυμαίνετο μεταξὺ 70 ἐώς 75 %. Θετικῶς ἐλπίζεται, ὅτι τὴν τελευταῖς αὐτῆς ἀνακτηθῆ μετά τὴν κατάργησην τοῦ κρατικοῦ Ἐλέγχου ἐπὶ τῆς κινησίας τῶν δανικῶν πλοιών. Τὰ εἰσπραχέντα ποσά ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας τῶν δανικῶν σκαφῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ὑπόλογοι ζητοῦνται εἰς 360 ἑκατομμύρια κορωνῶν. Οσον ἀφορᾶ τὸ 1948, οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ δὲν ἀνεκούσανθησαν εἰσέτι, προβλέπεται ὅμως, ὅτι τὸ καθαρὸν ναυτιλιακὸν εἰσόδημα μεταξὺ 375 ἐώς 400 ἑκατομμύριά κορωνῶν, δεδομένου ὅτι ηδη ὁ δανικὸς ἐμπορικὸς στόλος, οἱ δὲ ναῦλοι κατά τὸ τέταρτον τρίμηνον τοῦ ἔτους διετηρήθησαν εἰς ικανοποιητικὰ ἐπίπεδα.

Ἄφ' ἐτέρου ἐπὶ τὴν διασείση τῆς ἐργασίας τῶν δανικῶν πλοιών, ἀναβίβαζεται τὸ εἰσόδημα ἐκ τῆς ἐργασίας τῶν σημαντικωτέρων δανικῶν ναυτιλίων ἑταῖρων, ή «Ἐνώσεις» τῶν δανῶν ἐφοπλιστῶν κατήρτισεν ἔνα στατιστικὸν πίνακα τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων τῶν καὶ τῶν διαφόρων κονδυλίων τῶν πληρωμῶν. Οὕτω, αἱ ἀκαθαρίστοι εἰσπράξεις αὐτῶν κατά τὰ 1946 καὶ 1947 ἀνήλθον εἰς 267 καὶ 387 ἑκατομμύρια κορωνῶν, τὰ δὲ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως εἰς 166 καὶ 254 ἑκατ., τὰ ἔξοδα διοίκησεως εἰς 13 καὶ 15 ἑκατ., αἱ ἀποδεσίες εἰς 75 καὶ 90 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἐνῷ τὰ ἀποθεματικὰ καὶ οἱ φόροι ἀπερρόφησαν σημαντικὰ ποσά καὶ κατέλιπον 10 ἑκατ., κορωνῶν μόνον τὸ 1946 καὶ 12 ἑκατ. κορωνῶν τὸ 1947 πρὸς διανομὴν μερισμάτων εἰς τοὺς μετόχους. Αἱστοσμείμειών τούς εἰνεῖς, ὅτι αἱ δαπάναι διὰ καύσιμα ἐνεργανίσθησαν διπλάσια ἔαντι τοῦ 1938. Οσον ἀφορᾷ τὰ μισθολόγια, ταῦτα ηδη τριπλάσια τῶν προπολεμικῶν, μὲ διάχιστην μείσωσιν τὸ 1947, ἔαντι τοῦ 1946, λόγω τῆς θερινής εἰς τὰ μισθολόγια.

## Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Τὸ νέον «οσούπερ λάϊνερ»

Μία ειδικὴ ἐπιπτοπὴ ἐπιφορτισμένη νὰ μελετήσῃ τὰ σχέδια τοῦ νέου ἀμερικανικοῦ ὑπερωκέανιοῦ τῶν 48.000 τ. γκρός, οὔτινος τὸ δασικὸν κόστος θὰ ἀνέλθῃ εἰς 67 ἑκατομμύρια δολλαρίων, συνεστήθη πρὸ τηρεῶν εἰς τὴν Ουασιγκτῶνα. Μέλη αὐτῆς εἰνεῖ καὶ ἐκπρόσωποι τῶν τριών ἐπιτε-

## BANEY MADHUB MOOKERJEE & CO

Incorporating Raj Kissen Mookerjee  
Established 1854

### DUBASHES STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:  
«WORKWELL» Calcutta 5375

### CALCUTTA

Codes:  
A.B.C.—Scotts—Watkins.

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

λείων ξηράς, θαλάσσης και άέρος, τὸ δὲ πόρισμα τῆς σχετικῆς μελέτης θὰ ἀνακοινώθῃ ἐντὸς δύο η τριῶν ἔβδομάδων, ώστε εὐθὺς κατόπιν νὰ ἀρχίσουν αἱ ἐργασίαι τῆς ναυπηγίσεως.

Ἐν τῷ μεταῦ ἑγύσθη, ὅτι τὸ Ναυτικὸν Ἐπιτελεῖον παρέδωκε τὰς προδιαγραφάς του, ὅσον ἀφορά τὴν πλευρὰν τῆς ἀπὸ θαλάσσης ἀμύνης του σκάφους. Ἀναφέρεται σχετικῶς, ὅτι ἐκτεταμέναι καὶ δαπανηραι εἶναι αἱ προτεινόμεναι διὰ τὴν ἄμυναν τοῦ πλοίου ἐγκαταστάσεις. Αὗται δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ ποσὸν τῶν 67 ἑκατ. δολλαρίων, θέλουν δὲ καταβλῆθη ἰδιαιτέρως ὑπὸ τοῦ Κράτους. Ως γνωστόν, τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούς προσέφερον τὴν χαμηλότεραν τιμὴν διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς ἐν λόγῳ κατασκευῆς.

Λέγεται, ὅτι ὑπεδείχθη παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελεῖον μεγαλύτερά ταχύτης, ἔναντι τῆς δι' ἐμπορικήν ἑκμετάλλευσιν καθορίζομένης καὶ διὰ τοῦ ἡδεῖον ἢ ταχύτητας αὐτῆς νὰ εἴνει ἡ ίδια μὲ τὴν τῶν δύο βρετανικῶν «κουπῆς». Ή τοι-αὐτή ὑψηλὴ ταχύτης θὰ θεωρηται ὡς παράγων τῆς πολεμικῆς ικανότητος τοῦ πλοίου, δὲν πρόκειται δὲ νὰ ἀναπτύσσεται κατὰ τὴν ἐμπορικήν ὑπερσίαν τοῦ σκάφους. Αἱ σπηλιεῦθη ἀκόμη, διὰ τὰ σχέδια τοῦ πλοίου προβλέπουν εἰδικήν θωράκισην εἰς τὰ ίστατα, ἀνέξαρτητα ἀλλήλων μηχανοστάσια, στεγανὰ διαμερίσματα θαρρεύεται τῶν συνήθων, εἰδικήν ἐνίσχυσιν τοῦ σκάφους δι' ἐγκαταστασιν τηλεόδωλων καὶ ὠρισμένων δελτίων εἰς τὰ μέχρι τούδε χρησιμοποιούμενα δρυγάνα τῆς γαυστιλοΐσας.

Οἱ καλώς πληροφορημένοι κυκλοὶ ὄμιλοι ἐπίσης καὶ περὶ μεγίστης οικονομίας εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμων, πρωταφανούς διὰ τὴν ταχύτητα καὶ τὴν ἴπποδιάνθη· τοῦ πλοίου. Τὸ νέον «λάινερ» θὰ διαθέτη θέσεις διὰ 1900 ἑπτάδας, μὲ ποδός· τοῦ μεταφορᾶς ἐν καιρῷ πολέμου 12.000 ἀνδρῶν μὲ πλήρη ἑξοπλισμόν.

### Τὸ πρῶτον περισκόπιον πλοῖον

Εἰ τὴν Περσικὴν κυβέρνησιν παρεχωρήθη ὡς δῶδον ἔνα ἀμερικανικὸν ὀκεανοτόρον φορτηγὸν τῶν 10.000 τόνων, ὅπερ παρελήφθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χούστον. Τὸ ἐν προκειμένῳ περιέργων, δὲν ἔγκειται ἀπλῶς εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ πλοίον είνε τὸ μοναδικὸν ὑπὸ περιστοῦν στριῶσιν ἐν τῷ κόσμῳ, ἀλλ' ὅτι καὶ ἐπηγρήθη μὲ πλήρωμα, στρατολογηθὲν ἀπὸ διαφόρους ἑθνικότητας, ἐλλείψει ἐπαρκῶν... περσῶν ναυτιλομένων! Ἐν ὅλω... 51 ἄνδρες συνεκρότησαν τὸ πλήρωμά του, ἐκ τῶν δόπιων 31 εἶνε κινέζοι, εἰς ράσος, εἰς φιλανδός, εἰς ἄγγιλος, εἰς ρουμάνος, ἐνέα σκανδιναύοι καὶ ἐπτά... πέρσαι.

### Τὰ ναυτιλιακά προσβλήματα

Ἐξ Οὐασιγκτώνος μεταδίδεται, ὅτι οἱ πρόδροι τῶν ἀρμοδίων κοινοβουλευτικῶν ἐπιτροπῶν τῆς δουλῆς καὶ τῆς γερουσίας ἀπεράσσονται τὴν σύστασιν μικτῆς ἐπιτροπῆς πρὸς ἔρευναν τῆς καταστάσεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ἀναγκῶν αὐτῆς. Πιστωτικὸς 50.000 δολαρίων ἐχοργήθη ἡδη πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ ἔργου τῆς ἐπιτροπῆς, τὰ δὲ παρίσταμα τῆς ἐρεύνης τῆς θὰ ὑποδηληθῶν ἐν καιρῷ εἰς τὸ Κονκρέσσον διὰ τὴν τροποποίησιν τῆς Ισχυρούς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας.

Κύριον ἔργον τῆς ἐπιτροπῆς θὰ είνε ἡ ἀναζήτησις καὶ διακρίβωσις τῶν ἀφορίων τῆς παραπτούμενής ἀπὸ ἔτους ἔτους ἐκπτώσεων εἰς τὴν δραστηριότητα τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Θὰ ὑποδειχθῶν τὰ ληπτέα μέτρα διὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς περαιτέρω μεταφορᾶς ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδούρας, διὰ δὲ τὰς ζητήσαστας ἐκπαιδεύσεως καὶ πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων, διὰ τὴν μὴ ἀνασυγκρότησιν τῆς γερμα-

νικῆς καὶ ιαπωνικῆς ναυτιλίας καὶ διὰ τὸ ζῆτημα τῆς ἐπιχορηγήσεως πρὸς τὰ ἀμερικανικὰ «τράπτη», ἀν αὐτῇ θῆλε κριθῆ ὡς ἀναγκαῖα.

### Ο κατὰ χώρας προστατευτισμός

Κατὰ τὴν παρούσαν σύνθησον τὸ Κονκρέσσον πρόκειται νὰ ἀσχοληθῇ, μεταξὺ ἀλλων ζῆτημάτων ἀναφερόμενών εἰς τὴν ναυτιλίαν, καὶ μὲ τὰς ἐνσκούμενας διακρίσεις εἰς δάρος τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων ἀπὸ 14 ξένας χώρας. Καταγγελίαι ὑπεβλήθησαν ἀπὸ τοὺς ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς καὶ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσίες ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου. Εν τῷ μεταξὺ «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» κατήρεσται κατάλογον τῶν κατὰ χώρας παραδόσεων, αἵτινες παρεμποδίζουν τὴν κίνησιν τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Αἱ περισσότεραι διακρίσεις πρόρχονται ἀπὸ ἑκείνας τὰς χώρας, αἱ διποιαὶ προπολεμικῶν ἐστερόντοντο ναυτιλίαις καὶ ἡδη διὰ τῶν διακρίσεων σημαίας τοῦ ἑπτάδαλον, ἐπιδιόποιαν νὰ δημιουργήσουν ἔνα διώσιμον ἐθνικὸν στόλον. Αἱ κυριώτεραι κατηγορίαι στρέψονται κατὰ τῶν δημοκρατικῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, ἀλλὰ καὶ ἐναντίον τῆς Γαλλίας δι' ὑρισμένους δασμούς εἰς δάρος τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. Κατηγορίαι ἐπίσης διατυπώνονται ἐναντίον τῆς Ιταλίας, ἥτις ἐπιμένει νὰ ἐπιβάλλῃ εἰς τὰ ξένα ἐπιβατηγά σκάφα, τὰ προσεγγίζοντα εἰς τοὺς ιταλικούς λιμένας, νὰ προσλαμβάνουν Ιταλούς μαγείρους, νοσοκόμους καὶ ἐπιθεωρητάς, ἐγγείρει δὲν ἐπὶ πλέον καὶ «πρωτονόμους» ἀξιώσεις, ὅπαν τὰ ἐν λόγῳ ξένα πλοία κινοῦνται μεταξὺ Ιταλικῶν λιμένων.

Ἡ Αίγυπτος, συνεγένεια, κατηγορεῖται, ὅτι ὑποβιδάζει τὰ λιμενικὰ δικαιώματα διὰ τὰ ἔθνικά της πλοία καὶ διὰ τὰ παραχωρεῖ διώσιμένας ὄλλας ἐκπτώσεις δικαιωμάτων διὰ τὰς φορτώσεις ἐπὶ αἰγυπτιακῶν σκαφῶν, ἐνώ καὶ οἱ ἐπιδιάτα πιέζονται νὰ προτιμούν τὴν γραμμὴν τῆς «Κεδρίδεω», ἥ διποιαὶ δέχονται στερλίνας. Ἡ Τουρκία ἐπίσης ἐπιβάλλει ἔνα φόρον 4.4% ἐπὶ τῶν ναυλῶν ὄλλων τῶν ξένων πλοίων, ούχι δὲ καὶ ἐπὶ τῶν τουρκικῶν. Ἀντιθέτως πρὸς τὰς ἀνωτέρω χώρας ἡ Πορτογαλία ἀναφέρεται ὑπὸ τῶν ἀμερικανῶν, ὅτι κατέρη της τελευταίος κάθε μέτρον διακρίσεως εἰς δάρος τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων.

### Ιαπωνία

#### Διά τὴν ἀπόκτησιν ἐμπορικοῦ στόλου

Ἐν συνεχείᾳ τῶν πληροφοριῶν, ποὺ ἐδημοσιεύμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀναφερούμενα μὲ τὴν ιαπωνικὴν ἐπιδιώξειν πρὸς ἄρσιν τῶν ἀυτοτρόπων περὶ τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα συμμαχικῶν ἀπαγορευσῶν, μεταδίδεται ἡδη ἐκ Τόκιο, ὅτι καταπράσιθη ἔνα πλήρες πρόγραμμα ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ὅπερ καὶ πρόκειται νὰ ἐπιδιόπῃ εἰς τὸν Εύρισκομενὸν ἐν τῆς Ιαπωνίας ἀμερικανὸν ὑπουργὸν τῶν Στρατιωτικῶν της Ρόσταγια.

Διευκρινίζεται σχετικῶς, ὅτι ἡ ιαπωνικὴ κυβέρνησις προτίθεται νὰ ζητήσῃ τὴν ἀδειαν ἐκμιθώσεως ξένων πλοίων (Ἀμερικανῶν) καὶ τὴν ἀναστολὴν τῶν ἐπιβαλθέντων ἀπὸ τὰς ἀρχαὶ κατοχῆς π--- σμῶν, οἵτινες ἐντοπίζονται τὰς ταξίδια τῶν ιαπωνικῶν πλοίων εἰς τὰς ξηρακά μόνον υδατα. Ἡ ιαπωνικὴ αὐτὴ αἵτηση πρόκειται νὰ ἐπιδιόπῃ ἐντὸς τῶν ἡμερών καὶ θάζητη τὴν παραχωρήσην 200 πλοίων.

Σήμερον ἡ ιαπωνικὴ χωρατικὴ ἀνέρχεται εἰς 1.700.000 τ. γκρός, ἐναντὶ τῆς προπολεμικῆς της δυνάμεως 6.330.000 τ., ἡ δὲ παραγωγικὴ ικανότης τῶν ἔθνικῶν της ναυπηγείων φθάνει τοὺς 800.000 τ. ἐπτάσιων. Βάσει τῶν δρόμων τῆς ἀνακοχῆς, ὅλα τὰ ιαπωνικά σκάφη 100 τ. γκρ. καὶ ἀνώ διευθύνονται εἰσέπειται παρὰ τῶν συμμάχων καὶ κινοῦνται κατοπίν ἀδειαί των.

Δέοντον νὰ προστεθῇ, ὅτι διευτάπη ἐγγέρεται καὶ ἀντίδρασης τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων κατὰ πάσης ναυτιλιακῆς πεισαχωρήσεως εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Φορούνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι οὐτοὶ κύκλοι, ὅτι τὰ πειραϊσμένα σκάφη κινοῦνται τῶν ιαπωνικῶν πλοίων καὶ τὰ χαμηλὸν μισθολόγιον τῶν ιαπωνικῶν πλοηρωμάτων θὰ δηγγήσουν εἰς ἀδιέδοσον τὴν δεδαρμένην ἀπὸ ψυηλάς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν τῆς ιαπωνικής ναυτιλίας.

Τὰ κέρδη ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἀπαλλάσσονται πάσης φορολογίας, ρητῶς δὲ καθορίζεται, ὅτι δὲν πρόκειται κατὰ τὰ ταξίδια

### West Elliott & Gordon

(Established 1881)

#### SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores  
Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GARFIELD 3159  
GARFIELD 3160

501 DAVIS STREET.  
Cor. JACKSON ST.

Cable address: «WESGO»

### TODD SHIPIARDS 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.

των νά παραλαμβάνουν γενικά ύποκειμενα είς ύποχρεωτικήν μεταφοράν, ένω παραλλήλως καὶ διὰ μίαν πενταετίαν ἔσαιρούνται τών ἐπιτάξεων. Τὸ ἑγκριθὲν σχέδιον δὲν προβλέπει τὴν ναυπηγησιν μεγάλων ὑπερωκεανῶν. Προκρίνεται δι’ αὐτοῦ ἡ κατασκευὴ μικτῶν σκαφῶν τῶν 10.000 τ. γκρός εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἀνσάλτο, μὲ προορισμὸν νά ἔξυπρετῆσουν τὴν τακτικὴν πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν Ἰταλικὴν γραμμὴν. Τὰ ἐν λόγῳ μικρὰ πλοῖα θεωρούνται ως τὰ περισσότερον ἀποδοτικά.

Μερικὰ ἐπίσης ἐπιβατηγὰ σκάφη θὰ τύχουν προτεραιότητος εἰς τὴν ναυπηγησιν, οἱ δὲ ἐφοπλισταὶ εἰς τοὺς ὅποιους θὰ μεταδιασθοῦν πρὸς ἐκμετάλλευσιν, θὰ ἐπιλεγούν κατ’ ἀναλογίαν μεταξὺ τῶν ἀπολεστῶν τὴν μεγαλυτέρων χωρητικότητας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Ἡ ναυπηγησις μικρῶν πλοίων ἐπιδιώκεται προκειμένου νά ἀντιπυγκροτηθοῦν τὰ μικροτέρας παραγωγικῆς ικανότητος Ἰταλικὴ ναυπηγεῖα.

\*\*\*

‘Απὸ τὰ ναυπηγεῖα ἀφ’ ἑτέρου τοῦ Τάραντος παρεδόθη πρὸ τίνος καὶ ἀνεχώρησεν ηδη διὰ τὸ πρώτον ταξίδιόν του πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν τὸ νεοεπεντούντονος Ιταλικὸν μικτὸν δηλελόπιον τοῦ «Sises» 9202 τ. γκρός, ἐφωδιασμένον μὲ μηχανᾶς Φίσατ καὶ ταχύτητος 18½ μιλλίων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος διαθέτει διαμερισμάτα διὰ 50 ἐπιβάτας α’ θέσεως καὶ διὰ 500 μετανάστας, καθὼς καὶ χώρων ψυγείου διὰ τὴν μεταφορὰν διητηρημένων κρέατων καὶ διαφόρων ἄλλων εὐπαθῶν φορτίων.

\*\*\*

Μεταξὺ τῆς Ἰταλικῆς ἑταῖρίας «Φιούμε» καὶ τῆς ἐλβετικῆς κυβερνήσεως συνεφωνήθη πρὸ τίνος εἰς τὴν Βέρνην ἡ παροχὴ δανείου 55 ἑκατομμυρίων ἐλλεπικῶν φράγκων, ἵνα χρηματοδοτηθῇ ναυπηγησις δύο ταχέων, ἀλλ’ οὐχὶ πολυτελῶν ὑπερωκεανῶν τῶν 25.000 τ. γκρός, ἀτίνα θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀμερικανῶν περιηγητῶν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην εἰς τὴν Ἐλβετίαν, μὲ ἀποδίδασιν εἰς τὴν Γενοβαν. Τὸ δάνειον συνάπτεται διὰ τῆς ἀποδεσμεύσεως μέσους τῶν ἐλβετικῶν πρὸς τὴν Ἰταλίαν πιστώσεων ὑπολογίζεται δὲ ὅτι διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν δύο ὑπερωκεανῶν θὰ ἀπασχοληθοῦν ἐπὶ δύο ἔτη, πέντε χιλιάδες Ἰταλῶν ἐργατῶν καὶ τεχνιτῶν, ἐνώ σημαντικὴ θεωρεῖται καὶ ἡ ὀφέλεια, ἣ τὰ διάρθρωτα τὸν διάστημα τῆς πορείας τῆς Γενοβας διοχετεύσιν τοῦ πρὸς τὴν Ἐλβετίαν ἀμερικανικοῦ τουριστικοῦ ρεύματος. Ἡ σύμβασις ἐτέθη ηδη ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως, ἡ δὲ ναυπηγησις τῶν δύο ὑπερωκεανῶν θὰ ἀρχίσῃ εὐθὺς ὡς τὸ ἀντέρετρο σχέδιον κυρωθῇ παρὰ τῶν νομοθετικῶν σωμάτων.

Συμπληρωματικῶν πρὸς τὴν σύμβασιν ταύτην ὑπεγράφη καὶ ἑτέρα, διὰ τῆς ὅποιας προβλέπεται ἡ ἀπό τοῦ 1950 καὶ ἐπέκεινα διαφύλαξη— υπὸ τῶν Ἰταλικῶν ὑπερωκεανῶν τῆς γραμμῆς Νέας Υόρκης—Γενοβας ὧρισμένου ὀριθμοῦ θέσεων διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἀμερικανῶν περιηγητῶν, οἵτινες θὰ ἐπεδύμουν νά ἐπισκεφθοῦν τὴν Ἐλβετίαν.

## Kavadas

Ai apolousies plηrōmātōn

Καναδοὶ ναυταὶ ἀπολυθέντες εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀπὸ καναδικὰ φορτηγά, συνεκρότησαν διαδήλωσιν πρὸ τοῦ ἐλονδίου «Οἴκου τοῦ Καναδᾶ», φέροντες τὰς στολάς τῆς ὑπηρεσίας τῶν καὶ κρατοῦντες πινακίδας μὲ ἐπίγραφας, διὰ ἀπελύθησαν ἀπὸ τὰ ἑθνικὰ αὐτῶν πλοῖα, διὰ νά προσληφθοῦν ἔνειοι μὲ εὐθυντέρων ἡμερομίσθια. Ἐκπρόσωποι τῶν δισδηλωτῶν ἐδήλωσαν, ὅτι πλέον τῶν 25 καναδικῶν πλοίων ἀποτελεύσαντα ἐκ Καναδᾶ μὲ καναδικὰ πληρώματα, ἀπέλυσαν αὐτὰ εἰς διαφόρους ἔνειοι λιμένας, χάριν τῆς προσλήψεως ἔνειων ναυτεργατῶν προσφερομένων πρὸς ἐργασίαν μὲ χαμηλοτέρας ἀποδοχῆς.

## Meg. Bretannia

O stóloς tōn mikrōn φoρtēgōn

Μεταξὺ τῆς ταχύτατα ἀνασυγκροτούμενής ναυτιλίας εἰς ὅλους αὐτῆς τοὺς κλάδους, μόνον ἡ κατηγορία τῶν μικρῶν ἀκτοπλούσούντων φορτηγῶν, μεγέθους μεχρι 2000 τόνων, σημειώνει χαρακτηριστικὴν δροῦντητα εἰς τὴν ἀνάκτησιν τοῦ προπολεμικοῦ αὐτῆς τονιάζ. Αἱ στατιστικαὶ τῆς δυνάμεως τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίου ἐμφανίζουν, ὡς γνωστόν, μίαν σηματικωτάτην διόγκωσιν τῆς χωρητικότητος διὰ τὰ μεταπολεμικά ἔτη. «Ἐναντι 68½ ἑκατούμενων τόνων γκρός κατ’ Ιούλιον τοῦ 1939, υπῆρχον τὸν Ιούλιον τοῦ 1947 σκάφη 83½ ἑκατ. τόνων γκρός. Παρὰ τὸ γεγονός τούτο, ἡ χωρητικότης τῶν μικρῶν φορτηγῶν, 500 ἔως 1999 τ.

γκρός ἔκαστον, ἀτίνα φέρουν τὰς σημαίας τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ἐνεφάνισεν μίαν χαρακτηριστικὴν ἐκπτωτικὴν ἀπὸ 3996 σκάφη, 4½ ἑκατ. τ. γκρός κατά τὸ 1939 εἰς 3115 σκάφη, 3.388.000 τ. γκρός κατά τὴν 1ην Ιουλίου 1947.

Πλέον τοῦ ήμισεος τῶν πλοίων τούτων ἔχουν ἡλικίαν μείζονα τῶν 25 ἑτάν, ὡς δεικνύει ὁ κατωτέρω πίναξ:

Η λιτ. iα	Πλοια	Τ γκρός
Μέχρι 5 ἑτάν	452	520.000
5 ἔως 10 ἑτάν	265	263.000
10 ἔως 15 ἑτάν	287	289.000
15 ἔως 20 ἑτάν	336	341.000
20 ἔως 25 ἑτάν	325	377.000
“Αγω τῶν 25 ἑτάν	1450	1.590.000

Οσον ἀφορᾷ ἔξ αλλού τὰ ὑπὸ ναυπηγησιν κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου 1948 σκάφη τοῦ ὡς ἓννα μεγέθους εἰς ὅλας τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης, αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ ἔχουν ὡς κάτωθι:

X ωραι	Εως 1000 τ. γκρός		1000-1999 τ. γκρ.
Α) π	Μ) s	Α) π	Μ) s
Βέλγιον	2	15	5
Δανία		1	6
Γαλλία	4	41	3
Κάτω Χώραι	6	41	6
Ιταλία	2	26	16
Πορτογαλία		2	5
Ισπανία	3	29	3
Σουηδία		11	12
Αγγλία—Ιρλανδία	78	61	26
Σύνολον	95	227	82

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ δείκυνται ἐξαιρετικὰ ἀπρόθυμοι νά ἐπανέθουν εἰς τὸ δύκον τοῦ τονιάλ, ποὺ κατείχον πρὸ τοῦ πολέμου, εἰς μικρὰ φορτηγὰ σκάφη τῆς κατηγορίας ταύτης. Καὶ τούτο, διότι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἀπέσκεψι τῆς αἰεριτικῆς δυσχερίης, λόγω τῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν τῆς κινήσεώς των, ἐνώ καὶ ἡ τόσην δραδύνουσα ἀναζωπύρωσις τῆς ἐνδεοευρωπαϊκῆς μεταφορικῆς κινήσεως κατέστησε προβληματική καὶ αὐτῆς ἀκόμη τὴν ἐν ὑπερεισίᾳ διατηρήσιν των. Ἡ ἀποκατάστασις τοῦ στόλου τῶν ὀκτοπλούσοντων μικρῶν φορτηγῶν τότε μόνον θέλει συντελεσθῆ, διὰ τοῦτο καὶ τὸ ἐνδεοευρωπαϊκὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον προσλάθη τὸν ἔντονον ρυθμὸν τῆς προπολεμικῆς του δραστηρότητος.

## Oi epibatai tou Voreiou Atlanatikou

Εἰς ἔνα ἑκατομμύριον ἀτόμων ἀνῆλθεν ἡ δι’ ἀέρος καὶ θαλάσσης κίνησης ἐπιθανῶν πρὸς ἀμφότερας τὰς κατευθύνσεις τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ— «Ηνώμεναι Πολιτεῖαι, Καναδᾶς—κατὰ τὸ 1948, μὲ αὐξήσιν 340.000 προσώπων ἔναντι τοῦ 1947 καὶ ἐπὶ ἔλαττον 100.000 προσώπων, ἔναντι τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως τοῦ 1938. Διὰ θαλάσσης μετεφέρθησαν 620.000 ἐπιβάτων, μὲ αὐξήσιν 150.000 ἔναντι τοῦ 1947 καὶ 350.000 δι’ ἀέρος, ἔναντι μόνον 193.000 κατὰ τὸ 1947. Περιστέροι είναι οἱ πρὸς τὴν Αμερικὴν καὶ Καναδᾶν ταξίδευσαντες ἐπιβάται, παρὰ οἱ ἐκ τῶν χωρῶν τούτων πρὸς τὴν Εὐρώπην.

Διὰ τὴν δλην ἀπὸ τὴν κίνησιν ἀποσχοληθήσαντα 59 πλοια ἐκτελέσαντα 850 ταξίδια, μὲ προσθήκην 17 ὑπερωκεανῶν ἔναντι τῶν ἀπασχοληθέντων τὸ 1947 σκαφῶν. Πλάνως 90 πλοια περισσότερα ἀποσχολοῦντα εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἐργασίαν κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον. Ἡ «Κιούναρ» μὲ 197.722 ἐπιβάτων καὶ 166 ταξίδια συνεκέντρωσε τὸ 1) τῶν ἀπὸ θαλάσσης ἐπιβατῶν τοῦ Β. Ατλαντικοῦ. Δευτέρα ἡλθεν ἡ ἀμερικανικὴ γραμμὴ τῶν «Γιουάντεντ Στέιτς Λάινες» μὲ 100.011 ἐπιβάτας καὶ 181 δρομολόγια, ητοι μὲ 64.614 ἐπιβάτας πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ 35.397 πρὸς τὴν Εὐρώπην. Τρίτη ἡλθεν ἡ «Αμερικανικὴ Εξπόρτ» μὲ 65.414 ἐπιβάτας ἀπὸ τὴν Μεσόγειον καὶ δι’ αὐτῆς, συμπειλαθμανούμενων καὶ τῶν μεταφερθέντων ἔξ Εὐρώπης εἰς Καναδᾶν προσφύγων. Ἡ γαλλικὴ γραμμὴ διὰ τοῦ ὑπερωκεανοῦ Ντέ Γκρες καὶ δύο μικτῶν σκαφῶν μὲ ἐλαχίστας θέσεις συνεκέντρωσε μόνον 17.363 ἐπιβάτας, η νορβηγικὴ γραμμὴ 15.554, η ισπανικὴ 2000 καὶ η αιγαυπτιακὴ 1430.

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR - TRADE CORPORATION

*Steamship Agents and Brokers*

44 WHITEHALL STREET  
NEW YORK 4, N. Y.

# Νορβηγία

## Τό έργον του έφοπλιστού

Νορβηγός έφοπλιστής του "Οσλο, ό. κ. Κνούτ Κλώστερ, πέραν τῆς υπηρεσίας του είς τὸν κερδῶν Εμρήν, ἀπασχολεῖται καὶ μὲ τὴν συγγραφῆν διδίλιον ἐπὶ θεμάτων ίδιατέρου εὐδιαφόρον διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ τοὺς έφοπλιστάς. 'Ο κ. Κλώστερ ἔξεδωκεν ἡδη τὸ τρίτον κατὰ σειράν διδίλιον του. Εἰς τὸ πρώτον ἥσχολείτο μὲ τὰς χρυσάς ήμέρας τῆς οὐδετέρας νορθηγικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ πρώτον παγκόσμιον πλοέμον, ἐνῷ τὸ δευτέρον διδίλιον του ἀπέτελε μίαν σύντομον ιστορίαν τῆς νορθηγικῆς ναυτιλίας διὰ μέσου τῶν αἰλόνων. Τὸ ἡδη ἐκδοθὲν ἀναφέρεται εἰς τὸ ἔργον ἐνὸς έφοπλιστοῦ φορτηγού σκάφους. Τὰ δεδομένα τῆς πολυετοῦ πείρας τοῦ θηλησην ὁ συγγραφεὺς νόμιμως εἰς τοὺς νεωτέρους συναδέλφους του διὰ τοῦ τρίτου αὐτοῦ διδίλιον, ὅπερ οὐτιστικῶς ἀποτελεῖται ἀπὸ τὴν συλλογὴν διαφόρων ὄμιλών του κ. Κλώστερ εἰς τὴν ναυτικήν σχολήν του "Οσλο. 'Η ἀξία του ἦταν τὸν διδίλιον συνιστάται εἰς τὴν λεπτομερῆ ἀνάλυσιν τῶν προσβλητῶν, ἀτίνα εἰς έφοπλιστής τράπανο φορτηγού ἡμπορεῖ νάντιμεπώπιστος κατὰ τὸν θεμάτων τοῦ ἑπαγγέλματός του.

'Ιδιαίτερα κεφάλαια ἀφιερώνονται εἰς τὰς ἀγοράς, αἵτινες ἔνδιαφέρουν κυρίως τὰ φορτηγά πλοῖα καὶ διὰ τὰς ὅποιας προειδοποιεῖται ὃ ἀναγνώστης περὶ τῶν παγίδων ποὺ ἔκαστη ἐξ αὐτῶν δύναται νὰ ὑποκρύπτῃ διὰ τὸν έφοπλιστήν. Τὸ ἔξι ἔκαστης ἀγορᾶς προερχόμενα φορτία ἀναλύονται λεπτομερῶς, καθὼς ἐπίσης αἱ εἰδοῖαι συνθήκαι τῶν λιμένων φορτώσεως καὶ τὰς ἱκανοτάξιον κρατοῦντα συστήματα φορτώσεως καὶ στοιχείσιας. Πλεῖσται διὰς παραπτήσεις καὶ ὑπόλογισμοὶ ἐπὶ τῶν ἡζημάτων d. w. καὶ κυβικῆς χωρητικότητος διὰ τὰ διάφορα εἰδῶ φορτίων, ἐπὶ τῶν οἰκονομιῶν εἰς τὰ καυτίσια καὶ ἐπὶ τῆς ικανότητας νὰ τίθεται πάντοτε τὸ σκάφος εἰς καλὴν θέσιν, προσφορᾶς πρὸς ναύλωσιν, εύθυς μετὰ τὸ τέρμα ἐνὸς ταξιδίου του, ἔξετάζονται ἀπὸ τὸν συγγραφέα ὑπὸ τὸ πρίσμα τῶν πολυτίμων δεδομένων τῆς πείρας του.

Διὰ τὰς χρονοναυλάσσεις, αἵτινες είνε τόσον προφίλεις εἰς τοὺς έφοπλιστὰς, διότι ἀνενοχλήτως δι' αὐτοὺς διατηροῦν τὰ σκάφη των ἐπασχολήσεις, ἀφιερώνεται ίδιαίτερον κεφάλαιον. 'Αναφέρεται σχετικῶς ὁ συγγραφεὺς τὴν περίπτωσιν τῶν νοτηγῶν έφοπλιστῶν τῶν τάνκερες, οἵτινες πολλὰ ἔκερδοσταν ἀπὸ τὰς πολυετεῖς χρονοναυλάσσεις καὶ ἐπέτυχον εἰς πολλὰς περιπτώσεις καὶ πωλήσουν τὰς παλαιάς των μονάδας εἰς τιμὴν μεγαλυτέρων, παρ' ὃσον ἔστοιχισαν, διὰ νὰ ναυπηγηθοῦν.

Κατὰ τὸν συγγραφέα, τὸ «τράμπτο» τοῦ μέλλοντος θά είνε ἔνα ποιοτικῶς ἀνωτέρων σκάφος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν. Πιθανώτατα θά είνε τοῦτο ἔνα δηλεκτικόντων φορτηγὸν 9000 τόνων, μὲ πρώτης τάξεως ἔξοπλισμὸν καὶ μὲ ... υπερεσιακὴν ταχύτητα 12, ἔως 14 μιλλίων. Δὲν πιστεύει ὁ κ. Κλώστερ εἰς τὴν ἀπονίαν, ὅτι τὸ «τράμπτο» φορτηγὸν δύναι πρὸς τὸ τέρμα τῆς σταδιοδρομίας του. Προπολεμικῶς η Νορβηγία ἐπὶ χωρητικότητος 5.000.000 τ. γκρός, εἶχε «τράμπτο» φορτηγὰ 2.000.000 τ. δεξαμενόπλοια 2.000.000 τ. καὶ «λάινερς» 1.000.000 τόνων. Τὸ σημερινὸν παγκόσμιον τοννᾶς ἀπαρτίζεται κατὰ 75% ἀπὸ «λάινερς» καὶ μόνον 25% ἀπὸ «τράμπτο». 'Οσον ἀφορᾷ εἰδικήτερων τὴν Νορβηγίαν, τὰ 80% τῆς νοτηγῆς της, περιλαμβανομένων καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, είνε ἀκόμη «τράμπτο» καὶ τὰ 20% εἰς «λάινερς». 'Αξίζει νὰ προστέθῃ ἀκατακλεῖδη, διὰ τὸ διδίλιον τούτου τοῦ κ. Κλώστερ εὑμενεστάτην συνήντησην κριτικήν ἀπὸ μέρους τῶν έφοπλιστῶν δῶλων τῶν σκανδιναվικῶν χωρῶν.

### Πρός άνακοπήν νέων ναυπηγήσεων

Άριθμός τις παραγόντων ἐπέδρασε τελευταίως εἰς τὰς ἀπόψεις τῶν νοτηγῶν έφοπλιστῶν. Ὡστε νὰ ἀποτρέψῃ αὐτοὺς ἀπὸ τὸ περιττέρω διαβίσασιν τῶν νέων παραγγελιῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν. 'Ο πρώτος ἀναφέρεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ νορβηγική ναυτιλία ἔθεσε πλέον, συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπὸ ναυπηγησίν εἰς τὸ προπολεμικὸν αὐτὸν τοννᾶς, ὃ δὲ δεύτερος εἰς τὸ ὅτι ἡ Νορβηγία είνε ὑποχρεωμένη, ὅπως καὶ τὰ λοιπὰ κράτη τὰ μετέχοντα τὸν σχεδιού Μάρσαρ, νὰ περιορίσῃ πως τὴν ναυπηγικήν την δραστηριότητα, ἵνα διατεθῇ πρὸς κάλωψιν ἀλλών ἀναγκῶν ὁ παρεχόμενος χάλυψ. 'Ενας τρίτος παράγων ἔκειται εἰς τὸ ὅτι αἱ προδέψεις διὰ τὰ αἱμέσως ἐπόμενα ἔπι, ὃσον ἀφορᾶ τὴν ἔργασίαν τῶν πλοίων, εἰς ἀσταθεῖς καὶ οἱ ἐποπλισταὶ αἰσθανόνται τὴν ἀνάγκην, ὅπως μετ' ἐπιφύλαξεως χωροῦν πρὸς νέας ναυπηγήσεις.

Ἡ Νορβηγία ἔχει στήμερον ὑπὸ κατασκευήν, εἰς τὰ ἀγγλικὰ μόνον ναυπηγεία, 113 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.350.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 69 εἰναι δηλεκτικόντων ταύκερς καὶ δύο ἀτμόκινητα, 13 δηλεκτικόντων φορτηγού, καὶ 16 ἀτμόκινητα, ἐνῷ 13 ἀλλὰ σκάφη εἰναι φαλανιθορικά.

Τὸ ζήτημα ἔξι ἀλλού τῶν περιορισμῶν ἐπὶ τοῦ ἔνοι συναλλάγματος ἀναμένεται ὅτι θὰ ἐπιπορείσῃ δυσμενῶς καὶ αὐτὸ τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν νορβηγῶν. 'Ως γνωστόν, δάσει τῶν τελευταίων δηλωσεων τοῦ φορτηγού ὑπουργοῦ του 'Εμπορίου, ἡ ἀνασυγκρότησης τοῦ νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐξεσφαλίσθη ἡδη καὶ συνεπῶς δὲν πρόκειται νὰ ἀνηγηθοῦν ἐφεδῆς νέαι ἀδειαὶ διὰ ναυπηγήσεις εἰς τὸ ἔξωτερικόν, παρὰ μόνον εἰς ἔξαιρετας τινας περιπτώσεις. Τὰ διατεθέντα σημειώτεον ποσά κατὰ τὸ 1948 διὰ ναυπηγήσεις νορβηγικῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀνήλθον εἰς 35 ἑκατομμύρια λιρῶν.

### Τά άτυχήματα τοῦ 1948

Τὸ συνολον τῶν κατὰ τὸ ἔτος 1948 ἀναφερθέντων ναυτικῶν ἀτυχημάτων ἐκ θαλασσίων κινδύνων ἐπισυμβάντων εἰς Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ πλοία καὶ πλοίαρια, τόσον ἐντὸς τῶν ἑλληνικῶν θαλασσῶν, δύον καὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἀνήλθεν εἰς 154. 'Ο ὄρθιμὸς αὐτὸς δέν νὰ μὴ θεωρήσῃ εἰστὶ δριστικός, δεδομένου, ὅτι ἐλεύπεται κατ' ἀνάγκην μικρὸς ὄρθιμὸς ἀτυχημάτων δι' ὃ καταρτίζονται ἡδη δικαιοροφίαι ὑπὸ τῶν οἰκείων Λιμενικῶν καὶ Προξενικῶν Ἀρχῶν, μὴ ὑπολογίζεται εἰστὶ εἰς τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας.

2. Ἀπὸ ὄποφεως εἰδους ἀτυχήματος διακρίνονται πέντε γενικαὶ κατηγορίαι, ἢτοι: α) ναυάγια, β) προσπράξεις, γ) συγκρούσεις, δ) γενικαὶ (η) κοινοὶ ἀδιρίαι καὶ ε) μερικοὶ ἀδιρίαι. 'Ο ναυάγος τῶν 154 ναυτικῶν ἀτυχημάτων κατανέμεται εἰς τὰς ὡς ὥν κατηγορίας ὡς ἀκολούθως: Ναυάγια 39, προσπράξεις 28, συγκρούσεις 15, γενικαὶ ἀδιρίαι 30, μερικοὶ ἀδιρίαι 41 καὶ τέλος ἔξαρσεις 1.

3. Ἀπὸ ὄποφεως εἰδους ἀτυχήματος διακρίνονται κατὰ γενικαὶ κατηγορίας, ἢτοι:

α) Ναυάγια 1 αὶ σικαλίας εἰς κακοκαιρία (θαλασσοταραχή, ισχύρων ἀνέμων κλπ.), 4 εἰς πυρκαϊαν καὶ 8 εἰς προσκρούσεις ἐπὶ υφάλιον ἢ ἀποκρήμνων ὀκτώ. 'Επει τόπουν πάλι τὰ 34 ἀναφέρονται εἰς π.) καὶ i) φ., τὰ δὲ ὑπόποιτα πέντε εἰς ἀτμόπλοια (ΚΟΥΡΙΝΑΛΕ, ΟΡΙΩΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΣΠΥΡΟΣ Λ. καὶ ΚΩΣΤΑΣ Α.).

4. Πρὸ σαράξεις αἵτινες αἴτιες ὀφείλονται κατὰ κανόνας εἰς τὴν κανόνα τοῦ ποστάτου τοῦ οἰκείου πλοίου.

5. Συγκρούσεις εἰδους εἰς κακοκαιρία (θαλασσοταραχή, ισχύρων ἀνέμων κλπ.), 4 εἰς πυρκαϊαν καὶ 8 εἰς προσκρούσεις ἐπὶ υφάλιον ἢ ἀποκρήμνων ὀκτώ. 'Επει τόπουν πάλι τὰ 34 ἀναφέρονται εἰς π.) καὶ i) φ., τὰ δὲ ὑπόποιτα πέντε εἰς ἀτμόπλοια (ΚΟΥΡΙΝΑΛΕ, ΟΡΙΩΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΣΠΥΡΟΣ Λ. καὶ ΚΩΣΤΑΣ Α.).

6. Πρὸ σαράξεις αἵτινες αἴτιες: Αἱ 34 ναυτικῶν πλοίων πάλι τοῦ ποστάτου τοῦ οἰκείου πλοίου περισσότερας καὶ λιτότερα καὶ λιτότερα.

7. Συγκρούσεις εἰδους εἰς κακοκαιρία (θαλασσοταραχή, ισχύρων ἀνέμων κλπ.), 4 εἰς πυρκαϊαν καὶ 8 εἰς προσκρούσεις ἐπὶ υφάλιον ἢ ἀποκρήμνων ὀκτώ. 'Επει τόπουν πάλι τὰ 34 ἀναφέρονται εἰς κακοκαιρία (θαλασσοταραχή, ισχύρων ἀνέμων κλπ.), 5 εἰς πυρκαϊαν καὶ 13 εἰς διαδόσης ἀλλάσσονται εἰς κακοκαιρία (θαλασσοταραχή, ισχύρων ἀνέμων κλπ.).

8. Εἰς αἵτινας τῶν ὡς ἀνά περιγραφούμενας ἀτυχημάτων ἐκ θαλασσών κινδύνων, ἐπικαίρησαν 46 ἐν ὅλῳ πηγημοί, 15 ἐν 24 μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ 22 ἐπιβατῶν.

9. Κατὰ τὸ αὐτὸν ὡς ἀνά περιγραφούμενας διάρκειας διαβροχαὶ καὶ ζημιάς φορτίων, ζημιαὶ σκάφους κλπ., αἱ 33 ἐπημειώθησαν ἐπὶ περιελαστικῶν καὶ λιτοφόρων καὶ αἱ υπόλοιποι 8 ἐπὶ ἀτμόπλοιον. Αἱ ὄποφεως αἵτινες εἰς τὰς ὡς ἀδιρίας διερχόμενες εἰς κακοκαιρία (θαλασσοταραχή, ισχύρων ἀνέμων κλπ.), 5 εἰς πυρκαϊαν καὶ 13 εἰς διαδόσης ἀλλάσσονται εἰς κακοκαιρία (θαλασσοταραχή, ισχύρων ἀνέμων κλπ.).

10. Συγκρούσεις εἰδους εἰς κακοκαιρία (θαλασσοταραχή, ισχύρων ἀνέμων κλπ.), 13 εἰς περιγραφούμενας ἀτυχημάτων ἐκ θαλασσών κινδύνων τοῦ περιοχής της Κρήτης («λέμφιση») καὶ 1 περισσότερας εἰς τὸ πληρώμα τοῦ περιελαστικού τοῦ ποστάτου τοῦ Αρίστας. Τοῦτο περιελαστικόν τοῦ ποστάτου τοῦ Αρίστας, παρέλασθε τὴν νεκτὰ της 12ης Φεβρουαρίου τὸ ἀτμόπλοιον «Αρίστας».

11. Εἰς αἵτινας τῶν ὡς ἀνά περιγραφούμενας συνέδεσαν αἱ προσκρούσεις, ἔχομεν 1 παρά την Κρήτην («λέμφιση») καὶ δύο εἰς τὸ Πατραϊκό («Σδαίνι Γάρδη») καὶ πλαναγίας. Κατὰ τὰ ἀνάτολα εἰκόνες πολεμικῆς αἵτινες, έσημειώθησαν 13 πνιγοὶ πολεμικούς καὶ ἐπιπλέοντας.

12. ΑΓΓΕΛΙΚΗ: Μικρὸν ὀκτοπλοϊκὸν φορτηγόν, 287 τ. γκρός, ἀποπλεύσαν τὴν δημοφυρίου έμφορτον ἐκ Πειραιῶς διὰ θορείου λιμένας Κρήτης, κατεποντίσθη εἰς τὰ αἴσικά του Σύνταξης νοτίων τῆς Ύδρας. Απολέσθησαν 14 ἐκ τῶν ὄνδρων τοῦ πληρώματος τοῦ καὶ οἱ εἴς ἐπιβάται, διεσώθη ὁ μόνος ὁ ναύληρος Δημ. Γ. Γιαππίτζογλου. Τὸν ἐν λόγῳ ναυαγὸν, παραμέναντα ἐπὶ μίαν ἐβδομάδαν εἰς τὴν ἐρημόνησον Φερακονέρα, παρέλασθε τὴν νεκτὰ της 12ης Φεβρουαρίου τὸ πληρότερον τοῦ ταξιδίου του.

13. ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΖΕΥΓΡΙΟΥ Β.: 'Εκ Αὐλώνων ἐμφορτον διὰ Βατούνων, προσήργανεν εἰς πολεμικής πολεμιστῶν τοῦ ταξιδίου του, τὴν τάχην τοῦ πληρωγον ἐπ' αὐτοῦ. Τὸ κύτον Ν. Δ. τοῦ Κίγκετον. Ήπειροφύλακας, διὰ θεραπεύσεων εἰς τὸν τόπον τοῦ πλούτου τοῦ ταξιδίου του.

14. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Σ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ: 'Εποκεύσανεν εἰς δεξαμενὴ εἰς Βαγκούνερ δημιούριας ζημιάς τοῦ πηδαλίου καὶ τῆς Ελλικῆς, ἀντί δεκάνης 16.500 δολαρίων.

15. ΘΕΜΑΝΗΣ: 'Εποκεύσανεν εἰς Νέαν Υόρκην, ἀντί 4749 δολ. παλαιάς ζημιάς του ἐπροσκρούσαντος μὲ φορτηγό.

16. ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: 'Εκ Νάρδικ ηδη Μίδδλεσεμπρο μὲ φορτηγό μεταλλευμάτων, προσπορεύσαντος τοῦ πληρωγον ἐπ' αὐτοῦ. Τὸ κύτον Ν. Δ. τοῦ Κίγκετον. Μετὰ τηματικήν ἐκφόρτωσην, τὸ πλοίον ἀνείλκωσθη καὶ συνέκινε τὸ πλούτον τοῦ.

17. ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΝΤΣΑΣ: Κατέληπτεν εἰς Τάμπος εἰς Αμέρισην μὲ φορτηγό φωσφάτων. Ο πλοίαρχος ἀνεκοινώνει, διτί τὸ πλοίον κατὸ τὸ παξιδίον του ὑπέστη.

18. ΜΑΚΕΝΙΙ. ΙΙ. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ: Καὶ τὸ φορτηγόν τοῦτο ἐπεσκεύασεν εἰς τὴν Υόρκην, ἀντί 5909 δολαρίων, παλαιοτέρας ζημιάς του ἐπροσκρούσεων εἰς τὴν Υόρκην.

19. ΣΤΑΘΟΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ: Καὶ τὸ φορτηγόν τοῦτο ἐπεσκεύασεν εἰς τὴν Υόρκην.

20. ΠΡΕΝΤΟΝ: 'Εκ Τεργέστης δι' Ἑλλάδα προσῆργανεν εἰς Μύτικα, ἀλλ' ἀνείλκωσθη δικά της ζημιάς καὶ χωρὶς θυσιώνεις ναυγαστοτάκου.

21. ΠΗΝΕΑΟΠΗ: 'Εκ Βεργίκων προσκρούσανεν εἰς Βίζαγκοπατάρη, ἀπέπλευσε διὰ Καλκούταν, ὃντος καὶ δύο δεξαμενησθησης πρὸς ἐπιθέρωσην. Κατὰ τὴν ἐλαφράν προσάρξην τοῦ πλούτου τοῦ ταξιδίου του.

22. ΠΕΡΙΝΤΟΝ: 'Εκ Τεργέστης δι' Ἑλλάδα προσῆργανεν εἰς Μύτικα, ἀλλ' ἀνείλκωσθη δικά της ζημιάς καὶ ἐδεσμεύσεις τοῦ πλούτου τοῦ ταξιδίου του.

23. ΠΕΡΙΝΤΟΝ: 'Εκ Τεργέστης δι' Ἑλλάδα προσῆργανεν εἰς Μύτικα, ἀλλ' ἀνείλκωσθη δικά της ζημιάς καὶ ἐδεσμεύσεις τοῦ πλούτου τοῦ ταξιδίου του.

24. ΠΕΡΙΝΤΟΝ: 'Εκ Τεργέστης δι' Ἑλλάδα προσῆργανεν εἰς Μύτικα, ἀλλ' ἀνείλκωσθη δικά της ζημιάς καὶ ἐδεσμεύσεις τοῦ πλούτου τοῦ ταξιδίου του.

25. ΠΕΡΙΝΤΟΝ: 'Εκ Τεργέστης δι' Ἑλλάδα προσῆργανεν εἰς Μύτικα, ἀλλ' ἀνείλκωσθη δικά της ζημιάς καὶ ἐδεσμεύσεις τοῦ πλούτου τοῦ ταξιδίου του.

26. ΠΕΡΙΝΤΟΝ: 'Εκ Τεργέστης δι' Ἑλλάδα προσῆργανεν εἰς Μύτικα, ἀλλ' ἀνείλκωσθη δικά της ζημιάς καὶ ἐδεσμεύσεις τοῦ πλούτου τοῦ ταξιδίου του.

27.

**"NAYTIKA XRONIKA,"**  
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις  
EN PEIRAI

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ/Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658  
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «XRONIKA»  
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
"Εσωτερικού Δρ. 60.000.  
Δ' ΑΙΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
"Αντιπρόσωπος μας εἰς τὴν Ἀγγλίαν:  
A. E. SHEPPARD  
«ETHELBURGA HOUSE»  
91/3 BISHOPSGATE  
LONDON E. C. 2  
Εἰς τὴν NEAN YOKHN  
A. J. TRAVLOS  
P.O.B 30. Bowling Green Station. NEW YORK 4, N.Y.

# Nautikakai Eidhseis

"Η περιουσιακή κατάστασις τοῦ Α.Ο.Κ.Π.

"Αρμοδίως ἀνέκοινοθι, διτὶ μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ νόμου 470 ἐπερὶ καταβολῆς ποιημάτων δι', ἀπόλειαν πλοίων καὶ φορτίων ἡσαφαίσιμων παρὰ τῷ Εἰδικῷ Ταξίδι τοῦ Α.Ο.Κ.Π., ὑπῆρχεν εἰς τὴν διαδεύτησιν τοῦ βρεντού Ταμείου ἐνος ὑπόλοιπον εἰς λίρων 89.900. Τὸ ἔκτο τε ρευστοποιήθητον περιουσιακά στοιχεῖα τοῦ Α.Ο.Κ.Π., ἐν ἓν ποιῶν ἔξτρατο καὶ καταβολὴ τῶν ἀναλόγων ποσοστῶν εἰς τοὺς δικαιούχους, πέδωναν 1.534.886 λιρῶν καὶ 10)—, συμπεριλαμβανούσιν εἰς τὸ ποσον αὐτὸν 979.00 λιρῶν, αἵτινες εἰσεπράχθησαν ἐν τῆς πολησίσεως τῶν ἀνηπόντων εἰς τὸ Εἰδικὸν Ταξίδιον φορτίων «Θράκη», «Ιόνιον», «Κρήτη», «Κυκλαδεῖς» καὶ «Μακεδονία», 1.040.00 δολαρίων ἐκ κερδῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν 6 πλοίων (μετὰ τοῦ ἄπαντος) «Ηπείρου», 6.000 λιρῶν ἐκ τῆς πωλήσεως τῆς «Ηπείρου» καὶ 100.000 λιρῶν, αἵτινες προκαθολήθησαν ἀπὸ τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, ἔναντι τῶν ἐκ καύλων τῶν ἐλάχιστων 6 φορτίγων φρειλαμβάνειν.

Εἰς τὸ ὄντατέρω συνολικὸν ποσὸν προσετίθεσαν ἐν συνεχείᾳ 237.455 λιρῶν ἀνήκουσαν εἰς τὸ Εἰδικὸν Ταμεῖον καὶ αἵτινες είχον καταβολὴ διὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδας εἰς τὸ ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν, μετεώ της ἐν Λονδίνῳ «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς». Η συγκεντρωτικὴ δόλων αὐτῶν τῶν περιουσιακῶν στοιχείων ἐπέτρεψεν εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. τὴν πληρωτεύσην μέχρι τοῦ τόπου 42% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἐπιδικιούσιων ἀπομνημάτων.

Οφειλονταί εἰσεῖται εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. παρὰ τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν 88.00 λιρῶν, αἵτινες ὅμως κατακρατοῦνται, συνεπειταί φειλῆς τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου ρός τοῦ αὐτὸν ὑπουργείου ἵστος ποσοῦ δι' ἐπισκόπων παραχωρήθησαν εἰς τὴν Ἐλλάδα καφανὸν ἐπὶ τῶν γερμανικῶν ἐπανωβολῶν. Αἱ ἐπισκέψαι αἴσται ἐνρηγόρησαν κατὰ τὴν αράδοσιν τῶν πλοίων. Ὑπέρχονται ἴτισης, ἔνα ἐκκρεμές ὑπόλοιπον ἀπὸ 6500 λιρῶν, φειλόμενον ἀπὸ τὰ γραφεῖα, ἀπίνα διεικρίσθησαν τὰ 6 κρατικὰ σκάφη καὶ ἔτερον ποσὸν 20.000 λιρῶν φειλόμενον παρὰ τὸ Δημοσίον εἰς τὸ Εἰδικὸν Ταξίδιον.

Η συγκεντρωτικὴ δόλων αὐτῶν τῶν περιουσιακῶν στοιχείων ἐπέτρεψεν εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. ἀπεσφαστεύειν, διότι οἰκονομικός, ἐλεγχος τῶν διοχειρισθεύεντων τῶν πλοίων λογιστῶν. Τὸ λάϊνερ «Κατούμπα»

Τὸ ὑπὸ παναραϊκὴ σημαίαν ὑπερωπανίον «Κατούμπα» ἢ προσετίθεσαν ἐπερὶ εἰς χρονοναυλωθῆ ὑπὸ τῆς «C.G.T.» διὸ τὴν ἔξηπράτησην τῆς τακτικῆς γαλλικῆς γραμμῆς Χάρης—Δυτικῶν Ἰνδίων, διακρίθηται ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου τὸ δρομολόγιο του, συνεπειταί λήξεως τοῦ υμβολαίου του. Τὸ «Κατούμπα» δὲ ὡντικαστάθηται εἰς τὴν ὄντατέρω γραμμὴν παρό αὖτος ἐπέργως οὐδαίτον 5184 τ. γκρός (τοῦ 1924), ὅπερ ἥγορσθη ἀπὸ τὴν νωτέρω ταχύτηταν. Αἱ ἔτεροι, σχετικῶς μὲ τὰ κέρδη ἐκμεταλλεύσεως τῶν 6 φορτηγῶν, τὸ διοικητικὸν υμβολαίον τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἀπεσφαστεύειν, διότι οἰκονομικός, ἐλεγχος τῶν διοχειρισθεύεντων τῶν πλοίων νοούτικων Γραφεῖας ἐνέργηθη ὃν διονδίνω παρὰ ὄρκων λογιστῶν.

"Η δράσις τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. εἰς Αύστραλιαν

"Ἐξ Αύστραλίας μεταδιέσθει, διτὶ ἡ εἰς Σιδηνὸν ἐγκατεστημένη ἀντιπροσωπεία τῆς Ι.Ε.Ν.Ο. ὑποστηριζούμενη καὶ ἀπὸ τὰς ἀριστερὰς ἐργατικάς «Εὐσεις» τῆς Αύστραλιας, ἐξαπέλυτων ἀπὸ τίνος νέαν ἐπίσημον κατὰ τῶν εἰς ουστραλίους λιμένας καταπλέοντες ἀλληλικῶν καὶ ἐλληνικῆς ἰδιοτήτος πανομαίκων πλοίων. Τὰς τελευταῖς ἀδερφῶν παρεργούσθησαν εἰς τὰ Σιδηνόν, τὸν Μελβούρνον καὶ τὸ Νίουσταλ Νίουν τημάτα τῶν πληρωμάτων των ἀπό την «Νέτρενα», «Μπίτενθεντό», «Ρέμα», «Φαίσις ΙΙ.», καὶ «Ἄτλαντικ Τρέιντερ». Οἱ ἀπεργήσαντες, δοθηδύμενοι καὶ ὅπὸ τοῦ ποτικοῦ «Ἐνεργείας τῶν ὀπτωτράλων λιγνεργατῶν καὶ φορτοκεφαρτῶν, ἐπέτρεψαν αὐθηδίους τοῦ μισθωτού λαοῦ τῶν υπερωρίων, κορήγησαν... ζήσουν ἐπὶ πλάσιοις τῆς ἔβδομοδος, διάρκειαν τῶν πλοίων τῶν συμβάσεων διὰ νέων, πληρωμὴν των ἀδελάρια κ.λ.π. ἀξιώσεις. Οἱ πλοιάρχοι των ὀπωτράλων σκοφῶν ἐδέχθησαν τὰ αἰματα ὑπὸ τὴν πίστων τῶν αὐτωτράλων φορτοκεφαρτών, σίτινες ἔνισχουν τούς ταραχαῖς δι' ἀπεργῶν, κατὰ τῶν «μαύρων πλοίων, ὅπως τὰ πετακόλων.

"Ο στόλος τῆς ἔταιρίας «Ὀρίων»

"Ἡ ἔταιρια «Orion Shipping and Trading Co» (τῶν κ. κ. Υἱῶν Π. Γουλανῆ) ἤγορασε τελευταίως παρὰ τῆς ἔταιρίας Βότερμαν τρία ἀκόμη φορτηγά τοῦ ποτικοῦ «Λίμπερτον, ἀναδιάσαστα σύντονα τὸν ὑπὸ ἀμερικανικῶν σημαίας στόλον τῆς εἰς 5 σκάφη. Τὰ ἀγροσάβεντα τρία «Λίμπερτον» είναι ταῦτα: «Governor Dixie» 7176 τ. κρός (τοῦ 1942), «Governor Houston» 7180 τ. κρός (τοῦ 1943) καὶ «Governor Sparks» 7177 τ. κρός (τοῦ 1942). Δέσον νὰ σημειωθῇ, διτὶ ἡ ἐφημερίς «Κήνυξ—Βῆροι τῆς Νέας Υόρκης» ἀφιερώνει εἰδικὸν καὶ πάλιν ὄρθρον εἰς τὴν νωτιλιακήν προσπέδειν τῶν κ. κ. Υἱῶν Π. Γουλανῆρην ὑπὸ τὰς ἀμερικανικῶν σημαίαν καὶ τοῖσι, διτὶ ἡ ἔταιρια «Ὀρίων» ἀποτελεῖ μεταξὺ τὰς μεγαλύτερας ἀμερικανικὰς ἀστικές, τὰς δισαιριζόμενας ἀπράτης φορτηγά. Ἐπ' εὐκαιρίη, η ίδια ἐφημερίς δησιεύει καὶ συνέντευξην μὲ τὸν Ἀμερικανὸν πλοιάρχον τοῦ πρώτου πλοίου τῆς ἔταιρίας «Νόρθ Μπήκον», ὅπερ ἡδη τελεῖ ὑπὸ χρονοναύλωσιν εἰς Νοτιοαμερικανῶν.

"Η «Ἐνωσίς» τῶν Μεσογειακῶν ἐφοπλιστῶν

Κατὰ διεξαγόρεισας ὄρχαιρεσία τῆς «Ἐνωσίας» ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Ἀτμολοιδῶν ἐξέλεγχοσαν πρόσδεσος καὶ Στέφ. Σφιανός, γεν. γραμματεὺς δ. κ. Μιχ. Καραγεώργης, τομίας δ. κ. Α. Χάλαρης καὶ σύμβουλοι οἱ κ. κ. Λ. Νομικός, Ν. Νικολαΐδης, Γ. Κολύμβας καὶ Α. Συνοδινός, ἀνοπληρωματικοὶ δὲ οἱ κ. κ. Κ. Ε. Παπαγιαννάκης καὶ Ε. Καϊρακτίδης.

Αἱ τιμαὶ τῶν δεξαμενοπλοίων

Αἱ κάτωθι δύο πρόσφατοι παλήστης δεξαμενοπλοίων εἶναι χορακτηριστικοὶ τῶν τιῶν, ποὺ κρατοῦνται εἰς τὴν ἄγοράν. Οὕτω, τὸ ὑπὸ κανονίσθηκε σημαία τοῦ πλοίου «Haligonia Land» 10.690 τ. d.w. (τοῦ 1943) τύπου «T. 2s», ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἔταιρίαν «Ακέντιον» εἰς τὴν ιταλικὴν ἔταιρίαν «Βίκτωρ», ἀντί 2.400.000 δολαρίων, μὲ ἀδειοπλοίους «Μεσπά», 8022 τ. κρός, 12.500 τ. φορτιού, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 7.10 % ποδῶν, ναυπηγήθη τῷ 1931 εἰς Γλασκώδην, μὲ σερβῖον Νο 1 τοῦ 1945 καὶ ἐ δικτυαλίνδρους μηχανάς Ντηζελ, κατασκευής «Νόρθ Ήστερν», ἐπωλήθη ἀντί 10.000 λιρῶν.

ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝ  
ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ: **ΠΛΗΡΗΣ**

Ελαττώνεται τὸ ἔργον συν-  
τηρήσεως εἰς τὸ καυσόρισμα τῶν Αὐ-  
λῶν καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.  
**Περιορίζεται ή αισθάλη** παρεχό-  
μενης δρυοιομόρφου ρευστότητος εἰς τὰ  
καυστήρας τοῦ πλοίου καταναθό-  
μενος διατάσσεται ή διεδρώσις τῶν καπνοθα-  
λών απὸ τὰ θειούχα δέξαις εἰς τοὺς πρα-  
κολούντας ἀναφλέξεις εἰς τοὺς ἀεροθε-  
μαντήρας.

**Αποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν  
λεβήτων** διατηρούμενον καθαρῶν  
τῶν προσθαντήρων τῶν κουσίων, ἐξ-  
ευδετερουμένου τοῦ κινδύνου ἀναμίξεως  
νερού μὲ τὸ καυστήριον καὶ παρεμποδί-  
ζομενῆς της ἀπανθράκωσεως τῶν καυ-  
στήρων, τῆς προκαλούμενῆς ἐκ τοῦ υ-  
πολείριματος τῶν καυσίμων.

**Παρέχεται ἀσφάλεια** διότι τὸ  
σημεῖον ἀναφλέξεως είνει ὑπέραντα τῶν  
180 Φ. Δὲ ἀναδιδόνται ἐρεμιστικοὶ κα-  
πνοί. Συντελεῖται ὁ καθαρισμός τῶν δι-  
στήρων, τῆς προκαλούμενῆς ἐκ τοῦ υ-  
πολείριματος τῶν καυσίμων.

**KAI Περιορίζεται ή κατανάλωσις καυσίμων**  
μὲ τὴν χρησιμοποίησιν θερμαντικῶν μονάδων, αἱ ὀποῖαι ἀλλως θὰ ἔχαντο. Η Υ-  
ΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς προσφέρει τακτικής ἐπιθεώρησης, τὴν ρυθμιστικήν της τεχνικήν παρέβανται καὶ παρακολουθοῦν ὁλοκλήρου τοῦ συντηρήσιος καύσησας. Επιτρέπεται μάς νὰ σᾶς ἐπιδείξωμενος πός δύνασθε νὰ ἐλαττώσηστε μεγάλην κατανάλωσιν καυστήριον εἰς τὰ πλοία σας, ἀνευ οδημάτιδης ὑποχρέωσεως ἐκ μέρους σας.

**Κοστίζει ολιγώτερον** μὲ δαπάνην μικρότερων τοῦ ήμισεος τοῦ 1 % τῆς  
ἀξίας τοῦ καυστήριον σας, η ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐπιτυγχάνει οἰκονο-  
μιαν πλέον τῶν 5 %.

**Ο καθαριστήρ καυστήρων  
ΠΕΡΟΛΙΝ** σᾶς ἐροδάζει μὲ συρτάρια  
ἐπενδυμένα μὲ τούχαν διὰ τὴν φύλαξιν  
48 καὶ πλέον διόκων καυστήρων καὶ δια-  
μερίσματα διὰ τὸ καθάρισμα αὐτῶν. Ο  
ἄνθρας δύναται νὰ ἀποπλυθῇ ἀπὸ τοὺς  
διόκων τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐν-  
τὸς δλίγων λεπτῶν. Εύκολως ἀντικαθιστά-  
μεναι ὀρειχάλκιναι λεπίδες καθαρισμοῦ,  
προλαμβάνουν ξυσίματα καὶ δόντωματα.

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ** εἰς δόλους τοὺς κυριωτέρους λιμένας ΗΝ  
ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε ἡ  
τηλεφωνήσατε εἰς τὸ πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

**The PEROLIN COMPANY, Inc.**

Manufacturing Chemists since 1904  
10 EAST 40th STREET, NEW YORK 16, N.Y.  
MURRAY HILL 5-6940

### MÍA ÉPHOPOLIOTIKH DΩRÉAK

Υπὸ τῆς «Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης, ἐπιμελεῖα τοῦ γενικοῦ γραμμάτου συτῆς κ. Γ. Λύρα, ἀπεστάλησαν εἰς τὴν Πατιδιατρικὴν Κλινικὴν τοῦ Πανεπιστημίου (νοσοκομείον παίδων «Άγιος Σοφίας») εἰς προβολεὺς διὰ τὸ ἀμφιθέατρον καὶ διάφορα ἄλλα δργανα τοῦ ἑραστηρίου αὐτῆς.

### IATRIKHN BOΗΘEIA EIS TON BOP. 'ATLANTIKON

Ἐπίχορην ἀναγράφει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ὅτι ἐν μέσον τοῦ πληρώματος τοῦ δεξαμενοπλοίου ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μερίδης παρέθηκε εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν ὅπο τὸ ἀμερικανικὸν μεταγυγικὸν «Πλόριν Πέρτζ», ἵνα διακομισθῇ τὸ τοχύτερον εἰς Νέαν Υόρκην. Πράγματι τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον ἔφθασε εἰς τὸν λίμενα τῆς Νέας Υόρκης τὴν νόκτα τῆς 30ης Ἰανουαρίου, ὃ δὲ τραυματίσθησε «Ελλήνη ὑπόπλοιορχος Ηλίας Λεβαντῆς καὶ οἱ κατά τὴν παραδιάσην του ἐκ τοῦ τάνκερ εἰς τὸ ὑπερωκανίον τραυματίσθησεντες Ἀμερικανοί, μετεφέρθησαν ἀμέσως εἰς τὸ ναυτικὸν νοσοκομεῖον τοῦ Κλιφόρτου.

Ο πλοίορχος τοῦ «Μάριν Πέρτζ» ἀνέκοινεν εἰς τὸν ὑπερωκανικὸν τύπον τὸς κατωτέρῳ λεπτομερεῖς τοῦ συμβάντος, «Κατευθυνόμενοι ἐν Παλέρμον μὲν ὑπὲρ 400 ἐπιβάτες εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ἰλάδομεν τὴν 25ην Ἰανουαρίου μήνα τῆς ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς, διὰ μέλος τοῦ πληρωματος τοῦ Ἑλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «Νικολάος Μερίδης» είχεν ἀνάγκην ἀμέσως ιατρικῆς δονθείας. Τὴν προίων τῆς 26ης συνητήθησεν μὲ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον. Ἐπεκράτει σφράδα θαλασσοτεραγή. Παρό τὸ γεγονός τούτου, καθειλύκαμεν μίαν δενινάκατον, τῆς δόπαις ἡριθμός τις νουσῶν καὶ ὁ ίατρος κ. Γεώργιος Ιρίδης. Κατὰ τὴν καθειλυκων τῆς δενινάκατου, ὁ κ. Ιρίδης ὑπέστη κατάσταση τῆς ἀριστερᾶς χειρός, ἐντὸς ὁ ίατρος τοῦ πλοίου πειραθεῖς νάντης καταστάσης, ὅπουν καὶ ἀνευθύνθη. Ο ιατρὸς ούτος παρέστη δονθεῖαν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν ὑπόπλοιορχον κ. Ηλία Λεβαντῆν, φέροντα τραύματα κεφαλῆς ἐκ πτωσεως ἐπὶ τὸν καταστρωματος, τοῦ τὸν τραυματίσθησεντα ιατρὸν κ. Ιρίδην καὶ εἰς τοὺς τέσσαρας ὅλους τραυματίσθησαν ἀμερικανούς ναυτικούς. Ο Ἑλλήνης ὑπόπλοιορχος μετεφέρθη εἰς τὸ «Μάριν Πέρτζ» διὰ τὴν δενινάκατου, ἔξηπλωμένος ἐπὶ φορεῖσι καὶ εἰς καταστάσιν ἀφασίας.

### AI DIATSIPTWSEIS APPODHEMIS EIS TON NAUTIKON

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀποδημίαν τῶν ναυτιλλομένων ἐπὶ τῇ δόσει τῶν ἐν Ισχύι διαταγῶν τῆς ὀρμῶν «Επιτελείων, κατηρτισθη καὶ ἐκοινωνιοποιηθῆ πρὸς τὰς ὄρμοις ἀρχές ἐνδιαφέρουσα ἐγκύλιος τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καθορίζουσα τὰ ἐν προκειμένῳ καθηκόντα καὶ τὰς ὄρμοιδιτας ἐκάστης λιμενικῆς ὑπεροείας. Οὔτω, τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιών ὑποχρεούσι τὰν δέχεται τὰς αἰτήσεις τῶν ἐκάστοτε ὑποχρεῶν νάντης καὶ ἀποδημίας ἐξ ἀρχῆς τοῦ ίατροῦ ή ἐπικούρων ἀξιωματικῶν καὶ υπεριωκατικῶν. Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. εἶναι τὸ μόνη ὄρμοδιτον ἐπαντίκητος πρὸς ἀποδημίαν τοῦ πιστοποιητικοῦ ναυτικοῦ πατέρα τοῦ ιατροῦ. Αἱ αἰτήσεις ὑποβάλλονται εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. αυτοπροσώπως ὑπὸ τῶν ἀντιστροφέμενων, ἔχαιρεσι δέ τοις αἰτήσομενης αἵτιας, ἔξταζομένης εἰς ἔκστην περίπτωσιν.

Αἱ λιμενικοὶ ὅρχαι δέχονται δομίσαις αἴτησίς, τὰς δόπαις καὶ διαβιδάουν εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. μετὰ δεδιάσθεως τῶν στοιχείων ἀπογραφῆς τοῦ αἰτούντος καὶ τῆς ἐν τῷ φυλαδίῳ του ἀναγραφομένης ὑπηρεσίας. Ἐπισυνάντονται, τὸ ἀναλογούν χρόστημαν πρὸς ἐκδόσιν τοῦ οἰκείου πιστοποιητικοῦ υπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., καθὼς ἐπίσης ἀντίγραφον τοῦ ἀποτελτηρίου τὸ πλήρη στατοδόλγον στοιχεῖα τοῦ αἰτούντος. Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ἐνεργεῖ περαιτέρω, συμφώνως ἐπὶ τὸν πιστοποιητικό ναυτικοῦ, καὶ ἐνημέρωνε ἐν καρῷ την οἰκείαν λιμενικῆς ὀργάνωσης ἢ τοὺς ἀνδιστροφέμενους.

Ἡ αὐτὴ διαδικασία τηρεῖται (προκειμένου πάντοτε περὶ τῶν ναυτικῶν κλάσεων 1930 μεχρι και 1951, τῶν υποχρεῶν να ἐφοδιάσθων μὲ δεσμαὶς ἀποδημίας) καὶ δι' ὅσους ἐπέτραπε ἡ παρομίωσις ἐν τανόδησης ἐπὶ ἀμέσως ὑποβάλλοντος πλοίου, δι' οὓς ἔχοδοθησαν σημειώματα μὲ τὴν ἔνδειξιν «ειδιαστικοῦ» καὶ σίτινες ὄνηκους εἰς τὴν ἔφερειαν τοῦ Β. N.

### TO GYNOVMOBODIKON SUMBOUDYLION TOU E. N.

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς «Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατηρτισθη τὸ «Γυνοβοδικὸν Συμβούλιον τοῦ Ε. N.» ἐκ τῶν διεθνῶν τοῦ «Υπουργείου, τοῦ ἀντιπλοίορχου τοῦ Β. N. K. Ρώτω, μὲ ἀναπληρωτήρῳ αὐτοῦ τὸν ὄρμοδιθμον τοῦ κ. Γ. Ι. Αγιουστάτην, τῶν κομητῶν τοῦ Πανεπιστημίου κ. κ. Ηλ. Αναστασίδην καὶ Αλέξ. Τσιτριάνην, τῶν ειδικῶν περὶ τὰ ναυτιλιακά κ. κ. Δευκ. Ρεδιώδην καὶ Γεωργ. Ησαΐα, τοῦ προέδρου τοῦ «Ναυτικοῦ Επιτελητηρίου τῆς Ἐλλάδος κ. Εμμ. Μιχαλινού καὶ ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν «Οργανώσεων, όριζομένων ἐκάστοτε δι' ὑπουργικῶν ἀπόφασέων, ὡς μελών τῶν ἐπιτρόπων «Ναυτιλίας—Μελέτων, «Ναυτικῆς—Εργασίας—Προνοίας καὶ Λιμένων». Τοῦ συμβούλου προερεύει ὁ «Υπουργός καὶ τούτου καλυμμένου, ὁ ὑποναύρος—Ζευκίκος δ)» τοῦ τοῦ Υπουργείου κ. Β. Σκαρπέτης.

### AIGORAD AMERIKANIKON PLIOI

Ἐκ Νέας Υόρκης μάς πληροφορούν, ὅτι ἡ γεραράθησαν παρ' Ἑλλήνων ἀφοπλιστῶν, ἔχοντας ἀπόκτησει καὶ τὴν ἀμερικανικὴν ὑπηρεσίαν, πέντε ἀμερικανούς «λίμπερτς». Οὔτω, δύο τοιάντα πορτογάλης ἔγραψαν δι' Κ. Ν. Ρεδύνης, ἐν δ. κ. Α. Μάνδος, ἐν δ. κ. Στ. Νιάρχος καὶ ἐν δ. κ. Ν. Λός (Λός—Πεζάς). Τὰ ἀγόρασθεν εἰλιμπερτούς, παραλομβανόμενα θέλουν ἀναγκαστικῶς παραμείνειν ὑπὸ τὴν ἀστερέσσαν.

### AI PLAOHSEIS KANADIKON PLIOI

Μάς μεταδίδεται ἡ πληροφορία, ὅτι ἡ καναδικὴ κυβέρνησης ἀπηγγέρει τὰς περαιτέρω πωλήσταις καναδικῶν φορτηγών εἰς ξένους ἀφοπλιστούς μὲ τὸ δικαίωμα ἀλλαγῆς σημαίας. Εἰς τὸ μέρον τοῦ ἡ καναδικὴ κυβέρνησης προήγαγε κατόπιν τῶν γνωστῶν διαδικασίων τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων, ἵνα προληφθῇ εύρουσαν ἀνεργία τῶν ἀντικαθισταμένων ἀπὸ τοὺς ἀρχαστατές τοῦ πλοίου καναδικῶν πληρωμάτων. Οἱ ἀγόραστες τελευταῖς πέντε καναδικῆς φορτηγά μὲ τὸ δικαίωμα ὑψώσεως τῆς παναμαϊκῆς σημαίας, ἡσαν «Ελλήνες ἀφοπλισταί».

### AI EKETASIES TON RABDIOITLEGERAFHTON

Αἱ ἀναδημεῖσαι εξέτασεις πρὸς ἀπόκτην διπλώματος ραδιοιτλεγραφητοῦ α'. τάξεως ὀριθμοῖς ηδη διὰ τὴν δην. Απρίλιον. Η γενιονομικὴ ἔξετασις τῶν ὑποφρητῶν διὰ διεσχίση τῆς 23ην Μαρτίου, αἱ δὲ αἰτήσεις συμμετοχῆς διὰ γίνασται δεκτοὶ μέχρι καὶ τῆς 14ης Μαρτίου καὶ αἰτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικῶν θαλασσίων ὑπηρεσίας μέχρι καὶ τῆς 12ης Μαρτίου.

### OI EN TOX EKHOTERIKO STTRATEUTISMOI

Πρὸς τοὺς προξενικούς λιμενάρχας ἀκοντοποιηθῆ διαταγή τοῦ ὑπουργείου Ναυτικῶν, δι' ἧς ἀπὸ τοὺς καλουμένους πρός κατόπιν στρατεύσιους τοῦ Β. N. τῶν κλάσεων 1948 καὶ παλαιοτέρων, τοὺς διαιμενούντας εἰς τὸ ἔκθετον, ἔξαιρουνται οἱ διατελούντες εἰς τριακοντάμενον ἀναδολήν ἀπόροιτοι τῆς σχολῆς Ναυτιλίας.

### EYGGRAFOSI PLIOIWN EIS TOX LLOUD REΤZISTEPE

Εἰς τὸ ληφθέντα ὑπὸ ἀριθ. 9 καὶ 10 συμπληρωτικά φυλλάδια τοῦ «Lloyd's» Ρέτζιστερ ἀναγράφονται καὶ τὰ κάτωτα Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη:

«AMARYLIS» (ex «Harmac Vancouver») 7201 τ. γκρός (τοῦ 1945), τῆς ἀταρίας «Αμαρύλις», σημαία Παναμᾶ.

«ANTPIA» (κορβέττα) 1069 τ. γκρός (τοῦ 1941), τῆς ἀταρίας «Μεσσοσμέ», σημαία Παναμᾶ.

«ΕΛΕΟΝΩΡΑ ΜΑΕΡΣΚ» (πρώτη δανικὸν τάνκερ, μὲ ζημίας) 10.694 τ. γκρός (τοῦ

1936), τῶν κ. κ. Σ. Ρέοτη καὶ Σιά, Πειραιέως.

«ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΙΝΣ» (ex «Albatross») ἐπιβατηγόν, 6252 τ. γκρός (τοῦ 1928), τῆς «Τσάννα» «Ελλενική Λαίδης, σημαία Παναμᾶ.

«ΕΣΧΗ» (ex «Stamira») ἐπιβατηγόν, 1463 τ. γκρός (τοῦ 1929), τῶν κ. Ιω. Κ. Τόγια, Πειραιέως.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (ex «Milenia») 2624 τ. γκρός (τοῦ 1919), τῆς ἀταρίας «Ειρήνη», σημαία Παναμᾶ.

«ΖΑΝ» (ex «Manx Marine») 7.165 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἀταρίας «Ορινόκο», σημαία Παναμᾶ.

«ΙΩΝΙΑ» (ex «Baltronger») ἐπιβατηγόν, 5357 τ. γκρός τῶν «Ελληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν», Πειραιέως.

«ΚΙΑΜΑΡΤΙΝ» 700 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῶν Θ. Κωνσταντοπούλου, Πειραιέως.

«ΚΙΑΜΠΟΤΩΝ» 700 τ. γκρός (τοῦ 1943), τοῦ κ. Νίκ. Γαβαδά, Πειραιέως.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» (ex «Wiedan») 965 τ. γκρός (τοῦ 1926), τῶν κ. κ. Ιω. Τσέγκα καὶ Σιά («Λακωνική» Α. E.), Πειραιέως.

«ΜΑΙΡΗ Κ» (ex «Skildhym») 4274 τόν. γκρός (τοῦ 1930), τῆς ἀταρίας Ν. Γ. Κυριακούδη, σημαία Αγγλίκη.

«ΜΑΙΡΗ» (νεότευκτον) 5650 τ. γκρός (τοῦ 1948), τοῦ κ. Ν. Γ. Λιβανού, σημαία Παναμᾶ.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ» (νεότευκτον δεξαμενοπλοίον) 10.901 τ. γκρός (τοῦ 1948) τῆς ἀταρίας «Ολυμπικός» (τοῦ κ. Όνοση), σημαία Χωνδρώπορος.

«ΟΣΕΑΝΣΑΙΝΤ» (ex «Noranda Park») 7158 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἀταρίας «Ανδρός», σημαία Καναδική.

«ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ» (ex «Aisne») 3654 τ. γκρός (τοῦ 1914), τῆς ἀταρίας «Αίσνη» (ἀδ. Γεωργιάδη), σημαία Παναμᾶ.

Καὶ ΣΙΑ («Λακωνική» Α. E.), Πειραιέως.

«ΧΑΛΙΓΚΟΝΙΑΝ ΝΟΥΤΟΥΣΣΕ» (ex «Stanley Park») 7.145 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἀταρίας «Ακέντια», σημαία Καναδική.

### SUNTOVOMO NAUTIKI EIIDHSEIS

Τὸ ἀγόρασθεν παρὰ τῆς ἀταρίας «Σαπφο» ἀντί 625.000 δολαρίων καναδικῶν φορτηγῶν Harmas Westminister 7223 τ. γκρός (τοῦ 1944) παρελήφθη εἰς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ ἔτει ὑπὸ πανομαϊκή σημαίας μετονομάσθη «Πα σε ον α γι α».

— Επίσης τὸ ἀγόρασθεν παρὰ τῆς ἀταρίας «Φόραλον καναδικὸν φορτηγὸν Ιακωπασσα» 7148 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραλαμβανόμενον κατ' αὐτάς εἰς δορισμόν της Φ. Ο. Ε.

— Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ τιμὴ εἰς τὸν φορτηγὸν Ε. Κ. οι ν ι α γι ε 6090 τ. γκρός (τοῦ 1920) μετονομάσθη «Φ ο ι ε ν ι ε».

— Τὸ ἀπό τὸν παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγὸν «M. ά ρ ι θ ε ν» εἰς τὴν Καναδικήν Σεπτεμβρίου 5074 τ. γκρός (τοῦ 1924) μετρούσθη 8.000 τ. φορτιού τοῦ 1946, ὄργανον εἰς Μπράιρο πάντο τῆς Σεπτεμβρίου, μὲ μικράς ζητίες ἐκ συγκρύσεως, ἐκ πυρκαϊδῶν τῆς Μπράιρος καὶ τῆς Καναδικής Καρδικής.

— Πληροφορούμεθα, ὅτι τὸν φορτηγὸν «Βιγμαρ» 7821 τ. γκρός (τοῦ 1914), παραληφθέν πρὸ τῆς Καναδικής Σεπτεμβρίου εἰς τὸν Χούλι καὶ τεθεὶς ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν σημαίαν, μετωνομάσθη «Φ ο ω ε ρ ε ι ι ο».

— Παρελήφθη εἰς τὴν Γένοβαν τὸ ἀγόρασθεν παρὰ τοῦ κ. «Αντ. Παπαδόπουλος ἀπὸ τῆς Αλεξανδρείας ἀπὸ τῆς 8ης Αύγουστου π. Ε. παναμαϊκὸν φορτηγόν «Φ ο ω ι ι ο» 1.106 τ. γκρός (τοῦ 1899), ἐπαλήθη παρὰ τοῦ κ. Ιω. Πλεκτή εἰς ἔτερους «Ελλήνης ἀφοπλιστές ἀντί τιμῆς, ὡς μάς ἀνεκοινώθη, 19.000 λιρῶν.

### H N AULAGYORAD

Ἡ κίνησις τῆς διεθνῆς ναυλαγορᾶς ἐνεργανίσθη περιωρισμένη πως κατὸ τὸ διαφρέναν ΙΙΙθημέρων, οὐδὲ τόσον ἐξ ἐλεύθερως διαταγῶν, ἀρκετός ὑποιθυμοῦ τῶν διοίκων ἐκπιλοφρόρει, δύσον λόγῳ τῆς ἐπιφυλακτικήτος τῶν ἐφοπλιστῶν, οὔτες ἐπεδίωκον νῦν ἐξασθαλίσουν ἀνωτέρας τιμᾶς ναυλῶν. Τὸ πλέον ἐνθαρρυντικὸν σημεῖον ἦτο ὅτι ἡ σταθερότητης τῆς ἀγορᾶς ἐποτείνεται καὶ πρὸς τὰς ἀπωτέρας ήμερασμάτων καὶ ὅτι ἡ προσφορὰ ἐποιησμένην είναι πειριωρισμένην.

Τὰ σιτηρά δὲν διαφορίσασιν τὴν εὑρύτητα τῆς κινήσεως τῶν προηγουμένων δεκαπεντεμέρων, διαταγαί, ὅμως, δι' ἀλλα εἰδή φορτίων ἐκπιλοφρόρων πολλαὶ. Ο τομεὺς τῆς Βορείου Αμερικῆς ὑπήρξεν δι' ζωηροτερεούς κινητήσεως, εἰς αὐτὸν δὲ καὶ ἐσημειώθη ποιά τις τῶν ναυλῶν ἀνατίμησις. Η καλή ἐκείνην ἐργασία ἐπὶ γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν δι' διας τὸ τέλος της κινήσεως.

Τὰ σιτηρά δὲν διαφορίσασιν τὴν εὑρύτητα τῆς κινήσεως τῶν προηγουμένων δεκαπεντεμέρων, διαταγαί, ὅμως, δι' ἀλλα εἰδή φορτίων ἐκπιλοφρόρων πολλαὶ. Ο τομεὺς τῆς Βορείου Αμερικῆς ὑπήρξεν δι' ζωηροτερεούς κινητήσεως, εἰς αὐτὸν δὲ καὶ ἐσημειώθη ποιά τις τῶν ναυλῶν ἀνατίμησις. Η καλή ἐκείνην ἐργασία ἐπὶ γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν δι' διας τὸ τέλος της κινήσεως.

Τὰ σιτηρά δὲν διαφορίσασιν τὴν εὑρύτητα τῆς κινήσεως τῶν προηγουμέν

της εἰς τὰς ἀγορὰς τῶν Ἰνδίων καὶ τῆς "Ἄπο Ανατολῆς διὰ χρονολογίας φορτώσεων μέχρι καὶ τοῦ Ἀπρίλιου.

Στηρόμενος πάλι οὐσίας (Φιλαδέλφεια) διὰ τὰς Ἰνδίας ἐπίληρώνοντο δολ. 20.25 διὰ Φεβρουάριον — Μάρτιον καὶ 20 διὰ Μάρτιον, ἀπὸ δὲ τὸν Κόλπον δολ. 20.30, Φεβρουάριον—Μάρτιον. Διὰ Βόρειον Γαλλίαν (ἀπὸ Νόρδερον ρεῖντς) δολ. 10.40, ἀρχάς Μαρτίου, ἀπὸ Κόλπον διὰ Ρότερνταμ 10.95, Δυτ. Ἰταλίαν 13.50, Ἐλλάδα 15.30 καὶ Βόρειον Γαλλίαν 12.15, Φεβρουάριον—Μάρτιον. "Οσον ἀφορᾷ τὸν γαιαθρακας, ἔλειπεν σκάψων ἐσπειριώθη δι' ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας, ἔζητοντο δὲ πλοῖα διὰ Φεβρουάριον καὶ Μάρτιον ἀπὸ Νόρδερον ρεῖντς δι' Ἰαπωνίαν. Διὰ συνεχῆ ταξίδια ἐπίληρώθησαν δολ. 8.75 διὰ Βόρειον Γαλλίαν, μὲν ἔναρξην Φεβρουάριον—Μάρτιον καὶ 8.35 Ἀπρίλιον. ἐπίληρώνοντο ἐξ ἄλλου ἀπὸ Νόρδερον ρεῖντς διὰ Ρίον Ἰανέτην δολ. 9. Δι' Ἰαπωνίαν 14.50, Φεβρουάριον—Μάρτιον ἐλένθερα ἐφορτωτικῶν, Πορτογαλίαν 9, Φεβρουάριον—Μάρτιον καὶ Νονέμεν 13.50 Μάρτιον.

"Ἀπὸ Κόλπον (θεῖον) διὰ Ρίεμ δολ. 112.25 καὶ δι' Ἀλγερίου 11 καὶ ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο ζαχάραις δι' Ἀγγλίαν 66), —, Ἀπρίλιον καὶ 65/6, Μάρτιον. Ἀπὸ τὸν Βόρειον Ελληνικὸν ὑπῆρχον ἀρκετά διαταγά, (ἔλειπεν καὶ σητῆρα) διὰ σάφην τὸν μεγέθους τῶν «Λίμπερτος», ἐπίληρώνοντο δὲ δι' Ἀπρίλιον—Μάρτιον καὶ Ἰούνιον τιμαὶ κατ' ἀποστήνη, μὲν προορισμὸν τὴν Νότιον Ἀφρικήν.

Τὸ Πλεύτη μὲν περιορισμένην ποιεῖ κίνησην καὶ μὲν σποραδικὰς διαταγὰς δι' Ἀλεξανδρειαν, Σκανδινανίαν καὶ Δυτικὴν Ἰταλίαν. ἐπίληρώνοντο δολ. 111.25 δι' Ἰταλίαν, Φεβρουάριον—Μάρτιον, 75) — ἕως 80) —, ἀναλόγως μεγέθους πλοίων, διὰ τὴν Δανίαν καὶ 78) 9 διὰ τὴν Σουηδίαν. Διὰ τὰς Ἰνδίας γαλαρά ή ζήτησις καὶ ἔνα μόνον σκάφος ἔκλεισθη εἰς τὰ 16 δολλάρια διὰ Μάρτιον.

"Η Μεσόγειος μὲν σχετικήν τυνα ἐργασίαν δι' ἀρκετὰ εῖδη φορτίων, Ἀπὸ Ἀλεξανδρειαν—Πόρτο Σάντο (δρῦζα) ἐπίληρώνοντο διὰ Δυτικὴν Ἀστήν Ἰνδίαν 57) 6 καὶ ἀπὸ Γιουγκοσλανίαν (ἀραβόσιτος) δι' Ἀγγλίαν 37) 6 διὰ δὲ πιονισμένην ἔλειπεν (2000 στάνταρτος) δι' Ἀγγλίαν 37) 6 τὸ ο. π. Φεβρουάριον—Μάρτιον. Διὰ φορτία ἀλατος ἀπὸ Τοροεβενίγια δι' Ἰαπωνίαν προσεφέροντο δολ. 13.50, ίσως δὲ καὶ περισσότερον, διὰ Μάρτιον—Ἀπρίλιον. Ἀπὸ Βαρελλώνην (πότασσα) δι' Ἰαπωνίαν δολ. 15. Διὰ μεταλλέματα ἐπίληρώνοντο ἐξ Μπόνας δι' Ἀγγλίαν 30) —, διὰ Λά Ζουνέττη 31) — καὶ διὰ Βαλτιμόρην δολ. 3.40. Ἀπὸ Καζαντάλαγκαν διὰ Δυτ. Ἀγγλίαν 28) —, ἀπὸ Χονέλβαν διὰ Γάνδην 28) 6 καὶ μικρὸν σκάφος δι' Ἀπεργίτιν 34) — καὶ ἀπὸ Μόρδοφ Μπαΐν διὰ Δουνγκέρχην 39) —, Φεβρουάριον. Ἀπὸ Τακοφάντη διὰ Σαούντα προσεφέροντο δολ. 9 φίο. Ἐξ ἄλλου η Μαύρη Θάλασσα (γεννήματα) ἐπίληρων δι' Ἰνδίας δολ. 14, Φεβρουάριον, ὑπῆρχον δὲ διαταγά, καὶ δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας φορτώσεως, ἀλλά μὲν ναύλους ἐλαφρῶς καποτέρους.

Οἱ πέραν τοῦ Σουετού τοιμεῖς ἐπιέζοντο ἀπὸ τὴν ἐκεί παφούσιαν ἀρκετῆς χρονικότητος, ἥτις ἀνέγειται ἐργασίαν. Μικρῷ ἡτο ή κίνησης τῶν γεννημάτων Αὐστραλίας καὶ ἐπίληρώνοντο ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Ἀστήν (χῆνα) δι' Ἀγγλίαν 82) 6 καὶ δι' Ἰνδίας 45) 6, ἀπὸ δὲ τὴν Ἀνατολικὴν Ἀστήν (εἰς σάκκους) δι' Ἀγγλίαν 100) — καὶ δι' Ἰνδίας 59) 6, Φεβρουάριον. Διὸ δρῦνται ἀπὸ Βαγκὼν ἔλειπεν σαφάρη τινα δι' Ἰνδίας εἰς τὰ 45) — καὶ ἀπὸ Μπούρημ διὰ Κολόμπο 40) — Φεβρουάριον. Διὰ μεταλλέματα ἀπὸ Ντουγκούν ἐπίληρώνοντο 36) — δι' Ἰαπωνίαν καὶ διὰ παλαιοσίδηρον ἐξ Ἱαπωνίας διὰ Βόρειον Ελληνικὸν δολ. 5.50, Φεβρουάριον. Ἐπισής διὰ φορτία ἀλατος ἐξ "Άδεν 26 1/2" ροντία διὰ Καλκούνταν—Καράται καὶ 26 διὰ Τατταγκόχ, Φεβρουάριον.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ «τάιμ-τσάρτερες», ἀρκετὴ ζήτησης ἐσπειριώντο. Διὰ ταῦτα Βορ. Ἀμερικῆς—Παλαιστίνης μετ' ἐπιστροφῆς εἰς δημερόπλοιον μικρᾶς χωρητικότητος ἐπίληρώθησαν δολ. 4.50 κατὸν τὸν δ. w., μὲν ἀμεσον παράδοσιν. Διὰ κυνιλία ταξίδια Δυτικῆς καὶ Νότιον Ἀφρικῆς (σκάφος 10.300 τὸ d. w.) ἐπίληρώνοντο 16) 3, παράδοσιν Φεβρουάριον.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' Ἐλλάδα δολ. 15.30, Φεβρουάριον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ἐλληνικὸν) ἀπὸ Ουαλλίας 7000 τ. ἀνθρακίτου δι' Ἀλεξανδρείαν 27) —, καντσέλη 5 Φεβρουάριον.

«ΑΤΤΑΛΙΚΤΙΚΑ ΚΑΠΤΑΙΝ» (παναμ.) ἀπὸ Νόρδερον ρεῖντς 38.000 τ. σίτου δι' Ἀγγλίαν, Ἀρέστραν—Ἀμβούργον ρεῖντς 103) 6, φίοι ἀπὸ λιμένας Κόλπου 13) —, Ἀπρίλιον 15.30.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» ἀπὸ Μπούργκος 7500 τ. ὄρύζης διὰ Κολόμπο 40) — φόρτωσις 15—28 Φεβρουάριοι.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (λίμπετα) ἀπὸ Μπούρμας 9000 τ. δρύζης διὰ Κολόμπο 40) —, φόρτωσις 1—15 Φεβρουάριοι.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Χούσλεβας 5500 τ. μεταλλέματα διὰ Ρίεμ 38) 6, φόρτωσις 10—28 Φεβρουάριοι.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' Ἰνδίας δολ. 20.50, φόρτωσις 25 Φίρερο—7 Μαρτίου.

«ΑΤΤΑΛΙΚΤΙΚΑ ΚΑΠΤΑΙΝ» (παναμ.) ἀπὸ Πλέιτ 9000 τ. γεννημάτων δι' Ἰνδίας (ένα λιμένα, δολ. 16.75, φόρτωσις 11 Μαρτίου—11 Ἀπρίλιον.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἀπὸ Φίουμε 2300 τ. παλαιοσίδηρον δι' Ἰνδίας 80) —, ἀ.φ.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ἀπὸ Σφόδρας 3300 τ. παλαιοσίδηρον δι' Ὁξελούσουν 60) — ένα λιμένα, 61) — δύο λιμένας, ἀμεσον φόρτωσις.

«ΚΡΗΤΗ» ἀπὸ Ρίου Ιανείρου 9000 τ. μεταλλέματα διὰ Βαλτιμόρην δολ. 5 φίο, φόρτωσις 12—28 Φεβρουάριοι.

«ΑΙΓΑΙΑ» (παν. ἀγγλική) ἀπὸ Κούδας 8000 τ. ζαχάρεως δι' Ἀγγλίαν 70) —, δι-

φόρτωσις ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο 67) —, φόρτωσις 5—25 Μαρτίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετα) ἀπὸ Μπωντάγκ 9000 τ. δωξίτου δι' ένα λιμένα ἀπὸ Νέαν Ὄρλεάνην, Μόμπιλ, Μπατόν ρούς ἔνας Κόλπον δολ. 8.30 φίο, φόρτωσις 20—28 Φεβρουάριοι.

«ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ» (παναμ.) ἀπὸ Μπωντάγκ 9000 τ. δωξίτου δι' ένα λιμένα ἀπὸ Νέαν Ὄρλεάνην, Μόμπιλ, Μπατόν ρούς ἔνας Κόλπον δολ. 8.30 φίο, φόρτωσις 14—28 Φεβρουάριοι.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ ἀπὸ Νόρδερον ρεῖντς 7000 τόν. δωξίτου δι' ένα λιμένα τοῦ Σαίν Λορέντζο 6200 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν 75) —, φόρτ. 10—28 Φεβρ.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» ἀπὸ Νόρδερον ρεῖντς 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Βόρειον Γαλλίας δολ. 8.50, φόρτωσις 20 Μαρτίου—16 Ἀπρίλιοι.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Βαγκούδεων, Νιού Ούεστμινστερ, Βικτωρίας ἡ Πρίνς Ρούπερτ 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 85) —, φόρτωσις 5—25 Μαρτίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετα) ἀπὸ Μπόρφου Μπατόν 10.000 τ. μεταλλευμάτων δι' Ὄλλανδιαν 37) —, φόρτωσις 21 Φεβρουάριοι—10 Μαρτίου.

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ» ἀπὸ Νόρδερον ρεῖντς 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Λισσαδώνα δολ. 8.40 καντσέλη 26 Φεβρουάριοι.

«ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ» (Χονδ.) ἀπὸ Νόρδερον ρεῖντς 9.000 τ. γαιανθράκων διὰ Λισσαδώνα δολ. 8.30, φόρτωσις 27 Φεβρουάριοι—10 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Σάντο Λορέντζο 9000 τ. γεννημάτων δι' Ἰνδίας 87) 6, φόρτωσις 21 Φρίου—10 Μαρτίου.

«ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ» (παναμ.) ἀπὸ Βορ. Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν—Αρέστραν—Ἀμβούργον 80) —, φόρτωσις 25 Μαρτίου—16 Ἀπρίλιοι.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ» ἀπὸ Βόρειον Ειρηνικού 8900 τ. (475.000 κ. π.) γεννημάτων εἰδῶν καὶ λιμένων δι' Ἀγγλίαν 82) 6 φίο, Μαρτίου.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο 4000 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Ντακάρ, δολ. 6 φίο, ἀμεσον φόρτωσις.

«ΔΕΞΠΟΙΝΑ» ἀπὸ Ρότερνταμ 4800 τ. γαιανθράκων δι' Ἐλλάδα 30) — ένα λιμένα, 32) — δύο λιμένες, φόρτωσις 25 Φίρερο—10 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» ἀπὸ Νόρδερον ρεῖντς 9000 τ. γαιανθράκων (τρία συνεχῆ ταξίδια) διὰ Βόρειον Γαλλίας δολ. 8.40, ἀναρχεις Φεβρουάριοι.

«ΕΛΛΑΣΙΑΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ Τσαί Λάτι (κόλπου Σμυρνῆς) 9400 τ. ὀλατος διὰ Κορίνθου ή Ισπανίας δολ. 12.50, Φεβρουάριοι.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΤΕ-Y-N» (σημ. Νότ. Ἀρεπ.) ἀπὸ Βασιλικό Μπαΐν 5600 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δουγκέρην 37) 6, φίον Ρούεν 39) —, φόρτωσις 14—21 Φεβρουάριοι.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἀπὸ άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' Ινδίας δολ. 20.30, φόρτωσις 3—15 Μαρτίου.

«ΜΑΙΡΗ Κ.» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο 7400 τ. ζαχάρεως δι' Ἀγγλίαν 67) —, φόρτωσις 20 Μαρτίου—5 Ἀπρίλιοι.

«ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (σημ. ἀγγλική) 13.50, φόρτωσις 15—20 Απρίλιοι—10 Μαρτίου.

«ΜΑΙΩΝΤΙΣ ΠΑΤΩΣ» (σημ. Νότιος Αμερικής) 1613 τ. νέτ-ρέτζιστερ, τάιμ—τσάρτερ δι' Ισπανίαν.

«ΗΝΩΣΗ ΣΤΑΦΕΙΡΙΚΗΣ» (σημ. Νότιος Αμερικής) 1613 τ. νέτ-ρέτζιστερ, τάιμ—τσάρτερ δι' Ισπανίαν, έπειτα η Καραϊβικής.

«ΠΟΥΚΟΥ» (παναμ.) ἀπὸ Περισκού Κόλπου 10.500 τ. πετρέλαιων διὰ γαλλικούς λιμένες Μεσογείου δολ. 9, φόρτωσις Φεβρουάριοι.

«ΡΕΟΑΣΤΕ» (σημ. ἀγγλική) 3200 τ. d. w. τάιμ-τσάρτερ διὰ δύο ἔπειτα (μεταφοράς πετρέλαιων) σελ. 40) —, ἀναρχεις Φεβρουάριοι.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΙΚΗΣ» ἀπὸ Αμπαντόν 15.000 τ. πετρέλαιων διὰ Νότιον Γαλλίαν 2½ κάτω τοῦ σχεδίου δολ. 8.97, φόρτωσις Φεβρουάριοι.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένες Κόλπου ή Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρέλαιων δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ δολ. 7.65, Φεβρουάριοι.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (σημ. Νότ. Ἀμερικής) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένες Κόλπου ή Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρέλαιων διὰ Γαλλίας 3 % κάτω τοῦ σχεδίου.

«ΜΙΧΑΗΛ» (σημ. ἀμερικ.) ἀπὸ Περισκού Κόλπου 15.000 τόν. πετρέλαιων διὰ Γαλλίας 20 Σεπτέμβρης 20 Φεβρουάριοι—10 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (σημ. Χονδούρας) ἀπὸ Περισκού Κόλπου 16.000 τ. πετρέλαιων δολ. 6.100—6.50 κάτω τοῦ σχεδίου, ἔπειτα 30 σέντη έξτρα, φόρτωσις Μαρτίου.

CONSIGN YOUR STEAMERS  
To Messrs JIVA KALKAVAN & CO.  
Shipowners, Agents & Brokers  
ISKENDERUN (ALEXANDRETTA) TURKEY

AGENTS IN GREECE:  
MEDITERRANEAN SHIPPING AGENCY  
4, BUBULINAS STREET, PIRAEUS

ΣΑΚΑΛΗΣ—ABBOTT

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ—ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

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

PROPER SHIP CONTRACTING INC.  
Tὸ Εργοστάσιον τοῦ κ. Ν. ΠΑΦΟΥ ἔκτελει πάσης φύσεως ἐπισκευάς πλοίων, ἥτοι ἐπισκευάς λεβήτων, καθαρισμούς, χρωματισμούς κλπ.  
116 BROAD STREET NEW YORK 4. N.Y.  
Phone: BO 9-0078

## Τά ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ. ΥΚΡ.	Τόν. είς
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ . . . . .	Φραγκ. Σιγάλας . . . . .	04	2453 είς Σπαλάτο 12 Φεβρ. ύπό φόρτωσιν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ . . . . .	Λ. Κεράνης . . . . .	11	3303 έφθ. Άμβούργον 9 ΔΕΚ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ . . . . .	υἱοὶ Ν. Ι. Πατέρα . . . . .	19	4344 έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ . . . . .	Εύγενία Ι. Χανδρή . . . . .	18	2974 έφθ. Αρντρόσσαν 7 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	10448 έφθ. Κιουρασάο 8 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος . . . . .	11	4248 διηλθε Πειραιά 8 Φεβρ. διά Δανίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	Νικ. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7176 εἰς Λόδης Αντζελες 6 Φεβρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης . . . . .	43	7180 εἰς λιμένας Μέσης Ανατολής 1 Φεβρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ . . . . .	υἱοὶ Γ. Σιγάλας . . . . .	08	2098 διηλθεν Αδεν 5 Φεβρ. διά Σαφάγκα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ . . . . .	Σ. Τ. Καναδαριώτης . . . . .	22	988 εἰς Αμβούργον 10 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ . . . . .	άδ. Κουμάνταροι . . . . .	17	7777 διηλθε Κριστομπαλ 28 Ιαν. διά Δουγκέρκην
ΑΚΤΗ . . . . .	«άδ. Λιβανού» Α. Ε. . . . .	43	7194 έφθ. Σαιν Τζών (Νιού Μπράουνοβικ) 4 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ . . . . .	Στρατής Ανδρεάδης . . . . .	44	7207 άνεχ. Βαγκούθερ 28 Ιαν. διά Ντώρμπαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176 διηλθε Παναμάν 1 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΚΗ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	44	7176 άνεχ. Πόρτ Λίγκολν 4 Φεβρ διά Καράτοι
ΑΛΦΕΙΟΣ . . . . .	«άδ. Λιβανού» Α. Ε. . . . .	43	7194 διηλθε Πόρτ Σάιδ 5 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΑΜΕΡΙΚΗ . . . . .	Α. Λούζης . . . . .	43	7176 διηλθεν Αδεν 6 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
ΑΜΦΙΑΛΟΣ . . . . .	Άν. Καλλίνικος . . . . .	22	578 άργει Πειραιά από 18 Αύγ.
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ . . . . .	«Έλληνικον Δημόσιον . . . . .	21	325 εἰς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	Λαιμός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7177 άνεχ. Αδελαΐδα 22 Ιαν. διά Πακιστάν
ΑΝΑΡΙΟΣ . . . . .	Ίω. Μ. Γουλανδρής . . . . .	22	2038 άργει Πειραιά 14 Φεβρ.
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ . . . . .	Π. Τζανετάτος . . . . .	92	951 εἰς ταξιδιά εν Έλλαδι
ΑΝΝΑ . . . . .	Ν. Λυκιαρδόπουλος . . . . .	19	5173 διηλθε Τσιτταγκόδη 7 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ . . . . .	άδ. Γουλανδόη . . . . .	21	4358 άνεχ. Κέϋ Ούέστ 1 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ . . . . .	Ν. Κονδύλη . . . . .	42	7191 άνεχ. Μόμπιλ, 8 Φεβρ. διά Γκάλβεστων
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	έτ. «Σταθάτος» . . . . .	18	5685 εἰς Κινεζικούς λιμένας 6 Φεβρ.
ΑΞΙΟΣ . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	43	7176 εἰς Τακοράντι 10 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ . . . . .	Λαιμός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7176 εἰς Πόρτ Όκα 12 Φεβρ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ . . . . .	Μαρής Έμπειρηκός . . . . .	21	4786 άργει Πειραιά από 2 Αύγ.
ΑΡΓΩ . . . . .	«Έλληνικον Δημόσιον . . . . .	18	5532 άργει εἰς Πειραιά από 11 ΔΕΚ.
ΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	41	7460 έφθ. Βαλτιμόρην 7 Φεβρ.
ΑΡΜΑΘΙΑ . . . . .	άδ. Γιανναγά καὶ Σια . . . . .	19	4683 άνεχ. Καράτοι 4 Φεβρ. δι' Αμπαντάν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	17	5692 διηλθε Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	«Θρασική» Α. Ε. . . . .	38	4854 έφθ. Κύπρον 3 Φεβρ.
ΑΣΤΕΡΙΣ . . . . .	«Εκτωρ Δρακούλης . . . . .	43	7176 άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Ιαν. διά Σηάττλ, έφθ. 10 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ . . . . .	Γ. Μ. Λιβανός . . . . .	43	7176 άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 9 Ιαν. διά Βουδάνη
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	43	7176 εἰς Ματάντι (Δ. Αφρ.) 4 Φεβρ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	υἱοὶ Ν. Βερνίκου . . . . .	20	7744 διηλθεν "Αδεν 30 Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ . . . . .	Άντ. Παπαδάκης . . . . .	44	7176 άνεχ. Καλκούταν 22 Ιαν. διά Βαγκούνερ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ . . . . .	«Έλληνική» Α. Ε. . . . .	44	1923 διηλθε Παναμάν 8 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ . . . . .	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς . . . . .	20	5343 έφθ. Νάρδι 8 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. . . . .	Δ. Δάμαστος . . . . .	18	4289 άνεχ. Πειραιά 8 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ. . . . .	«Ατλαντής» Α. Ε. . . . .	21	721 άνεχ. Πειραιά 8 Φεβρ. διά Κύπρον
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ . . . . .	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7176 διηλθε Παναμάν 5 Φεβρ. διά Συρίαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ . . . . .	«Ηπειρωτική» Α. Ε. . . . .	13	4044 άνεχ. Καλκούταν 7 Φεβρ. διά Βαγκόκ
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικού . . . . .	21	5728 έφθ. Σίδηνευ (Αύστραλ.) 30 Ιαν.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΟΡΑΣ . . . . .	«Επιφανειάδης» . . . . .	43	776 εἰς Αμβούργον 8 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ . . . . .	άδ. Ανδρέαδην . . . . .	43	7176 άνεχ. Χάμπτον ρόδη 27 Ιαν. διά Γαλλίαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III . . . . .	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	44	7176 διηλθεν Αζόρας 7 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΔΑΝΑΠΡΙΣ . . . . .	άδ. Συνοδινοῦ . . . . .	24	2740 εἰς Ματάντι (Δ. Αφρ.) 4 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ . . . . .	Ίω. Παράσχος κλπ. . . . .	06	3016 διηλθεν Μάλταν 8 Φεβρ. διά Ρουέν
ΔΗΜ. ΙΓΓΡΕΣΗΣ . . . . .	υἱοὶ Δ. Ιγγέληση . . . . .	18	5275 άνεχ. Μάρτσι 9 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ . . . . .	Π. Α. Κυδωνιέυς . . . . .	26	4862 άνεχ. Βιζαγκαπατάν 1 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ . . . . .	«Άιγανον» Α. Ε. . . . .	44	7207 έφθ. Μασσαλίαν 29 Ιαν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ . . . . .	Π. καὶ Β. Πανταλέων . . . . .	43	7176 έφθ. Καράτοι 28 Ιαν.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ . . . . .	Διαμ. Πατέρας . . . . .	19	5253 άνεχ. Ταρλεστών 26 Ιαν. διά Βομβάνη
ΔΙΡΦΥΣ . . . . .	άδ. Πατέρας . . . . .	43	7176 έφθ. Σάντος 6 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ . . . . .	Ν. Λιβανός . . . . .	37	4839 έφθ. Χάβρην 12 Φεβρ.
ΕΒΡΟΣ . . . . .	Καδιώ Σιγάλα . . . . .	25	1412 άργει Πειραιά από 27 Αύγ.
ΕΒΡΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7244 διηλθε Παναμάν 10 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ . . . . .	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρηκός» . . . . .	27	4163 άνεχ. Βαντάνη 27 Ιαν. διά Πόρτ Όκα
ΕΛΕΝΗ Δ. . . . .	Δ. Δάμαστος . . . . .	44	7176 άνεχ. Χάμπτον ρόδη 30 Ιαν. διά Γαλλίαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548 διηλθε Γιβραλτάρ 3 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	Δ. Σταθάτος καὶ Σια . . . . .	43	7176 έφθ. Βαγκούνερ 9 Φεβρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ . . . . .	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης . . . . .	21	1549 άργει Πειραιά από 31 ΔΕΚ.
ΕΛΣΗ (έπιβατ.) . . . . .	Ίω. Τόγιας . . . . .	29	1493 άργει Πειραιά 14 Φεβρ., έπισκευή
ΕΛΙΣΑΒΕΤ . . . . .	άδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553 έφθ. Γάδην 4 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ . . . . .	«Έλληνη» Α. Ε. . . . .	16	2081 διηλθε Ιγβραλτάρ 8 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΕΛΛΑΣ . . . . .	Γ. Χρ. Λαιμός . . . . .	44	7176 άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ . . . . .	«Έλληνηκή» Καλλιμαν. . . . .	44	7207 έφθ. Νεάπολιν 11 Φεβρ. (διά Ν. Υόρκην)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ . . . . .	«Έλληνηκή» Α. Ε. . . . .	43	7176 άνεχ. Αλεξάνδρειαν 19 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ . . . . .	«Έλληνηκή» Α. Ε. . . . .	43	7176 έφθ. Βηρυττόν 1 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ . . . . .	«Έλληνηκή» Α. Ε. . . . .	43	7176 έφθ. Νέαν Υόρκην 6 Φεβρ. (διά Γένοβαν)
ΕΛΠΙΣ . . . . .	Α. Πρίντεψ . . . . .	19	1492 έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ.
ΕΛΠΙΣ . . . . .	Ίω. Παράσχος κλπ. . . . .	44	452 εἰς ταξιδιά εν Έλλαδι
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον) . . . . .	Νεγρεπ. — Σταθάτος . . . . .	44	235 άργει Πειραιά 14 Φεβρ., μὲ ζημιάς
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ . . . . .	Καδιώ Σιγάλα . . . . .	21	2369 άνεχ. Εξ Αύστραλίας 29 Ιαν. δι' Ινδίας
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ . . . . .	υἱοὶ Π. Γουλανδρή . . . . .	43	7244 άνεχ. Πειραιάδη 9 Φεβρ. διά Σφάξ
ΕΥΑΝΘΙΑ . . . . .	Εύγ. Ι. Χανδρή . . . . .	43	7177 έφθ. Νέαν Ορλεάνην 2 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	19	5627 διηλθε Ιγβραλτάρ 4 Φεβρ. διά Βίλμιγκτων
ΕΥΗΝΟΣ . . . . .	άδ. Γουλανδρή . . . . .	18	3551 άνεχ. Οσαν 10 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΘΑΛΙΑ . . . . .	Π. Μαρκεσίνης . . . . .	43	7176 άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 Φεβρ. (δι' Ελλάδα)
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ . . . . .	έτ. «Ιόνιον» . . . . .	44	7198 εἰς Γκουαγιάμας από 13 Ιαν.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548 διηλθε Ιγβραλτάρ 8 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΗΠΕΙΡΟΣ . . . . .	Άρ. Σταυρίδης κλπ. . . . .	18	5572 άνεχ. Σαγκάνη 4 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΡΩΝ II . . . . .	Δημ. Ν. Κουφός . . . . .	44	1923 εἰς Αμβούργον 12 Φεβρ., έπισκευη
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ . . . . .	έτ. «Κάσος» Α. Ε. . . . .	44	7198 άνεχ. Νέαν Ορλεάνη 1 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΘΕΜΩΝΗ . . . . .	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237 εἰς Μπόναν 13 Ιαν. ύπό έκφρτωσιν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ) . . . . .	Μιχ. Θ. Μπακόπουλος . . . . .	42	2600 άργει Πειραιάδη από 18 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ . . . . .	Μιχ. Σπ. Πολέμης . . . . .	42	2865 προσπογμένον εἰς Ασπρονήσια 14 Φεβρ.
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ . . . . .			άνεχ. Νέαν Ολεάνη 6 Φεβρ. δι' Αρούμπαν

ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	37	4815	έφθ. 'Αντοφαγκάστα (Χιλής) 4 Φεβρ.
ΘΕΤΙΣ . . . . .	«ΗΛ. Χατζηλίας . . . . .	30	4123	έφθ. Καλκούταν 2 Φεβρ.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	«Θηραϊκή» Α. Ε. . . . .	88	1356	εις μεταφοράς εν 'Ελλαδι
ΙΑΚΩΒΟΣ . . . . .	Γ. 'Αγγελίδης . . . . .	01	2107	εις 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 13 ΔΕΚ.
ΙΓΟΡ . . . . .	Λῶς καὶ Πεζᾶς . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΙΘΑΚΟΣ . . . . .	'Εκτωρ Δρακούλης . . . . .	06	3916	έφθ. 'Αμβούργον 10 Φεβρ.
ΙΔΙΣΣΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	15	4724	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
ΙΡΙΣ . . . . .	'Ιω. Παλαιοκρασσάς . . . . .	11	1881	εις Τεργέστην 4 Φεβρ.
ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	44	7176	έφθ. Σουέζ 8 Φεβρ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ . . . . .	οίκογ. Γουλανδρῆ . . . . .	44	7176	διῆλθεν 'Άδεν 8 Φεβρ. διὰ Μίδδλεσμπρο
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. 'Αθηνᾶς κλπ. . . . .	44	10441	διῆλθε Σουέζ 6 Φεβρ. διὰ Πέρσιαν
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ . . . . .	Μαρκέτος - 'Αγγελάτος . . . . .	27	1600	εις 'Αμβέρσαν 12 Φεβρ., ἐπισκευή
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	28	1594	έφθ. Ένοβαν 1 Φεβρ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ . . . . .	Μάρκ. Φράγκος . . . . .	12	3442	εις Λατάκια 4 Φεβρ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ . . . . .	«Χανδρῆς» Α. Ε. . . . .	42	7035	εις Γκάλιεστων 12 Φεβρ.
ΙΩΝΙΑ (ἐπιβατ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαὶ . . . . .	13	4916	ἀνεχ. Γένοβαν 9 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	'Ιω. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7244	ἀνεχ. Τρίνινταν 3 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ . . . . .	'Ιω. Παρασχος κλπ. . . . .	13	1877	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 3 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	44	7240	ἀνεχ. ἀπό Βιάζαγκαπατάμ 10 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ . . . . .	Ν. Κουμάνταρος . . . . .	45	7240	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Βορδώ 27 'Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΑΣΟΣ . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	39	5215	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 26 'Ιαν. διὰ Κέϋ Ούεστ
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7198	έφθ. Κουβάδι 5 Φεβρ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε. . . . .	43	10448	έφθ. Κιουρασά 4 Φεβρ., ζημίαι
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	διῆλθε Σουέζ 4 Φεβρ. δι' 'Ινδίας
ΚΕΧΡΕΑ . . . . .	Θ. 'Επιφανείάδης . . . . .	44	7176	εις κρατικά μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΚΟΖΑΝΗ . . . . .	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	30	255	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Φεβρ. διὰ Λός "Αντζελες
ΚΟΝΙΣΤΡΑ . . . . .	Θ. 'Επιφανείάδης . . . . .	43	7176	εις ἀκτοπλοϊκά δρυμολόγια
ΚΟΝΙΤΣΑ . . . . .	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	22	269	διῆλθε Πειραιᾶ 13 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (ἐπιβ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαὶ . . . . .	11	3874	διῆλθε Τρίνινταν 1 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
ΚΡΗΤΗ . . . . .	Γ. Μοάστος . . . . .	44	7244	ἀνεν. Νέαν 'Υόρκην 1 Φεβρ. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΚΡΙΟΣ . . . . .	Μ. 'Εμπειρίκος . . . . .	45	3805	ἀνεχ. Βομβάνη 11 Φεβρ. διὰ Καλκούταν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί . . . . .	27	4950	διῆλθε Κιουρασά 4 Φεβρ., δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΥΜΑ . . . . .	«άδ. Λιδανοῦ» Α. Ε. . . . .	43	7244	ἀνεχ. Γιοκοσούκα 30 'Ιαν. διὰ Βαγκούνερ
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	εις Λονδίνον ἀπό 30 'Ιαν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. . . . .	Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Φεβρ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Ν. Άποδιακος . . . . .	45	7176	έφθ. Βιάζαγκαπατάμ 6 Φεβρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ . . . . .	υἱοὶ Κ. Η. Λαιμού . . . . .	43	7176	διῆλθεν Αζόρας 3 Φεβρ. διὰ Νάντην
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ . . . . .	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζᾶς . . . . .	44	7176	εις περιφερειακήν γραμμὴν Βορ. Αίγαιού
ΚΩΣ . . . . .	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	21	900	διῆλθεν 'Ελσινορ 8 Φεβρ. διὰ Λανταρκόννα
ΛΑΚΟΝΙΑ . . . . .	«Λακωνική» Α. Ε. . . . .	25	964	εις περιφερειακήν γραμμὴν Βοο. Αίγαιού
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Λειψόδες 2 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	ἀργεῖ Μάντζεστερ ἀπό 26 Νησ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	«Μιχαλινός» Α. Ε. . . . .	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 1 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Π. καὶ Μ. Νομικὸς . . . . .	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 1 Φεβρ.
ΛΥΡΑΣ . . . . .	Π. καὶ Μ. Λύρας . . . . .	18	5686	διῆλθεν 'Ελσινορ 8 Φεβρ. διὰ Λανταρκόννα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	45	7177	ἀνεχ. Βιάζαγκαπατάμ 8 Φεβρ. δι' "Άδεν
ΜΑΙΩΤΙΣ . . . . .	άδ. Συνδινού . . . . .	19	4046	έφθ. Τσιτταγούκ 4 Φεβρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	Άντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Φεβρ. δι' 'Ινδίας
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ . . . . .	Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό τέλη Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	Εύγ. 'Ι. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	έφθ. Βαγκούνερ 29 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑ Λ. . . . .	Κ. Η. Λαιμός . . . . .	12	4707	έφθ. Καλκούταν 3 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκούντης . . . . .	43	7176	ἀνεν. Λονδίνον 9 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Λουκᾶς Νομικός . . . . .	33	486	εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Βαγκούνερ 5 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΙΑΜ . . . . .	Μαυροφίλιππας - Πατέρας . . . . .	44	7176	εις Νέαν 'Ολεάνην ἀπό 11 ΔΕΚ., ἐπισκευή
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ . . . . .	Μιχ. Καραγεώργης . . . . .	23	1175	ἀνεχ. Τεργέστην 5 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ . . . . .	Ν. Εύσταθιον . . . . .	19	5476	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Φεβρ. δι' 'Υμουίντεν
ΜΑΣΤΕΡ Η.Α. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	38	5548	έφθ. Κοϊλοδότταμ 30 'Ιαν.
ΜΕΓΑΛΟΛΟΧΑΡΗ . . . . .	Ί. Θεοδωρακόπουλος . . . . .	44	7198	έφθ. Βατλιόπρων 9 Φεβρ.
ΜΕΜΦΙΣ . . . . .	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	18	1996	εις 'Αμβούργον 10 Φεβρ., ἐπισκευή
ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	Έκτωρ Δρακούλης . . . . .	41	7157	έφθ. Γιοκοχάμα 6 Φεβρ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ . . . . .	κλρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	έφθ. Κάρδιφ 4 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ . . . . .	Κωνστ. Λαμός . . . . .	43	7207	ἀνεχ. Γκάλιεστων 7 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	Ν. Εύσταθιον . . . . .	44	7176	ἀνεχ. Κοϊλοδότταμ 4 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	εις Τάιν ἀπό 27 'Ιαν.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ . . . . .	'Ιω. Καρρᾶς . . . . .	45	7247	διῆλθε Πιαναμάν 8 Φεβρ.- διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	διῆλθεν 'Άδεν 5 Φεβρ.- διὰ Μελβούρνην
ΝΕΔΩΝ . . . . .	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἀνεχ. Λισαρδάνων 5 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἀνεχ. Βαγκούνερ 29 'Ιαν. δι' 'Αμβέρσαν
ΝΗΡΕΥΣ . . . . .	Έμμ. Χατζηλίας . . . . .	37	5205	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	Χ. Πατέρας & Σια . . . . .	43	7176	έφθ. Ραγκούν 4 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	Β. Σ. Ρωσόλυμος . . . . .	10	4540	έφθ. Μαντράς 6 Φεβρ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδελφοι Σιτινά . . . . .	43	7244	διῆλθε Πόρτ Σάιδ 9 Φεβρ. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ . . . . .	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καίρης . . . . .	43	7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 9 Φεβρ. διὰ Γαλλίαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Κ. Μίχαλος . . . . .	13	4342	διῆλθε Κιουρασά 6 Φεβρ.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε. . . . .	43	7194	εις Νουμέαν 6 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	διῆλθε Χονκολούδων 2 Φεβρ. διὰ Γκούλφιρτ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	έφθ. Βομβάνη 5 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	εις Κιουρασά 8 Φεβρ.
ΝΙΚΟΣ Τ. . . . .	«Καφηρευς» Α. Ε. . . . .	19	5175	ἀνεχ. Νάρδικ 10 Φεβρ. διὰ Γλασκώδην
ΞΑΝΘΗ . . . . .	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	41	674	εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΟΘΩΝ . . . . .	Φαφαλοί καὶ Σια . . . . .	44	7176	έφθ. Βορδώ 2 Φεβρ.
ΟΛΓΑ . . . . .	Έμπτορ. - 'Εφοπλιστική	43	7243	διῆλθε Κόμπε 2 Φεβρ. διὰ Γιοκογάμαν
ΟΛΥΜΠΟΣ . . . . .	Κούλουθρος - Εμπειρ. . . . .	18	5215	εις Κόμπε 10 Φεβρ.
ΟΝΤΡΙ . . . . .	Κ. Γράτσου . . . . .	45	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 Φεβρ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ . . . . .	Κων. Β. Σκαρβέλης . . . . .	43	7176	διῆλθε Ντακάρ 4 Φεβρ. διὰ Ντουάλα
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ . . . . .	«Ατλαντικός» Α. Ε. . . . .	29	4230	έφθ. Καλκούταν 7 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ . . . . .	«Τράμπη» Σο . . . . .	18	5525	ἀνεχ. Κολόμπη 8 Φεβρ. διὰ Ραγκούν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ . . . . .	Μ. Πάγκος κλπ. . . . .	17	3704	ἀνεχ. Καρφάτση 2 Φεβρ. διὰ Βομβάνη
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	«Ωκεανός» Α. Ε. . . . .	19	5182	έφθ. "Αμιστερνταμ 6 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΗΣ . . . . .	N. Λυκιαρδόπουλος . . . . .	20	5194	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Φεβρ. διὰ Κάρδιφ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ . . . . .	A. Καραβίας . . . . .	43	7176	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 6 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	'Ιω. Λιδανός . . . . .	43	7176	έφθ. Μόπτιλ 10 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	N. Νικολαΐδης . . . . .	21	601	ἀνεχ. Ρουέν 27 'Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	εις Γκάλιεστων 12 Φεβρ.

ΠΑΡΓΑ .....	K. Σκριβάνος καὶ Σία .....	15	999	εἰς μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
ΠΑΤΜΟΣ .....	Σίμου—Δούκας .....	31	200	εἰς ταξίδια ἐν Ἑλλάδι
ΠΑΥΛΟΣ Γ. ....	ἀδ. Γιαννακαρώνη .....	20	1130	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Φεβρ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ .....	«Ιόνιον» Α. Ε. ....	43	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 Φεβρ. διὰ Χάβρην
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ .....	Ίω. Μ. Νικηφόρος .....	24	5026	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Φεβρ. διὰ Κολόμπο
ΠΕΤΑΛΟΙ .....	Μαρ. «Εμπειρίκος .....	45	3822	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Φεβρ. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III τάνκερ	Μ. Νομικός .....	43	10448	διήλθε Πόρτ Σάιδ 6 Φεβρ. διὰ Ρουέν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ .....	43	10448	διήλθε Κείπ Τάουν 24 Ιαν. διὰ Ράς Τανούρα
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	23	4693	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 11 Φεβρ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ .....	Μάρκος & Ε. Νομικός .....	43	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Ιαν. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ .....	«Ελληνικόν Δημόσιον .....	43	3610	ἔφθ. Αμβέρσαν ἀπὸ 29 Ιαν. ὑπὸ φόρτωσιν
ΠΗΝΕΙΟΣ .....	«Θεοφάνων» Α. Ε. ....	44	7207	ἔφθ. Καράτσι 7 Φεβρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. «Ανδρεάδης .....	43	10193	ἀνεχ. Μπουένος 'Αύρες 1 Φεβρ. δι' Ἀρούμπα
ΠΟΠΗ .....	Μιχ. Βερνίκος .....	96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Αὔγ.
ΠΡΕΝΤΟΝ .....	Καττούλας καὶ υἱοὶ .....	06	2088	ἀνεχ. Τεργέστην 6 Φεβρ. διὰ Πρέβεζαν, ἔφθ. 11
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάνης καὶ Σια .....	16	1765	εἰς Αμβέρσαν 12 Φεβρ., ἐπισκευὴ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας» .....	45	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 Φεβρ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΡΟΔΟΠΗ .....	«Ελληνική» Α. Ε. ....	44	1923	ἔφθ. Κων. πολιν 5 Φεβρ.
ΡΟΔΟΣ .....	«Τρανσπερτόλη» .....	17	4908	διήλθε Π. Σάιδ 10 Φεβρ. διὰ Μάλταν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ .....	E. Πετρούπολης - Γ. Τάνες	01	3634	ἀνεχ. Πειραιᾶ 10 Φεβρ. διὰ Κύπρου
ΣΑΜΟΣ .....	υἱοὶ Δ. Ἰγγλέση .....	43	7177	ἔφθ. Σαΐν Ναζαίρ 8 Φεβρ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	Σιγάλα - Κουλουκούντη	43	7207	ἀνεχ. Δουυγκέρκην 2 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΣΕΡΡΑΙ .....	«Ελληνικόν Δημόσιον .....	21	725	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιουλ. π. ἔ.
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ	«Ελληνικόν Δημόσιον .....	22	4949	ἀργεῖ Τάιν ἀπὸ 17 Φεβρ. 1948
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ .....	«Ναυτίλος» Α. Ε. ....	17	4300	ἔφθ. Λονδίνον 10 Φεβρ.
ΣΟΥΝΙΟΝ .....	Μάνθος - Χατζηλίας .....	43	7244	ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 29 Ιαν. διὰ Βόρ. Ἀμερικήν
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκούντης .....	44	7176	διήλθε Μπόναν 8 Φεβρ.
ΣΤΑΜΟΣ .....	Δ. Φασαλίδης .....	14	3801	διήλθε Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διὰ Χάιφαν
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	«Κάσσος» Α. Ε. ....	25	4853	διήλθεν 'Αζόρας 3 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος .....	44	7176	ἔφθ. Κοιλόδοτάμη 4 Φεβρ. (διὰ Νέαν 'Υόρκην)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ .....	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ .....	04	646	ἔφθ. Γκριμπίτη 8 Φεβρ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιδανός» Α. Ε. ....	19	5250	ἀνεχ. Καράτσι 6 Φεβρ. διὰ Καλκούταν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	ἀδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	διήλθεν 'Άδεν 7 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΥΡΟΣ .....	Δ. Γεωργόπουλος .....	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 30 Ιαν.
ΤΑΚΗΣ Κ.	Κατσουλάκος .....	20	471	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Θεσσαλίης
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ .....	ἀδ. Λαιμοῦ .....	13	4221	ἀνεχ. Πόρτ Σάιδ 1 Φεβρ. διὰ Κύπρου
ΤΑΥΓΕΤΟΣ .....	Κουλούθουρο - Εμπειρίκου	18	5687	Κολόμπο 5 Φεβρ. διὰ Καλκούταν
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	Λουκᾶς Νομικός .....	20	844	εἰς μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Δ. I. Χανδρῆς .....	43	10448	ἀνεχ. Κιουρασάο 30 Ιαν. διὰ Λάς Πάλμας
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ .....	«Ἐκτώρ Δρακούλης .....	11	3658	ἀνεχ. Κολόμπο 6 Φεβρ. δι' Ἑλλάδα
ΤΗΝΟΣ .....	Ποθ. Μπάϊκας κλπ. .....	11	1459	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Ιαν.
ΤΡΙΤΩΝ .....	ἀδ. Γράτσοι .....	44	7207	διήλθε Παναμιάν 8 Φεβρ. διὰ Νότ. Ἀφρικήν
ΥΔΡΑΙΟΣ II .....	Άθαν. Κουλούρης .....	30	4557	ἔφθ. Τάιν 9 Φεβρ.
ΥΠΕΡΙΩΝ .....	«Ελληνικόν Δημόσιον .....	43	9539	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Ιαν.
ΦΛΟΓΑ .....	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδιμοί» .....	05	480	εἰς ἀκτοπλοικάς μεταφοράς
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	Λουκᾶς Νομικός .....	21	1783	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Φεβρ.
ΦΛΩΡΙΝΑ .....	Κ. Παπαγεωργίου & Σία .....	20	985	εἰς μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ .....	Θεμ. Σταφυλοπάτης .....	27	757	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ.
ΦΡΕΔ .....	Κ. Δ. Καλαφάτης .....	07	4043	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ .....	I. Μ. Καρράς .....	44	7176	ἔφθ. Μαρακάιμπο 1 Φεβρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ .....	«Κάσσος» Α. Ε. ....	45	7247	ἀνεχ. Χούστον 29 Ιαν. δι' Αμβέρσαν
ΧΑΛΚΗ .....	«Ελληνικόν Δημόσιον .....	45	470	εἰς ταξίδια ἐν Ἑλλάδι
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ .....	«Ελληνικόν Δημόσιον .....	01	541	εἰς ταξίδια Θεσσαλίης—Καβάλλας
ΧΕΛΑΤΡΟΣ .....	«Κάσσος» Α. Ε. ....	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΧΙΟΣ .....	«Λιδανός» Α. Ε. ....	39	5643	ἔφθ. Μασσαλίαν 12 Φεβρ.
ΧΡΥΣΗ .....	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ .....	44	7176	διήλθε Μανιάλιαν 1 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΨΑΡΑ .....	«Αναστασίου - Φασαλίδης .....	45	7247	ἀνεχ. Λόδης Αντζελές 24 Ιαν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΚΕΑΝΟΣ .....	«Ελληνικόν Δημόσιον .....	43	9539	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Νοεμ.

## Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ) .....	έτ. «Ἄρτεμις» .....	17	3976	εἰς Βατούμ 5 Φεβρ. (εἶτα Χίον)
ΑΖΟΥΕΡΟ .....	έτ. «Άζυέρο» .....	44	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 1 Φεβρ. διὰ Βαγκόκ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (ἐπιβατ.) .....	έτ. «Τσάγκρες» .....	98	1573	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκ. 1947
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	έτ. «Αμαρυλλίς» .....	45	7201	εἰς Γιοκοχάμαν 10 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	έτ. «Οκεανός» .....	19	5869	διήλθε Ρασσίν 22 Ιαν. διὰ Σαγκάν
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ .....	έτ. «Τρανσαστάλτικα» .....	18	7717	ἀνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 29 Ιαν. διὰ Χάβρην
ΑΝΔΡΕΑΣ .....	έτ. «Σάμος» .....	44	7207	ἀνεχ. Λόδης Αντζελές 2 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ) .....	Κ. Κονιστίδης .....	14	4046	ἀργεῖ Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 30 Δεκ.
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.	έτ. «Πονούκα» .....	04	4784	εἰς Γδύνιαν 4 Φεβρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρπίτιμος» .....	19	5114	εἰς λιμένας Παλαιστίνης 1 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7191	ἀνεχ. Αμβούργον 5 Φεβρ. διὰ Βόρ. Ἀμερικήν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ .....	έτ. «Αριστομένης» .....	42	7176	ἔφθ. Δουυγκέρκην 2 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7176	ἔφθ. Αμβέρσαν 11 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7176	εἰς λιμένας Βοσ. Γαλλίας 12 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7244	ἔφθ. Χαδάνναν 24 Ιαν. διὰ Γένοβαν
ΑΡΟΖΑ .....	έτ. «Πόνκο» .....	22	1979	ἔφθ. Γάνδην 6 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Αμερικαν» .....	21	8206	εἰς Καζαμπλάγκαν 6 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἀνεχ. Βαγκούνερ 2 Φεβρ. διὰ Σαγκάνην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙ·ΝΤ	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7247	ἔφθ. Κείπ Τάουν 4 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Π·	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἀνεχ. Πόρτ Ελλίσαμπετ 8 Φεβρ. δι' Ήστ Λόντον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7176	ἀνεχ. Λόδης Αντζελές 1 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7200	ἀνεχ. έξ Αύστραλιας 20 Ιαν. δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἔφθ. Σφάξ 5 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἀνεχ. "Ήστ Λόντον 8 Φεβρ. διὰ Χιλῆν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	48	10928	εἰς Ράς Τανούρα 1 Φεβρ. (δι' Εύρωπην)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	48	11000	ἔφθ. Κέρπους Κρίστι 2 Φεβρ. (δι' Εύρωπην)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἀνεχ. Παγκούμεν 22 Ιαν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἔφθ. Όράν 2 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7247	εἰς Σίδην (Αύστραλιας) 2 Φεβρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ .....	έτ. «Αρκτούρους» .....	27	4889	ἀργεῖ 'Αμβέρσαν ἀπὸ 9 Ιαν.
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ .....	έτ. «Κρούζες» .....	19	5670	ἀνεχ. Μπόνας 8 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΒΑΛΕΡΟΖΟ .....	έτ. «Τριντέντε» .....	20	2310	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Φεβρ. διὰ Κούβαν
ΒΑΛΠΑΡΑΙΣΟ .....	έτ. «Ντέλλ «Εστε» .....	20	6016	ἀργεῖ Λίδερτουλ ἀπὸ 7 Φεβρ. 1948
ΒΙΚΤΩΡΙΑ .....	έτ. «Λεβάντε» .....	43	7176	διήλθεν "Άδεν 22 Ιαν. διὰ Βομβάνη
ΒΙΡΑΓΚΟ .....	έτ. «Λεβάντε» .....	43	7176	ἀνεχ. Κοιλοδόταν 26 Ιαν. διὰ Βίλμιγκτων
ΒΥΡΩΝ .....	έτ. «Βιρόνα» .....	05	339	ἀργεῖ Φάλκεμπεργκ ἀπὸ 14 Νοεμ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ .....	έτ. «Γλάυκος» .....	18	5222	εἰς Βαγκόκ 5 Φεβρ. ὑπὸ φόρωσιν

ΓΕΡΟΔΗΜΟΣ . . . . .	έτ. «Αταλάγια» . . . . .	99	3076	άργει Πειραιάς άπό 14 Δεκ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας) . . . . .	Ν. Παπαλιός . . . . .	19	611	εἰς μεταφοράς Πειραιώς—Ιτέας—Αιγύπτου
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ούρουσουάνη» . . . . .	13	5125	εἰς πλόας Αρούμπα—Βαλτιμόρης
ΓΚΛΟΡΙΑ . . . . .	έτ. «Αράουκο» . . . . .	12	6348	άνεχ. Καρπούζιαν 12 Φεβρ. διὰ Σμύρνην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ . . . . .	έτ. «Σάμισκο» . . . . .	44	7216	άνεχ. Τοκοπίλλαν 1 Φεβρ. διὰ Σημάτηλ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Άρτεμις» . . . . .	17	3322	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 2 Φεβρ. διὰ Βέρα Κρούζ
ΔΙΩΝΗ . . . . .	έτ. «Πάξ» . . . . .	20	6157	εἰς Στεττίον 6 Φεβρ. ύπο φόρτωσιν
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ . . . . .	έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	19	812	άργει Σύρον 14 Φεβρ.
ΕΚΟΥΑΤΟΡ . . . . .	έτ. «Άλμπατρος» . . . . .	20	5107	έφθ. Κάρδιφ 1 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Διεθής» . . . . .	20	7631	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Ιαν. διὰ Λός "Αντζελες
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΥΜΦΗ . . . . .	έτ. «Άταλάγια» . . . . .	21	3345	έφθ. Βορδώ 8 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΙΝΣ . . . . .	Έμμ. Γιαννουλάτος . . . . .	28	6252	εἰς Μπάρρυ 12 Φεβρ., διασκευή
ΕΛΛΗΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ . . . . .	έτ. «Αταλάγια» . . . . .	10	1441	εἰς Γδύνιαν 4 Φεβρ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Καρρίμπεαν» . . . . .	43	7207	έφθ. Χάιππτον ρόδις 4 Φεβρ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ . . . . .	έτ. «Ενσενάντα» . . . . .	44	7207	διηλθε Σιγκαπούρη 24 Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ . . . . .	έτ. «Πομαρόζα» . . . . .	43	7176	έφθ. Σπάττλ 3 Φεβρ.
ΕΡΑΤΩ . . . . .	έτ. «Διεθής» . . . . .	43	7225	έφθ. Βαγκούσερ 4 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ . . . . .	έτ. «Ειρήνη» . . . . .	19	2624	εἰς Χούστον από 22 Ιαν.
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ . . . . .	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	20	7582	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 Φεβρ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ . . . . .	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	43	7176	εἰς Κάλιαρι 1 Φεβρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ . . . . .	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	45	7176	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 7 Φεβρ. διὰ Μαδαγασκάρην
ZAN . . . . .	έτ. «Ορινόκο» . . . . .	44	7165	έφθ. Χάιππτον ρόδις 9 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡ . . . . .	έτ. «Θεοδώρη» . . . . .	19	5524	εἰς Βομβάνη 4 Φεβρ.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Διεθής» . . . . .	43	7200	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Φεβρ. δι' "Οσλο
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ) . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	25	5090	εἰς Πλύμουθ από 19 Ιαν., έπισκευή
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7176	διηλθε Σουμάτραν 4 Φεβρ., δι' Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ) . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	16	4710	εἰς ταξίδια "Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7198	έφθ. Χερδούργον 11 Φεβρ.
ΙΣΠΑΧΑΝ . . . . .	Σ. Α. Άπτυχης . . . . .	19	5636	άνεχ. Φρητάκου 2 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
ΙΩΑΝ. ΛΙΒΑΝΟΣ . . . . .	έτ. «Ζαράτι» . . . . .	18	7914	άργει Μασσαλίαν από 14 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. . . . .	έτ. «Σπαλματόρι» . . . . .	09	655	άνεχ. Χούλλ 2 Φεβρ. δι' "Ααλμποργκ
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Άριόνας» . . . . .	22	8432	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Φεβρ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ· Εστε» . . . . .	13	7710	έφθ. Μασσαλίαν 1 Φεβρ.
ΚΑΝΤΟΥΔΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ· Ρέϋ» . . . . .	12	3923	έφθ. 'Αμβούργον 1 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Μπράιτ Στάρ» . . . . .	19	5771	άνεχ. Βερακρούς 5 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ . . . . .	έτ. «Λουσίντα» . . . . .	18	480	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ . . . . .	έτ. «Στάρ» . . . . .	19	3332	άνεχ. Φόρτ ντε Φράνς 4 Φεβρ. διὰ Σάριναμ Ρίβερ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Κατερίνα» . . . . .	03	491	έφθ. Χούλλ 1 Φεβρ.
ΚΑΤΙΝΑ . . . . .	έτ. «Άλμπατρος» . . . . .	43	892	διηλθεν "Αδεν 3 Φεβρ. διὰ Μακάλλα
ΚΑΤΟΥΜΠΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ· Εστε» . . . . .	13	9424	έφθ. Μπάρμπαντος 8 Φεβρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	19	6064	έφθ. Βηρυττὸν 6 Φεβρ.
ΚΛΕΙΩ . . . . .	έτ. «Αρίγκα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 27 Ιαν. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΚΕΦΑΛΟΣ . . . . .	έτ. «Τρανσοσεάνικο» . . . . .	17	3804	εἰς λιμένα Δυτ. Ιταλίας 1 Φεβρ.
KNOZA . . . . .	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» . . . . .	44	7248	εἰς Ριόν 'Ιανεύρον από 28 Ιαν.
ΚΟΚΕΡΕΛ . . . . .	έτ. «Κάντια» . . . . .	04	3479	εἰς Φαρόδας νήσους 10 Φεβρ.
ΚΟΡΑ . . . . .	Π. Γασπαρινάτος . . . . .	06	817	εἰς "Αλεξανδρείαν από 24 Ιαν.
ΚΟΡΑΗΣ . . . . .	έτ. «Καρρά» . . . . .	20	6090	"υδε «ΦΟΙΝΙΞ» ὡς μετωνυμάσθη
ΚΟΥΓΚΑΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ· Εστε» . . . . .	19	5758	εἰς Μάλταν 12 Φεβρ., έπισκευή
ΚΡΙΣΤΑΛΛΙΝΑ . . . . .	Άντ. Παπαδάκης . . . . .	29	4386	εἰς Γένοβαν 10 Φεβρ., έπισκευή
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ . . . . .	έτ. «Σφίγχ» . . . . .	06	704	εἰς Βεγγάζην από 20 Ιαν.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ . . . . .	Παναμαϊκή έταιρ. . . . .	11	7527	άργει Πειραιάς από 13 Νοεμ.
ΑΕΑΝΔΡΟΣ . . . . .	έτ. «Μπιενθενίντο» . . . . .	10	610	άργει Μασσαλίαν από 12 Ιουν.
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Παναμερικάνα» . . . . .	44	7176	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 30 Ιαν. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ . . . . .	έτ. «Άτλαντικο» . . . . .	43	7176	εἰς Γιοκοχάμαν 10 Φεβρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Άτλαντικού» . . . . .	16	5505	εἰς μεταφοράς ἐν 'Αμερικῆ
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Άντρα» . . . . .	21	8206	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ . . . . .	Ν. Γ. Λιβανός . . . . .	48	5650	εἰς Χάρτλεπουλ ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΚΕΝΑ II . . . . .	έτ. «Ωρίων» . . . . .	44	2883	άνεχ. Καρπάτιλ 6 Φεβρ. διὰ Κίγκαστον
ΜΑΚΙΚΙ . . . . .	έτ. «Κρούζες» . . . . .	17	5924	εἰς Φουζάν 8 Φεβρ.
ΜΑΝΤΟΝΝΑ . . . . .	Π. Φιλίνης . . . . .	42	855	άργει Λήθ από 27 Ιουλ.
ΜΑΝΤΩ . . . . .	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	42	7176	διηλθε Κολόμπο 8 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
ΜΑΡΒΕΛ . . . . .	έτ. «Ούλτραμαρίνο» . . . . .	08	1763	εἰς "Αμστερνταυ από 8 Ιαν.
ΜΑΡΖΟΥΥ . . . . .	έτ. «Πούντα· Άλτο» . . . . .	19	2660	αὐτον. Τρίνινταν 8 Φεβρ. διὰ Μοέγκο
ΜΑΡΙΑ Γ . . . . .	έτ. «Κρυστάλλ» . . . . .	20	3326	έφθ. Χουέλαν 1 Φεβρ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ . . . . .	έτ. «Σάν Γκεράσιμο» . . . . .	20	3483	άνεχ. Φρίνινταν 8 Φεβρ. διὰ Μοέγκο
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Νόρθ Πασφίκο» . . . . .	43	7176	διηλθε Λός "Αντζελες 29 Ιαν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΤΣΟΝΙΑ . . . . .	«Παναμένιαν Λάιν» . . . . .	27	17226	άργει Γένοβαν από 16 Ιαν., διασκευή
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	έτ. «Πρώρα» . . . . .	01	3568	άνεχ. Καράτσι 30 Ιαν. διὰ Τσιτταγόκ
ΜΕΝΤΑΞ . . . . .	Σ. Γ. Οικονομίδης . . . . .	43	771	άργει Γένοβαν από 10 Ιαν.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ . . . . .	έτ. «Μοντίζο» . . . . .	19	4999	έφθ. Μασσαλίαν 2 Φεβρ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Άριόνα» . . . . .	19	7588	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 1 Φεβρ.
ΜΟΛΝΤΟΒΑ . . . . .	έτ. «Ιθάκη» . . . . .	11	4083	άργει Φιλαδέλφειαν από 5 Αύγ.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ . . . . .	έτ. «Ζαράτι» . . . . .	18	4965	εἰς Γένοβαν από 19 Ιαν.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ . . . . .	έτ. «Ούλτραμάρε» . . . . .	20	6895	έφθ. Βαλτιμόρην 10 Φεβρ.
ΜΠΟΥΝΤΥ . . . . .	έτ. «Βέριτας» . . . . .	21	1138	άργει Νέαν 'Υόρκην από 6 Ιαν.
ΜΥΡΙΑΜ . . . . .	έτ. «Χάρι» . . . . .	43	7196	έφθ. Ρουέν 4 Φεβρ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Άριστα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 21 Ιαν. διὰ Κιουρασάο
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Καρρίμπιαν» . . . . .	43	7176	έφθ. Λονδίνον 12 Φεβρ.
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ναφτόλ» . . . . .	20	6416	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 2 Φεβρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ· Εστε» . . . . .	20	10474	άργει Γένοβαν από 24 Δεκ., διασκευή
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.) . . . . .	έτ. «Πανορμίτης» . . . . .	19	2592	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Φεβρ.
ΝΟΡΑ . . . . .	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ» . . . . .	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 28 Ιαν. διὰ Ταματάβην
ΝΟΡΠΑΤΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Σόν» . . . . .	43	7176	άνεχ. 'Αμερόσαν 5 Φεβρ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ . . . . .	έτ. «Σίλετ» . . . . .	42	7191	εἰς Συμύρνην 1 Φεβρ. ύπο φόρτωσιν
ΝΟΡΛΑΓΚΟ . . . . .	έτ. «Γρεβάτ» . . . . .	44	7207	άνεχ. Βομβάνη 1 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ναφτόλ» . . . . .	20	7030	εἰς Αμπαντάν 8 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ . . . . .	έτ. «Φόρ~γ» . . . . .	45	7148	εἰς Χουλλά από 21 Ιαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ . . . . .	έτ. «Φάραλον» . . . . .	43	7176	έφθ. Χερδούργον 7 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ . . . . .	έτ. «Φάραλον» . . . . .	43	7176	έφθ. Χάμπιτον ρόδις 26 Ιαν.
ΝΤΕΡΝΑ . . . . .	Τζών. Λιβανός . . . . .	15	5751	διηλθε Λοισέντζο Μαρκές 2 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
ΝΤΟΜΙΝΑ . . . . .	«Κεπτάκο» . . . . .	21	5531	άνεχ. Μιτάχιαν Μπλάγκαν 20 Ιαν. δι' Ινδίας
ΝΤΟΡΑΝΤΟ . . . . .	έτ. «Γκαμπό» . . . . .	44	7244	άνεχ. Καλκούταν 8 Φεβρ. διὰ Ντουγκούν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Άριόνα» . . . . .	48	10750	έφθ. Βαλτιμόρη 5 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ . . . . .	έτ. «Άλεξ. Γούναρης	19	5701	εἰς Σάντος 6 Φεβρ.
ΟΥΤΑΧΑΝ . . . . .	έτ. «Γρεβάτ» . . . . .	19	7031	έφθ. Λισσαδώνα 4 Φεβρ.
ΠΑΝ . . . . .	έτ. «Άμαρυλλις» . . . . .	20	5595	εἰς Μπλάωτ από 31 Δεκ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Τούρκους
ΠΑΝΑΓΙΑ . . . . .	έτ. «Σαπτώ» . . . . .	44	7223	έφθ. Χάμπιτον ρόδις 2 Φεβρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ II . . . . .	έτ. «Πάραλος» . . . . .	18	6049	εἰς Φιλαδέλφειαν από 16 Ιαν.

ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. Παναμ. - Έουροπέα	18	6049	εἰς Ρουέν από 28 'Ιαν.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. Παναμ. - Έουροπέα	19	5555	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιαν. διά Νότ. Γαλλίαν ανέκ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πασιφίκο»	44	7212	έφθ. Κολόμπο 5 Φεβρ. (διά Καλκούταν)
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Ναβιέρα»	19	6040	διήλθε Χονολουλού 15 'Ιαν. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Καλκούταν 1 Φεβρ.
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναβιέρα»	20	2606	έφθ. Γκάλιεστων 3 Φεβρ.
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	20	6109	εἰς Πειραιά 14 Φεβρ., ἐπισκευή
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	διήλθε Σιγκαπούρην 2 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΠΟΙ-ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	διήλθε Σιγκαπούρην 6 Φεβρ. διά Πειραιά' εφθ. 13
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	44	7163	εἰς Βαλτιμόρην 12 Φεβρ. ύπό παραλαβὴν
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	διήλθε Σουέζ 6 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπό 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μιτιενδενίτο»	19	5055	εἰς Βαγκόκ 8 Φεβρ.
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	διήλθε Πόρτ Σάτι 4 Φεβρ. διά Γκότεμπουργκ
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	εἰς Πειραιά' ἀπό 1 Φεβρ.
ΡΕΝΑ (ἐπιβατ.)	έτ. «Ρένο»	06	1619	ἄνεν Μελβούργου 21 'Ιαν. διά Μεσόγειον
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξι»	20	5686	εἰς Αιγαίουργον ἀπό 30 'Ιαν.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	έφθ. Τομπρού 1 Φεβρ.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	ἄνεν Φιλαδέλφειαν 27 'Ιαν. διά Παραμαρίμπο
ΡΟΥΛ (παναμ.)	Π. Πελτέκης	99	1109	άργει 'Αλεξανδρειαν ἀπό 8 Αύγ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διήλθε Σιγκαπούρην 30 'Ιαν. διά Βομβάνην
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	έφθ. Μασσαλίαν 8 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4818	ἄνεκ. Κοσσίν 1 Φεβρ. διά Καλκούταν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	ἐν πλώ ἐν Πέπελ διά Φιλαδέλφειαν, 28 'Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Χάιφαν 1 Φεβρ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	διήλθε Χούμπερ 6 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	εἰς Πουέρτο Καμπέλλο 4 Φεβρ.
ΣΑΝΦΩ	έτ. «Σούντ Άμερικάνα»	44	7212	έφθ. Βιουττόν 7 Φεβρ.
ΣΑΡΑΓΙΑ	έτ. «Ναβ. Σούντ. Αυερίκ.»	44	7176	ἄνεκ. Χάμπτον σόδα 30 'Ιαν. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Αρένας»	11	3726	έφθ. Γδυνιαν 8 Φεβρ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	ἄνεκ. Τοίνινταν 7 Φεβρ. διά Ελλάδας
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαρίπτα»	19	5354	εἰς Βομβάνην 8 Φεβρ.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάζ Πέρλας»	21	9547	εἰς Τεργέστην ἀπό 23 'Ιαν.
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαστόρες»	10	3649	έφθ. Μπορυτάλαντ 8 Φεβρ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	ἄνεκ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιαν. διά Σαίν Φρατζίσκο
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Πούντα Άλτα»	18	2858	άνεκ. Τοίνινταν 9 Φεβρ. διά Μοέγκο
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριόνα»	21	7409	διήλθεν "Άδεν 4 Φεβρ. δι' 'Ινδιας
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπιλού Λάιν»	30	2480	διήλθε Κένοβαν 7 Φεβρ. διά Βαρκελώνην
ΦΑΙΔΑΣ ΙΙ	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	εἰς Φούμαντλ 8 Φεβρ.
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Άϊσο»	14	3634	έφθ. Κοσσίν 4 Φεβρ.
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Παναλέλενικ»	02	10375	ἄνεκ. Ρίον 'Ιανέριον διά Γένοβαν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Φλωρεντία»	14	7821	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ.
ΦΟΙΝΙΞ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	Έρουμουλκίθη ἐκ Τάιν εἰς Ρόττερνταμ 8 Φεβρ.
ΦΡΕΙΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	ἄνεκ. Λόδης Αντζέλες 27 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει Αμπελάκι 14 Φεβρ.

## ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ  
ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ 1930

Πλήρες δίκτυον συγκοινωνιῶν ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΗΣΩΝ ΙΟΝΙΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΩΝ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ὡς καὶ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ διὰ τῶν πολυτελεστέρων καὶ ταχύτερων Ακτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Δ)νσις Λυκούργου 1 Πειραιεύς. Τηλ. 45.455 35.658.

## A. E. SHEPPARD & CO:

brokers for

STEVEDORING, TOWAGE, STORES & PROVISIONS  
TALLYING, WATER, REPAIRS, Etc.

We have correspondents at over 1,000 ports throughout the World, and are free to negotiate with all contractors in the interests of Shipowners.

We are not committed to any contractors & work entirely for Owners.

OWNERS ARE INVITED TO MAKE USE OF OUR EXCLUSIVE SERVICE

Apply to:

## A. E. SHEPPARD & CO.

«ETHELBURGA HOUSE»

91-3, BISHOPSGATE, LONDON E. C. 2

Telephone: LONDON Wall 2281.

Cables: AESALPORTS, LONDON

Contractors and/or agents are invited to cooperate by sending us latest information

## ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΪΑΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Μέγαρον Πιανουλάτου Α' δροφος, άριθ. 1. Τηλέφ. 41143  
Τηλεγρ. διεύθυνσις: ΘΑΛΑΣΣΙΔ: Πειραιεύς

'Εκτελούνται πάσης φύσεως ναυτικαὶ ἔργασιαι  
Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τῆς Ελλάδος

## ΕΙΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Ναυτικαὶ ἐπισκευαι πάσης φύσεως  
Δεξαμενισμοί, Κοπανίσματα, Βαφαι

Προμήθειαι ύλικων καταστρώματος καὶ μηχανῆς

## ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

'Από τὸν Αρχαιότερον Ελληνικὸν Ναυτικὸν Οίκον

## "Α. ΜΟΡΦΟΝΙΟΣ,"

### ΔΙΣ ΣΤΕΛΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

22, Όδος St. SAENS, 22—Τηλέφ. DR.03-39

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: MORFOS

## ROGER MARGOSCHES

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

HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE «NEPTUNIA»  
Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli

Telegrams NEPTUNIA Phone: 40-613

P.O.B. 20 Phone: 45-837

Sub Agencies in all the Hellenic Ports

## SERAPHIM VAYANNIS STEAMSHIP AGENT

Yannoulatos Building 1st Floor No. I—Tel. No. 41143

TELEGRAMS : THALASID PIRAEUS

All kinds of Maritime enterprises  
AGENCIES IN AL THE HELLENIC PORTS